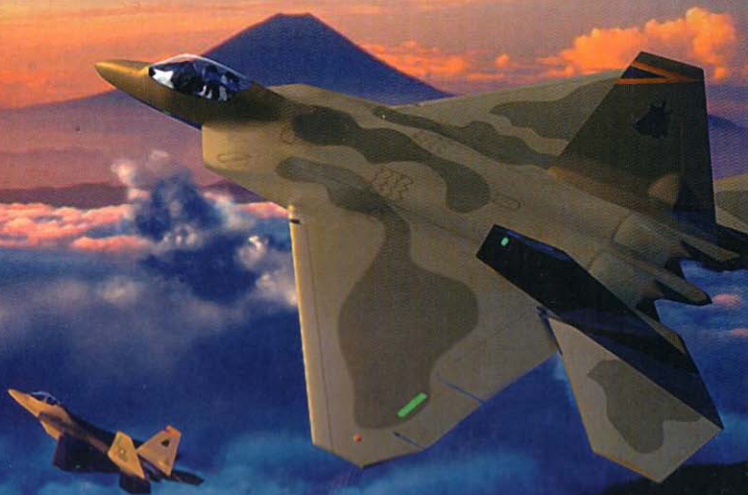




ИСТОРИЯ ВВС ИЗРАИЛЯ

**КРЫЛЬЯ
ВОЗМЕЗДИЯ**



БИБЛИОТЕКА
ВОЕННОЙ
ИСТОРИИ



М.А. ЖИРОХОВ

ИСТОРИЯ ВВС ИЗРАИЛЯ

КРЫЛЬЯ ВОЗМЕЗДИЯ

Под общей редакцией А.Е. Тараса

Москва Минск
АСТ ХАРВЕСТ
2001

ББК 68
Ж 73

Серия основана в 1998 году

*Охраняется законом об авторском праве.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
запрещается без письменного разрешения из-
дателя. Любые попытки нарушения закона будут
преследоваться в судебном порядке.*

Ж 73 **Жирохов М. А.**
Крылья возмездия: Краткая история ВВС Из-
раиля. — М.: АСТ, Мн.: Харвест, 2001. — 400 с.,
[8] л. ил.: ил.

ISBN 5-17-008848-5.

ВВС Израиля, маленькой страны с населением около 5 миллионов человек, по своей численности входят в первую мировую десятку. А по боевым возможностям им сегодня вообще нет равных.

Во-первых, израильские летчики обладают опытом действий в нескольких полномасштабных современных войнах. Во-вторых, более 40 лет подряд они участвуют в непрерывных вооруженных столкновениях, происходящих на Ближнем Востоке.

Поэтому история создания, подготовки и боевой деятельности израильской военной авиации является весьма интересной и достаточно поучительной. Книга на эту тему впервые выходит в свет на русском языке.

УДК 355(569.4)
ББК 68

ISBN 5-17-008848-5 (АСТ)
ISBN 985-13-0455-7 (Харвест)

© Оформление. Харвест, 2001
© Составление и редакция серии.
А. Е. Гарас, 2001

ПРЕДИСЛОВИЕ

Израиль является небольшим ближневосточным государством, окруженным враждебными соседями, которые стремятся уничтожить его с момента провозглашения независимости 14 мая 1948 года. Арабы считают Палестину своей «исконной территорией» и не признают решения Генеральной Ассамблеи ООН, принятого 29 ноября 1947 года о воссоздании очага еврейской нации. Поэтому за 52 года существования еврейского государства произошли четыре крупные арабо-израильские войны (1948–1949, 1956, 1967, 1973) и несколько более мелких (включая так называемую «Войну на истощение», операции «Литани» и «Мир для Галилеи»), а также тысячи отдельных столкновений. Важную роль во всех этих конфликтах сыграли израильские военно-воздушные силы (Хель Хаавир).

Руководство Израиля буквально с первых дней существования предпринимало настойчивые усилия по созданию мощного воздушного компонента своих вооруженных сил. И если в мае 1948 года авиация была представлена всего двумя десятками легких самолетов, не оснащенных никаким вооружением, то уже в начале 1949 года она насчитывала более ста боевых самолетов (и это без примерно такого же количества вспомогательных).

Весьма примечателен и тот факт, что изначально создатели ВВС исповедовали агрессивную тактику применения, даже первый вылет был на штурмовку колонны вражеских войск. С тех пор основной задачей ВВС стало превентивное уничтожение противостоящего противника. Помимо этого, на нынешнем этапе (впрочем, как и на протяжении всей своей истории) на воздушные силы возлагались многие другие, разнообразные по характеру задачи: поддержка наземных войск, охрана воздушного пространства, транспортные перевозки, поддержка контртеррористических мероприятий.

В настоящее время ВВС Израиля представляют собой наиболее подготовленные и эффективные воздушные силы мира. Военная авиация этого небольшого государства по подготовке и оснащению не уступает воздушным флотам таких высокоразвитых стран западного мира, как Великобритания, Франция или Германия. А что касается опыта современной воздушной войны, то израильские пилоты накопили его гораздо больше, чем российские и американские летчики вместе взятые. Достаточно сказать, что за последние 50 лет израильская авиация уничтожила примерно 500 самолетов противника, причем в большинстве случаев это были новейшие машины советского производства.

Одновременно с этим Хель Хаавир, наверное, – это самые засекреченные ВВС мира. Все сведения (а тем более фотографии), попадающие в открытую печать, тщательно «просеиваются» военной цензурой. Особенно секретными считаются данные об организации и летно-техническом составе. Так, имена и фотографии пилотов не публикуются из-за угрозы террористических актов против как самих летчиков, так и членов их семей. Поэтому исследователь столкнулся с большими трудностями при сборе информации. Из-за ее недостатка возникали ситуации, когда описание одних и тех же событий, данное разными авторами, значительно разнилось в деталях.

Тем не менее даже «открытая» история развития и боевого применения ВВС Израиля очень интересна и поучительна. Поэтому автор надеется, что книга привлечет внимание читателей, интересующихся современной боевой авиацией.

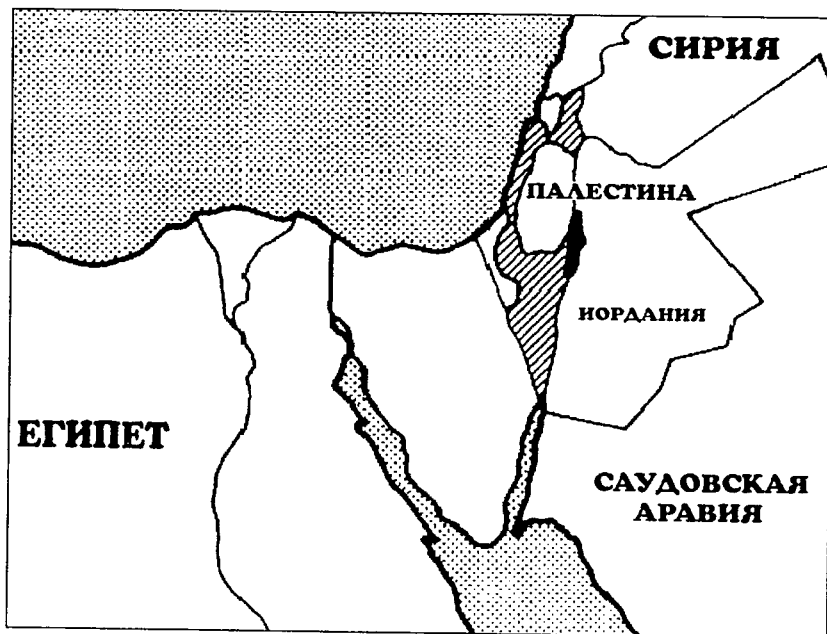
Михаил Жирохов

Глава 1. ПАЛЕСТИНСКАЯ ВОЙНА

Начало

Образование ВВС Израиля (Хель Хаавир) тесно связано с организацией вооруженных формирований еврейских поселенцев в Палестине. Первоначально основу воздушного компонента еврейских отрядов составляли легкие гражданские самолеты, которые закупали частные лица. Со временем эти совершенно не приспособленные к выполнению боевых задач аппараты стали основой будущих ВВС.

В ноябре 1947 года ООН рекомендовало создать на территории Палестины отдельно еврейское и арабское



Границы Израиля в 1947 году

государства с таким расчетом, чтобы Иерусалим находился под управлением ООН. Этот план был отражен в известном решении Генеральной Ассамблеи ООН от 29 ноября 1947 года.

Будущий раздел Палестины подхлестнул эскалацию межнационального конфликта. По всей стране прокатились столкновения боевиков «Хаганы» с арабскими партизанами. Британские власти, боясь потерять свое влияние на арабов в остальных странах, были вынуждены относиться к евреям жестче, чем к их противнику. В ответ еврейские экстремисты развернули диверсии против англичан, пытаясь заставить их уйти из Палестины.

Первые попытки формирования будущих еврейских ВВС относятся к 10 ноября 1947 года, когда была организована «Хагана Шерут Авир» («Воздушная служба»). Ее возглавил Ешуа Эшел, а его заместителем стал Аарон Ремез.

С самого начала Ремезу приходилось решать две главные проблемы: это закупка боевой техники и привлечение подготовленных пилотов. То и другое решалось очень туго, так как Палестина по-прежнему оставалась английской подмандатной территорией и создание формирований «Хаганы» было полуделегальным. Поэтому сначала продолжалась практика закупки самолетов частными лицами. В итоге «Воздушная служба» имела 10 аппаратов: 2 DH-82 «Тайгер Мот», 2 Тэйлоркрафт, 2 RWD-13, RWD-15, Остер J-1 «Автократ», DH «Дрэгон Рапид» и «Сиби» RC-3. Это были легкие самолеты, не имевшие никакого вооружения. Кроме того, в середине 1947 года бывший пилот USAF Лео Вайсенберг купил в складчину со штурманом транспортный C-46 и занялся доставкой нелегальных эмигрантов в Палестину, летая по фальшивым документам. Позже «Хагана Шерут Авир» реквизировала этот самолет и использовала его для доставки оружия из Европы. Еще один аппарат – Злин XII имелся у еврейской экстремистской организации «Иргун Цвай Леуми».

«Крышей» для «Шерут Авир» служила еврейская авиакомпания «Авирон» («Самолет»), и первоначально почти вся израильская военная авиация базировалась в Лидде под британским контролем, что крайне осложняло не-

легальную деятельность. Только пара самолетов «Тайгер Мот» и один «Автократ» находились в Хайфе, поэтому для ослабления контроля властей 6 самолетов (кроме неисправного RWD-15) в декабре 1947 года перегнали на небольшой аэродром Сдэ Дов на окраине Тель-Авива. Так возникла эскадрилья «Тель-Авив», первыми пилотами которой стали бывшие летчики-истребители RAF Эзер Вейнман и Моди Аллон (Мордехай Клибаньский), Борис Сеньер и Эдди Коэн (оба экс-SAAF), Миша Кеннер (по непроверенным данным — ВВС РККА) а также пять аэроклубовских пилотов.

Незадолго до Рождества состоялся первый боевой вылет «Шерут Авир». В оперативных целях применялись только два RWD-13 эскадрильи «Тель-Авив», а также «Тайгер Моты» и «Автократ» из Хайфы. «Дрэгон Рапид» использовали для перевозки еврейского руководства, маломощные Тэйлоркрафты — в качестве учебных и лишь изредка для разведки, «Сиби» вообще простаивал. За свои «выдающиеся» боевые качества вся эта авиатехника получила общее название «примусы».

Конечно, в это время еврейские эмиссары по всему миру уже скупали все, что могло держаться в воздухе. Но контрабандная доставка самолетов в Палестину была достаточно сложной и рискованной задачей. Далеко не все из приобретенных самолетов попали по назначению — потери при перелетах и вследствие конфискации были куда выше боевых. Да и основной поток авиатехники достиг Палестины уже перед самым провозглашением Израиля, а также в первые месяцы арабо-израильской войны (1948—1949).

Помощь пришла с неожиданной стороны — от англичан. Дело в том, что базировавшаяся в Палестине 651-я эскадрилья RAF подверглась перевооружению и реорганизации: получив новые Остер АОР-6, англичане решили продать восемнадцать отлетавших свое Остер АОР-5, две еще более старых АОР-3 и неисправный Эйрспид «Оксфорд» из состава этой же эскадрильи. Самолеты не несли никакого вооружения, и англичане ничуть не опасались их продавать прямо в «горячей точке». Разумеется тут же нашелся покупатель — «Авирон», который купил их по 25 тысяч долларов за самолет. В конце февраля

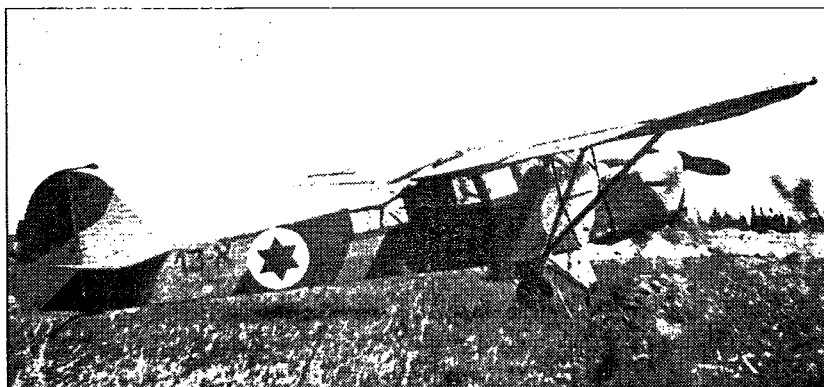
1948 г. первые Остеры были собраны на аэродроме Сдэ Дов и оснащены самодельными бомбодержателями. Появилась новая проблема — как зарегистрировать самолеты, но был найден оригинальный ход — три похожих машины (два Тейлоркрафта и Остер «Автократ») стали источником вдохновения для маляров, и через короткое время появилось 8 Остеров с обозначением VQ-PAI, 2 VQ-PAJ и 2 VQ-PAS, причем не считая «эталонов». Конечно, приходилось быть очень осторожными, чтобы два одинаковых самолета не оказались одновременно на одном британском аэродроме.

10 марта 1948 года для поддержки и снабжения анклавов Негева была сформирована эскадрилья «Негев». Ее командиром стал Эзер Вейцман. Кроме него, в эскадрилью входило еще два пилота и три механика, а также два повенских Остера — VQ-PAI/1 и VQ-PAS/2 (цифры к буквенному коду добавили для того, чтобы самим различать «одноименные» самолеты).

Еврейские самолеты с самого начала использовались в столкновениях с арабами прежде всего для снабжения окруженных еврейских поселений. Случаи применения бортового вооружения (по большей части это было личное оружие экипажа) и самодельных бомб очень редко наблюдались на этот момент.

Вот что, например, вспоминал один из пилотов израильских ВВС той поры: «Я попросил поселенцев дать мне пулеметчика. Один из молодых парней согласился. Я загрузил также некоторое количество гранат себе в самолет. Когда закрылись обе двери самолета, я объяснил парню в какую сторону стрелять, чтобы не повредить мне винт. Через несколько минут мы взлетели на атаку арабских банд в районе Нватима. Мы открыли огонь с большим успехом».

Очень большие проблемы возникали и с летным составом. В распоряжении Ремеза находилось только 40 пилотов. Их уровень подготовки оставлял желать лучшего, большинство имело лишь гражданские лицензии, однако было несколько летчиков, которые воевали на фронтах Второй мировой войны. Постепенно именно еврей-добровольцы стали играть решающую роль в формирующихся ВВС Израиля и впоследствии, благодаря



Первый из боевых самолетов ВВС Израиля — Остер АОР-5

хорошей подготовке и боевому опыту, смогли завоевать господство в воздухе. Большинство волонтеров были молодыми людьми, прошедшими Вторую мировую войну и не нашедшими себя в мирной жизни. В вооруженные силы их привела не только преданность и любовь к своему народу, ведущему борьбу за обретение государственности, но и определенный авантюризм, желание воевать, да и, что греха таить, стремление заработать. Даже на фоне полупартизанских соединений «Хаганы» авиация была откровенно «раздолбайским» видом войск. Возможно, это не правилось командованию, но других специалистов не было. Да и после окончания войны, когда все добровольцы разъехались по своим странам, еще несколько лет дисциплина оставалась слабым местом израильских ВВС.

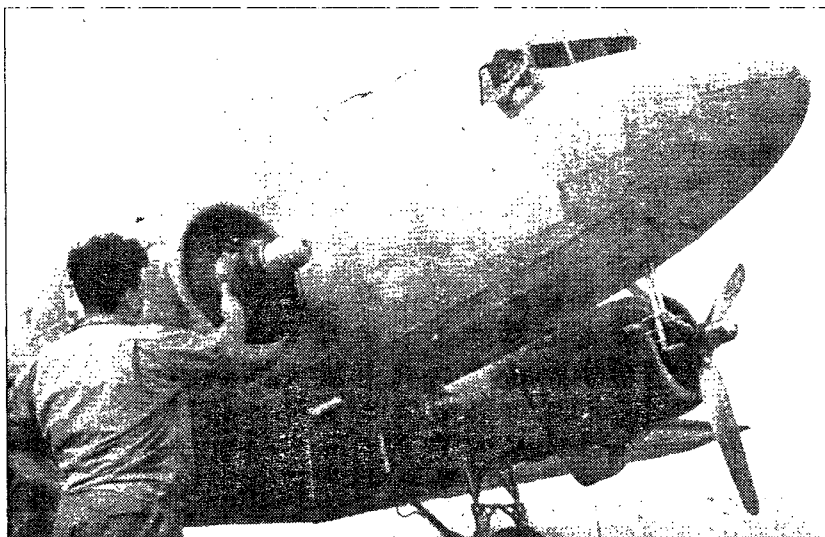
Пока еврейские пилоты готовились вступить в бой на своих «примусах», еврейские эмиссары прилагали все усилия для закупки более серьезных машин, а также вербовали летный и технический состав, причем не только среди евреев. Несмотря на то, что после Второй мировой войны весь мир был завален дешевым вооружением, приобрести боевые самолеты оказалось далеко не просто. В то время США относились к идеям сионизма довольно сдержанно, и к тому же жестко контролировали продажу и реэкспорт демилитаризованной, а тем более военной техники. Лишь при помощи взяток группе еврейских бизнесменов удалось купить в Латинской Аме-

рике 10 бомбардировщиков В-25, 10 истребителей F6F «Хэллкэт», 5 двухмоторных РV-1 «Вентура» и пару ТВF «Эвенджер», но доставить всю эту технику в Палестину оказалось невозможно, хотя рассматривался даже довольно смелый вариант с покупкой конвойного авианосца, погрузкой на него оружия и океанским переходом под прикрытием «Хэллкэтов».

Более успешной оказалась махинация Эла Швиммера с «сотоварищами». На деньги американских евреев ему удалось купить 9 транспортных С-46 «Коммандо» (по 5 тысяч долларов за каждый) и 3 четырехмоторных С-67 «Констелэйшн», по 15 тысяч долларов за штуку. За этим последовала титаническая битва с американской бюрократией -- натиск различных инспекций, создание подставной авиакомпании LAPSA («Lineas Aereas de Panama SA»), выбивание экспортной лицензии на каждый самолет, «панамизация» машин, их регистрация. Как в хорошей детективной истории, не обошлось без международного скандала и вмешательства ФБР. В этой изнурительной борьбе имелись и потери -- два «Констелэйшена» конфисковали американцы, а один С-46 (рег. RX-139) «приказал долго жить» (в авиакатастрофе погибли пилот Билл Гариссон и механик Эрнест Кинг). Пять самолетов добирались круглыми путями, с задержками в пути, но в мае 1948 года прибыли на место назначения. Они-то и составили Авиатранспортное командование израильской авиации. Остальные С-46 прибыли позже.

В декабре 1947 года некий Фредкин заключил в Англии контракт на приобретение шести «Энсонов», «Дрэгон Рапида», шести «Тайгер Мотов» и одного «Проктэра». Впрочем, с доставкой самолетов снова возникли проблемы. Он же завербовал четырех опытных летчиков -- Лена Коэна, Мориса Манна, Спрингла Хоровица и Барона Вайсберга.

Аналогичную работу вел южноафриканец Борис Сеппер, один из основателей эскадрильи «Тель-Авив». Однако закупленный им «Галифакс» (рег. ZS-BUL) в Порт-Судане потерпел катастрофу и превратился в грудку обломков. Южноафриканские ВВС предлагали на продажу 50 истребителей Р-40 в летном состоянии за символическую цену -- меньше 2,5 тысяч долларов за самолет. Но



Транспортный С-47 «Дакота» тоже использовался для бомбардировок

Сеньер не нашел никого, кто бы взялся за такой крупный контрабандный заказ, как доставка самолетов в Палестину. В конце концов Сеньер закупил десять гражданских самолетов: три Фэрчилд Аргус, Авро «Энсон», две «Дакоты» С-47, два «Дрэгон Раида» и две Бич «Бонанзы», а также завербовал нескольких бывших товарищей по оружию. Среди них были Сид Коэн, Лесли Шагам, Сирил Кац и Сесил Вулфсон.

Сеньер лично возглавил перелет двух «Бонанз» через всю Африку, и 5 мая 1948 года его самолет приземлился в Палестине. Его ведомому повезло меньше — при вынужденной посадке в районе реки Замбези он повредил самолет и добрался до цели лишь несколько месяцев спустя.

Три Аргуса (с гражданскими обозначениями ZS-BBB, ZS-BBC и ZS-BBD), пилотируемые Нафтали Блаем, Лесом Чимсом и Артуром Купером, 29 апреля 1948 года сели в Египте, якобы они направлялись в Рим. И действительно, им пришлось слетать в Италию, так как любезный пилот египетского «Спитфайра» провожал их до самой границы Ливии, а когда он повернул обратно, долететь

до Палестины не позволял остаток топлива. В конечном итоге 15 и 16 мая три самолета сели в Израиле. Из двух «Дрэгон Рапидов» один приземлился в Палестине, а другой (рег. G-AKOU) — в Каире, где был разоблачен, конфискован и продан авиакомпании «Араб Эйрвейз оф Трансиордан» (летал до сентября под обозначением TJ-AAQ, пока не был сбит израильским истребителем).

След «Эпсона» затерялся где-то в Западной Африке, а две «Дакоты» (рег. ZS-AVI, ZS-AVM) фиктивной «Уэстэйр» прибыли в Палестину в начале 1948 года. В апреле к ним добавилась чартерная «Дакота» (рег. ZS-AVK) от «Пан Африкан» и чуть позже еще одна (рег. ZS-DCZ) из «Юниверсал Эйрвейз». Одновременно Вим Ван Лир, молодой еврейский миллионер из Нидерландов, пригнал в Хайфу самолет Бич «Бонанзу».

Шеф-пилот «Авиропа» Эммануил Зур в Англии наладил весьма теплые отношения с компанией «Mayfair Air Services Ltd», в итоге ему удалось закупить 7 «Дрэгон Рапидов», Майлз «Аэровэн» и Майлз «Джемини». Первый из «Дрэгонов» прибыл в Палестину 5 мая 1948 года, два следующих — в июне, два — в сентябре, а два последних были интернированы на Кипре в декабре 1948 и в войне не участвовали. О судьбе «Аэровэна» мы расскажем позже, а «Джемини», прибывший в Израиль 9 июня 1948 года, вскоре потерпел аварию и был отремонтирован только через год, когда война уже закончилась.

Весьма захватывающей стала в апреле 1948 года операция по перегонке закупленных в Великобритании у компании «Astra Overseas Trading» четыре двухмоторных Авро «Эпсон». Морис Манн, Лен Коэн и прибывшие на С-46 из США Сэм Померанц и Боб Файн должны были перелететь на них из Италии в Палестину. Однако в этот момент агенты «Хаганы» пронюхали, что небольшой итальянский пароходик «Лино» везет из Югославии в Сирию 6 тысяч винтовок, 8 млн. патронов и большое количество гранат. Манн поднял в воздух С-46 с итальянского аэродрома Бари, обнаружил судно и атаковал его при помощи самодельных бомб (их сбрасывали через грузовую дверь). Кроме того, корабль подвергся обстрелу из 20-мм пушки, которая также стреляла через дверь.

Однако вернемся к «Энсонам». В конце марта 1948 года Вим Ван Лир произвел посадку на собственноручно приобретенном и пилотируемом «Энсоне» на Родосе. Неадекватная реакция пилота при общении с властями не только привела к аресту самолета, но и повысила бдительность греков. Поэтому, когда еще четыре самолета 10 апреля сели на Родосе, власти всерьез взялись за летчиков и выслали их обратно в Италию. Но без самолетов, которые интернировали до окончания арабо-израильской войны. Арестованные «Энсоны» имели коды G-AIFB, -AIFC, -AJSC, -AIEZ, причем последнюю машину пришлось в итоге бросить на Родосе. Горечь провала операции усугубила авария еще одного израильского «Энсона» (рег. G-AJSE) — из-за технической неисправности самолет произвел вынужденную посадку в Италии и позже был продан. Таким образом, ни один Авро «Энсон» не вошел в строй Хель Хаавир до окончания войны.

Вернемся, однако, к событиям в самой Палестине, где в марте 1948 года начались крупномасштабные вооруженные столкновения между арабами и евреями за контроль над основными стратегическими пунктами: поселениями, железнодорожными станциями и просто дорогами. В этот период евреи находились в обороне и главной задачей авиации выступало снабжение еврейских поселений.

26 марта Остер (VQ-PAS/5) был подбит и сел на вынужденную посадку южнее Иерусалима. На следующий день израильцы начали проводку конвоя из 37 машин и 14 самодельных «броневиков» в окруженную еврейскую часть Иерусалима. Воздушную разведку в интересах колонны вел Тейлоркрафт, а в интересах англичан — Остер AOP-6 из состава 1908-го звена 651-й эскадрильи, за что и получил пару пулевых пробоин. В 14.00 этого же дня Остер (VQ-PAI/2) сбросил на арабов две самодельные 25-кг бомбы, представлявшие собой кусок трубы, заполненный взрывчаткой, с запалом от гранаты. Бомбы бросал второй член экипажа, он же вел огонь из пулемета. Ночью «Шерут Авир» привлекла к снабжению колонны «Дрэгон Рашид», сбрасывавший вниз тюки с продовольствием, однако по назначению попал лишь один из них. остальные достались противнику. Попытку повторить

операцию днем сорвал огонь арабов, но позже это удалось RWD-13. «Бомбардировщик» Остер (VQ-PAS/1) сбросил на противника восемь бомб, четыре из которых даже взорвались.

Всего за двое суток еврейская авиация, используя 6 самолетов и 14 летчиков, произвела 37 самолето-вылетов, в том числе 10 ночью. На противника было сброшено 33 самодельных бомбы. Ущерб от бомбежек оказался минимальным, но активное применение авиации произвело впечатление на палестинских арабов. И хотя только вмешательство англичан спасло конвой от полного разгрома, операцию по проводке конвоя можно считать настоящим боевым крещением «Шерут Авир».

Попытки разблокирования Иерусалима продолжались и в апреле 1948 года. Активное участие в них приняли бывшие британские Остер VQ-PAS/5 и VQ-PAI/2, которые пилотировали «аэроклубовские» летчики Яков Бен-Хаим, Пинхас Бен-Порат и Ицхак Хенненсон. Несмотря на ожесточенный огонь с земли, они сбрасывали аммуницию и продовольствие своим, а бомбы — арабам.

5 апреля для поддержки бригады «Голани» в Галилее была создана эскадрилья «Галил». Так как сборка закупленных Остеров продолжалась, пара выделенных эскадрилье самолетов получила коды VQ-PAI/10 и VQ-PAI\12. Командиром эскадрильи стал Песах Таль, а его подчиненными — Персс Гроссер и Моше Пелед, а также два механика.

14 апреля Остер (VQ-PAS), атаковавший арабский конвой, был сбит совместным огнем арабов и разведывательной бронегруппы англичан. А тремя днями позднее арабские диверсанты в аэропорту Лидды сожгли ангар «Авирона», кремировав неисправный RWD-15.

Вскоре эскадрилью «Галил» пополнил новый самолет -- Фэрчайлд Аргус, ранее принадлежавший «Египт Air Transport Company». Самолет совершал полет из Каира в Бейрут и, пролетая над британской военной зоной, получил по радио приказ приземлиться. На свое несчастье Аргус сделал это недалеко от еврейского поселения. В результате он был захвачен и конфискован евреями под предлогом контрабанды наркотиков. Эзер Вейцман пе-

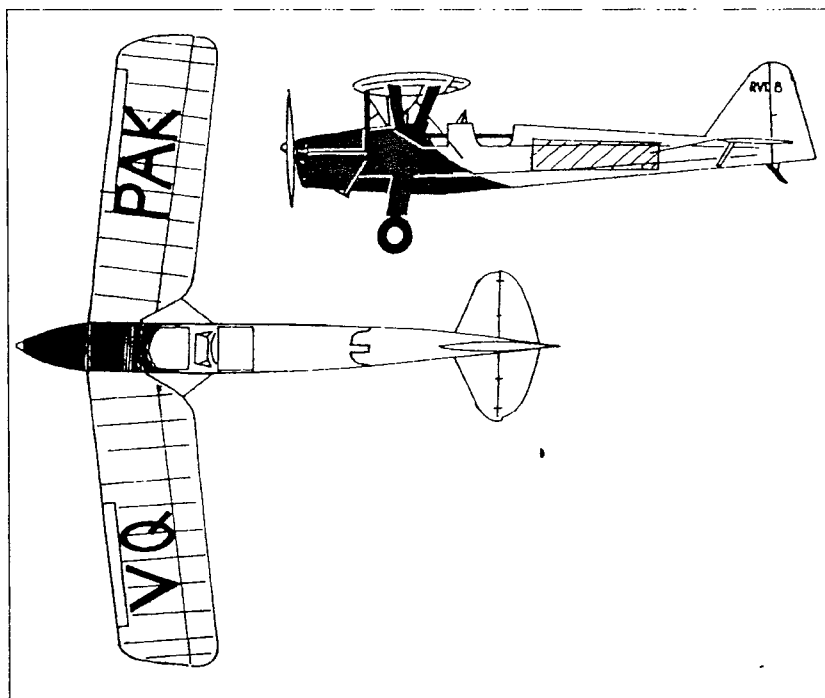


Схема самолета Остер RWD-8

репнал его в Сдэ Дов, где самолет получил обозначение VQ-РАМ (как и RWD-13).

В ночь с 20 на 21 апреля еврейские войска атаковали занятую палестинцами полицейскую станцию у границы с Ливаном. Атака захлебнулась, и поутру Пессах Талья на «бомбовозе» отправился выкуривать противника. В четырех заходах на цель он сбросил четыре бомбы, но в последнем из них самолет получил повреждения — был пробит маслбак, а сам пилот пострадал от осколков остекления, изрезавших его лицо. После того как двигатель остановился, летчик совершил вынужденную посадку около киббуца. Позже самолет удалось отремонтировать.

На следующий день Даниэль Бюкстейн сменил Талья в должности командира эскадрильи «Галил», так как последний имел опыт дальних полетов (служил на В-25 в ВВС США) и ему было поручено наладить перелеты в Ев-

рону еврейских лидеров. Для этой цели использовалась чартерная «Дакота» компании «Pan African Air Charter». Кроме того, во время «полетов на Кипр» самолет сбрасывал на парашютах продовольствие, оружие и боеприпасы защитникам еврейской части Иерусалима.

25 апреля боевики «Иргун Цвай Леуми» начали наступление на Яффу. Им помогал Яков Ратушняк на Злине Z-XII (VQ-PAP), но самолет после одной неудачной посадки пришлось списать. 27 апреля силы «Шерут Авир» поддержали бойцов «Иргун Цвай Леуми» и три дня спустя окруженные арабские боевики капитулировали. В ходе сражения за Яффу произошел бой между евреями и англичанами. Но даже вмешательство британской авиации не смогло предотвратить оккупацию города и исход примерно 70 тысяч арабских жителей.

Май начался атакой «Хаганы» на подразделения ливанской армии, действовавшие на севере Палестины. Моше Пелед и Даниэль Бюкстейн осуществляли бомбовые удары и разведку.

К этому времени «Шерут Авир» включила в свой состав C-46 Лео Гарднера, Бич «Бонанзу», полученную из ЮАР, и два C-64A «Норсемен». Последние были куплены у ВВС США для подставной бельгийской компании «Сомако». По мере поступления от американцев «Норсемены» в Амстердаме модернизировались (устанавливался дополнительный топливный бак), а после этого через Францию, Италию и Средиземное море летели на Ближний Восток (якобы в Бельгию), где восьмиместный транспортник показал себя очень ценной машиной — по грузоподъемности он соответствовал пяти Остерам. К тому же этот самолет легко можно приспособить к роли бомбардировщика.

10 мая Ярив Шейнбаум, Даниэль Бюкстейн, два бомбардира (в смысле «бомбокидателя») и еще два пехотинца-целеуказателя вылетели на бомбежку Бэт-Мачсира. Операция закончилась катастрофой, вероятной причиной которой стала попытка сбросить бочку со взрывчаткой — это могло нарушить центровку самолета и заставить его войти в штопор.

Вместо погибшего Бюкстейна командиром «Галила» стал Моше Пелед, а Эли Яал сменил Эзера Вейцмана на посту командира эскадрильи «Негев».

Проблему города Гош Эцион, снабжение которого долгое время было головной болью «Шерут Авир», окончательно решили местные арабы при поддержке бронемашин Трансиорданского арабского легиона. Эскадрилья «Тель-Авив» пыталась предотвратить трагичный финал, поддерживая своих боеприпасами и огнем, но безуспешно. Обозленные палестинцы вырезали 127 защитников городка, включая женщин и раненых.

В других еврейских поселениях до резни дело не дошло, но в первой половине мая 1948 года самолеты «Дакота», «Дрэгон Рапид» и С-46 эвакуировали многих жителей из опасных районов. При этом С-46 попал под пулеметный огонь, был поврежден и выведен из строя, а второй пилот канадец Джек Голдштейн получил ранения.

Таким образом, хотя половина еврейских самолетов имела весьма сомнительные боевые качества, а вторая вовсе не имела таковых, «Шерут Авир» внесла немалый вклад в успешные действия «Хаганы». В целом апрель был очень удачен для еврейской стороны: кроме многочисленных мелких поселений, удалось оккупировать несколько арабских городов, включая Яффу, Цфат и Хайфу.

Все, что происходило до 15 мая 1948 года, еще можно назвать «международным конфликтом», но начиная с этой даты в бывшей Палестине началась официальная война.

Первый период войны

В 24.00 14 мая 1948 года истек срок действия британского мандата на управление Палестиной. Власть должна была перейти к палестинским арабам, и только на 1 октября было намечено провозглашение арабского и еврейского государств. Разумеется, арабы к тому времени намеревались полностью решить «еврейскую проблему», т. е. «сбросить евреев в море». Последних такая перспектива не особо прельщала, и в ночь на 15 мая они

объявили об образовании Государства Израиль, продолжив в свою очередь, активно внедрять в жизнь принцип: «Народу без земли — землю без народа».

Началась официальная война между Израилем и Лигой арабских государств (ЛАГ), в которую входили Египет, Иордания, Ирак, Ливан, Сирия, Йемен и Саудовская Аравия (впрочем, две последние страны воевали только на бумаге).

Среди малочисленных арабских «армий», двинувшихся в «победоносный поход», реальную угрозу представлял только Трансиорданский арабский легион (10 тысяч солдат) — обученный, вооруженный и возглавляемый бывшими британскими офицерами. Легион действовал на Иерусалимском направлении.

Вторую реальную силу, главным образом из-за своей численности, представлял египетский Экспедиционный корпус, который занял прибрежный сектор Газа и продвигался к Тель-Авиву. Две сирийские бригады с несколькими танками пытались освободить захваченные евреями арабские районы Галилеи, иракские войска атаковали на Центральном фронте, а ливанские батальоны вели вялые перестрелки на севере Галилеи. Кроме того, в самой Палестине действовали многочисленные арабские партизанские группировки — «Армия освобождения арабов», отряды Великого муфтия Палестины и др.

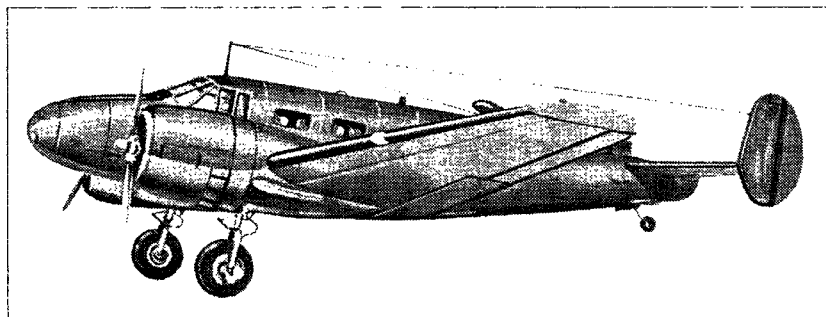
Хотя численно арабские силы практически не превосходили израильские, но первоначально были значительно лучше оснащены тяжелым вооружением. На считанные израильские танки, орудия и бронемшины приходилось несколько десятков арабских танков, бронемашин и пушек. Да и против коллекции израильских «примусов», до этого практически безнаказанно терроризировавших арабов днем и ночью, теперь действовали боевые самолеты. Египет отправил на фронт около 20 «Спитфайров» и несколько переоборудованных транспортных С-47, получивших полуофициальное название «Дакота-бомбер». Сирия располагала эскадрилейей штурмовиков «Харвард», а Ирак послал на войну 12 легких бомбардировщиков Авро «Энсон».

Хотя все заранее знали, что 14 мая состоится провозглашение Государства Израиль и автоматически начнет-

ся война с Лигой арабских государств, налет двух египетских «Спитфайров» в 5.25 оказался для персонала авиабазы Сдэ Дов полной неожиданностью. Зенитчики проспали палет в прямом смысле слова. Когда египтяне, сбросив бомбы и расстреляв боезапас по стоящим вдоль полосы самолетам, ушли в сторону моря, израильтяне принялись подводить итоги собственного головотяпства. Они были неутешительными — повреждены две «Дакоты», Рипаблик «Сиби», Бич «Бонанза», «Дрэгон Рипид» и два Остера, один из которых пришлось списать как не подлежащий восстановлению. Все, что еще могло летать, немедленно разбросали по небольшим взлетным площадкам, и уже после следующего налета (в 8.00) потерь не было. Атаке египтян подверглась и база эскадрильи «Негев», но там обошлось без потерь.

Египетская атака на Сдэ Дов выявила недостатки в организации «Шерут Авир». Например, все самолеты эскадрильи «Тель-Авив» были сконцентрированы на одном аэродроме, не имевшем достаточно зенитных средств, ни один самолет не был закамуфлирован. О низкой дисциплине и боеготовности говорит и тот факт, что, несмотря на тревожную обстановку, командир авиабазы отсутствовал, а большинство зенитчиков спокойно спало.

Впрочем, ошибки быстро исправлялись — самолеты были закамуфлированы. Используемые цвета и особенно расположение пятен полностью зависели от исполнителей, причем преобладала зелено-коричневая гамма цветов. А так как зенитчики открывали огонь по любому самолету, Борис Сеньер нарисовал на одном из них кон-



Бич С-45 «Бонанза»

тур звезды Давида. Однако с земли такой знак был не различим, и чуть позже шестиконечную голубую звезду поместили в белый круг.

Во время вечернего полета на Сдэ Дов только что прилетевший из Рима Аргус принялся рулить поперек полосы и влетел в воронку от авиабомбы, повредив шасси.

В ходе первого дня войны египтяне освободили Газу, а иорданцы — стратегически важный арабский город Латрун. Сирийцы при поддержке танков действовали в долине реки Иордана.

Наступившей ночью Остер из эскадрильи «Галил» (с экипажем в составе Переса Гроссера и Аврахама Балатуты) сбросил четыре бомбы на мост через реку Иордан. Мост остался цел, а вот насосная станция «Иракской нефтяной компании» в результате этой бомбежки горела 5 суток, освещая местность арабским танкистам.

16 мая атакам египетских «Спитфайров» подверглись аэродромы Тель-Ноф (поврежден С-46 № NX-67923), а также Нирим и Нирам. С последнего эскадрилья «Негев» была вынуждена перелететь в Дорот, а на следующий день штурмовой удар пришелся на Сдэ Дов, где были повреждены два Остер А-1 и А-31 (в процессе камуфлирования окрашивались прежние гражданские обозначения самолетов, теперь уже ненужные, и вводилась собственная система нумерации). Одновременно с этим Менахем Бернштейн и его Остер, находясь в воздухе, чуть не стали жертвой неожиданной атаки сирийского «Харварда». Аналогичная история повторилась через день. Перес Гроссер бросился удирать на родной аэродром, благодаря чему сирийский пилот, что называется, «взял на карандаш» аэродром Явнил. Уже на следующий день четверка «Харвардов» нанесла недружественный визит эскадрилье «Галил». Израильцы сменили место базирования на аэродром Маханейм, но упорные сирийцы начали бомбить и его. Тем не менее, вопреки всем стараниям противника, четыре Остера и Аргус эскадрильи «Галил» обошлись без серьезных повреждений.

20 мая «Шерут Авир» лишилась одного из своих самолетов, но произошло это в Италии. Из римского аэропорта Урбе вылетел С-64 «Норсемен» (рег. NC-79822). Вскоре после взлета самолет загорелся, а затем раздался

взрыв, в огне которого погибли два опытных пилота -- Лен Коэн и Джордж Берлинг, выдающийся канадский истребитель-ас Второй мировой войны. Неясно, была ли катастрофа делом рук арабов или евреев-экстремистов. Дело в том, что Берлинг публично заявил, что если бы арабы платили ему 1600 долларов в месяц, то он бы согласился воевать на их стороне...

Еще два С-64 «Норсемен» попали в плен. Произошло это так: ночью при подлете к предполагаемому Тель-Авиву (реально — к Газе), пилоты по радио запросили помощи. Им не ответили, но включили огни на находящемся южнее аэродроме. Как только израильтяне приземлились, они попали в крепкие объятия гарнизона египетской базы Эль-Ариш.

24 мая последние британские самолеты покинули бывшую Палестину. Накануне английские солдаты и офицеры ВВС развлекались тем, что сжигали аэродромные постройки и склады, стремясь ничего не оставить израильтянам. Такая озлобленность была вызвана мощной волной еврейского террора, направленного против англичан в Палестине. Кроме того, после провозглашения Израиля любому британскому пилоту предлагались большие деньги в любом банке мира, если он посадит боевой самолет на неподконтрольный англичанам аэродром. Однако серьезные меры безопасности и высокая сознательность летного состава исключили дезертирство.

Заплатив англичанам символические 5 тысяч фунтов стерлингов, израильтяне официально получили Рамат-Давид в свое распоряжение. Командиром базы был назначен Ешоа Гилос. Вскоре туда перелетела эскадрилья «Галил», которую постоянно выкуривали с ее собственных баз сирийские «Харварды». Моше Пелед — командир эскадрильи «Галил» — совершил первый ночной вылет с этого аэродрома, но вскоре он и его люди сбежали обратно на Явнил. Военная дисциплина, которую пасаждал Гилос (бывший офицер RAF), оказалась страшнее вражеских бомб.

Авиация противоборствующих сторон не делала попыток разграничивать гражданские и военные цели: и

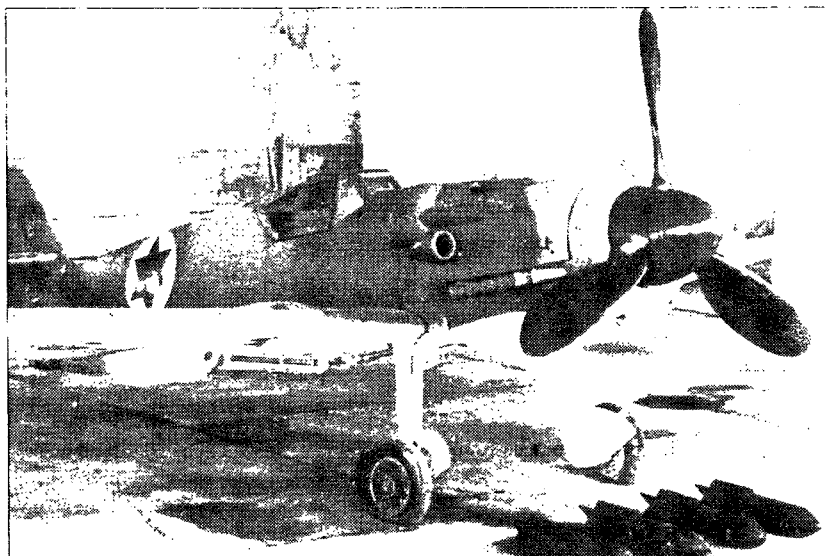
вся разница была в том, что арабы бомбили днем, а евреи по ночам.

Пока израильские «примусы» изображали почные бомбардировщики, мощные «панамские» транспортники начали доставлять в Израиль вооружение. 16 мая первая пара С-46 (рег. RX-138 и RX-135) вылетела с Сицилии и достигла Израиля. Опасаясь, что заявления арабов о грандиозных победах соответствуют действительности, самолеты под командованием Хеймана Шамира вместо Тель Нофа попытались совершить посадку на аэродроме Сдэ Дов, но были весьма недружелюбно встречены землетрясениями. Пришлось-таки садиться в Тель-Нофе, где кроме всего прочего выгрузили учебный самолет ВТ-13. Вскоре самолеты снова были в пути, конечным пунктом которого выступала Чехословакия. Так был открыт воздушный мост между этой страной и Израилем.

Военная помощь, которую получил Израиль от Чехословакии в самый отчаянный момент своей истории, имела неопределимое значение. Известно, что за спиной чехов уже тогда стоял «большой брат», но обсуждение вопроса о том, чего хотел добиться Иосиф Виссарионович Сталин этой поддержкой, выходит за рамки данной книги. Самых чехов в данной махинации интересовали только доллары.

Хотя в апреле 1948 года еврейские эмиссары заключили контракт на покупку в Мексике двадцати пяти Р-47 «Тандерболт» за 1 млн долларов, сделка не состоялась, так как чуть раньше другая делегация подписала контракт на поставку десяти «учебных самолетов С-210».

С-210 — это заводское обозначение истребителя S-199 чехословацкого производства. За каждый самолет Израиль уплатил 190 тысяч долларов — очень приличные деньги за плохую копию Мессершмитт-109G/K. Дело в том, что S-199 не являлся точной копией какой-либо модификации знаменитой немецкой машины. Это была попытка чехословацких конструкторов создать истребитель из оставшихся на авиазаводах страны запчастей от Вф-109 и других самолетов. К примеру, пришлось решать проблему замены двигателей ДБ-605 на другой тип, так как склад, где вперемешку с боеприпасами хранились оригинальные движки, стараниями диверсантов «Вер-



Самолет S-199 ВВС Израиля

вольфа» (судетских немцев) взлетел на воздух. Поэтому на S-199 ставили более тяжелые и менее мощные Юмо-211Ф от бомбардировщиков Хе-111. В результате пострадал не только внешний вид самолета, но и его летные данные. Так, максимальная скорость упала до 440 км/ч, очевидно, свою роль в этом сыграла и установка тяжелого, неподходящего для истребителя винта от бомбардировщика.

Большинство ожидавшихся пилотов-добровольцев еще не прибыли к тому времени в Израиль, так что группа из десяти летчиков, направленных в Чехословакию на переучивание, включала пять пилотов-истребителей и пять пилотов-любителей!

Летчики прибыли 6 мая 1948 года в Чехословакию по маршруту Кипр—Рим—Женева—Прага. Это были Модн Аллон и Эзер Вейцман; Эдвард (Эдди) Коэн из Южной Африки и два американских добровольца, прибывших в Израиль из Европы на US-64 «Норсемен» в мае. — Милтон Рубенфельд (экс—US Navy) и Лоу Ленарт (экс—USMC). К ним присоединились пилоты-«неистребители» Пинхас Бен-Порат, Ицхак Хешенсон, Начом Хамсери, Миша Кенсер и Яков Бен-Хаим.

Курс обучения состоял из проверочного полета на учебном самолете Арадо-96 и одного-двух полетов на двухместном СS-199 под руководством чехословацких инструкторов. После чего израильтяне отправлялись в самостоятельный полет на S-199. Боевые летчики, имевшие опыт полетов на «Спитфайрах» и «Мустангах», с трудом, но освоили чешскую пародию на Мессершмитт. Затруднения вызывали метрическая система обозначения и градуировки приборов (привыкли-то они к дюймовой), что было весьма непривычно, да и кабина «мессера» казалась весьма тесной (особенно по американским меркам). А смелая идея по переучиванию любителей в летчиков-истребителей была скоро разбита вместе с одним из самолетов. Таким образом, только пять пилотов смогли закончить курс обучения.

Ночью с 20 на 21 мая С-54 «Скаймастер» доставил в Тель-Ноф первый S-199, а также двух летчиков — Моди Аллона и Эзера Вейцмана. Через сутки С-46 (рег. RX-138) перебросил второй разобранный истребитель, еще через сутки С-54 — следующий. 23 мая к операции «Балак» подключились еще два С-46 (рег. RX-130 и RX-136), они доставили четвертый «мессер» и запас бомб и амуниции. Служба двух С-46 в ВВС Израиля оказалась недолгой — RX-136 разбился в районе Латруна (штурман Моше Розенбаум погиб), неся во чреве пятый истребитель, а RX-130, возвращаясь в Чехословакию, из-за неполадок в двигателе сел на Родосе и был интернирован.

Первые самолеты собирали чешские техники. 26 мая во время налета египетских «Спитфайров» на израильский штаб в деревне Хульда (рядом с Тель Ноф), Эзер Вейцман не смог взлететь на S-199 из-за перегоревшей влетную полосу автомашины.

27 мая военно-воздушные силы Израиля получили свое современное название Хель Хаавир. Несмотря на отчаянное положение на фронтах, командование пыталось собрать скудные истребительные силы в кулак и нанести удар по Эль-Аришу. Однако критическая обстановка на египетском фронте потребовала поддержать с воздуха бригаду «Гивати», на которую насаждал египетский Экспедиционный корпус.

Вечером 29 мая все четыре S-199 оснастили немецкими 70-кг бомбами GRI-70 (по две штуки). В боевой вылет отправились Лоу Ленарт, Моды Аллон, Эзер Вейцман и Эдди Коэн. Цель — скопление египетских войск в районе арабской деревни Исдуд (32 км от Тель-Авива).

Ленарт сбросил свои бомбы на центр деревни и, не обращая внимания на сильный зенитный огонь, совершил еще два захода, поливая противника пулеметным огнем (обе подвесные пушки заклинило после 10 выстрелов). Аллон в двух заходах расстрелял по египтянам свой боезапас, но ему не повезло при посадке — из-за отказа левого тормоза самолет получил сильные повреждения.

Не обошлось без проблем у Вейцмана — пушки отказали, сделав по одному выстрелу. Но это не помешало летчику трижды атаковать противника, используя пулеметы. Кому действительно не повезло — так это Коэну. Его самолет, вероятно, был подбит зенитками, но пилот связался с землей и сообщил, что все о'кей и он скоро будет садиться. Однако по ошибке Коэн совершил посадку на аэродроме Хацор (бывший Акир), при этом поврежденный самолет потерпел катастрофу и летчик погиб. Направленные к месту аварии израильтяне опоздали — первыми прибыли египетские солдаты.

Материальный ущерб от налета оказался мизерным, но психологический эффект от воздушной атаки был заметен, тем более, что с наступлением темноты дело продолжили «ночные бомбардировщики» израильтян. Наткнувшись, вдобавок, на упорное сопротивление и на земле, египтяне утратили свой наступательный порыв и инициативу, завязли в позиционных боях.

Ранним утром 30 мая два Авиа S-199 взлетели с Тель-Нофа. Эзер Вейцман и Милтон Рубенфильд отбомбились по железнодорожной станции Тул Каррем и обстреляли иракскую механизированную колонну, наступающую на Неттанию. Во время операции самолет Вейцмана получил 5 пулевых пробоин, но пилоту удалось вернуться на свой аэродром. Рубенфильд тоже вернулся на аэродром, правда следующим утром на своих двоих. Его самолет сбили зенитки или осколки своих же бомб. Пилоту удалось спрыгнуть с парашютом и доказать местным фермерам свое еврейское происхождение.

Отпраздновав возвращение Рубенфильда, Эзер Вейнман решил покататься на мотоцикле Аллона и сломал руку. В результате, на третий день боевых действий 101-я истребительная эскадрилья ВВС Израиля имела в строю один истребитель (второй в ремонте) и двух пилотов. В этот же день Аллон сопровождал «Дрэгон Рапид» на бомбардировку противника у Латруна.

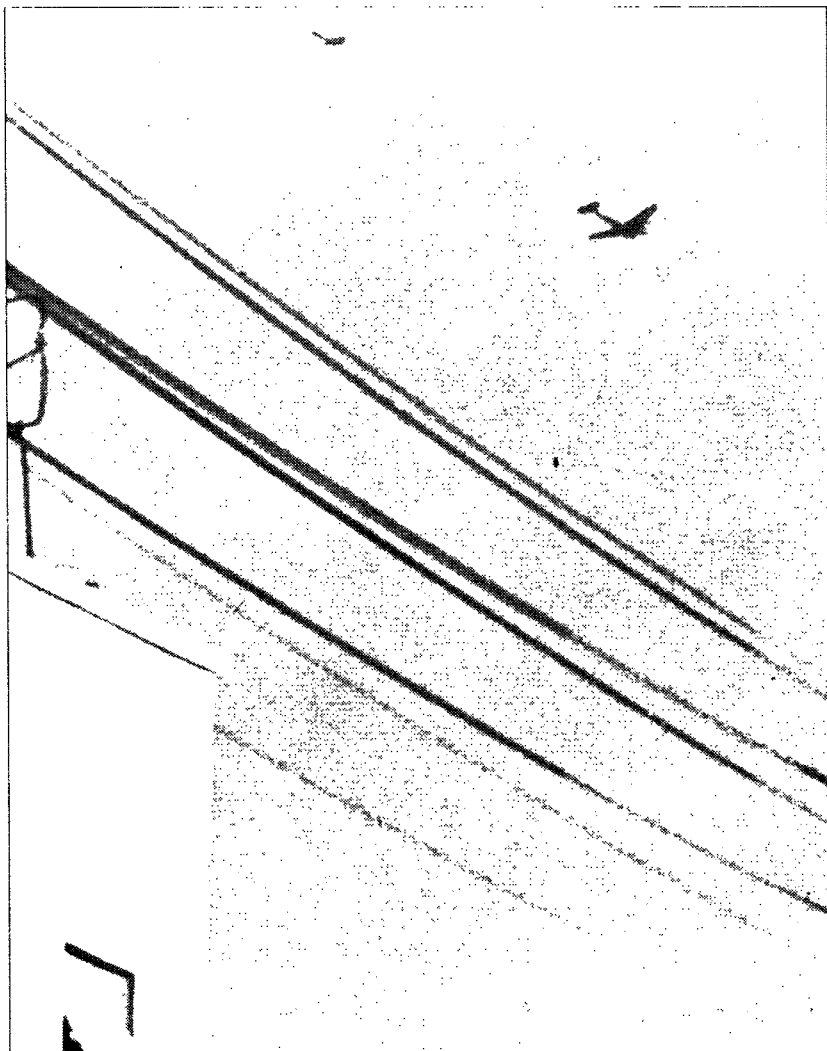
К началу июня арабам стало ясно, что «маленькая полицейская операция», а тем более «триумфальный поход» не улазили, предстоит долгая и упорная война. Вечером 31 мая ЛАГ собралась в Аммане обсудить ситуацию. Израильцы решили передать ей свой «большой привет», и в ночь с 31 мая на 1 июня «Фонанза», Аргус и «Дрэгон Рапид» нанесли удар по столице Иордании.

Невзирая на появление у противника истребителей, арабы не собирались уступать превосходство в воздухе и вечером того же дня (3 июня) над Тель-Авивом появились 2 самолета «Дакота-бомбер» под прикрытием двух «Спитфайров». Моди Аллон снова взлетел и стремительно атаковал противника. Часто пишут, что «подбитая «Дакота» взорвалась в небе над Яффой». Реально же арабский самолет совершил вынужденную посадку в 2 мили южнее Бат Яма и восстановлению не подлежал.

Один из «Спитфайров» зашел «Мессеру» в хвост, но Аллон уклонился от атаки, и повредил второй «бомбардировщик» противника. Теряя высоту и дымя двигателем, «Дакота» дотянула до своей территории и, предположительно, тоже села на вынужденную в районе Вади Сухрир. Видимо, самолет разбился, хотя экипаж не пострадал.

Это был 16-й налет ВВС Египта на Тель-Авив с начала войны. Аллон добился победы на глазах тысяч жителей столицы! С этого момента «Дакоты» днем столицу больше не бомбили, правда на атаках «Спитфайров» это никак не отразилось.

Вместе с S-199 на борту транспортных C-46 и C-54 в Израиль начала прибывать вторая группа прошедших переучивание пилотов: Сирил Хоровиц, Гидди Лихтман, Стэн Эндрюс, Роберт Викман, Александр Джакобс, Борис Сепьер, Морис Манн и Бэрон Вайсеберг (взявший имя Дов Бен Цви).



Первый воздушный бой ВВС Израиля 3 июня 1948 года.
Моди Алон сбивает «Дакоту» ВВС Египта

Но даже первая победа «Мессеров» (Авиа S-199 получил у израильтян официальное наименование «Сакин» — «пож», но все летчики-истребители называли его «Мессершмитт») не уменьшила нагрузку на флот воздушных «примусов». Ночью с 3 на 4 июня «Дрэгон Рашид»/И и

«Бонанза»/D отбомбились по Андоду, а ближе к утру — по занятому иракцами Наблусу.

Натолкнувшись на упорное сопротивление на суше, египтяне решили высадить в районе Тель-Авива морской десант. В боевой поход снарядили транспорт «Эмир Фазия», вооруженный двумя пушками. Его прикрывал небольшой корвет. Ввиду отсутствия у Израиля чего-либо, напоминающего военно-морской флот, сорвать высадку могла только авиация.

Под единственный боееспособный Авиа подвесили 500-кг бомбу. Для ответственного вылета подобрали достойную кандидатуру — бывшего пилота авиации британского флота Бэрона Вайсеберга, он единственный имел опыт атак на корабли. Напутствуемый словами: «Иди и потопи его», он начал разбег и... разбил самолет, чудом уцелев сам.

Теперь все тяжесть боев снова легла на эскадрилью «Тель-Авив». Все способные летать самолеты были заправлены и вооружены. Первым в 15.30 вылетели Борис Сеньер и морской наблюдатель на «Бонанзе»/D, вооруженной двумя «ручными» бомбами по 50 кг и еще двумя на подфюзеляжной подвеске, которую соорудили бывшие технари ВВС РККА. За ними последовал Аргус/Е Ицхака Кляйна и Мате Сукенича. Оба самолета атаковали транспорт, несмотря на огонь египетских моряков.

В 16.00 самолеты снова поднялись в воздух, к ним присоединился «Дрэгон Рапид»/II Рейнхарда Имберга. В 16.40 Сеньер отправился в третий вылет, через 15 минут за ним последовал Аргус с Давидом Шпринзаком и Сукеничем на борту. Аргус на аэродром не вернулся. Эту победу записал на свой счет комэск 2-й эскадрильи ВВС Египта майор Абу Заид. Тем не менее, активные атаки израильтян сорвали высадку десанта, и «флот вторжения» повернул домой. Позже из радиоперехвата стало известно, что транспорт получил повреждения.

Утром 6 июня при подготовке к боевому вылету четырех самолетов на Сдэ Дов произошла трагедия — вооруженец, несший 25-кг бомбу, попал под вращающийся пропеллер «Аргуса» и бомба взорвалась. Два вооруженца и бомбардир самолета погибли, пилот — Лионел Ка-

план — лишился глаза. Самолет был, разумеется, уничтожен. Сильно пострадал стоявший рядом «Дрегон Рэпид», груженный дюжиной 25-кг бомб.

8 июня Модии Аллон и Гидди Лихтман вылетели на перехват четверки египетских «Спитфайров», бомбивших цели в Тель-Авиве. Израильцы атаковали два истребителя противника, и Гидди Лихтман подбил один самолет. Дымящий истребитель ушел за линию фронта. Второй «Спитфайр» сбросил бомбу, убив 9 и ранив 45 человек.

Тем временем представитель ООН шведский граф Бернадот пытался склонить воюющие стороны к перемирию. Летая на белой «Дакоте» в Каир, Хайфу, Бейрут и Амман, он вел изнурительные переговоры и подготовил почву для первого в этой войне перемирия, которое должно было вступить в силу 11 июня 1948 года. Однако все предшествующие этому событию дни авиация продолжала работу: в ночь с 10 на 11 июня израильский Аргус (рег. VQ-РАМ) разбился при взлете с аэродрома Явнил, но экипаж выжил. А бывшая «французская» «Дакота» (рег. F-ВАХН), включенная в состав 103-й транспортной эскадрильи, бомбила Дамаск. Благодаря полной луне, Сирил Кац и Лео Чимес вывели самолет точно на цель, а 6 бомбардировщиков сбросили 2 тонны бомб.

Так закончился первый этап боевых действий. Несмотря на свое преимущество в боевой технике, артиллерии и авиации, арабы не смогли разгромить израильские войска и уничтожить Израиль. Наступавшие арабские подразделения выбили израильцев с большей части арабской Палестины и захватили многие еврейские поселения в арабской зоне, но лишь несколько — в еврейской. По мере усиления израильской армии ее сопротивление возрастало, а темп продвижения арабских войск снижался. Стали очевидными недостатки последних — невысокая боевая выучка (кроме египетских и иорданских частей), низкий боевой дух и полное отсутствие координации между армиями разных стран.

Второй период войны

Перемирие, вступившее в силу, не означало, что стороны стремятся закончить войну. Это была военная необходимость – дать передышку измотанным частям, пополнить их, перегруппировать и подготовить к новым сражениям.

101-я эскадрилья ВВС Израиля была переброшена на базу Херцалах, где самолеты маскировались в апельсиновых рощах. Однако первый же полет с этого аэродрома закончился классической для S-199 аварией: D-106, пилотируемый Гидди Лихтманом, скользнул на крыло, скапотирировал и перевернулся на спину. Оказавшийся в стеклянном «гробу» пилот при помощи местных жителей был извлечен и доставлен в госпиталь. Через два дня Лихтман вернулся в строй.

В эти же дни из Чехословакии прибыли еще шесть пилотов: Леон Франкель (US Navy), Аарон «Ред» Финкель, Сид Энтин, Билл Померанц (все USAF), а также два летчика из ЮАР – Лионел Блох и Арнольд Рух.

Не считаясь с перемирием, авиация враждующих сторон продолжала отдельные операции, в частности эскадрилья «Галил» ночью с 12 на 13 июня бомбила арабские деревни Туран и Либия, используя самолеты «Бонанза» (B-42) и «Дрэгон Рапид» (S-72). 25 июня Остер Цви Зивела, из эскадрильи «Тель-Авив», получил повреждения от наземного огня.

На базе Рамат-Давид под командованием Дэна Розина продолжала формироваться 103-я эскадрилья. Кроме уже имевшейся «Дакоты», в нее включили прибывшие из ЮАР машины (рег. ZS-AVO и ZS-DCZ). В отличие от этих транспортно-боевых самолетов, «Дакота» (рег. NC-74136), полученная от миллионера Бернара Ван Лира, использовалась для представительских целей.

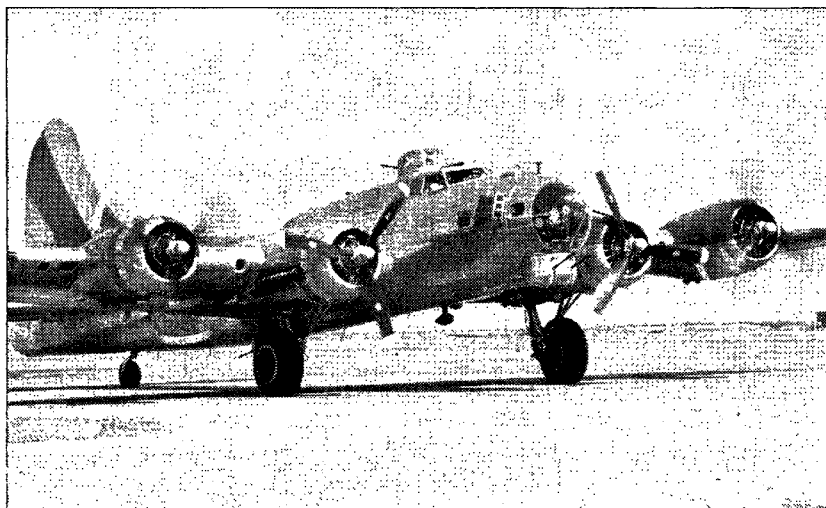
В Тель-Ноф базировалась 106-я эскадрилья, состоявшая в основном из «панамских» транспортников. В нее входили четыре C-46 (рег. RX-133, -135, -137, -138) и один поврежденный RX-132 (14 мая он попал под зенитный огонь, а 16 мая был атакован «Спитфайрами»). Три C-46 находились за пределами страны: RX-130 интернирован

на Родосе, а RX-131 еще добирался из Панамы. С-69 «Констелейшн» (рег. RX-121) присоединился к воздушным перевозкам 25 июня, а два других (рег. RX-123 и RX-124) остались «в плену» у американцев.

Продолжались нелегальные закупки военной техники. Эл Швиммер приобрел в США 4 бомбардировщика Б-17 (рег. NL-1098M/44-838512, NL-5024N/44-83753, NL-5041N/44-8381 и NL-7712M/44-83842), уплатив по 15 тысяч долларов за самолет, а также четыре Дуглас А-20, которые перегнать в Израиль не удалось.

Первые два Б-17 использовались как транспортные самолеты, третий же принадлежал фирме «Universal Aviation», и применялся в качестве фотограмметрического самолета, благодаря чему сохранил (в отличие от транспортных собратьев) одну пулеметную турель — «подбородок» в носовой части машины, использовавшийся для установки оборудования.

Американское правительство соблюдало эмбарго на поставки вооружения в зону военного конфликта, поэтому Швиммер, Вингер (хозяин первых двух самолетов) и их сообщники имели проблемы с ФБР. Три Б-17 были отправлены в международный аэропорт Майами 12 июня.



Бомбардировщик Б-17

Дэйв Голдберг, один из пилотов вспоминал: «Я летал на Б-24 в составе 15-й ВА в Италии во время войны. Будучи в Майами весной 1948-го, я получил предложение перелететь за 1000 USD самолет в Европу. Я согласился. Это должен был быть «Констелейшен», но его арестовало ФБР, и я вернулся в Майами, где меня спросили, смогу ли я поднять Б-17. За несколько дней до перелета меня спросили, готов ли я лететь за те же деньги в качестве второго пилота с полковником, который принимал участие в деле с Б-17, к тому же его фамилия будет лучше смотреться в документах.

Из Майами мы вылетели в Сан Хуан на Пуэрто Рико. Кроме меня, полковника и штурмана, мы везли 10 человек, проходивших по документам как «грузчики». Полковник был в стельку пьян. На следующее утро мы были вынуждены «загружать» его в самолет. Из Сан Хуана мы направились на Азорские острова, до которых был 21 час лету. Мы имели топлива на 24 часа. Через 10 часов полета полковник пришел в себя и предложил мне отдохнуть. Только я заснул, как был разбужен воплем, что штурман Коэн выпал из люка для фотосъемки. Парень едва держался, и его медленно вытягивало из самолета наружу. Я ворвался в кабину, поставил самолет на автопилот и помог штурману забраться обратно».

Четвертый В-17 имел все пулеметные турели — от «кастрации» его спасло участие в съемках фильма на авиационную тематику. Но именно этой машине и не повезло — начав перелет через Атлантику, из-за плохой погоды самолет был вынужден сесть в Канаде. Заплатив штраф в 100 долларов за нарушение воздушного пространства и незаконную перевозку оружия, экипаж Ирва Шиндлера получил предписание лететь в США, но направился, разумеется, в сторону Земли Обетованной. Сев на Азорских островах, экипаж позволил себе пару часов отдыха, но этого оказалось достаточно, чтобы до них дотянулись длинные руки американского правосудия — португальские власти арестовали самолет.

Три других Боинга достигли «израильской» авиабазы Жатец в Чехословакии. Там экипажам пришлось потрудиться, чтобы из подвергнувшихся надругательству некогда грозных «Летающих крепостей» снова сделать бое-

вые самолеты. Израильцы установили в боковых люках немецкие армейские пулеметы обычного калибра 7,92 мм. В кормовой огневой точке па чисто отсутствовала шарообразная турель, и там установили такой же пулемет. Была решена проблема бомбодержателей, к примеру один комплект был снят с разбитого немецкого бомбардировщика, отремонтированы створки бомбоотсека и предусмотрена возможность перевозки грузов. В конечном итоге на самолеты подвесили немецкие авиабомбы и отправили «на войну».

Одновременно в Израиле шла работа по сборке «Спитфайра». Для этого в Шарон свезли останки трех истребителей RAF, а также трофейных египетских машин, совершивших посадку на территории израильцев. Результатом долгой работы стал «Спитфайр» (D-130), который, предположительно, был создан на базе «Спитфайра» Mk-9 RG-W (PV120). До попадания на свалку в Эйп Шемере этот самолет принадлежал командиру 208-й эскадрильи RAF и был в полевых условиях модифицирован в разведчик. Это и определило его «профессию» после восстановления и включения в ВВС Израиля. Чрезвычайно удачный и надежный, он в дальнейшем произвел множество полетов над зоной боев и арабскими странами, пережил войну и продолжил службу.

Вслед за разведчиком D-130 в строй вошел «Спитфайр» D-131. Его основой послужил фюзеляж британского самолета с установленным двигателем и крыльями от египетского «Спитфайра», сбитого англичанами 22 мая над Рамат-Давид.

В конце июня 1948 года «Тель-Авив», «Негев» и «Галил» были обозначены как 1-я, 2-я и 3-я эскадрильи, хотя и старые названия не вышли из употребления. Кроме того, встречаются упоминания о 4-й эскадрилье израильских ВВС, базировавшейся в Сдэ Дов. Известно, что в ее состав входили только два самолета (Остер и RWD-13), применявшиеся исключительно для фоторазведки. После нескольких недель полетов, к середине 1948 года, эскадрилья «почила в бозе».

Легкая авиация израильцев пополнилась двумя амфибиями Груман «Виджеоп», обозначенными В-72 и В-73, и четырьмя самолетами от «Mayfair Air Service»: 2 «Дрэ-

гон Рапида» (S-74 и S-75) , Майлз «Аэровэн» (B-71) и Майлз «Джемини» (G-AKER). Все эти машины были куплены Эммануилом Зуром и доставлены «контрабандным» путем в обход эмбарго. Как уже упоминалось, Майлз «Джемини» вскоре потерпел аварию и бездействовал почти год.

Пока на фронтах соблюдалось относительное затишье, на израильском побережье разыгралась небольшая междоусобная война. 18 июня к берегам Израиля подошел транспорт «Алталена», который вез 5 броневиков, а также большое количество стрелкового оружия и боеприпасов. Груз предназначался неподконтрольной правительству экстремистской организации «Иргун Цвай Леуми», и дело дошло до сражения с использованием артиллерии и обоих израильских корветов. Командование хотело привлечь авиацию, но состоявший из волонтеров летный состав взбунтовался и отказался участвовать в междоусобице. 22 июня «Иргун Цвай Леуми» капитулировала, в ходе боев 22 было ранено и 93 человека погибли.

Над бывшей Палестиной продолжали разведывательные полеты «Москито» 13-й эскадрильи RAF, которые выполнили в июне 6 полетов. 5 июля на Тель-Ноф они сфотографировали два C-46 и один Me-109. Тремя днями позже – 9 «Дакот» (две из них – ООН), 13 «мессершмитов», 5 DII-89, 1 C-46 и 11 Остеров. Незадолго до этого в ночь с 3 на 4 июля в Тель-Ноф при заправке сторел C-46 (рег. RX-133).

Готовя наступление на Рамлу и Лиду, израильяне 7 июля отправили в разведку Остер Амнона Бермана с наблюдательницей на борту. Для окончившего специальную еврейскую летную школу в США пилота и его пассажирки это был последний полет – огонь арабов оказался точен.

В ходе подготовки к неизбежному продолжению войны, арабы увеличили свои силы в Палестине до 55 тысяч солдат, в том числе египтяне – до 18 тысяч солдат, но не смогли качественно улучшить техническое оснащение своих войск.

В отличие от них, израильские подразделения, в начале войны больше напоминавшие ополчение, оснастили

войска танками, бронемашинами и артиллерией. В Израиль прибыло много опытных солдат и офицеров. К примеру, единственный израильский танковый полк состоял из двух рот: одна была «англо-американской», а вторая — «советской».

В дальнейшем окрешная израильская армия перехватила инициативу и развернула несколько наступлений с целью разгромить арабские армии, обезопасить Израиль и оккупировать территории, отведенные ООН палестинским арабам.

9 июля израильтяне начали крупное наступление против сирийцев на севере (в направлении Мишмар Хаярден) и иорданцев в районе Рамлы и Лидды. Накапуне эскадрилья «Тель-Авив» в ночь с 8 на 9 июня отбомбилась по арабским деревням в Центральной Галилее, используя «Боанзы» (B-41 и B-42), а также «Дрэгон Рапид» (S-74).

Во время бомбардировки израильской «Дакотой» поселения Ирак-эль-Маншуйа бомбы поразили киббуц Рохама (обошлось без жертв), а рейд против Феллуджи окончился неудачей — цель не была обнаружена. Запланированный палет на сирийский штаб в Кунейтре не состоялся из-за поломки самолета.

В этот же день 101-я эскадрилья собиралась предпринять рейд на Эль-Ариш, приготовив для вылета четыре S-199. Но проблемы начались уже с первых минут — самолет Стена Эндрюса скапотировал и перевернулся. Взлетевший до этого Лоу Ленарт кружил в воздухе, дожидаясь, пока летчика извлекут из самолета. Когда поднялись в воздух остальные S-199, Ленарт направился к Эль-Аришу, но атаковать цель не смог — по его словам, у него было мало топлива и ему пришлось штурмовать цели в Газе. Хотя радио не работало, его ведомые Боб Викман и Билл Померанц вроде бы последовали за ним. С другой стороны, утверждается, что Эль-Ариш был скрыт туманом и его не атаковали именно из-за этого (скорее всего, Померанц и Викман все-таки достигли окрестностей этой авиабазы). Так или иначе, но Викман на аэродром не вернулся, его посчитали сбитым зенитками и погибшим. На десятилетия эта версия стала основной для израильских историков.

Впрочем, теперь стала известна точка зрения другой стороны. По словам заместителя командующего ВВС Египта Абд эль-Монейма Микаати, 9 июля он в очередной раз летел из Каира в Эль-Ариш на стареньком «Лайсендере» для инспекции.

«...Я первичал, когда мы летели над Средиземным морем. К счастью, мой стрелок — я забыл его фамилию — обнаружил израильский Мессершмитт (Авиа С-210), заходивший в атаку. Конечно, мой «Лайсендер» был очень древним аэропланом, но я много летал на нем. Мы были в очень трудной ситуации, и я знал только один путь к спасению. Мессершмитт был сзади и выше нас, я приказал стрелку открыть огонь, а сам начал пикировать вниз до высоты 30 метров с разворотом вправо. Израильчанин, видимо, пытался поймать меня в прицел, опустил нос самолета и пронесся справа от меня. Не знаю почему, но я вдогонку отсалютовал ему рукой. После этого, мы вернулись в Каир».

Атакую сверху маневрирующую над самой водой цель, Викман увлекся и врезался в море. Возможно, что он не смог правильно определить высоту над морем — это распространенная ошибка летчиков, или из-за плохо освоенного самолета поздно начал вывод из пикирования. Так или иначе, за свою ошибку израильчанин заплатил собственной жизнью.

10 июля сирийцы предприняли успешную контратаку и при поддержке «Харвардов» блокировали израильскую бригаду «Кармели», рвавшуюся к Мишмар Хайарден. Штурмовые рейды сирийских штурмовиков отличались большой эффективностью — ударам подвергались скопления войск, колонны на марше и боевые позиции. Пехота израильчан несла потери, поэтому штаб Северного фронта потребовал воздушного прикрытия.

Благо территория государства небольшая, и вскоре на север были переброшены 2 истребителя. Прибывшие израильские пилоты на Авиа S-199 в районе Мишмар Хайарден перехватили 2 вражеских «Харварда». Морис Машн быстро расправился с сирийским самолетом (экипаж погиб), а вот от Лионела Блоха фортуна отвернулась — преследуя «Харвард» (№ 206), пилотируемый сержантом эль-Абидом, над сирийской территорией он на-

поролся на меткую очередь бортстрелка Мухи эль-Дин Вади. S-199 рухнул на землю около Кунейтры, похоронив пилота под обломками.

Потеря за два дня двух самолетов и летчиков в воздушном бою привела к отставке Лоу Ленарта с поста командира 101-й эскадрильи и окончательно подорвала веру израильских пилотов в чехословацкие истребители. Впрочем, похоже, что за всю свою историю ВВС Израиля так и не признали ни один случай потери истребителя в воздушном бою. Например гибель Блоха комментируется так: возможно сбит «Харвардом», но более вероятно, что сам себе прострелил пропеллер.

Относительно Викмана аргументы более серьезные. Дело в том, что в египетской газете, «Эль-Ахрам» была напечатана фотография куска обшивки S-199 с бортовым номером D-110. Одно время считалось, что на фотографии египетские солдаты и фрагмент самолета Эдди Коэна, а Лионел Блох сбит на D-107. Но это противоречит логике, так как самолеты из первой четверки (сбитые 29 и 30 мая) имели номера D-101 и D-102, к тому же первая четверка S-199 обладала маленьким опознавательным знаком.

9 и 10 июля были потеряны D-107 и D-110, поэтому есть 2 варианта, которые не противоречат фактам. Первый – Лионел Блох был сбит на D-110 и обломки его самолета демонстрируют сирийцы, а Роберт Викман на D-107 «нырнул» в море. Другой вариант, что Викман летел на D-110, но врезался не в море, а в берег или отмель.

В утренние и вечерние часы 10 июля Остер A-10, A-11 и A-15 из эскадрильи «Галил» совершили 5 полетов на арабские поселения, сбросив 9 бомб. A-11 закончил вылет вынужденной посадкой. «Дрэгон Рапиды» (S-74 и S-75) атаковали Мадждал, разбомбив госпиталь. В тот же день на Центральном фронте израильтяне, применив два танка «Кромвель» и несколько французских танков «Гочкис», отбили у арабов аэродром Лидды.

12 июля в своем первом полете на S-199 Сид Коэн при опробовании оружия прострелил лопасть винта своего самолета, но смог благополучно вернуться на базу. Вечером 13 июля израильская «Дакота» (рег. ZS-AVO) бомби-

ла Мишмар Хаярден. Выбрасывая бомбы через открытую дверь, бомбардиры повредили хвостовое оперение. Пилоты с трудом вывели самолет из пикирования и дотянули до базы Рамат-Давид. После аварийной посадки самолет списали. 13 и 14 июля противника атаковали «Дрэгон Рапиды» (S-74 и S-75), «Бонанзы» (B-42 и B-41), Остеры (A-12 и A-15). 14 июля из-за боевых повреждений вынужденную посадку совершили «Норсемен» (около Херцаллаха) и Остер.

14 июля при посадке на аэродром Тель-Ноф потерпел аварию C-69 с двадцатью пассажирами на борту. Позже этот самолет удалось восстановить.

На следующий день с авиабазы Жатец в Чехословакии взлетели три B-17, взявшие курс на Ближний Восток. Загруженные бомбами самолеты должны были атаковать египтян и после этого приземлиться в Тель-Нофе. Два B-17 (Нормана Муница и Эла Рэйсена) бомбили Рафу, Газу и Эль-Ариш, а единственный самолет, оснащенный прицелом и кислородным оборудованием, — Каир. В 21.40 Билл Кац и Рэй Курц сбросили на освещенный город восемь 250-кг и столько же 70-кг бомб. Точками прицеливания являлись офицерское училище и резиденция короля Фарука, но бомбы поразили жилые кварталы. Погибли 30 человек. Один из участников рейда на Каир сказал: «Мы целились по дворцу Фарука, но из-за проблемы с прицелом я сомневаюсь, что мы в него попали. Позже я слышал, что мы уничтожили кинотеатр. Не знаю».

Прибывшие «Летающие крепости» радикально изменили мощь израильской бомбардировочной авиации и использовались очень интенсивно. Благодаря коротким расстояниям, эти самолеты совершали до 9 (!) вылетов в день, каждый с полной бомбовой нагрузкой. Ковровые бомбардировки не отличались точностью, но моральный эффект, очевидно, был значительным. Уже утром 16 июля, три B-17 отправились бомбить Эль-Ариш. Пока пилоты вели самолеты, бортстрелки забавлялись стрельбой по наземным целям. Подошедшие на малой высоте «Летающие крепости» обрушили на аэродром 7,5 тонн бомб, не встретив никакого сопротивления — египетский командир базы считал, что это британские

самолеты, и во избежание осложнений запретил зенитчикам открывать огонь. В тот же день Б-17 бомбили египтян в Ашдоде и Маджде, а в конце дня два из них атаковали Мишмар Хаярден. Ночью израильская «Дакота» в течение 45 минут сбросила на Дамаск 2 тонны бомб.

Утром 17 июля Б-17 снова бомбили Мишмар Хаярден, а также занятые иракцами Наблус и Тул Каррем. Вечером того же дня израильцы потеряли «Аэровэн» (эскадрилья «Тель-Авив»). Этот тип самолета отличался хорошими взлетно-посадочными характеристиками и его использовали для доставки грузов в окруженный Содом. В обратный рейс пилот Спенсер Бойд взял четырех раненых. Из-за отказа двигателя южнее Яффы самолет сел на нейтральной полосе, а экипаж и все пассажиры были перебиты в ночном бою неустановленной группой арабов.

Тем временем постоянные усилия графа Бернадота привели к заключению нового перемирия: в районе Иерусалима с утра 17 июля, а на остальной территории с утра 19 июля. Таким образом, 18 числа бои продолжались.

День начался атакой пары Б-17 на Маджде, а третьего бомбардировщика — на Дамаск и аэродром Эль Меззе, где базировались «Харварды». Однако воздушный флот Сирии не пострадал, в отличие от мирного населения.

В 17.30 три S-199, пилотируемые Модии Аллоном, Сидом Энтином и Руди Огартемом, бомбили египтян в Негеве. Возвращаясь, Энтин обнаружил пару египетских «Спитфайров». Первым атаковал противника Огартем, а когда у него закончился боезапас, в дело вступил Аллон. Именно на счет последнего и был записан Спитфайр Mk-5C (№ 610) из 6-й эскадрильи ВВС Египта, который пилотировал командир истребительных сил Эль-Ариша подполковник Саид Афифи эль-Джабури. Египетский летчик пытался посадить свой истребитель среди холмов, но при этом погиб.

В последний вечер перед перемирием противника бомбили Остеры (А-4 и А-12), а также «Дрэгон Рашиды» (S-74 и S-75).

Всего за десять дней боев израильцы потеряли «Аэровэн», «Дакоту» и три S-199 (два в бою и один вследст-

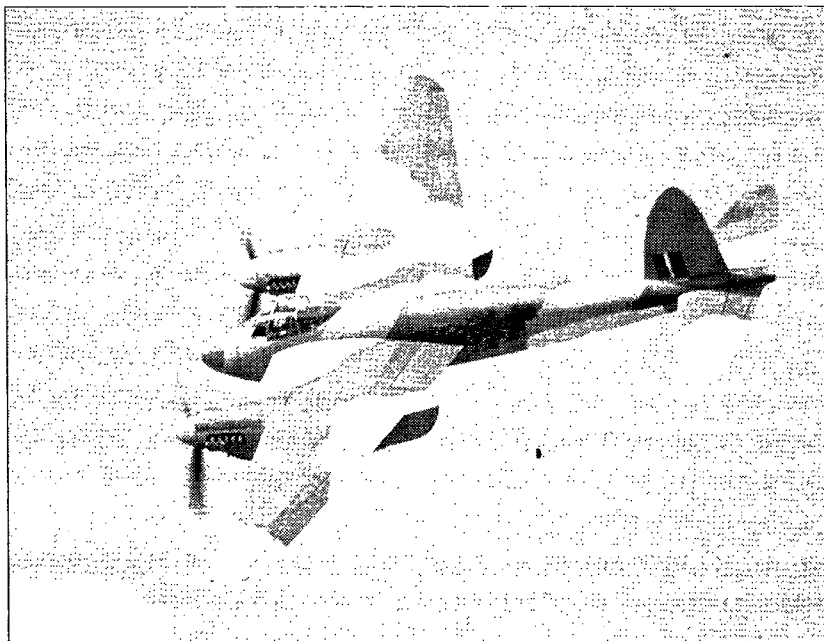
вие аварии). В воздушных боях были уничтожены вражеские «Спитфайр» Mk-5С и «Харвард». Кроме того, израильтяне объявили сбитыми огнем с земли один «Спитфайр» и два «Харварда», но из них только уничтожение «Харварда» № 206 подтверждено.

Эскадрилья «Галил» с начала июля провела 91 боевой вылет, четыре Остера сбросили 1 тонну бомб. Три тяжелых Б-17 совершили за все время 164 вылета (до 27 вылетов в сутки), однако их удары по боевым позициям противника отличались низкой точностью и эффективностью.

К концу июля 1948 года израильтяне контролировали 201 арабскую деревню из 219 находившихся на территории Израиля, и 112 арабских деревень на оккупированных территориях. Арабы захватили 14 еврейских поселений, только одно из которых размещалось в пределах Израиля (Мишмар Хаярден). Израильтяне контролировали 1300 кв. км. арабских земель, арабы 330 кв. км. израильских. Египетская армия хотя и отрезала Негев от остальной территории, но не установила над ним свой контроль. В целом ситуация оставалась прежней – иорданцы контролировали западный берег Иордана, египтяне – Газу, а сирийцы и ливанцы так и не смогли освободить арабскую часть Галилеи.

С объявлением очередного перемирия израильтяне взялись за приведение своих ВВС в божеский вид. Прежде всего, это затронуло организационные вопросы – управление, координацию с армией, дисциплину и боеготовность. Тем временем заграничные эмиссары продолжали добывать авиатехнику для Хель Хаавир.

Так, в Великобритании за 36 тысяч долларов удалось приобрести 2 фоторазведчика «Москито» PR-16 (рег. G-AIRT/NS-812, G-AIRU/NS-811). Один из них (рег. NS-811) разбился на промежуточном аэродроме Аджакко (Корсика), а второй приземлился на редко используемом аэродроме в Хайфе, где при посадке был обстрелян и арестован. После выяснения обстоятельств Джон Харвей (южноафриканец, служивший в RAF) был освобожден и перегнал самолет на базу Рамаг-Давид. Не имевшего фотокамер и вооружения «Москито» включили в 103-ю эскадрилью под номером D-160 и использовали в



Де Хэвиленд «Москито»

основном для тренировочных полетов, но в сентябре он потерпел аварию и был восстановлен, видимо, только после войны.

Параллельно с «Москито» Эммануил Зур купил в Англии 6 самолетов Бристоль «Бофайтер», уплатив за все 36 тысяч долларов. Один из них (рег. G-AJMF/NV-306) в конце июля пришлось разобрать на запчасти, благодаря чему 5 остальных (1 машина модификации Mk-2 и четыре Mk-10) поддерживались в летном состоянии.

Вернувшийся в Англию Джон Харвей зафрахтовал транспортный «Галифакс» и, загрузив в него 41 пушку калибра 20-мм, 37 пулеметов, 4 двигателя и другие запчасти для «Бофайтеров», отправился в Израиль. В негостеприимном Тель-Нофе гостей не ждали — полоса была затемнена и на радиосвязь никто не выходил. Провисев над аэродромом 1,5 часа на двух моторах (в целях экономии горючего), Харвей решил садиться на короткую полосу в Сдэ Дов. В результате жесткой посадки «Галифакс» при-

шлось списать и разобрать на запчасти, но груз был доставлен.

Узнав про аварии «Москито» и «Галифакса», англичане наконец поняли, чем занимается Эммануил Зур. Однако он снова их провел, создав «Airpilot Film Company». Зур заявил, что собирается снимать фильм о новозеландской эскадрилье, восставшей на «Бофайтерах». Правда, перед началом «съемок» — 28 июля, в испытательном полете разбился Михаэл Кэмбелл (рег. G-AJME/ND-929).

На второй день «съемок» четверка «Бофайтеров» (рег. G-AJMB/RD-135, G-AJMC/RD-448, G-AJMD/QD-427 и G-AJMG/LZ-185) отправилась продолжать съемки на север Шотландии, но когда самолеты дружно приземлились на Корсике, англичанам стало ясно, что «кина не будет». После дозаправки в Югославии Харвей, Бирлинг, Кирбери и Армстронг прибыли в Тель-Ноф, самолеты получили номера D-170, D-171, D-172 и D-173. Вместе с «Москито» они составили звено «В» 103-й эскадрильи под командованием канадского истребителя-ночника Лена Фитчета.

Каждый «Бофайтер» был вооружен четырьмя 20-мм пушками и сделанной в Израиле подвеской для четырех бомб. Самолеты показали крайне плохие эксплуатационные качества, а запчастей не хватало, поэтому потерпевший в первом же вылете аварию D-173 был подвергнут «каннибализму».

Несмотря на перемирие, 24 и 25 июля израильтяне атаковали 3 арабские деревни, блокировавшие дорогу на Хайфу, при этом использовались Б-17.

3 августа, вскоре после вылета из Иерусалима, разбился Остер А-12 («Тель-Авив»), погибли Эммануил Ротштейн и женщина-пилот Зохара Левитов. 13 августа при посадке в Сдэ Дов пострадал Остер А-10, а на следующий день не вернулся из разведывательного полета Аргус (В-33), пилотируемый Палтиером Маклефом, вместе с ним летел фотограф Монти Гюлдберг. Над Газой самолет был легко поврежден египетскими зенитками, а вскоре после этого перехвачен «Спитфайрами» и принужден сесть на арабской территории. Самолет был уничтожен, а экипаж, хотя и не пострадал от огня противника, испытал на своей шкуре (в прямом смысле слова) ярость лю-

дей, которых еженощно бомбил и калечил, — палестинских беженцев. Только появление двух египетских офицеров спасло израильтянам жизнь. В целом, активные действия «Спитфайров» вынудили вернуться эскадрилью «Негев» к ночным вылетам.

Так как Ближний Восток еще не был тогда ареной для военно-политических баталий «всего прогрессивного человечества» против «международного империализма в лице своих сионистских пособников», США довольно жестко отслеживали эмбарго на поставки оружия всем воюющим сторонам. После того как американские самолеты-разведчики обнаружили бурную деятельность израильских ВВС в Жатеце, США начали давить на Чехословакию. Вдобавок, в советской политической машине в один прекрасный день что-то щелкнуло, и израильтяне получили от чехов приказ эвакуировать базу к 11 часам следующего дня. Исключение было сделано для неисправного С-69 и одного механика, который его ремонтировал. Всего из Жатеца за время его использования было произведено 100 вылетов и доставлено в Израиль 350 тонн не очень мирных грузов.

Хотя Негев был отрезан от остальных еврейских территорий лишь несколькими десятками километров, занятых египтянами, три месяца блокады сильно повлияли на жизнь солдат и жителей района. Было необходимо срочно наладить эффективное снабжение, поэтому 23 августа началась операция, получившая кодовое название «Авак». В первую же ночь четырьмя рейсами было доставлено 29 тонн грузов, на следующую — еще 75 тонн (11 вылетов). Транспортное командование ВВС Израиля использовало 103-ю и 106-ю эскадрильи (С-46, «Дакоты» и единственный Дуглас DC-5 «Баджел Лансер»), кроме того, были подключены С-64 35-го звена.

Благодаря небольшому расстоянию между Тель-Нофом и посадочными полосами в Негеве, самолеты могли брать максимальную нагрузку и затрачивать на перелет лишь 30 минут. Всего до 21 сентября было произведено 170 полетов, доставлено 1130 тонн груза и перевезено 2384 человека. Египетские войска пытались захватить аэродром Рохама, даже взяли несколько близлежащих холмов, но ночью с 7 на 8 сентября бригада «Ифхан» вы-

била их оттуда. Лишь в конце сентября египтяне вернули эту территорию под свой контроль.

Несмотря на интенсивное использование авиации в ночное время, произошла всего лишь одна авария — у грузевого С-46 на взлете отказали оба движка. Обошлось без жертв, а самолет впоследствии восстановили.

Во время перемирия 101-я эскадрилья продолжала вылетать на патрулирование и фоторазведку: для этого использовали S-199 (D-119). Была также предпринята безуспешная попытка перехватить британский «Москито» PR-34.

Получение второй партии S-199 (15 штук) и действующее перемирие не смогли значительно повысить боеготовность единственной истребительной эскадрильи. На 1 августа из двадцати одного полученного самолета в строю было восемь, еще три находились в сборке и два в капремонте, об остальных восьми не упоминается, но очевидно, что четыре были сбиты противником и еще четыре списаны из-за аварий. Рапорт от 8 августа сообщает только об одиннадцати S-199 (шесть в строю и пять «в работе»). Состояние авиатехники иллюстрирует и тот факт, что за неделю с 11 до 18 августа S-199 произвели только 2 вылета (не боевых), тогда как единственный «Спитфайр» — 16 полетов, включая 8 боевых.

6 сентября Лео Номис вследствие отказа магчасти совершил вынужденную посадку на D-121. Незирая на значительные повреждения, которые получил самолет, он был отремонтирован. 8 сентября Сэнди Джакобс разбил D-115. 14 сентября Билл Померанц повредил D-120, который был восстановлен, а 16 сентября Сирил Хоровиц потерпел аварию при взлете на D-122 — вторая его авария на S-199.

Постоянные упреки и недовольство израильтян поставкой некачественных самолетов чехи отфутболивали заявлениями о плохой подготовке израильских пилотов. Но официальные рапорты начальника ТЭЧ 101-й эскадрильи Гарри Аксельрода все же свидетельствуют о первом.

Так, 16 сентября Модди Аллон совершил испытательный полет на D-118 — после осмотра двигателя были обнаружены многочисленные дефекты. Аксельрод заклю-

чил: «Такие поломки не редкость в авиадвигателях, имеющих налет 200 часов или около того. Ввиду того, что данный двигатель имеет налет 9 часов 10 минут, это свидетельствует о некачественных деталях или обмане со стороны продавца».

18 сентября при полете на машине D-114 пилот не смог полностью убрать шасси и вернулся на аэродром. Техники установили большой износ гидравлического насоса. Негодные гидравлические насосы были обнаружены еще на четырех самолетах.

Боевой состав ВВС Израиля на 9 сентября 1948 года

Тип самолета	Исправных	В ремонте / сборке	Всего
Авиа S-199	9	4	13
«Спитфайр» *	1	1	2
P-51D	0	2	2
Боинг Б-17	3	0	3
Бристоль «Бофайтер»	2	1	3
«Москито»	1	0	1
C-46	5	2	7
C-54	2	0	2
C-69	0	1	1
«Лодестар»	1	0	1
C-47 «Дакота»	2	0	2
DC-5	1	0	1
C-64 «Норсемен»	3	2	5
«Дрэгон Рапид»	4	1	5
Фэйрчильд Аргус	1	1	2
RWD-13	1	1	2
Остер	4	5	9
Рипаблик «Сиби»	1	0	1
BT-13	1	0	1
Грумман «Виджеон»	2	0	2
Норд «Норецин»	2	0	2
Пайпер L-4 «Кэб»	2	18	20
Тэйлоркрафт	0	2	2
Бич «Бонанза»	0	3	3
Всего	48	44	92

* Оба «Спитфайра» «еврейской сборки».

Аксельрод прокомментировал: «Ни один из самолетов, на котором насосы были заменены, не имел больше чем 24 часа полета, а один имел всего 8 часов 30 минут. Мой опыт и общеизвестные данные показывают, что срок службы насоса такого типа длится от 200 до 300 часов, и экспертиза насосов не показала материального отказа, только износ. Я предполагаю, что насосы были в использовании в течение по крайней мере 150 часов, прежде чем они были установлены на этих самолетах.

Ясно, что продавцы самолетов использовали старые части для новых машин. Я также отмечаю, что мы нашли большое количество частей двигателей с двумя или тремя инспекционными марками. Хотя эти части пригодны к эксплуатации, каждая инспекционная марка обозначает минимум 200 часов полета. Вывод к этим фактам может быть однозначен».

Первые истребители P-51D «Мустанг» были доставлены в Израиль 9 августа 1948 года в разобранном виде. У израильтян возникли большие трудности со сборкой этих самолетов, приобретенных в «одной европейской стране». Вместе с первой парой P-51 прибыли 2 Пайпер «Кэба» и 18 двигателей для C-46. Вторая партия составила еще два «Мустанга» и 18 Пайперов. Прибытие последних привело к тому, что RWD-13 и Тэйлоркрафты так и не были восстановлены. Позже, в качестве «сельскохозяйственных машин и оборудования» были получены AT-6 «Харвард» и PT-17 «Кадет».

Из 319 человек летного состава ВВС Израиля 260 были иностранцами. Из 141 пилота — 40 израильтян, 46 американцев, 17 канадцев, 15 южноафриканцев, 11 англичан, 7 из других стран (СССР, Польша, Голландия, Франция, Венгрия, Индия).

Кроме того, 5 пилотов и 1 штурман находились в плену у египтян (3 американца, израильтянин, датчанин и англичанин), а 16 кадетов доучивались в Чехословакии (14 израильтян и 2 южноафриканца).

Низкая боеготовность 101-й эскадрильи и быстрое уменьшение ее самолетного парка заставили израильтян снова обратиться к Чехословакии как к единственному серьезному продавцу авиатехники в условиях эмбарго. Неожиданно чехи отказались продать S-199, предложив

вместо них бывшие в употреблении «Спитфайры» LF-9 по смехотворной цене — 23 тысячи долларов. Эти самолеты использовались чехословацкими летчиками в RAF и были подарены Чехословакии. После прихода к власти коммунистического правительства, чехи начали переориентацию с немецкой авиатехники на советскую, а старые «Спитфайры», не входившие ни в одну из этих категорий и требовавшие импортных запчастей, для чехов особой ценности не представляли.

Чтобы избежать долгой канители с разборкой и сборкой, было решено, что самолеты перелетят в Израиль самостоятельно небольшими группами. Под руководством Сэма Померанца, американского пилота и инженера, начались работы по увеличению дальности полета. Для этого с истребителей сняли все, что могли — радиостанции, вооружение, бронирование. Вместо радиостанции установили внутрифюзеляжный бак. Кроме того, топливную систему модифицировали, разместив под крыльями еще и подвесные баки от S-199. В принципе, эти меры позволяли «Спитфайрам» добраться до Израиля, но в последний момент Югославия согласилась предоставить для промежуточной посадки аэродром в Подгорице, что позволило сократить беспосадочный перелет на 500 км.

24 сентября началась операция «Вельвета-1», как называли перегонку первых 6 самолетов. Возглавил перелет лично Сэм Померанц, вместе с ним летели Борис Сеньер, Моди Аллон, Сид Коэн, Джек Коэн и Нафтали Блай.

При посадке на базе в Подгорице, Блай забыл выпустить шасси, его самолет получил повреждения, а летчик — ранение. В итоге оба неудачника (пилот и его «Спитфайр») были доставлены в Израиль на C-46.

За день до этого в Подгорицу прибыл израильский C-54, назначенный лидировщиком и загруженный спасательными средствами на случай аварийного приводнения. Дополнительно с израильской территории встречу обеспечивал спасательный C-47.

На пяти «Спитфайрах» нарисовали звезды Давида и отправили в полет, однако в Рамаг Давиде 27 сентября приземлились только 3 истребителя. Два других, пилотируемые Аллоном и Сеньером, из-за неполадок в топливной системе сели на греческом острове Родос и были

интернированы. В дальнейшем на одном из них разбился греческий пилот, а другой самолет пару лет спустя вернулся из «плена». Удручающий итог усугубился катастрофой «Норсемена» (около Мостара в Югославии). Транспортник летел за оружием и другими частями «Спитфайров», но теперь уже его самые ценные обломки пришлось доставлять обратно в Израиль на борту С-46.

Тем не менее израильтяне имели уже 5 «Спитфайров» - разведчик D-130, второй «самопальный» израильский D-131 был почти готов, а прибывшие «чехи» получили номера D-132, D-133, D-134. Правда, карьера последнего оказалась недолгой - в октябре самолет был потерян в аварии.

21 сентября «Москито» (D-160) потерпел аварию на взлете и попал в ремонт до весны следующего года, однако 14 ноября он получил новый номер 2101. Интересно, что в это же время на балансе ВВС Израиля появился второй «Москито» - № 2102. Самолет считался ремонтируемым, но его происхождение неясно. По одной версии - это экземпляр со свалки RAF, по другой - самолет, разбившийся на Корсике и доставленный в Израиль. В любом случае эта машина не приняла участия в войне.

Однако вернемся к хронике событий. В сентябре 1948 года произошли два события, крепко подмочивших репутацию Израиля. Во-первых, еврейские террористы прикончили посредника ООН графа Бернадота, отдававшего все свои силы благородному, но абсолютно бессмысленному в то время делу - примирению арабов и евреев. А несколькими днями позже, 23 сентября, Гидди Лихтман на S-199 сбил пассажирский «Дрэгон Рапид» компании «Араб Эйрвейз» над Галилеей. Израильский пилот оправдывался тем, что в течение 10 минут пытался заставить самолет сесть (помахивал крыльями, облетел его, стрелял по курсу), а пилот-нарушитель всячески старался ускользнуть. Британский же пилот Говард Новар, пилотировавший пассажирский самолет, стремился связаться с истребителем по радио, сообщая, что на борту гражданские люди и соглашаясь сесть. Лишь когда самолет получил первую порцию свинца, он попытался уйти в Иорданию. Инцидент получил широкую огласку, так

как из шести человек на борту «Дрэгона» четверо были иностранцами. В катастрофе погибли три человека, включая двух британских военных корреспондентов. Любопытно то, что Ювард Новар считал, будто бы его атаковал истребитель типа «Як» (!).

В Негеве, около kibбуца Орим израильтяне построили новую взлетно-посадочную полосу и с 28–29 сентября началась операция «Авак-2». В ночь с 1 на 2 октября около Рохамы начались тяжелые бои с использованием танков и артиллерии (с египетской стороны в них принимали участие 8 «Спитфайров»). Но несмотря на боевые действия, операция «Авак-2» продолжалась, и взлетно-посадочная полоса аэродрома Рохам тоже использовалась. 7 октября С-46, не сумевший из-за поломки вовремя улететь в Тель Ноф, был обнаружен парой патрульных египетских «Спитфайров». Разумеется, египетские летчики решили попрактиковаться в стрельбе из бортового оружия. Но к изумлению второго пилота транспортника Миши Кеннера в С-46 не попало не одной пули!

Всего в ходе обеих транспортных операций («Авак» и «Авак-2») было произведено 417 вылетов, в Негев доставлено 2224 тонны грузов (520 тонн продовольствия, 500 горючего, 200 оружия и боеприпасов) и 1911 человек. Из Негева было вывезены 2171 тонна грузов и 3187 человек.

Осенью 1948 года 101-я эскадрилья израильтян уделяла основное внимание авиаразведке. Для этого использовались Авиа S-199 (D-119) (до того как 8 октября Померанц разбил этот самолет) и «Спитфайр» (D-130). Во время одного из полетов над Эль-Аришем Лео Номис заснял не только привычные «Дакоты» и «Спитфайры», но и Фиат (так израильтяне называли любой истребитель итальянского производства). На самом деле это был Макки MC-205V, но различить эти истребители было очень сложно.

Вскоре Гидди Лихтман совершил первый разведывательный полет на P-51D (D-141). Пролетев над Бейрутом, Дамаском и Израилем, он наведалься в зону Суэцкого канала. Недалеко от канала он обнаружил арабский истребитель и атаковал его. Однако майор Абу Заид, летевший

на «Фьюри» (№ 701), вовремя заметил угрозу. Яростный поединок двух опытных пилотов не выявил победителя.

Вечером 13 октября на аэродроме Сдэ Дов произошло забавное происшествие — в темноте при рулежке столкнулись самолеты Пайпер «Кэб» (А-60 и А-69), управляемые высшими офицерами и отцами-основателями ВВС Израиля — Хейманом Шамиром и Ароном Ремезом. Пилоты отделались испугом, самолеты — повреждениями.

Несмотря на постоянно вспыхивавшие на фронтах бои, официальная историография относит период до 15 октября 1948 года к «перемирию». А вечером 15 октября израильцы начали новое наступление, получившее название «Операция Юав».

Целью израильского наступления являлось деблокирование Негева. Для этого были сосредоточены несколько пехотных и танковая бригада, привлечена артиллерия, авиация и флот.

В тот момент 101-я эскадрилья имела боеготовыми восемь Авиа S-199 (D-108, 113, 114, 117, 118, 120, 121 и 123), а также три «Спитфайра» LF-9 (D-132, 133, 134) и один фоторазведчик (D-130). Кроме того, буквально за день до начала операции совершил первый полет «Спитфайр» (D-131), собранный умельцами из металлолома. Вскоре этот самолет присоединился к машинам эскадрильи, базировавшимся на аэродроме Херцалах.

Рамат Давид являлся базой ударной авиации — 69-й эскадрильи с тремя В-17, 103-й эскадрильи — с двумя «Бофайтерами» (D-171 и D-172; D-170 потерпел аварию и был разобран) и пятью «Дакота-бомберами» (S-81, S-82, S-83, ZS-BCJ и ZS-DAH), которые были оснащены бомбодержателями на 16 легких бомб.

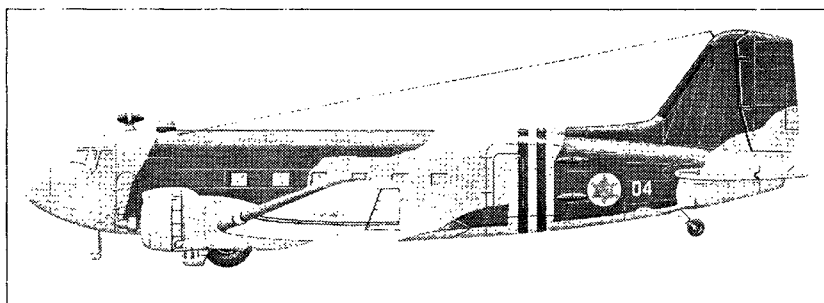
С третьей крупной авиабазы — Тель Ноф действовали самолеты 106-й эскадрильи: 6 транспортно-бомбардировочных С-46 (в том числе RX-131, 132, 137, 138), 2 транспортных С-54 (рег. NC-58011 и 4X-ACA), 1 «Лодестар» (рег. VII-BFZ). Там же базировалось 35-е звено — пять С-64 «Порсемен» (B-52, 53, 54, 55, 56).

Эскадрильи «Тель-Авив», «Негев» и «Галил» имели в строю около 40 легких самолетов, главным образом Остеров и Пайперов.

Чтобы обеспечить себе господство в воздухе, 15 октября «Операцию Юав» израильтяне начали в 17.40 атакой на Эль-Ариш, в которой участвовали два «Бофайтера» (Дэн Розин и Леп Фитчетт) и три «Спитфайра» с бомбами (два из них пилотировали Сид Коэн и Руди Огартен).

«Бофайтеры», несшие каждый две 114-кг бомбы и четыре ракеты, разбомбили большой ангар, а легчики-истребители заявили об уничтожении четырех египетских «Спитфайров». Фактически же взрывом бомбы перед ангаром они причинили легкие повреждения всего лишь двум истребителям. Зенитчики открыли огонь сразу после первых взрывов, в итоге один израильский «Бофайтер» получил повреждения и с трудом приземлился в Тель Нофе.

Запланированный совместный удар по Газе четырех S-199, четырех С-46 и трех «Дакот» был сорван. Четверку S-199 перехватили «Спитфайры», лидируемые Абу Заидом, и они были вынуждены вступить в безрезультатный бой. Пару «Дакот» удалось поднять в воздух только с наступлением темноты, своей цели — египетского штаба — они не нашли и отбомбились по гавани. Штурманы С-46 были заняты подготовкой и перетаскиванием бомб, которые сбрасывали через двери, и, как следствие, группа не смогла пайти Газу, а отбомбилась по железной дороге Хан Юнис — Рафа. Третья «Дакота», пилотируемая Гордоном Леветгом и Сирилом Коэном, над Газой попала под сильный зенитный огонь и ушла на запасную цель — ветку железной дороги. В целом 5,5 тонн бомб были истрачены довольно бестолково.



Дуглас С-47 «Дакота»

Третий из запланированных ударов наносили три Б-17. Целью выступал Мадждал, по город экипажи не нашли и сбросили бомбы около одной из деревень.

В 6.30 следующим утром два израильских S-199 (Огартен на D-121 и Энтин на D-123) патрулировали над Феллуджи, где Огартен атаковал пару «Спитфайров» ВВС Египта. Из боя обе стороны вышли без потерь, хотя это не помешало Огартену заявить об одной победе, которая была записана ему как «предположительная». Египетскому пилоту удалось сесть на вспомогательную полосу в Газе.

В 7 утра один Б-17 отправился на бомбежку Мадждала. Вслед за ним на патрулирование вылетела еще одна пара Авиа S-199. Вскоре у одного из истребителей упало давление масла и задымил двигатель. Леон Франкель пытался спасти машину вынужденной посадкой около Лидды, но это ему не удалось — S-199 (D-113) разбился, а сам пилот был ранен. Билл Померанц на втором S-199 (D-118) сразился с вражеским «Спитфайром», правда, без особого успеха. Египтяне же считают, что потерпевший катастрофу израильский S-199 был потерян не из-за «отказа техники», а подбит в бою.

Через час на патрулирование Негева ушла еще одна пара «Мессершмитгов»: D-117 пилотировал Аллон, а D-120 — Джакобс. В 9.30 три В-17 нанесли удар по Эль-Аришу, причем они действовали без прикрытия.

В 11.00 Вейцманн на Мессершмитте D-114, а Джакобс на D-123 отправились на поддержку своих войск в районе восточнее Феллуджи, где израильская бригада «Негев» при поддержке «танкового полка» атаковала египетскую оборону в Ирак-эль-Маншуя. В операции приняли участие по меньшей мере два «Кромвеля», четыре «Гючкиса» и, возможно, несколько «Шерманов». В ожесточенном многочасовом сражении «Кромвели» получили повреждения и отошли, а все «Гючкисы» были уничтожены. Израильская пехота несла потери от артиллерийского огня противника, но один взвод все же смог ворваться на высоту, где располагался штаб противника. Майор Гамаль Абдель Насер (будущий президент Египта) вызвал тогда огонь артиллерии на себя. Потеряв убитыми и ранеными треть солдат, израильский взвод отступил. А

вскоре израильское командование отдало приказ отойти на исходные позиции всей бригаде.

В 16.00, когда исход боя был уже предрешен, египетские позиции атаковали израильские «Бофайтеры». В 16.30 три B-17 под охраной «Спитфайра» нанесли удар по египетской артиллерии в Феллуджи, что во многом повлияло на исход сражения.

Тем не менее на Приморском направлении израильские бригады «Гивати» и «Ифтах» угрожали отрезать египтян в Ашдоде и Мадждаде, поэтому египетские войска начали отход из Ашдода.

В 17.00 Аллон на D-114 и Вейцман на D-122, с двумя 70-кг бомбами каждый, штурмовали отступающие египетские войска в районе Ашдода. При заходе на посадку на авиабазу Херцля, Вейцман увидел столб черного дыма — это догорали обломки истребителя Моды Аллона.

В рапорте по 101-й эскадрильи сообщается: «Самолет возвращался из полета, и пилот не смог выпустить шасси. Машина кружила некоторое время, и одна стойка шасси вышла. Пилот продолжил кружить, пробуя выпустить вторую стойку, но неожиданно заглох двигатель. Истребитель рухнул на землю и взорвался».

Во время атаки легчики потеряли друг друга, и можно лишь догадываться, что послужило причиной катастрофы самолета Аллона — боевые повреждения или обычный отказ матчасти. Однако в тот день Египет заявил о второй воздушной победе, одержанной «Спитфайром». Новым комэском 101-й эскадрильи стал Сид Коэн.

Кроме напряженных боев, день 16 октября интересен тем, что израильские S-199 произвели 12 боевых вылетов, вероятно, это рекорд интенсивности боевого применения этих самолетов за всю войну. Однако такое достижение стоило им двух машин, одна из которых могла быть повреждена в воздушном бою. Египтяне выполнили около 20 самолето-вылетов, заявив о двух победах, одержанных «Спитфайрами» над израильскими «Мессершмиттами»: «Один самолет упал на землю, а другой — в море».

В ночь с 16 на 17 октября пять «Дакот», один С-54 и четыре С-46 бомбили Газу (на борту одного из С-46 совершили вылет Арон Ремез, Хейман Шамир и командир

транспортного командования Меир Мардор). Зенитный огонь египтян был сильным, но неточным. Кроме того, 103-я эскадрилья бомбила Эль-Ариш, Феллуджи и Мадждал.

17 октября израильтяне намеревались отправить «Спитфайры» на поддержку своих войск, но отсутствие боеготовых самолетов заставило отказаться от этой идеи. Удалось поднять всего лишь один истребитель для сопровождения тройки «Летающих крепостей», бомбивших египетскую артиллерию в Феллуджи.

Во время танкового боя около Ирак-эль-Сувейдан израильтяне атаковали три египетских «Спитфайра». На ответную штурмовку вылетели Гидеон Лихтман и Сид Энтин на Авиа. Во время отчаянной атаки с использовани-ем напалма по огрызавшемуся огню форту, истребитель Лихтмана был поврежден, в кабину попал дым. Лихтман потерял видимость, и тогда Энтин крыло в крыло вывел своего напарника на посадку. Лихтман приземлился удачно. Осмотр самолета показал пулевые пробоины в одном из цилиндров двигателя и радиаторе правого крыла. Потеря охлаждающей жидкости привела к возгоранию двигателя и задымлению кабины. Впрочем, S-199 (D-117) довольно скоро вернулся в строй. А в тот день вместо него к боевым действиям подключился P-51D «Мустанг» (D-190).

В ночь на 18 октября израильские С-46 и «Дакоты» бомбили различные цели, включая Газу. А утром, воспользовавшись отсутствием в воздухе израильских истребителей, египетские пилоты слегка обнаглели и как в лучшие времена отбомбились по наземным целям, включая Негбу, Рохаму и Дорот. Израильские Боинги ответили ударом по Мадждалу, в котором их сопровождали два S-199.

Ночь с 18 на 19 октября прошла привычно — транспортные тудяги израильтян С-46 и С-47 сбрасывали на египтян бомбы. А следующим утром произошла крупнейшая (по меркам той войны) морская битва.

Израильская разведка узнала, что египетский танкер под охраной корабля «Эмир Фарук» пытается доставить топливо в Маджал. На перехват вышел израильский «Grand Fleet» в составе корвета, эскортного корабля

«Хагана» и катера «Ногах» в качестве приманки. Последний храбро атаковал противника, а затем бросился наутек, заманивая врага в ловушку. Бывший корабль рыбоохраны (флагман египетского флота был вооружен пушкой и 4 пулеметами) погнался за катером и нарвался на «Уэджвуд». Тотчас эфир наполнился тревожным писком радиции с мольбами о помощи.

Египетские истребители поспешили на выручку своему флагману. Атаковав «Хагану» в 12.52, египтяне ранили троих израильских моряков. В этот момент над кораблями появился «Бофайтер» (D-171), пилотируемый Леном Фитчетом. «Бофайтер» был атакован «Фьюри» (№ 701) майора абу-Заида. Фитчет сбросил бомбы и спикировал к поверхности моря, одновременно маневрируя и уводя египетский самолет в сторону от своего корабля. Во время преследования египетский истребитель столкнулся с водой и лучший египетский летчик-истребитель погиб.

В тот же день израильские B-17 и пара «Спитфайров» (включая D-133) отбомбились по Газе, а во время налета на Феллуджи израильская бомба разнесла машину генерала Саида Тахи, из которой тот вышел буквально за минуту до этого. Один египетский офицер погиб.

Ночью 5 «Норсеменов» 35-го звена 9 раз бомбили Бер-Шэву, (3 египетских солдата были убиты, 4 — ранены). «Дакоты» 103-й эскадрильи атаковали Эль Ариш и Мадждал, а «примусы» «Негева» и «Тель-Авива» — менее важные цели.

20 октября «Бофайтер» (D-171) вылетел на бомбежку форта Ирак-эль-Сувейдан. Во время второго захода на цель зенитный снаряд поразил двигатель самолета и он рухнул на землю. Пилот Лен Фитчет, штурман Дов Цугерман и Стэн Эндрюс (в качестве пассажира) погибли. К вечеру поисковый «Дрэгон Ранид» обнаружил обгоревшие обломки «Бофайтера» и два египетских армейских грузовика рядом. Вскоре после этого от огня египетских зениток пострадал и «Дрэгон» (S-76) «Тель-Авива», с трудом севший на вынужденную посадку.

Утром 21 октября Джек Доул и Руди Огартен на «Спитфайрах» (D-131 и D-132) патрулировали между Бершевой и Эль-Аришем. В 9.30 они обнаружили и атако-

вали четверку египетских истребителей. Каждый израильский пилот заявил об одной воздушной победе. Реально в воздушном бою был подбит «Спитфайр» капитана Мухтара Махмуда Саида (пилот убит или тяжело ранен, а его самолет взорвался около Рафы). В воздухе находилось два самолета из бригады «Негев» — Остер (А-4) Ральфа Мостара и Пайпер «Кэб» (А-52) Хью Голдштейна. Последнему удалось полюбоваться прощальным пике капитана Саида.

Ночью 25 октября при посадке в Тель-Нофе потерпела катастрофу израильская «Дакота». Погибли все 4 члена экипажа и 2 пассажира, включая «короля Негева» — Мишу Веймара (командир бригады «Негев»).

В итоге боевых действий на юге, несмотря на грамотную и упорную оборону египтян, а также тяжелые потери наступавших израильских подразделений, израильтянам удалось действуя на флангах, перерезать коммуникации противника и расчленив фронт на три части, ликвидировав блокаду Негева. Египтяне отступили из Беср-Шэвы, Ашдода и Маджала, тем самым была окончательно ликвидирована угроза Тель-Авиву. Более того, 27 октября израильский батальон захватил форт Бейт Джбрил, окружив 9-ю пехотную бригаду в Феллуджи.

ВВС Израиля за время этой операции выполнили 230 самолето-вылетов, включая 34 дневных вылета В-17, 31 ночной вылет «бомбардировщиков» С-46 и С-47 и 85 вылетов легкой авиации («Негев» и «Тель-Авив»). Была сброшена 151 тонна бомб. Безвозвратные потери израильтян составили два Авиа S-199 (D-113 и D-114), а также «Бофайтер» (D-171) и «Дакота». Египетские ВВС не досчитались двух истребителей: «Фьюри» и «Спитфайра».

Нанеся поражение египетской армии, израильтяне начали 28 октября наступление против полупартизанской «Армии освобождения арабов», которая, имея несколько пушек и броневиков, контролировала часть арабской Галилеи, опираясь на ливанскую и сирийскую границы. Поэтому Б-17, эскортируемые «Спитфайрами», отбомбились по штабу палестинцев, в общем итоге совершив 34 самолето-вылета и сбросив 27 тонн бомб. Разгромив «Армию освобождения арабов», сврси

отбросили от границы 4 ливанских батальона и оккупировали ливанскую территорию вплоть до реки Литани. На этом боевые действия в Галилее закончились, а ее территория стала козырной картой в переговорах о перемирии.

В те же дни пострадал один из «самопальных» «Спитфайров» (D-131). Во время небоевого вылета у Дэни Вильсона не выпустилось шасси, и летчик посадил машину на брюхо. Но одним даншим, самолет пришлось списать, но другим — впоследствии он был восстановлен.

4 ноября Борис Сеньер и Руди Огартен на «Спитфайрах» недалеко от Эль-Ариша обнаружили «Дакоту» (№ 807) из 3-й эскадрильи ВВС Египта. Первым атаковал Сеньер, но промахнулся. После этого в дело вступил Огартен и двумя очередями подбил самолет противника. Истекающий кровью тяжелораненый пилот «Дакоты», комэск 3-й эскадрильи подполковник Умар Шакиб дотянул до полосы и, разбив самолет при аварийной посадке, все же спас свою жизнь и жизни 15 офицеров египетского генштаба.

Бывший австралийский летчик-истребитель Грегори Борд перегнал в Израиль еще один «Лодестар». Самолет получил номер 2501, но вскоре потерпел аварию при посадке на авиабазе Херцалах.

5-м ноября датируется интересный рапорт по 101-й эскадрильи, в котором подведены некоторые итоги службы S-199. Там сказано, что из 25 купленных самолетов в строй введены 23 (1 самолет погиб в авиакатастрофе во время транспортировки, другой задержан на борту C-46 в Италии и прибыл только в конце ноября). Из них 18 списаны в результате боевых потерь или аварий. Средний палет составил 10 часов. В рапорте также приводится перечень 16 серьезных аварий, вызванных отказами техники:

1. Потерпел аварию на взлете из-за разрушения барабана левого тормоза.
2. Стойка шасси разрушилась после приземления из-за отказа механизма замка.
3. Отказ двигателя и вынужденная посадка после отказа топливного насоса.
4. Разрушение барабана левого тормоза при взлете.

5. Прострел пропеллера пулеметом из-за не отраженных в документации заводских изменений конструкции.

6. Отказ двигателя из-за разрыва шва радиатора и потери гликоля.

7. После приземления правая шина сорвана с обода колеса и взорвалась.

8. Двигатель отказал из-за поломки топливного насоса, вынужденная посадка вне аэродрома.

9. Самолет потерпел катастрофу при посадке, когда телескопическая стойка шасси порвала гнездо крепления из-за производственного дефекта.

10. Самолет сканотировал и разрушился из-за отказа тормозов.

11. Прорыв гликолевой трубки ослепил пилота, самолет разбит.

12. Самолет потерпел аварию, когда гнездо шасси было сорвано с места крепления на фюзеляже.

13. Самолет потерпел аварию из-за разрыва шины при посадке.

14. Самолет сгорел при вынужденной посадке, так как стойка шасси не была зафиксирована замком.

15. Самолет потерпел аварию из-за отказа двигателя, причина — потеря гликоля через разорванный шов радиатора.

16. Фюзеляж деформирован при жесткой посадке, самолет ремонту не подлежит.

Интересно, что рапорт не приписывает ни одной аварии ошибкам пилотов, хотя утверждает, что слабый фюзеляж и шасси привели к списанию нескольких самолетов. Тем не менее вина недостаточно обученных пилотировать S-199 летчиков тоже немалая, к примеру среди потока ругательств Гидди Лихтмана в адрес «Мессершмитта» есть интересное признание относительно того, как он обычно приземлялся: «...Закрылки. Обычно на американских самолетах, заходя на посадку, вы поворачиваете рукоятку и закрылки выпускаются. Этот имел штурвальчик, и я должен был крутить его, заходя на посадку. Как следствие, я никогда не имел полностью выпущенные закрылки и вместо приземления на скорости 105 миль в час приземлялся на 140 милях в час... Того,

кто сконструировал эту систему, надо было повесить за его...»

С приближением зимы 101-я эскадрилья перебазировалась в Хацор (бывшая английская Кастина), а через несколько дней Руди Огартен на «Спитфайре» около Феллуджи атаковал три таких же вражеских «Спита». Записав на свой счет третью за месяц победу, израильский летчик явно поторопился — его «жертва» вернулась на базу.

17 ноября три B-17 бомбили противника, а вечером два «Норсемепа» вместо египтян в Феллуджи отбомбились по своим в Хацоре.

Утром 20 ноября «Москито» (VI-625 из 13-й эскадрильи RAF) начал рутинный полет над Палестиной. Из-за перевода 101-й эскадрильи ближе к границе самолет не успел набрать безопасную высоту и был перехвачен «Мустангом» Вейна Пика. Вследствие отказа кислородного оборудования израильтянин с трудом соображал, что делает, но стрелял точно — при взрыве «деревянного чуда» погибли оба британских летчика — Эрик Рейнольдс и Энгус Лоув. После посадки Пик доложил об уничтожении... четырехмоторного бомбардировщика «Галифакс» (вот и верь после этого докладам летчиков). Эзер Вейцман на принадлежавшей 101-й эскадрилье амфибии «Сиби» отправился к месту падения, но обнаружил лишь обломки, качающиеся на волнах Средиземного моря.

Фоторазведчик «Спитфайр» (D-130) («еврейской сборки») оказался очень удачным экземпляром и широко применялся. К примеру, 19 ноября Вейцман на D-130 и Флинт на «Мустанге» появились над Дамаском и Шах-эль-Шахер, где засняли две «Дакоты», два «Харварда», а также один «Харрикейн» в Эль-Меззе (вероятно, иракский «Фьюри», севший там на вынужденную).

Джек Дойл, Дэни Вильсон и Руди Огартен на том же D-130 часто посещали Бейрут, Эль-Ариш, Газу и Рафу. В декабре — Амман и Мафрак. Там они засекли «Дакоты» и «Энсоны», принадлежавшие ВВС Ирака. «Фьюри» обнаружить не удалось — часть из них была в Москар-эль-Рашид, часть обороняла Дамаск и еще три находились в Египте.

В конце ноября израильтяне ввели новую четырехзначную систему нумерации, в которой первые две циф-

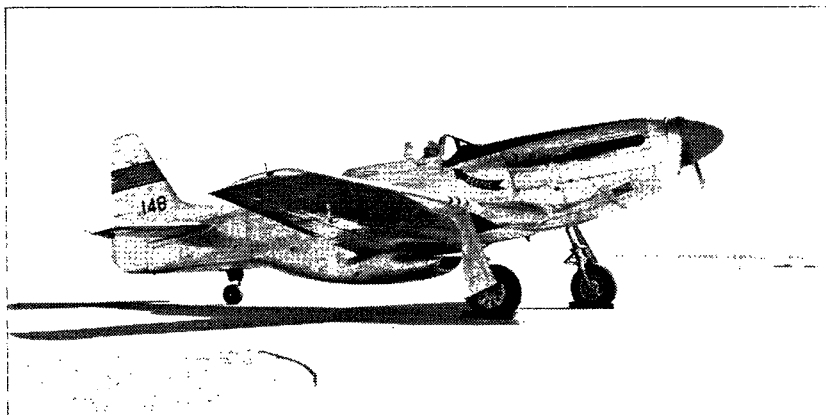
ры обозначали тип самолета, а последние две — номер самолета данного типа. Вот как выглядели эти обозначения:

0101 — Остер	1401 — С-47 «Дакота»
0201 — Тэйлоркрафт	1501 — DC-5
0301 — RWD-13	1601 — Б-17
0401 — Пайпер «Кэб»	1701 — С-46
0501 — Фэрчайлд Аргус	1801 — С-54
0601 — Бич «Бонанза»	1901 — S-199
0701 — «Норекрин»	2001 — «Спитфайр»
0801 — «Норсемен»	2101 — «Москито»
0901 — «Сиби»	2201 — «Бофайтер»
1001 — BT-13	2301 — P-51D «Мустанг»
1101 — AT-6 «Харвард»	2401 — С-69
1201 — Грумман «Виджсон»	2501 — «Лодестар»
1301 — «Дрэгон Рапид»	2601 — «Хэдсон»

К началу декабря 1948 года египетская армия не только оправилась от поражения, но и стала активно готовиться к наступлению из полосы Газы с целью деблокировать Феллуджи, проведя для этого ряд локальных атак и овладев несколькими стратегическими высотами.

Израильтяне также начали подготовку новой операции, в результате которой египетская армия должна была быть окончательно разгромлена. Наступление, начавшееся 22 декабря, получило название «Хорев» и учитывало жестокие потери в лобовых атаках, а также успех стремительных обходных рейдов в тыл врага.

Готовясь к завершающим операциям, израильтяне перевооружили 35-е звено с «Норсеменов» на пикировщики AT-6 «Харвард». Самолеты имели по два пулемета и могли нести восемь 50-кг бомб. 35-е звено переименовали в 35-ю эскадрилью, а самолеты, первоначально получившие обозначения В-63 — В-72, перенумеровали в соответствии с кодом. Правда, В-63 до этого успел разбиться в пробном пикировании. Хотя крупных боев не было, авиация совершала отдельные боевые вылеты. В частности, 12 декабря пара «Мессершмиттов» (Коэн на D-120 и Гудлин на D-121) сопровождала «Харварды» в полете на Хан Юнис.



Самолет P-51 «Мустанг»

Из-за аварий были списаны еще три самолета — Тейлоркрафт (0202), ВТ-13, а также амфибия «Виджеон» (В-73). При катастрофе последнего погибли Ральф Мостар, Оливер Холтон и Элвин Левин.

101-я эскадрилья перебралась в Хапор, оставив технарям на запчасти списанные D-106, 115, 116, 119, 122. На оставшихся S-199 перекрасили номера, к примеру, отремонтированный D-117 стал «1901», наиболее известный номер — «1907» получил недавно вернувшийся из «итальянского плена» D-124. Впрочем, не все из этих самолетов были боеготовы. 15 декабря машина Вейна Ника потерпела аварию на взлете (пилот отделался ранениями). Пополнение составили два опытных летчика — Чалмерс «Слик» Гудлин (ранее служивший в RAF и USAF) и Сеймур «Бьюк» Фелдман (бывший военнослужащий RAF; имевший на счету девять сбитых Фау-1).

Тем временем в дружественной Чехословакии израильтяне готовили к перелету вторую партию «Спитфайров». Однако, кроме технических проблем, возникли и политические — набивая себе цену, заартачилась Югославия. Поэтому первые 10 самолетов отправились в Израиль морем. Эти машины принять участие в боевых действиях уже не успели.

Позже югославам удалось уломать, но для перелета в Подгорицу на истребители пришлось нанести югославские знаки. Наконец, 18 декабря 1948 года началась опе-

рация «Вельвета-2». В 7 часов утра шестерка «Спитфайров» вылетела из Курновичей в югославскую Подгорицу. Одну тройку вел Джордж Лихтер, с ним летели Джон МакЭлрой и Моти Фейн, вторую — Сэм Померанц, в нее входили Билл Померанц и Кайзер Дангот. Перелет оказался неудачным из-за плохой погоды — оба Померанца потерялись (Сэм разбился, а Билл сел в Югославии на вынужденную посадку. Его самолет сгорел, но пилот почти не пострадал.) Потерянные «Спитфайры» имели обозначение 2006 и 2007. Остальные самолеты вернулись в Курновичи.

На следующий день Джордж Лихтер возглавил новый перелет шести «Спитфайров» (добавились Дэни Шапиро и Арнольд Рух). Самолеты имели обозначение 2008 — 2013. Несмотря на то, что Фейн и Шапиро только что окончили чехословацкую авиашколу, все машины успешно приземлились в Подгорице, где их ждал лидировщик С-46 (1701; вероятно, бывший RX-130). Во время подготовки к новому перелету вместо югославских знаков на самолетах изобразили звезды Давида. Вскоре «Спитфайры» (2008, 2009, 2010 и 2011 соответственно Лихтера, Дангота, Шапиро и Фейна) ушли в дальний перелет. Их эскортировал С-46 Сэма Левица. Два самолета, имевшие ненадежную матчасть, побоялись отправлять в путь.

Через пять с половиной часов самолеты достигли Израиля. Три сели в Тель-Нофе, а Дангот (на 2008) — в Хазоре. На последнем участке перелета «Спитфайры» сопровождали поисково-спасательный С-46 (1709) и Джек Дойл на «Мустанге» (D-141). Так как на самолетах было демонтировано вооружение и радиооборудование, ввод их в строй занял несколько дней.

26 декабря С-46 (1702) привел из Югославии еще шесть «Спитфайров» (2012, 2013, 2014, 2016, 2018 и 2019), их пилотировали «Ли» Синклэйр, Арни Рух, «Сэнди» Джакобс, Билл Шредер, «Ред» Финкель и Джек Коэн. Оба неисправных «Спитфайра» (2015 и 2019) из Югославии перебрали в Израиль двумя С-46 через пару дней. Вместе с ними были доставлены запчасти. Всего в ходе операции «Вельвета-2» было доставлено 12 «Спитфайров». Это произошло весьма вовремя, и хотя для приведения машин в боеготовый вид требовалось несколько

дней, четыре из повоприбывших самолетов успели принять участие в операции «Хорев».

Израильское наступление началось 22 декабря вспомогательным ударом по сектору Газа. В тот же день Руди Огартен и Джек Дойл на «Спитфайрах» подкараулили у Эль-Ариш заходящий на посадку египетский истребитель. Дойл на «Спитфайре» (2004 № 14) атаковал и подбил Фиат. Шедший с уже выпущенным шасси Макки МС-205V практически свалился на полосу, капитан Шалаби Эль Хишнави получил тяжелые ранения, но выжил (после 1967 года он стал командующим ВВС Египта). Самолет, несмотря на повреждения, после окончания войны удалось отремонтировать. (Правда, существует и другая даншного события, согласно которой автором победы является Огартен. Такое положение дел отражено практически во всех списках официальных побед пилотов ВВС Израиля.)

По заранее составленному плану Эль-Ариш, кроме «Спитфайров», бомбили три Б-17 и два «Мустанга», а ночью -- три одиночных «Дакоты». В ходе этих атак израильтянам удалось уничтожить только одну «Дакоту» -- большинство своих самолетов противник рассредоточил по небольшим окрестным аэродромчикам.

Рафу бомбили две «Дакоты», С-46 и два Авиа. Газу -- два «Харварда» (ночью -- С-46 и С-47). Хан Юнис -- два «Харварда» и два Авиа S-199, а Феллуджи оставили на попечение Пайнер «Кэбов».

Выбив мощным контрударом бригаду «Гълани» из сектора Газа, египтяне проморгали продвижение глубоко им в тыл другой бригады, которая, ворвавшись на Синай, перерезала коммуникации египетской армии и обрекла ее на поражение. Тем не менее, бои продолжались. Египтяне объявили об уничтожении ночью с 22 на 23 декабря Пайнер «Кэба» над Феллуджи, однако получивший повреждения самолет (0407) сумел вернуться на базу.

Следующим утром израильские В-17 пытались бомбить Рафу, но из-за облачности сбросили груз в море. Во время другого вылета один из Б-17 был поврежден зенитным огнем.

24 декабря пара S-199 (Огартен на D-108 и Сеньер на D-123) сопровождала «Бофайтер» в налете на полосу

Эль-Риач, расположенную южнее Эль-Ариша. Там пилоты S-199 обстреляли ангар и наблюдали три вражеских «Спитфайра».

27 декабря два израильских «Спитфайра» сошлись в бою с «Фиатами», и хотя потеря стороны не понесли, истребитель «Бьюка» Фелдмана (2008 №15) привез несколько дырок в крыле и хвостовом оперении.

Незадолго до этого добился перевода в 101-ю эскадрилью майор RAF Гордон Леветт. Доброволец нееврейского происхождения, он пилотировал С-46 и С-54 106-й эскадрильи, хотя в составе RAF летал на истребителях. Зная повадки своих дружков-истребителей, он собрал пожитки и отправился в бар на окраине Тель-Авива. «Тут они и сидели, вместе со своим командиром — Сидом Коэном. К полуночи мы угнали грузовик и доехали до Кастины. Боеготовность единственной истребительной эскадрильи поддерживалась благодаря угонам автомашин. Полиция перегоняла наши трофеи обратно с аэродрома, получившего название «авторынок Сида».

28 декабря Леветт и Коэн вылетели на «Спитфайрах» (2004 и 2008), оснащенных 250-фунтовыми бомбами. В районе Хан Юнис они наткнулись на египетский поезд. Первая бомба Коэна упала в стороне, вторая легла чуть дальше цель. Леветт отбомбился еще хуже, по его словам, он «вспахал кучу песка». Тогда пилоты принялись дырявить паровоз из пулеметов. Леветт так увлекся, что чуть ли не таранил его. После шести-семи атак паровоз сплонул пар и остановился. Коэн обстрелял вагоны. По свидетельству Леветта, в израильских газетах этот скромный успех был представлен как «уничтожение важного состава с боеприпасами и тяжелый ущерб вражеским войскам».

Позже Гордон Леветт и Джек Дойл вылетели на прикрытие четверки «Харвардов» 35-й эскадрильи, получивших задание выполнять бомбометание по Феллуджи. Так как летчики вылетали на любом боеготовом самолете, Леветту достался S-199 (вероятно, последний боевой вылет истребителя этого типа), а Дойлу — «Спитфайр» (2012 №16).

«Представьте себе -- учебные «Харварды» изображают бомбардировщики, а их охраняют один «Спитфайр»

и один Мессершмитт! Когда «Харварды» отбомбились и повернули домой, мы обнаружили 8 вражеских истребителей — шесть «Спитфайров» и два Фиата. Такому искушению я противостоять не смог и крикнул в микрофон по-немецки: «Ахтунг, Спитфайр!» Мы находились на 1400 метров выше противника, который нас не замечал, к тому же в идеальной позиции — между ним и солнцем. Прежде, чем египтяне поняли, что происходит, Дойл завалил Фиат, а я гнался за «Спитфайром». В тщетных попытках этого летчика вернуться было что-то трогательное, от его машины вскоре посыпались ошметки и потянулась белая полоса гликоля — свидетельство смертельного повреждения двигателя».

Израильский пилот хотел добить противника, но неожиданно сам оказался в роли мишени для другого «Спита».

«Я попытался стряхнуть его резким маневром, но он так и остался в моем зеркале. А когда он отбил у меня кусок крыла, я понял, что дурак, если пытаюсь так уйти от «Спитфайра». Тогда я вогнал машину в крутое, почти вертикальное пике».

Немецкий двигатель с непосредственным впрыском топлива при этом работал как часы, и Леветт, немало полетавший на британских истребителях, знал, что у «Спитфайра» карбюраторный Ролс-Ройс начинает в таких условиях терять мощность и глохнуть, заставляя отстать. Выйдя из пикирования у самой земли, Леветт наткнулся на группу «Спитфайров», но стрелять не стал, так как боялся подстрелить Дойла.

Вскоре Леветт заметил одинокий Фиат, скромно удиравший домой. Неловкие попытки вернуться выдавали малоопытного пилота. После двух очередей из «Фиата» повалил черный дым и египетский истребитель рухнул в море.

На земле Дойл заявил о сбитом «Фиате» и одном вероятно сбитом «Спитфайре», Леветт имел такой же счет — Фиат сбит, а «Спитфайр» — «вероятно». Понятно, что Леветта, служившего в 101-й эскадрилье без году неделя, плавно отодвинули в сторону и победу, в отличие от Дойла, не зачли. Хотя вполне вероятно, что именно он и

сбил египетский самолет. Египет признал потерю одного Макки МС-205V и гибель пилота.

В тот же день четверка «Спитфайров» 1-й эскадрильи противника отыгралась на Пайперах эскадрильи «Негев». Два израильских самолета поддерживали наступление на Эль-Ауджу — один самолет смог уйти, а Пайпер «Кэб» (0404) был сбит (Цви Зивел и Ицхак Замир погибли).

Пара израильских «Спитфайров» под командованием Джека Дойла атаковала свою же механизированную колонну, наступавшую на Эль-Ариш. Они повредили несколько грузовиков, один солдат был убит и один ранен.

В ночь с 28 на 29 декабря израильская бригада «Александрони» попыталась покончить с 9-й бригадой египтян в Феллуджи. Снова положив почти сотню своих солдат, израильтяне плюнули на это гиблое дело и оставили египтян в покое, подвергая лишь «привычным» бомбардировкам.

Утром три Б-17 в сопровождении «Спитфайров» отбомбились по Феллуджи. «Летающие крепости» повернули домой, а Дэнни Вильсон и Арни Рух навестили Эль-Ариш, над которым кружила пятерка только что взлетевших истребителей. Итогом безрезультатного воздушного боя обе стороны остались очень довольны, так как Вильсон записал себе два поврежденных истребителя, а египтяне — три сбитых израильских, без собственных потерь.

Активность 35-й эскадрильи закончилась потерей одного «Харварда» в забавном инциденте. Гриша Браун, летевший на ВТ-13 (1004), не смог избавиться от одной из бомб — падать на египтян или в море она не пожелала. Только когда самолет уже пошел на посадку и находился в нескольких метрах от земли, бомба отделилась и взорвалась. Изрешеченные останки штурмовика довольно удачно приземлились на взлетную полосу, сохранив пилоту жизнь.

Стремительный рейд израильской бригады «Харель» на Эль-Ариш заставил ВВС Египта покинуть эту базу. Израильтянам достались в нерабочем состоянии два трофея — «Спитфайр» Mk-9 и гражданский «Дрэгон Рапид». Последний удалось быстро отремонтировать, и он пере-

детей в Израиль. «Спитфайр» направился туда же, предназначенный к грузовой, в итоге самолет превратился в набор зачатостей.

30 декабря пара египетских Макки, взлетев с Бир Хамы, инурмовала атаковщик подлетуны к аэродрому израильяни. В это время на них самих напала пара израильских «Спитфайров». Джек Доил на «Спитфайре» (2004 № 14) сбил ведущего, а Джон Мак Элрой — ведомого. Оба пилота погибли.

Несмотря на то, что египтяне отбили атаки на Феллуджи и полосу Газы, все их коммуникации в Палестине и Северном Синае были перерезаны и египетская армия оказалась перед угрозой полного разгрома.

Вторжение израильских войск на территорию Египта не могло оставить равнодушной Великобританию, традиционно ориентирующуюся на арабский мир. Базировавшаяся в зоне Суэцкого канала британская 205-я авиагруппа начала активные разведывательный полеты, используя для этого «Москито» 13-й эскадрильи и «Спитфайры» FR-18 208-й эскадрильи. Первые такие полеты прошли 30 декабря в тесном сотрудничестве с ВВС Египта. В этот день тройка египетских «Спитфайров» над Исмаилией встретила 6 истребителей 208-й эскадрильи и преследовала их в зону боев. Там самолеты разделились — египетские бомбили израильяни, а англичане пытались разобраться в ситуации, фотографируя наземные цели.

Утром 31 декабря пара израильских «Спитфайров» около Бир-Хамы обнаружила заходящий на посадку египетский Фиат. Дэнни Вильсон на «Спитфайре» (2008 № 15) атаковал и, по его словам, сбил противника (египетский пилот выпрыгнул с парашотом). Впрочем, этот факт не подтверждают египетские и итальянские отчеты, скорее всего, самолет был только поврежден.

Возвращаясь домой, израильяне в районе Феллуджи наткнулись на транспортный С-16, который под прикрытием «Спитфайра» сбрасывал грузы окруженным солдатам. Коэн и Вильсон вступили в бой. Незабывая на отсутствие боезапаса к пушкам, Вильсон пулеметным огнем подбил «Спитфайр». Вероятно, египетскому пилоту удалось связать боем оба израильских истребителя, потому

как транспортнику неминуемой расправы удалось избежать. Египтяне не комментировали этот бой, но известно, что в этот день потерь в личном составе ВВС Египта не было.

В новогоднюю ночь недобитый флагман египетского флота «Эмир Фарук» «поздравил» Тель-Авив 35 снарядами из своей единственной пушки. На аэродроме Сдэ Дов персонал с перепугу выключил посадочные огни, и это послужило причиной аварии и списания Пайпер «Кэба» эскадрильи «Негев», на котором летели Аврахам Португали и командующий Южным фронтом Игал Алон. Впрочем, в Газе, Феллуджи и других египетских гарнизонах тоже получили свою порцию «израильских подарков» с ночного неба.

Потру израильский B-17 настиг «Эмира Фарука» и высыпал в море 1,5 тонны бомб, нанеся тяжелые потери... обитателям морских глубин. Конечно, египетский флот утер нос израильтянам, но все же заявление об уничтожении в ходе рейда трех израильских самолетов и повреждении еще трех, было большим преувеличением.

В тот же день Израиль получил от англичан ультиматум с требованием вывести свои войска с территории Синая, иначе Великобритания окажет Египту военную помощь в соответствии с договором 1936 года. К утру 2 января 1949 года израильтяне покинули Синайский полуостров. Но это не помешало англичанам втихую поддерживать своих друзей — египтяне получили доступ к информации трех радиолокационных станций раннего обнаружения, им также позволили занять заброшенный аэродром Эль-Баллах в зоне Суэцкого канала. Кроме того, они получили несколько заброшенных складов с авиационными боеприпасами и запчастями.

Незадолго до нового года израильская «Дакота» (рег. ZS-BYX), совершавшая перелет из Хайфы в Рим, потерпела катастрофу в Италии. Погибли 5 летчиков и 8 пассажиров.

1 января 1949 года англичане совершили 2 разведывательных полета — на «Москито» 13-й эскадрильи под охраной двух «Спитов» 208-й эскадрильи, а также на четырех «Спитфайрах» той же эскадрильи. Причем, во время

второго удалось заснять буксируемый израильянами с Эль-Ариша трофейный «Спитфайр».

101-я эскадрилья израильян тоже не сидела сложа руки — Джек Дойл и Митчелл Флинт на «Спитфайрах» отбомбились по железной дороге около Рафы. Самолет Флинта был поврежден огнем зениток, но вернулся в Хаттор.

Изгнанные с Синайского полуострова англичанами, израильяне решили покончить с египетской армией, отрезав полосу Газы от Синая около Рафы, т. е. на территории бывшей Палестины. Наступление началось в ночь с 3 на 4 января 1949 года. Утром один B-17 сбросил на Эль-Ариш десять 250-кг бомб, а тройка «Харвардов» поддерживала наступление пехоты. После обеда Рафу бомбила пара B-17 (1601 и 1603), а два «Спитфайра» (2003 и 2004) совершили разведывательный полет. Наконец с наступлением темноты C-46 (№ 131) сбросил на Газу более двадцати 50-кг бомб.

Утром 5 января «Спитфайры» (2003 № 12 и 2008 № 15) сопровождали пару «Харвардов» для атаки на поезд около Хан Юнис. Возвращаясь на базу, Руди Огартен с напарником обнаружили и атаковали небольшой аэродром Бир-Масайд с шестью самолетами. Видимо, египтяне здорово повеселились, наблюдая, как израильяне старательно дырявят фанерные макеты.

Позже другая пара израильян — Борис Сеньер на «Мустанге» и «Бьюк» Фелдман на «Спитфайре» (2003) — обнаружили тройку Макки, которые готовились бомбить израильские войска. Фелдман атаковал один из них и «видел, как он задымил, и спикировав, разбился». Сеньер также записал на свой счет победу. ВВС Египта отрицают потерю самолетов в этот день, не подтверждают ее и послевоенные отчеты.

5 января Остер (0106) эскадрильи «Негев» разбился при посадке в Беер-Шэве. В этот же день «Ред» Финкел при посадке попал в аварию. У «Спитфайра» (2004 № 14) лопнула крышка, и самолет перевернулся. Пилот отделался испугом, но его машина заняла место на свалке.

К вечеру Египет, стоявший перед лицом повторного окружения своих войск в полосе Газы, созрел для перемирия, которое было назначено на 16.00 7 января.

6 января разразилась песчаная буря, и активность авиации в этот день практически равнялась нулю. Исключение составили англичане, проводившие разведполеты.

Следующим утром, 7 января, англичане послали на разведку четверку «Спитфайров» 208-й эскадрильи RAF. Все, что происходило дальше, было для англичан сплошным кошмарным невезением. Англичане не знали, что перемирие вступит в силу лишь в 16.00 и что в районе Рафы, у самой египетской границы, бои еще продолжаются. За 15 минут до появления английских самолетов 5 «Спитфайров» ВВС Египта атаковали израильскую колонну и подожгли 3 грузовика. Английские пилоты Джеф Купер и Фрэнк Клоуз снизились, чтобы поближе рассмотреть и сфотографировать растерзанную колонну.

Израильская же пехота, увидев низколетящие «Спитфайры», приняла их за египетские и открыла огонь. «Спитфайр» FR-18 (№ TP-387) был подбит, и Клоуз выпрыгнул с парашютом. Самолет Купера также получил повреждения. В этот момент над полем боя появились вызванные по радио израильские истребители — Джон Мак Элрой на «Спитфайре» (2012) и Чалмерс Гудлин (2016). Пока англичане переживали за судьбу Клоуза, израильские летчики, оценив ситуацию как атаку на колонну, сверху навалились на истребители RAF.

Мак Элрой поразил «Спитфайр» (TZ-228) Рона Сойера, самолет упал среди песчаных дюн, похоронив пилота под обломками. После этого израильский пилот атаковал и сбил Тима Мак Элхава (на машине TP-456). Англичанин выпрыгнул с парашютом.

Английский пилот Джеф Купер на поврежденном TP-340 оказался самым трудным противником. Однако Гудлин на менее скоростном, но более маневренном «Спитфайре» LF-9 хотя и успел понять, что сражается с истребителем RAF, переиграл и подбил его. Купер выбросился с парашютом и при помощи бедуинов добрался до Эль-Ариша. Фрэнку Клоузу и Тиму Мак-Элхаву повезло меньше — они попали в плен к израильтянам.

Вскоре Джек Дойл и Борис Сеньер на «Мустангах» (D-141 и D-196), сопровождая четверку «Харвардов», обнаружили 8 «Фатов». Египетские летчики быстро осво-

бодились от бомб и рванули домой, но уйти от скоростных «Мустангов» им не удалось. Доил сбил один истребитель и еще один повредил. Сеньер сбил двоих. Вскоре к бою подключились Дэнни Вильсон и Арни Рух на «Спитфайрах». Для них бой был не так удачен — Вильсон, увлекшись погоней, оказался над Эль-Аришем и попал под зенитный огонь. Арни Рух, хотя и летал во время Второй мировой войны как авиаразведчик, но ни разу не участвовал в «догфайтах», и отсутствие опыта сказалося — он еле унес ноги от одного из «Фиатов». Хотя израильтяне записали себе три победы, судя по послевоенному египетскому отчету, ни один Макки не был потерян, хотя поврежденные вполне могли быть.

Озадаченные пропажей «Спитфайров» 208-й эскадрильи, англичане снарядили поисковую экспедицию — 4 «Спитфайра» FR-18 той же эскадрильи под руководством майора Моргана. Их прикрывали «Темпесты» — семь из 213-й эскадрильи полковника Андерсона и восемь из 6-й эскадрильи майора Кроули-Миллинга.

Недалеко от Рафы шедшие на средней высоте истребители группы Андерсона были атакованы четверкой израильских «Спитфайров», которые пилотировали Эзер Вейцман, Александр Джакобс, Кайзер Дангот и Билл Шредер. Израильтяне приняли подвешенные под английскими самолетами топливные баки за бомбы, и решив, что те летят осуществить возмездие за сбитых товарищей, атаковали. Шредер зашел в хвост «Темпесту» (NX-207) Дэвида Таттерфилда и расстрелял его.

Находившиеся выше «Темпесты» 6-й эскадрильи спикировали вниз и ввязались в бой. Вейцман продырявил «Темпест» (NX-134 (JV-T)) Дугласа Ликуориша (от гибели пилота спасла бронеспинка). На Вейцмана, в свою очередь, навалились майор Кроули-Миллинг и капитан Брайан Спраг. Впрочем, «Спитфайр» израильского пилота отделался всего несколькими пробоинами. Потери англичан составили один «Темпест» F-6 с его пилотом Дэвидом Таттерфилдом, еще два «Темпеста» 213-й эскадрильи и один 6-й эскадрильи получили повреждения. Израильтяне потерь не имели.

Вечером у летчиков 101-й эскадрильи настроение, вопреки победам, было паршивым — многие сами еще не-

давно служили в RAF. Большинство пилотов отправилось напиваться в тель-авивские бары, решив в случае ответного удара англичан по Хацору противодействие не оказывать. Разумеется, командование эту мысль не разделяло, и техники подготовили к вылету все исправные самолеты. А некоторые оставшиеся на боевом посту летчики чуть ли не почевали в кабинах, ожидая так и не состоявшегося налета — все обошлось лишь яростными протестами англичан.

Тем временем наблюдатели ООН установили, что 4 английских истребителя упали на египетской территории, а самолет Таттерфилда -- на территории Палестины. (Хотя не надо забывать, что место падения самолета не обязательно обозначает то место где происходил, а тем более начинался воздушный бой.) Впрочем, то, что израильская автоколонна, из-за которой разгорелись события, двигалась по египетской территории, не отрицают даже сами израильтяне.

Последние заявили о том, что всего в ходе операции «Хорев» совершили 243 самолето-вылета, сбросили 267 тонн бомб (90 тонн -- на Феллуджи), уничтожили 10 египетских «Фиатов», 1 «Спитфайр» I.F-9, а также 4 «Спитфайра» FR-18 и 1 «Темпест» F-6 из состава ВВС Великобритании. Один египетский «Спитфайр» и два «Фиата» были «вероятно уничтожены», а еще четыре «Фиата» повреждены. Сами же потеряли при этом лишь 1 Пайпер «Кэб».

6-10 марта 1949 года израильтяне провели операцию «Увда», взяв под свой контроль южную часть Негева, которая по резолюции ООН 1947 года отходила Израилю. Бригада «Негев» двигалась к Красному морю напрямик, а «Голани» — вдоль иорданской границы, вытесняя малочисленные иорданские патрули. Дальний переход через пустыню поддерживала авиация — самолеты Пайпер «Кэб» бригады «Негев», три С-47 103-й эскадрильи и три С-46 106-й эскадрильи. Истребители 101-й эскадрильи были готовы поддержать пехоту, но иорданцы, обладавшие несколькими «Тайгер Мотами», сопротивления не оказали.

10 марта израильтяне вошли в Ум Рашраш (ныне порт Эйлат). Там они построили взлетную полосу, куда трансп-

портная авиация в сопровождении «Спитфайров» доставляла грузы. В ходе операции из-за аварий было потеряно два самолета – Пайпер «Кэб» (0408) и С-46 (рег. 4X-ACG), оба случая обошлись без жертв.

23 марта 1949 года израильтяне заключили перемирие с Ливаном и вывели войска с территории этого государства. 3 апреля – перемирие с Иорданией, наиболее удачливой из арабских стран в этой войне. Иордания сохранила за собой почти все территории, занятые в первые недели войны, – часть Иерусалима, Латрун и почти весь западный берег реки Иордан, включенные в состав Иорданского Хашимитского Королевства. Последней перемирие подписала Сирия – 20 июля. Ирак и другие страны, не имевшие с Израилем общих границ, но прямо или косвенно участвовавшие в войне, перемирия не заключали.

Новосозданному еврейскому государству эта первая война стоила 6 тысяч убитых и 12 тысяч раненых. Из



Линия перемирия в 1949 году

группы небольших гражданских самолетов в самом начале конфликта к концу войны ВВС Израиля выросли в значительную для этого региона силу — примерно 100 самолетов. Пилоты Хель Хаавир претендовали на 23 сбитых сирийских, египетских и английских самолета, хотя далеко не все из этих побед реально имели место. Собственные потери израильтян оценить довольно сложно. Так, очень многие самолеты были потеряны при перелете в Израиль. По мере прибытия все большего числа закупленных машин, самолеты, имевшие боевые повреждения или побывавшие в авариях, не восстанавливались. Однако среди боевых потерь буквально считанные единицы погибли в воздушных боях, а большая часть была сбита огнем с земли.

660 добровольцев (в том числе пилотов и техников) сражались в рядах израильских вооруженных сил, только из состава ВВС погибло 20 человек. Много позже премьер-министр Израиля Бен-Гурион скажет: «Израильские ВВС не могли стать тем, что они есть сейчас, без огромного вклада пилотов-добровольцев, которые использовали свой опыт Второй мировой войны».

Конечно, отнюдь не авиация решила исход этой войны. Тем не менее действия ВВС Израиля можно назвать весьма и весьма успешными. С самого начала тактика применения ВВС была весьма агрессивной. Стоит отметить и тот факт, что уже первый вылет был ударным, а не оборонительным. Именно с этого конфликта начали формироваться основные принципы использования израильской авиации. Располагая ограниченным количеством самолетов, к тому же сомнительного качества, командование так смогло распределить силы, чтобы уменьшить опасность со стороны арабских ВВС. Практиковалась также переброска сил и средств с одного фронта на другой в течение буквально одного дня. Правда, в большой степени этому способствовали небольшие размеры театра боевых действий. Немалую роль сыграла и выучка летчиков: основу израильских ВВС составляли ветераны Второй мировой войны, обладавшие серьезной подготовкой и боевым опытом. А профессиональный уровень арабских пилотов оставлял желать лучшего.

Общая же оценка войны такова -- еврейское государство в борьбе с превосходящими противниками не только устояло, но и нанесло им поражение, оккупировало территорию, равную 6,7 тысяч кв. км. из тех 11,1 тысяч кв. км., которые отводились для арабской Палестины. Из 1237000 проживавших там арабов, 900 тысяч стали беженцами.

Окончание 1-й арабо-израильской войны и заключение между арабами и евреями перемирия не стало прологом к миру. Война 1948–1949 годов не только определила диспозиции сторон перед новыми сражениями, но и предредила судьбу спорных территорий. Те арабские земли, которые Израиль захватил в ходе 1-й арабо-израильской войны, спустя полвека практически полностью и бесспорно аннексированы -- палестинские арабы даже не претендуют на их возвращение. В то же время западный берег реки Иордан и сектор Газа, которые были удержаны арабами в упорнейших боях 1948 года и оккупированы только в 1967 году, Израиль постепенно передает под контроль палестинцев.

Глава 2. СТАНОВЛЕНИЕ

Аарон Ремез вынашивал амбициозные планы по развитию ВВС. Командующий хотел сформировать 7 авиакрыльев из 15 эскадрилий и почти 300 самолетов, не считая резерва, но его не поддержали ни премьер-министр Бен-Гурион, ни генеральный штаб. Еврейские штабисты считали (как и многие в тот период), что основной ударной силой в будущей войне (в которой не сомневался никто) станут бронетанковые войска, и все ресурсы были брошены на модернизацию именно этого рода войск.

Авиация долгое время финансировалась по остаточному принципу, некоторые авиабазы даже закрыли, например Хацор. Тем не менее, полным ходом шла реорганизация ВВС: 101-я эскадрилья под командованием Эзера Вейцмана перебазировалась на Рамат-Давид, три эскадрильи легкомоторной авиации — «Тель-Авив», «Негев» и «Галил» были собраны в одну эскадрилью под номером 100. Базировавшиеся в Рамат-Давиде 103-я транспортная и 69-я бомбардировочная эскадрильи были переведены в Тель-Ноф, а 106-я транспортная — расформирована. Та же участь постигла 35-ю эскадрилью штурмовиков «Харвард», которая сдала самолеты Летной школе, сформированной на авиабазе Кфар Сиркин (недалеко от Тель-Авива).

С окончанием войны большинство опытных пилотов-волонтеров, несмотря на свое еврейское происхождение, вернулись на родину. Например, в 101-й истребительной эскадрилье (лучшей боевой эскадрилье на Ближнем Востоке, одерживавшей победы над египетскими и британскими истребителями) к лету 1949 года из 25 летчиков только 7 были ветераны, а остальные 18 — скоро подготовленные пилоты. В 69-й эскадрилье всего лишь двое пилотов являлись израильцами, а семь — иностранцами. Из 37 пилотов транспортной авиации из

раильтян было только 12, из 22 птурманов — 8. Подобная картина наблюдалась и в остальных подразделениях.

Нехватка подготовленных летчиков и устаревшая авиатехника резко повысили аварийность. А низкая дисциплина в авиации (точнее, полное ее отсутствие), доставшаяся в наследство от волонтеров, еще несколько лет была проблемой в ВВС Израиля. Примером царивших там нравов может служить случай, когда в июне 1949 года курсант, исключенный из авиашколы, в отместку угнал Пайпер «Кэб» в Турцию.

Довольно плохо дело обстояло и с технической готовностью самолетов. В июне 1949 года Ремез докладывал, что только 40% машин способны подняться в воздух. Например, из пяти «Дакот» — две, из двенадцати «Харвардов» — не более четырех, из семнадцати самолетов Пайпер «Кэб» — десять, даже из четырнадцати недавно полученных РТ-17 Летной школы могли летать только четыре. Исключение составляла 101-я эскадрилья с почти 100% готовностью техники.

Большое количество «Спитфайров» оставалось разобранными по причине отсутствия летного и технического состава. Это позволило сформировать второе истребительное подразделение израильских ВВС — 105-ю эскадрилью. Ее основной задачей стала организация ПВО страны и переучивание молодых летчиков — выпускников Летной школы.

Шло постепенное перевооружение авиации. Практически все легкомоторные самолеты, весной и летом 1948 года составлявшие основу ВВС Израиля, после окончания войны были списаны. Пять-шесть уцелевших S-199 фактически были вытеснены поступающими из Чехословакии «Спитфайрами» LF-9. Уже весной 1949 года S-199 списали окончательно.

Пять десятков «Спитфайров», закупленных в Чехословакии, дополнили еще 30 такими же истребителями из Италии. По мере поступления из США тридцати самолетов Р-51D «Мустанг», «Спитфайры» выводились из 101-й эскадрильи во «вторую линию» израильских ВВС, которую вначале представляла 105-я эскадрилья, а чуть позже — 107-я (впрочем, последняя просуществовала недолго и в 1954 году была расформирована). В мае

1955 года эти истребители сняли с вооружения и продали Бирме.

Флот «Мустангов» в 1952 году пополнили 25 машин из Швеции, 20 из Италии и еще 10 служили источником запчастей. Однако «Мустанги» пережили и потерю наиболее известного случая, когда 8 августа 1954 года во время боя за авиатехнику на базе Рамат-Давид столкнулись два таких истребителя, при этом погибли лейтенанты Омри Ариав и Ицхак Зелингер. Кроме того, много истребителей этого типа списывали из-за износа матчасти. В результате только 29 таких машин участвовали в боевых действиях 1956 года. К тому времени 13 «Мустангов» имелось в 105-й эскадрилье на базе Рамат-Давид, а оставшиеся 16 принадлежали 116-й эскадрилье в Экроне (Тель-Ноф).

Для полноценной подготовки пилотов в США закупили 20 учебно-тренировочных бипланов Боинг РТ-17 «Кадет» и в Голландии 40 учебных самолетов Фоккер S-11. Для продвинутого обучения во Франции приобрели 25 «секонд-хенд» Т-6 «Харвард».

Примерный курс подготовки израильского пилота на тот момент выглядел так: после 40–60 летных часов полетов на РТ-17 или S.11 курсант палестывал 150 часов на «Харвардах», после чего происходила специализация. Немногие курсанты (будущие пилоты-истребители) направлялись в учебно-боевые подразделения, вооруженные истребителями «Спитфайр» и «Мустанг», где кроме всего прочего им приходилось участвовать в многочисленных акциях на границе. Пилоты транспортных и бомбардировочных машин обучались на двухмоторных «Энсонах», которые после окончания 1-й арабо-израильской войны все-таки попали в Израиль, и «Консулах».

Примерно в это время началась практика отправки курсантов для обучения в другие страны (прежде всего, конечно же, в Великобританию). Интересно, что часто израильтяне учились вместе с арабами, однако результаты их учебы весьма различались.

В 1950 году Аарон Ремез покинул свой пост и ушел в отставку. С одной стороны, за два года он сделал все, что мог, для того чтобы ВВС превратились в полноценный вид вооруженных сил. Но с другой — его увлеченность

прожектами и оторванность от повседневной жизни привели к резкому снижению боеготовности подразделений. На его место был назначен морской офицер Шломо Шамир, который пробыл на этом посту меньше года и был заменен на пехотного офицера — генерал-майора Хаима Ласкова. Наконец в 1953 году новым командующим ВВС Израиля стал южноафриканец, бывший офицер ВВС Великобритании Дан Толковский. Он резко усилил контроль над качеством подготовки пилотов и штурманов для ВВС Израиля.

В начале 1950-х годов Англия и Франция в массовом порядке стали избавляться от легких бомбардировщиков Де Хэвилленд «Москито», что позволило израильтянам дешево купить более 90 «Мосси» пяти разных модификаций. В 1951 году в Англии приобрели семь разведчиков «Москито» PR-16, а в 1954—1955 годах четырнадцать TR-33. Во Франции удалось приобрести 42 «Москито» FB-6 и 19 «Москито» NF-30 (без радаров), плюс 3 учебных (модификация T-3) и 4 разведчика PR-16 (хотя 6 из этих самолетов предназначались на запчасти). Еще 6 «Москито» было куплено в Канаде, но один из самолетов при перелете через Атлантику пропал. Часть PR-16 уже в Израиле переоборудовали в FB-6.

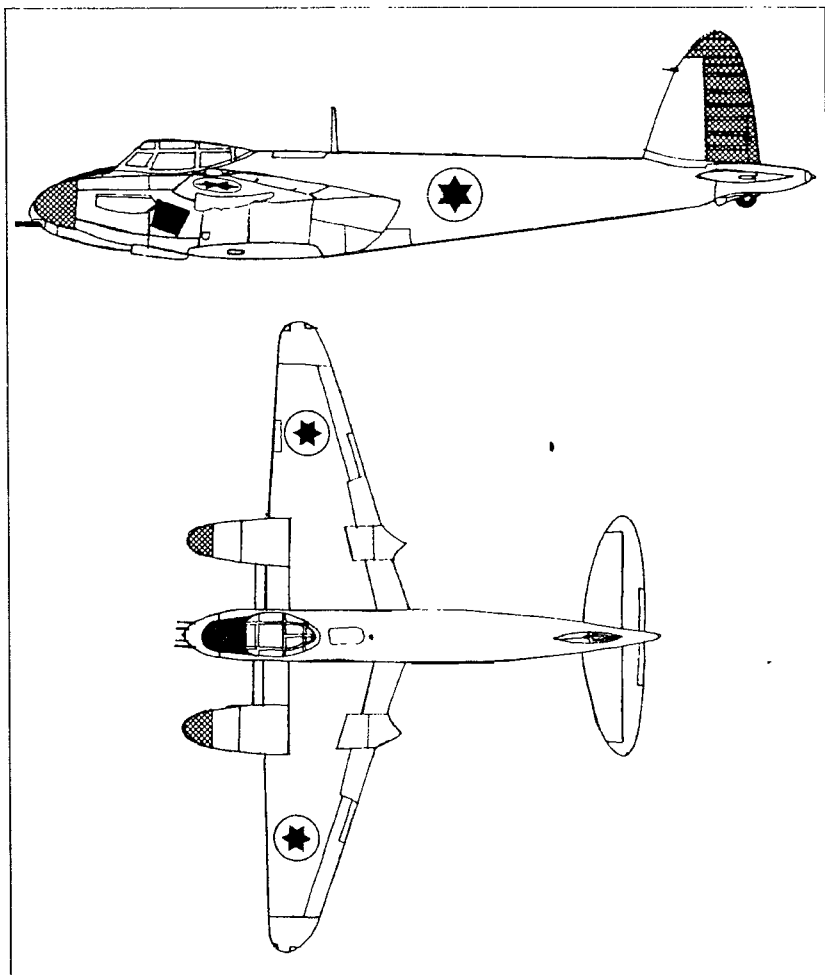
Первая эскадрилья «Москито» — 109-я — была сформирована в марте 1952 года под командованием капитана Шапиро. Ему же принадлежит сомнительная честь первого разбитого «Москито» T-3 (2119). Хотя израильские летчики проходили обучение не только в Израиле, но и в Англии, пилотов не хватало и многие бомбардировщики просто простаивали. Летчики 109-й и 110-й эскадрилий «Москито» время от времени облетывали их на предмет проверки работоспособности. Эскадрилья ночников «Москито» NF-30 так и не была реально сформирована, несмотря на то, что некоторые самолеты получили американские радары для обнаружения морских целей. Эпизодически применялись разведчики «Москито» PR-16, оснащенные подвесными баками. Они проводили разведку арабских стран. Первый такой полет выполнил капитан Шломо Лахат, сфотографировавший Каир и Александрию.

Боеготовность эскадрилий «Москито» оставалась низкой. А в августе 1953 года произошел случай, еще более подорвавший доверие к этому самолету. «Москито» (2113) с экипажем в составе лейтенантов Ашеля и Шаттла не вернулся из учебного вылета над Средиземным морем. Следующим утром на поиски отправился другой «Москито» (2112), пилотируемый Элизером Райзнером и Ехудой Кацем, и тоже пропал.

Вообще, самолет «Москито» произвел на израильских летчиков неоднозначное впечатление, мнения о нем высказывались диаметрально противоположные. Общепринято считать, что самолеты, имеющие не только ласковую кличку «Мосси», но и другую — «Деревянное чудо», — приходили в негодность именно из-за своей деревянной конструкции. Молодые пилоты, наслушавшись «страшилок» о падающих «Москито», всеми силами избегали службы на них, живя по принципу — «попал на «Москито» — гордись, не попал — радуйся».

Вместе с тем Хуго Маром, один из наиболее опытных пилотов, а позже летчик-испытатель, утверждает, что главная проблема заключалась не в этом — самолеты находились в достаточно хорошем состоянии, многие перед поставкой в Израиль прошли капитальный ремонт во Франции. Основной проблемой было отсутствие дисциплины и плохая подготовка летчиков, которые били самолеты, что называется, в любом положении — на рулении, взлете, посадке и во время пилотажных изысков, а также низкая квалификация инженерно-технического состава ВВС. Этой же точки зрения придерживаются несколько других ветеранов ВВС Израйля.

Пытаясь поднять моральный дух своих пилотов, Хуго Маром решил провести над Летной школой в Кфар Сиркин показательный полет четверки «Москито», идущих плотным строем на одном двигателе каждый. 27 ноября 1953 года Маром возглавил этот полет. Кроме него летели Давид Орли, Зеев Тавор и Элизер Хазан с механиком. Когда строй прошел над Летной школой, командир приказал включить пилотам второй двигатель, но механик на самолете Хазана по ошибке выключил единственный работающий мотор, и самолет камнем рухнул вниз. Эта катастрофа окончательно «убила» курсантов.



Де Хэвиленд «Москито» FB-6

8 марта 1954 года, выполняя учебный полет, лейтенант Мсир Фридман летел так низко, что задел землю лопастями и фюзеляжем. «Москито» смог оторваться и даже поднялся до 1200 метров, но тут же пошел вниз. Фридман погиб на месте катастрофы, его штурман лейтенант Хорович умер в госпитале.

14 июня 1954 года разбился учебный «Москито» — при взлете «обрезало» один двигатель, а каждый из двух лет-

чиков считал, что пилотирует не он, а другой. К счастью, оба выжили.

9 сентября 1954 года «Москито» FВ-6 при атаке учебной цели летел настолько низко, что просто протаранил ее. Лейтенант Адам Ширер погиб.

Подобных инцидентов наблюдалось достаточно много за недолгое время эксплуатации «Москито» в Израиле. Поскольку боеготовность эскадрилий была низкой, уже в 1955 году началось массовое списание этих машин. Как результат — в боях 1956 года на «Москито» участвовала только 110-я эскадрилья, сохранившая 13 самолетов.

Три бомбардировщика (бывшие «Москито» PR-16) передали в середине 1956 года в состав 115-й эскадрильи, где их вновь переоборудовали в разведчики и они служили наравне с тремя реактивными разведчиками, переделанными из самолетов «Метеор» Т-7.

В 1953 году 103-я эскадрилья получила 3 летающих лодки РВУ «Каталина», а транспортные С-46 сдала авиакомпании «Эль Ал». Несколько оставшихся в ВВС «Дрегон Рапидов» получила компания «Аркиа», осуществлявшая внутренние перевозки. Два В-17 из состава 69-й эскадрильи обзавелись радаром для поиска морских целей, а 100-я эскадрилья — парой вертолетов Хиллер-360.

Всего к лету 1953 года в ВВС Израила имелись следующие боеготовые подразделения:

69-я эскадрилья (В-17);

100-я эскадрилья (Пайпер «Кэб», РТ-17, Хиллер-360);

101-я эскадрилья (Р-51 «Мустанг»);

103-я эскадрилья (С-47 «Дакота», «Каталина»);

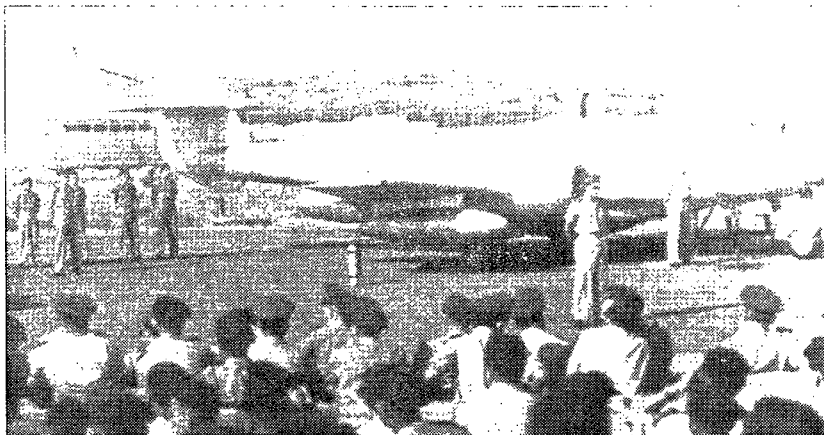
105-я эскадрилья («Спитфайр»);

107-я эскадрилья («Спитфайр»), расформирована в 1954 году

109-я эскадрилья («Москито»);

110-я эскадрилья («Москито»).

Однако в этот момент возникла совершенно другая не менее важная проблема: поршневые самолеты стали морально и физически устаревать. На вооружение арабских соседей уже поступали первые реактивные самолеты из Великобритании: ВВС Египта получили «Метеоры» и «Вампиры», ВВС Сирии — «Метеоры», ВВС Иордании — «Вампиры». И хотя англичане вооружали арабов



Первые реактивные самолеты ВВС Израиля. Церемония получения первых «Метеоров» 17 июня 1953 года

по принципу «в год по чайной ложке», противопоставить даже считанным реактивным истребителям противника израильтянам было нечего. Поршневые самолеты годились теперь в лучшем случае для поддержки наземных войск, поэтому начались переговоры с несколькими странами о возможности закупки реактивных истребителей.

Попытки закупить «Вампиры», производимые по лицензии в Италии и Франции, окончились неудачей из-за нежелания Англии разрешить реэкспорт данных самолетов (на них стояли британские двигатели, и это ограничивало возможность продавать машины кому хочется). Однако вскоре англичане все же дали разрешение на экспорт реактивных истребителей «Метеор». Таким образом, реактивная эпоха ВВС Израиля началась 17 июня 1953 года, когда были получены и вошли в строй первые два «Метеора» F-7.

А 7 июля 1953 года на авиабазе Рамат-Давид под командованием майора Менахема Бара была сформирована 117-я эскадрилья ВВС Израиля — первая, вооруженная реактивной техникой. Уже через две недели прибыли первые учебные «Метеоры» F-7 (2162 и 2163), а в августе — боевые «Метеоры» F-8. Всего было закуплено 11 боевых и 4 учебно-боевых самолета. По требованию за-

казчика их оснастили катапультируемыми креслами Мартин-Бэйкер MB-2E и узлами подвески неуправляемых ракет HVAR. Ирония судьбы в том, что три из этих самолетов были первоначально построены для Египта, но попали к его злейшему врагу.

В начале 1955 года заказали следующую партию — 7 истребителей-разведчиков «Метеор» FR-9. Фактически только два из них использовались для разведки, остальные после снятия фотоаппаратуры стали обычными истребителями. Нет полной ясности, когда точно были получены дополнительные три «Метеора» T-7 в разведывательном варианте, но именно их прибытие и позволило освободить FR-9 от роли разведчиков. Сами разведчики «Метеор» T-7 попали в уже упоминавшуюся 115-ю эскадрилью.

Единственным подразделением, имевшим всепогодные перехватчики, являлась 119-я эскадрилья Хель Хаавир. До октября 1955 года она осваивала «Москито», среди которых было 6 почников «Москито» NF-30, но из-за недостатка личного состава так и не достигла статуса боеготовой. Вместе со списанием «Москито» расформировали и саму эскадрилью, но уже в августе 1956 года из Англии вернулись два летчика, которые прошли переподготовку для полетов на «Метеоре» NF-13, поэтому эскадрилью вновь сформировали под командованием капитана Нехуа Цидона. Из шести заказанных самолетов этого типа, к началу боевых действий осенью 1956 года поступили три, однако наличие только одного обученного экипажа ограничило и без того скромные возможности 119-й эскадрильи.

Имея два десятка «Метеоров», израильское командование понимало, что необходимо предпринять энергичные меры по увеличению количества и качества реактивных истребителей. Это стало особенно очевидным тогда, когда Египет закупил советские МиГ-15бис. Как бы ни старались австралийцы, расписывая более чем скромные успехи своих «Метеоров» в Корейской войне, израильтянам уже тогда было ясно, что при встрече с МиГ-15 «Метеорам», что называется, «ничего не светит».

Израильтяне заключили контракт на поставку из Канады двадцати четырех Канаэйр CL-13В «Сейбр» Mk-6 с двигателями Орента-14. Однако выполнить этот контракт канадцам не позволили США. Тогда израильтяне обратились в фирму некоего Моше Блоха, в миру более известного как Марсель Дассо. Так началось многолетнее сотрудничество Израиля и крупнейшего французского производителя боевых самолетов.

Конечно, главную роль во франко-израильском сотрудничестве играло правительство Франции, которое справедливо рассматривало Израиль в качестве главного противовеса Египту. Последний же помогал алжирским повстанцам, добивавшимся независимости от Франции. Таким образом, Израиль и Франция стали «дружить против» Египта.

Французы подписали с Израилем соглашение, согласно которому израильские ВВС получили бы 30 истребителей «Ураган» и 24 «Мистэр» II. Когда возникли проблемы с производством последнего, французы предложили подождать новые — «Мистэр» IVA.

Уже 4 октября 1955 года под командованием Бенджамина Пеледа была сформирована 113-я эскадрилья, получившая 24 истребителя MD-450B «Ураган». Интересно, что эти самолеты были из состава эскадр EC4 и EC12 ВВС Франции, знак отличия которых — оса на красной молнии — впоследствии взяла в качестве эмблемы 113-я эскадрилья.

В августе 1956 года эскадрилья получила еще 6 «Ураганов», но к началу Суэцкой войны — 29 октября 1956 года — в боеготовых числились только 22 таких истребителя. Известно, что по крайней мере один «Ураган» потерпел катастрофу в демонстрационном учебном бою, при этом погиб пилотировавший его французский летчик. Всего ВВС Израиля эксплуатировали 75 самолетов этого типа: 24 новых и 51 ранее эксплуатировавшийся ВВС Франции.

Следующим типом истребителя, полученным из Франции, стал «Мистэр» IVA. В 1956 году Израиль приобрел 37 таких машин. Самолеты достались 101-й и 109-й эскадрильям. Фактически же в боях Суэцкой войны участвовали только 16 самолетов 101-й эскадрильи, летчики

которой быстро «пересели» с «Мустангов» на «Мистэры». Пилоты 109-й прошли обучение во Франции только в 1957 году.

Существование Израиля и арабских государств после войны 1948–1949 годов было мирным весьма относительно. Несмотря на подписание документов о перемирии, столкновения на границах продолжались – арабы не смирились с созданием Государства Израиль, оккупацией значительной части территории арабской Палестины и вынужденным изгнанием почти миллиона арабских беженцев, которые оказались в лагерях на территории соседних государств. Впоследствии палестинские беженцы не раз выступали дестабилизирующим фактором в ситуации на Ближнем Востоке. Именно из состава палестинцев набирались отряды террористов для совершения диверсий на территории Израиля.

13 июня 1950 года произошел боевой эпизод, когда пара «Слитфайров» 101-й эскадрильи после нескольких неудачных попыток смогла таки перехватить пассажирский «Дрэгон Рашид» авиакомпании «Jordanian Arab Airways», экипаж которого нахально летел из Иордании в Египет напрямик – через Израиль. Самолет посадили в Беер-Шэве и конфисковали вместе с грузом апельсинов. «Транспортник» достался 100-й эскадрилье, апельсины скормили «орлам» – личному составу. Однако чужое добро не принесло счастья – 18 декабря того же года этот «Дрэгон» (с восемью израильянами на борту) разбился у побережья сектора Газа. Была ли причиной гибели самолета авария или действия египтян – неизвестно.

24 июля 1950 года жертвой израильягн чуть не стала тиванская «Дакота». Моше Пелед всадил в самолет пулеметную очередь, убив трех пассажиров, но поврежденный DC-3 смог ускользнуть и благополучно сесть в Бейруте.

5 апреля 1951 года впервые после войны вступили в бой израильские «Мустанги». В этот день в Хаммат Гаддер сирийцы уничтожили израильский патруль в составе девяти человек. В ответ израильяне произвели паллет снами четырех «Слитфайров» из состава 105-й эскадрильи и четырех «Мустангов» 101-й эскадрильи, вооруженных неуправляемыми ракетами. «Харвард» под

управлением Пеледа с наблюдателем на борту обеспечивал наведение и координацию атаки.

В начале мая 1951 года одно из подразделений сирийской армии завязало бои с израильской бригадой «Юлани». К 6 мая потери израильцев достигли сорока человек убитыми. Тогда над полем боя снова появились ударные «Мустанги».

До Суэцкого кризиса успели поучаствовать в нескольких инцидентах и «Метеоры» из 117-й эскадрильи. Уже 3 июня 1954 года один из «Метеоров» «нечаянно» добился первой воздушной «победы», таранным ударом отправив в пучину Средиземного моря свой же «Мустанг» и его пилота, капитана Абрахама Юдфата. Через несколько недель в ночном вылете погиб лейтенант Эхуд Доллински. 5 сентября того же года из тренировочного полета над Негевом не вернулся на базу лейтенант Джонни Курар.

Довольно активно применялись разведчики «Москито» PR-16 из состава 115-й эскадрильи. Именя подвесные топливные баки, обеспечивавшие 1000-километровый радиус действия, израильские разведчики, кроме рутинных полетов над западным берегом Иордана и Синайским полуостровом, совершали разведывательные полеты над авиабазой Луксор, военно-морской базой Мерса-Матрух, и континентальной частью Египта вплоть до Западной пустыни. Основная авиабаза сирийских ВВС в Эль-Меззе и иракский аэродром И-3 также были предметами регулярного обследования. Ни один разведчик не был потерян в этих дальних полетах.

Не сидела без дела и 100-я эскадрилья — вооруженные бомбами на подвесках либо пулеметами, Пайперы патрулировали израильскую границу в Негеве и охотились за бедуинами, которые ее (границу) обычно не замечали.

В начале июня 1954 года Пайпер «Кэбы» поучаствовали еще в одной смелой операции. Дело в том, что после того как Египет перекрыл израильское судоходство из Эйлата по Акабскому заливу, израильский флот попытался прорвать блокаду. Эту задачу возложили на старую посудину «Бар Гиора» с экипажем из семи «рыбаков». Однако шторм заставил экипаж бросить свой корабль прямо около городка Эль-Макнах (Саудовская Аравия). Израильский «Москито» обнаружил корабль и семь членов

экипажа, а другой «Москито» фактически на глазах у арабов эвакуировал израильских моряков. После этого четверка «Мустангов» подполковника Вейцмана уничтожила «улику» — брошенное судно. Позже прилетел еще один «Москито», штурман которого при помощи ручного фотоаппарата зафиксировал результаты работы «Мустангов». Заодно экипаж решил посмотреть, как идут дела у египтян в Шарм-эль-Шейхе и наведался туда. Взаимные «визиты» были тогда делом обыденным.

В июле 1954 года звено «Метеоров» было переброшено ближе к границе — в Хацор. Вскоре представилась возможность повстречаться с врагом — египетский Хоукер «Фьюри» с авиабазы Эль-Ариш нарушил границу. Однако один из взлетевших «Метеоров» был вынужден вернуться из-за технических неполадок, а вражеский летчик, предупрежденный офицерами единственного египетского радара, повернул на базу. Пилот израильского «Метеора» — капитан Юэли — несмотря на запрещение пересекать границу навестил Эль-Ариш и слегка там «похулиганил», за что был оштрафован своим командованием.

Общее возрастание напряженности в регионе все чаще приводило к вооруженным столкновениям на земле и в воздухе. К примеру, 21 июля 1955 года несколько израильских самолетов прошли над Газой в то время, когда там велись египетско-израильские переговоры. Самолеты были обстреляны зенитками.

Диверсионные отряды палестинцев постоянно нападали на израильских солдат и еврейских поселенцев. Так, в 1955 году они убили или ранили 260 израильтян. В ответ израильские командос совершали карательные рейды, что приводило к стычкам с египетскими пограничниками. После одного из таких столкновений израильтяне решили уничтожить бывший полицейский пост в Хап Юнис. Подготовка к этой операции не осталась незамеченной египетской разведкой, и утром 29 августа командование авиабазы Эль-Ариш отправило звено «Вампиров» на разведку.

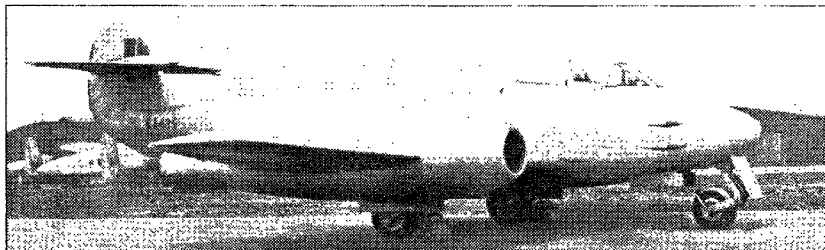
29 августа 1955 года на авиабазе Хацоре, где располагалось звено «Метеоров», была объявлена тревога в связи с приближением четверки египетских самолетов со

стороны Эль-Ариша. Два «Метеора» взлетели и, перехватив противника, открыли огонь. Египтяне развернулись на обратный курс и скрылись в облачности. На следующее утро Каирское радио объявило, что один египетский самолет потерпел катастрофу в «тренировочном вылете». Все подобные вылеты назывались «тренировочными» и выполнялись без официального разрешения египетского министерства обороны.

31 августа израильские «Метеоры» попытались произвести перехват очередной четверки «Вампиров», но им это не удалось. Тем не менее давно готовившаяся атака на пост Хап Юнис была успешно проведена в ночь с 31 августа на 1 сентября. Израильяне уничтожили семьдесят два египетских солдата, потеряв всего одного своего.

1 сентября в 7 часов утра четверка «Вампиров» с авиабазы Эль-Ариш отправилась на разведку с целью выяснения ситуации после израильского рейда. В это время израильский центр ПВО зарегистрировал вторжение четырех египетских «Вампиров», обстрелявших кибуц Кармия. С Хацора вновь взлетели два «Метеора», один из которых вел 26-летний капитан Аарон Юэли, а его ведомым был Нехуа Цидон.

Юэли так вспоминает о тех событиях: «В 7.00 утра дежурная четверка «Метеоров» была готова к вылету. Я не был дежурным пилотом, однако проснулся рано и находился на взлетке, и тут — сирена. Пока дежурные парни продирали глаза, мы с Седаном уже взлетели. После контакта с контролером мы услышали: «Направление юго-запад, летите на 7000 футах (2,1 км)». Это был пасмурный день, и солнце находилось всего в 10–15 градусах над горизонтом. Мы развернулись на юг и вскоре в тумане



Самолет «Метеор»

не разглядели пару вражеских самолетов. Я сделал левый разворот, но они еще не видели меня. Я заходил со стороны солнца, и через пару минут мой ведомый передал: «Я вижу их». Я развернул голову и увидел его...

Я увидел первый самолет в 500 ярдах (457 м) и стал занимать удобную позицию для стрельбы. С 200—250 ярдов (183—229 м) я открыл огонь. Мои трассы поразили левое крыло, и я перенес огонь на фюзеляж, пока не взорвался фонарь. Мы были на высоте примерно 3000 футов (1 км). Самолет пошел к земле, однако взрыва не было, и я стал разворачиваться влево.

Тут я услышал, как по радио мой ведомый предупредил меня, что второй самолет заходит мне в хвост. Затем и я увидел его. Второй «Вампир» развернулся на юг и уходил на высоте 1000 футов. Когда я пристроился за ним, он попытался уйти и несколько раз уходил прямо у меня с прицела. Однако в конце концов я расстрелял его кабину, и самолет взорвался в воздухе. Когда я возвращался на базу, то над аэродромом сделал два победных круга, а затем приземлился».

В тот же день каирское радио сообщило о потере двух самолетов. «столкнувшихся во время тренировочного полета». Однако кадры, снятые фотокинопулеметом «Метеора» Юэли, были показаны в кинотеатре Тель-Авива, а сам летчик получил высшую военную награду — орден «От Хаоз».

1956 год не привел к спаду арабо-израильских противоречий. Наоборот, вылазки палестинцев из Газы на израильскую и оккупированные территории участились. Впрочем, действия израильтян также не отличались гуманизмом — например, весной 1956 года в результате израильского артобстрела города Газа там погибли 56 гражданских лиц.

Авиация обеих сторон вела разведку территории противника. 12 апреля пара египетских «Вампиров» совершила очередной разведывательный полет над израильским Негевом. В этот день 113-я эскадрилья израильтян добилась своей первой воздушной победы. С Хацора взлетели «Ураганы» лейтенанта Давида Кишона и Менаха Цехави. Кишон перехватил противника и длинной очередью поджег крыло одного из «Вампиров». Египет-

скому капитану удалось посадить тяжело поврежденный самолет на вынужденную посадку около Абдата. Машина, разумеется, восстановлению не подлежала, а ее пилот попал в плен.

В середине 1950-х годов произошли значительные политические изменения на Ближнем Востоке. В то время как Израиль выбрал себе в качестве «большого брата» Францию и получал оттуда огромное количество практически бесплатного оружия (в основном танки и авиацию), Египет, еще в 1952 году вышедший из под британского «покровительства», тоже искал новых союзников. Англичане очень жестко проводили линию по возврату Египта в сферу влияния Британской империи, используя принцип «нет подчинения – нет поощрения». Поэтому все военные контракты египтян сталкивались с огромными проблемами – регулярными запретами на передачу уже изготовленного и оплаченного вооружения, отказами в продаже той или иной техники. Достаточно сказать, что в один из моментов более 100 самолетов различного назначения, изготовленных для Египта, находились «под эмбарго».

Надо полагать, что долгий опыт нахождения страны под британским контролем и излишне жесткие меры принуждения окончательно отбили желание у нового президента Египта Насера восстанавливать англо-египетские отношения. Кроме старой военной проблемы – освобождение оккупированных Израилем территорий – перед страной стояла еще одна, экономическая. – необходимость строительства Асуанской плотины, также требовавшая больших финансовых средств, в которых западные страны, понятно, отказывали.

В это время в ситуацию вмешался Советский Союз, который без каких-либо политических условий предложил на продажу современное вооружение и льготный кредит для строительства Асуанской плотины. Вероятно, единственной политической целью, которую преследовал при этом СССР, был окончательный вывод Египта из сферы влияния Великобритании, чтобы за счет так называемого «национально-освободительного движения» полностью уничтожить ее влияние в регионе.

В августе 1955 года президент Египта Насер подписал большой договор с СССР и Чехословакией о поставках тяжелого вооружения — танков, истребителей МиГ-15, а также реактивных бомбардировщиков Ил-28, которые могли представлять реальную угрозу для безопасности израильских городов. Уже в начале октября 1955 года в Египет начали прибывать советские и чехословацкие инструкторы и самолеты.

Последовательные антиизраильские действия и начало массовых закупок вооружения в социалистических странах не оставляли сомнений относительно намерений Египта. Израиль тоже собирался решить все свои проблемы военным путем, активно разрабатывая план войны против Египта.

Летом 1956 года произошло еще одно политическое событие, резко изменившее баланс сил на Ближнем Востоке — президент Насер национализировал Суэцкий канал, тем самым противопоставив себя Франции и Великобритании. Обе державы, практически не скрываясь, начали подготовку операции по захвату канала и свержению режима полковника Насера, к которой позже присоединился преследовавший собственные цели Израиль.

Глава 3. СИНАЙСКИЙ КОНФЛИКТ 1956 ГОДА

Вторая арабо-израильская война известна на Западе как Суэцкий конфликт, а в Израиле — как операция «Кадеш» («Очищение»). Израиль преследовал такие основные цели, как:

- уничтожение баз палестинских боевиков на Синайском полуострове и в секторе Газа;
- недопущение усиления ВВС Египта и по возможности уничтожение их;
- разблокирование залива Эйлат.

Боевые столкновения между Египтом и Израилем продолжались 8 дней. Вся операцию историки позже разделили на три фазы: начало (29–30 октября), основной период (31 октября — 1 ноября) и оккупация Синай (2–5 ноября). Закончились боевые действия перемирием, заключенным при содействии ООН.

В сентябре 1956 года израильские официальные лица провели в Париже консультации с французскими и английскими коллегами. 24 октября было достигнуто соглашение, согласно которому стороны договорились участвовать в этой авантуре. Было решено, что английские и французские ВВС должны нанести удары по аэродромам базирования ВВС Египта не позже чем через 36 часов после начала боевых действий между Египтом и Израилем. Премьер-министр Бен-Гурион особенно беспокоился о безопасности израильских городов, поэтому для усиления ПВО страны Франция предложила свою помощь. Таким образом, ВВС Израиля получили возможность использовать свой ударный потенциал на полную мощь.

Моше Даян так прокомментировал эти переговоры: «Если бы англо-французская помощь не была оказана, то в любом случае Израиль начал бы операцию, однако результаты были бы другими».

Силы противоборствующих сторон

К началу конфликта 1956 года сухопутные войска обеих сторон находились на относительно небольшом отрезке границы вдоль северной части Синайского полуострова, так как южная часть является пустынной и гористой. Только около двух тысяч египтян охраняли береговую крепость Шарм-эль-Шейх, мешавшую нормальному израильскому судоходству в заливе Эйлат.

В Центральном Синае были всего три основные дороги: одна шла параллельно побережью Средиземного моря, вторая — из Абу Аджейлы в Бир Джифафу и третья пересекала центральную гористую местность через перевал Митла, который, таким образом, имел стратегическое значение для хода всей операции.

К 1955 году сотрудничество Египта с Англией сократилось до минимума, однако по-прежнему египетские ВВС были организованы по английскому образцу и пилоты «Метеоров» обучались в Великобритании, где перенимали английскую тактику ведения воздушных боев и считались хорошо подготовленными. Пилоты «Вампиров» обучались на месте, поэтому их уровень подготовки оценивался достаточно низко.

В конце 1955 года с прибытием в Египет советских (в числе которых было много ветеранов Второй мировой войны и летчиков-испытателей) и чехословацких инструкторов началось массовое внедрение советского опыта. Буквально за 10 месяцев египтяне получили 80 истребителей МиГ-15бис и 6 МиГ-15УТИ, а также 25 учебно-тренировочных самолетов Як-11 из Чехословакии. Из Советского Союза были доставлено также 39 бомбардировщиков Ил-28, 20 транспортных Ил-14 и 12 новейших истребителей МиГ-17Ф.

Подготовка египетских пилотов осуществлялась в академии ВВС в Библейсе. Летную подготовку курсанты проходили на Як-11, «Гумхурни» и «Тексане». Тут же проходил обучение обслуживающий персонал. В октябре 1956 года из 440 имевшихся в распоряжении египетского командования пилотов, включая резервистов, только

100 считались обученными ведению боевых действий, да и то лишь треть из них освоили реактивные МиГ.

К началу конфликта общая численность персонала ВВС Египта составляла 6400 человек, в том числе 400 офицеров и 3 тысячи гражданских лиц. Вице-маршал Мохамед Содки мог использовать 225 самолетов, организованных в несколько эскадрилий: три, вооруженные МиГ-15бис, три — «Вампирами», две — «Метеорами», две — Ил-28 плюс две транспортные и одна связная. Израильская же разведка докладывала только о двух боеготовых эскадрильях, оснащенных МиГ-15бис, двух транспортных и по одной эскадрилье «Вампиров», «Метеоров» и Ил-28.

Египет располагал двумя десятками аэродромов, большую часть которых построили англичане во время Второй мировой войны, но только несколько были приспособлены для базирования советских самолетов. Основные базы находились в районе Каира и собственно зоны Суэцкого канала. На Синае самолеты могли базироваться всего на трех аэродромах: Эль-Ариш, Бир-Хам и Бир-Джифгафа.

К началу конфликта ВВС Израиля имели следующую организацию:

- 69-я эскадрилья — 2 Б-17 «Летающая крепость»;
- 100-я эскадрилья — 15 Пайпер «Кэб»;
- 101-я эскадрилья — 16 «Мистэр»-IVA;
- 103-я эскадрилья — 16 С-47 «Дакота», 3 Норд «Норатлас»;
- 105-я эскадрилья — 13 Р-51 «Мустанг»;
- 110-я эскадрилья — 13 «Москито» FB-6/T-33;
- 113-я эскадрилья — 22 MD-450 «Ураган»;
- 114-я эскадрилья — 7 Авро «Энсон», 15 (?) Эрспид «Консул»;
- 115-я эскадрилья — 2 «Москито» PR-16 и 3 «Метеор» T-7;
- 116-я эскадрилья — 16 Р-51 «Мустанг»;
- 117-я эскадрилья — 11 «Метеор» F-8/FR-9/T-3;
- 119-я эскадрилья — 2 «Метеор» NF-13;
- 140-я эскадрилья — 17 АТ-6 «Харвард»;
- 147-я эскадрилья — 25 (?) FT-17 «Кадет».

Из этих подразделений следует выделить 114-ю эскадрилью, основной задачей которой выступала подготовка пилотов транспортной авиации и, хотя «Энсоны» и «Консулы» обладали определенными транспортными возможностями, никакой информации о применении их в боевых действиях нет.

Созданные в преддверии войны на основе Летной школы две временные эскадрильи (140-я и 147-я) были укомплектованы инструкторами и курсантами. «Харварды» 140-й эскадрильи получили вооружение и приняли непосредственное участие в боях, в то время как «Кадеты» играли роль связных самолетов и в зоне боев не появлялись.

В состав 103-й эскадрильи включили 10 С-47, полученных из Франции, что довело их общее количество до 22 машин (в рабочем состоянии находились 16).

Перед началом событий Франция направила в Израиль два своих боевых авиаподразделения – истребительные эскадры ЕС-1 с восемнадцатью F-84F «Тандерстрик» и ЕС-2 с восемнадцатью «Мистэр» IVA. Перелетев Средиземное море с промежуточной посадкой в Алжире, 22 октября 1956 года «Мистэры» приземлились в Хайфе, а двумя днями позже F-84F прилетели в Лидду. На самолетах небрежно нарисовали звезды Давида и, назвав для маскировки 199-й и 200-й эскадрильями ВВС Израиля, поручили им оборонять небо «земли обетованной». Планировалось, что после начала второго акта разыгрываемого союзниками спектакля, т. е. после вступления англо-французских сил в бой, эти самолеты можно будет использовать для атак на египетские объекты. А после победы «Мистэры» намеревались оставить Израилю, но в конечном итоге все они вернулись во Францию.

С аэродрома Ле Бурже в Израиль перелетели 8 транспортных Норд N-2501 «Норатлас» подразделения ET-64. Они доставили технический состав, запчасти и боеприпасы для своих истребителей, но кое-что перепало и израильтянам. В Израиле подразделение получило фальшивое обозначение «203-я эскадрилья». После окончания боев транспортники тоже вернулись во Францию.

Нет полной ясности и с 201-й эскадрилей. По данным, заслуживающим наибольшего доверия, это были 12

израильских «Мистэр» IVA, пилотируемых французами, пока израильские пилоты обучались во Франции.

В распоряжении израильского командования находилось 8 военных аэродромов, из которых основными были Рамат-Давид, Хацор и Экрон. Кроме того, использовались и гражданские, хотя в Израиле особой разницы между первыми и вторыми нет.

Нормальная численность ВВС Израиля составляла около трех тысяч человек, из которых только триста были пилотами. Для вторжения на Синайский полуостров Израиль сосредоточил 9 бригад общей численностью 45 тысяч человек. Основные силы были направлены против северной группировки египетских войск. По плану операции 202-я воздушно-десантная бригада должна была действовать в Центральном Синае. Причем части десантников должна была высадиться на перевале Митла в первые минуты конфликта, а остальные — прийти, когда потребуется, им на помощь. Еще одна бригада действовала в Южном Синае с основной задачей — захватить Шарм-эль-Шейх.

Ход боевых действий

Боевые действия в воздухе начались раньше, чем на земле. В ночь на 28 октября 1956 года ВВС Израиля провели операцию, которая до сих пор вызывает споры среди исследователей своими результатами. В ту ночь израильский ночной истребитель «Метеор» NF.13 с экипажем в составе пилота Йехуа Цидона и штурмана Элиахи Броша перехватил над Средиземным морем в 200 километрах южнее Каира транспортный Ил-14 ВВС Египта.

По израильским данным, на его борту должен был возвращаться из Дамаска министр обороны маршал Хаким Амер в сопровождении 16 высокопоставленных офицеров генерального штаба. Израильские пилоты расстреляли безоружный транспортник. Однако маршал Амер задержался и вылетел на полчаса позже уже на С-47 «Дакота». В сбитом Ил-14 находились лишь журналисты и несколько военных.

С утра 29 октября израильтяне произвели несколько разведывательных вылетов. Первые два выполнили «Москито» PR-16 из 115-й эскадрильи. Затем пара «Мистэров» IVA капитана Якова Неве и лейтенанта Зорика Лева из 101-й эскадрильи с малой высоты обследовала перевал Митла, где намечалось высадить десант. В 14.15 фоторазведчик «Москито» PR-16 снова вылетел на разведку в зону Суэцкого канала.

Войну израильтяне начали нестандартно. Не было ни авианалетов на аэродромы противника, ни мощной артподготовки. Просто около трех часов пополудни 29 октября 1956 года над Синаем появилась четверка «Мустангов» из 116-й эскадрильи, оснащенных доселе неизвестным оружием — крюками на тонких тросах. Первая пара (капитаны Дан Барак и Ариэх Цеслон) должна была вывести из строя провода телеграфно-телефонной связи между Эль-Тамата и Митла, а вторая (майор Явнех и лейтенант Часон) — между Кусеймой и Нахле.

Созданная народными умельцами конструкция не выдержала испытаний — один из «Мустангов» остался без крюка сразу после взлета, пилоту пришлось вернуться и пересесть на другой истребитель. Впрочем, и это не помогло: первый же зацеп за провода привел к разрыву троса, и чтобы выполнить задание, пилоты прибегли к смертельно опасному трюку — на высоте всего нескольких метров от земли рвали провода пропеллерами и крыльями своих стареньких самолетов. Как ни странно, «Мустанги» выдержали подобное зверство.

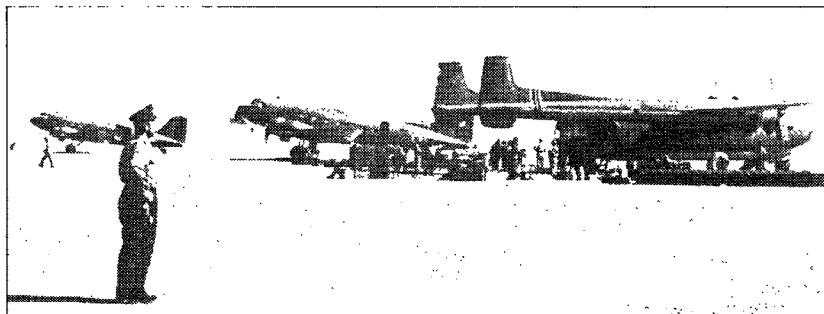
В 15.30 с аэродрома Экрон взлетела пара учебных «Метеоров» T-3 из 117-й эскадрильи и направилась к Египту со стороны Средиземного моря. Их задачей было отвлечь на себя внимание операторов египетских радиолокационных станций, в то время как израильтяне производили высадку воздушного десанта на Синае. Майор Эйал вскоре вернулся на базу из-за технической неисправности самолета, а лейтенант Меир Ливне продолжил выполнение этого рискованного задания.

Тем временем в шестнадцать транспортных «Дакот» был погружен усиленный батальон 890-го полка 202-й парашютно-десантной бригады, насчитывавший 395 человек. Командовал батальоном Рафаэль Эйтан. Под при-

крытием 10 «Метеоров» F-8 и FR-9 из 117-й эскадрильи в 17.00 десантники высадились в районе памятника Паркеру, что стоит на восточном входе в ущелье перевала Митла, в 27 километрах от самого перевала. Вследствие навигационной ошибки высадка состоялась в 4 километрах от намеченной точки. На обратном пути «Метеоры» передали своих медлительных подопечных «Ураганам» из 113-й эскадрильи, но одна «Дакота» осталась в районе высадки для обеспечения радиосвязи.

Двенадцать «Мистэров» из 101-й эскадрильи поочередно парами патрулировали вдоль Большого Горького озера, готовые помешать египетским истребителям атаковать транспортники. С высоты 3,5 км летчики прекрасно видели египетскую базу Кабрит, однако противник никакой активности не проявлял, а израильским пилотам линию Суэцкого канала пересекать запрещалось.

Десантники Эйтана заняли позиции на входе в ущелье и оборудовали там небольшую взлетную полосу, способную принимать Пайпер «Кэбы». Приданые батальону 8 Пайперов и «Дакота» были готовы при необходимости вылететь на Синай. Вечером того же дня три «Норатласа» и три «Дакоты» 103-й эскадрильи израильцев выбросили на парашютах дополнительную группу десантников и 120-мм минометы. Французские «Норатласы», взяв на борт израильских штурманов с Тель-Нофа, доставили четыре безоткатные 106-мм пушки, два 120-мм миномета, восемь джипов, а также боеприпасы. Пайпер «Кэб» сержанта Моше Авена произвел разведку дороги, а Амнон Лолав на другом Пайпере эвакуировал неудачно призем-



Израильские С-47 и «Норатлас» прибыли с грузом на Синай

лившегося десантника. Однако пилот заблудился и был вынужден приземлиться в пустыне и переночевать.

За 10 часов до начала высадки батальона остальная часть 202-й бригады под командованием Ариэля Шарона снялась с иорданской границы и преодолела по Негеву 65 миль до границы с Египтом. Бригада, состоявшая из двух десантных и двух механизированных батальонов, а также роты танков AMX-13, артиллерийского и минометного батальонов, двинулась на соединение с десантом через Кунтилу, Темед и Нахле. Часть сил наступала с фронта, а израильский авангард обошел Кунтилу и атаковал с тыла. В результате после короткой перестрелки египетский гарнизон (взвод пехоты) оставил свои позиции. Израильцы двинулись к Темеду.

Столь странное и тихое начало войны решало две основные задачи.

Во-первых, израильцы оставляли себе возможность «отыграть назад», если англичане и французы в последний момент передумают атаковать, тем более, что их отношения с англичанами были крайне напряженными из-за событий в Иордании.

Во-вторых, такие действия вводили в заблуждение египетское командование — возможно, что израильцы предприняли всего лишь глубокий карательный рейд в отместку за нападения федаинов*, а если это война, то где и когда будет нанесен главный удар? Уничтожение линий связи на Синае породило дефицит информации о происходящем. Поэтому египетское командование почти сугки не предпринимало никаких решительных действий или не могло их предпринять из-за отсутствия надежной связи с войсками.

По свидетельствам очевидцев, египетское командование ожидало от Израиля какой-нибудь мелкой военной пакости в ознаменование подписанного сирийско-иорданско-египетского военного союза, но полномасштабное вторжение оказалось для Египта полной неожиданностью. Хотя ночью с 29 на 30 октября в Гелиополисе,

* Федаины — в странах мусульманского Востока участники вооруженных отрядов в составе различных национально-освободительных и религиозных движений.

где размещался объединенный штаб, еще не имели понятия о масштабе израильского вторжения, о высадке десанта на перевале Митла уже было известно, и командующий ВВС Египта отдал приказ нанести удар по парашютистам, а также по израильским аэродромам. Однако исполнить это египетским бомбардировщикам не удалось по причине полной неготовности к боевым вылетам.

Утром 30 октября капитан Цеелон на «Мустанге» (2329) и лейтенант Ариэх Фредлис на «Мустанге» (№ 06) отправились снова рвать провода. И опять оба самолета успешно выполнили задачу. Три Пайпер «Кэба», включая переночевавшего в пустыне, приземлились в расположении десантников Эйтана. А пара «Мистэров» из 101-й эскадрильи на большой высоте прикрывала десантников, которые в 40-минутном бою с египетскими пограничниками захватили Темед.

Следующей целью израильского наступления стал Нахле, где базировался штаб египетского пограничного батальона и учебный лагерь федаинов. Израильские Норд «Норатласы» сбросили парашютистам Эйтана очередную партию грузов.

Тем временем египетское командование решило, что пора начинать что-то делать. В 7.30 с базы Фаид вылетела четверка «Вампиров» 2-й эскадрильи ВВС Египта, произведшая разведку перевала Митла и обнаружившая выдвижение остальных частей 202-й бригады в глубь Синай. По другим данным, «Вампиры» летели не палегке и, по примеру израильских «Норатласов», тоже сбросили парашютистам Эйтана свой «груз».

Оценив размеры израильского вторжения на Синайский полуостров, египетское командование направило на штурмовку звено МиГов. Одна пара МиГ-15 в 9.00 около Темеда атаковала колонну 202-й бригады: она расстреляла шесть грузовиков и еще три повредила. Вторая пара МиГов проштурмовала позиции десантников около памятника Паркеру и ранила четырех солдат. Эти же пилоты обнаружили стоящий неподалеку израильский Пайпер «Кэб». Египетские истребители не стали паянчиться с маленьким самолетиком и превратили его в большой костер.

По мере продвижения вперед 202-й бригады, израильтяне использовали Пайперы для тактической разведки. В 10.00 два египетских МиГ-15, летевшие на штурмовку колонны, наткнулись на такой самолет, пилотом которого был капитан Бенджамин Кахана, ветеран 1-й арабо-израильской войны. На своей тихоходной машине израильтянин отчаянно увертывался от МиГов, стараясь не только спасти свою жизнь и самолет, но и увести врагов подальше от колонны. В течение 15 минут египетские летчики вдохновенно тренировались в стрельбе по реальной воздушной цели. К несчастью для опытного израильского пилота, финал этой «тренировки» оказался трагичен. Однако Родина не забыла своего героя — Бенджамин Кахана был посмертно награжден высшим израильским орденом.

В 11.00 четверка египетских «Вампиров» атаковала колонну у Темеда, уничтожив несколько машин. Вскоре после этого следующая четверка «Вампиров», на этот раз из состава 2-й эскадрильи, нежно оберегаемая парой МиГ-15, привезла порцию «подарков» парашютистам Эйтана на Митлу. Пилоты 5-й эскадрильи египетских ВВС тоже посчитали необходимым угостить незваных гостей и подняли с Фаида свои «Метеоры» F-8.

Ошалевшие от беспрерывных палетов израильские войска потребовали воздушного прикрытия, и после обеда 101-я эскадрилья израильтян выделила для этой цели шесть «Мистэров».

Первая тройка «Мистэров», пилотируемых капитаном Нево, лейтенантами Егози и Цуком, на большой высоте направилась к египетской базе Кабрит, расположенной около Суэцкого канала. Обнаружив шестерку взлетающих МиГов (на самом деле их было семь), они атаковали их, причем Юсеф Цук смог поразить один из них и наблюдал его падение. Вскоре обе стороны получили подкрепления: к египтянам присоединилась еще одна шестерка МиГов, а к израильтянам — вторая тройка «Мистэров», пилотируемая капитаном Дрором Авнери и лейтенантами Дэном Юненом и Шабтан Джилбоа.

Беспорядочный воздушный бой разгорелся с новой силой. На «Мистэр» Цука налет египетский истребитель и, несмотря на маневры израильского летчика, всадил в

крыло самолета 37-мм снаряд. Хотя обычно одного такого попадания достаточно, чтобы самолет развалился на части, «Мистэру» повезло - он дотянул до своей базы в Хагоре и его двигатель остановился из-за потери топлива уже на пробеге. Капитан Авнери записал на свой счет еще один сбитый МиГ. Несмотря на то, что израильтяне заявили о двух воздушных победах, Египет подтвердил потерю только одного самолета, в свою очередь заявив об уничтожении двух израильских истребителей и третьего - «вероятно».

Поединок между «Мистэрми» и МиГами доказал превосходство первых в скорости и разгоне. В то же время МиГ обладал большей скороподъемностью и маневренностью. Огневая мощь двух 30-мм пушек «Мистэра» была больше, чем двух 23-мм и одной 37-мм пушек МиГа, хотя снаряд последней очень опасен для любого самолета. Фактически результаты поединков этих истребителей зависели почти исключительно от индивидуального мастерства пилотов и умения реализовать преимущества своего самолета. Несомненно, что израильские летчики были подготовлены значительно лучше, но в целом их неприятно удивил уровень освоения египетскими пилотами новой техники. По крайней мере, он был намного выше, чем предполагалось до начала вторжения.

Примерно в это же время пятерка «Ураганов» из 113-й эскадрильи атаковала египетскую минометную батарею. Их пилоты обнаружили 2 самолета, летевших выше. Запросив наземного оператора и узнав, что своих в этом районе нет, «Ураганы» вознамерились расправиться с «врагами». К счастью для безоружного фоторазведчика «Метеор» Т-7 из 115-й эскадрильи, который направлялся на разведку перевала Митла под прикрытием одного «Метеора» из 117-й эскадрильи, летчику истребителя сопровождения удалось по рации убедить своих коллег не идти на перехват.

Египетское командование решило выдвинуть из Суэца к перевалу Митла 5-й батальон 2-й пехотной бригады. Продвигающиеся войска подверглись удару четверки «Метеоров» F-8 из 117-й эскадрильи, проштурмовавших египтян бомбами и ракетами. По неподтвержденным данным, ведомые Аароном Юэли «Метеоры» повстреча-

лись с египетскими МиГами и, сделав несколько выстрелов с большой дистанции, решительно уклонились от боя, оправдываясь недостатком топлива. Странно, что более скоростные МиГ-15 не преследовали их, возможно они тоже спешили домой.

Однако египтяне не прекращали воздушных атак. Так, в 15.30 пара «Метеоров» и шестерка МиГ-15 совершили еще один налет на парашютистов Эйтана. Рядом находилась пара «Мистэров» 101-й эскадрильи израильтян, которые в свою очередь, набросились на МиГи. Пока истребители выясняли кто сильнее, «Метеоры» занимались штурмовкой. Бой закончился без потерь для обеих сторон. Поздно вечером в 22.30 202-я воздушно-десантная бригада соединилась с батальоном Эйтана у перевала Митла.

Всего за этот день (30 октября) ВВС Египта произвели 50 самолето-вылетов, уничтожив, по признанию израильской стороны, 20 автомобилей и 2 Пайпера. Израильтяне произвели около 100 самолето-вылетов, заявив об уничтожении четырех МиГ-15 бис, хотя фактически был сбит один.

Авиация не прекращала свои действия и ночью. В частности, израильские транспортные «Дакоты» и «Поратласы» продолжали сбрасывать на парашютах все необходимое 202-й бригаде.

Согласно египетским данным, этой же ночью Ил-28 нанесли «удар возмездия» по аэродромам Тель-Поф, Эйлат и Рамат-Рацель. Хотя египтяне имели 39 бомбардировщиков Ил-28, количество подготовленных экипажей было невелико – не больше 12. Согласно разным источникам, на боевое задание ушли от одного до четырех Илов. Причем, по неподтвержденным данным, самолет майора Мустафы Хилми на базу не вернулся из-за отказа техники или навигационной ошибки.

Израильтяне свидетельствуют, что Тель-Поф и Эйлат не подверглись воздушным ударам. А вот в окрестностях kibbutz Рамат Рацель взрывы действительно были, и удалось даже пайти осколки бомб советского производства. Однако израильского аэродрома там никогда не было.

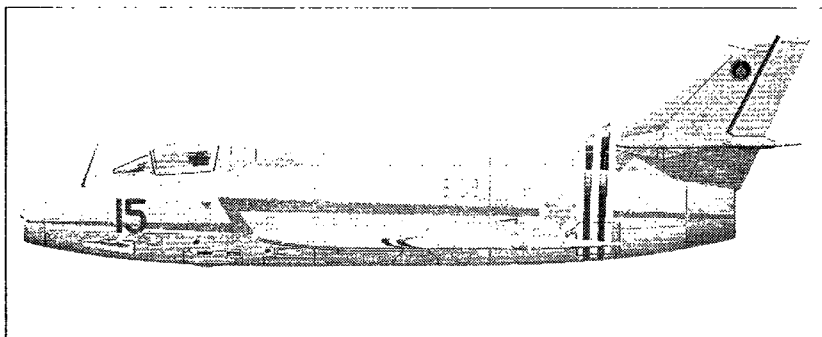
117-я эскадрилья израильтян, располагавшая тремя «Метеорами» NF-13 и всего двумя летчиками, произвела

два вылета. Однако попытки капитана Иехуа Цидона и лейтенанта Элиаха Броша на «Метеоре» NF-13 (№ 52) защитить мирное небо Израиля оказались тщетными. Еще бы, перехватить и сбить реактивный бомбардировщик куда сложнее, чем расстреливать пассажирский Ил-14.

Под конец дня 30 октября англичане и французы предъявили сторонам ультиматум, согласно которому войска противников следовало отвести на 10 миль от Суэцкого канала. Абсурдность этого требования была очевидна, так как израильские войска еще не подошли так близко. В случае его невыполнения в течение 12 часов, союзники оставляли за собой право оккупировать зону Суэцкого канала для «обеспечения безопасного судоходства». Естественно, Египет отверг эти «предложения».

На следующий день, 31 октября, на Синае развернулись наиболее ожесточенные бои, в которых, разумеется, приняла участие и авиация.

Для жителей Хайфы ночь с 30 на 31 октября выдалась бессонной — в 3.30 на город и порт обрушились снаряды египетского эсминца «Ибрагим Эль Аваль». До того как французский эсминец «Керсэи», предназначенный защищать Хайфу, вмешался, египетский экипаж успел израсходовать 220 снарядов. Впрочем, разрушения оказались невелики. Французы истратили 64 снаряда, но поразить вражеский эсминец им так и не удалось. Египетский корабль, прервав обстрел, удалился в сторону Порт-Саида, затерявшись на время среди кораблей 6-го флота США.



Дассо «Мистэр»-IV

Ізраільцяне адправілі вдогонку 2 сваіх эсмінца -- «Эйлат» і «Яффа». Прыкладна ў 5.30 яны настигли пратывніка і абрушылі на яго 400 снарадаў, ні адзін з якіх не дасяг цэлі (!). Судзя па ўсёму, егіпцетскі эсмінец зноў змог отарвацца ад праследавання, аднак яго капітан радыраваў у штаб флота ў Аляксандрыю просьбу аб істребітэльным прыкрыцці і падтрымцы бомбардзіроўчыкаў. Нясмотря на абяцанні, егіпцетскія ВВС памоці морыкам не аказалі.

Взаімадзействіе ізраільскіх ВВС і флота аказалася значна большым. На поіск егіпцетскага эсмінца Хель Хаавір направілі «Дакоту» 103-й эскадрыльі, а пара «Москіто» 110-й эскадрыльі была гатова падняцца і атакаваць карабль. Но ў 6.28 з'явіліся 2 ізраільскіх «Урагана» з 113-й эскадрыльі, вооружэнныя 16 бронебойнымі ракетамі Т-10 кожны.

Капітан Яаков Агасі і лейтэнант Давід Кішон палучылі прыказ атакаваць пратывніка, но, відаць перад сабой торгавое судно, запросілі падтвэрждзены прыказа. С зямлі апэратар наведзены падтвэрдыў, што гэта -- «Ібрагім Эль-Аваль». Трыжды лётчыкі запрашывалі зямлю і трыжды палучалі прыказ атакаваць. Пака міжду нымі і штабом шлі прэпіратэльства па паводу цэлі, падошла поіскавая «Дакота» і тэм самым ізвавіла нейтральнае судно ад горькай учасці быць патапленым.

Іменна экіпаж «Дакоты» наваў «Ураганы» на «Ібрагім Эль-Аваль». Істребітэлі заходзілі на цэль са староны сонца. Ведучы спызіўся да 200 мэтраў і с дыстанцыі акало 450 мэтраў аткрыў агонь. Набірая высоту, пілот аглянуўся і увідэў, как ат эсмінца полетелі кускі. Второй «Ураган» выаполніў аналагічную атаку. С «Дакоты» падтвэрдылі -- цэль паражэна. Усего ў карабль папалі 4 ракеты (із 32 запущэных). Одна ракета разбіла орудые, другая пробіла топлиўны бак ніжэ ватерліній. Былі такжэ повреждэны сілавая ўстанавка і руль. Пагіблі 2 егіпцетскіх морыка, ещэ 8 былі ранены. Пака капітан карабля саагласовываў са штабом затоплэны «Ібрагіма Эль-Аваля», падошли ізраільскія эсмінцы і пасля кароткаго боа ў 7.20 утра вынудзілі егіпцетскі экіпаж сдатыся. Эсмінец был отбуксірован ў Хайфу і пасля рэманта вклучэў с сааств ізраільскаго флота.

Незадолго до захвата египетского эсминца в воздух была поднята вторая пара «Ураганов», которые пилотировали полковник Вейцман и майор Ход. Узнав по радио о захвате корабля, они направились в сторону Эль-Ариша, на аэродроме которого обнаружили «Вампиры» противника. Доложив об этом, пилоты продолжили полет и наткнулись на колонну египетских грузовиков. Израильцы расстреляли по колонне боекомплект ракет и пушек и поразили цель.

К тому времени, когда «Ураганы» «разобрались» с египетским эсминцем, возобновились активные действия над Синаем. Еще затемно пара «Москито» 110-й эскадрильи (один из которых вел комэск майор Сомах) взлетела с базы Рамат-Давид для атаки египетской колонны на севере полуострова, но из-за плохой видимости судить о результатах удара было сложно.

202-я бригада Ариэля Шарона по плану командования должна была оставаться на позициях бригады Эйтана, так как ВВС не могли выделить ему самолеты для поддержки наступления, но обещали прикрыть позиции от палетов египтян. Это было выполнено — в 5.45 прилетела пара «Мистэров» из 101-й эскадрильи, которые пилотировали Аарон Шавит и Йехуа Егози. По команде наземного оператора израильские истребители снизились и вскоре обнаружили гостей — четверку египетских «Вампиров», блестящих дюралевой обшивкой в лучах восходящего солнца. Египетские штурмовики шли без истребительного прикрытия. Столь безрассудная выходка дорого обошлась египетским летчикам — через минуту три «Вампира» догорали на земле, а тяжело поврежденный четвертый удирал домой.

Тем не менее дотянуть до базы египетскому пилоту не удалось — недалеко от Кабрита он сел на вынужденную посадку. Таким образом, можно считать, что все четыре «Вампира» были уничтожены. Два египетских летчика погибли, третий попал в плен к израильтянам.

В течение дня «Метеоры» 117-й эскадрильи израильтян произвели 6 самолето-вылетов для атаки египетского аэродрома Эль-Ариш на севере Синая. Им удалось расстрелять учебный чешский «Сокол» и несколько «Вампиров» (которые, как оказалось впоследствии, были отличными деревянными макетами).

На 31 октября 1956 года израильтяне назначили самую сложную операцию — взятие укрепрайона Абу-Аджейла — Ум-Катеф. В этом укрепрайоне сходились важнейшие магистрали Синая — на Исмаилию и Эль-Ариш и к перевалу Митла. Египетская оборона состояла здесь из хорошо подготовленных оборонительных позиций на стратегических высотах, укрепленных траншеями и минно-проволочными заграждениями.

После безрезультатных попыток взять укрепрайон ударами в лоб и с фланга, израильтяне нанесли труднопроходимую дорогу в тыл противнику, по которой просочилась 7-я танковая бригада, перерезав дороги в тыл и создав угрозу трем египетским аэродромам на Синае — Бир-Хама, Бир-Род-Салим и Бир-Гифгафа. В 6.00 египетские «Метеоры» и «Вампиры» под прикрытием МиГ-15 совершили налет на израильские танки.

В 6.20 пара израильских «Метеоров» F-8 атаковала цели в районе Джебель Либни, а примерно в 8.00 четверка израильских «Харвардов» — позиции египетской артиллерии в районе Ум-Катеф. Самолеты бомбили с пикирования и несли по восемь 50-кг бомб, хотя и были оборудованы направляющими для запуска 16 неуправляемых ракет. Египетские зенитчики стреляли неплохо — обжигый пламенем «Харвард» похоронил под своими обломками комэска 140-й эскадрильи капитана Моше Ашеля. Еще один самолет был подбит, но пилоту удалось сесть на вынужденную посадку, и его спасли израильские танкисты. Несмотря на потери, атаку повторила следующая четверка «Харвардов», в этот раз все самолеты благополучно вернулись на полевой аэродром Сде Тейман. Пара «Метеоров» 117-й эскадрильи также нанесла удар по Ум-Катефу, причем оба получили повреждения от зенитного огня.

Шесть «Мустангов» из 116-й эскадрильи под командованием майора Иоффе в 10.00 поднялись с Тель-Нофа. Пройдя над морем и побережьем Синая, израильтяне наткнулись на колонну 1-й бригады 4-й танковой дивизии и, невзирая на огонь противника, атаковали ее бомбами и ракетами, заявив о двенадцати уничтоженных танках. Во время отхода от цели «Мустанг» капитана Ури Шлессингера был подбит. Под прикрытием самолета лейте-

нанта Элизера Коэна он преодолел границу Израиля и совершил вынужденную посадку среди песчаных дюн. Но когда Пайпер «Кэб» с врачом на борту прибыл к месту приземления, пилот был уже мертв.

В 10.30 над перевалом Митла Як Нево и Юсеф Цук на «Мистэрах», возвращаясь на базу, встретили семерку МиГов. Три египетских истребителя вступили в схватку, но после десятиминутного безрезультатного боя противники разошлись. Некоторое время спустя, когда израильтяне встретили пару «Мистеров», пришедших им на замену, вся четверка вновь подверглась атаке двух МиГ-15.

Предоставим снова слово капитану Якову Нево: «Я начал набирать высоту и увидел двух «Мистэров». Я направился на соединение со своими товарищами, но сделать это не удалось, поскольку один из них предупредил, что на меня со стороны солнца идет пара МиГов. Мы рванули на них, и я попытался зайти в хвост одному из египтян. Летчик этого МиГа, несомненно, умел летать. Я вцепился в него как пиявка. Открыл огонь с шестисот ярдов из единственного исправного орудия. Мимо! Попробовал с четырехсот ярдов. Вновь промазал!

Мало-помалу дюйм за дюймом я уменьшил разрыв между нами до двухсот ярдов. Нажал на спуск пушки, и тут же мои снаряды проделали в помеченной зелено-бело-зеленой полосами законцовке правой плоскости МиГа большую брешь, откуда вышло немного черного дыма. Египтянин не запаниковал и попытался направиться к авиабазе Эль-Ариш, где накануне наши партии расстреляли несколько «Вампиров» и легких трехместных «Соколов» чешского производства.

Он сильно стал терять высоту когда я подошел к нему менее чем на сотню ярдов. Нажал на спуск. Тишина! У меня закончился боезапас. Неистово приказал «Фермеру» добить, но он был в аналогичной ситуации. Критически падал уровень топлива, но я не мог позволить моей потенциальной жертве ускользнуть. Скорость была около 250 узлов (463 км/ч), и я решил попытаться преградить противнику путь. Скользнул под МиГ и затем резко вынырнул у его носа, вынудив египтянина поспешно накреститься в намеченном мною направлении. Но в баках было почти пусто, и сигнальные лампочки могли вспых-

нуть в любой момент, так что мне ничего не оставалось, как прекратить преследование и направиться домой, заявив о предположительной победе».

Этот МиГ-15 совершил вынужденную посадку на озеро Сирбон. Пилот вернулся на базу, а самолет впоследствии подняли израильтяне и активно использовали для обучения курсантов, которые палатали на нем 500 часов в ходе ознакомительных полетов. Карьера трофея завершилась в музее, где он находится поныне.

Примерно около полудня два «Урагана» из 113-й эскадрильи, увешанные бомбами, ракетами и подвесными баками, подыскивали себе подходящую цель на дороге между Джебель Либни и Бир-эль-Хасне. Израильские летчики увидели значительно выше себя несколько самолетов со стреловидными крыльями, но уверенные, что это патрульные «Мистэры», спокойно продолжали поиск. Пилоты египетских МиГ-15 (а это были именно они) были настроены не так благодушно, и вся пятерка дружно навалилась на противника.

Оба израильтянина немедленно освободились от бомб и баков, отстреляли ракеты и принялись уворачиваться от атак. Капитан Рон Шарон (Шаевич) вспоминал: «Я развернулся влево и увидел три МиГ-а на хвосте у ведомого... Трассеры прошли около моего крыла, и я сманеврировал, заметив МиГ, преследуемый моим ведомым, а за ним шли еще два МиГ-а, непрерывно стреляя. Развернувшись вправо, я встал крыло в крыло с МиГ-ом, несколько раз расстояние между нами было не более 10 метров. Я начал пристраиваться ему в хвост. Когда пилот МиГ-а сообразил, что я хочу сделать, он попытался удрать, и я оказался в отличной позиции для стрельбы. Я был готов открыть огонь, когда заметил снаряды, пролетающие с обеих сторон от меня. Взглянув в зеркало, я увидел МиГ. Я начал снижаться, в надежде, что он последует за мной и разобьется, но он полез на «горку». Я летел очень низко, и МиГ-ов больше не было видно».

В это время на помощь «Ураганам» прибыла пара «Мистэров» 101-й эскадрильи и египетским истребителям стало не до преследования. Уже над территорией Израеля из-за отсутствия топлива Шарон сел на вынужденную посадку. Его ведомый, несмотря на два «пойманных»

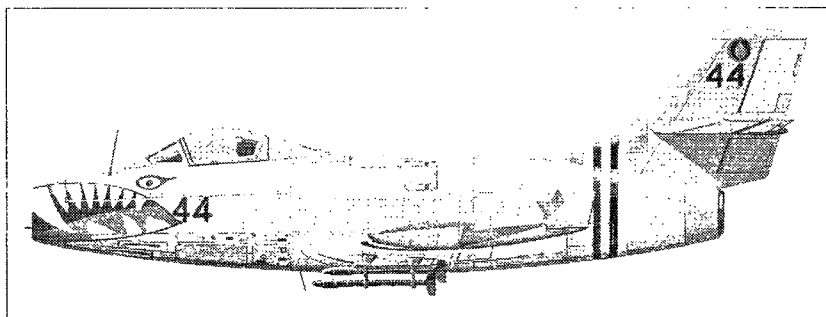
23-мм снаряда, благополучно вернулся на базу. Через 24 часа оба «Урагана» были отремонтированы.

Отогнав египетские МиГи, «Мистэры» продолжили патрулирование, а в 12.10 капитан Яков Нево и его ведомый лейтенант Цук обнаружили над Эль-Аришем три МиГ-17Ф. Израильцы сбросили подвесные баки и пошли в атаку. Согласно воспоминаниям самого Невы, события дальше развивались так.

«Прежде чем мы смогли перестроиться, двое египтян запаниковали, при этом один исчез в ближайшем облаке, а другой «высокохвостый» рванул подальше в сторону канала. «Фермер» (прозвище лейтенанта Цука. — *Лвт.*) подсек третьего МиГа и попытался на пикировании обстрелять его, но угол был весьма большим. Я кричал своему ведомому, чтобы он прекратил, полностью выпустил щитки и очутился за МиГом.

Как только я перешел в резкий набор высоты, то обнаружил, что имею дело не с МиГ-15, а более современным и опасным МиГ-17, которые, как нам говорили, парни Насера могли недавно получить. Четко были видны перепроектированное крыло большей площади и полдюжины гребней на нем.

На расстоянии двух сотен ярдов я поймал его в прицел и выпустил короткую очередь из 30-мм пушки. Снаряды достигли цели, но обломки не разлетались. Однако в следующий момент египтянин быстро перевернулся и как кирпич посыпался на десять тысяч футов. Затем он попытался выровняться, и я увидел отстреленный фонарь. Одновременно вылетело катапультируемое крес-



Дассо MD-450 «Ураган»

ло. Я не заметил, чтобы раскрылся парашют. Тут МиГ-17 вспыхнул как факел и въехал в песок».

К этому описанию стоит добавить, что все воздушное столкновение заняло полторы минуты и что правая пушка «Мистэра» Нево была неисправна. Хотя ВВС Египта не признали потерю своего самолета, теперь стало известно, что сбитым египетским пилотом был Фуад Камаль, который выжил, раскрыв свой парашют у самой земли.

Вскоре после полудня над полем боя снова появились израильские «Харварды». На этот раз четыре израильских самолета успешно атаковали египетскую технику на дороге между Абу-Аджейлой и Эль-Аришем.

Четверка египетских «Метеоров» 5-й эскадрильи под прикрытием МиГов нанесла удар по израильским войскам, наступающим на Бир-эль-Хасне. «Метеор» F-8 (№ 1424) был сбит зенитным огнем и сел в пустыне, а его пилот смог избежать неприятной встречи с израильскими солдатами, которые в результате этого налета потеряли 7 человек убитыми и 20 ранеными.

В 14.00 шесть «Мустангов» 105-й эскадрильи атаковали около Бир-Гифгафы подразделения 1-й танковой бригады египтян. «Мустанг» (с бортовым номером 19) был подбит, а его пилот — капитан Элдат Раз — совершил вынужденную посадку на египетской территории. С наступлением ночи летчик пешком двинулся в сторону Бир-эль-Хасне и через 37 часов путешествия по пустыне добрался до своих.

Одновременно с «Мустангами» взлетела четверка «Метеоров» F-8 из 117-й эскадрильи. Их задачей было атаковать противника в районе Абу Аджейлы. «Метеорам» тоже крепко досталось — три из них были повреждены, один сел на брюхо в Хацоре, а комэск Аарон Юэли, раненый в руку, посадил в Тель-Нофе свой самолет с одним поврежденным мотором. Через три часа неутомимый пилот уже снова был в воздухе.

Всего «Метеоры» 117-й эскадрильи в течение дня выполнили 8 вылетов против колонны египетской бронетехники в районе Эль-Ариш — Абу Аджейла, и еще 10 против 1-й танковой бригады в районе Бир-Гифгафа — Джебель Либни, которая стала главной целью израильской авиации в тот день.

Шесть «Мустангов» 116-й эскадрильи нанесли очередной удар по танковой бригаде. При этом вследствие взрыва ящиков с боеприпасами на земле «Мустанг» лейтенанта Зви Кохорна был отброшен и чуть не столкнулся с другим самолетом. Хотя пилоты были уверены в уничтожении большого числа египетской техники, фактически в результате этого налета египтяне потеряли только два танка и две автомашины. Египетские зенитчики проявили себя неплохо — пять израильских истребителей получили повреждения.

Незадолго до того командир израильской 202-й воздушно-десантной бригады полковник Ариэль Шарон решил взять перевал Митла. Конечно, неугомонного полковника можно было понять — израильтяне уже третьи сутки топтались вокруг памятника Паркеру, египтяне прекрасно знали их позиции, египетские «Вампиры» уже вдоволь попили кровушки его ребят. К тому же позиция 202-й бригады в тот момент была далеко не лучшей — где-то впереди 2-я пехотная бригада египетской армии, позади — дорога на Бир-эль-Хасне, откуда могут ударить в спину, да и местность для обороны не слишком удачная. Но израильскому командованию штурм перевала был ни к чему — главное, что дорога перерезана и пополнений по ней египтяне перебросить не могли.

Тогда Шарон пошел на маленькую хитрость — попросил разрешение послать на перевал разведгруппу. Получив его, он сформировал не слабую «разведгруппу» майора Мордехая Гуры, включив в нее две роты на БТР, три танка, разведчиков на грузовиках, батарею 120-мм минометов и батарею 25-фунтовых орудий.

В 13.00 «разведгруппа» достигла перевала, где сразу попала под огонь египетского батальона, усиленного пулеметами и орудиями. За ночь египтяне заняли прекрасные позиции на склонах ущелья, перекрыв с двух сторон самые узкие места. А естественные пещеры служили хорошим укрытием от израильской авиации, которая не смогла обнаружить противника.

Израильтяне попытались проскочить дальше — и оказались зажатými в ущелье Хитган. Арьергард «разведгруппы», состоявший из артиллерии, грузовиков с топливом и боеприпасами, попал под сосредоточенный огонь артиллерии.

Поняв, что ситуация крайне тяжелая, израильское командование было вынуждено направить на помощь «разведгруппе» ударную авиацию. В 13.30 капитан Агаси повел пару тяжелогруженных «Ураганов» 113-й эскадрильи, но помочь своим десантникам израильтянам не удалось — они подверглись атаке одиночного МиГ-15 и были вынуждены избавиться от бомб и ракет.

Шесть МиГов в развернутом строю парами патрулировали Синай на высоте 6000 метров, когда капитан Фарук эль-Газави обнаружил израильские самолеты и доложил об этом по радио командиру. «Веди нас, мы последуем за тобой», — последовало в ответ. Получив такой приказ, летчик без оглядки бросился в свой первый бой, атаковав «Ураган» ведомого.

Израильский пилот увернулся от трех очередей, потом по команде Агаси развернулся так, чтобы тот смог сам атаковать МиГ. Первая же длинная очередь капитана настигла противника -- снаряды попали в крыло. Второй очередью израильтянин сделал большую дыру в крыле МиГ-15, и за египетским истребителем потянулся белый дымок.

Хотя одна пушка «Урагана» отказала, третья очередь снова настигла цель — после попадания в район сопла из МиГа повалил черный дым. Оставшись безоружным, Агаси направился на базу, тем более, что он успел заметить приближение остальных МиГ-15. Несмотря на полную уверенность капитана в одержанной воздушной победе, израильтянин Фарука эль-Газави благополучно дотянул до своего аэродрома и совершил успешную посадку.

Поняв, что «разведгруппа» влипла, Шарон бросил ей на выручку все имевшиеся в наличии силы. Ведя бой в исключительно тяжелых условиях, израильские десантники под перекрестным огнем взбирались на крутые склоны ущелья, подавляя огневые точки противника. В 16.00 над перевалом Митла появилась четверка египетских «Метеоров» F-8, которая принялась штурмовать израильский обоз и уничтожила несколько автомашин. Шестерка МиГ-15, прикрывавшая «Метеоры», тоже подключилась к штурмовке израильских войск.

Все же после 7-часового боя египетский батальон был выбит со своих позиций и отступил за Суэцкий канал.

Ценой 38 убитых и 120 раненых, израильтяне овладели перевалом Митла, разрезав Синайский полуостров на две части. После этого боя, который в Израиле до сих пор одни считают героическим, а другие — ненужным и трагическим, 202-я бригада двое суток залечивала раны. Признав собственные тяжелые потери, израильский генштаб заявил, что египтяне потеряли только убитыми в этом бою 200 человек. Исходя из ситуации, в которой шел бой, легко понять, что это утверждение займет достойное место среди еврейских народных сказок.

Ближе к вечеру «Мустанги» 116-й эскадрильи вновь атаковали 1-ю танковую бригаду египтян. Капитан Цеелон вспоминал позже: «Вечером я вернулся для удара по ней (танковой колонне. — *Авт.*). Когда я пикировал для ракетной атаки, снаряд взорвался над моим крылом и ослепил меня на несколько секунд. Они [египтяне] имели отличную огневую подготовку и стреляли из всех видов бортового оружия». Один «Мустанг» был подбит, капитан Яков Рафаэли совершил вынужденную посадку около дороги на Бир-Хаму.

Тем не менее постоянные воздушные атаки в конце концов привели израильтян к успеху на главном направлении — понесшая большие потери (особенно в грузовиках с боеприпасами и автоцистернах) египетская 1-я танковая бригада оказалась практически небоеспособной и после короткой стычки с танками 1-й группы израильской 7-й бригады начала отходить за Суэцкий канал.

Еще одну операцию 31 октября израильтяне проводили в районе города Рафа, расположенного на границе собственно Египта и сектора Газа. Так как египетские солдаты занимали хорошо оборудованные позиции, прикрытые минными полями и артиллерией, для поддержки израильского наступления были выделены флот и авиация.

Первый налет произвели четыре «Москито» из 110-й эскадрильи. Они атаковали склады боеприпасов в Эль-Арише. «Москито» FV-6 (№ 69) капитана Шимона Аша получил 15 попаданий и совершил аварийную посадку. Его коллега — лейтенант-резервист Давид Гатмон на «Москито» T-33 (№ 68) — в этом вылете не пострадал. Но следующий вылет оказался для него менее удачным.

«Я вел вторую пару, моим ведомым был Амрам Шемер. После второго или третьего захода мои пушки заклинило. Я ждал его [Шемера] и был выше, когда в меня попали 20-мм снарядами... Я был сильно ранен в правую ногу, а также в голову».

Израильскому пилоту удалось довести самолет до Рамат-Давида и успешно посадить «Москито», избавив себя и своего штурмана от перспективы прыжка с парашютом. Тем не менее война для Гатмона на этом закончилась — из госпиталя летчик вышел только через месяц. В налетах на позиции противника в районе Рафы приняли участие и «Мустаңги» 105-й эскадрильи.

В ожесточенных боях 31 октября израильские войска смогли занять перевал Митла, выйти к Эль-Аришу, отрезав сектор Газа, а ударом через перевал Дейка перерезать египетские коммуникации между Исмаилией и укрепрайоном Ум-Катеф. Кроме того, были захвачены две важные позиции — Абу-Аджейла и плотина Руэфа. В тылу израильтян оставался Ум-Катеф, побережье Синая с Эль-Аришем, окруженный сектор Газа и весь Южный Синай. Однако эффективные атаки с воздуха практически лишили боеспособности египетские резервы — 1-ю бронетанковую бригаду и 1-ю моторизованную дивизию, что во многом определило бы исход боев за полуостров.

За день израильская авиация произвела 150 боевых вылетов. Из них 48 выполнили «Ураганы», использовавшиеся в качестве ударных самолетов. Правда, один из ударов нельзя назвать успешным: четверка «Ураганов» по ошибке атаковала подразделение израильской 7-й танковой бригады, итог — семь раненых солдат. Еще 30 боевых вылетов совершили «Метеоры», из которых 6 — против аэродрома Эль-Ариш, 4 — против египетского радара, 2 — против позиций египетской артиллерии в Ум-Катефе, 10 — против 1-й танковой бригады и 8 — против египетской колонны около Абу-Аджейлы. Кроме того, по крайней мере 10 вылетов произвели израильские «Москито» и 24 приходится на «Харварды».

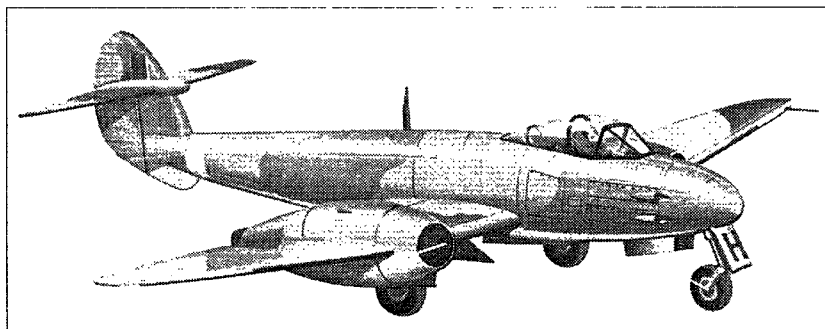
Хотя точное количество вылетов «Мистэров» и «Мустангов» неизвестно, но это, как минимум, 8 и 22 соответственно, а скорее всего несколько больше. Потери поршневого самолетов от зенитного огня оказались очень

высокими -- в течение дня повреждения получили 14 «Мустангов» (5 из них были потеряны). Кроме упомянутых пилотов (Элдат Раз, Яков Рафаэли и Ури Шлессингер), еще двоих сбили в районе Эль-Ариш — Абу-Аджейла. Лейтенант Асаф бен-Нун смог посадить подбитый «Мустанг» около одного из израильских поселений, но комэск 105-й эскадрильи майор Моше Тадмор (Мельницкий) погиб. На аэродром не вернулись два «Харварда», при этом комэск Моше Ашель погиб, а еще два «Харварда» получили повреждения. В результате 140-я эскадрилья вскоре была выведена из боевых действий. Реактивным самолетам везло больше -- вопреки повреждениям и вынужденным посадкам, ни один не был потерян.

Египетская авиация за день произвела около 100 боевых вылетов. Ее потери составили четыре «Вампира» FV-52, «Метеор» F-8, два МиГа (один из которых МиГ-15, а второй, вероятно, МиГ-17Ф), а также один Мраж «Сокол», уничтоженный на аэродроме в Эль-Арише.

В ночь на 1 ноября один египетский Ил-28 наведлся в Израиль. Целью египетского экипажа являлся аэродром Хацор, но бомбы упали около kibbוצа Гезер, расположенного восточнее авиабазы. Попытка экипажа израильского ночного перехватчика «Метеор» NF-13 (№ 52) перехватить противника окончилась неудачей.

Британские и французские экспедиционные силы вступили в войну с Египтом вечером 31 октября 1956 года. Около 22.30 британские «Капберры» и «Вэлианты», дислоцированные на Кипре, начали налеты на египет-



Глостер «Метеор» Mk.III

ские аэродромы. Но непонятным причинам их начало было назначено на поздний вечер и ночь. Напрашивается вопрос: неужели английское командование не знало о слабой подготовке египетских пилотов и малом количестве современных истребителей у противника?

Некоторые исследователи склоняются к мысли, что союзники всерьез опасались противодействия советских и чехословацких инструкторов. Однако в советских источниках вообще ничего не говорится о присутствии советских пилотов в Египте в то время, а чехи говорят только об учебных вылетах.

Между тем в кругах любителей авиации, а также исследователей этого конфликта периодически возникают разговоры об участии в войне советских летчиков. Автору лично приходилось слышать от некоторых маститых профессионалов байки о том, что якобы они лично встречались с участниками данного конфликта. Причем ветераны говорили даже о сбитых английских самолетах. К сожалению, сейчас проверить эти сведения вряд ли представляется возможным. Тем не менее некоторая вероятность участия советских инструкторов есть (еще раз повторимся, что очень и очень маленькая).

Хотя в ночных налетах союзники уничтожили только 14 египетских самолетов, угроза захвата Суэцкого канала и дельты Нила англо-французскими войсками привела к тому, что египетское командование начало отводить войска с Синайского полуострова. Однако бои между наступающими израильскими войсками и египетскими подразделениями продолжались.

Египетская авиация начала рассредоточение по полевым аэродромам. Часть самолетов, прежде всего «Вампиры» и «Метеоры», были переброшены на передовые аэродромы на Синае — Бир-Род-Салим и Джебель Либни, а также на небольшие площадки в дельте Нила. Многие Ил-28 и МиГи направились в Саудовскую Аравию и на юг Египта в Луксор.

В 2 часа ночи французский крейсер «Жорж Леги» приступил к обстрелу палестинских укреплений и лагерей в Рафе. За полтора часа крейсер выпустил 150 снарядов, но как оказалось впоследствии, результаты огня были крайне незначительными.

Примерно в 2.30 к артподготовке добавились удары израильской авиации -- подполковник бен-Хаим привел два Б-17 с авиабазы Рамат-Давид. За ними последовала четверка «Харвардов». Правда, первоначально летчики, повесив в небе осветительные бомбы, стали бомбить своих, но с земли им быстро просигналили прекратить бомбежку.

Через несколько часов, уже утром, израильские войска при поддержке «Ураганов» 113-й эскадрильи, «Мустангов» 105-й и 116-й эскадрилий начали штурм Рафы. «Мустанг» капитана Барака из состава 116-й эскадрильи был сбит и сел на вынужденную посадку недалеко от Рафы. Пара израильских «Летающих крепостей» снова попыталась бомбить Рафу, но из-за облачности смертоносный груз пришлось сбросить наугад -- он упал севернее и южнее окраин города. Тем не менее к 9.00 Рафа была взята израильянами, которым достались богатые трофеи -- орудия, сотни грузовиков, горы боеприпасов.

Ночные удары британских бомбардировщиков не нанесли египетским ВВС больших потерь, так что утром четверка египетских МиГ-17Ф отправилась штурмовать израильские войска на перевале Митла. С трудом обнаружив хорошо замаскированные израильские позиции, МиГи расстреляли по ним боезапас и ушли домой.

На 1 ноября 1956 года израильское командование назначило крупную боевую операцию -- штурм укрепрайона Ум-Катеф. Дело в том, что хотя подразделения 7-й танковой бригады вышли в тыл этого укрепрайона через труднопроходимый перевал Дейка, ожесточенные бои и отсутствие снабжения сказывались на боеспособности танкистов. Поэтому израильянам было крайне важно освободить прямую дорогу от израильской границы до уже взятой ударом с тыла Абу-Аджейлы. Египетский укрепрайон, державший под контролем эту стратегически важную дорогу, был для них словно кость в горле.

Наступление на Ум-Катеф со стороны израильской границы вела 10-я пехотная бригада израильян, без боя занявшая несколько пустых приграничных позиций. Утром 1 ноября эта бригада начала штурм Ум-Катефа при поддержке восьми «Мустангов» из 116-й эскадрильи, нанесших удар с использованием напалма и пулеметов. Не-

смотря на поддержку авиации, атака захлебнулась. Палет стоил израильтянам двух самолетов — был сбит лейтенант Гелбарда (совершил вынужденную посадку), а также машина лейтенанта Коэна.

Элизер Коэн, ушедший со службы в звании полковника, так описывает свои атаки против египетских войск.

«В 1956 году моим первым боевым вылетом стала атака колонны египетских танков, которые пересекали Синай. Шестерка наших P-51 уничтожила 12 танков и 25-30 бронемашин. Мы атаковали колонну, а наше дело продолжили «Ураганы» и «Москито». Мы брали танк в прицел и никировали. В последний момент, когда надо было отворачивать, мы сбрасывали бомбы с папалмом. Мы всегда атаковали под углом в 90 градусов одной бомбой, несмотря на то что каждый самолет нес по две бомбы и несколько сотен патронов для своих шести пулеметов и шесть неуправляемых ракет. Ракеты были не очень точными. Но если они попадали в танк, то уничтожали его.

В ходе своего второго вылета я атаковал египтян в районе Абу-Аджейлы. Во время первого захода я атаковал самоходное орудие, а когда разворачивался, то увидел, что египетские солдаты ведут по мне огонь из пулемета. Моя атака сделала из меня прекрасную мишень. Они попали в меня. Масло из мотора полностью забрызгало мой фонарь. Я собрался прыгать. В этот момент я сказал себе: «Боже мой, я в беде — мне надо прыгать над вражеской территорией».

Двигатель захлебывался, но я успел набрать высоту 4000 футов (1220 м), пока он остановился окончательно. Я старался держать направление на юг. По предстартовому инструктажу я знал, что наши колонны двигаются к Абу-Аджейле. Тут я решил совершить вынужденную посадку и надеялся, что это произойдет недалеко от своих.

Благополучно приземлившись и при этом вручную сбавившись от ракет и бомбы, я остался среди пустыни и стал пробираться к своим. Я видел множество отступающих египетских солдат, но они не могли понять, что я еврей, так как кожа у меня смуглая (мои родители — выходцы из Турции). После примерно часа ходьбы я вышел к дороге и увидел небольшую колонну египетских бронемашин. Я подумал: «Господи Иисусе, теперь у тебя точно

неприятности, так как ты находишься перед вражескими войсками, а своих и не видно».

Я пошел небольшой мост и устроился возле него ждать неизвестно чего. И тут я услышал иврит. Кто-то сказал: «Мойша, дай мне кока-колу». И я понял, что проходящие израильские солдаты используют трофейную египетскую бронетехнику. Я выскочил на дорогу к ближайшему танку. Какого же было мое удивление, когда я обнаружил, что его командиром является мой двоюродный брат. Он спросил: «А ты что тут делаешь?» Я взял машину и направился к своему самолету, откуда забрал парашют, радио и вообще все, что мог снять. Когда я вернулся на свой аэродром, все были очень удивлены».

Тем временем 27-я механизированная бригада израильтян, овладев последними египетскими позициями перед Эль-Аришем, приостановила наступление на город, так как опасалась крупных потерь. В полдень 1 ноября египетские войска получили приказ оставить город, частью сил отойти в зону Суэцкого канала, а частью создать оборону у приморского озера Сабхет-эль-Бардавилль. Снова длинные колонны египетской техники растянулись по прибрежной дороге и израильской авиации нашлось чем поживиться. После обеда «Мустанги» штурмовали отступающих египтян.

Несомненно, что в боях 29--30 октября израильская авиация имела лишь некоторое превосходство в воздушной войне. Но уже 1 ноября израильтяне добились подавляющего господства в воздухе над Синаем. Разумеется, что многие израильские и произраильские источники без ложной скромности приписывают это достижение успехам Хель Хаавир в воздушных боях. Однако факты — штука упрямая, и они таковы — реально израильские летчики поразили четыре «Вампира» и три МиГ. Даже добавив сбитый зенитчиками «Метеор», можно предположить, что такие потери явно не могли подорвать боеспособность египетской авиации.

Захват полного господства в воздухе израильтянами «таинственным образом» совпал с началом действительных дневных ударов англо-французской авиации по египетским аэродромам, к которым подключились пилоты морской авиации союзников. Всего за первые 24 часа

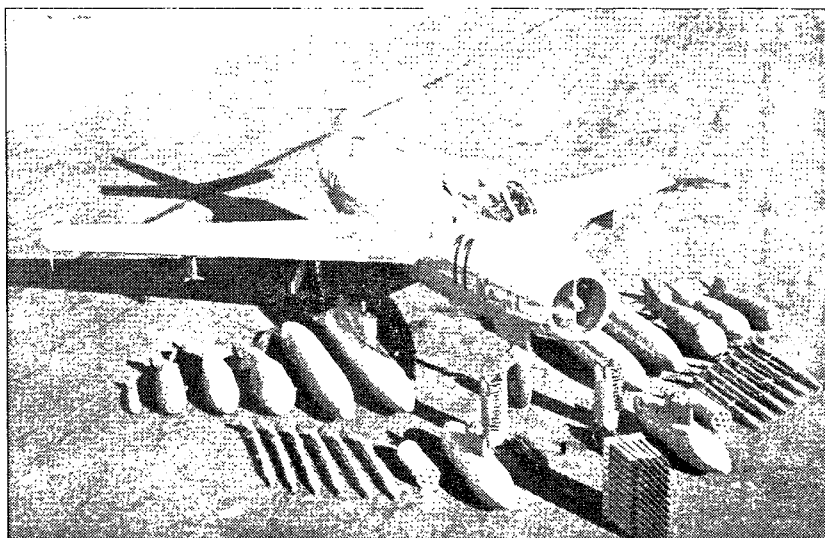
британские и французские летчики произвели примерно 500 боевых вылетов, атаковав дюжину египетских аэродромов и уничтожив около сотни различных египетских самолетов (!). Надо отметить, что дневные налеты палубников были куда эффективней ночных ударов британской бомбардировочной авиации.

В результате, ВВС Египта практически прекратили боевые вылеты и занялись спасением остатков своей авиатехники. Более того, президент Насер, зная о весьма посредственной подготовке своих пилотов, а также о дефиците и трудности подготовки даже столь слабых летчиков, запретил им вступать в схватки с англо-французскими самолетами. Фактически израильтяне не столько захватили господство в воздухе над Синаем, сколько получили его от своих союзников по вторжению. Но, надо сказать, использовали они это на все сто процентов — даже новейшие «Мистэры» подключились к штурмовке наземных целей.

Так как опасность египетских атак по Земле Обетованной исчезла, в ударные действия включилась и французская авиация в Израиле — F-84F истребительной эскадры ЕС-1 и «Мистэры» IVA эскадры ЕС-2 («199-я и 200-я эскадрильи ВВС Израиля»). Французские техники нарицательно на своих машинах звезды Давида, и уже 1 ноября пилоты начали наносить удары.

Французы атаковали египетские танки около Бир-Гифгафы, а также конвой на дорогах Исмаилия — Абу-Ал-Жейла и Эль-Ариш — Эль-Кантара (62 самолето-вылетов). К концу дня пилоты F-84F записали на свой счет 38 уничтоженных танков Т-34. Правда, два истребителя были потеряны при посадке на аэродроме Лод. Они промахнулись при посадке на основную взлетно-посадочную полосу и приземлились на короткую, для поршневого самолета. Оба F-84F выкатились с полосы, но прежде чем загорелись и взорвались, пилоты успели выпрыгнуть из кабин и избежать на безопасное расстояние.

По израильским данным, пара «Ураганов» 113-й эскадрильи атаковала группу в составе 30 танков 4-й египетской танковой бригады около Ум-Катефа и уничтожила три из них. При этом один самолет получил 60 пробоин от пуль и осколков. Следующую пару «Ураганов» с Хацо-



Полный комплект вооружения истребителя «Мистэр»–IVА

ра подняли командующий Эзер Вейцман и его оперативный офицер капитан Йехуа Барекет. Ракетами и пушками они обстреляли вражеский поезд у Порт-Саида.

Очередная ночная охота единственного экипажа 119-й эскадрильи израильских ВВС – Цидона и Броша на «Метеоре» NF-13 (№ 50), наконец принесла хоть какой-то «результат»: летчики смогли перехватить реактивный бомбардировщик. Вероятно, это была британская «Канберра», экипаж которой вовремя заметил перехватчик «союзничков» и не искушая израильтян грехом смертоубийства, по-английски убрался восвояси.

Этой же ночью, получив приказ оставить позиции на Синайском полуострове, египетские войска, столь успешно защищавшие укрепрайон Ум-Катеф, покинули свои позиции и отступили через Эль-Ариш к Суэцкому каналу. Израильтяне, ничего не знавшие об этом, утром 2 ноября при поддержке «Мустангов» начали новый штурм Ум-Катефа. На этот раз операция прошла успешно, даже слишком – танковая рота 5-го батальона 37-й бригады израильтян «прорвалась» через укрепрайон и напоролась на своих же танкистов из 7-й бригады, блокировавших Ум-Катеф с тыла. Завязался ожесточенный междоусобный бой,

в котором «победу», похоже, одержали танкисты 7-й бригады — они сожгли 8 из 9 машин 37-й бригады, заодно уничтожив командира злополучной роты. Хотя сражение между частями обеих бригад еще продолжалось, прибывшие по вызову «наступающих» пилоты двух израильских «Метеоров» разобрались в происходящем, но бой остановить не смогли. Это удалось только сержанту Палтиелу Сироткину, прилетевшему на своем Пайпере.

Утром 2 ноября 27-я механизированная бригада израильтян осторожно вступила в Эль-Ариш. Город и его военные базы оказались поспешно покинутыми, причем египетские войска бросили нетронутыми большие запасы боеприпасов, мин и снаряжения. Египтяне «забыли» даже военный госпиталь, набитый ранеными, не считая отдельных групп солдат и снайперов.

В качестве трофеев израильтянам достались 20 танков Т-34, 6 самоходок Су-100, дюжина ЗИЛов и сотня чешских безоткатных пушек. Босвая техника была тут же включена в состав 27-й бригады, передовые части которой направились дальше к Суэцкому каналу, преследуя египтян.

Французские летчики, обнаружив израильскую колонну с «тридцатьчетверками» во главе, проутюжили ее. Когда стало известно об ошибке, французы потребовали нарисовать на трофейной технике белые кресты, но израильтяне, среди которых было много евреев-ортодоксов, отказались идти в бой под «крестом».

В конечном итоге, 27-я бригада израильтян вышла к Суэцкому каналу у Румани, установив связь с танками 7-й бригады, контролировавшими центральную дорогу к каналу. По пути израильтяне обнаружили и захватили 385 единиц военной техники (40 танков Т-34 и 60 БТР, остальное — грузовики).

На аэродроме Эль-Ариш израильтяне нашли 2 учебных самолета Мраж «Сокол». Машина № 311 была повреждена авианалетом израильских «Метеоров» 31 октября, а практически исправный «Сокол» (№ 322) брошен при отступлении. Позже майор Иехуа Газит перегнал его в Тель-Ноф.

В шесть утра 2 ноября, когда 27-я механизированная бригада израильтян осторожно входила в покинутый

египетской армией Эль-Ариш, 11-я пехотная бригада израильтян начала операцию по взятию окруженного сектора Газа.

Израильские танки и мотопехота, невзирая на огонь с доминирующих высот, прорвались к Газе и при поддержке батальона пехоты к 12 часам дня заняли центр города, после чего губернатор и египетский гарнизон капитулировали. В ходе этой атаки израильские «Метеоры», действуя пошарно, произвели три налета на египетские позиции, еще несколько налетов выполнили «Мустанги».

Одной из важнейших задач израильской армии в Синайской кампании было взятие Шарм-эль-Шейха — самой южной точки полуострова, блокировавшего израильское судоходство из порта Эйлат. Сложность операции заключалась не в противодействии египетских войск, которых практически не было на юге, а в удаленности и сложности рельефа местности. Единственная дорога на Шарм-эль-Шейх шла вдоль изрезанного скалистого западного берега Акабского залива. Этим маршрутом и предстояло пройти 9-й пехотной бригаде израильтян под командованием полковника Авраама Иоффе.

Еще вечером 29 октября подразделения 9-й бригады, расчистив минные поля, взяли штурмом полицейский пост Рас-эль-Накб и двинулись на юг, а израильская авиация начала предварительную «обработку» Шарм-эль-Шейха.

2 ноября два четырехмоторных Б-17 атаковали позиции египетских зенитчиков в этом районе. «Летающая крепость» майора Начома Эффрата успешно нанесла удар, а самолет подполковника Бен-Хаима получил прямое попадание зенитного снаряда в крыло. Экипаж кое-как сбросил бомбы и, выключив поврежденный двигатель, вернулся на базу Рамат-Давид.

«Мустанги» 105-й и 116-й эскадрилий тоже подключились к атакам на Шарм-эль-Шейх. При этом «Мустанг» (№ 53) Ицхака Явниха был поражен 30-мм снарядом в крыло, но пилот благополучно вернулся домой. Лейтенанту Аткесу, атаковавшему Рас-Насрани на «Мустанге» (№ 73), повезло меньше — самолет был подбит, летчик получил серьезное ранение и, сев на вынужденную посадку, был вскоре пленен египетскими солдатами.

В полдень на юге Синая появились реактивные «Мистэры». Снова египетские зенитчики ожесточенно обстреливали свои наземные объекты - «Мистэр» майора Шапиро получил повреждения, а ведущий другой группы, атаковавшей Рас-Насрани, майор Бенджамин Пелед (будущий командующий ВВС) был сбит. Летчик катапультировался из горящего самолета и приземлился в трех километрах от египетских позиций. Кстати, это был первый случай катапультирования в истории ВВС Израиля и единственная потеря «Мистэров» за время конфликта.

«Мустанги» и «Москито» поочередно кружили над местом приземления, попытка трех египетских БТР найти пилота была решительно пресечена четверкой «Москито» из 110-й эскадрильи под командованием майора Со-меха. В три часа дня появился Пайпер «Кэб», который кружил, пытаясь отыскать спрятавшегося раненого пилота. Через два часа летчику другого Пайпера, резервисту младшему лейтенанту Аврахаму Гринбауму удалось это сделать, и он сел недалеко от Пеледа. Из Эйлата раненого доставили в Тель-Ноф на транспортной «Дакоте». Гринбаум позже был удостоен боевой награды.

Одновременно с 9-й бригадой, шедшей к Шарм-эль-Шейху по побережью Акабского залива, по побережью Суэцкого залива к этому городу двигалась 202-я парашютно-десантная бригада Ариэля Шарона. После ожесточенного боя в ущелье Хиттан, где бригада понесла тяжелые (по израильским меркам) потери, парашютисты получили два дня отдыха.

2 ноября, сдав свои позиции на подступах к Суэцкому каналу 4-й пехотной бригаде, Шарон направил один батальон в Рас-Судр, расположенный на побережье залива, а оттуда по прибрежной дороге - дальше на юг.

В это же время планировалось, задействовав семь «Дакот», высадить два десанта - одну роту парашютистов на расположенный далеко на юге полуострова аэродром Ат-Тор, а другую - около Шарм-эль-Шейха. Однако противодействие египетских зенитчиков в этом городе было столь серьезным, что направить туда медлительные «Дакоты» израильское командование в последний момент не рискнуло, решив высадить обе роты в Ат-Торе. Но самолеты были уже в пути, и радиосвязи с ними не было,

так как опасаясь обнаружения РЛС и патрульными МиГами, транспортники шли на высоте 100 метров.

Вдогонку за тремя «Дакотами», направлявшимися к Шарм-эль-Шейху, был отправлен капитан Лавон на «Метеоре». Настигнув «подопечных», летчик передал приказ об отмене высадки. Таким образом, обе роты парашютистов заняли заброшенный аэродром Ат-Тор и быстро привели его в работоспособное состояние.

К концу дня 2 ноября в северной и центральной части Синай египетские войска практически закончили отход за Суэцкий канал, бросив большое количество военных запасов, а также подбитой или неисправной техники.

Британские и французские самолеты продолжали «обрабатывать» базы ВВС Египта и коммуникации. Восемь французских машин, взлетев с израильской территории, нанесли внезапный удар по считавшейся вне зоны досягаемости базе на юге страны — Луксору. По сообщениям пилотов, ими было уничтожено 20 бомбардировщиков Ил-28. Однако египтяне признали потерю только четырех.

Ночью 3 ноября на захваченный аэродром Ат-Тор транспортные «Дакоты» и «Норатласы» 23 рейсами перебросили пехотный батальон. Был задействован и один четырехмоторный «Констелейшен» авиакомпании «Эл Ал», совершивший два рейса. Пехотный батальон выдвинулся к Шарм-эль-Шейху и блокировал египетскому гарнизону путь к отступлению.

3 ноября в 16.00 «Мустанги», взлетевшие с Тель-Нофа, прибыли для поддержки 9-й бригады, но, не сумев установить связь со своей пехотой, атаковать наземные цели не стали. В море, недалеко от Рас-Насрани, они обнаружили египетский фрегат «Домиат» и сходу ударили по кораблю ракетами и бомбами.

Вообще-то, «Домиат» днем ранее имел несчастье повстречать британский крейсер, и стараниями канониров последнего уже более суток лежал на дне залива. Поэтому удар пришелся по относительному британскому фрегату «Крейн». К счастью для британских моряков, реактивные снаряды не имели бронестойких боеголовки и не причинили кораблю больших повреждений, а израильские напалмовые бомбы легли мимо.

Вскоре в этом же районе четверка вооруженных ракетами «Мистэров» под командованием майора Бара обнаружил и потопила египетский баркас. Заметив неподалеку фрегат, летчики доложили о нем по радио, и на корабль была перенацелена другая четверка, которую вел майор Шапиро. Израильцы всадили в британский фрегат несколько осколочно-фугасных ракет, убив четверых моряков. Британский моряк-зенитчик получил потом награду за то, что вел огонь, наводя орудие вручную, после того как система управления огнем ИВО вышла из строя. Англичане заявили об уничтожении одного из атакующих самолетов, но хотя утверждение об этом до сих пор встречается в литературе, оно ошибочно.

Около полудня 4 ноября израильские «Мустанги», не встретив зенитного огня, спокойно сбросили баки с напалмом на позиции в Рас-Насрани. После этого части 9-й бригады израильцев вступили в хорошо укрепленный, но покинутый египтянами город. Очевидно, опасаясь удара с тыла со стороны высаженных в Ат-Торе израильских десантников и пехоты, египетское командование отвело войска из Рас-Насрани и сосредоточило все свои силы для обороны Шарм-эль-Шейха.

4 ноября после обеда 9-я бригада начала штурм передовых укреплений Шарм-эль-Шейха, заняв несколько позиций, самая опасная из которых была подавлена парой «Мустангов».

С рассветом, в 5.30 утра 5 ноября, после налета израильских «Мустангов» и «Ураганов», а также артподготовки, израильская пехота при поддержке БТР начала штурм города. К 9.30 Шарм-эль-Шейх пал. Потери египтян, большую часть которых нанесла авиация, составили 100 человек убитыми и 31 ранеными. 864 египетских солдата сдались в плен.

В 11.30 вооруженные ракетами и напалмовыми бомбами «Мустанги» и «Ураганы» атаковали небольшой островок Сунагрин, расположенный в Тиранском проливе. После чего там высадились израильцы. Островок оказался пустым, небольшой египетский гарнизон покинул его предыдущей ночью.

В ночь на 6 ноября израильская авиация понесла последнюю потерю. Полицейский Пайпер «Пацер» (рег.

4X-AEQ), пилотируемый сержантом Бенджамином Гордоном, вылетел из Шарм-эль-Шейха в Израиль с полковником Ассафом Шимхони и подполковником Ашером Дроми на борту. В темноте самолет нарушил иорданскую границу около Наблуса и, по израильской версии, потерпел катастрофу в горах, а по сообщениям иорданцев — был сбит.

Одновременно с захватом израильскими войсками Синай, англо-французские силы овладели Порт-Саидом и Порт-Фуадом в зоне Суэцкого канала. Таким образом, союзники к исходу 6 ноября достигли основных военных целей операции.

Некоторые итоги конфликта

Несомненно, что в результате операции «Кадеш» израильские вооруженные силы решили поставленные перед ними задачи: был оккупирован Синайский полуостров, египетским войскам нанесено тяжелое поражение, уничтожены базы палестинских боевиков в секторе Газа, снята блокада пролива Тиран.

Израильские войска потеряли 172 человека убитыми, 700 ранеными (правда, статистика действий израильской транспортной авиации говорит о 1200 перевезенных раненых с фронта, что вносит сомнения в точность этих цифр), 4 человека попали в плен. Израильцы заявили о потере около сотни танков и бронемашин.

Аналогичные потери противника оцениваются израильцами, соответственно, в 1000 убитых, 4000 раненых и около 6000 пленных. Хотя Египет не опубликовал цифры своих погибших в боях с Израилем, опыт показывает, что относиться к подобным победным реляциям надо крайне осторожно — обычно эти данные завышаются как минимум в два-три раза. Подобное утверждение еще раз подтверждают общие потери Египта в боях с коалицией — 921 человек. Материальные потери египетской армии, опять-таки по израильским данным, тоже были достаточно большими: уничтожено и захвачено около сотни танков, самоходок и бронемашин, до 200 орудий, минометов и безоткатных пушек, а также до 1000 армейских автомобилей.

Однако в любом случае можно точно утверждать, что значительные потери египетские войска понесли не в прямых боевых столкновениях с армией Израиля, а вследствие непрерывных палетов израильской авиации на армейские колонны, шедшие на фронт, а позже отступавшие за Суэцкий канал. На счет своей авиации израильтяне отнесли 22 танка, 23 бронетранспортера и более 260 автомашин. Таким образом, несмотря на достаточно тяжелые потери атакующих самолетов от зенитного огня, израильская авиация внесла весомый вклад в успех наземной операции.

Потери египетских самолетов в боевых действиях против Израиля составили примерно 12 машин — 3 МиГ^а (2 МиГ-15бис и 1 МиГ-17Ф), 4 «Вампира», 2 «Метеора», 1 Ил-14, а также 2 учебных самолета Мраж «Сокол» в Эль-Арише (один уничтожен палетом, второй захвачен на аэродроме). Погибли пять летчиков.

Потери ВВС Израиля составили 15 самолетов: 9 «Мустангов», 2 «Харварда», 1 «Мистэр», 1 Пайпер «Пацер» и 2 Пайпер «Кэба», причем только два последних были уничтожены в результате действий вражеской авиации (один сбит, другой расстрелян на земле). Значительное количество машин получило боевые повреждения от огня египетских зениток и истребителей.

Воздушные схватки происходили в основном над дорогами, по которым двигались израильские и египетские войска, и над египетскими пунктами обороны. Израильские самолеты патрулировали над своими войсками. В этих условиях египетское командование было вынуждено посылать штурмовики под прикрытием 6—8 истребителей МиГ-15.

Хотя израильские пилоты и их противники летали на современных самолетах, все поединки между ними представляли собой хаотические схватки с беспорядочной стрельбой, без заранее отработанных тактических приемов. Недостаток опыта эксплуатации новейших самолетов привел к снижению эффективности их применения.

Израильские пилоты на основе боевого опыта составили определенное мнение о самолетах, состоявших на вооружении ВВС. Так, P-51 «Мустанг» не ценился из-за уязвимого расположения радиатора под фюзеляжем. От

«Метеоров» тоже можно было ожидать неприятностей, например, часто не сбрасывался один из подвесных баков, что приводило к потере устойчивости. Много нареканий получил и «Мистэр». А вот уже устаревший «Ураган» (1949 года разработки) хорошо зарекомендовал себя. Хотя он уступал в скорости и МиГ-15бис (940 км/ч), и «Мистэру» (1120 км/ч), но был надежным и простым в эксплуатации и обслуживании.

Важное место в победе израильтян сыграла поддержка со стороны англо-французских сил. Союзники располагали в этом регионе примерно 90 тысячами военнослужащих, 130 кораблями, в том числе 5 авианосцами. ВВС и морская авиация англо-французской группировки выполнили около 5 тысяч боевых вылетов, уничтожив, по собственным оценкам, 229 египетских самолетов.

Не имея точных египетских данных, трудно комментировать эту цифру. Но существуют некоторые обстоятельства, которые наводят на сомнения. В частности, англо-французские авиаторы сообщили о 104 уничтоженных на земле МиГах. Между тем, до начала конфликта Египет получил 86 МиГ-15бис/УТИ и 12 МиГ-17Ф. Кроме того в Египте находились 20 сирийских МиГ-15, перебазировавшихся в Сирию с началом боев. Тогда же Египет предпринял экстренные меры по перегонке наиболее современной авиатехники (прежде всего, МиГов) в Саудовскую Аравию и рассредоточению ее по площадкам в дельте Нила. Вряд ли в таких условиях противнику удалось уничтожить почти все МиГи. Это также подтверждает тот факт, что уже через пару недель после окончания боев МиГи снова появились на аэродромах Египта в значительных количествах, в то время как новая партия была куплена в Чехословакии только в следующем году.

Очевидно, что основной удар пришелся на менее ценные подразделения второй линии ВВС Египта, оснащенные устаревшей техникой и имевшие некомплект летчиков. Последующий анализ данных фоторазведки снизил общее количество уничтоженных египетских самолетов до более достоверной цифры в 105 машин (без учебных самолетов, но включая 62 МиГа). Впрочем, египтяне утверждают, что часть потерянных машин — это макеты,

что вполне вероятно, так как израильская авиация уничтожила в Эль-Арише несколько деревянных «Вампиров».

Потери британцев составили 23 убитых и 96 раненых. Погибли 8 летательных аппаратов: 1 «Канберра», 1 «Веном», 2 «Си Хоука», 2 «Вайверна» и 2 вертолета.

Французские потери составили 10 человек убитыми, 33 ранеными и 2 «Корсара». Французские подразделения в Израиле лишились также двух F-84, разбитых в авариях, и еще одного – сбитого зенитным огнем.

В целом, военная победа была несомненно на стороне англо-франко-израильской коалиции, а вот политическая досталась Египту. Отнюдь не миролюбивый режим Насера не только не рухнул вследствие поражения, но в глазах всего мира стал «жертвой неспровоцированной агрессии». Египет значительно укрепил свой авторитет страны-лидера арабского мира.

На государства, участвовавшие в конфликте, начали оказывать неприкрытое давление сверхдержавы – США и СССР, причем последний практически открыто угрожал Великобритании и Франции применением ядерного оружия. В результате совместных усилий СССР и США им пришлось принять требование ООН о немедленном выводе войск с оккупированных территорий, что свело на нет все усилия англо-французских сил.

Для Израиля итоги войны оказались более успешными. Во-первых, была снята блокада израильского судоходства на Красном море, во-вторых, войска ООН заняли позиции на израильско-египетской границе и активность палестинских боевиков значительно ослабла. Снижение военного потенциала Египта можно оценить по-разному. Несомненно, он понес серьезные потери в вооружении, но вместе с тем значительная его часть (особенно в сухопутной армии) была сильно устаревшей. Теперь же потери быстро восполняли более современные образцы советского производства. К примеру, уже через несколько месяцев «Вампиры» стали сниматься с вооружения и передаваться дружественным арабским режимам, а их место в строю заняли более опасные МиГи.

Глава 4. МОДЕРНИЗАЦИЯ

Через несколько недель после окончания Синайского конфликта под давлением ООН, а также СССР и США (невиданное дело в годы «холодной войны») Израиль был вынужден начать отвод своих войск с захваченных территорий на Синайском полуострове. Им на смену пришли войска ООН.

Так как израильские военные и политики были недовольны результатами войны, то они сразу же развернули подготовку к следующей. Прежде всего, впервые в военной доктрине стала рассматриваться возможность превентивного удара по арабским ВВС на аэродромах. По всей видимости, эта мысль была доказана событиями 1956 года, когда из-за постоянных бомбардировок аэродромов базирования англо-французской авиацией египетские ВВС перестали оказывать противодействие в воздухе. Поэтому был разработан план по уничтожению арабских ВВС. В первую очередь было решено вести регулярную разведывательную деятельность, направленную на раскрытие структуры ВВС арабских стран, а также определение мест их базирования.

Сведение к нулю в стратегическом плане победы Израйля в войне 1956 года добавило популярности президенту Насеру в арабском мире. Сразу после окончания войны СССР произвел поставки вооружения взамен потерянного. Большое количество советников стало прибывать в Египет не только из СССР, но и из других стран Восточного блока. Несколько сотен египетских пилотов отправились на обучение.

ВВС Израйля тоже начали модернизацию, постепенно выводя из боевого состава поршневые самолеты. «Мустанги» понесли значительные потери в Суэцкой войне, и 105-я эскадрилья, сдав их, была сразу же расформирована. Зато 116-ю эскадрилью, благодаря этому, полностью укомплектовали самолетами. Она числилась ре-

зервной до 1958 года, а когда «Мустанги» списали окончательно, эскадрилью тоже расформировали.

В конце 1956 года были списаны поршневого «Энсоны» и «Консулы», а 114-я эскадрилья перестала существовать на целых десять лет.

В 1958 году покинули службу заслуженные ветераны трех войн — Б-17 из 69-й эскадрильи, а сама она на многие годы тоже исчезла из состава ВВС Израиля.

Потенциал истребительной авиации резко возрос после того, как 109-я эскадрилья освоила в 1957 году 37 «Мистэров» IVA. Вместе с оставшимися истребителями 101-й эскадрильи эти самолеты стали основой истребительных сил в течение нескольких последующих лет.

Самолеты MD-450 «Ураган» продолжали нести службу в 113-й эскадрильи. Следующая партия в количестве 22 таких машин поступила на вооружение 102-й эскадрильи («Летающие тигры»).

Недолго оставались в строю последние израильские ударные «Москито». Так как большую часть этих самолетов списали еще до начала боев, израильтяне заблаговременно начали искать адекватную замену. Летом 1956 года капитан Бенджамин Пелед получил возможность испытать предсерийный (!) «Вотур»-N. Отчет капитана был очень благожелательным, и правительство Израиля решило купить 10 «Вотуров», несмотря на приличную стоимость машин — 743 тысячи долларов (что, кстати, равно в два раза больше цены «Мистэра»).

Конечно, этот самолет не слишком подходил для маневренного воздушного боя, зато обладал значительной дальностью полета. Кроме того, на его базе французы предлагали целый спектр боевых машин — истребитель-бомбардировщик, разведчик, перехватчик, оснащенный радаром, и еще двухместный бомбардировщик.

Чем ближе было начало Суэцкой войны, тем щедрее израильское правительство отпускало средства на оборону. Так, уже в августе 1956 года заказ Израиля увеличился до 28 машин — 17 истребителей-бомбардировщиков «Вотур»-2A, 7 ночных перехватчиков «Вотур»-2N и 4 бомбардировщика «Вотур»-2B (в Израиле переоборудованные в разведчики и получившие обозначение «Вотур»-2BR).

В начале 1957 года последние «Москито» 110-й эскадрильи вывели из эксплуатации, а ее личный состав стал готовиться к полетам на «Вотурах». Первый «Вотур»-2А появился в Израиле 1 августа 1957 года, второй — 12 августа. Поставки самолетов шли не слишком быстро и закончились только в 1958 году.

Первый «Вотур»-2В был получен 30 июня 1958 года, а уже 26 июля получил повреждения при аварийной посадке. Пилот Йехуа Цидон и штурман Элиахи Брош не пострадали (кстати, именно они в 1956 году сбили египетский Ил-14 над Средиземным морем).

Потенциал нового самолета израильтяне продемонстрировали при перегонке двух следующих машин «Вотур»-2В в Израиль. Одну из них вел майор Сомех (восвавший на «Москито» в 1956 году), а другую — Зеев Тавор, совершивший 70 разведывательных полетов над вражеской территорией на «Москито» PR-16 и разведывательном «Метеоре» T-7.

Тавор вспоминал: «Дозаправившись в Истре, мы вылетели в Израиль. Летели через Грецию. Над Грецией нас попыталась перехватить пара F-86, заметив их, я доложил Сомеху... Мы добавили оборотов, стали забираться повыше, и они [F-86] отстали».

Перехватчики «Вотур»-2N предназначались для 119-й эскадрильи ночников, перед войной 1956 года получившей только 3 «Метеора» NF-13 (из 6 заказанных). Три оставшихся попали под британское эмбарго. (И это несмотря на то, что обе страны восвали против общего врага!) В конечном итоге, «Метеоры» все-таки попали в Израиль, но это произошло даже позже, чем прибыли первые «Вотуры»-2N — в апреле 1958 года.

21 июля 1959 года произошла первая катастрофа с израильским «Вотуром». Капитан Хицки вел четверку истребителей-бомбардировщиков на полигон в Негеве (для выполнения упражнения по наземной цели). Идя на очень низкой высоте, ведущий столкнулся с самолетом лейтенанта Гидеона Магена. Обе машины рухнули на землю, но Магену удалось катапультироваться и спастись, вопреки тому, что минимальная высота спасения для катапультированного кресла фирмы «Матра» была 250 мет-

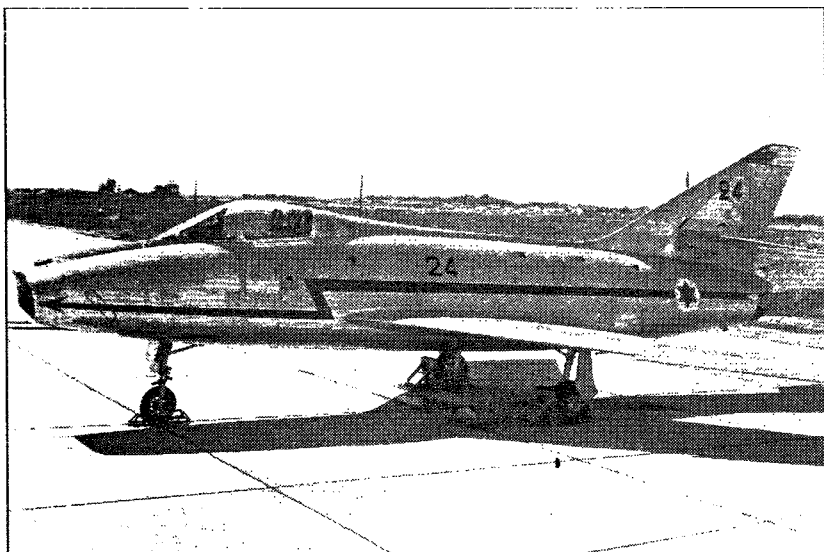
ров. За пилотом прибыл Пайпер «Супер Кэб». В тот же день лейтенант поднял в воздух другой «Вотур»!

Многие летчики-истребители, волею судеб оказавшиеся в 110-й эскадрилье, пытались превратить тяжелый двухмоторный самолет в полноценный истребитель. Нередко устраивались учебные воздушные бои с «Мистэрами» и «Супер Мистэрами», причем опытные пилоты иногда выходили победителями в схватках с одномоторными машинами, выжимая из тяжелых самолетов даже больше, чем то, на что они были способны. Но для «Вотуров», рассчитанных на перегрузку 5 g, это не проходило бесследно — ресурс планеров резко падал из-за таких процедур, и уже через три-четыре года самолеты пришлось ставить на капитальный ремонт, длившийся по шесть месяцев для каждого экземпляра.

В 1958 году Израиль сделал заказ на сверхзвуковой «Супер Мистэр» В.2. Прибытие 18 новых истребителей позволило возродить 105-ю эскадрилью, которая, имея самые совершенные в Израиле истребители, стала теперь основой ПВО страны. Впоследствии, в 1963 году, еще 18 таких самолетов были получены из состава ВВС Франции. Более того, в рамках франко-израильского военного сотрудничества в Израиле осуществлялся ремонт французских «Супер Мистэров», которые, хотя и неофициально, но широко эксплуатировались израильскими пилотами.

В ноябре 1956 года на вооружение сформированного вертолетного звена при 103-й транспортной эскадрилье стали поступать первые вертолеты. Основной задачей звена являлось освоение и оценка нового типа летательных аппаратов. Первоначально закупили три вертолета — один Хиллер-360 и два Сикорский S-55. Они использовались для патрулирования побережья страны, а также для перевозок. Однако маломощные двигатели были малопригодны для использования в жарком климате Израиля.

Несколько лучше показал себя пятиместный французский многоцелевой вертолет SE-3130 «Алуэтт»-II, полученный в июле 1957 года. Разработанный для войны во французских североафриканских колониях, этот винтокрыл более подходил для использования ВВС Израиля.



«Супер Мистэр» В.2, полученный в 1959 году

по американские конструкторы не сидели сложа руки и предложили свои новые аппараты — Сикорский S-58B.

1 января 1958 года из вертолетного звена сформировали 112-ю вертолетную эскадрилью, а уже в феврале поступили первые из 7 купленных в США мощных вертолетов S-58B, которые могли перевозить 18 человек или 1 тонну грузов на расстояние 320 километров.

В 1961 году на вооружение поступили три дополнительных «Алуэтт»-II, их продала военной авиации израильская авиакомпания «Аркиа Эйрлайнс», однако два вертолета списали уже через год.

В декабре 1962 года из состава западногерманских ВВС началось поступление 24 вертолетов Сикорский H-34G. По этой причине в 1963 году оба S-55 списали, а в 1965 году два сохранившихся «Алуэтт»-2 передали Летной школе вертолетчиков.

Конфликт 1956 года показал важность транспортного компонента ВВС, поэтому значительное внимание в Израиле уделяли развитию транспортной авиации. В 1960-ые годы ее основу составляли C-47. Поврежденные и отслужившие свое самолеты постепенно заменялись

более современными машинами из гражданских источников и непосредственно из состава ВВС Франции. Вследствие этих процессов количество «Дакот» в составе ВВС не только не снизилось, а наоборот возросло.

Однако единственным типом тяжелого транспортного самолета оставался Норд «Норатлас». Только он на тот момент мог обеспечить перевозку крупногабаритных грузов для израильской армии. Имевшиеся Норд «Норатласы» 103-й эскадрильи были дополнены новыми машинами и их число доведено до 10. В 1962 году прибыли еще 20 самолетов, включая 6 машин, переданных правительством ФРГ: С-47 «Дакота», которые до этого момента оставались в составе 103-й эскадрильи, передали двум новым подразделениям.

Основная часть «Дакот» досталась только что сформированной 122-й эскадрилье, еще 4 С-47 попали в недавно сформированную 120-ю эскадрилью. Через пару лет, в феврале 1964 года, 120-я эскадрилья получила 5 самолетов Боинг 377М «Стратокруизер», купленных у авиакомпании «Пан Америкэн». Боинги были переделаны компанией IAI в военно-транспортные KC-97, а в дальнейшем некоторые из них еще и в самолеты-заправщики.

В 1960 году была расформирована 115-я разведывательная эскадрилья, внесшая большой вклад в подготовку войны 1956 года. Роль дальних разведчиков вместо древних «Москито» уже выполняли самолеты «Вотур»-2ВR из 110-й эскадрильи, да и фоторазведчики «Метеор» Т-7 не могли считаться современными, их передали в другое подразделение. После четырехлетнего бездействия в 1964 году эскадрилья получила MD-450 «Ураган» из состава ВВС Франции, на которых она воевала в следующей войне.

В конце 50-х годов фирма «Бедек» достигла договоренности о лицензионном производстве учебно-тренировочных Фуга СМ.170 «Мажистер». Большинство самолетов должны были собираться в Израиле из израильских комплектующих. Сборка «Мажистеров» началась в 1962 году, причем эти машины отличались большим количеством внесенных в конструкцию изменений. В частности, было значительно усилено крыло, что позволило применять разнообразное вооружение. «Мажистеры» поступа-

ли в Летную школу и в сформированную на ее основе в 1961 году 121-ю эскадрилью резерва. Эта эскадрилья, укомплектованная курсантами и инструкторами Летной школы, а также резервистами, приняла участие в боях 1967 года.

В то же время значительное внимание стало уделяться подготовке пилотов. В Израиле существовал весьма строгий отбор, примерно 90% поступающих в Летное училище не проходили психологические тесты. Это позволило в будущем иметь самых квалифицированных пилотов в мире, однако отрицательно сказывалось на их количестве.

Еврейский юноша (в обязательном порядке имевший среднее образование) после сдачи сложнейших тестов проходил двадцатимесячные курсы, которые помогали выяснить: подходит ли он для службы в ВВС. На этом этапе, кроме 10 часов полетов на Пайпер «Кэбе», курсанты изучали математику, физику, метеорологию, электронику и другие специальные дисциплины. Причем занятия в аудитории чередовались с общеевойсковой подготовкой, зачастую на каком-нибудь «горячем» участке границы.

Следующей частью обучения являлся основной летный курс. В конце 50-х годов курсант начинал летать на PT-17, продолжал на T-6 «Харвард», а заканчивал (в зависимости от специализации) на «Мустанге» или реактивном «Метеоре». В начале 60-х годов с принятием на вооружение реактивных учебно-тренировочных самолетов СМ.170 «Мажистер» открылись новые возможности для качественной подготовки пилотов реактивных самолетов. Причем на всех этапах обучения пилотам реактивных машин уделялось главное внимание.

Новое поколение реактивных самолетов требовало также подготовки большого числа квалифицированных техников для обслуживания как самих самолетов, так и радиоэлектронного оборудования. Поэтому в обязательном порядке все инженеры и технический персонал гражданской авиакомпании «Эл Ал» проходили переподготовку для обслуживания военных самолетов.

В июле 1958 года новым командующим ВВС стал Эзер Вейцман. Этот бригадный генерал приложил много уси-

лий для поддержания боеготовности ВВС. В годы «Войны за Независимость» он служил в первой истребительной эскадрилье и, хотя не имел воздушных побед, обладал значительным авторитетом среди личного состава не только ВВС, но и армии. После войны он занимал ряд командных должностей, а затем был заместителем командующего ВВС. Его стратегию ярко характеризует любимая фраза: «Лучшая израильская оборона — в небе над Каиром». Еще больше внимания стало уделяться подготовке превентивного удара по ВВС арабских стран.

Арабские ВВС в то время тоже возросли как качественно, так и количественно. Иордания, Ливан и Ирак получили из Великобритании истребители-бомбардировщики Хоукер «Хантер», а Египет — сотню МиГ-15, десятки МиГ-17 и бомбардировщиков Ил-28. Кроме советской помощи, в Египте продолжала работать группа немецких ученых и техников. Основные усилия разработчики обратили на легкий сверхзвуковой истребитель НА-300, проводились работы по улучшению качества управляемых ракет.

В 1958 году французы облетали новый истребитель «Мираж» III. Установленное на нем вооружение и оборудование считалось самым прогрессивным в то время. Кроме завоевания превосходства в воздухе, самолет мог использоваться для поддержки наземных войск. Уже в 1959 году, во время посещения Франции Эзером Вейцманом, шеф-пилот испытатель израильских ВВС Дэнни Шаниро облетал этот французский истребитель. Помимо всего прочего, пилот достиг скорости 2 М. В то время Шапиро стал всего двенадцатым пилотом, достигшим такой скорости на этом типе истребителя. Командование ВВС было поражено характеристиками самолета и сразу же разместило на французских предприятиях первоначальный заказ на 24 таких машины.

Одноместные истребители-перехватчики «Мираж» ПСJ (Jewish — еврейский) поступили на вооружение 101-й эскадрильи 7 апреля 1962 года, когда в Израиль вернулись первые обученные пилоты. «Мистэры» IVA, состоявшие на вооружении эскадрильи, после получения «Миражей» достались воссозданной 116-й эскадрилье, которая на них участвовала в будущей войне.

Вторым подразделением, вооруженным «Миражами» стала 117-я эскадрилья. Отвоевав кампанию 1956 года на «Метеорах», эскадрилья сохранила на вооружении всю гамму этих машин (модификации F-8, FR-9, T-7) и дополнительно получила в 1957 году закупленные в Бельгии «Метеоры» T-8. В том же году ее статус был понижен до учебно-боевой. Но с получением 20 «Миражей» ШСJ, 4 разведчиков «Мираж» ШСJ(R) и двух 2-местных учебно-боевых самолетов «Мираж» ШВJ эскадрилья вновь стала одним из элитных подразделений.

Одиннадцать «Метеоров» 117-й эскадрильи попали в новую 107-ю эскадрилью, где служили в качестве учебно-боевых машин до 1964 года, а после были заменены на «Ураганы» (скорее всего, полученные от французов).

Третьей эскадрильей, оснащенной «Миражами», стала уже упоминавшаяся 119-я эскадрилья ночных перехватчиков. Оснащенный радаром «Вотур»-2N не слишком хорошо проявил себя в качестве перехватчика (об этом ниже), и самолеты со снятыми радарными и установленным балластом были сданы в 110-ю эскадрилью в качестве истребителей-бомбардировщиков. «Метеоры» NF-13, еще более устаревшие, тоже сняли с «должности» перехватчиков, но их дальнейшая судьба неясна.

Таким образом, всего к 1967 году количество самолетов «Мираж» III всех модификаций в ВВС Израиля составляло 72 единицы, в том числе 4 разведчика и три учебные машины.

В апреле 1966 года для воссозданной 114-й эскадрильи в Израиль прибыл из Франции первый вертолет SA.321K «Супер Фрелон». Несмотря на то что перед войной эскадрилья успела получить только 4 таких машины, участие в операциях она принимала самое активное. Появление этих аппаратов открыло новые возможности перед израильскими вооруженными силами. Так, один вертолет мог вместить 30 десантников или «джип». Экипажи крупных вертолетов непрерывно тренировались в аэромобильных операциях. Была разработана специальная тактика ухода вертолетов от вражеских истребителей.

Первоначальное обучение вертолетчиков осуществлялось в Летной школе вертолетчиков, созданной в 1965 году, на 12 вертолетах Белл-47 и паре «Алуэтт» II, пере-

данных из 112-й эскадрильи. Налет их был значительно выше, чем даже пилотов-истребителей.

В 1965 году возникло еще одно подразделение израильских ВВС — 135-я эскадрилья, вооруженная западногерманскими Do-27Q и Do-27A. Основная задача этого подразделения заключалась в наблюдении, связи и транспортных операциях.

В 60-е годы значительно модернизировался парк легких самолетов. Старые машины постепенно выводились из состава 100-й эскадрильи и заменялись на более современные Найпер «Супер Кэб», полученные в большом количестве, а также на самолеты Цессна-185.

Годы после Синайского конфликта были достаточно мирными для населения Израиля. Войска ООН, размещенные на Синайском полуострове, служили неким буфером на границе Израиля с Египтом. Поэтому наземные сражения продолжались только на границах с Иорданией, Сирией и Ливаном.

Однако если на земле ситуация была благоприятной, то в воздухе противостояние продолжалось.

Так, 19 октября 1958 года пара израильских «Мистэров» безуспешно пыталась перехватить иорданскую пассажирскую «Дакоту» над Негевом. Через два месяца, ночью 14 декабря несколько израильских поселений были разбужены яркими вспышками фотографических авиационных бомб (ФОТАБ). Египетский разведчик ушел безнаказанно.

20 декабря 1958 года пара египетских МиГ-17, вторгнувшаяся в воздушное пространство Израиля, была перехвачена четверкой «Мистэров». Один МиГ-17 был сбит героем Синайской кампании — Яковом Нево. Однако подобная удача не всегда сопутствовала еврейским пилотам — 27 апреля 1959 года пара «Мистэров» не смогла помешать визиту тройки египетских МиГ-17.

Противником израильских летчиков в этот период выступали не только арабские пилоты. 22 июля 1959 года капитан Тавор и лейтенант Кимчи на разведчике (!) «Вотур»-2BR были посланы на перехват неизвестного высотного самолета. Столь страшный выбор «перехватчика» объясняется просто — в тот момент это был самый высотный самолет израильских ВВС, но даже достигнув от-

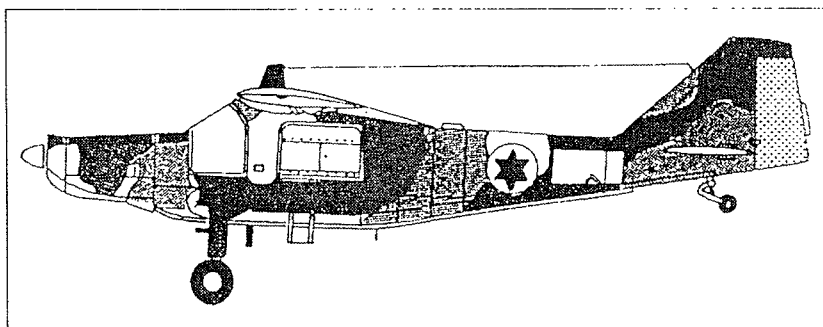


Схема самолета DO-27

метки более 16 километров экипаж ничего не добился, да и вряд ли можно было всерьез ожидать результата, посылая на такое задание самолет-разведчик.

Гораздо позже израильтяне выяснили, что нарушителем спокойствия был сверхсекретный американский самолет-разведчик U-2, совершавший облет территории Израиля. Более всего ЦРУ интересовал, конечно, ядерный центр «Димона». ПВО страны зарегистрировала еще несколько таких «визитов», однако противопоставить им было нечего. Интересный факт: в этих полетах активное участие принимал печально знаменитый Фрэнсис Пауэрс, сбитый через пару лет под Свердловском.

Очередную безуспешную попытку перехвата американского U-2 израильтяне совершили в ноябре 1959 года. Тогда по тревоге с авиабазы Хацор взлетел пилот 105-й эскадрильи майор Алон на истребителе «Супер Мистэр». Так как радиолокационные станции не смогли достаточно точно определить тип нарушителя воздушного пространства, пилот вышел на предельный потолок своей машины. К своему удивлению, он смог только увидеть мирно проплывающий черный силуэт вражеского самолета вдали. Американский U-2 снова безнаказанно ушел.

Впрочем, наравне с суперсовременными разведчиками, израильские истребители в тот период перехватывали и настоящий антиквариат. Так, 19 ноября 1959 года пара «Мистэров» посадила в Хайфе ливанский пассажирский биплан выпуска 30-х годов «Дрэгон Ранид». Примерно за полгода до этого «Мистэры» из 109-й эскад-

рильи уже сажали в Хайфе ливанский же транспортник SM-79MB, а также ООНовскую «Дакоту».

В феврале 1960 года египетский президент Насер отдал приказ 4-й бронетанковой дивизии выдвинуться на Синайский полуостров. Эта новость весьма встревожила израильское командование. 23 февраля в разведывательный полет над Синаем отправился разведчик «Вотур»-2BR (пилот — капитан Юсеф Сариг и штурман-капитан Ачикар Яал). Самолет-разведчик находился под прикрытием «Вотура»-2А майора Якова Агаси. На высоте 12000 метров пара прошла вдоль Суэцкого канала с юга на север, отсняв авиабазы Кабрит и Абу-Суэйр, а также казармы 4-й бронетанковой дивизии. Четверка египетских МиГ-17 попыталась перехватить израильтян, однако те лишь набрали высоту 15 километров. МиГи все-таки открыли неприцельный огонь по разведчику с очень большой дистанции, но успеха не достигли. Фотографии зафиксировали отсутствие 4-й дивизии в своих казармах, и на следующий день еще один разведчик ушел на ее поиск.

14 февраля 1960 года арабские МиГ-17 сошлись в бою с израильскими «Мистэрами» над сирийской границей. Сирийцы заявили, что их пилоты вогнали в землю один «Мистэр», что, впрочем, опровергли израильтяне.

Стычки израильских самолетов с арабскими истребителями, о которых сообщалось до этого, либо заканчивались безрезультатно, либо командование ВВС Израиля не засчитывало эти победы. Так, капитан Агарон претендовал на один сбитый самолет противника в бою 25 мая 1960 года над Негевом, однако победа не была засчитана. И это правильно -- поврежденный МиГ-17 вернулся на свою базу.

Через три месяца, 19 августа 1960 года, «Супер Мистэры» и МиГ-17 снова сошлись в безрезультатном бою.

«Супер Мистэры» одержали свою первую победу 28 апреля 1961 года, когда в приграничной полосе встретились два МиГ-17 ВВС Египта и столько же еврейских истребителей. Один из египетских пилотов допустил ошибку в пилотировании и, не справившись с управлением на малой высоте, был вынужден катапультироваться и попал в плен.

В это время воздушная мощь Египта значительно возросла. Пилоты обрели боевой опыт в начавшейся гражданской войне в Йемене. Основную опасность для Израиля представляли 30 бомбардировщиков Ту-16 и 40 Ил-28, которые могли сбросить на Израиль 350 тонн бомб всего за один полет. ВВС Ирака тоже располагали несомненно такими самолетами, в то время как Сирия имела несколько Ил-28.

27 сентября 1961 года египетская бомбардировочная авиация преподнесла израильским ВВС большой, неприятный и хорошо подготовленный сюрприз. Ночью несколько египетских Ил-28 (вероятно, 3—4 самолета), взлетев с сирийских аэродромов, на малой высоте, одновременно в разных местах вторглись в воздушное пространство Израиля на севере и, пройдя всю страну, проследовали в Египет, попутно отсняв наиболее интересные стратегические объекты израильтян с помощью фотографических авиационных бомб.

Одновременные скоординированные действия нескольких разведчиков буквально «поставили на уши» систему ПВО Израиля. Экипаж поднятого на перехват «Вотур»-2N метался над Израилем, получая противоречивые данные наведения. Визуально заметив вспышки ФОТАБ над аэропортом Лод, лейтенант бен-Зион Бени Зохар направил самолет к Лоду. Офицер наведения тут же потребовал повернуть на юг, где Ил-28 только что отснял ядерный центр Димона. После этого экипажу сообщили координаты уходящего в сторону сектора Газа разведчика, и оператор лейтенант Рамати обнаружил противника при помощи радиолокационной станции (РЛС).

Пилот пытался прицелиться с помощью радара, но так и не получив звукового сигнала, свидетельствующего об успешном прицеливании, выпустил длинную очередь в темноту ночи. Снаряды «ушли в молоко», а молодой летчик, выполнявший свой первый реальный перехват, запаниковал — лейтенанту показалось, что противник открыл ответный огонь и поразил его самолет. Наземный оператор приказал немедленно вернуться на базу.

После этого случая экипажи ночных перехватчиков стали уделять намного больше времени прицеливанию с помощью РЛС, а также воздушной стрельбе.

Узнав на собственном опыте трудности борьбы с ночными фоторазведчиками, израильские ВВС взяли на вооружение аналогичную тактику. Вскоре «Вотур»-2BR 110-й эскадрильи, пилотируемый майором Агаси совместно со штурманом лейтенантом Бар-Ниром, совершил ночной разведывательный полет над египетскими авиабазами Абу-Суэйр, Инчас, Кабрит и Бир-Гифгафа.

23 января 1962 года аналогичный ночной вылет совершили капитан Рубен Харель и капитан Юсеф Сариг, занявший штурманское место. Летя на предельно малой высоте, экипаж достигал района цели, быстро «выскакивал» на высоту более 1300 метров, производил фото съемку и вновь снижался. Летчики отсняли Каир-Уэст, Инчас, Абу-Суэйр и Мансуру.

1 марта 1962 года капитаны Овед Эрез и Моше Саар совершали тренировочный полет над Негевом на пехотном разведчике «Вотур»-2BR. Наземный оператор передал им приказ перехватить самолет-нарушитель. Вскоре летчики обнаружили и опознали египетский пассажирский Веккерс «Вискаунт», летевший по маршруту Каир - Амман и время от времени «срезавший кусочек» над Негевом.

Незадолго до рассвета 17 марта 1962 года первый боевой вылет совершила тройка самолетов «Вотур»-2А из 110-й эскадрильи. Целью израильцев была сирийская артиллерия, обстреливавшая кибуц Эйн-Гев. Капитан Рубен Харель сбросил осветительные бомбы, а подполковник Менахем Бэр и капитан Йонатан Шачар атаковали позиции противника 250-кг бомбами, впрочем, по признанию самих израильцев, безрезультатно. По крайней мере известен факт, что когда в атаку на сирийские позиции в Нокие поднялись солдаты бригады «Голани», они встретили серьезное сопротивление и понесли тяжелые потери. Раненых эвакуировали в тыл на вертолетах S-58.

20 марта 1962 года сирийский Ил-28 провел успешный ночной разведывательный полет над Израилем, и дежурный «Вотур»-2N вновь не смог помешать противнику. Это стало последней каплей, переполнившей чашу терпения командования. Как только в Израиль прибыли первые истребители «Мираж» III, с «Вотуров»-2N демон-

тировали радары DRAC-25A, а сами они стали истребителями-бомбардировщиками.

На следующий день, 21 марта, пара «Супер Мистэров» ввязалась в воздушный бой с четверкой сирийских МиГ-17. Во время этого малоуспешного для израильтян сражения, один из сирийских пилотов сумел «нашпиговать» свинцом «Супер Мистэр», но израильский пилот смог вернуться на базу.

26 мая 1963 года «Мираж» III произвел первый разведывательный полет над Египтом. Интересно то, что это был не разведчик «Мираж» III RJ (пара таких машин поступила только в 1964 году), а стандартный истребитель, но с замененным носом. Это очень интересный момент в истории применения израильских «Миражей»: для них были созданы 6 видов носовых обтекателей с различной фотоаппаратурой. Эти обтекатели легко устанавливались на любом «Мираже» вместо отсека и обтекателя РЛС «Сирано», превращая истребитель в фоторазведчик.

19 июля 1963 израильские «Миражи» произвели первый боевой перехват. Вопреки ожиданию, нарушившие в этот день израильское воздушное пространство самолеты были не арабскими, а американскими, и один из них — разведчик В-57 — удалось посадить в аэропорту Лод.

В конце июля 1963 года первый раз в бой вступили египетские сверхзвуковые МиГ-17, которые перехватили над Синаем четверку израильских истребителей. Впрочем, ни одна из сторон успеха в этом бою не добилась.

В августе 1963 года экипаж в составе Одея Эреза и Йонотана Шачара на разведывательном «Вотур»-2BR отправился на поиски строящейся сирийской авиабазы Т-4. Двигаясь по весьма приблизительной карте Ближнего Востока, экипаж смог найти объект. Отсутствие у противника зенитных ракетных комплексов (ЗРК) позволяло разведчику без особого риска действовать на большой высоте, что усложняло перехват сирийским истребителям. Через несколько дней, 7 августа, майор Овадия Пачман и все тот же Овед Эрез, попытались провести аналогичный разведывательный полет над Синаем, однако

взлетевшая на перехват с Эль-Ариша пара египетских МиГ-19 сорвала операцию.

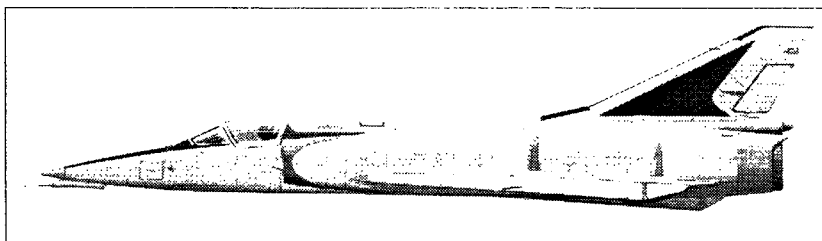
22 августа 1963 года пара израильских «Миражей» (из состава 101-й эскадрильи) была послана на перехват четверки сирийских МиГ-17 в районе Галилейского озера. Руководимые наземным оператором, капитаны Эзра Дотан и Меир Ливне на малой высоте достигли противника и поразили каждый по одному МиФу. Несмотря на полученные повреждения, оба самолета противника благополучно вернулись на базу.

11 ноября 1963 года Рэн Ронен под прикрытием Амоса Амира (оба — на «Миражах») провел разведывательный полет на малой высоте над Синайском полуостровом и дельтой Нила, сфотографировав позиции зенитных ракет. При возвращении на Хацор двигатель самолета Ронена отказал, и летчик совершил храбрый поступок — выбрав подходящее поле, направил «Мираж» на вынужденную посадку. На посадочной глиссаде пилот катапультировался (очень рискованно, учитывая качество катапультирных кресел тех времен), а неуправляемый самолет, продолжив снижение, сел на брюхо.

Спустившись на землю, пилот вернулся к «Миражу», выключил оборудование и достал кассету с фотоленкой. Конечно, такая посадка сказалась на состоянии истребителя — капремонт продолжался два года. Но впоследствии самолет летал, воевал и был сбит противником. Главным же успехом было то, что в результате действий пилота инженерам достался «еще тепленький», отказавший, но абсолютно целый двигатель. Это позволило ускорить устранение дефектов весьма сырого двигателя «Атар»-9Б.

Здесь самое время коснуться летно-технических характеристик самолета «Мираж» III. Теоретически, для своего времени он был выдающейся машиной — мощной и хорошо сбалансированной. Отличная маневренность, сверхзвук, наличие полноценной бортовой РЛС и ракеты R-530, а также двух 30-мм пушек Дефа делало его опасным соперником арабских МиГ-21.

Первые модификации МиГ-21 обладали хорошими летными данными, но малая дальность полета, примитивное бортовое оборудование и вооружение, состояв-



Дассо-Бреге «Мираж» III

шее всего из двух практически бесполезных ракет с тепловым наведением, ограничивали потенциал самолета. Пилот МиГа мог сбить своего противника лишь в идеальных условиях по дальности и ракурсу пуска ракет, причем противник не должен был маневрировать и уклоняться от запущенной ракеты.

Казалось бы, «Мираж» был много лучше. Однако жизнь внесла коррективы — кроме «детских болезней» двигателя, кстати стоивших Израилю четырех самолетов, вскоре стали очевидными и другие недостатки. Французская ракета R-530 с полуактивным радиолокационным наведением оказалась столь же бесполезной, как и советские тепловые Р-3С. Пилот «Миража» должен был подсвечивать цель узким лучом РЛС вплоть до попадания ракеты в цель, что ограничивало его собственный маневр и подставляло под удар противника. Попытка сманеврировать приводила к срыву наведения. Вражеский самолет, чтобы быть сбитым, тоже должен был лететь без «выкрутасов».

Все это усугублялось очень низкой надежностью самой РЛС «Сирано», и в подавляющем большинстве вылетов ее возили в качестве бесполезного груза, а впоследствии и вовсе заменяли балластом. Главным преимуществом «Миража» над МиГ-21 была большая дальность полета и наличие встроенных пушек, которые стали основным оружием израильских пилотов. Хотя и тут не обошлось без проблем — плохая работа прицела CSF-95 приводила к большому рассеиванию снарядов.

В начале 1964 года на учебном Як-11 в Израиль дезертировал египтянин Махмуд Хилми. Трудно назвать истинные причины это шага, хотя израильская пресса раз-

дула пропагандистскую компанию, объясняя все политическими мотивами. Впрочем, ясно и то, что египетский летчик любил красивую жизнь. Получив от израильтян приличное вознаграждение за угон самолета и новые документы, он отправился в Аргентину, где его быстро нашла египетская разведка и похитила. Приговор трибунала дезертиру был суров.

13 ноября 1964 года «Миражи» впервые испробовали в качестве ударных самолетов. Их целью стала сирийская артиллерия на Голанских высотах. Но, несмотря на хорошие результаты, применять таким образом новейшие истребители завоевания господства в воздухе было нецелесообразно.

На следующий день, 14 ноября, произошел первый бой двух новейших истребителей — над Голанскими высотами сошлась пара израильских «Миражей» и несколько сирийских МиГ-21. Благодаря наведению с земли, капитану Амосу Амиру и лейтенанту Йохану Рихтеру удалось занять позицию позади МиГов. Амир произвел пуск R-530, но ракета, что называется, «пошла своим путем». Амир запустил по противнику «Шафрир-1», лишь недавно принятую на вооружение управляемую ракету ближнего боя израильского производства. Однако она тоже не пожелала наводиться на сирийский истребитель и упала на землю. Тогда ведущий сблизился до 400 метров и продырявил истребитель противника из пушки, но и это не помогло — везучий МиГ отделался повреждениями и вернулся на базу.

3 марта 1965 года «Миражи» 119-й эскадрильи атаковали египетские МиГ-17. Пуск ракеты снова оказался неудачным, что позволило египтянам уйти от опасного противника без потерь.

Исход поединков в воздухе всегда зависел не только от боевой техники и удачи, но и от опыта противников. Например, в 1965 году над Синаем произошел воздушный бой между шестью «Миражами» и парой стареньких МиГ-15, перелетавших с Кабрита в Эль-Ариш. Шестнадцать минут новейшие истребители непрерывно атаковали уворачивающихся египтян, так и не поразив ни одной вражеской машины.

В этом же году израильтяне получили неплохие трофеи: пара сирийских МиГ-17 потеряла ориентацию и села на израильском полевом аэродроме. По некоторым сообщениям, приземлиться именно на израильской территории помогли «заблудшим» команды с земли на чистейшем арабском языке — израильские радиотехнические части всегда уделяли большое внимание радиоперехвату и были укомплектованы евреями — выходцами из арабских стран. Конечно, в тот момент МиГ-17 уже считался далеко не новейшим самолетом, но он в большом количестве состоял на вооружении арабских ВВС. Поэтому близкое знакомство с техникой противника было весьма полезно для израильтян.

В 1966 году командующим ВВС Израиля стал Мордехай Ход, сменив на этом посту Эзера Вейцмана. Пилот-истребитель в войне 1948 года, он командовал единственной эскадрилей «Ураганов» в войне 1956 года и был заместителем Вейцмана в начале 60-х годов.

14 июля 1966 года, во время штурмовки позиций сирийской артиллерии четырьмя «Мистэрами», их перехватила четверка МиГ-21 и повредила один самолет. На выручку «Мистэрам» пришли «Миражи» из 101-й эскадрильи, и над озером Кинерет разыгрался воздушный бой, в ходе которого Йорам Агмон сбил один МиГ — это была первая победа пилотов израильских «Миражей».

Через месяц, 15 августа 1966 года, еще один пилот «Миража» Ш — Иехуда Корен — сбил МиГ-21, пытавшийся атаковать израильский патрульный катер на Галилейском озере.

С момента появления новейших советских истребителей МиГ-21 на вооружении ВВС арабских стран, как Моссад, так и военная разведка Израиля поставили перед собой задачу: во что бы то ни стало заполучить такой самолет. Это была нормальная практика израильских вооруженных сил. Еще Дан Толковский любил повторять: «Основной принцип ведения войны: чтобы победить, нужно знать оружие, которым воюет противник».

Кстати, добываемая израильскими спецслужбами информация была важна не только для непосредственной обороны страны — она являлась также важным «козырем» в товарообмене с США, которые были согласны по-

ставлять новейшее оружие в обмен на подобного рода данные.

Рассматривалось множество вариантов: от похищения самолета прямо в аэропорту до внедрения своего человека на одну из авиабаз. После некоторого раздумья все эти варианты отвергли, остался лишь один — склонить арабского пилота к сотрудничеству. Ясно было также и то, что пилот должен был быть немусульманином. После тщательного отбора (а стоит сказать, что на каждого арабского пилота в Израиле имелось особое досье) была отобрана кандидатура пилота иракских ВВС Муфнира Редфы. Кроме всего прочего, он не одобрял политику своей страны по отношению к курдам.

Его вербовкой занялась агент Моссада — красивая американка, которая смогла его завербовать.

Операция была назначена на 16 августа 1966 года. По иронии судьбы, заправить дополнительным горючим подвесные баки ему удалось благодаря трениям, существовавшим между советскими советниками и иракским обслуживающим персоналом. Дело в том, что для такого рода действий была необходима подпись советского офицера, но в это время он как раз завтракал, а техники были только рады выполнить указание «своего» — арабского офицера.

После взлета Редфа пошел по согласованному маршруту к иорданской границе. Это был самый рискованный участок, так как иракцы приложили бы все усилия, чтобы новейший самолет не попал в руки противника. Но все прошло благополучно, на подлете к Израилю МиГ встретил эскорт его нынешних союзников.

Советское руководство, как только узнало о происшедшем инциденте, заявило протест Израилю. Было предложено вернуть самолет, в противном случае — тут следовали угрозы. Чтобы «не дразнить тигра», израильтяне не разрешили никаким иностранным (даже американским) специалистам осматривать свой «трофей».

Иракцам этот случай тоже «вышел боком»: на несколько месяцев СССР приостановил им поставки новейшей авиатехники.

Стоит также отметить, что семья Муфнира была благовременно вывезена из Ирака (это было одним из

условий дезертирства), а сам он получил обещанную награду и ничем не примечательную работу. Его сегодняшнее имя (впрочем, как и имя агента-американки) знают лишь очень немногие высшие чины Моссада.

Изучение характеристик МиГ-21Ф-13 позволило израильским летчикам выработать грамотную тактику и успешно противодействовать истребителям противника.

29 ноября 1966 года во время патрульного облета границы парой египетских МиГ-19 был атакован легкий Пайпер «Кэб». Снизившись на малую высоту и преследуемый египтянами, пилот вышел в эфир с просьбой о помощи. Вскоре сюда подошла пара патрульных «Миражей». Пилот одного из них -- Михаэль Хабер — обнаружил один самолет противника на радаре своего самолета, а вскоре поступило сообщение, что головка паведения ракеты R.530 захватила цель. Летчик запустил ракету и наблюдал огромный взрыв (по всей видимости, ракета попала в топливный бак). После сближения пилот расстрелял («Мираж» мог нести только одну ракету этого типа) второй МиГ из бортовых пушек. Таким образом, эта победа стала первым случаем успешного применения израильянами ракет класса «воздух—воздух».

Интенсивные разведывательные операции четверки израильских «Вотур»-2BR из состава 110-й эскадрильи и четверки «Мираж»-ШСJ(R) из 117-й эскадрильи сыграли значительную роль в успешной подготовке будущей операции «Мокед», которая полным ходом шла в израильском генштабе.

Израильяне очень серьезно готовили свой превентивный удар: рассчитывалось количество необходимых вылетов и вооружения. Каждой эскадрильи была поставлена конкретная тактическая задача. Приходилось решать также вопросы, касавшиеся количества вылетов, так как разные типы самолетов несли разное количество бомб: «Вотуры» — по 1800 кг, «Миражи» и «Супер Мистэры» — по 907 кг, «Мистэры» — 450 кг, «Ураганы» — 227 кг. Чтобы увеличить число вылетов за один раз, много усилий направлялось на подготовку механиков для быстрого перевооружения и заправки ударных самолетов.

Основными целями были избраны аэродромы базирования бомбардировщиков Ту-16 и Ил-28. Второстепен-

ный удар планировалось нанести по базам истребителей МиГ-19 и МиГ-21. Таким образом, в распоряжении ПВО Израиля оставалась всего одна эскадрилья, а все остальные самолеты могли использоваться для атак.

Для отработки основных тактических приемов в пустыне Негев были построены макеты всех основных объектов противника. Здесь пилоты проходили подготовку по преодолению средств ПВО. Массовые вылеты давали возможность подготовить техников к обслуживанию большого количества самолетов одновременно.

Таким образом, за время, прошедшее после окончания Синайского конфликта, ВВС Израиля значительно усилили свой потенциал, получив на вооружение истребители нового поколения со скоростью 2 М.

Весной 1967 года участились столкновения на сирийской границе — из Сирии и Иордании совершали вылазки палестинцы. В ответ израильтяне устраивали карательные рейды на арабские населенные пункты, реализуя свой принцип тройного ответа — т. е. ответный удар должен был намного превосходить удар противника. Разумеется, что гибли при этом не столько боевики, сколько мирное население. В отместку сирийская артиллерия открывала беспощадный огонь по еврейским поселениям. Израильтяне отвечали налетами авиации.

Шла «горячая раскрутка» конфликта, и уже 7 апреля произошло крупнейшее со времен войны 1956 года воздушное столкновение. В тот день израильские самолеты попытались уничтожить позиции тяжелой артиллерии на Голанских высотах. Подошедшие арабские МиГи стремились помешать этому.

Пара «Миражей» перехватила четверку сирийских МиГ-21 и сбила два из них около Дамаска. Своей первой победы добился в этом бою лейтенант Ифтах Спектор. Вторую победу он поделил со своим ведомым.

Капитан Ави Ланир в это же время преследовал на высоте 200 метров еще один МиГ-21 и также расстрелял его на подходе к Дамаску. Через полчаса над Голанскими высотами израильские «Миражи» разделились еще с тремя МиГ-21.

Всего израильтяне засчитали своим летчикам 13 воздушных побед с момента окончания Суэцкой войны 1956 года, причем 10 из них пришлось на долю «Миражей».

Умелые и достаточно агрессивные действия израильской авиации в сирийском небе, а также концентрация израильских войск на сирийской границе вынудили президента Насера резко усилить войска на Синайском полуострове, чтобы создать угрозу на севере Израиля и облегчить положение сирийцев.

18 мая 1967 года Насер заставил войска ООН на Синае свернуть свою деятельность и приступить к эвакуации. Одновременно в Египте начались мобилизационные мероприятия, и на полуостров выдвинулись дополнительные войска. В итоге египетская группировка достигла 7 дивизий и 1000 танков, а флот блокировал Тирапский пролив, перекрыв в очередной раз судоходство в израильском порту Эйлат.

Для израильтян это означало войну, но президент Насер, опытный политик, в тот момент не собирался нападать первым. Он только демонстрировал свою решимость поддержать Сирию, если она подвергнется израильской агрессии. Насер считал, что арабы достаточно сильны, чтобы отдать «почетную» роль поджигателя войны своему противнику, а затем, пользуясь ощутимым численным превосходством, перемолоть его силы в ожесточенных боях.

В Израиле начался негласный призыв резервистов, а ВВС были приведены в состояние полной боевой готовности. Вместе с тем израильская пресса делала вид, что в Израиле не замечают военной истерии в арабском мире и совсем не собираются воевать. Однако руководство Израиля ясно понимало, что поскольку армия отмобилизована, ее надо без промедления пускать в дело — экономика страны не позволяла долго держать под ружьем все боеспособное мужское население. Таким образом, вооруженное столкновение было неизбежно и Израиль первым нанес свой хорошо спланированный удар.

Глава 5. ШЕСТИДНЕВНАЯ ВОЙНА

Силы противоборствующих сторон

К началу очередной войны ВВС Египта организационно состояли из двух авиаполков. Около 120 истребителей МиГ-21Ф базировались на Эль-Ариш, Бир-Джифгафу, Абу-Суер, Фаид, Инчас и Хургаду. На Фаид размещалась группа Су-7Б, полученных незадолго до начала войны. Первый авиационный полк, состоявший из четырех эскадрилий, базировался на Джебель Либни, Библейс, Кабриг, Фаид и Хургаду. На его вооружении состояли 80 истребителей МиГ-19С. Основными истребителями-бомбардировщиками в обоих полках были устаревшие на тот момент самолеты МиГ-15бис и МиГ-17Ф.

Около 60 самолетов, в основном МиГ-15, МиГ-17, Ил-28 и Як-11, находились в Йемене, поддерживая египетский экспедиционный корпус, сражавшийся на стороне северных повстанцев.

Транспортная часть ВВС была представлена двумя эскадрильями, состоявшими из семидесяти Ил-14, двенадцати Ан-12Б и восьми С-47 «Дакота», которые летали в основном из международного аэропорта Каира.

Двадцать пять вертолетов различных типов (Ми-4, Ми-6 и Ми-8) использовались для перевозок и связи.

В 1966 году между Египтом и Сирией было подписано соглашение, согласно которому на сирийской авиабазе Дмейр разместились 3 эскадрильи истребителей МиГ-17Ф и МиГ-19С ВВС Египта. Сирийские ВВС имели 36 МиГ-21Ф, 100 МиГ-15бис и МиГ-17Ф. Небольшое количество Ил-28 было получено незадолго до начала военных действий и поэтому они не представляли реальной угрозы для Израиля.

Иорданские ВВС располагали всего двадцать одним истребителем «Хангер» различных модификаций, восемь устаревшими истребителями-бомбардировщиками

«Вампир» английского производства времен Второй мировой войны, а также небольшим количеством транспортных и учебных самолетов.

Интересно, что перед самым началом конфликта Иордания начала модернизацию своего летного парка, для чего в США были закуплены несколько десятков новейших истребителей F-104 «Старфайтер». До официального принятия на вооружение эти самолеты находились в Мафраке, где американские инструкторы проводили предварительные полеты. Однако за два дня до начала крупномасштабного конфликта американцы (а формально самолеты пока принадлежали им), сославшись на технические проблемы, перегнали их на авиабазу в Турцию. Тогда этот факт не показался никому подозрительным. Между тем в свете последующих событий можно утверждать, что американская администрация (основной стратегический партнер Израиля) была предупреждена о начале активных боевых действий на Ближнем Востоке. Но, возможно, не было осведомлено о конкретной дате.

Небольшие ВВС Ливана обладали всего двенадцатью «Хантерами». Ирак, хотя и не имел общей границы с Юсударством Израиль, однако был представлен в войне пятьюдесятью боевыми самолетами различных типов: МиГ-21, МиГ-17 и Ту-16.

Израильские ВВС могли противопоставить всему этому изобилию 72 «Миража», 24 «Супер Мистэра», 60 «Мистэров», 40 «Ураганов», 20 «Вотуров» и 70 учебно-тренировочных СМ.170 «Мажистер». Однако израильские пилоты в полной мере освоили свои боевые самолеты и уже давно готовились к войне, что в конечном итоге и принесло им победу.

Ход боевых действий

В 8.45 утра 5 июня 1967 года израильские истребители-бомбардировщики нанесли упреждающий удар по основным авиабазам ВВС Египта (Эль-Ариш, Джебель Либни, Бир-Гамада, Бир-Джиффафа, Кабрит, Инчас и др.).

Прежде всего уничтожались взлетные полосы и находившиеся на земле самолеты и вертолеты. Отдельными целями выступали позиции сил ПВО.

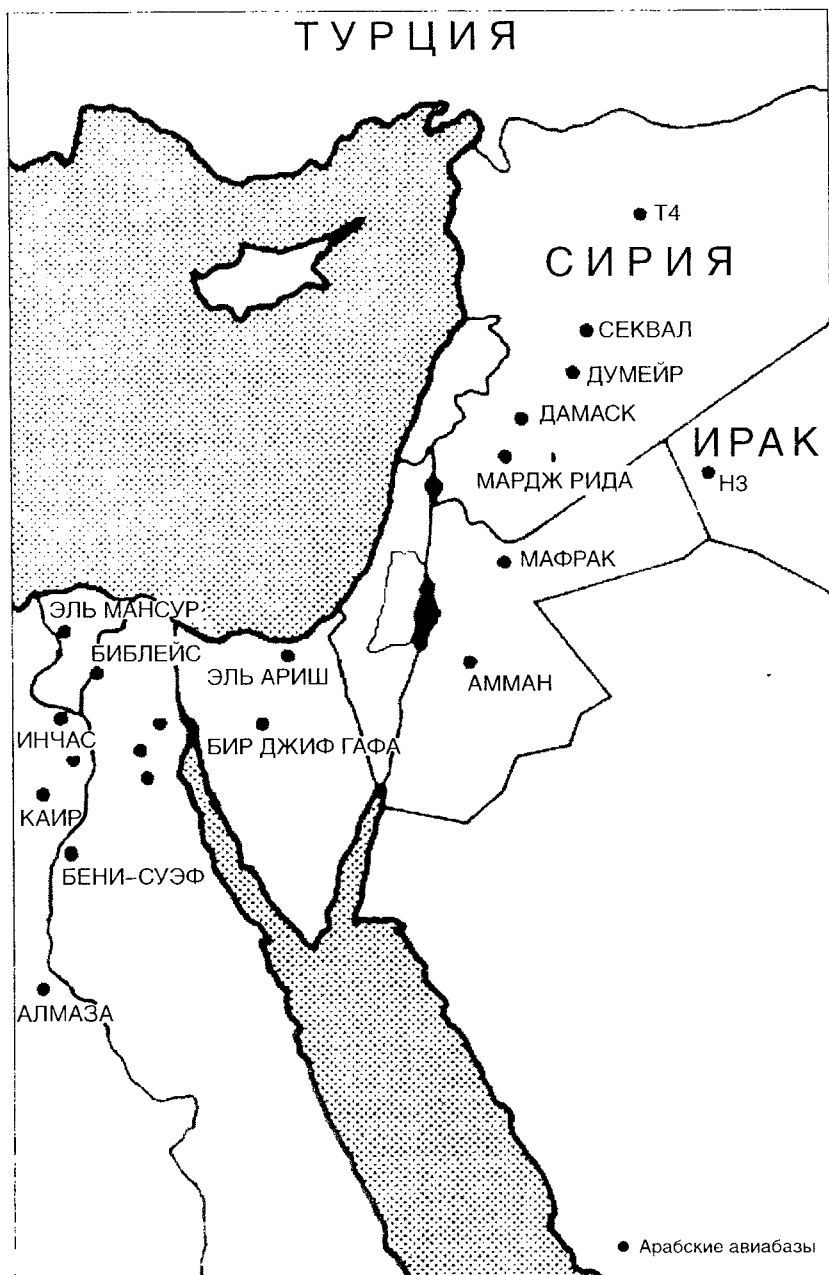
Эта атака стала полной неожиданностью для арабов, поэтому они не оказали практически никакого сопротивления. Однако когда после первой волны прилетели самолеты второй, их уже ждали немногие поднявшиеся в воздух истребители противника. В нескольких воздушных боях и от огня сил ПВО израильтяне потеряли четыре самолета. В то же время египетские потери были несоизмеримо больше: только за первые 45 минут было уничтожено около сотни арабских самолетов и вертолетов. Еще 10 машин были сбиты в воздушных боях, а несколько взлетающих самолетов попали под бомбы.

Уже в 9.30 начались атаки самолетов второй волны. По большей части эти машины участвовали и в первом налете, но в короткий срок были дозaprавлены и вооружены. По израильским данным, было выполнено 115 самолето-вылетов. Начался также разгром второстепенных аэродромов Египта: Мансура, Алмазы, Луксора, Хургады и др. Эта «серия» стоила ВВС Египта еще сотни уничтоженных и поврежденных самолетов, при потере единственного самолета израильских ВВС.

В 13.00 израильские атаки прекратились. Всего за первые несколько часов новой войны были уничтожены 300 самолетов и вертолетов ВВС Египта (причем преимущественно Ту-16 и Ил-28, составлявших реальную угрозу для безопасности Израиля). Кроме того, большинство баз были основательно разрушены, погибло много обслуживающего персонала.

Арабские союзники пытались оттянуть часть сил на себя. Так, иорданские «Хантеры» атаковали ближайшую к ним израильскую авиабазу Кфар Сиркин. Но из-за того, что все ударные машины находились на египетском фронте, они смогли уничтожить всего один транспортный самолет. Сирийские МиГи атаковали нефтяной терминал в Хайфе и обстреляли аэродром Меггидо. Израильские перехватчики на перехват не поднимались.

Иорданская артиллерия в рамках этой акции обстреляла позиции израильтян около Рамат-Давида, а некоторые части иорданской армии начали наступление в на-



ТВД арабо-израильской войны 1967 года

правлении Иерусалима. Видя серьезность положения, израильский генштаб перенаправил часть авиации против Иордании. Это стало концом для иорданских ВВС. Арабские самолеты, базировавшиеся на Мафрак и Аман, уже в 12.45 подверглись массированной атаке. Основа иорданских ВВС — 18 «Хантеров» — была уничтожена, причем только один самолет в воздушном бою. Было также уничтожено много вспомогательных самолетов и вертолетов. В числе прочих стратегических объектов выведена из строя радарная станция в Аджуне.

Однако не везде все прошло гладко: во время отхода «Мистэры», атаковавшие авиабазу Король Абдаллах, были перехвачены иорданскими истребителями. В разгоревшемся воздушном бою арабские пилоты претендовали на уничтожение двух израильских штурмовиков. Тем не менее израильтяне признали официально потерю всего одного своего самолета. Имелись потери и от огня собственных ПВО.

Во время налета на Мафрак получил повреждения от столкновения с проводами «Ураган» капитана резерва Йорама Харпаца. Вместе со своим ведущим вышел из атаки и лейтенант Израэль Бахарав. Оба они по пути домой попали в запретную для полетов зону над ядерным центром Димона и были обстреляны расчетами ЗРК «Хок». Бахарав был сбит и погиб, второй самолет получил тяжелейшие повреждения, однако пилот смог посадить «Ураган» на полевою площадку в пустыне Негев.

Не остались без внимания и сирийские военные объекты. Около 13.00 были атакованы авиабазы ВВС Сирии в Дамаске, Сейдкале и др. Из-за удаленности аэродром Т-4 был атакован только через 2 часа после начала наступления против Сирии. Сирийские потери составили 61 самолет, причем 10 МиГов (7 МиГ-21 и 3 МиГ-17) сбили израильские пилоты-истребители.

С израильской стороны два «Мистэра» стали жертвой мощной ПВО сирийской столицы, еще один самолет этого типа был сбит четверкой МиГ-17. Всего же официально признанные потери ВВС Израиля на этом направлении составляют 4 самолета.

В 14.00 иракские бомбардировщики атаковали военные объекты в городе Натанья. Поэтому тройка ударных

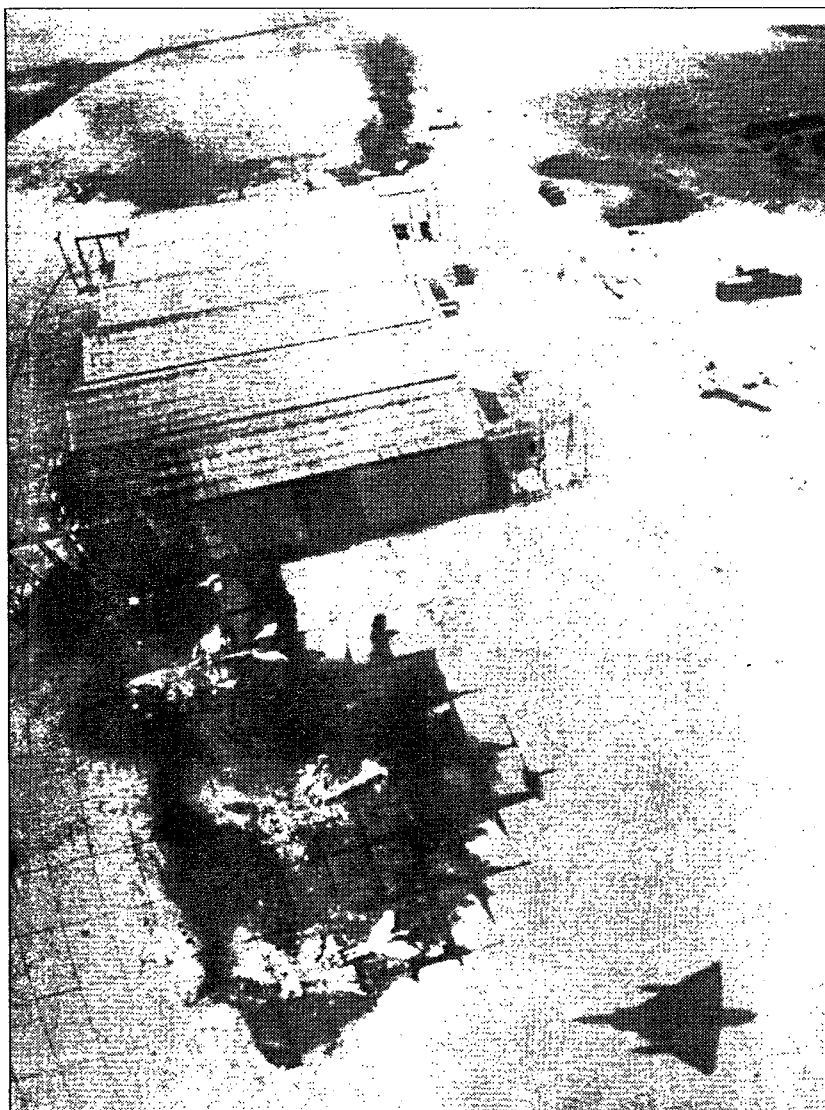


Фото с разведывательного «Миража» показывает останки пяти МиГ-21 на арабском аэродроме

«Вотуров» была направлена для ответного удара. Эти самолеты смогли пройти незамеченными над Иорданией (как уже говорилось, радиолокационный контроль ко-

мандование ВВС Иордании потеряло в первые же минуты войны).

Были уничтожены или значительно повреждены 16 позиций египетских РЛС на Синае и вдоль Суэцкого канала. Операция «Фокус», как она именовалась в планах израильских военных, полностью удалась. Уже в первый день войны 25 арабских аэродромов подверглись атаке.

Именно внезапность стала тем фактором, который помог такому успеху. Арабы не ждали подобного массивного удара по нескольким причинам. Прежде всего, непосредственно перед вторжением несколько дней израильские самолеты устраивали вдоль границы Египта демонстративные массовые полеты, поэтому египетские зенитчики и пилоты дежурных перехватчиков несколько «привыкли» к этому. Очень удачно было выбрано время налета: утренние патрульные самолеты только-только приземлились, большинство летного персонала и штабных офицеров находилось в пути из дома на работу.

Ударные группы самолетов шли на малой высоте, полностью соблюдая режим радиомолчания. Тщательно был проложен курс, чтобы избежать обнаружения РЛС (расположение практически их всех было хорошо известно). Отлично поработала израильская разведка, несколько месяцев по крупицам собиравшая сведения о системе ПВО и режиме ее работы. Для этого использовались специально переоборудованные С-47 «Дакота», которые совершали облеты позиций вдоль границы.

Немаловажную роль сыграло применение новых видов вооружения. Впервые были использованы специальные бетонобойные бомбы, разработанные в Израиле. Они не причиняли вреда низколетящим самолетам, как бывало в случае с обычными бомбами. После отделения от носителя бомба при помощи парашюта ставилась перпендикулярно полосе, а после взрыва образовывалась более значительная воронка по сравнению с другими видами бомбового вооружения. В первых налетах «Миражи» несли по две таких бомбы и подвесные топливные баки, а «Супер Мистэры» по две 445-кг бомбы и топливные баки.

Для атак использовались буквально все, в том числе весьма устаревшие на тот момент «Ураганы», которые несли по две 90-кг бомбы или же неуправляемые ракеты (НУР). Когда пилоты сбрасывали свой смертоносный груз, то делали еще несколько заходов, расстреливая стоявшие на земле самолеты из своих пушек.

Внезапность атаки была, однако, далеко не полной, как представляется сейчас. В 8.05 египетский Ил-14 с маршалом Амером и советскими советниками на борту, летевший из Сирии, обнаружил большое количество самолетов противника над Синаем. В конце концов появление «транспортника» тоже «сыграло на руку» израильтянам (скорее всего, и этот фактор учитывался при разработке плана), так как во избежание недоразумений (а уровень подготовки египетских зенитчиков оставлял желать лучшего, и это не являлось секретом для командования) ПВО был отдан приказ не открывать огня по любому самолету, летящему со стороны Синайского полуострова. Когда начался налет, этот самолет долго не мог приземлиться, так как не было ни одной безопасной площадки. А над Фаидом его даже атаковал капитан Авих бен-Нун на «Мистэре», однако все обошлось.

Утром иорданские локагорцики в Аджуне зафиксировали необычную активность на израильских авиабазах. Уже в 8.38 сообщение об этом попало в египетское министерство обороны, но было уже поздно. Через 7 минут началась бомбардировка. Потом египетские генералы свалили все на «особенности национальной связи».

После начала воздушного наступления к активным действиям приступили и подразделения сухопутных войск. Для наступления только на Египетском фронте израильское командование выделило две бронетанковые и одну механизированную дивизии, а также несколько бригад общей численностью 70 тысяч человек при 750 танках.

На Синае дислоцировались примерно 90 тысяч человек египтян при 900 танках. Как и в предыдущем конфликте 1956 года, большинство войск находилось в центральных и северных приграничных районах.

Кроме налетов, израильские ВВС также выполняли вылеты для поддержки наступавших подразделений. Из

за нехватки ударных самолетов использовались даже учебные СМ.170 «Мажистер» с пилотами-инструкторами Летной школы и курсантами выпускных курсов.

Впервые в массовом порядке стали применяться вертолеты, причем не только для перевозки подкреплений, но и для проведения специальных операций. Так, несколько «Супер Фрелонов» и S-58 перебросили подразделения парашютистов на позиции недалеко от Абу-Авгейлы. Эти командос уничтожили несколько артиллерийских позиций, чем значительно облегчили наступление в данном районе.

Хотя первоначальный план предусматривал, что в войну вступят и другие арабские союзники, но основной целью был все же Египет. В то же время иорданцы смогли сконцентрировать на границе 9 бригад, правда в основной своей массе пехотных, однако поддержанных танками и артиллерией.

Практически сразу развернулись бои за обладание Иерусалимом. Принимая во внимание большую ценность города, во время боев за него евреи применяли авиацию и артиллерию ограниченно. В основном усилия пилотов концентрировались на подкреплениях, спешно перебрасываемых из глубины страны и Ирака.

За первый день войны потери ВВС Израиля составили 19 самолетов: 2 «Миража», 4 «Супер Мистэра», 4 «Мистэра», 4 «Урагана» и 4 «Мажистера». Как видно из списка, основные потери понесли устаревшие самолеты. Потери летного состава за 5 июня составили 8 погибших и 11 пропавших без вести.

Ялло Шавит так вспоминал о своей роли в израильских атаках 5 июня: «В 1967 году я командовал одной из эскадрилий «Супер Мистэров». Мы летали на французских машинах, которые находились на ремонте на заводе Бедек. Им это не очень понравилось, но война есть война.

Мы имели прекрасных пилотов, так как наши эскадрильи являлись резервом для эскадрилий, вооруженных «Миражами».

Основным вооружением, благодаря которому мы выиграли войну 1967 года, была пушка. Мы снижались до

минимального уровня и расстреливали египетские самолеты, как на полигоне.

Первый день был самым длинным. Мы проснулись в 3.00. Предстаратовый инструктаж уже в 5.00. К своим самолетам мы направились в 6.15, и в 7.00 уже находились в воздухе. Через сорок минут были над Инчасом.

Это случилось в 7.55, через десять минут после того, как аэродром проштурмовала четверка «Миражей». Мой номер три был сбит, либо совершил ошибку в пилотировании, и упал на землю. Мы сделали пять заходов, и на последнем я получил очередь 12,7-мм зенитного пулемета. Конечно, множество заходов было ошибкой, но на аэродроме находилось так много МиГов.

Нули повредили мою гидравлическую систему и воздушные тормоза. Моя скорость резко упала. Я увидел взлетающий МиГ с аэродрома, который мы только что проштурмовали. Я передал по радио, чтобы кто-нибудь прикрыл меня от атаки МиГа. Я развернулся в сторону приближающегося истребителя и выстрелил в него. Он пошел к земле.

После приземления я обнаружил, что большинство самолетов было повреждено после первого вылета. У нас имелось много потерь, прежде всего из-за мощного зенитного прикрытия арабов.

С посадкой возникли определенные проблемы, но я смог посадить свой самолет, который получил минимальные повреждения. Наземный персонал сразу же занялся им.

Я сходил в штаб, поменял самолет и снова вылетел на боевое задание. В этот раз это была Мансура. После возвращения я летал на бомбежку Мафрака в Иордании.

В полдень я летал на штурмовку Сейгала, сирийского аэродрома на краю иракской пустыни... МиГ-21 прикрывали свою базу с воздуха. Нас было четверо. Мой номер три получил несколько пробоин. Поражен был подвесной бак и топливо находилось на исходе. Я приказал ему следовать за мной, чтобы я мог прикрыть его в случае схватки с МиГаами.

После атаки я развернулся влево и увидел длинный «поезд» — два из них (МиГ-21) сидели у нас на хвосте. Я приказ номеру четыре развернуться за МиГаами и устро-

ить им сандвич. Я имел опыт общения с МиГ-21, так как был одним из пилотов, облетавших истребитель, угнанный из Ирака в 1966 году. Мы были на «Супер Мистэрах» и находились в таком положении, когда я видел их, а они меня — нет.

Я сбросил подвесные баки и вступил в бой. В конце концов после ряда эволюций я расстрелял одного из нападавших, который взорвался в воздухе и рухнул посреди ангаров. В этот момент я находился на минимальной высоте (100 футов). Один из моих парней сбил в этом бою МиГ, и я видел крыло, которое пролетело мимо, и парашют сирийского пилота. Когда мы вернулись на Хадзор, уже начинало темнеть.

В 20.30 мы снова были в воздухе с бомбами на борту. Мой номер один нес осветительные бомбы, с помощью которых мы нанесли бомбовый удар по позициям иорданской артиллерии, обстреливающей Иерусалим. Мы перевооружились и выполнили еще один вылет, с которого вернулись в 23.00. Всего за тот день я выполнил шесть боевых вылетов.

На следующее утро мы потеряли «Супер Мистэр», который был сбит либо зенитной ракетой, либо ракетой Мига. Когда мы его потеряли, мы пересекали Синай, как Тель-Авив в День Независимости.»

В ночь с 5 на 6 июня египетские, сирийские и иорданские командиры пытались перегнать босспособную авиатехнику на уцелевшие аэродромы и посадочные площадки, а основные силы технического состава направились на ремонт разрушенного.

С утра 6 июня начались попытки арабов взять реванш. Пара египетских Су-7 попыталась атаковать израильские части на севере полуострова. Однако после отхода эти самолеты перехватила дежурная пара «Миражей» и сбила оба.

Также утром иракский Ту-16 сбросил 3 бомбы на город Натанья, причинив серьезные разрушения. Этот же самолет попытался атаковать авиабазу Рамат-Давид, но был перехвачен одиночным «Миражом». Летчик истребителя выпустил одну ракету, которая, однако, только повредила огромный бомбардировщик. Уже при подлете к границе его добил израильский расчет ПВО.

Около 9.00 пара ливанских «Хантеров» попыталась атаковать позиции израильтян, однако патрульные «Миражи» не дремали, и оба самолета были расстреляны.

За первые 24 часа боев израильские части на Синайском полуострове захватили Эль-Ариш, но натолкнулись на упорное сопротивление на севере и в районе Абу-Авгейлы. Все усилия египтян перебросить подкрепления из-за Суэцкого канала закончились неудачей по причине активного противодействия израильской авиации, выполнявших задачу по уничтожению колонн войск.

На второй день конфликта египетским подразделениям был отдан приказ отходить за канал во избежание больших потерь. Северная дорога была заблокирована, поэтому египтяне смогли отходить только по трем направлениям. К концу дня в руки израильских подразделений перешел сектор Газа.

В ответ на налет Ту-16 израильские ВВС провели акцию возмездия против иракского аэродрома под кодовым названием Н-3. Четверка «Вотуров» под эскортом двух «Миражей» встретила там мощное истребительное прикрытие. Несмотря на это, израильские пилоты смогли сбить 2 иорданских «Хантера» и один МиГ-21, а также уничтожить 10 стоявших на земле иракских самолетов. Была также повреждена взлетная полоса базы. Воздушные победы записали на свой счет бен-Зион Зохар (на «Вотуре») и Ехуда Корен (на «Мираже»).

Тяжелые бои продолжились вокруг Иерусалима и на Западном берегу реки Иордан. Потери ВВС составили 7 самолетов, а суммарные потери — 26 машин за два дня.

Используя осветительные бомбы, израильская авиация атаковала египетские колонны на Синае даже ночью. В свою очередь, ряд израильских объектов «навестили» египетские истребители-бомбардировщики. К концу дня небольшая группа израильских танков смогла прорваться и удержать стратегически важный перевал Митла. Второй раз за историю арабо-израильских войн здесь развернулись бои. Только непрерывная поддержка израильской авиации обеспечила успех на этом направлении, но это стоило ей нескольких самолетов. Так, в полдень из вылета в этот район не вернулись два «Супер Мистэра»: они были сбиты огнем с земли.

Около Бир Джифгафы 7 июня началась основная наземная битва. После шести часов ожесточенного встречного танкового сражения израильские части нанесли поражение частям египетской 4-й танковой дивизии. Израильтянам в очередной раз досталась эта огромная авиабаза ВВС Египта. Ночью египетские Т-55, оснащенные приборами ночного видения, смогли нанести ощутимый урон израильским танкистам. Египетская контратака была остановлена только с прибытием «Вотуров», сбросивших на поле боя несколько осветительных бомб, которые помогли экипажам «Центурионов».

7 июня израильские торпедные катера атаковали Шарм-эль-Шейх. Их экипажи не встретили ни малейшего сопротивления, после чего в этот район подтянулись подразделения парашютистов, которые обнаружили, что город оставлен гарнизоном. Таким образом, все ключевые объекты города, в том числе авиабаза, оказалась в руках израильтян.

В этот день основными были бои на Иорданском фронте. Израильские парашютисты выбили иорданцев с позиций вокруг Иерусалима и смогли войти в Старый город. Тем временем израильским самолетам удалось рассеять колонну, спешившую на помощь осажденному гарнизону. К концу дня Восточный Иерусалим пал. Израильские танки атаковали иорданскую бронетанковую бригаду на западном берегу реки Иордан недалеко от города Кубатия. После четырехчасового боя иорданцы начали отступать, постепенно освобождая для израильских подразделений западный берег Иордана.

В 16.00 под эгидой ООН противоборствующие стороны подписали перемирие. За три дня напряженных боев иорданские потери составили 3 тысячи человек убитыми, 187 танков, сотни бронемашин и 20 самолетов. Израильтяне потеряли на этом же направлении 550 человек убитыми, 2400 ранеными, несколько десятков бронемашин и несколько самолетов.

В течение третьего дня боев израильтяне провели несколько крупных воздушных атак, во время которых сбили несколько египетских самолетов. К этому моменту арабские потери оценивались в 400 уничтоженных самолетов, в том числе 50 сбитых в воздухе.



МиГ-17 атакуют колонну израильских войск

Четвертый день конфликта был отмечен продолжением наступления израильских частей в глубь Синая. Египетские истребители-бомбардировщики потеряли несколько самолетов в попытках остановить его.

В полдень 8 июня недалеко от побережья Израиля патрульные суда обнаружили неизвестный корабль. Было решено направить несколько самолетов для опознания цели. Прилетевшие «Миражи» и «Мистэры» (число которых разные источники оценивают по-разному) после неудачных попыток выйти на контакт с судном совершили несколько заходов, обстреляв его неуправляемыми ракетами. Подошедший торпедный катер отконвоировал тяжело поврежденное судно в ближайший порт.

Уже в ходе атаки над кораблем взвился американский флаг. Это оказалось американское разведывательное судно «Либерти». Секретность стоила американцам 34 убитых и 168 раненых моряков ВМФ США. Израильцы официально принесли извинения, однако никаких дальнейших осложнений не последовало.

Сражения на Синае, несмотря на подписанное соглашение, закончились только утром 9 июня. Египетские потери к этому дню составили 10 тысяч убитых и ране-

ных. Еще 5500 египтян попали в плен. Объявленные израильские потери составили здесь 300 убитых и 1000 раненых. Потери сторон были очень велики, что свидетельствует об ожесточенности всех столкновений.

В первые четыре дня войны участие Сирии было минимальным: сирийские самолеты атаковали несколько целей на территории Израиля, а также несколько еврейских поселений на границе. В то же время только за первый день израильские самолеты уничтожили на аэродромах 60 сирийских самолетов и вертолетов. Налетам подверглись также позиции сирийской артиллерии на Голанских высотах.

В 1967 году израильско-сирийская граница протяженностью около 80 километров проходила от Галилейского озера до ливанской границы недалеко от гор Хермон и Миела. На границе находились Голанские высоты — идеальное природное оборонительное сооружение. Начиная с «Войны за Независимость» основные усилия инженерных частей сирийской армии под руководством советских инструкторов были направлены на укрепление позиций в данном районе. К этому времени здесь находились 30 тысяч сирийских войск при поддержке нескольких сотен танков и артиллерии.

8 июня израильские самолеты провели несколько вылетов на позиции сирийцев, но без особого успеха. В следующие два дня они осуществили здесь столько атак, сколько не было на других фронтах за четыре дня боев.

Для наступления на Голанские высоты был собран «ударный кулак» в составе двух бронетанковых бригад, механизированной бригады и подразделения поддержки общей численностью 20 тысяч человек при 250 танках под командованием бригадного генерала Давида Элазара. На пятый день конфликта около 7.00 с тяжелыми боями израильтянам удалось захватить город Кунейтра, штаб-квартиру сирийских вооруженных сил на Голанских высотах.

С утра 10-го числа сирийцы предприняли отчаянную попытку отбросить наступающие части, тем более, что ООН уже поставила вопрос о перемирии и на этом участке фронта. Израильские вертолеты смогли перебросить несколько парашютных десантов, которые перере-

зали сирийские коммуникации. Продвижение израильских частей было таким стремительным, что к исходу дня позиции израильтян оказались всего в 60 километрах от сирийской столицы Дамаск.

В 18.30 было заключено перемирие. На тот момент израильские потери составили 127 убитых, 625 раненых, 160 танков и несколько самолетов. Утрата Голанских высот стоила сирийцам гибели 600 военнослужащих и еще 700 человек были ранены.

Некоторые итоги конфликта

В войне 1967 года израильтяне одержали блестящую победу. За 6 дней активных боевых действий израильским вооруженным силам удалось разгромить три арабских государства — Египет, Сирию и Иорданию. Был захвачен Синайский полуостров, западный берег реки Иордан и Голанские высоты. Важнейшую роль в этом успехе сыграли ВВС Израиля.

Впервые в истории воздушных войн одной из сторон внезапным ударом удалось буквально за несколько часов получить полное превосходство в воздухе, благодаря чему меньшие по численности ВВС Израиля смогли эффективно поддерживать наступающие части. Какие же основные составляющие этого ошеломляющего успеха?

Первое и основное — это, конечно, подготовка внезапного удара, которая методично велась несколько предшествующих лет.

Во-вторых, было собрано максимальное количество ударных самолетов, даже в ущерб ПВО страны.

И в-третьих, большинство арабских самолетов находились вне ангаров, что значительно облегчило работу пилотов. Кроме того, командование арабских ВВС уделяло мало внимания организации противовоздушной обороны своих аэродромов.

Израильские ВВС совершили за время конфликта на всех фронтах 3279 истребительно-бомбардировочных вылетов. Были уничтожены 469 арабских самолетов: 391 — на земле, 60 — в воздухе, 3 — сбиты средствами

ПВО Израиля. Еще 15 самолетов погибли по другим причинам (дефицит топлива, неумелый пилотаж и т.д.).

В боевых действиях, кроме неуправляемых средств поражения, впервые широко применялись управляемые образцы. Активно использовались напалмовые и бетонобойные бомбы.

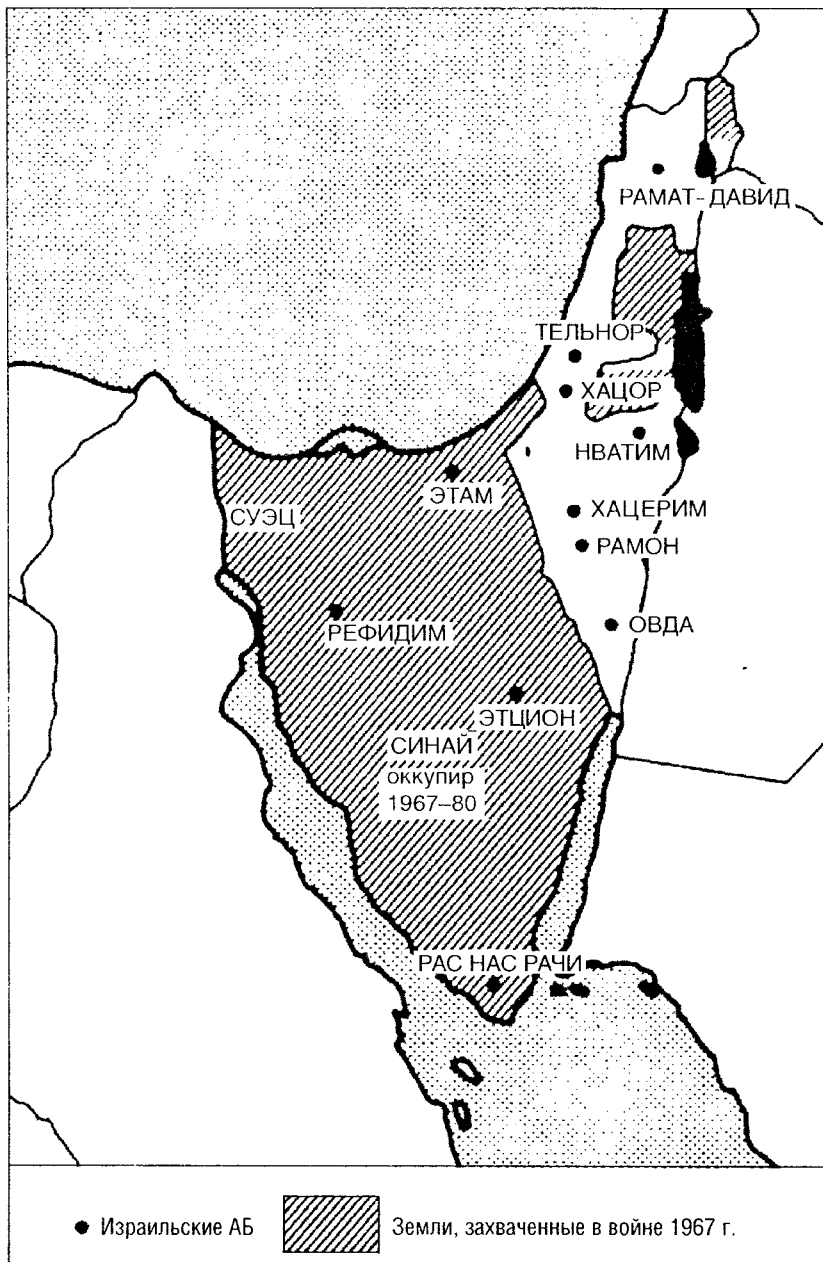
Израильские потери официально оценивались в 46 уничтоженных и 23 поврежденных самолета. Потери летного состава были очень высокими и выглядят так: 24 пилота погибли, 18 ранены, 7 попали в плен. В процентном отношении за 6 дней боев было уничтожено 20% израильского парка самолетов и 8,4% летного состава. Согласно общепринятым стандартам, это достаточно критическая ситуация.

И все же израильские потери именно в воздухе были минимальными за всю историю арабо-израильских столкновений. В основном бои происходили над аэродромами противника.

Пилоты «Миражей» одержали 80% всего количества (60) побед. Летчики-истребители, летавшие на других типах истребителей, тоже имели несколько побед. Так, «Супер Мистэры» сбили 5 вражеских самолетов (собственные потери — 8), а «Вотуры» и «Ураганы» по одному (собственные потери составили 11 машин, причем большинство пилотов погибло). Пилоты «Мистэров» претендовали на 3 воздушные победы (неподтвержденные официальными данными); собственные потери составили, по различным оценкам, от 6 до 10 самолетов.

Хорошо проявили себя в очередной раз старенькие транспортные С-47, на плечи которых легла основная часть работа по переброске грузов. Впервые в массовом порядке применялись вертолеты для выброски аэромобильных десантов. При этом широко использовались захваченные аэродромы и площадки в тылу противника.

Однако из этой блестящей победы израильских ВВС арабские и советские специалисты сделали соответствующие выводы. Были пересмотрены положения об обороне авиационных баз и разработаны рекомендации для арабских ВВС.



Израиль и оккупированные им территории

Глава 6. БЕСПОКОЙНЫЙ СИНАЙ (1967 — 1973 годы)

Начало

Буквально через месяц после подписания перемирия и окончания Шестидневной войны, египетские и израильские войска оказались втянутыми в столкновения на севере Синайского полуострова в районе города Порт-Фуад. Обе стороны широко применяли авиацию. Были и потери: 4 июля 1967 года огнем ПВО был сбит египетский МиГ-17, а через восемь дней Йорам Агмон записал на свой счет истребитель-бомбардировщик Су-7.

Другое большое столкновение над Суэцким каналом произошло 15 июля. Тогда несколько Су-7, взаимодействуя с дюжиной МиГ-17, атаковали израильские позиции напротив Суэца и в районе Исмаилии. По израильским данным, потери нападавших составили 5 пгтурмовиков (против одного своего). По другим сведениям, египтяне потеряли всего один Су-7БМК.

На конференции арабских лидеров в городе Хартум в сентябре 1967 года официальные лица соседних с Израилем государств заявили о нежелании сотрудничать с Государством Израиль и своей решимости продолжать боевые действия.

Эти громогласные заявления были подкреплены событиями 21 октября 1967 года, когда несколько противокорабельных ракет потопили израильский эсминец «Эйлат» (нелишне напомнить, что это был уже известный читателю египетский «Ибрагим-эль-Аваль», захваченный в ходе Синайского конфликта 1956 года). Сорок семь израильских моряков погибли и еще 91 был ранен. В ответ израильские самолеты нанесли бомбово-пгтурмовые удары по основным базам египетских ВМФ в Средиземном море: Александрии и Порт-Саиду, а израильская

артиллерия повредила нефтяной терминал недалеко от города Суэц.

«Масло в огонь» подлила ООН, приняв 22 ноября резолюцию № 242, согласно которой сторонам предписывалось отвести войска на довоенные границы. Для Израиля это означало потерю захваченного дорогой ценой Синайского полуострова и новую эскалацию насилия со стороны палестинских террористов.

Однако несмотря ни на что, ни одна из сторон не приняла этой резолюции. Израильское руководство рассматривало ситуацию как более чем благоприятную: теперь, чтобы атаковать израильтян, египетской армии требовалось форсировать Суэцкий канал, что весьма непросто. Лучше были укреплены и границы с Сирией, там прекратились постоянные обстрелы с Голанских высот.

Вместе с тем израильская администрация получила более миллиона арабов, проживавших на захваченных территориях западного берега реки Иордан и на Синае.

Вскоре после войны в Египет начали прибывать в массовом порядке советские военные советники и множество современного вооружения, почти бесплатно поставлявшегося Восточным блоком. Это позволило быстро восполнить потери египетских вооруженных сил в войне 1967 года, что не удивительно — примерно 40% национального бюджета Египта шло на военные расходы.

На вооружение ВВС стали поступать истребители МиГ-21, сил ПВО — ЗРК С-75 и С-125. Уже к концу 1968 года ВВС Египта не только восстановили свой предвоенный потенциал, но и значительно выросли количественно, усилились качественно. В боевом строю находилось 110 МиГ-21, 80 МиГ-19, 120 МиГ-15 и МиГ-17, 40 Су-7, 40 Ил-28 и 10 Ту-16. Было создано сразу несколько новых аэродромов, на которых (учитывая опыт предыдущей войны) сооружали железобетонные ангары, выдерживавшие прямое попадание фугасной бомбы.

Примерно с этого времени началось сближение СССР и Египта — на территории страны расположились не просто группы советских советников, а целые воинские подразделения. Так, в марте 1968 года между ОАР и СССР было подписано соглашение о временном размещении на ее территории авиа группы в составе шести

Ту-16Р морской авиации для ведения воздушной разведки над Средиземным морем в интересах обеих стран. По первоначальному плану численность группы определили в 130 человек. Это подразделение получило название 90-й Отдельной дальневосточной эскадрильи особого назначения. Впоследствии в дополнение к Ту-16Р прибыли два самолета радиоразведки Ан-12РР, а 19 августа 1968 года — три гидросамолета Бе-12.

Это были только первые ласточки, позже советское военное присутствие в Египте стало настолько значительным, что многие арабские лидеры ругали Насера за то, что он превратил свою страну в «советскую колонию». По советским данным, в апреле 1972 года (когда Садат объявил о прекращении сотрудничества с СССР) из Египта эвакуировалась 21 тысяча военнослужащих, а сколько всего их прошло через Египет — сказать трудно.

Сирийские ВВС тоже были значительно усилены. В страну прибыли сотни советских военных советников. К концу 1968 года на вооружении САР находилось 60 истребителей МиГ-21, 70 МиГ-15 и МиГ-17, 20 истребителей-бомбардировщиков Су-7.

Иорданские ВВС получили десяток «Хантеров» для возмещения своих потерь, к тому же начались долгожданные поставки истребителей F-104 «Старфайтер» из США. На первых порах их пилотировали пакистанские инструкторы.

До конфликта 1967 года в качестве основного поставщика авиационной техники для ВВС Израиля выступала французская фирма «Дассо», велись переговоры о модернизации «Миража» и о поставке 50 усовершенствованных «Мираж» V. Потребности ВВС оценивались примерно в 100 таких машинах (кроме того, был проявлен интерес к новому проекту истребителя-перехватчика «Мираж» F1). Но эти самолеты так никогда и не поступили на вооружение ВВС Израиля из-за того, что президент Шарль де Голль ввел эмбарго на поставки вооружения в эту ближневосточную страну.

В связи с этим резко активизировались работы по проектированию новой техники и модернизации старой. Так, продолжились работы по обновлению истребителя «Мираж» и учебного «Мажистер». Частично вы-

ход из положения был найден с помощью швейцарского инженера Альфреда Фраункнехта. Он был главным инженером отделения фирмы «Шульц Бразерс», строившей истребители «Мираж» для Швейцарии по французской лицензии. Фраункнехт продал за довольно скромную сумму документацию, по которой в кратчайший срок в Израиле удалось запустить в серию безлицензионную копию «Миража» (под названием «Нешер»).

Переговоры, начатые в США еще до войны, закончились поставками в конце 1967 года первых из 48 истребителей А-4 «Скайхоук».

Активность террористов на иорданской и ливанской границах резко возросла в конце 1967 — начале 1968 годов. Эти столкновения стали прелюдией к последующим событиям. По данным израильских спецслужб, лагеря для подготовки палестинских боевиков находились на территории Иордании и Ливана, где преподавали кадровые военные из состава иорданской и иракской армий (оттуда же поступало вооружение).

Размах их террористической деятельности в тот период был настолько велик, что израильский кнессет

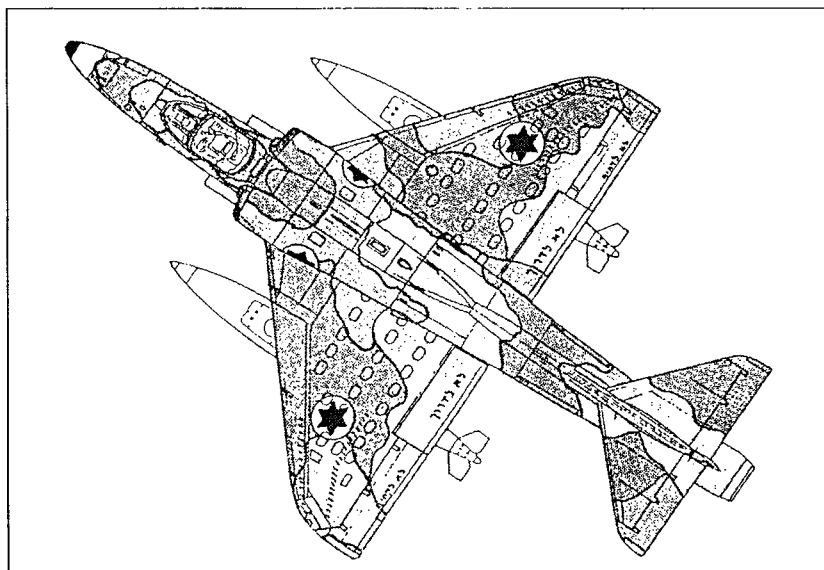


Схема самолета А-4N «Скайхоук»

поставил перед военным руководством вопрос об превентивном уничтожении лагерей по подготовке террористов на территории сопредельных арабских государств. Наиболее подходящим инструментом для этого были ВВС. В 1968—1969 годы авиация произвела несколько сотен боевых вылетов против «рассадников терроризма» на территории Иордании. Неоценимую помощь наземным войскам оказали вертолеты S-58 и новые Белл-205.

Однако основной головной болью для израильской армии оставался Суэцкий канал, вернее, египетские войска за ним. Там постоянно происходили артиллерийские дуэли, которые неизменно выигрывали арабы, имевшие на вооружении советские артиллерийские системы (они всегда считались лучшими в мире). Евреи противопоставляли им внезапные обстрелы из своих самоходных орудий и конечно же удары авиации (как по позициям египетских артиллеристов, так и по позициям ПВО).

После фактического разгрома египетских ВВС в войне 1967 года в небе над Суэцким каналом хозяйничали израильские пилоты. Пока артиллерийские позиции прикрывали зенитные орудия, израильские потери в авиатехнике были незначительными. Но, как уже отмечалось, в 1968 году из СССР начались массовые поставки ЗРК С-75. Такие комплексы и раньше состояли на вооружении египтян, но в годы Шестидневной войны подготовка египетских расчетов находилась на столь низком уровне, что потерь от их действий среди израильских самолетов и вертолетов не было.

Израильские ВВС получили в свое распоряжение несколько захваченных египетских авиабаз на Синайском полуострове и начали обустриваться: сюда были переведены несколько подразделений. Для их прикрытия перебросили несколько сотен зенитных орудий и ЗРК «Хок».

Вдоль канала израильцы разместили ряд постов для наблюдения за активностью египтян. Основная же часть войск (в составе двух моторизованных бригад и подразделений поддержки) размещалась в центральной части Синая, вне досягаемости артиллерийского огня противника. Таким образом, командование старалось избежать

ненужных в мирных условиях жертв среди солдат и офицеров.

Однако обстрелы продолжались. Так, 8 сентября 1968 года во время шестичасового обстрела египтяне выпустили около 10 тысяч снарядов. Погибли 10 израильских солдат и 18 были ранены (израильцы ответили обстрелами городов Суэц и Исмаилия). Но 26 октября в результате аналогичного обстрела погибли уже 13 израильцев. Одновременно египтяне начали эвакуацию мирного населения из городов в зоне Суэцкого канала.

В качестве ответной меры израильские командос 31 октября проникли в глубь территории Египта на транспортных вертолетах и взорвали дамбу и два моста недалеко от города Наи-Хаммади. Именно этот рейд поставил перед египетскими военными и советскими советниками вопрос об усилении ПВО канала.

Кроме небольших столкновений, до 1969 года все было относительно спокойно. Данных о потерях израильских ВВС за этот период нет. Известно только, что за весь 1968 года расчеты египетских ЗРК С-75 записали на свой счет всего один израильский связной самолет-Пайпер «Кэб». Столь низкие потери ВВС Израиля вследствие действий расчетов этих комплексов (которые отлично зарекомендовали себя во время войны во Вьетнаме) можно объяснить только одним: во время войны 1967 года в руки израильцев попал один такой комплекс.

Израильские специалисты тщательно проанализировали его тактико-технические характеристики и разработали рекомендации для пилотов своих ударных самолетов. Немаловажным являлся и тот фактор, что этот комплекс предназначался в основном для поражения летательных аппаратов на средних высотах, а подготовка израильских летчиков и основное применение авиации велось на малых высотах.

Временную передышку после окончания войны 1967 года израильцы использовали для строительства вдоль Суэцкого канала линии оборонительных железобетонных сооружений, получившую ироничное название «Линия Бар-Лева» (по фамилии министра финансов).

Самая известная акция израильских командос в это время (за которую Израиль «заработал» санкции со сто-

роны Франции) — рейд 28 октября 1968 года на аэропорт Бейрута. Стоит сказать, что это был ответ на захват арабскими террористами тремя днями ранее самолета израильских авиалиний в афинском аэропорту.

28 декабря в 21.30 4 вертолета «Супер Фрелон» перебросили на взлетное поле бейрутского аэропорта несколько десятков хорошо вооруженных израильских парашютистов. Действуя быстро и слаженно, они за короткое время смогли взять под свой контроль основной терминал и башню управления полетами. Пассажиров из стоявших на поле четырнадцати лайнеров отконвоировали в терминал, а во все арабские самолеты заложили взрывчатку. Пятый вертолет приземлился неподалеку, чтобы предотвратить возможное противодействие частей ливанской полиции и армии. Через час после того как ударная группа благополучно эвакуировалась, прозвучали взрывы — все 14 лайнеров превратились в обломки. Ни одно гражданское или военное лицо в ходе операции не погибло.

Этот рейд продемонстрировал, что Израиль самыми жесткими методами будет бороться с теми, кто поддерживает терроризм. Однако критика таких действий во всем мире была тогда очень велика, и Франция — основной поставщик оружия в Израиль в тот период — ввела эмбарго. Но это не остановило подготовку новой войны. Уже 12 февраля 1969 года начались столкновения и на сирийской границе. ВВС обеих сторон завязали бой 24-го числа во время рейда израильской авиации на столицу этой ближневосточной страны Дамаск. Тогда по сообщениям израильтян были сбиты 3 сирийских МиГы (без потерь со своей стороны).

Новая страница в истории арабо-израильских войн была перевернута 8 марта 1969 года: около полудня звено египетских МиГ-21 пересекло Суэцкий канал. Однако патрульная пара «Миражей» не дремала, и арабы не досчитались одного самолета. Через шесть часов египетская артиллерия начала массированный обстрел израильских позиций вдоль канала. В тот же день египетский президент Насер объявил о начале «Войны на Источнике» против Израиля.

«Война на истощение»

В этой войне обычно выделяют несколько этапов активных боевых действий. Что касается воздушной войны, то таких периодов было три.

Первый период : июль 1969 – март 1970 года

В это время израильская авиация, не встречая серьезного сопротивления со стороны ПВО Египта, почти безнаказанно наносила удары по его войскам в зоне Суэцкого канала, а также по объектам в глубине страны.

Израильское командование пыталось действиями авиации причинить ущерб сухопутным войскам и средствам ПВО, морально воздействовать на войска и население страны с целью подрыва веры египетского народа в достижение победы.

В этот период были совершены около 610 самолетовылетов для ударов по войскам и для воздушной разведки. Средства ПВО израильтяне атаквали только для обеспечения действий авиации по наземным целям.

Второй период : апрель–июнь 1970 года

Этот период характеризуется прекращением палетов на объекты, расположенные в глубине страны, и резким увеличением количества ударов по объектам в зоне Суэцкого канала.

Несколько сократилась интенсивность действий авиации по сухопутным войскам и резко возросло количество самолетовылетов (до 5000) для нанесения ударов по средствам ПВО.

Атакуя радиолокационные посты, строящиеся позиции ЗРК и зенитной артиллерии (ЗА), израильтяне стремились создать бреши в радиолокационном поле, ослабить зенитно-артиллерийское прикрытие египетских войск и сорвать строительство стартовых позиций.

Так как строящиеся площадки прикрывались ЗА и переносными зенитными ракетными комплексами (ПЗРК), то авиация Израиля наносила удары преимущественно с высоты 5–7 тысяч метров с пикированием до высоты 5–4 тысяч метров, что значительно снижало точность бомбометания.

Характерным для этого периода является повышение интенсивности воздушной разведки. С этой целью было совершено 15% всех самолето-вылетов.

Третий период : с 5 июня по август 1970 года

Этот период характеризуется тем, что израильская авиация вынуждена была действовать в условиях возросшей эффективности системы ПВО Египта.

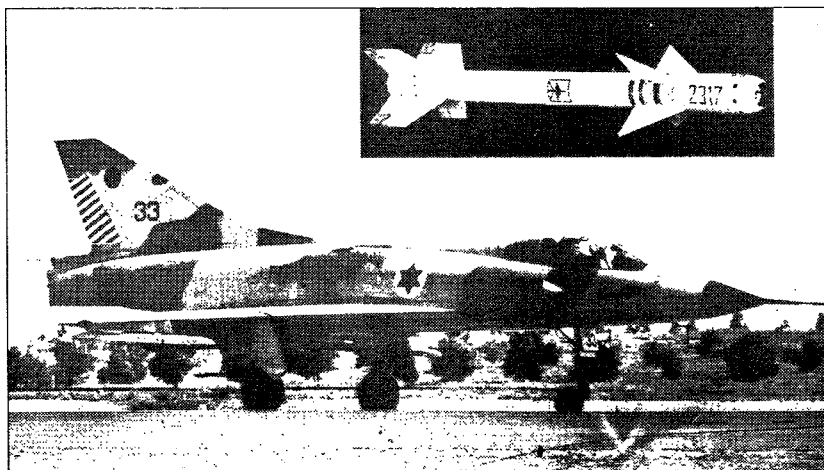
Основными формами борьбы арабов поначалу был обстрел позиций израильтян вдоль Суэцкого канала и рейды их командос с целью уничтожения инфраструктуры на Синайском полуострове. В ответ израильская артиллерия открывала огонь, однако основным средством борьбы все же оставалась авиация.

17 апреля 1969 года на своей пресс-конференции израильский министр обороны Моше Даян заявил, что за время, прошедшее после окончания Шестидневной войны, потери арабов составили 1600 человек. Тут же были обнародованы собственные потери: официальные лица признали только 7 реактивных самолетов и 1 Пайсер «Кэб». Аналогичные потери египтян оценивались в 15 самолетов, сирийцев — в 3.

Несмотря на начало крупномасштабных боевых столкновений на Синае, продолжались активные боевые действия против Иордании, Сирии и Ливана. Не обошлось без потерь. Так, 22 апреля во время атаки станции РЛС в Иордании был потерян «реактивный самолет». 29 мая пилот «Миража» Эйтан Пойнер в ходе ракетной атаки сбил сирийский МиГ-21. Сирия начала переброску новых подразделений к израильской границе. Уже 8 июля произошло самое крупное столкновение в воздухе после окончания Шестидневной войны. В тот день израильские пилоты-истребители записали на свой счет 7 истребителей МиГ-21 ВВС Сирии.

В течение всего этого времени представители ООН не прекращали своих попыток посадить стороны за стол переговоров. Однако эти усилия наталкивались на сопротивление.

21 мая состоялся массированный египетский налет. Однако израильтяне были на высоте, снова записав на свой счет четыре вражеских МиГ-21: 3 самолета сбили



«Мираж» ИС 101-й эскадрильи приземляется после удачно выполненного задания. На врезке ракета ближнего боя «Шафрир»

«Миражи» и один стал жертвой расчета ЗРК «Хок». 17 июня два израильских «Миража» перешли звуковой барьер над родным городом египетского президента — Гелиополисом. Звуковая волна выбила большинство оконных стекол. В ответ египетские вооруженные силы только усилили свой нажим на еврейские подразделения на Синайском полуострове. 20 июня ВВС Израиля всей мощью обрушились на позиции египетских ЗРК вдоль Суэцкого канала. Было сброшено 159 тонн авиабомб и 72 напалмовых бака. Египтяне среагировали только через три часа.

Израильское командование решило резко изменить тактику на более агрессивную, из-за того что потери непрерывно возрастали (только в июле погибли 106 израильских военнослужащих). 19 июля спецподразделения ВМФ Израиля захватили египетские позиции на юге Синая и уничтожили там всю инфраструктуру. Резко возросла и активность ВВС — впервые после окончания войны 1967 года стали применяться массированные налеты.

Начались массовые воздушные столкновения над Синаем. За короткое время израильцы записали на свой счет 5 сбитых египетских реактивных самолетов, включая два Су-7, два МиГ-17 и один МиГ-21 (сбит 20 июля).

Собственные потери составили 2 самолета, причем только один «Мираж» был сбит в схватке с МиГами. Это первое официальное подтверждение потери израильского самолета в воздушном столкновении после войны 1967 года.

24 июля израильские ВВС записали на свой счет 6 сбитых Су-7 и МиГ-21. В этот день египетское командование решило провести операцию с участием четырех звеньев истребителей-бомбардировщиков Су-7. В 14.15 звено Су-7 атаковало израильский командный пункт ПВО в районе Исмаилии. По египетским данным, в ходе первого налета атакующие самолеты потерь не имели. Спустя четверть часа уже 2 звена Су-7, ведомые майором Мунибом, атаковали КП и батареи ЗРК «Хок» около Суэца. Из-за того что в этом районе появились дежурные «Миражи», египетские пилоты неудачно атаковали цели и стали разворачиваться домой. Но так как они не соблюдали «коридоры безопасности», собственные зенитчики сбили один Су. Еще один самолет стал добычей «Миражей».

Примерно в это же время, в 14.17, звено Су-7 атаковало позиции зенитной артиллерии в районе Большого Соленого Озера. Но не все прошло гладко — штурмовики, ведомые капитаном Элью, подверглись атаке из засады звена «Миражей». Завязался воздушный бой с прикрывавшими налет МиГ-21.

В тот же момент звено МиГ-17 (ведомое капитаном Багером) атаковало скопление израильских танков в полевых укрытиях. По данным фотоаппаратуры, были поражены два израильских танка. Несмотря на то, что на отходе эти МиГи были настигнуты «Миражами», бой закончился без потерь.

И, наконец, последним в тот напряженный день стал налет звена МиГ-17 на позиции ЗРК «Хок» в 12 километрах восточнее Исмаилии. Хотя подопечные капитана Хишата не смогли выйти на цель с первого раза, согласно их докладам, были отмечены несколько попаданий.

В сентябре 1969 года конфликт достиг наибольшего напряжения. В ночь на 7 сентября израильские командос уничтожили несколько египетских патрульных судов на рейде Рас-эль-Садат в заливе Суэца. Эта важная победа помогла активизировать действия в данном райо-

не. Для усиления элемента внезапности широко использовались захваченные в войне 1967 года танки и бронемашинны советского производства. Было разгромлено несколько позиций египетских ЗРК. От огня последних погиб всего один израильский самолет, пилот катапультировался над заливом Суэца, однако неудачно.

В итоге, за шесть недель непрерывных столкновений израильские ВВС выполнили около тысячи самолето-вылетов и сбили 21 египетский самолет, потеряв всего три собственных.

11 сентября 1969 года было отмечено повторением операции египетских ВВС. В ней участвовали более 100 самолетов. Налет включал три «волны», накатывавшихся на израильские объекты с трехчасовым интервалом.

В 10.00 по посту в районе Порт-Саида удар нанесло звено Су-7, возглавляемое майором Макаримом. Из-за внезапности налета израильское ПВО не оказало серьезного сопротивления и арабы потерь не имели.

В 10.11, согласно плану, позиции израильского дивизиона зенитной артиллерии атаковало звено МиГ-17. Но к этому времени израильские зенитчики находились уже в полной боевой готовности, и штурмовики встретил плотный огонь. Во время второго захода зенитчикам удалось сбить ведомого второй пары.

Спустя буквально минуту, другое звено МиГ-17 атаковало позиции следующего дивизиона, причем египетские самолеты подверглись безуспешной атаке со стороны ЗРК «Хок». А через четыре минуты сами ракетчики оказались под огнем.

Вот как вспоминал об этом египетский бригадный генерал Самир Азис Михайль: «Я был пилотом МиГ-21 из состава 104-й авиабригады, базировавшейся в Эль-Мансуре, и в тот день участвовал в сопровождении МиГ-17, которые должны были атаковать позиции ЗРК «Хок», направляясь к цели на бреющем полете. Только выйдя в район удара, они прыгнули вверх, но объекты противника были превосходно замаскированы и обнаружить их с первого захода не удалось. Однако внезапно взлетевшая зенитная ракета демаскировала позиции израильцев, на которые тут же обрушились НУРСы и бомбы. Все, что

было внизу, тут же потонуло в клубах дыма и пыли, сквозь которые сверкали вспышки разрывов.

Затем мы повернули домой, но на подходе к каналу нас уже ждала пара «Миражей», тут же устремившаяся к истребителям-бомбардировщикам. МиГ-17, как ни в чем не бывало, пошли брешущим напролом, петляя среди барханов, а мы поднялись на 5 километров и вступили в бой».

В этот раз бой закончился вничью: египтяне потеряли один МиГ-17, израильтяне — «Мираж», который сбил МиГ-21.

Однако так повезло не всем: звено Су-7, начавшее в 13.00 налет на радиолокационный пост в Суэце, было перехвачено дежурной парой «Миражей» (лейтенанты Шломо Вейнтрауб и Гиора Эпштейн). Истребители вышли на дистанцию атаки с выключенными бортовыми радиоэлектронными станциями (БРЛС), что обеспечило скрытность для атаки на штурмовики. Только примерно в 20 километрах пилоты включили БРЛС и распределили цели между собой.

Ведущий (Вейнтрауб) произвел пуск управляемой ракеты «Супер Матра» по ведомому второй пары, в результате чего египетский самолет превратился в обломки, а пилот — погиб. Это была четвертая (и последняя) победа Шломо.

Между тем, получив столь грозное предупреждение, ведущий второй пары сбросил подвесные баки и перевел самолет в набор высоты, что сорвало наведение ракеты, выпущенной Эпштейном. Видя это, Гиорма с невыгодного во всех отношениях ракурса открыл заградительный огонь. И, о чудо, 30-мм снаряды достали Су-7! Истребитель-бомбардировщик оказался подбитым (а Эпштейн записал себе третью победу из семнадцати), но летчик смог перетянуть через Суэцкий канал, где благополучно катапультировался.

В это время первая пара «сушек», разворачиваясь после успешно нанесенного удара, оказалась лицом к лицу с парой «Миражей». Арабские пилоты не растерялись и на малой высоте нырнули к устью в центре Синая. Естественно, что БРЛС «Миражей» совершенно не имели шансов на обнаружение скоростных противников (шли

они со скоростью примерно 1100 км/ч). Благоразумно рассудив, что египетские летчики все равно выйдут к каналу, израильтяне стали патрулировать на встречных курсах. Расчет оказался верен, в 13.42 лейтенант Эпштейн обнаружил две воздушные цели на расстоянии 32 километров. Израильский ведущий, который в это время находился на встречном курсе, сразу же лег в босвой разворот в направлении египтян. Уже через минуту противников разделяли всего 16 километров. Однако положение египтян вовсе не казалось им безнадёжным — ракет «Супер Магра» уже не было, а имевшиеся «Мажики» обладали значительными ограничениями по скорости и направлению цели.

К тому же им на помощь на форсаже стремилась дежурная пара МиГ-21 капитана Магди. Проскочив через канал, эта пара стала новой опасностью, и израильские пилоты развернулись в ее сторону, затягивая египтян в маневренный воздушный бой.

На правом развороте капитан Магди с дистанции 1 км произвел пуск управляемой ракеты Р-3С по ближайшему «Миражу» (им оказался самолет лейтенанта Вейнтрауба), но она прошла мимо. Израильтянин, отчаянно маневрируя, смог увернуться и от другой, а его ведомый открыл прицельную стрельбу из пушек по египетскому истребителю. Хотя снаряды не нанесли существенных повреждений, однако Магди пришлось прекратить атаку.

Между тем в район боя подтянулась вторая пара МиГов, и вскоре стало ясно, что израильтяне не имеют практически никаких шансов выйти из боя без потерь. Счастливым избежавший двух ракетных атак Вейнтрауб оказался под огнем. Ведущий второй египетской пары — капитан Амир — выпустил ракету. Израильтянин смог избежать и ее, но совершил непростительную ошибку, решив поменять направление разворота. Этим обстоятельством воспользовался Амир, который выпустил вторую ракету, спустя несколько секунд влетевшую в сопло «Миража». Последовал взрыв: все произошло настолько быстро, что Вейнтрауб не успел воспользоваться катапультой и погиб. Эпштейн, оставшись в одиночестве против четырех МиГов, предпочел ретироваться.

Остальные три боя, прошедшие в тот день над каналом, не принесли успеха египетским истребителям: израильские пилоты стали затягивать МиГ-21 в выгодное для себя маневрирование. Кроме того, выяснилось, что египетские легчики-истребители не готовы к продолжительным маневренным воздушным боям и связанным с ними перегрузкам.

Однако уже под вечер успеха достигли расчеты ЗРК «Хок»: два звена Су-7, нацеленные на радиолокационный пост в районе Мусала, были внезапно атакованы зенитными ракетами «Хок», в результате чего один Су-7 был сбит, а пилот погиб.

Официальные израильские лица заявили о том, что в этот день было уничтожено 13 арабских самолетов: 8 — истребителями «Мираж», 3 — огнем ПВО и 2 — ракетами «Хок». Но как всегда потери противника были значительно завышены, к тому же ничего не говорилось о гибели «Миража».

Через два дня на пресс-конференции министр обороны Моше Даян заявил, что израильские силы на Синае настолько усилились, что теперь, прежде чем пересечь канал, египтяне «должны подумать дважды».

С 5 сентября 1969 года начались поставки новейших американских истребителей-бомбардировщиков F-4E «Фантом». Соглашение об этом было подписано еще в конце 1968 года.

6 июня египтяне попытались взять реванш, однако их потери оказались очень высокими: три МиГ-21 были сбиты в воздушных боях, еще один МиГ-17 стал жертвой расчетов ЗРК «Хок». Но, несмотря на то, что множество египетских самолетов были сбиты или повреждены, арабские пилоты продолжали самоубийственные атаки.

22 июня стало днем боевого дебюта «Фантомов», которые атаковали позиции египетских ЗРК. Пара истребителей-бомбардировщиков сбросила 11 бомб. Результаты налета неизвестны, однако пилоты наблюдали «множество дыма».

4 ноября пара «Фантомов» перешла звуковой барьер над Каиром (это стоило его жителям массы выбитых оконных стекол), а через неделю пилоты «Фантомов» добились своей первой воздушной победы — они сбили



F-4E «Фантом» с полной боевой нагрузкой

ракетой МиГ-21. В тот же день «Миражи» поразили еще два таких самолета.

Большинство позиций египетских ЗРК вдоль Суэцкого канала в 1969 году были уничтожены израильскими атаками. Основными средствами поражения, которые использовали израильтяне, являлись французские ракеты «Матра» 530, американские AIM-9B «Сайдуиндлер» и собственного производства «Шафрир». Эти ракеты имели инфракрасную головку самонаведения, поэтому все воздушные бои происходили на очень небольшой дистанции — несколько километров (около десяти, ведь, например, дальность применения американских ракет составляла всего лишь восемь километров).

Новые «Фантомы» несли на борту также ракеты среднего радиуса действия AIM-7 «Спэрроу». Эта ракета имела радиолокационную систему наведения и могла применяться ночью, однако требовала постоянного радиолокационного контакта с целью. Применялись они израильскими пилотами крайне редко и неохотно из-за невозможности первичного опознания цели. Основным оружием воздушного боя оставалась пушка.

Не все сбитые египетские самолеты сбили истребители. За май — ноябрь 1969 года был сбит 51 египетский самолет: 34 — в воздушных битвах, 9 пострадали от огня зенитных орудий, 8 уничтожили ЗРК «Хок».

В 1969 году израильские ВВС выполнили несколько сотен боевых вылетов против террористов в Ливане, Сирии и Иордании. Так, 17 ноября было выполнено несколько десятков вылетов против целей в Иордании.

Потери египетских вооруженных сил непрерывно возрастали, поэтому срочно требовалось усилить их качественно и количественно. В середине декабря 1969 года в Москву отправился вице-президент Египта Садат и министр обороны генерал Фавзи. Речь шла о возможности закупки в СССР истребителей МиГ-21 и новых ЗРК. Дело в том, что поставляемые советские комплексы С-75 уже были не новинкой для израильян, чьи характеристики последние очень хорошо изучили еще в 1967 году, когда в их руки попал один такой экземпляр.

И теперь, после разработки эффективных методов борьбы с этими комплексами, преодоление системы ПВО Египта не составляло для израильских пилотов особого труда. Египтяне просили начать поставки новейших ЗРК. Более того, арабы настаивали, чтобы до того, пока пройдут обучение их собственные расчеты, территорию Египта охраняли бы советские части ПВО.

Тем временем воздушные бои продолжались. Дать описание их всех невозможно, коснемся лишь наиболее примечательного — боя 9 декабря 1969 года.

В тот день очередная группа Су-7 возвращалась после удара по позициям ЗРК «Хок». Высланные на перехват «Миражи» немного запоздали, но все же имели шанс справиться с штурмовиками. Тем не менее это им не удалось, так как навстречу уже выдвигалась дежурная пара МиГ-21 (старшие лейтенанты Атеф и Мипир). В то время израильяне не имели достаточно надежных средств обнаружения низколетящих целей, и пилотам-истребителям в основном пришлось полагаться на свои глаза, к тому же они не включили БРЛС, боясь спугнуть «дичь».

Дальнейшие же события ясно показали, что «дичью» являлись они сами. Появившаяся внезапно пара МиГов открыла пушечный огонь. Ошарашенные израильяне инстинктивно выполнили боевой разворот с набором высоты, что было в принципе неправильно, так как оставшиеся внизу противники без проблем расстреляли

оба «Миража». Стоит сказать, однако, что такие удачи выпадали на долю пилотов МиГ-21 очень редко.

С советской помощью немедленно началось строительство позиций ЗРК и РЛС вдоль Суэцкого канала. Это отметили израильские спецслужбы и нанесли несколько предупреждающих ударов. Так, в ночь на 25 декабря они провели операцию, получившую кодовое название «Петух-53», по захвату новейшей РЛС П-12.

Во время одного из рейдов на территорию Египта (в ходе которых широко использовалась трофейная бронетехника) разведгруппа обнаружила позицию РЛС недалеко от Рас-Араб. Первоначально планировалось нанести по ней массированный авиационный удар, но затем было решено ее захватить. Для отработки задания командование передало в распоряжение спецслужб захваченный в ходе предыдущей войны радар. Но возникла еще одна проблема: как перевезти захваченный образец. Выбора практически не было: по расчетам масса станции составляла примерно 7 тонн, а единственным типом вертолета такой грузоподъемности являлся новейший Сикорский СИ-53.

Операция началась 26 декабря 1969 года.

В 21.00, согласно договоренности, «Скайхоуки» и «Фантомы» нанесли удар по всему западному побережью канала. Под этот «шумок» три «Супер Фрелона» направились в глубь Египта. Во время неожиданного нападения израильские командос перебили небольшую охрану РЛС и вызвали транспортные вертолеты.

В 2.00 уже 27 декабря в два вертолета был погружен драгоценный груз: в одном находился основной блок массой 4 тонны, в другом — антенна и запчасти. Одновременно «винтокрылы» забрали десантников. Обратный путь не прошел гладко: один вертолет по техническим причинам совершил вынужденную посадку, тогда все перегрузили во второй, который успешно вернулся домой, несмотря на перегрузку.

Операция была тщательно засекречена (да и египтяне не спешили расписываться в своей некомпетентности), мир узнал о ней только через неделю (и то по одной публикации в зарубежной прессе). Благодаря тщательному исследованию станции, специалисты смогли выработать

эффективные приемы преодоления египетской системы ПВО.

1970 год принес новые стычки на Ближнем Востоке. Уже 7 января израильцы совершили массовый налет на несколько египетских объектов, один из которых находился всего в 50 километрах от столицы Египта. На следующий день во время ответной акции над Синаем были сбиты два Су-7.

На протяжении последующих дней израильские самолеты бомбили окрестности столицы (огнем египетской ПВО был сбит один самолет). Израильские атаки и рейды командос вынудили президента Насера срочно отправиться в Москву, чтобы ускорить получение новых средств для борьбы с израильской авиацией. Была достигнута договоренность о поставке новейших зенитно-ракетных комплексов С-125 «Нева» и нескольких сотен истребителей МиГ. Снова прозвучало предложение прислать советские расчеты и пилотов-добровольцев. Кроме того, были приняты меры политического характера. Так, 31 января 1970 года советский премьер-министр Косыгин предупредил американского президента Никсона о том, что в случае продолжения масштабной помощи США Израилю СССР оставляет за собой право на использование любых средств военного характера.

Пока в Москве проходили советско-египетские консультации, израильские самолеты 23 января нанесли удары по объектам в самом Каире. На следующий день египтяне организовали ответный удар, причем практически впервые в этой войне звено Су-7 было отправлено на «свободную охоту». Вел его Люксин Софи. Одна пара обнаружила и атаковала колонну израильских танков, а затем ушла за канал. Вторая же пара попала в зону действия ЗРК «Хок», в результате чего один самолет был поражен. Пройдя над Суэцким каналом и углубившись на 10–12 километров, пилот подбитой машины катапультировался. По мнению египтян, это был второй самолет данного типа, подбитый ЗРК.

6 февраля Никсон дал согласие на поставку в Израиль двадцати пяти истребителей-бомбардировщиков «Фантом» и восьмидесяти штурмовиков «Скайхоук». Эти самолеты должны были сойти со сборочных линий и всту-

пить в строй ВВС Израиля до 1971 года. А через два дня во время крупного воздушного сражения были сбиты два МиГ-21 при потере одного «Миража».

Во время налета на Каир 12 февраля был ошибочно разрушен гражданский завод, на котором погибли 68 гражданских лиц и еще 98 были ранены. Этот неприятный эпизод ускорил советское вмешательство в конфликт. Уже в конце февраля в Египет начали прибывать советские специалисты и техника.

В течение марта 1970 года в Египет были доставлены 18 зенитных ракетных дивизионов, на вооружении которых находились ЗРК С-125, а также новейшие модификации истребителей МиГ-21, ЗСУ 23-4 «Шилка» и ПЗРК «Стрела-2» для прикрытия позиций зенитчиков.

В Египте была сформирована дивизия ПВО под командованием генерал-майора артиллерии Алексея Смирнова в составе трех зенитно-ракетных бригад, истребительного авиационного полка (командир — полковник Константин Коротюк) и необходимых вспомогательных подразделений. Перед советскими военнослужащими ставилась задача: прикрыть стратегически важные районы Египта, в том числе Асуанскую плотину и основные авиабазы в районе канала. Стоит сказать, что авиаполк был переброшен с Украины, его пилоты и техника ранее базировались на аэродроме Лиманский.

При этом все мероприятия были окружены завесой секретности. Прибывших военспецов-«хабиров» (именно так называли советских военных в Египте) разместили с комфортом, они жили в тихом городке, больше напоминавшем оазис. Каждый день на рассвете за летно-техническим составом прибывали автобусы, доставлявшие офицеров и механиков к 5.00 на аэродром. (Кстати, у себя дома летчики частенько жили прямо возле аэродрома, где их весь день сопровождал грохот и шум реактивных самолетов.)

Впрочем, если с жильем все оказалось в порядке, то с питанием поначалу возник казус. Дело в том, что в египетских ВВС не существовало такого понятия, как столовая. Находясь на службе, египетский летный состав питался в складчину (благо позволяло привилегированное положение по отношению к остальным родам войск).

Все происходило примерно так: ежедневно выбирали техника, который отправлялся на базар и закупал необходимые продукты, а потом занимался готовкой. Основное место в рационе занимало мясо (естественно, исключая свинину). Процедура принятия пищи тоже была своеобразной: стульев и столов в «трапезных» не было в помине (хотя в штабе того и другого было навалом). Ели, сидя на коврах, не торопясь, смакуя каждое блюдо, отчето обед длился довольно долго.

Тем временем израильская авиация продолжала бомбардировки центральных районов Египта. Однако предупрежденные вездесущей разведкой, пилоты избегали районов, прикрываемых советскими расчетами ПВО. Были прекращены палеты на глубинные районы Египта из-за нежелания встречи с советскими истребителями-перехватчиками. Как отмечали советские специалисты, израильяне часто предпринимали вылеты чисто психологического характера.

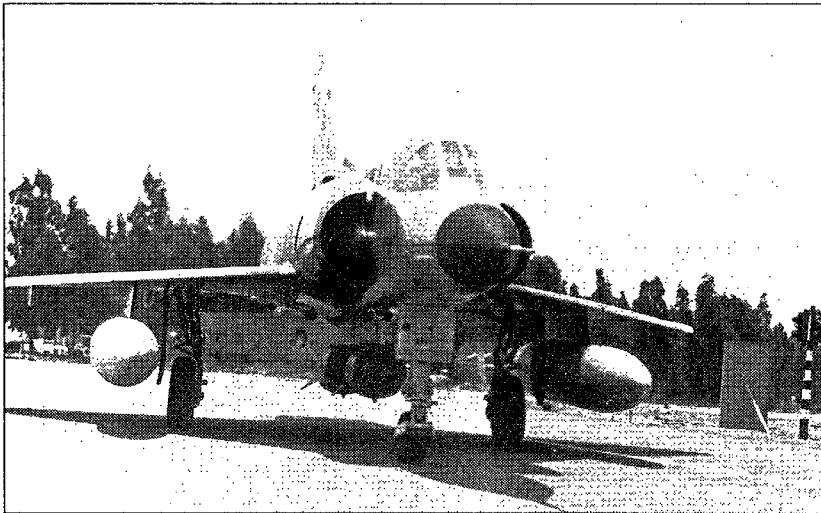
Прекрасно осведомленные о местах базирования советских пилотов, израильские легчики (среди которых было немало выходцев из СССР) брали курс на прикрываемые первыми объекты. Советские самолеты были вынуждены подниматься для перехвата непрошенных гостей. Однако у самого Суэцкого канала (который, кстати, советским пилотам категорически запрещалось пересекать) израильяне разворачивались и уходили назад.

Всего с января 1970 года ВВС Израиля выполнили примерно 3300 боевых вылетов на территорию Египта и сбросили 8000 тонн бомб, не считая НУР. Отметились ВВС и на северной границе Израиля. Вот что вспоминает о том времени Ялло Шавит: «Во время «Войны на истощение» я был командиром крыла на 1-й авиабазе. У нас были «Миражи», «Скайхоуки» и «Фантомы». Как командир крыла я мог летать на любом типе самолета. С утра полететь на «Скайхоуке», затем на «Мираже», а ближе к вечеру — на «Фантоме». «Скайхоук» был очень простым: садишься, читаешь инструкцию, забираешься в кабину и летишь. Мы выполнили большое количество вылетов против иорданских целей. Я думаю, это был первый случай, когда израильское правительство использовало авиацию для того, чтобы прекратить обстрелы Иеруса-

лима с западного берега. Мы хорошо знали откуда ведется огонь: это были горы Ирбид между Мафраком и Иорданской долиной, к югу от Голанских высот. Мы брали по 18 бомб Mk.81 на каждый «Скайхоук», и восемь самолетов сбрасывали 144 бомбы в центр селения, если арабы открывали артиллерийский огонь. Это были адекватные меры, так как обстрелы киббуцов продолжались день и ночь. После каждого нашего палета огонь ослабевал. Я думаю, они получили свой урок».

11 декабря 1969 года сирийцы потеряли 3 самолета в воздушном столкновении с израильскими истребителями. Другая битва произошла 8 января 1970 года и привела к гибели трех сирийских МиГ-21. Всего потери сирийских ВВС с момента окончания войны 1967 года оценивались израильянами в 17 самолетов.¹

Все время шла психологическая война. Например, 23 января пара сирийских МиГ-21 перешла звуковой барьер над Хайфой. Уже на следующий день израильские «Фантомы» нанесли «визит вежливости» в Дамаск и несколько других сирийских городов. Второго февраля над Голанскими высотами погиб попавший под огонь ПВО разведывательный «Мираж».



«Мираж» IIIС в ударном варианте, обратите внимание на крыльевые баки и бомбы под фюзеляжем

Продолжались налеты на лагеря террористов вдоль ливанской границы. В апреле израильтяне провели массовую акцию против сирийских позиций вдоль Голанских высот, причем в воздушных боях были сбиты 3 сирийских МиГ-21.

Египетские ВВС, освобожденные от задач прикрытия своей территории, полностью переключились на ударные операции. Только с 18 по 24 апреля 1970 года египтяне совершили несколько крупных налетов на израильские позиции на Синае. Израильские истребители и средства ПВО сбили несколько Су-7 и МиГ-17, а также 2 бомбардировщика Ил-28 под Эль-Аришем.

В начале мая египетские и советские специалисты приступили к созданию сети ПВО вдоль Суэцкого канала (там только 14—16 мая были сбиты 7 египетских самолетов). 14 мая египетские командос (вполне вероятно, что на самом деле это были советские спецназовцы) уничтожили израильский патрульный катер в порту Эйлат, а египетские военные корабли уничтожили рыболовецкий сейнер в Средиземном море. В ответ на это израильские «Фантомы» потопили египетский эсминец и ракетный катер в Красном море.

Летом 1970 года ВВС Израиля имели в своем составе две эскадрильи «Фантомов» (40 самолетов), три — «Миражей» (60 самолетов), три эскадрильи «Скайхоуков» (80 самолетов), одну эскадрилью «Супер Мистэров» (около 20 самолетов), одну эскадрилью «Вотуров» (10 самолетов) и одну эскадрилью «Мистэров» (20 самолетов). «Ураганы» и «Мажистеры» использовались для подготовки пилотов. Войска поддерживали 40 «Норатгласов», «Стратокрузеров» и «Дакот». Вертолетный парк был представлен двенадцатью вертолетами «Супер Фрелон», десятью СН-53, двадцатью пятью Белл-205 и двадцатью машинами «Алуэтт». Для противодействия советским системам ПВО в США были заказаны контейнеры средств радиоэлектронной борьбы, которые в свое время успешно применялись американскими пилотами против северовьетнамских комплексов С-75.

В июне госсекретарь США Уильям Роджерс обратился к враждующим сторонам с предложением о заключении перемирия. Это только интенсифицировало изра-

ильские налеты. Неизбежным стало участие советских военнослужащих в боях.

22 июня советские МиГ-21 уничтожили один из «Скайхоуков» в составе большой группы, шедшей на Исмаилию. Советские военные специалисты разработали и новую тактику применения ЗРК. Она заключалась в том, что кроме оборудования основных и запасных позиций для дивизиона, предусматривалась возможность переброски комплексов поближе к каналу.

Так, в ночь на 29 июня к Суэцкому каналу были выдвинуты 12 расчетов ЗРК С-75 и несколько новых С-125. Поэтому когда появились «утренние» «Фантомы», два из них были сбиты сразу. Но вскоре израильтяне припили в себя, и в течение следующей недели уничтожили 7 комплексов.

Тогда, когда в бой вступали советские расчеты ЗРК, потери евреев были значительно выше. Например, 18 июля расчеты Мансурова и Толоконникова сбили 2 израильских самолета, в том числе один «Фантом». Однако профессионализм и мастерство еврейских летчиков были на высоте: пара «Фантомов», обнаружив местоположение дивизиона, зашла к нему в тыл. В результате погибли 8 советских военнослужащих, сгорела пусковая установка, взорвались ракеты и дизель. В срочном порядке это подразделение отвели в тыл.

После этих событий советские расчеты стали применять иную тактику: теперь подразделения ракетчиков после каждого залпа должны были срочно менять позицию. Израильские военные, в свою очередь, разрабатывали планы внезапной переправы через Суэцкий канал и уничтожения позиций ПВО. Командующий ВВС Мордехай Ход позднее вспоминал, что «русские впервые надежно прикрыли египетское небо».

Советские МиГ-21 начали патрулирование вдоль канала. 25 июля советский пилот повредил ракетой К-13 израильский штурмовик «Скайхоук». В том, что это русский, не было никаких сомнений — об этом говорили данные перехвата. По советским сведениям, отличилась пара капитана Сальникова. Советские добровольцы потом вспоминали, что в рядах евреев находилось много русскоязычных и часто по громкоговорящей свя-

зи раздавались вопросы типа «Есть ли кто-то из Москвы?» Со своей стороны израильтяне также были отлично осведомлены о том, что на арабских позициях хватают русских.

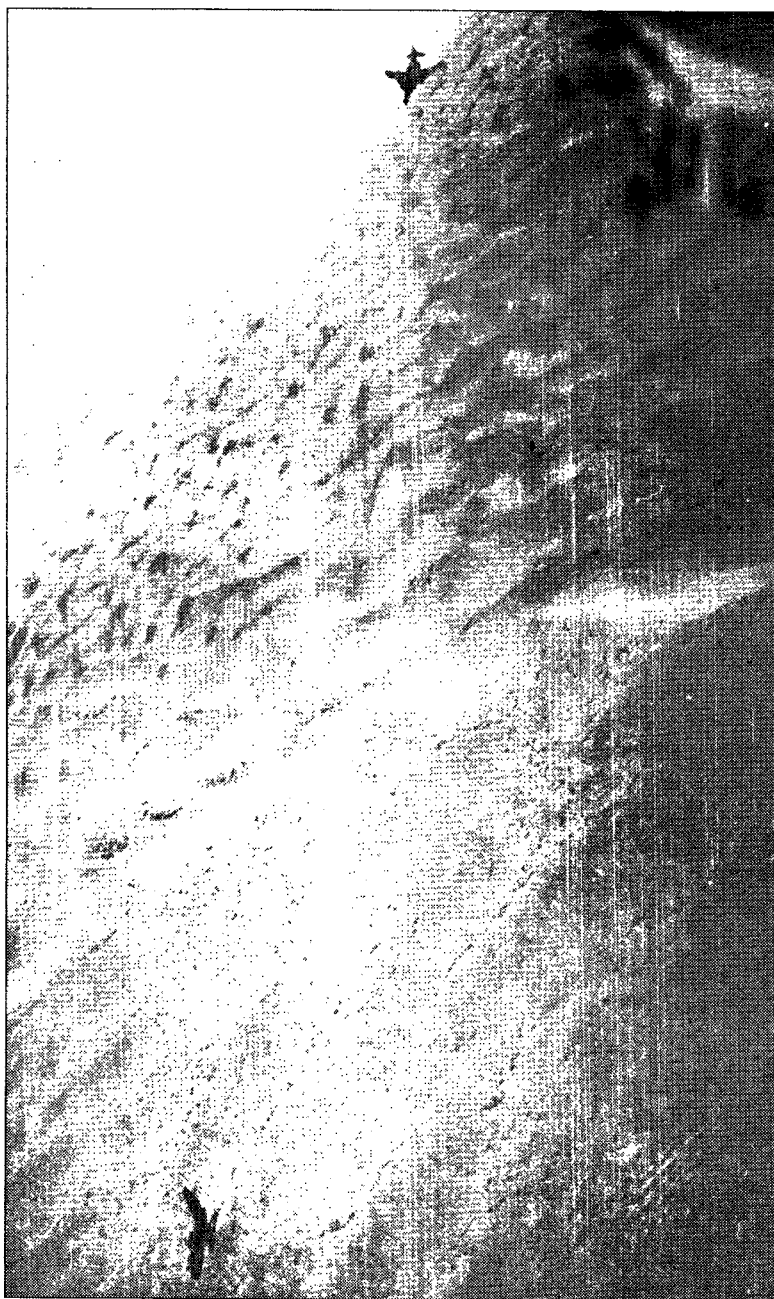
На следующий день израильские истребители сбили два МиГ-17. В штабе израильских ВВС после горячих дебатов было решено преподнести советским пилотам наглядный урок. Операция получила кодовое название «Ветка». Для ее проведения выделили звено в составе четырех «Фантомов» и два звена по четыре «Миража». Были собраны 12 лучших асов израильских ВВС, имевшие в сумме 59 побед.

Это было практически единственное серьезное столкновение советских и израильских пилотов, поэтому имеет смысл остановиться на нем подробнее.

Операция происходила в полдень 30 июля 1970 года. Сначала пара «Фантомов» атаковала станцию радиолокационного обнаружения на западном берегу Суэцкого канала. Их эскортировали 4 «Миража». После того как израильтяне не встретили никакого сопротивления (этот пост находился в зоне ответственности советских летчиков), истребители-бомбардировщики ушли домой, а истребители направились в глубь египетской территории.

Через 12 минут в воздух поднялись 8 советских МиГ-21МФ, ведомые капитаном Каменевым. Первый контакт произошел в 14.20. Тогда же в хвост советским истребителям зашли невидимые для них еще четыре «Миража». Однако этот маневр прекрасно наблюдали с земли и подняли еще 12 МиГов. Восьмерым израильтянам, таким образом, противостояли 20 хорошо подготовленных советских летчиков. Но буквально через несколько минут сюда подтянулись еще четыре «Фантома», ведомые Авиху-бен-Нуном (комэск первой эскадрильи, вооруженной «Фантомами» и командующий ВВС страны в 1991 году). Новая расстановка сил оказалась не в пользу русских, поэтому к ним на помощь поспешили еще четыре истребителя. Итак, в небе закрутилась огненная карусель из тридцати шести современных самолетов.

Первый советский истребитель был сбит пушечным огнем «Миража», следующий — ракетой «Спэрроу», пущенной Авиху-бен-Нуном. После того как был потерян



Кадр фотокиногуглета: израильский «Фантом» сбивает египетский МиГ-17

четвертый МиГ, советские летчики стали беспорядочно выходить из боя. Движимые азартом, израильтяне хотели устроить погоню, но с земли поступил приказ возвращаться: командование не хотело лишних жертв (в конце концов, это был «золотой фонд» ВВС).

Израильтяне сбили четыре МиГ-21 без потерь со своей стороны. Впоследствии стало известно, что из-за полученных повреждений еще один самолет разбился при посадке. Счет стал 5:0. Отличились пилоты «Фантомов» Авиху-бен-Нун и Авие Селла. На «Миражах» победы одержали Ашер Смир и Абрахам Шалмон.

Необычайно пестрым был состав бортового оружия, примененного 30 июля: по одному самолету сбили ракеты «Шафрир», «Спэрроу» и «Сайдуиндер», один самолет уничтожили пушка. Согласно советским сведениям, погибли капитаны Журавлев, Юрченко и Яковлев. Один пилот смог катапультироваться. О пятом самолете упоминают только данные израильской разведки. Таким был «черный день» советских военспецов в Египте.

А вот как описывал этот бой один из израильских асов (по всей видимости, Авие Селла).

«Я был номером 2 в паре «Фантомов». Мы и пара «Миражей» вылетели против десятки МиГов. Так много самолетов находилось в ограниченном пространстве, что было не протолкнуться из-за падающих подвесных баков. Я не думал ни о каком бое, боялся, чтобы один из них не попал в мой самолет!

Один из «Миражей» выпустил ракету еще до начала собственно воздушного боя. Ракета попала в МиГ, и он загорелся. Пилот катапультировался, а самолет вошел в пике с высоты примерно 30 тысяч футов (9,1 км). Русский пилот какое-то время просто падал, так как парашют открывался автоматически на высоте 10 тысяч футов (3 км). Но летчик использовал принудительное раскрытие. Может быть, он не хотел оставаться живым, но это был самоубийственный шаг.

Вскоре началась битва, замелькали самолеты. Я выbral один из МиГов, который выполнял правый разворот с тем, чтобы зайти в хвост моему ведущему. Я начал разворачиваться вправо, а МиГ решил атаковать меня. Мы «упали» до высоты 15 тысяч футов (4,5 км) и находи-

лись друг от друга в 150 метрах. Я мог видеть гермошлем пилота.

Но вскоре я понял, что русский летчик не имеет боевого опыта: он не знал, как вести себя в бою. С 15 тысяч футов он зачем-то стал снижаться пикированием на высоту 7 тысяч футов (2,1 км). Все, что мне оставалось, — это зафиксировать его в прицеле и пустить ракету. Самолет загорелся, и для верности я пустил еще одну ракету, что вряд ли было необходимо. Русский истребитель был поврежден еще первой — он загорелся и пошел к земле. В тот момент, когда его поразила вторая ракета, ему уже было все равно».

Частично за гибель товарищей отомстили советские ракетчики 3 августа, когда были сбиты сразу 5 израильских самолетов. Однако обо всем по порядку. Приведем воспоминания подполковника (в 1970 году командира зенитного-ракетного дивизиона) Константина Попова.

«3 августа старший лейтенант Михаил Петренко, начальник станции разведки и целеуказания, ровно в полдень доложил: «Налет группы самолетов. Эшелонированы по высоте и в глубину». Шли «Фантомы», истребители-бомбардировщики американского производства, и «Миражи», фронтовые истребители французского производства. Но до них было далеко. Стрельбу открыли египетские ракетчики. Один «Мираж» загорелся и упал. Часа через два израильяне предприняли второй палет. Теперь они знали позицию египетского дивизиона, и 16 самолетов, пересекая Суэцкий канал, пошли на его уничтожение [дивизиона]. Вот где мы ощутили грозную мощь «Фантомов»!

Израильяне думали: перед ними один дивизион. И, сами того не ведая, вошли в зону огня дивизиона подполковника Николая Кутышцева. Тут же последовала команда на уничтожение, но у соседей возникла задержка с пуском — я слышал радиопереговоры. Понял: пришло наше время.

В ожидании боя замерли мои подчиненные, члены боевого расчета — начальник штаба майор А. Крылов, офицер наведения капитан А. Дяткин, операторы рядовые В. Шиян и А. Заздравных. Они уже прочно держали цели. Доложил: готов к открытию огня. Через секунды две

ракеты сорвались с направляющих. Обнаружив по своим приборам опознавания пуск ракет, самолеты совершили маневр против огня — пикированием с разворотом в сторону канала и включением форсажа. Однако один «Фантом» все-таки не ушел, ракета настигла его.

Минутами позже четыре самолета зашли с тыла на малой высоте и нанесли удар ПУРСами и бомбами, но, к счастью, по ложной позиции. В то время когда мы вели огонь, там наши солдаты подрывали толовые шапки, имитируя пуски ракет. И противник на это клюнул. Для уменьшения демаскировки позиций при старте ракет мы поливали водой вокруг пусковых установок (благо арык был рядом) и сразу же после пусков гасили пламя.

Через четверть часа группа самолетов пошла прямо на дивизион. Наверное, летчики поняли, где основная позиция. Но мы уже были наготове. Первый «Фантом» взорвался прямо на глазах, второй был подбит. Пилоты катапультировались и долго висели над нами. Наши солдаты их пленили, передали египтянам. Третий «Фантом», совершавший маневр для захода с тыла, сбили ракетчики дивизиона Кутынцева. Атака захлебнулась. Остальные самолеты ушли за Суэцкий канал. За день израильская авиация потеряла 5 самолетов, чего ранее никогда не было».

Тяжелые бои продолжались и на других фронтах.

8 августа 1970 года при посредничестве СССР и США было достигнуто соглашение о прекращении огня на египетском фронте. Противоборствующие стороны обязались не усиливать свои группировки на расстоянии 50 километров по обе стороны Суэцкого канала. «Война на истощение» была завершена.

Некоторые итоги

За 1141 день конфликта (если считать с конца войны 1967 года) израильские ВВС выполнили несколько тысяч боевых вылетов против целей в Египте, Иордании, Сирии и Ливане. По официальным сообщениям, были

сбиты 113 египетских, советских и сирийских самолетов. Еще 25 записаны на счет расчетов ЗРК «Хок».

За время войны израильские ВВС значительно обновили свой состав, заменив устаревшие французские самолеты современными американскими образцами. Важную роль в поддержке израильских войск сыграли вертолеты.

Во время войны израильские пилоты столкнулись с советскими частями ПВО — самыми подготовленными на тот момент в мире. Пояс ПВО вдоль Суэцкого канала по глубине и оснащенности западные специалисты сравнивали с аналогичным под Москвой! Израильцы не смогли повредить несколько комплексов: при этом погибли советские военнослужащие. Из-за первых возможностей ЗРК израильские ВВС отказались от крупномасштабных операций, подобных тем, которые проводились во время войны 1967 года. Изменилась и тактика.

При нанесении ударов по войскам и различным объектам, одновременно велись действия по прикрывающим их средствам ПВО. Каждый полет тщательно планировался и подготавливался. Для этого производилась разведка объекта удара, изучалась местность в районе объекта, скрытые подходы к нему и система прикрытия средствами ПВО. Летчики анализировали маршруты полета и способы действий по целям с использованием рельефа местности.

Действия израильской авиации отличались большой гибкостью, отсутствием шаблонов, широким использованием опыта действий авиации США во Вьетнаме.

В тех случаях, когда авиация действовала успешно, но несла хотя бы минимальные потери, немедленно вводилось что-то новое в тактику действий. Характерным в этом отношении явилось использование различных высот полета.

В зависимости от насыщенности вражеских средств ПВО различными огневыми комплексами, применялись те высоты полетов, которые обеспечивали минимальные потери. Так, при нанесении первого удара 5 июня 1967 года использовались главным образом высоты 500–1000 метров.

С целью снижения эффективности огня зенитной артиллерии противника израильская авиация начала действовать преимущественно на предельно малых высотах (50–100 м), что позволяло ей выходить из боев практически без потерь.

После того как в системе ПВО арабских войск и стратегических объектов стали использоваться комплексы ЗСУ-25-4 и ПЗРК, вследствие чего возросли потери самолетов на предельно малых высотах, авиация Израиля перешла к действиям с больших высот: 6000–8000 метров с пикированием до высоты 4000–6000 метров, т. е. выше зоны досягаемости огня ЗА и ПЗРК.

Характерными особенностями тактики действий израильской авиации в этой войне являются :

- умелое использование рельефа местности для скрытого подхода к цели и внезапного удара;
- атака цели со стороны солнца или одновременно с нескольких направлений;
- применение различных высот действия, сложных видов маневра, интенсивных радиопомех, различных боевых построений.

Для нанесения ударов авиация использовала массированные палеты на широком фронте группами по 4–16 самолетов одновременно по нескольким объектам и на узком участке фронта — в плотных боевых порядках.

Кроме того, наносились сосредоточенные удары силами до 60 самолетов в полосе обороны одной дивизии, а также использовались действия отдельных малых групп.

Авиация оперировала в основном в светлое время суток. После 18.00 интенсивность ее действий значительно снижалась. В ночное время палеты производились при свете луны или с использованием осветительных авиабомб. Для освещения цели сбрасывалось пять САБ с высоты 4–5 километров, с таким расчетом, чтобы они начинали освещать цель на различных высотах. Ночью авиация действовала малыми группами с интервалами между ними до 15 минут. Подход к цели осуществлялся на высоте 4–5 километров, цель атаквали с пикирования под углом 15–50 градусов до высоты 5–5,5 тысяч метров или с горизонтального полета. Уход от цели произ-

водился с разворотом на 180 градусов в сторону, преимущественно на средних высотах.

Израильское командование выделяло значительные силы для обеспечения действий ударных групп (до половины сил, участвовавших в налетах) — для подавления средств ПВО, отвлекающих маневров, постановки радиопомех.

Данные о потерях сторон в воздушных столкновениях довольно противоречивые, однако важен сам факт появления египетской авиации в небе над каналом. В целом, к 1970 году на западном берегу Суэцкого канала при помощи СССР была создана мощная комбинированная система ПВО. На данном этапе воздушная война зашла в тупик. Израильская авиация практически впервые за всю историю своего существования была не в состоянии выполнять поставленные перед ней задачи в полном объеме, а арабы — еще не готовы начать активные боевые действия против еврейского государства с надеждой на победу.

В этих боевых действиях основную роль сыграли не сколько египетские и советские летчики, сколько ракеты. Именно они вынесли на своих плечах тяжесть позиционной войны 1969–1970 годов. Официально Израиль неизменно подтверждает низкую эффективность ЗРК С-75. Однако если эти ракеты были всего лишь «летающими телеграфными столбами», вряд ли приоритет в ходе массированных шестинедельных налетов сместился бы с пушек на ЗРК.

Ни мира, ни войны (август 1970 — июнь 1973 года)

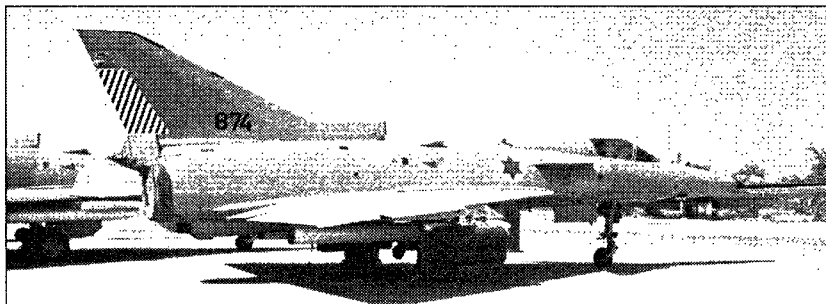
Несмотря на подписанное соглашение, египтяне продолжали строительство новых позиций в 50-километровой зоне. Несколько раз Израиль угрожал разорвать мирное соглашение, однако Египет, чувствуя поддержку СССР, попросту игнорировал эти заявления.

Тем временем начались поставки нового радиоэлектронного оборудования и противорадиолокационных

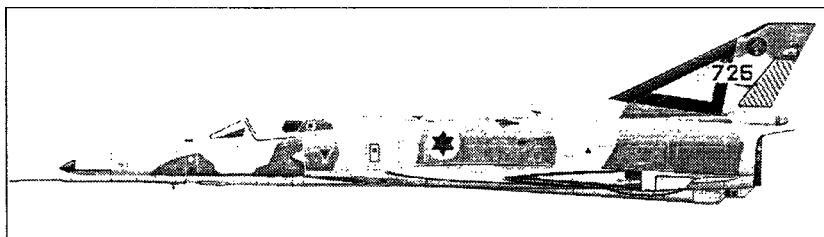
ракет «Шрайк» из США. Израильские авиационные фирмы начали модернизацию самолетного парка. Так, устаревшие «Супер Мистэры» В. 2 получили новые американские двигатели Пратт-Уитни J52, стоявшие на штурмовиках А-4 «Скайхоук». Развернулись работы по приспособлению к израильским условиям поступивших на вооружение американских самолетов А-4 «Скайхоук» и «Фантом». Так, на последних была внедрена новая система навигации и модифицированы закрылки, что значительно улучшило их маневренность.

Однако самой большой программой авиационной промышленности стало производство безлицензионной копии самолета «Мираж» V, названного в Израиле «Непер». Первый экземпляр поступил на вооружение в конце 1969 года. Израильские инженеры значительно переработали двигательную установку. Из-за недостатка французских двигателей было решено использовать американские Дженерал Электрик J-79, установленные на «Фантомах». Первоначально технические решения отработывались на двухместных «Миражах» французского производства. Новый самолет вскоре получил официальное обозначение «Кфир» и взлетел первый раз в июне 1973 года.

Перемирие было нарушено уже 11 сентября 1971 года, когда египетские Су-7 пересекли Суэцкий канал и нанесли несколько ударов по израильским позициям. Через неделю египетские расчеты ПВО сбили летающий командный пункт С-97 «Стратокрузер», находившийся в 22 километрах от канала. Самолет стал жертвой расчета



Истребитель «Кфир»



Истребитель «Кфир» С7

С-75, египетских офицеров лично поздравил президент Египта Насер. Стороны обменивались артиллерийскими ударами еще неделю после этого инцидента.

В марте 1971 года в Египет прибыла группа опытных советских летчиков и новейшие разведывательные модификации МиГ-25. Им следовало выполнять ответственную задачу: в строжайшей тайне организовать разведку военных объектов израильтян на Синайском полуострове. Два МиГ-25Р и два МиГ-25РБ (кстати, еще не принятые официально на вооружение ВВС!) прибыли на борту Ан-22, шестеро летчиков и технический состав — на Ан-12. Группа получила название 63-й отдельный авиационный отряд (ОАО), она разместилась на столичном аэродроме Каир-Западный. Командовал группой Герой Советского Союза Г.А. Баевский.

Прибытие самолетов было окружено большой секретностью: ангары, в которых находились МиГи, охраняли советские спецназовцы, только внешний пояс охраны несли египетские солдаты. Местным кадрам русские старались доверять как можно меньше: на Востоке для мужчины существуют только два достойных занятия — война и торговля, а египетские офицеры прекрасно совмещали их оба.

Уже 18 марта одна из египетских газет вышла со статьей о прибытии новейших самолетов, которые почему-то называли Х-500 (но на фото легко угадывались МиГи). До сих пор в зарубежной печати встречается такая аббревиатура в обозначении боевого самолета, состоявшего на вооружении ВВС Египта.

Примерно через месяц, когда были улажены все вопросы, группа получила разрешение из Москвы на вы-

полнение первых полетов. Тренировки проходили по так называемому «зеркальному маршруту»: над дельтой Нила летчики поворачивали не в сторону Израиля, а к пескам Сахары и фотографировали безлюдную местность южнее Эль-Аламейна.

План полетов был продуман до мелочей. Находясь в укрытии, летчик запускал двигатель, проверял работу систем самолета и выруливал на старт. На маршрут уходили парой (это повышало надежность выполнения задачи и придавало уверенность — ведь в случае чего напарник навел бы поисково-спасательную группу), при соблюдении полного радиомолчания. Точное время вылета заранее согласовывалось с истребителями прикрытия МиГ-21, которые базировались на Бени-Суэйф. Радиоперехват у израильтян был поставлен отлично, поэтому вызов прикрытия был равнозначен оповещению о вылете.

Вскоре летчики стали совершать и разведывательные полеты, причем не только над Синаем, но и непосредственно над территорией Израиля. Полеты проходили два раза в месяц. Их выполнял сам Баевский, а также подполковники А.С. Бежевец, Н.И. Стогов (последние за эти вылеты удостоились званий Героев Советского Союза), полковник Н.И. Борщов.

Все полеты проходили на высотах более 20000 метров, поэтому реальных перехватов израильскими истребителями зарегистрировано не было, хотя атаковавшие самолеты замечались летчиками практически в каждом вылете. Не опасались они и ЗРК «Хок», которые могли поразить цели на высотах лишь 12200 метров. После окончания срока командировки Баевский сдал отряд подполковнику Н.П. Чудину — заместителю 47-го ГвОРАП (Гвардейский отдельный разведывательный авиационный полк), из состава которого собственно были выделены все летчики и техника.

В апреле 1972 года, после года работы, летчики и инженеры 63-го ОАО вернулись на родину. Однако 4 самолета остались в Египте, на них продолжала вылеты сменная группа из частей ВВС. В результате этого египтяне получили в свое распоряжение множество ценных разведывательных данных, которые они использовали в

войне 1973 года. Советские же конструкторы испытали в боевых условиях новейшую технику, показавшую себя с самой лучшей стороны: в декабре 1972 года был подписан акт о принятии МиГ-25РБ на вооружение.

В ответ израильтяне стали широко использовать беспилотные летательные аппараты американского производства. Продолжались и воздушные бои. Так, 13 июня 1972 года во время воздушного боя над Средиземным морем были сбиты 2 египетских МиГ-21.

В конце 1970 — начале 1971 года иорданские вооруженные силы развернули настоящую войну против палестинских партизан, которые стали реально угрожать королю Хуссейну и его режиму. Тем не менее террористы не были уничтожены, а просто переместились в соседние Сирию и Ливан. На протяжении нескольких недель израильские самолеты выполняли несколько сотен вылетов против таких лагерей.

Продолжались столкновения и на сирийской границе, в том числе с использованием авиации. В августе 1972 года четыре сирийских самолета были сбиты над Голанскими высотами. Через несколько месяцев (в августе) в результате нескольких крупных воздушных боев были уничтожены 8 сирийских истребителей. А в январе—сентябре 1973 года израильтяне сообщили об уничтожении двадцати сирийских самолетов при потере всего одного своего.

Все это являлось прелюдией к будущей войне, которая разгорелась в октябре 1973 года и получила название «Октябрьской», или «Войны Йом Киппур».

Глава 7. «ВОЙНА ЙОМ КИПУР»

Израиль продолжал удерживать Синайский полуостров, Голанские высоты и другие территории, захваченные в ходе войны 1967 года. Он планировал сохранить их и после подписания мирного соглашения, в то же время арабы готовились к реваншу. Их план состоял в том, чтобы начать войну одновременным форсированием Суэцкого канала и захватом Голанских высот.

Пятая война на Ближнем Востоке началась 6 октября 1973 года, в день начала еврейского религиозного праздника Йом Кипур. Так как он считается важнейшим праздником в году, боеготовность израильских вооруженных сил была значительно ниже обычной, что во многом предопределило стратегическую инициативу арабов в первые четыре дня (6—9 октября). Однако 10 октября израильтяне смогли организовать контрнаступление. Израильские ВВС сыграли в этой войне особую роль.

ВВС Израиля перед войной

Военные круги Израиля возлагали и возлагают на авиацию самые большие надежды. По их мнению, она способна оказать решающее воздействие на ход войны, что и было продемонстрировано в 1967 году. Тель-Авив из года в год восхвалял свои ВВС, окружая их ореолом непобедимости, а правительство страны принимало меры по оснащению авиачастей современной боевой техникой и комплектованию хорошо подготовленным персоналом.

В результате проведенных мероприятий израильские ВВС на 6 октября 1973 года насчитывали 504 боевых и 471 вспомогательный самолет, 81 вертолет, располагали современными средствами радиоэлектронной борьбы

(РЭБ), а также новейшими на то время видами боеприпасов. Военно-транспортная авиация была способна одновременно перебросить до трех пехотных десантных бригад или до двух бригад со средствами поддержки (около 3500 человек).

В качестве вспомогательных привлекались самолеты государственной авиакомпании «Эл Ал», частные и учебные летательные аппараты. Организационно самолеты объединялись в 16 боевых эскадрилий, базировавшиеся на 4 основных авиабазах и 30 аэродромах рассредоточения. В качестве резервных взлетно-посадочных полос были приспособлены несколько участков автострад.

Подготовка пилотов велась в летных школах по ускоренной программе (2 года). Обучались лица еврейской национальности, достигшие восемнадцати лет и прошедшие предварительный отбор. Высших летных учебных заведений на тот момент не существовало.

Перед зачислением кандидаты проходили проверку на благонадежность. Среди преподавательского состава имелись так называемые «психологи» и «социологи», прививавшие курсантам дух сионизма и следившие за их поведением и успеваемостью. Если кто-либо казался неблагонадежным, его немедленно отчисляли. Значительное время отводилось работе на тренажерах и летной практике. В результате за период обучения в авиашколе курсант успевал налетать около 200 часов на реактивных самолетах, из них 60 — самостоятельно.

В боевых эскадрильях годовой налет молодых пилотов превышал аналогичный показатель их коллег из НАТО. Практически каждый израильский летчик-истребитель к 35-летнему возрасту имел налет около 4000 часов. Многие прошли специальную подготовку в учебных центрах США. Тщательно изучался опыт воздушных боёв Второй мировой войны (особенно советская и германская тактика), конфликтов в Корее и Вьетнаме. Для психологической закалки, изучения районов предстоящей боевой работы и «приучения» к действиям против реального противника командование ВВС постоянно привлекало экипажи к осуществлению боевых вылетов против Египта, Сирии, Ливана и Иордании. Все это дало возможность Израилю к началу войны иметь более 1000

хорошо обученных военных летчиков (1,5–2 на каждый боевой самолет).

Разрабатывая планы боевых действий в ходе будущей войны, израильское командование рассчитывало на ведение молиниеносной войны и разгром арабских государств по отдельности. На практике война велась одновременно на два фронта, но и в этих условиях было обеспечено образцовое планирование, использование всех наличных сил, их тесное взаимодействие.

В отличие от 1967 года, теперь перед ВВС ставилась задача нанесения ударов не только по военным, но и по важным гражданским объектам Египта и Сирии.

Заблаговременно были спланированы боевые действия каждой эскадрильи. При этом учитывалось, что подлетное время до целей на территории Сирии может составлять от нескольких десятков секунд до восемнадцати минут. Выписки из планов будущих боевых действий, куда постоянно вносились уточнения, хранились непосредственно в подразделениях. Они определяли задачу каждого подразделения, а также содержали характеристики объекта, рекомендации по тактическим приемам, карты с маршрутами и профилем полета до цели, параметры ПВО цели, способы ее преодоления и т.д.

В целях повышения мобильности применения ВВС были установлены следующие виды боевой готовности:

- дежурство в воздухе;
- стартовая готовность (взлет через 70 секунд);
- полная готовность (взлет через 2–2,5 минуты),
- 5-минутная готовность (летчики вблизи самолетов);
- 15-минутная готовность (летчики в эскадрилье).

До начала войны после рабочего дня на авиабазах и в каждой эскадрилье в светлое время суток дежурили по два «Миража» и «Фантома» в пятиминутной готовности и два «Скайхоука» в пятнадцатиминутной готовности; ночью — два самолета ПВО в 15-минутной готовности.

Для повышения безопасности рейдов собственных самолетов и их более эффективного использования широко применялись средства РЭБ. Спецаппаратура устанавливалась на господствующих высотах Джебель-Шейх (2490 м), Тель-Абунад (2100 м), Хеврон (1200 м) и Тель-Форас (900 м). Так, на горе Джебель-Шейх за неделю до

начала боевых действий израильтяне разместили новейшую американскую станцию, которая одновременно могла ставить активные помехи всем наземным РЛС обнаружения и наведения, работающим в диапазоне частот 4000 -- 12000 МГц, а также самолетным радиоприцелам. Ее стоимость составляла 250 млн. долларов.

Важная роль отводилась самолетам-постановщикам помех типа «Стратокрузер» и вертолетам Сп-53. Они должны были выполнять полеты над Средиземным морем на удалении 70–100 километров от побережья на высотах 6000–8000 метров (самолеты), над Ливанской долиной на высотах 3000–4500 метров, над Иорданией и северной частью Израиля. Оснащались средствами РЭБ и боевые самолеты. Так, на «Фантомы» и «Скайхоуки» подвешивались станции «Афина». На всех летательных аппаратах применялись системы сброса дипольных отражателей.

ВВС противника

В середине 1973 года ВВС Египта располагали более чем 400 боевыми самолетами, в том числе 210 МиГ-21, 100 МиГ-17, 80 Су-7 и 16 Ту-16. Кроме того, в распоряжении египетского командования находилось большое количество вертолетов и транспортных самолетов. На время войны в состав египетских ВВС вошли одна эскадрилья алжирских Су-7, одна — иракских «Хантеров» и две эскадрильи «Миражей» ВВС Ливии.

Сирийские ВВС имели 500 самолетов, из них 200 МиГ-21, 120 МиГ-17, 45 Су-7. В их составе также находились эскадрильи ВВС Ирака, вооруженные МиГ-21 и «Хантерами». Сирийские пилоты накануне войны выгодно отличались уровнем подготовки от своих египетских коллег, так как прошли специальную подготовку под руководством пакистанских инструкторов. Прежде всего, они в совершенстве овладели техникой пилотирования МиГ-21 (основного истребителя арабов в тот момент) на режимах полета, близких к критическому, обучались многим приемам парного и одиночного боя, ко-

торыми в совершенстве владеет их противник -- израильские пилоты.

В отличие от египетских пилотов, сирийцы охотно вступали в бой с «Миражами», так как установили, что при полете с большими перегрузками двигатель этих самолетов начинал помпировать. Следовательно, «Миражам» было уже не до преследования противника. В подобных ситуациях МиГ-21 оказывался в более выгодном положении для начала атаки.

Ход боевых действий

Арабское вторжение началось около 14.00 по местному времени 6 октября, когда арабские истребители-бомбардировщики нанесли удары по нескольким десяткам израильских объектов. Около двух сотен египетских самолетов пересекли Суэцкий канал и атаковали три израильских аэродрома, несколько позиций ЗРК «Хок» и множество радиолокационных станций. При этом широко использовались крылатые ракеты, запущавшиеся с борта Ту-16.

Около сотни сирийских самолетов ударили по израильским позициям на Юланских высотах. Вследствие использования элемента внезапности и подхода на низких высотах, только один сирийский самолет был потерян. Сирийские десантники, высаженные с борта вертолетов Ми-8, захватили гору Хермон. Это была серьезная потеря для израильтян, так как гора являлась важным стратегическим пунктом.

После воздушного налета 5 сирийских дивизий численностью 76 тысяч человек при поддержке 1200 танков атаковали две израильские бронетанковые бригады, имевшие только 6 тысяч человек личного состава и 170 танков. Сирийцев поддерживали 1000 орудий и минометов, в то время как израильтяне располагали всего лишь 60 безоткатными орудиями.

На Синае потери египтян составили 10 самолетов, сбитых в основном ЗРК «Хок». Израильская оборона на полуострове состояла из шестнадцати фортификационных сооружений, названных «Линией Бар Лева». Охра-



Расчет ЗПК «Хок»

няемая всего 450 резервистами, эта «линия» была взята арабами в первый же день. Недалеко от канала находились три израильские бронетанковые бригады численностью 10 тысяч человек при 260 танках. Эти силы пытались атаковать наступающие египетские части, однако вскоре отступили, потеряв десятков танков.

В конце дня 6 октября 30 египетских вертолетов Ми-8 перебросили на Синай части специального назначения. Несмотря на то, что от огня израильской ПВО было потеряно некоторое количество вертолетов, египетские командос смогли окопаться в тылу израильской группировки и перерезать пути подхода резервов.

В обоих случаях наступающие части имели мощную поддержку с воздуха. При разработке операции египетские и сирийские военные исходили из того, что им удастся завоевать господство в воздухе. Тем не менее, израильские ВВС вскоре начали вылеты для поддержки своих сил. Им приходилось делать это в тяжелых условиях, ведь одни только египтяне развернули вдоль канала 60 из 180 имевшихся в их распоряжении батарей ЗПК. И это не считая тысячи стволов зенитных орудий.

Египетская ПВО значительно усилилась за счет поставок из СССР новейших ЗРК «Куб», зенитных самоходных артиллерийских установок (ЗСУ) «Шилка» и переносных ЗРК «Стрела-2» (последние хорошо показало себя в ходе войны во Вьетнаме).

Аналогичная ситуация сложилась и на Северном фронте, где большинство сирийских батарей ЗРК располагалось вокруг Голанских высот. Как и на Синайском фронте сотни стволов ЗА и ПЗРК прикрывали здесь наступающие части.

В первый день конфликта израильтяне потеряли 6 самолетов: 4 — на Египетском фронте и два — над Голанскими высотами. Погибли четыре члена экипажа. Египетские авторы говорят о пятнадцати сбитых самолетах, сирийцы претендуют еще на пять машин. Египетские потери в этот день составили 38 самолетов, а сирийские — 4.

Второй день был ознаменован повышенной активностью израильских пилотов. Так, вскоре после рассвета десяток израильских самолетов-бомбардировщиков нанес удар по семи египетским аэродромам. В ходе налета были сбиты 5 самолетов ВВС Израиля. Этой ценой удалось нанести несколько ракетно-бомбовых ударов по переправам через канал. Однако египетские потери оказались минимальными, так как здесь была организована весьма сильная ПВО.

Египетские истребители-бомбардировщики тоже провели несколько удачных атак. Несмотря на то что воздушных боев было мало, все же несколько египетских самолетов были сбиты.

В Израиле считали критическим положение на Голанских высотах: сирийские части продолжали там наступление как днем, так и ночью, используя новейшие приборы ночного видения, полученные из СССР. Когда пал фронт на северном участке, 188-я бронетанковая бригада израильтян попала в окружение и вскоре была полностью уничтожена. Израильские истребители-бомбардировщики F-4 «Фантом», вопреки сильной ПВО противника, пытались атаковать противника. К концу дня израильтяне выполнили несколько десятков вылетов против сирийских подразделений. Однако из-за недостатка раз-

ведывательной информации и сильного противодействия противника были потеряны 5 самолетов.

Сирийские и иракские самолеты во время второго дня конфликта также проявили высокую активность, однако их потери составили около десяти самолетов. Согласно сирийским данным, их летчики сбили в воздушных боях 12 самолетов противника, в том числе два над Ливаном. В самом деле, потери израильтян на второй день конфликта были очень велики и составили, согласно официальным данным, 22 самолета. В свою очередь, египетские СМИ заявили о пятидесяти семи сбитых самолетах противника, свои же потери они оценили в двадцать одну машину.

На третий день конфликта израильтяне организовали контрнаступление на Северном фронте. Понесся тяжелые потери, сирийцы остановились и начали окапываться. Израильские ВВС выполнили несколько десятков вылетов для прикрытия своих войск и сбили около двадцати арабских самолетов.

Израильское командование заявило о девяти потерянных машинах, в том числе четырех «Фантомах». Египтяне объявили о двадцати четырех сбитых вражеских самолетах, по сирийским данным в воздушных боях были уничтожены 10–12 израильских самолетов при потере девятнадцати своих.

В районе Синая имели место несколько масштабных воздушных боев. Израильские колонны пытались прорваться к своей группировке, но понесли тяжелые потери от ударов египетских истребителей-бомбардировщиков. К полудню ВВС Израиля выполнили около сотни боевых вылетов для уничтожения позиций ЗРК. Батареи «Хоков» и зенитная артиллерия на Синае и Юланских высотах сбили более десятка арабских самолетов. Части транспортной авиации, вооруженные «Норатласами» и С-130, выполнили десятки вылетов, перебрасывая людей и вооружение на Синайский полуостров и Северный фронт. В обратные рейсы они забирали раненых. Несколько вертолетов, проводивших спасательные операции, были сбиты арабами.

На четвертый день конфликта, после того как армия получила большое количество резервов в виде мобили-

зованных резервистов, израильтяне начали наступление с целью вытеснения сирийцев с Голанских высот. В этот день сирийцы впервые применили тактические ракеты «Луна» для того, чтобы поразить авиабазу Рамат-Давид и штабы израильских войск. Однако из-за невысокой точности ракеты поразили густонаселенные жилые районы вокруг этих объектов.

В ответ израильские ВВС нанесли мощные удары по целям в Сирии, включая штаб-квартиру ВВС в Дамаске и нефтяной терминал в Хомсе. Кроме того, израильские самолеты смогли разгромить колонну иракских войск, выдвигавшихся из центральных районов Сирии к фронту, радиолокационный пункт в Ливане и несколько сирийских укреплений вдоль фронта.

Во время четвертого дня конфликта израильские ВВС и ПВО претендовали на 10 сбитых арабских самолетов над Голанскими высотами. А иракское радио заявило об уничтожении в воздушном пространстве страны одного израильского самолета.

9 октября египетские танковые подразделения попытались развить предыдущий успех, однако были остановлены контратаками израильтян. На этом направлении израильские самолеты выполнили около 400 боевых вылетов для прикрытия своих войск и штурмовки вражеских. Штурмовики атаковали не только наступавшие арабские части, но и аэродромы Катемна и Мансура.

К концу четвертого дня войны израильтянам удалось стабилизировать линию фронта на Синае и начать операцию по вытеснению сирийских войск с Голанских высот. Внезапное нападение арабов обошлось Израилю в 1000 сбитых и потерю 300 танков и бронемашин. Сильная ПВО арабов также значительно уменьшила боевой потенциал израильских ВВС: только за первые четыре дня были потеряны 50 боевых самолетов и еще 10 получили повреждения. Это составляло 20% всего количества ударных машин. Но хуже всего, велики были потери летного состава.

Пилоты, действовавшие как штурмовики, были вынуждены определять и уничтожать цели с малых высот, что всегда чревато большими потерями от огня с земли. Разведывательные данные устаревали буквально на гла-



А-4 «Скайхоук» проходит над израильской колонной после атаки сирийских позиций на Голанах

зах, потому очень важным являлось взаимодействие с наземными контролерами. В результате всего этого многие пилоты погибали еще до нанесения удара – в процессе поиска цели.

Израильское командование, проанализировав этот печальный опыт, стало спешно менять тактику применения: так, цели начали обозначать дымовыми снарядами артиллерии. За счет своей скорости самолеты стали делать всего один заход на цель. Практиковался налет нескольких машин на одну цель с разных направлений, одновременно в воздухе находился самолет либо вертолет, экипаж которого предупреждал ударные машины о каких-либо опасностях. Теперь подлет к цели производил-

ся на средних высотах, что снизило потери от огня ПВО. Широко применялись противорадиолокационные ракеты «Шрайк» американского производства. Все ударные самолеты в обязательном порядке должны были нести контейнеры средств радиоэлектронной борьбы.

Для разведывательных вылетов над позициями арабских войск стали шире применяться беспилотные летательные аппараты (БПЛА) американского производства, поставленные в Израиль в начале 70-х годов. Все это позволило резко уменьшить израильские потери в течение следующих дней конфликта.

Во время следующей фазы войны (10–14 октября) израильтяне смогли организовывать контрнаступление на Синае. Израильские истребители-штурмовики начали серию вылетов против стратегических целей в Египте и Сирии: аэродромов, военных штабов, электростанций и нефтяного терминала в Хомсе.

Приведем выдержки из интервью с пилотом «Фантома», в котором он рассказывает об одном таком вылете.

«Вчетвером мы атаковали международный аэропорт Дамаска. Ранее утро. Когда мы прошли вершины перед Дамаском, то увидели черные столбы дыма от горящих нефтяных хранилищ. Спустились ниже облаков. Плохая видимость. Массированный огонь зенитных орудий.

Первая пара делает заход. Аэродром под нами. Две длинные полосы. Я нажимаю кнопку сброса бомб. Проманхнуться невозможно. Бомбы пошли, и самолет встряхнуло. Над Дамаском страшная картина: в воздухе полно зенитных ракет и шапок от разрывов зенитных снарядов. К западу я вижу «Фантом», на хвосте которого висит пара МиГов. Я подтягиваюсь туда. Когда МиГи оказались поближе, я выпустил ракету. Другой МиГ, метрах в шестистах позади нас, открыл огонь из пушки, как сумасшедший. «Он хочет поразить нас, — сказал я штурману, — но мы недосыгаемы для его пушки.» Тут на помощь подошел № 2, который и отогнал настойчивый МиГ.

Мы подошли к месту сбора, и я доложил ведущему: самолет поврежден, температура правого двигателя критическая, топливо на исходе. Я пошел на посадку. Наземный персонал сразу бросился к нам. В правом крыле у меня была такая большая дырка!

Итог рейда: четыре хороших попадания в цель, один МиГ сбит, приземлился удачно».

Несмотря на то что в этих вылетах было сбито много израильских самолетов (потери за 10–12 октября составили 36 машин), арабские потери оказались намного больше. Сирийцы лишились также большого количества батарей ЗРК. После того как сирийцы оставили Голанские высоты, лидеры арабских стран в срочном порядке обратились за помощью к своим союзникам, прежде всего к СССР. Иракцы смогли перебросить несколько десятков своих боевых самолетов.

Советский Союз развернул массированные поставки оружия в этот регион: десятки транспортных самолетов с нарисованными поверх красных звезд гражданскими обозначениями стали перебрасывать сотни тонн оружия и боеприпасов. Все полеты такого рода проходили ночью в режиме полного радиомолчания.

Вместе с тем из Советского Союза началась переброска авиационных частей. Так, 14 октября на авиабазе Каир-Западный разгружался известный уже арабам 154-й ОЛО (четыре МиГ-25РБ). Всего для перебазирования отряда понадобилось 12 рейсов Ан-22 и 72 — Ан-12. По официальным данным уже в 1972 году советские советники покинули Египет, поэтому все 220 оставшихся военнослужащих были строго засекречены. Это обстоятельство полностью шло вразрез с международными нормами, так как согласно им все военные специалисты должны покинуть страну пребывания сразу после начала боевых действий.

Были в составе отряда и 7 летчиков 47-го ОРАП: командир полка подполковник Н. Чудин, майор В. Мангаков, капитаны Ю. Гарман и С. Бухтияров, старшие лейтенанты В. Голованов, А. Северин и С. Малый. Некоторые из них уже имели опыт полетов в Египте в 1970–1972 годах. На самолетах закрасили звезды и номера, но опознавательные знаки Египта наносить не стали — все равно никто бы не поверил.

Израильяне, хорошо осведомленные о прибытии этого отряда, выразили большую обеспокоенность, так как советские самолеты-разведчики могли нести бомбы

и в случае чего ПВО не смогла бы обеспечить прикрытие территории страны от их удара.

Уже 18 октября советские летчики выполнили первый разведывательный полет, который вскрыл линию фронта на протяжении около 160 километров. В тот же день все отснятые пленки отправились на борту приданного отряду Ан-12 в Москву.

В ночь на 12 октября произошел получивший известность рейд израильских коммандос. Когда разведка засекла выдвижение колонны иракских войск и ее направление, в район ближайшего моста на вертолетах СН-53 была переброшена спецгруппа, которая взорвала и заминировала мост. А колонна подверглась атаке группы штурмовиков.

Несмотря на все это, сирийские и иракские войска смогли провести несколько серьезных контратак, однако израильтяне сохраняли тактическую инициативу и понемногу продвигались в глубь Сирии. В течение предыдущих двух дней израильские ВВС совершили двести боевых вылетов и уничтожили 20 арабских самолетов в воздушных боях. О своих потерях не сообщалось. Арабские же данные говорят о том, что только 11 октября над Синаем были уничтожены 23 израильских самолета.

10–13 октября на Синайском фронте сохранялось некоторое затишье, так как обе стороны накапливали силы для дальнейшей борьбы. Конечно, небольшие стычки и артиллерийские дуэли продолжались. Египетские войска, форсировавшие канал на всем его протяжении (102 мили), контролировали от двух до девяти миль вглубь полуострова. К этому времени группировка израильских войск составляла примерно 60 тысяч человек при 600 танках.

Но, несмотря на временное затишье на земле, война в воздухе продолжалась с прежней ожесточенностью. Израильские самолеты наносили удары по египетским коммуникациям и аэродромам. Однако наученные горьким опытом предыдущей войны, египтяне поставили оборону аэродромов на должный уровень. Прежде всего, все самолеты размещались теперь в железобетонных укрытиях, выдерживающих прямое попадание фугасных бомб среднего калибра. Существенно была усилена и

ПВО. Израильтяне сочли, что наносить удары по столь защищенным целям нерационально и выбрали другой способ: разрушать аэродромные объекты и взлетные полосы. Несмотря на это, полосы вводились в строй после ударов буквально за несколько часов.

В конце дня 14 октября напряжение в воздухе достигло своего апогея. Вследствие больших человеческих потерь, со стороны арабов стали чаще замечаться иностранные пилоты. Так, алжирские Су-7 и ливийские «Миражи», которые пилотировали египтяне и пакистанцы, атаковали израильские позиции на Синае. Их прикрывали МиГ-21, за штурвалами которых сидели северокорейцы. Впоследствии КНДР официально опровергла эти данные, хотя ее заявления обычно сплошная ложь.

В тот же день большая группа, состоявшая из семидесяти «Фантомов» (почти все истребители-бомбардировщики этого типа, имевшиеся у Израиля), зайдя с севера, со стороны Средиземного моря, попыталась нанести массированный удар по военным объектам, аэродромам и коммуникациям в долине Нила. Но они были перехвачены МиГ-21. В ожесточенном воздушном бою за 50 минут египтяне сбили 18 F-4E, потеряв лишь 4 МиГ-21. Израильской авиации удалось вывести из строя только железнодорожную линию в районе города Мансур.

Израильские танки начали наступление и столкнулись с контр наступлением нескольких египетских танковых частей. На Синайском полуострове завязалась огромная танковая битва, невиданная со времен Второй мировой войны. В итоге около 220 египетских танков и других бронемашин были уничтожены, а 10 арабских самолетов сбиты над полем этой гигантской битвы.

Вот как описывает события того дня капитан Н., сбивший один МиГ над Шарм-эль-Шейхом в самом начале войны.

«Четырнадцатого октября я принимал участие в налете на Тапта (египетский аэродром. — *Авт.*), до которого могли добраться «Миражи». Мой командир эскадрильи возглавлял атаку, а я был его ведомым.

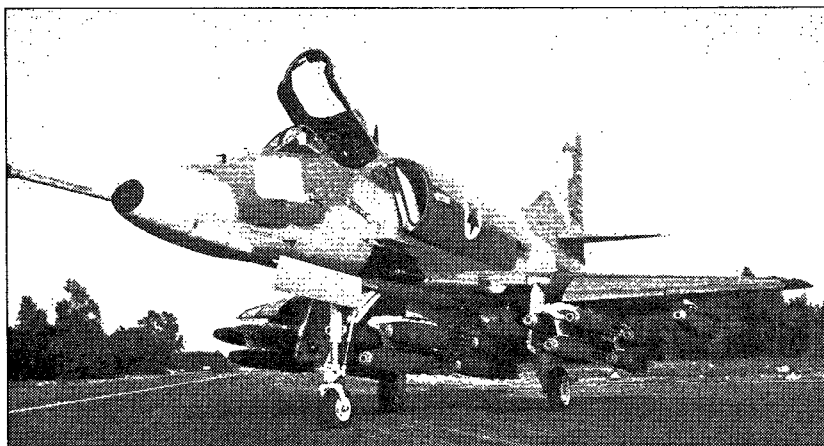
До подхода к цели мы шли на большой скорости и на малой высоте. Над дельтой Нила одиночный МиГ-21 попытался атаковать меня пушечным огнем, но промазал.

Я наблюдал, как МиГ-21 поравнялся с моим ведомым на расстоянии примерно 400 ярдов, а ведомый дал по нему очередь. Я понял, что боя не избежать, и стал сбрасывать баки и бомбы. После разворота я выпустил единственную ракету по МиГу, но он смог уклониться. Ведущий группы приказал мне возвращаться, так как никакой боевой ценности я уже не представлял: ни бомб, ни ракет, ни топлива. В одиночку я взял курс на северо-восток и на высокой скорости решил пересечь линию фронта над Средиземным морем.

У меня было очень мало топлива, и я старался планировать, чтобы сэкономить на обратный полет. И тут вдруг рядом разорвалась ракета. Я повернул голову и увидел преследующий меня МиГ-21. Я видел, что он идет примерно в 100 метрах позади меня. Я хорошо видел летчика — у него был кожаный гермошлем, я мог даже видеть показания приборов у него в кабине. Я сказал себе, что это конец — у меня нет ни ракет, ни топлива, а подомной холодная вода. Но у меня в запасе остался один трюк — я включил форсаж и перевернул самолет. Противник попытался проделать такое же, но потерял контроль, и его самолет упал в воду с большим всплеском!

Я «сделал» его, но теперь у меня были серьезные проблемы с горючим. Я набрал высоту 35 тысяч футов (10,6 км), поставил двигатель на «минимал» и стал вызывать по радио. В конце концов, мне удалось удачно сесть на Эль-Ариш. Только мой самолет вкатился в конец взлетки, как двигатель остановился — кончилось топливо. Вот это был вылет!»

С 15 октября и США начали массовую поставку вооружений израильской стороне. Кроме транспортных самолетов компании «Эл Ал», широко использовались самолеты С-141 и С-5 ВВС США. Помимо всего прочего, евреям были переданы истребители F-4 «Фантом» и штурмовики А-4 «Скайхоук». Эти самолеты поступили непосредственно из состава ВМС США и корпуса морской пехоты. По сведениям арабских СМИ, вылеты на них совершали добровольцы из США и европейских стран. ВВС получили также различное радиоэлектронное оборудование, ракеты «Шрайк», управляемые бомбы и другое новейшее вооружение.



Штурмовик А-4 «Скайхоук» с полной боевой нагрузкой

15 октября египтяне совершили несколько пробных атак на Синае. Однако большие потери бронетехники заставили их отказаться от такой практики. В ночь с 15 на 16 октября израильтяне, собрав ударный кулак, смогли ударить по египетским частям. Наземная атака практически полностью уничтожила египетские батареи ЗРК и их позиции. Это открыло перед ВВС Израиля новые горизонты.

Наступление израильтян было так стремительно, что египетское верховное командование всерьез стало опасаться, что израильтяне форсируют канал, поэтому в конце дня 16 октября оно бросило против наступавших всю свою авиацию, даже учебные самолеты Л-29 «Дельфин», переоборудованные в скором порядке для нанесения штурмовых ударов. Израильтяне также отметили вылеты вертолетов Ми-8, с борта которых вручную сбрасывались баки с напалмом.

За 19 и 20 октября израильтяне в самом деле форсировали Суэцкий канал, и 10 тысяч их солдат при поддержке 300 танков начали активные наступательные действия на египетской территории. Ожидая самого худшего — удара на Каир, египтяне бросили все наличные силы против вторгшегося противника.

21 октября израильские подразделения вышли к железной дороге и шоссе и оказались в сотне километров

от Каира — на расстоянии одного танкового броска. На этом фоне в Египте заговорили о возможном перемирии.

На Сирийском фронте израильтяне не только вытеснили арабов с Голанских высот, но и начали активные боевые действия на сирийской территории. Однако, получив достаточно много советского вооружения, сирийские, иорданские и иракские части смогли остановить это продвижение. Активность сирийской артиллерии была очень велика, на что израильтяне ответили обстрелом из 175-мм орудий пригородов Дамаска. Хотя основные силы израильских ВВС 16 и 17 октября были сосредоточены на Южном фронте, на Северном авиации удалось разрушить несколько мостов и нанести определенный ущерб военно-морской базе Латакия.

18 октября все наличные силы ВВС были переброшены на Синай, и боевых действий в воздухе над Голанскими высотами практически не наблюдалось. Воспользовавшись этим, арабские войска попытались начать контрнаступление, но получили отпор, кроме всего прочего потеряв при этом 4 самолета.

Только 21 октября израильтянам удалось отбить позиции на горе Хермон. Воспользовавшись налетом штурмовиков, израильтяне выбросили десант с борта вертолета СН-53. Сирийцы, не собираясь терять столь ценную позицию, начали переброску подкреплений под прикрытием истребителей, что стоило им трех сбитых МиГов. Израильские атаки продолжились ночью, что позволило утром 22 октября удерживать позиции на горе Хермон. В тот же день сирийская авиация нанесла несколько ударов по израильским позициям, но успеха не имела.

И. Мерхави так описывает тот день: «22 октября наша эскадрилья «Фантомов» уничтожила 6 позиций установок SA-2 (С-75 по классификации НАТО. — *Авт.*), SA-3 (С-125) вокруг города Суэца. Это были очень простые задания. Полностью груженные бомбами Mk.117, с мощным радиоэлектронным прикрытием, мы приближались к цели на скорости 0,95 М. Мы шли на высоте 14 тысяч футов и находились над целью три-четыре минуты, уничтожая все позиции, причем никто даже не успевал ничего сделать, чтобы помешать нам. К концу войны та-



Арабский аэродром под атакой «Фантомов»

ких комфортных вылетов стало большинство. Я думаю, мы научились, как делать это. И если вы думаете, что именно боевые вылеты с воздушными боями составляли основу этой войны, вы глубоко ошибаетесь. Самой грязной работой была штурмовка, именно пилоты-штурмовики выиграли эту войну».

23 октября израильтяне заявили о девяти сбитых вражеских самолетах. Соглашение по прекращению огня при посредничестве представителей ООН начало действовать вечером этого дня. «Война в кашуп Йом Кинур» на Северном фронте закончилась.

Между тем на Синайском полуострове боевые действия продолжались. Израильские войска постоянно рас-

ширяли зону своих действий, а авиация смогла использовать захваченный аэродром Фаид.

Утром 22 октября представители ООН предложили враждующим сторонам перемирие. В этот день ВВС Израиля выполнили всего 500 боевых вылетов на штурмовку и патрулирование. Начиная с 16 октября наземные силы совместно с авиацией практически уничтожили египетскую ПВО в этом районе. Если армия расстреливала позиция ЗРК огнем танков и артиллерии, то самолеты использовали бомбы и управляемые ракеты.

22 октября, несмотря на формально вступившее в силу перемирие, артиллерийские перестрелки по всему фронту продолжались. Вечером 24 октября израильтяне развернули операцию по взятию города Суэц, однако вступившее вскоре второе перемирие помешало осуществить начатое. Таким образом, фактически к 24 октября «Война Йом Кипур» закончилась повсеместно.

ВВС Израиля за последние дни конфликта выполнили около 600 боевых вылетов, во время которых сбили 20 египетских самолетов, перевели сотни тонн аммуниции для наступающих подразделений на западном берегу канала.

Несмотря на то что Израиль подвергся внезапной атаке со стороны сразу нескольких государств, евреи в очередной раз не только выдержали, но и смогли контратаковать. Следует сказать, что данные о потерях сторон весьма различны.

Израильтяне заявили, что за 19 дней напряженных боевых действий Израиль потерял 2812 человек убитыми и 7500 ранеными, а также 103 самолета, 6 вертолетов, 1 корабль и больше 400 танков и 500 бронемашин.

Арабские источники говорят о 410 сбитых израильских самолетах и вертолетах. Свои потери оцениваются их специалистами в более чем 8 тысяч убитых и 19 тысяч раненых. Потери в технике составили около 2 тысяч танков, 1000 бронемашин, 500 артиллерийских орудий, 392 самолета, 55 вертолетов и 16 военных кораблей.

Вопреки перемирию, стороны продолжали удерживать позиции, захваченные в ходе войны. Продолжались кратковременные артиллерийские обстрелы и авиационные налеты.

Так, 6 декабря 1973 года в результате воздушного боя был сбит один МиГ-21, принадлежавший ВВС Египта. Такие столкновения продолжались до 18 января 1974 года, когда между Израилем и Египтом наконец-то было подписано соглашение, согласно которому стороны признали довоенные границы. Мало того, 23 октября 1973 года СССР сделал официальное заявление по поводу продолжения войны, в котором было отмечено, что «советское руководство не может оставаться безучастным к событиям, происходящим в этом регионе».

После окончания войны 54-й ОАО остался на территории Египта (несмотря на общее ухудшение отношений между Египтом и СССР) и выполнил еще несколько разведывательных вылетов. Личный состав, участвовавший в войне 1973 года, вернулся на родину только в мае 1974 года. Ему на смену прибыл отряд полковника Е. Воробьева, продолживший дежурство до августа 1974 года. Это были последние советские военные специалисты, служившие на территории Египта.

На севере мирный процесс затянулся несколько дольше. В феврале 1974 года госсекретарь США Генри Киссинджер обратился к Сирии с посреднической миссией в деле урегулирования этого конфликта. Однако 13 апреля 1974 года сирийцы захватили позиции на горе Хермон. Тяжелые бои здесь продолжались в течение всего мая, причем обе стороны широко использовали авиацию.

В вооруженных стычках 1974 года сирийцы массово применяли ПЗРК. С их помощью, согласно официальным сирийским данным, 14 апреля были сбиты 3 израильских самолета, 24 апреля — еще два. В последнем случае, как утверждает, ими стали F-4. Тем не менее израильтяне любые потери в эти дни отрицают, хотя некоторые им все же пришлось признать. Так, 26 апреля 1974 года произошло редкое столкновение в воздухе с пакистанскими пилотами, воевавшими в составе ВВС Сирии.

Пакистанцы появились на Ближнем Востоке еще в ходе войны 1973 года, которая вызвала волну исламского шовинизма по всему миру. Так, на помощь сражавшимся Сирии и Египту отправились 16 пилотов ВВС Пакистана. Сначала они на Фоккере Ф-27 ВВС Пакистана приле-

тели в Багдад по маршруту Пешавар—Карачи—Багдад. Затем на сирийском самолете добрались до Дамаска. Оттуда половина отправилась в Египет (правда, к тому времени египтяне заключили перемирие, и пакистанцы остались в качестве инструкторов).

До начала войны эти пилоты летали в составе ВВС Сирии (кроме одного) на самолетах МиГ-21. Командование определило их в 67-ю эскадрилью, где они составили звено «Альфа», укомплектованное полностью пакистанцами. Это подразделение предназначалось для прикрытия с воздуха авиабазы Думейр.

Все пилоты получили кодовое наименование «Шабаз» с соответствующими номерами. Первоначально они вели переговоры в эфире на урду, а не на английском языке. До поры до времени они думали, что это вполне безопасно, но в один прекрасный момент во время противник обратился к ним на родном языке! Оказалось, что Моссад завербовал несколько их соотечественников.

Пакистанцы совершали только патрульные полеты и не сталкивались с израильтянами в воздухе до 26 апреля 1974 года.

Тогда в полдень пакистанцы поднялись в воздух в полном составе для очередного патрулирования. Обычный их маршрут был: Думейр—Бейрут — по побережью до Сидона—Дамаск и возвращение на базу. Летели на высоте 6000 метров на МиГах модификации «Ф», время патрулирования которых ограничивалось всего тридцатью минутами.

Когда полет уже подходил к концу, наземный контролер сообщил о двух неопознанных самолетах, двигавшихся к ним с востока (т. е. с территории Израиля).

Было непонятно: два «Фантома» служили только приманкой или выполняли рутинный полет. Шедший сзади всех лейтенант Саттар Альви сделал разворот в их сторону и увидел заметно ниже себя пару «Миражей», по всей видимости находившихся в засаде. Саттар атаковал один из израильских самолетов и сбил его ракетой К-13. Но из-за малого количества топлива и отсутствия второго израильского истребителя лейтенант решил выйти из боя. При этом он перешел звуковой барьер над столицей (что, в принципе, никого не удивило).

Вскоре к месту схватки подоспел командир звена Ариф Манзур, который решил проверить, что случилось с одним из пилотов его команды. Все сослуживцы знали, что Саттар большой индивидуалист, но командир все-речь опасался, что его подчиненный попал в неприятную ситуацию. Каково же было его удивление, когда он узнал, что Саттар сбил самолет противника!

Потерю истребителя подтвердили и израильтяне. По их сведениям, «Миражи» прикрывали пару «Фантомов», выполнявших разведывательный полет. Жертвой пакистанца стал М. Люц из состава 5-го воздушного крыла, базировавшегося на авиабазе Хацор.

Это была единственная встреча в бою пакистанцев с врагом. За свою «карьеру» в ВВС Сирии Саттар и Манзур получили высшие сирийские военные награды «Висаам Фарис» и «Висаам Шуяат». Кроме того, на родине их представили к «Ситаре-э-Юрат» (высший военный орден Пакистана).

Только 31 мая госсекретарю США Киссинджеру удалось усадить обе стороны за стол переговоров.

За 61 день ожесточенных боев стороны потеряли большое количество различной боевой техники, в том числе несколько самолетов.

Некоторые итоги

В ходе «Войны Йом Кипур» израильские ВВС выполняли следующие основные функции:

- прикрытие воздушного пространства страны;
- прикрытие своих войск на поле боя;
- поддержка морских и наземных операций;
- осуществление разведывательных, транспортных и связных функций.

Что касается прикрытия собственного воздушного пространства, то летчики справились с этой задачей весьма успешно: было зафиксировано всего несколько случаев нанесения ударов вражеской авиации по целям на собственно израильской территории. Египетские истребители-бомбардировщики оперировали в основном

над восточным Синаем. Сирийцы совершили несколько удачных налетов на нефтеперерабатывающий завод около Хайфы. Израильские истребители смогли пресечь эти атаки, однако им не удалось предотвратить удары сирийских тактических ракет «Луна», которые причинили небольшой ущерб авиабазе Рамаг-Давид и вызвали множественные разрушения в жилых районах. В ответ израильтяне нанесли несколько ударов по сирийским электростанциям и нефтяному терминалу в Хомсе.

В войне 1967 года израильские ВВС завосвали превосходство в воздухе путем уничтожения вражеской авиации прямо на аэродромах базирования. Во время «Войны на истощение» много реактивных самолетов противника были сбиты при пересечении Суэцкого канала или Голанских высот. Полностью всю мощь израильских ВВС удалось продемонстрировать только в войне 1973 года.

Над Суэцким каналом и Голанскими высотами разгорелись ожесточенные бои между израильской авиацией («Мираж» ШС, «Фантом» F-4E и «Нешер» — израильский вариант «Миража» V, первый истребитель израильского производства), стремившейся вернуть господство в воздухе, и арабскими истребителями (главным образом МиГ-21Ф-13, МиГ-21ПФ, МиГ-21 М и МиГ-21МФ). Большинство боев имело групповой характер: они происходили на высоте менее 7 км (иногда в нескольких десятках метров от земли), преимущественно на дозвуковых скоростях.

Египетские и израильские летчики старались максимально использовать маневренные качества своих машин; маневрировали на скоростях, близких к скоростям срыва; МиГи обладали большей тяговооруженностью и скороподъемностью, чем «Миражи». Однако при горизонтальном маневрировании на больших углах атаки на египетских истребителях срывная тряска наступала несколько раньше, чем на «Мираже» ШС. По инструкции, в случае ее возникновения, летчику следовало уменьшить угол атаки и, значит, увеличить радиус виража. У советских военных советников в Сирии даже родилась поговорка: «Видишь «Мираж» — не ложись в вираж». Однако в пылу боя инструкции не всегда выполняются.

Летчики МиГов вскоре убедились, что, несмотря на более раннее появление тряски, срыв на их самолете наступает все же позже, чем на «Мираже» III, и МиГ-21 обладает некоторым (хотя и минимальным) преимуществом в горизонтальном маневре. Израильские истребители превосходили МиГ-21 лишь по продолжительности ведения воздушного боя (они имели более экономичный двигатель и больший запас топлива во внутренних баках).

В качестве основного оружия воздушного боя израильтяне использовали УР AIM-9В «Сайдуиндер» — американские ракеты с тепловой системой наведения, хорошо зарекомендовавшие себя в небе Вьетнама. Меньшее число истребителей противника было сбито из пущек «Дефа» (калибр 30 мм, на «Миражах») и М-61 «Вулкан» (шестиствольное орудие калибра 20 мм на «Фантомах»).

Ракеты средней дальности AIM-7 «Спэрроу» и «Матра» R-530 в воздушных боях применялись редко и малоуспешно. Это связано со спецификой самого театра боевых действий: точное опознание цели на средней дальности было практически невозможно, да и нерентабельно сбивать этой дорогой ракетой весьма устаревший МиГ-17. Поэтому пилоты были вынуждены максимально приближаться к цели, а тогда более эффективными являлись ракеты ближнего боя или пушки.

Израильская система ПВО в ходе войны была представлена десятью установками ЗРК «Хок» и несколькими сотнями 20-мм и 40-мм зенитных орудий. К концу войны из США прибыли несколько установок ЗРК «Чаппарел».

Позиции ЗРК «Хок» располагались вдоль канала и на Голанских высотах, зенитная артиллерия в основном прикрывала аэродромы. Всего же израильские истребители и ПВО записали на свой счет около трехсот вражеских самолетов.

Израильские самолеты совершили 3961 боевой вылет для прикрытия войск, ПВО и разведки. Истребители провели 117 воздушных боев (65 — на Сирийском фронте и 52 на Южном), в которых участвовали 450 самолетов. Израильтяне утверждают, что их легчики-истребители записали на свой счет 334 арабских самолета при потере всего трех собственных. Другие источники сообщают о 277 израильских победах. Воздушные бои велись

в основном над арабской территорией. Обычный сценарий воздушных столкновений был таков: группа в составе двух-четырех израильских истребителей перехватывала четыре или больше арабских самолета недалеко от линии фронта и завязывала воздушный бой.

После того как израильяне заявили всего о трех потерях, начались разговоры о том, что большинство самолетов, считавшихся пропавшими без вести, являются жертвами арабских истребителей. Некоторые исследователи ведут речь о 21 сбитем в воздушных боях самолете ВВС Израила. В этом случае потери сторон соотносятся как 13:1. Для примера стоит вспомнить, что в ходе корейской войны этот показатель составлял 6:1, а во время войны во Вьетнаме — 3:1. Отметим, что 2 израильских самолета сбили собственные средства ПВО.

За время войны 1973 года израильские ЗРК «Хок» и «Чаппарел» сбили 13 арабских самолетов, а остальные средства поражения записали на свой счет 30. Израильские самолеты выполнили 11233 боевых вылета, 600 из них на штурмовку. ВВС Израила совершили 1830 штурмовых вылетов на Сирийском фронте и 5442 на Синае. В течение первых нескольких дней израильская авиация совершенно игнорировала противодействие вражеской ПВО, сконцентрировав основные удары на наступающих арабских колоннах.

ВВС Израила потеряли 60 самолетов при штурмовке: 33 — на Египетском фронте и 27 над Голанскими высотами. Потери в летном составе были очень высокими: 31 член экипажа погиб, 14 — попали в плен, много пилотов и штурманов получили ранения.

Израильские истребители-бомбардировщики использовали полную номенклатуру своего вооружения: бомбы, кассетные боеприпасы, ракеты. Помощь со стороны США позволила широко применять управляемые боеприпасы, в том числе не только бомбы, но и ракеты «Шрайк» и «Мейверик».

В атаках на линии фронта израильские самолеты уничтожили или повредили сотни танков и бронемашин, но во время рейдов на египетские аэродромы — всего лишь 22 самолета противника.

Арабские (советские) комплексы С-75 «Двина», С-125 «Нева» и «Куб» выпустили несколько тысяч зенитных ракет, сбив несколько десятков израильских самолетов. Зенитки поразили 31 самолет, совместно были уничтожены три. Переносные зенитные ракетные комплексы не стали грозным оружием в этом конфликте: только три израильских самолета были записаны на счет египетских стрелков.

Арабские средства ПВО сбивали также 58 своих собственных самолетов: дело в том, что все самолеты арабских стран не имели системы опознавания национальной принадлежности. Поэтому в условиях напряженных воздушных действий было тяжело установить принадлежность того или иного летательного аппарата. Да и уровень подготовки расчетов оставлял желать лучшего.

Израильские потери, признанные официально, составили: 33 самолета F-4 «Фантом», 53 А-4 «Скайхоук», 11 «Мираж/Нешер», 6 «Супер Мистэр» и 6 вертолетов. Еще несколько самолетов были потеряны в ходе столкновений на Сирийском фронте в 1974 году.

Противоположная сторона дала совершенно другие данные. Одни только сирийские зенитчики претендовали на 197 сбитых самолетов противника (110 «Фантомов», 25 «Миражей», 60 «Скайхоуков» и 2 беспилотных разведчика «Райан»).

Из 236 израильских самолетов, поврежденных в ходе боевых действий, 215 возвратились в строй в течение одной недели. Эта статистика говорит о хорошей подготовке технического персонала и действенной помощи специалистов авиационных предприятий.

Вертолеты и транспортные самолеты ВВС Израиля совершили несколько сот вылетов на поддержку своих войск. Первые выполняли спасательные, медико-эвакуационные, разведывательные операции. Кроме того, они широко привлекались для поддержки войск на поле боя, а также для разведки и связи вдоль линии фронта. Транспортные самолеты сыграли основную роль в снабжении группировки войск на западном берегу Суэцкого канала.

Арабские ВВС (египетские, сирийские, иракские, алжирские и ливийские) совершили 10 тысяч вылетов, около 7 тысяч над Синайским фронтом и 3 тысячи над

Сирийским. Около 60 % из них были связаны с патрулированием и прикрытием своих войск.

Арабские потери можно представить такими цифрами: ВВС Египта потеряли 225 самолетов и 42 вертолета; сирийские ВВС — 121 самолет и 13 вертолетов, иракские — 21 самолет, алжирские и ливийские — около 30. За 19 дней войны сирийские самолеты произвели 4658 боевых вылетов для прикрытия войск и стратегически важных объектов страны, 1044 — для поддержки сухопутных войск и 12 — на разведку. Вертолеты совершили около 120 боевых вылетов.

Израильские потери были очень велики в первые дни конфликта, но затем началось применение новой тактики и техники (прежде всего, средств РЭБ), за счет чего удалось значительно снизить число теряемых машин.

Всего в ходе конфликта было потеряно 550 арабских и израильских самолетов. Наземные средства ПВО обеих сторон сбили примерно 200 самолетов и вертолетов, в то же время 350 самолетов были поражены в воздушных боях, причем израильтяне одержали ощутимую победу в воздухе. После окончания конфликта израильтяне обратили более пристальное внимание на оружие класса «поверхность—воздух» и оружейные системы.

Глава 8. ТЛЕЮЩИЙ КОНФЛИКТ

Развитие израильских ВВС (1973—1982 годы)

После войны 1973 года началась работа по возвращению ВВС до предвоенного уровня по количеству и качеству авиационного вооружения. Было решено резко усилить мероприятия по обеспечению секретности подразделений, для того чтобы в будущем не допустить ситуаций, возникавших в ходе последней войны.

Одним из главных уроков войны 1973 года стало то, что командование начало уделять больше внимания закупкам самых современных систем вооружения. Это было связано, прежде всего, с огромными потерями израильских ВВС. По словам Бенджамина Пеледа, потери израильской авиации в войне 1973 года в два с половиной раза превышали аналогичные показатели предыдущей войны 1967 года.

Основной упор был сделан на мероприятия по модернизации ударных самолетов в связи с появлением ПЗРК типа «Стрела» в формированиях ООП (Организация освобождения Палестины) на территории Ливана. Эта программа включала установку автоматов по отстрелу дипольных отражателей. Большое внимание уделялось применению средств радиоэлектронной борьбы, прежде всего подвесных контейнеров. ВВС также получили большое количество управляемого оружия.

Была поставлена задача как можно быстрее восстановить летные кадры, потерянные в ходе войны.

Неуклонно возрастало количество «Скайхоуков» и «Фантомов», а 14 апреля 1975 года поднялся в воздух первый полностью построенный в Израиле реактивный истребитель «Кфир». В том же году была сформирована первая боевая эскадрилья, полностью вооруженная

«Кфирами», в некоторых частях они стали заменять «Скайхоуки».

Возможности истребительной авиации резко повысились в связи с поступлением 10 октября 1976 года первых истребителей-перехватчиков американского производства F-15 «Игл». Израиль стал первой страной, получившей из США эти современные истребители. В конце 1977 года Израиль разместил заказ в США на 75 истребителей-бомбардировщиков F-16, которые должны были заменить самолеты А-4 «Скайхоуки».

Как видим, основной упор был сделан на увеличение ударной мощи израильских ВВС. В дополнение к этому в 1974 году были получены 6 вертолетов АН-1 «Кобра», которые вывели поддержку армии на совершенно новый уровень. Вслед за этим последовал заказ на еще 30 таких вертолетов и 30 более легких и маневренных 500М «Дефендер», вооруженных ракетами «Тоу».

Еще одним итогом войны стало увеличение количества тяжелых транспортных вертолетов в составе ВВС Израиля. Старые Белл-205 продали, а взамен начались поставки более совершенных Белл-212. Также были закуплены легкие Белл-206 и увеличено количество тяжелых С1-53.

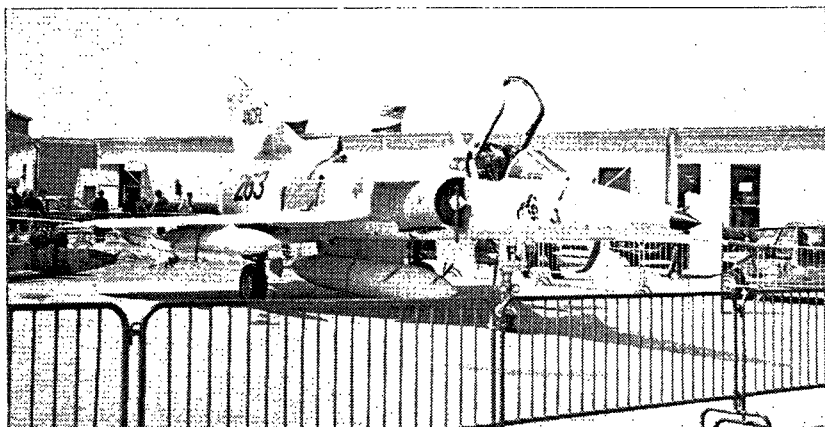
Подверглись модернизации средства ПВО. Вместо ЗРК «Хок» были закуплены ЗРК «Усовершенствованный Хок». Эта система была дополнена большим количеством мобильных ЗРК «Чапшарел» и 20-мм ЗА «Вулкан». На вооружение поступили также 23-мм зенитные установки советского производства, в большом количестве захваченные у арабов.

Так как война 1973 года показала нехватку стратегической и тактической разведывательной информации, то значительно больше внимания было уделено воздушной разведке. К уже имевшимся самолетам дальнего радиолокационного оповещения E-2С «Хокай» добавились OV-10 «Мохаук» и большое количество беспилотных летательных аппаратов. В результате, к середине 1982 года ВВС Израиля располагали следующими силами:

69-я эскадрилья — F-4E «Фантом»

100-я эскадрилья — Пайпер «Супер Кэб»

101-я эскадрилья — «Кфир» С. 2



Истребитель «Кфир»

- 102-я эскадрилья — А-4 «Скайхоук»
- 103-я эскадрилья — С-47 «Дакота», «Норатлас»
- 105-я эскадрилья — F-4E «Фантом»
- 106-я эскадрилья — F-15C/D (в стадии формирования)
- 107-я эскадрилья — F-4E «Фантом»
- 109-я эскадрилья — «Кфир»
- 110-я эскадрилья — F-16A/B
- 111-я эскадрилья — «Кфир»
- 113-я эскадрилья — «Кфир»
- 115-я эскадрилья — А-4N «Скайхоук»
- 116-я эскадрилья — А-4 «Скайхоук»
- 117-я эскадрилья — F-16A/B
- 119-я эскадрилья — F-4E/RF-4E «Фантом»
- 121-я эскадрилья — А-4N «Скайхоук»
- 133-я эскадрилья — F-15A/B
- 140-я эскадрилья — F-16A/B
- 141-я эскадрилья — А-4 «Скайхоук»
- 201-я эскадрилья — F-4E «Фантом»
- 253-я эскадрилья — А-4 «Скайхоук»

После того как война с Сирией и Египтом практически закончилась, главный вектор боевой активности израильтян был направлен против формирований ООН, базировавшихся на территории Ливана. Хорошо вооруженные и снабжаемые, палестинские формирования на территории Ливана не подчинялись правительству этой страны.

В 1974 году волна терроризма снова стала нарастать. В апреле были убиты несколько семей еврейских поселенцев в Галилее, в мае несколько школьников стали жертвами террористов в Маалоте. Кроме того, в людных местах взорвались несколько бомб.

В 1975 году после получения реактивных систем залпового огня (РСЗО) террористы начали обстрелы Северного Израиля реактивными снарядами. В марте 1975 года они захватили отель «Савой» в центре Тель-Авива. В ответ израильское командование усилило патрулирование на ливанской границе и провело несколько карательных операций в Южном Ливане.

В начале 1975 года Ливан охватила гражданская война, продолжавшаяся 16 лет. Она унесла жизни более чем 150 тысяч человек и полностью разрушила город Бейрут — жемчужину Ближнего Востока.

В июне 1976 года сирийские войска вошли в Ливан, фактически его оккупировав. В ответ на действия Сирии Израиль начал финансировать и вооружать так называемую армию Южного Ливана майора Хаддада.

Операция в Энтеббе

Однако самую эффективную антитеррористическую операцию израильские спецслужбы при поддержке ВВС провели за рубежом.

27 июня 1976 года семеро террористов (пятеро из них были членами Народного фронта освобождения Палестины, двое — западногерманской «Фракции Красной Армии») захватили лайнер французской авиакомпании, следовавший рейсом из Тель-Авив в Париж через Афины. По требованию террористов самолет с 246 пассажирами и 12 членами экипажа приземлился в аэропорту Бенгази (Ливия) и после дозаправки направился в аэропорт Энтеббе (Уганда). Правивший в этой небольшой африканской стране диктатор Иди Амин оказал угонщикам полное содействие. Все заложники-неевреи были отпущены, а в руках террористов остались 103 человека из

Израиля, Швейцарии, Франции, Кении и Западной Германии.

Израильское правительство в переговоры с террористами не вступало и разработало план освобождения заложников. Для его выполнения были привлечены самолеты из состава ВВС.

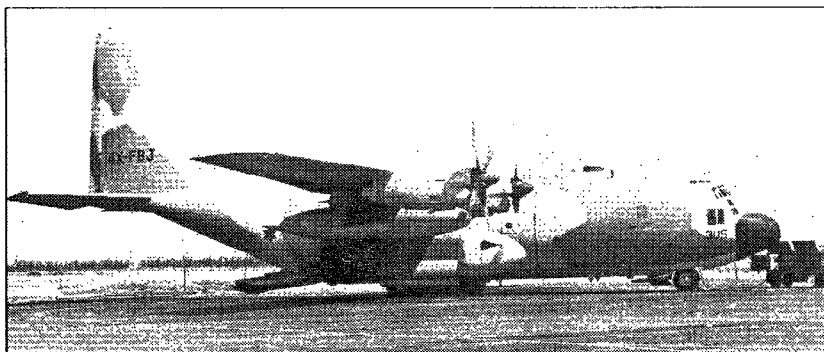
Для поддержки операции использовались четыре С-130 «Геркулес», которые перевезли ударную группу, и два Боинга 707 (один заправщик и один «летающий госпиталь», стоявший в аэропорту Найроби (Кения) для подстраховки). Кроме того, истребители F-15 сопровождали транспортные самолеты.

Операция прошла блестяще. Все террористы и до 35 угандийских солдат были уничтожены, около 100 - ранены. При этом погибли 2 израильских десантника.

Вот что вспоминал Джошуа Шани, командир эскадрильи С-130, о ходе этой знаменитой операции.

«Мы начали планировать операцию в первый же день. Начали собираться, но выяснилось, что единственным транспортным самолетом, способным долететь до Уганды, был С-130 «Геркулес». Мы стали рассматривать на карте место предстоящей операции, рассчитывать расстояние, топливо, количество груза, решать навигационные проблемы. Мы думали, что сможем сэкономить время, когда поступит приказ о начале операции.

Террористический акт произошел в воскресенье 27 июня 1976 года, а мы начали планирование в понедель-



Транспортные самолеты С-130 «Геркулес» сыграли основную роль в операции в Энтеббе

ник. Во вторник вечером мы официально обратились в Главный штаб ВВС с нашими предложениями. Разрабатывалось несколько планов. Так, первый план был выбросить парашютный десант с С-130 на озеро Виктория среди ночи. Эти парашютисты на резиновых лодках должны были подплыть к берегу и штурмом взять аэропорт. Однако этот план был отвергнут, так как десантников подстерегали различные ненужные опасности, начиная с крокодилов в озере. К тому же могли возникнуть проблемы с технической стороной этого плана.

Затем мы решили поступить более просто, а именно: высадить десант прямо в аэропорту на взлетную полосу с трех транспортников.

Мы показали наш план командующему ВВС генералу Пеледу, начальнику генерального штаба генералу Гүру и начальнику отдела планирования боевых операций ВВС полковнику Бен-Нуну. Первое, что они сказали, это то, что мы не сможем сесть без навигационных огней. Чтобы доказать их неправоту, мы посадили свои С-130 в аналогичных условиях на Шарм-эль-Шейх. Они были очень удивлены. Мы были убеждены, что посадка в Энтеббе будет еще проще, так как там не будет такого контраста между водой и землей.

Той же ночью спецподразделения провели учения с использованием черного «мерседеса», «лендровера» и другой техники. При этом присутствовал министр обороны и другие официальные лица, которые остались вполне довольны результатами.

На следующее утро, в среду, мы провели широкое обсуждение, с большими картами и все такое прочее. По настоящее планирование мы провели позже, когда на борт были уже погружены все десантники и техника.

К середине дня мы подготовили 5 самолетов — один на всякий случай. Мы приземлились на Шарм-эль-Шейх и дозаправились топливом. Однако его не хватило бы на обратный путь в любом случае. Мы планировали дозаправиться либо в Энтеббе, либо в Найроби. Мы ждали команды правительства на эту силовую акцию. После того как был отдан приказ, переоплавленные самолеты взлетели и ни одна сила в мире не могла остановить нас.

Было очень тяжело соблюдать дистанцию при полете посреди Красного моря вчетвером в полном режиме радиомолчания. Летели мы буквально на высоте нескольких метров, чтобы избежать обнаружения радарам. Мы пролетели над Эфиопией на высоте 20 тысяч футов (6 км), которую набрали ночью. А затем пошли по границе Кении и Уганды, опять на высоте нескольких метров. Это была одна из самых тяжелых частей плана.

Я увидел взлетку с расстояния 20 миль. Приземлился без всяких навигационных огней и остановился посредине, открыв обе двери. Несколько солдат выпрыгнули, чтобы показать место для посадки остальным трем самолетам. Остальные выехали на «мерседесе» и двух «лендроверах». Они ворвались в терминал, и закричали на английском и иврите: «Все на пол», и после короткой перестрелке террористы были убиты.

Остальные три самолета приземлились... Я слышал, как был ранен командир спецназа Йони Патапьяху после фактического окончания рейда. В него попал угандийский солдат, который стрелял из пулемета со старой башни.

Номер 2 приземлился без проблем, но для 3-го номера угандийцы выключили навигационные огни, и он приземлился на другую взлетку, где-то в миле отсюда. Номер 4 приземлился, ориентируясь по нашим огням. Террористы были убиты, и мы стали дозаправляться, используя баки, которые были в грузовых отсеках. Этот процесс занял примерно час, а угандийские солдаты все время вели неприцельный огонь. Однако вскоре мы взлетели курсом на Найроби.

Еще до взлета наши солдаты расстреляли стоявшие угандийские МиГи, которые были припаркованы возле старой башни. Эти старые МиГ-17 только теоретически имели возможность перехватить нас, но мы уничтожили их на всякий случай. С другой стороны, надо было накачать Иди Амина.

Мы благополучно приземлились в Найроби. Мы, конечно, не могли видеть заложников, которые находились в шоковом состоянии.

После восьмичасового перелета мы приземлились в Тель-Авиве. Через час после нашего приземления вся

страна знала об успешном завершении операции. Половину пути от Красного моря мы шли под конвоем «Фантомов». Это был самый счастливый день в моей жизни. Но большую часть событий я не помню, так как не спал практически шесть дней».

В конце 1977 года израильтяне атаковали позиции ООП в Южном Ливане. В ноябре 1977 года египетский президент Садат начал консультации по подготовке мирного договора между Израилем и Египтом. Это событие явилось первой ласточкой в мирном урегулировании ближневосточного конфликта.

Дэвид Ирви заменил Бенджамина Пеледа на посту командующего ВВС Израиля. Несмотря на подписание мирного договора с Египтом, другие арабские государства не приняли его. Прежде всего потому, что в руках евреев по-прежнему находились сирийские и иорданские территории, захваченные в результате предыдущих войн. Не был решен и вопрос о палестинских беженцах. Первым «итогом» стало увеличение численности сирийского контингента в Ливане до 30 тысяч и усиление активности палестинцев.

Операция «Литани»

11 марта 1978 года террористы захватили автобус на прибрежном шоссе Тель-Авива—Хайфа. Израильские спецподразделения освободили заложников и уничтожили палестинских боевиков, однако 34 человека, в том числе женщины и дети, в ходе операции погибли. В ответ на этот теракт израильтяне начали операцию под кодовым названием «Литани».

Для вторжения в Ливан на границе было сосредоточено около 25 тысяч солдат. Операция началась 15 марта 1978 года. Ее основной целью являлось уничтожение баз террористов в Южном Ливане. Израильские танковые колонны быстро продвигались вдоль реки Литани. В итоге было убито более 250 террористов и сотни попали в плен.

В немалой степени успеху операции содействовало массовое использование ударных самолетов и вертоле-

тов. Палестинские босвики оказывали сопротивление, а если учесть, что в их руках находились ПЗРК, то, по всей видимости, были какие-то потери. Палестинцы заявили, что 14 марта им удалось сбить А-4 «Скайхоук». Хотя израильские официальные лица не признали этот факт, однако независимые наблюдатели подтвердили это.

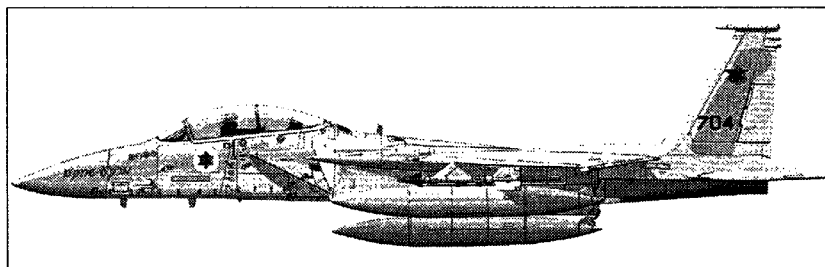
Израильские войска находились в Южном Ливане до июня 1978 года, после чего были заменены частями «Армии Южного Ливана» под командованием майора Саада Хаддада.

США выступали посредником в урегулировании взаимоотношений между Египтом и Израилем. В сентябре 1978 года в Кэмп-Дэвиде (США) при посредничестве Джимми Картера президент Египта Садат и премьер-министр Израиля Бегин подписали мирный договор. Согласно ему Израиль вернул Египту Синайский полуостров.

В июне 1978 года Конгресс США ратифицировал план продажи Египту и Саудовской Аравии истребителей-бомбардировщиков F-5 и F-15 (в качестве поощрения за подписание договора). США также начали переговоры о поставке истребителей F-5 и другого оборудования в Иорданию.

Израильтяне забили тревогу: поставки современного американского вооружения в арабские страны может изменить баланс сил на Ближнем Востоке. Тогда в срочном порядке американцы передали ВВС Израиля 75 истребителей-бомбардировщиков F-16 и 15 истребителей-бомбардировщиков F-15.

Но несмотря на проведенную операцию «Литани», налеты палестинских боевиков продолжались непрерывно.



Истребитель-бомбардировщик F-15 «Игл»

но. Так, 22 апреля 1979 года они провели акцию в Нахариин. В ответ израильские самолеты начали регулярные разведывательные полеты над территорией Ливана, в том числе и находящейся под контролем сирийских вооруженных сил. Обнаруженные базы террористов уничтожали либо артиллерийским огнем, либо огнем с кораблей. Часто разведывательный полет завершался бомбово-штурмовым ударом.

Израиль смирился с нахождением сирийцев на севере Ливана, а последние в ответ «не замечали» присутствия израильтян на юге. Однако боевые вылеты и регулярные разведывательные полеты неизбежно приводили к столкновениям. Так, 27 июня 1979 года два звена МиГ-21 ВВС Сирии попытались помешать одному такому рейду израильской авиации. В результате пять сирийских самолетов были сбиты: четыре — пилотами F-15 и один — «Кфиром». Шестой МиГ получил повреждения, но его летчик — майор Кубис Салиба — сумел посадить подбитую машину на ливанскую авиабазу Раяк.

Сирийцы подтвердили потерю четырех самолетов и заявили о двух сбитых машинах противника. Палестинцы в подтверждение этого сообщения тоже обнародовали информацию о пленении ими пилота израильского сбитого самолета. Это было первое столкновение с сирийцами с 1974 года, и первые победы новых типов самолетов ВВС Израиля.

В сентябре 1979 года сирийские истребители МиГ-23 попытались атаковать израильский разведывательный «Фантом», а 24 сентября произошло серьезное столкновение, в котором израильтяне претендуют на четыре сбитых МиГ-21.

После Кэмп-Дэвида они вывели свои эскадрильи, базировавшиеся на Синае, в Израиль. Взамен американцы построили в Израиле три новые авиабазы. Однако вскоре серьезной проблемой стало отсутствие тренировочного пространства для подготовки пилотов. Теперь основные учебные полеты проводились над Средиземным морем и пустыней Негев.

Несмотря на противодействие ВВС Сирии, налеты на позиции террористов продолжались. За 1980—1981 годы произошло несколько крупных воздушных столкнове-

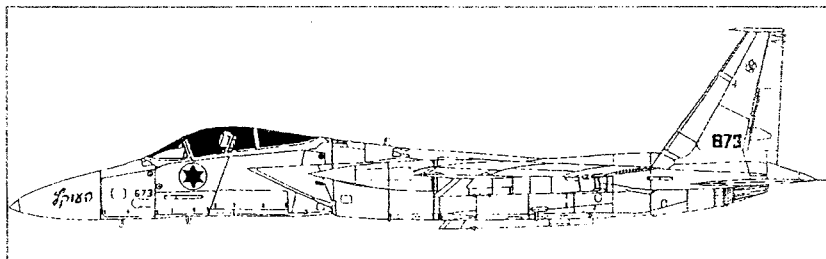
ний. Однако стороны по-разному оценивали результаты боев. Так, 31 декабря 1980 года, по израильским данным, были сбиты два МиГ-21. Сирийцы признали потерю только одного самолета и заявили об одной своей победе.

В феврале 1981 года, когда на вооружение израильской авиации из США поступили новые истребители F-15, материализовались замыслы нескольких отработанных на тренировках вариантов заманивания сирийских МиГ-25 в тактическую ловушку.

Демонстративные действия — провокации на вызов — переместились в диапазон околостратосферных высот (10000—12000 метров). Участились случаи преднамеренного нарушения воздушных границ Сирии со стороны моря.

В дополнение стоит привести выписку из журнала боевых действий одного из подразделений ВВС Сирии: «...13 февраля 1981 года над Ливаном появилась пара израильских разведчиков RF-4C, которые начали перемещаться вдоль рубежа подъема на перехват в северном направлении со скоростью 1000 км/ч на высоте 12000 метров. Навстречу нарушителям по команде с ЦКП из зоны дежурства в воздухе вышел одиночный МиГ-25.

В 13.25 на эшелоне 8000 метров МиГ-25 начал разгон, затем занял одну высоту с целью на дистанции 110 км. В ответ «цель» развернулась на обратный курс и оставила за собой плотное облако дипольных отражателей, образовавшее пятно засветки на экране РЛС наведения. МиГ-25 продолжал преследование отходящих на юг разведчиков. Через минуту из «облака» помех вышла еще одна цель (наземный высотомер дал первую засечку на



Истребитель-бомбардировщик F-15C

3000 м). Это был израильский F-15, находившийся до этого в засаде за высоким горным хребтом.

В 13.27 расстояние между F-15 и МиГ-25 сократилось до 50 километров.

Сирийский летчик, полностью освоивший МиГ-25, обнаружить приближавшегося снизу противника не мог из-за ограничения бортовой РЛС в обзоре нижней полусферы. Команда, поданная «с земли» на отворот, до летчика не дошла, так как в этот момент появились сильные шумовые помехи по радио.

В 13.28 на встречном сближении в наборе высоты F-15 с дистанции 25 километров произвел пуск ракеты и сбил МиГ-25. На месте падения самолета в Ливане в левой плоскости была обнаружена крупная дыра и найдены осколки ракеты, на одном из которых можно было различить надпись «AIM-7F».

Так впервые в мире произошла встречная ракетная атака реактивных истребителей.

28 апреля 1981 года, согласно израильским разведывательным данным, в разгоревшемся бою между формированиями ООП и Армией Южного Ливана для поддержки палестинцев использовались транспортные вертолеты ВВС Сирии. После недолгих консультаций было решено помочь союзникам. Несколько F-16, посланные на помощь, сбили два Ми-8.

Во избежание такого рода случаев, сирийцы решили выдвинуть в Ливан ЗРК «Куб» (в долину Бекаа). Израильтяне тщательно отслеживали эти процессы, используя беспилотные летательные аппараты. Несколько таких аппаратов сбили сирийские средства ПВО.

7 июня 1981 года мир был шокирован еще одной заграничной операцией ВВС Израиля. В тот день израильские самолеты разбомбили иракский ядерный реактор около Озирака. Операция имела кодовое обозначение «Вавилон», и провели ее 14 самых подготовленных пилотов ВВС: восемь на F-16 и шесть на F-15. Операция проходила в обстановке стражайшей секретности и тщательно готовилась (впрочем, как и все операции израильских вооруженных сил).

Итак, налет был запланирован на 7 июня 1981 года. В 15.00 ударная группа взлетела с авиабазы Этцион на Си-

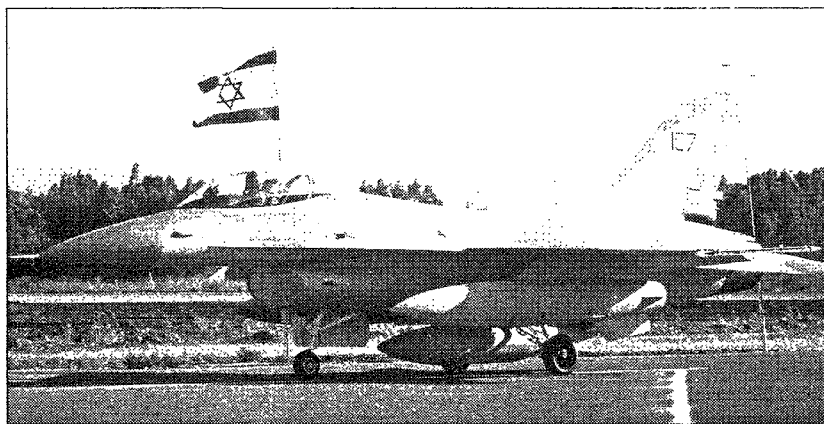
нае и взяла курс на Багдад. Самолеты шли на малой высоте и только перед целью набрали ее. Было сброшено 16 бомб. Иракские расчеты ПВО видели нападавших, однако ничего не смогли сделать. Реактор был разрушен, при этом погиб французский техник, работавший по контракту.

Следует сказать, что ранее израильское правительство официально предупредило МИД Франции о том, что не может гарантировать безопасность французским гражданам, работавшим по контракту в Озирак. Мало того, незадолго до этой акции в центре Парижа выстрелами в упор был убит один из французских кураторов иракской ядерной программы. Хотя убийца не был найден, французские спецслужбы не сомневались, что это дело рук Моссада.

Однако вернемся к операции. После атаки израильские пилоты (дав «крюк» через воздушное пространство Иордании и Саудовской Аравии) спустя 90 минут после взлета вернулись домой. Прикрывавшие их F-15 не входили в воздушное пространство Ирака.

Таким образом, израильские ВВС в очередной раз продемонстрировали свою эффективность и готовность бороться со своими противниками по всему миру.

Буквально через месяц воздушному налету подверглась штаб-квартира ООН в Бейруте, причем ракетами и



F-16A, использовавшийся в налете на иракский ядерный реактор в июне 1981 года

бомбами был накрыт весь жилой квартал. Сотни гражданских лиц были убиты и ранены.

29 июля 1981 года произошло очередное столкновение израильских истребителей и сирийских МиГ-25. Демонстративные маневры выполнял уже одиночный F-15. Два других (ударная группа) расположились в засаде вне зоны видимости сирийских наземных РЛС.

Начальник штаба сирийских ВВС (впоследствии защитивший в СССР кандидатскую диссертацию) разработал ответный план действий, который реализовался следующим образом.

«Верхний» F-15 вызывала на себя пара МиГ-21, а тем временем два истребителя МиГ-25 находились в засаде — затемненной зоне обзора израильского самолета ВКП «Хокай». F-15 «клюнул» на ложный вызов. На встречный курс с ним пункт наведения вывел один МиГ-25 из пары. Второй в это время начал маневр для нанесения удара во фланг.

Однако F-15, не меняя курса, внезапно перешел на снижение, увлекая за собой МиГ-25. Сирийский летчик в процессе боя докладывал об обнаружении цели на 80 километрах, захвате на 40 километрах и о последующем срыве захвата на снижении. Метки противников на экране РЛС наведения слились, а затем пропали. Летчик МиГ-25 катапультировался (как он доложил, «после удара») и благополучно приземлился.

Второй МиГ-25 удар во фланг уже не наносил. К месту боя не успели и израильские ударные самолеты. В непредвиденной заранее ситуации быстрее разобрались на сирийском ЦКП. Посчитав позицию более выгодной, там решили перевести МиГ-25 на сближение. Цель летчик обнаружил на 40 километрах, захват произвел на 25, пуск первой ракеты — на 18, второй — на 11 километрах (бортовые средства контроля при дешифрировании подтвердили попадание первой ракеты).

Израильский летчик катапультировался над морем. Сирийские сторожевые катера подобрали спасательный жилет и пакет с сигнальными средствами, хранящийся в катапультном сидении. Однако пилот, по всей видимости, спасся.



Истребитель–бомбардировщик F–15 «Игл»

Тем не менее первый результативный бой МиГ-25 продолжения не имел: самолеты этого типа сирийское командование вывело за рамки боевых действий. Причина была проста: в стратосфере, где раскрывались все преимущества МиГ-25 как перехватчика, никто не летал («целей» не было).

Резко возросли потери ВВС Сирии. Вот только некоторые данные о победах ВВС Израиля за это время: 29 июля 1981 года — МиГ-25, 12 апреля 1982 года два МиГ-23, 26 мая 1982 года — два МиГ-21.

Операция «Мир Галилее»

Особенно активизировались палестинские партизаны весной 1982 года: только в мае на севере Израиля произошло 26 вооруженных столкновений. Однако гибель израильского посла в Лондоне Шалмо Аргова от пули палестинского террориста потрясла всю страну. Это преступление подвигло израильское правительство на

решительную борьбу с палестинскими партизанами и уничтожение «гнезда терроризма» в Ливане. Операция, получившая название «Мир Галилее», была спланирована министром обороны Ариэлем Шароном и руководством генерального штаба.

Особое внимание при подготовке операции уделялось разведке. Предстоящее вторжение тщательно скрывалось. Подразделения, находившиеся в местах сосредоточения, маскировались, некоторые из них перебрывались к границе с Ливаном под видом учений. Широко применялась дезинформация с использованием радиосредств, имитирующих сосредоточение войск на Голанских высотах.

Согласно плану, войска должны были наступать по трем направлениям:

- Приморскому (Тир—Сайда—Дамур—Бейрут);
- Центральному (Набатия—Джеззин с выходом к магистрале Бейрут—Дамаск);
- Восточному (Хасбайа—Рашейя—долина Бекаа, с возможным выходом к ливано-сирийской границе). Сплошной линии фронта до окружения Бейрута не было.

Основную роль в начавшейся вскоре крупномасштабной операции сыграла авиация. Однако ей пришлось столкнуться с современными зенитно-ракетными комплексами и решительным сопротивлением ВВС Сирии. Поэтому первоначально перед вооруженными силами встала задача нейтрализации позиций ЗРК в долине Бекаа. История воздушных войн еще не знала такого огромного количества массовых столкновений самых современных истребителей. По сообщениям израильтян, только за первые четыре дня боев они сбили 85 самолетов.

Во вторжении в Ливан участвовали 40 тысяч человек при поддержке 500 танков и 1000 бронемашин.

Операция началась 6 июня 1982 года. Наступление велось по трем разным направлениям, причем по мере продвижения в глубь страны, израильские войска уничтожали террористов в их же лагерях. Израильские транспортные самолеты высадили тактический десант южнее города Сидон, блокируя партизанам все пути отхода. Затем артиллерия и самолеты приступили к разгрому заблокированной крупной группировки террористов.

Благодаря внезапности атаки, потери ВВС в первые дни боев были очень небольшими. Так, в первый день вторжения палестинцам удалось сбить из ПЗРК ударную «Кобру» и «Скайхоук». Пилот последнего — Аарон Ахиаз — удачно катапультировался и провел 75 дней в плену.

Впервые израильские пилоты встретили сопротивление в воздухе 7 июня, когда был сбит один МиГ-23. А израильские войска столкнулись с регулярной сирийской армией на второй день конфликта недалеко от города Джебзин. 8 июня продолжались тяжелые бои. По израильским данным, были сбиты семь МиГов.

Обеспокоенный развитием событий в Южном Ливане, президент Сирии Хафез Асад приказал увеличить количество ЗРК в районе долины Бекаа и выдвинуть бронетанковые части ближе к ливанской границе. Под конец дня 9 июня израильские танки вышли во фланг сирийских войск и ворвались в долину Бекаа. По уже отработанной схеме израильские командос захватили в тылу сирийцев позиции на горе Шоуф, перекрыв противнику пути отступления.

Сирийская ПВО в этом районе состояла из пятнадцати комплексов «Куб», двух С-125 и двух С-75 с двумястами ракетами и более чем четырьмястами зенитными орудиями. Уничтожение этой техники и стало пробой ВВС Израиля на прочность.

Вопреки противодействию ВВС Сирии, из 19 комплексов 17 были повреждены или уничтожены до окончания конфликта. Израильские ВВС извлекли уроки из войны 1973 года: все атаки на систему ПВО были тщательно спланированы.

Во-первых, все позиции ЗРК заранее разведали с помощью беспилотных летательных аппаратов. Во-вторых, по этим позициям, кроме самолетов и вертолетов, «работали» и артиллерия, и танки израильтян. А когда сирийские самолеты появлялись над полем боя, их уже ждали израильские истребители.

9 июня произошли крупнейшие со времен Второй мировой войны воздушные столкновения. Так, в одном из боев принимали участие сразу 60 сирийских истребителей и 90 израильских (последние заявили о десяти сбитых самолетов противника).

10 июня израильские колонны продолжили движение в центральные районы Ливана. Поврежденные комплексы ПВО Сирии были отведены для реорганизации, поэтому основную роль сыграли сирийские истребители. Над Ливаном разыгралось крупнейшее за всю историю арабо-израильских войн воздушное сражение. В небе сошлись около 350 самолетов. По оценкам израильтян, они сбили 25 МиГ-21 и МиГ-23 без потерь со своей стороны. Сирийцы признали потерю всего лишь семи своих самолетов. Советские военные специалисты (в большом количестве находившиеся в то время в Сирии) вообще привели свои собственные данные: якобы сирийцы потеряли в этом бою 22 самолета (4 МиГ-23МФ, 8 МиГ-23МС и 10 МиГ-21бис), израильтяне — 10 машин.

Сирийские самолеты и вертолеты «Газель» с противотанковыми ракетами «Хот» значительно потрепали бронетанковые войска Израила. Однако арабы заплатили за это огромную цену: были сбиты 26 сирийских самолетов и 3 вертолета.

К 11 июня израильские войска вышли на дорогу, соединявшую Бейрут с долиной Бекаа. К полудню при содействии ООН было заключено перемирие. В этот день израильтяне сообщили о восемнадцати сбитых сирийских самолетах.

Всего за одну неделю тяжелейших сражений израильские ВВС заявили об уничтожении восьмидесяти самолетов противника, нескольких сотен палестинских бойцов и сирийских солдат. Советские военные специалисты оценивали потери ВВС Сирии в 67 самолетов, из которых только 47 были сбиты в воздушных боях.

13 июня перемирие вошло в силу.

24 июня наблюдалось несколько столкновений истребителей, в которых были сбиты 2 истребителя МиГ-23.

1 июля израильские истребители-бомбардировщики несколько раз перешли звуковой барьер над Бейрутом, однако в целом роль авиации в осаде Бейрута была сведена к минимуму.

В первые дни конфликта (6—11 июня) самолеты выполнили около двух тысяч вылетов. Не меньшим был налет армейских вертолетов.

Израильские пилоты претендовали на 85 сбитых сирийских самолетов. Из них 44 победы записали на свой счет пилоты F-16, 40 — летчики F-15, а одну сирийскую машину уничтожил экипаж «Фантома». Большинство сирийских самолетов — это МиГ-21 и МиГ-23, однако было также несколько Су-22. Большинство самолетов противника были поражены ракетами ближнего боя. И только 6 — пушечным огнем. Эти данные не подтверждают арабские источники: например, что касается МиГ-23, то по их сведениям потери составили всего 6 самолетов.

Израильские военные назвали эту войну «войной вертолетов». Транспортные вертолеты под огнем противника эвакуировали раненых и перебрасывали подкрепления частям. Всего они перевезли в госпитали Израиля тысячу бойцов, нуждавшихся в оказании срочной медицинской помощи.

Ударные АН-1 «Кобра» и МД-500 «Дефендер» выполнили несколько сотен вылетов в ходе конфликта. В этих атаках они выпустили 137 ПТУР «Тоу». Ракеты поразили 29 танков, 56 бронемашин, 4 позиции РЛС, один сирийский вертолет «Газель» и еще несколько других целей.



ВВС Израиля в Ливане широко использовали вертолеты Хьюз Модель 500 «Дефендер»



Раненые израильские солдаты эвакуируются вертолетом УН-1

По израильским данным, всего было сбито 4 вертолета, при этом указывалось что два — огнем с земли.

Во время Ливанского конфликта части ПВО работали совместно с израильской армией. На их счету несколько уничтоженных сирийских самолетов и вертолетов. Армейские командиры предпочитали шестиствольные установки «Вулкан», которые оказались очень эффективными против наземных целей.

Таким образом, победа ВВС Израиля над авиацией противника в Ливанском конфликте 1982 года была достигнута благодаря более современным системам вооружения, лучше подготовленным пилотам и богатым тактическим паработкам. Особенно эффективно использовалось преимущество в радиолокационном обзоре.

Израильская осада Бейрута закончилась в конце августа. В итоге, формирования палестинцев покинули Ливан. После подписания перемирия израильские войска в Бейруте стали заменять военнослужащие США, Франции, Италии и Великобритании под флагом ООН. Несмотря ни на что, израильские войска остались на юге Ливана. Кроме того, ВВС Израиля использовались для поддержки оккупационных войска: транспортные верто-

леты и самолеты перебрасывали грузы и подкрепления, разведывательные и ударные самолеты патрулировали ливанскую и сирийскую границы.

За время войны Израиль получил новые версии самолета F-16: С и D. Эти новые современные машины обладали более мощными двигателями.

Согласно израильским данным, за время вторжения в Ливан и его оккупации (с июня 1982 по середину 1984 года) потери составили около 4 тысяч убитых и раненых военнослужащих. По заявлению ООН, эта цифра занижена примерно в пять раз. Аналогичные потери палестинцев и ливанцев оцениваются в 30 тысяч убитых и 70 тысяч раненых.

Столь успешная войсковая операция вооруженных сил Израиля может быть объяснена, прежде всего, тем, что вследствие сепаратного соглашения с Египтом, последний вышел из антиизраильской коалиции. А это, в отличие от предыдущих войн, дало возможность израильтянам сконцентрироваться на одном направлении, вместо того, чтобы вести широкомасштабные боевые действия сразу на двух-трех фронтах.

Глава 9. МЕЖДУ МИРОМ И ВОЙНОЙ

Успех ВВС Израиля в кампании 1982 года показал, что страна располагает одними из самых эффективных ВВС в мире. Однако вместе с тем требовалась разработка новых действенных систем вооружения и тактики применения, так как советская техника ПВО не стояла на месте.

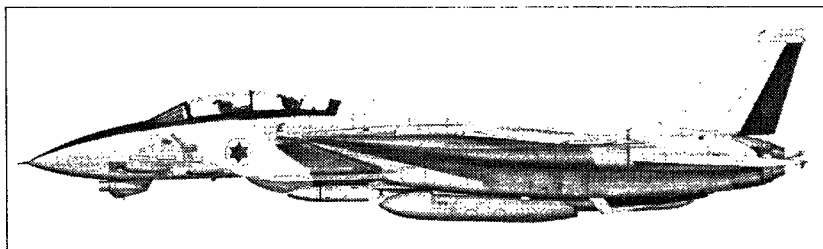
Уже в январе 1983 года сирийцы получили в свое распоряжение зенитно-ракетные комплексы С-200, которые своей дальностью действия представляли реальную угрозу для самолетов и вертолетов ВВС Израиля. Кроме того, в большом количестве палестинцам достались ПЗРК советского производства.

Израильские самолеты продолжали разведывательные полеты с целью выявления и уничтожения лагерей террористов. Не обошлось без потерь.

Так, 3 марта 1983 года над Южным Ливаном пропал без вести ударный «Кфир». Все принятые меры по поиску пилота ни к чему не привели. 20 ноября того же года один из «Кфиров» был поражен ракетой ПЗРК, однако летчику удалось спастись.

Возросшая активность палестинцев серьезно беспокоила и ООН. С целью недопущения террористических акций в будущем, было решено нанести ракетно-бомбовые удары по базам боевиков силами ВВС США, Франции и других государств. В сентябре—ноябре 1983 года активно использовались палубные «Супер Этандары» ВМФ Франции для уничтожения артиллерийских батарей друзов, а с 4 декабря к акциям подключились палубные штурмовики А-6 «Интродер» и А-7 «Корсар» ВМФ США. В свою очередь сирийские ЗРК сбивали 5 палубных бомбардировщиков А-6Е, 3 истребителя F-14 «Томкет», 1 «Фантом» и 2 «Супер Этандар».

Израильские потери неизвестны. В этот период по крайней мере один ДРЛО Е-2С «Хокай» был сбит совет-



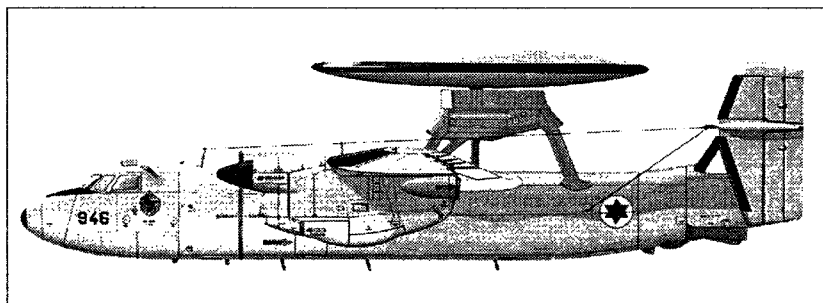
Истребитель F-14 «Томкет»

ским расчетом ЗРК С-200, находившимся на территории Сирии.

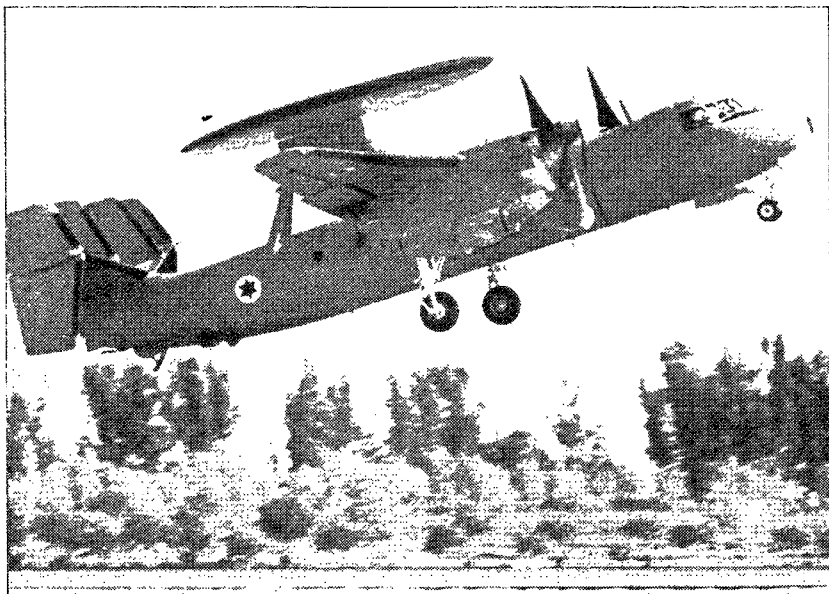
После войны 1982 года основные силы палестинцев переместились в Тунис, ставший главным прибежищем арабских террористов из многих восточных стран.

В 1985 году в ответ на взрыв яхты на Кипре, вследствие чего погибли трое евреев, израильское военное руководство решило провести силовую акцию. 1 октября израильские F-15, совершив дальний перелет с несколькими дозаправками в воздухе, накрыли ракетами и бомбами штаб-квартиру ООП в столице Туниса — городе Тунис. В результате операции пострадали и мирные жители — погибло 73 человека.

Вся операция заняла 5 часов, в ней приняли участие несколько самолетов (ударная группа выполняла задание под прикрытием истребителей; для наведения использовался самолет ДРЛО E-2C). После завершения акции министр обороны Израиля заявил: «Этот рейд показал палестинцам, что длинная рука Израиля достанет их по всему миру».



ДРЛО E-2C «Хокай»



Основой успеха израильской авиации в войне в Ливане стало наличие самолетов ДРЛО E-2C

Несмотря на это, сирийские самолеты стали совершать регулярные разведывательные полеты над Ливаном. Израильцы пытались пресечь подобные действия, что приводило к постоянным стычкам. Так, 20 ноября 1985 года были сбиты два МиГ-23 ВВС Сирии.

В Ливане по-прежнему продолжались боевые действия, однако на сей раз основным противником израильтян стали боевики шиитской организации «Амаль», а впоследствии — фундаменталисты из проиранской организации «Хезболлах».

В этих столкновениях израильские ВВС тоже несли потери: 21 сентября 1985 года ракетой, запущенной с земли, был сбит транспортный «Ирокез»; в новом 1986 году 18 февраля ракетой ПЗРК уничтожен боевой вертолет АН-1 «Хью Кобра».

Самый же серьезный инцидент произошел 16 октября 1986 года в районе города Тир. Тогда несколькими ракетами ПЗРК был поражен одиночный патрульный «Фантом». Экипажу удалось катапультироваться: пилота

спасла подоспевшая пара вертолетов «Хьюз Кобра», а оператор попал в плен.

В 90-е годы продолжалось дальнейшее усиление ВВС Израиля. Этого требовала обстановка на Ближнем Востоке: Саудовская Аравия приобрела современные «Торнадо» и F-15, Сирия — МиГ-29. Израильцы пошли по пути увеличения количества и качества боевых самолетов: на вооружение ВВС поступили новейшие модификации F-16 и F-15.

Так, в мае 1994 года министерство обороны Израиля заключило договор с американской фирмой «Боинг» на производство и поставку 25 тактических истребителей F-15 модификации I. Эти самолеты представляли собой экспортный вариант американских F-15E и предназначались главным образом для нанесения ударов по наземным целям.

В отличие от базовой модели, машина оснащена комплектом аппаратуры РЭБ (радиоэлектронной борьбы) израильского производства — станцией постановки активных помех, приемником предупреждения об облучении, а также средствами предупреждения о ракетной атаке.



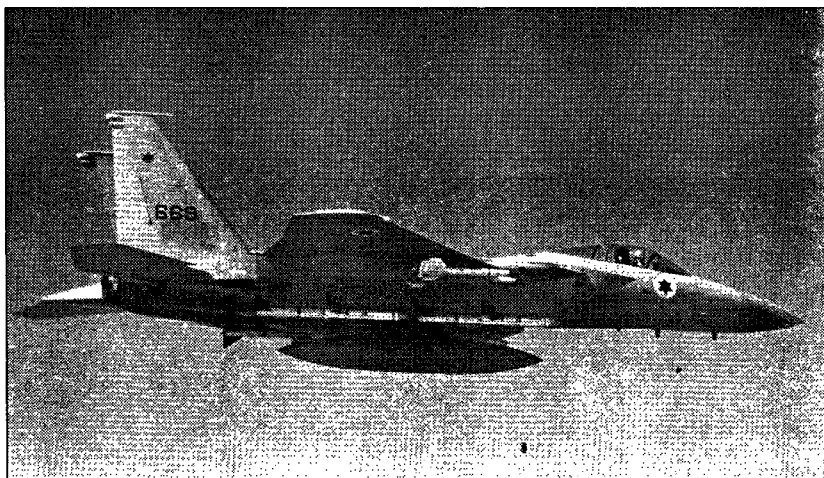
Израильские коммандос высаживаются с УН-1 «Ирокез»

Первые истребители этого типа прибыли в Израиль в январе 1998 года. Позже, в ноябре, десять таких машин разместились на авиабазе Тель-Ноф. Согласно западным источникам, за последующий период было выполнено 1200 учебно-тренировочных вылетов. В частности, в первой половине 1998 года 3 таких самолета принимали участие в американских учениях «Рэд Флэг».

F-15E поступили на вооружение 69-й эскадрильи. По последним данным, это подразделение достигло полной боеготовности в середине 1999 года. Оснащение ВВС новыми модификациями старого самолета специалисты объясняют наличием всей необходимой инфраструктуры и опыта эксплуатации именно F-15. Кроме того, израильские фирмы активно участвовали в этом проекте, в связи с чем значительно упрощается обеспечение новых машин запасными частями.

Как отмечают военные специалисты, принятие на вооружение таких самолетов позволит значительно увеличить эффективность действий ВВС Израиля на дальних рубежах обороны страны. По их же мнению, имеющиеся «Скайхоуки» и F-16 не в полной мере отвечают такого рода задачам. С другой стороны, наличие F-15I будет способствовать повышению действенности израильской системы ПВО, так как его возможности значительно превосходят аналогичные возможности тактических истребителей ВВС других стран региона. В настоящее время израильское руководство планирует заказать дополнительное количество самолетов этого типа (по некоторым данным, уже принято решение о закупке еще 25 таких аппаратов).

В феврале 1980 года в Израиле приступили к проектным работам по созданию истребителя-бомбардировщика, получившего название «Лави». Первый опытный самолет поднялся в воздух 31 декабря 1986 года, второй — 30 марта 1987 года. Согласно планам израильского руководства, предусматривалась постройка пяти опытных самолетов и трехсот серийных (включая 60 двухместных учебно-боевых) с началом поставок в 1990 году и достижением начальной боеготовности к 1992 году. Однако США, с помощью которых велась разработка «Лави», не спешили оказывать значительную финансовую поддерж-



F-15 — основной истребитель ВВС Израиля

ку на этапе серийного выпуска. А без нее крупносерийное производство было невозможно. В результате, в августе 1987 года, после выполнения опытными самолетами восьмидесяти двух полетов, программа была закрыта. Взамен «Лави» Израилю была предоставлена возможность закупить дополнительное количество F-16.

Однако история «Лави» на этом не завершилась. Своими силами израильтяне сумели достроить третий (двухместный) опытный самолет, который поднялся в воздух 25 сентября 1989 года и до сих пор используется в качестве летающей лаборатории для доводки бортового электронного оборудования и других перспективных самолетных систем израильской разработки.

В сентябре 1987 года новым главнокомандующим ВВС стал генерал-майор Авиху бен-Нун. Этот боевой офицер сделал блестящую карьеру в ВВС: он был командиром одной из первых эскадрилий ВВС Израиля, перевооруженных на новейшие «Фантомы», а впоследствии занимал ряд руководящих постов в главном штабе ВВС.

Ни на день не прекращались налеты на позиции боевиков в Ливане. Однако сведения о потерях очень скудны. Так, в печати промелькнуло сообщение, что 2 февраля 1995 года пара ударных вертолетов АН-1 в районе населенного пункта Ятар была обстреляна несколькими ра-

кетами. В результате один вертолет был сбит, а его экипаж погиб.

Во время войны в районе Персидского залива в январе – феврале 1991 года авиация Израиля не принимала участия в боевых действиях, однако территория страны подвергалась обстрелам иракскими ракетами «Эль-Хуссейн», с которыми боролись при помощи американских ЗРК «Пэтриот» (их обслуживали американские расчеты). Только ценой невероятных усилий американским дипломатам удалось уговорить израильтян не нанести ответных ударов, что вполне могло привести к распаду коалиции и выходу из нее арабских союзников США.

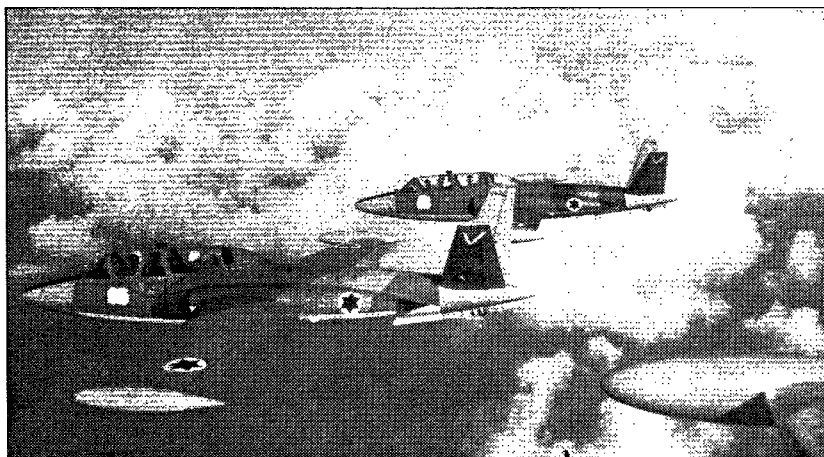
После окончания боевых действий в Ираке израильские самолеты выполняли разведывательные полеты над территорией Ирака.

В ВВС Израиля в последнее время появились новые типы самолетов. Из боевого состава стали постепенно выводиться ударные А-4 «Скайхоук» (окончательно распрощались с ними только в 1998 году). С 1993 года на вооружение стали поступать американские вертолеты АН-64 «Апач» и транспортные УН-60 «Блэк Хоук».

Что касается количества самолетов, то здесь нет никакой ясности. И если с F-15I все просто: их всего одна эскадрилья (т. е. 25 самолетов), то, например, с F-16 полная неразбериха. Цифры называются от 198 (явная деза) до 325. Хотя... если подсчитать количество эскадрилий, вооруженных самолетами этого типа – 13 (в каждой – по 25 самолетов), то получается последняя цифра (которая, по всей видимости, близка к истине). С другой стороны, компания «Дженерал Дайнемикс» заявляет, что до 1995 года в Израиль она поставила 260 самолетов этого типа всех модификаций. Есть повод для размышлений!

На современном этапе израильские ВВС активно действуют против баз террористов в Ливане. Несколько слов надо сказать и о современных задачах ВВС Израиля. Эти задачи в данный момент формулируются следующим образом:

- подготовка к будущей войне;
- формирование структуры на основе современных технологий и вооружений;
- борьба с терроризмом.



Тренировочные «Мажистеры» в полете

Учебный год в боевых частях ВВС Израиля делится на три периода (по четыре месяца каждый). В конце периода проводятся учения в масштабе авиационной базы. На них отрабатываются те задачи, которые могут быть поставлены конкретным подразделениям базы: уничтожение ЗРК, пацесские ракетно-бомбовых ударов по аэродромам вероятного противника, базам палестинских террористов и др. Учебный год обычно завершается двухдневными учениями ВВС с привлечением сил нескольких авиабаз, во время которых выполняется до 40 самолето-вылетов в день.

Командование считает, что для поддержания необходимого уровня боеготовности ВВС необходимо сосредоточить усилия на трех основных направлениях:

- повышение качества отбора и уровня подготовки летчиков и специалистов наземных служб;
- совершенствование тактики ведения боевых действий;
- поддержание технического превосходства над своими вероятными противниками.

Летный состав ВВС пополняется за счет выпускников средних школ, прошедших двухгодичную подготовку в летном училище, где при наборе предпочтение отдается лицам, прослужившим в вооруженных силах на сержант-

ских должностях не менее трех месяцев. Учитывается также неизбежный отсев (он составляет до 15–20%, особенно в первый год обучения) из-за неуспеваемости и несоответствия требованиям, предъявляемым к летчикам современных боевых самолетов.

Обучение проходит в Летной школе в шесть этапов по четыре месяца. Первые полеты с инструктором выполняются на первом этапе обучения на самолете Пайпер «Супер Кэб», на реактивных «Цукитах» начинают летать уже на третьем этапе. К самостоятельным полетам курсанты допускаются после того, как их налет с инструктором на самолетах «Супер Кэб», «Цукит» и «Куин Эйр» составит не менее 30 часов. На четвертом этапе каждый курсант выполняет 60 самостоятельных полетов.

Затем курсанты на время перестают летать, и переходят к теоретической подготовке: изучают структуру и систему управления ВВС, общую тактику применения авиации, тактику воздушного боя, вооруженные силы иностранных государств и т. д. На заключительном этапе каждый курсант совершает до 60 полетов на А-4 «Скайхоук», из них только 15–20 с инструктором.

В конце курса обучения выпускникам присваивается воинское звание «лейтенант». Они направляются для дальнейшего прохождения службы в боевые эскадрильи, где продолжают совершенствовать свое летное мастерство.

Завершая обзор современного состояния ВВС Израиля, следует сказать, что его вооруженные силы, основанные 52 года назад, постоянно находятся в состоянии войны со своими арабскими соседями. В ходе нескольких больших и бесчисленного количества малых войн, ВВС Израиля вышли из них победителями.

В настоящее время Хель Хаавир являются без преувеличения самыми эффективными и подготовленными в мире. Практически все боевые пилоты обладают боевым опытом, так как участвуют в столкновениях на границе. На вооружении ВВС состоят самые современные образцы самолетов и оружия, и такой уровень поддерживается постоянно.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Сравнительные характеристики израильских и арабских истребителей

Боевые действия 1948–49 гг.

	Спитфайр 9	Спитфайр 5в	МС.205	Р-51Д
Нормальная взлетная масса, кг	3311	3556	3411	5262
Мах скорость, км/ч	650	598	642	703
Дальность полета, км	698	637	1040*	1528
Практический потолок, м	12802	11030	11000	12771
Вооружение:				
пулеметы, мм	4 x 7.7	4 x 7.7	2 x 12,7	6 x 12,7
пушки, мм	2 x 20	1 x 20	2 x 20	—

* — с подвесными топливными баками

Боевые действия 1956 года

	Ураган	Мистэр	МиГ-15бис	МиГ-17Ф
Год первого полета	1949	1952	1950	1951
Нормальная взлетная масса, кг	6200	7500	5044	5354
Макс. скорость у земли, км/ч	960	1120	1076	1145 *
Макс. скороподъемность, м/с	45	45	38.5	50
Практический потолок, м	15000	16500	15500	16600
Вооружение (число стволов/калибр)	4 x 20	2 x 30	1 x 37 + 2 x 23	—

* — на высоте 5000 м

Боевые действия 1967 года

	Мираж III	Супер Мистэр	МиГ-21Ф	МиГ-19С
Нормальная взлетная масса, кг	9600	8400	7370	7560
Мах скорость, км/ч	2200	1195	2175	1450
Мах скороподъемность, м/с	130	89	140	180
Практический потолок, м	16800	16700	19000	17500
Мах дальность полета, км:				
без ПТБ,	1100	870	1300	1390
с ПТБ	3500*	1175	1670	2200
Вооружение :				
пушки (число стволов/кал)	2 x 30	2 x 30	1 x 30	2 x 30
ракеты (тип/число)	2 x AIM9	2 x P-3C	—	—

* — перегоночная дальность

Боевые действия 1973 года

	Нешер	F-4E	МиГ-21ФЛ	МиГ-21М
Нормальная взлетная масса	10200	20800	7830	8200
Мах скорость, км/ч	2230	2350	2175	2300
Мах скороподъемность, м/с	—	215	—	—
Практический потолок, м	17000	17000	17700	17300
Мах дальность полета, км:				
без ПТБ	—	—	1450	1050
с ПТБ	4000*	3600	1900	1420
Вооружение:				
пушки (число/калибр)	2 x 30	1 x 20	1 x 23	1 x 23
УР средней дальности	—	4 x AIM	—	—
УР с ИК системой наведения	2 x AIM-9	4 x AIM-9	2 x P-3C	—

* — перегоночная дальность

Боевые действия 1982—83 гг.

	Кфир С.2	F-15A	F-16A	МиГ-21бис	МиГ-23
	1	2	3	4	5
Нормальная взлетная масса, кг	11100	18824	10540	8725	14700
Мах скорость, км/ч	2440	2650	2100	2175	2500
Мах скороподъемность, м/с	235	263	245	225	240
Практический потолок, м	17680	19600	15240	17500	—

	1	2	3	4	5
Мах дальность полета, км:					
без ПТБ	768	1970	1600	1225	1950
с ПТБ	3232	4500	3700	1470	2820
Вооружение:					
пушки (число x калибр)	2 x 30	1 x 20	1 x 20	1 x 23	1 x 23
УР средней дальности	—	4 x AIM7	—	—	2 x P23P
УР ближнего боя	2 x AIM-9	4 x AIM9	2 x AIM9	4 x K-i3	4 x P-60

Данные по МиГ-23 относятся к модификации МиГ-23МЛ

Состоящие в нынешнее время на вооружении ВВС

	F-16С	Хфир С.7	МиГ-29М	МиГ-25РБ
Нормальная взлетная масса, кг	8273	16500(мах)	22000*	37100
Мах скорость, км/ч	2 М**	1389	2450	3000***
Практический потолок, м	15240	17680	17000	23000
Дальность полета, км	1371	1186	3200	2130****
Вооружение: пушки, мм	1 x 20	2 x 30	1 x 30	—

* — максимальная

** — скорость указана в Махах на высоте 12200 м

*** — на высоте 12000 м

**** — на сверхзвуковой скорости

Сравнительная таблица потерь ВВС Израиля и Арабских стран

Периоды	Общие арабские потери	В воздухе	На земле	От огня ПВО	По другим причинам	Потери ВВС Израиля
1948	57	23	30	4	2	10
1948–1956	3	3	—	—	—	0
1956	9	7	—	—	2	16
1956–1967	13	12	—	—	1	0
Июнь 1967	451	60	378	3	10	58
Июнь 1967–август 1970	150	113	—	25	12	42
1970–окт. 1973	39	34	—	4	1	10
Война 1973	447	277	22	43	105	120
Ноябрь 1973–июнь 1979	6	6	—	—	—	2
Июнь 1979–июнь 1982	25	22	—	—	3	0
Июнь 1982	95	85	—	7	3	6
С Июня 1982	5	3	—	1	1	2
ВСЕГО	1300	644	430	87	140	266

Распределение побед ВВС Израиля по типам самолетов

Тип самолета	Кол-во побед	% от общего числа
Mirage, Nesher, Kfir	367	56.99
F-4 Phantom	123	19.10
F-15 Eagle	57	8.85
F-16 Falcon	51	7.92
Spitfire	15	2.33
Myster IV A	11	1.70
Avia C-199	6	0.93
Super Myster B.2	5	0.78
Meteor	2	0.31
Ouragan	2	0.31
A-4 Skyhawk	2	0.31
P-51 Mustang	2	0.31
Vautour	1	0.16
ВСЕГО	644	100.00

Победы ВВС Израиля по датам (1948—1988)

Дата	Самолет	#	Сбитый	Страна
1	2	3	4	5
03-Июнь-48	Avia S 199	2	C-47	Египет
08-Июнь-48	Avia S 199	1	Spitfire	Египет
10-Июль-48	Avia S 199	1	AT-6	Сирия
18-Июль-48	Avia S 199	1	Spitfire	Египет
23-Сент-48	Avia S 199	1	Rapide	Иордания
16-Октб-48	Avia S 199	1	Spitfire	Египет
19-Октб-48	Beaufighter	1	Fury	Египет
21-Октб-48	Spitfire IX	1	Spitfire	Египет
04-Нояб-48	Spitfire IX	1	C-47	Египет
17-Нояб-48	Spitfire IX	0.5	Spitfire	Египет
	P-51D	0.5	Spitfire	Египет
20-Нояб-48	P-51D	1	Mosquito	Великобритания
22-Декб-48	Spitfire IX	1	MC.205V	Египет
28-Декб-48	Spitfire IX	2	MC.205V	Египет
	Spitfire IX	1	Spitfire	Египет
30-Декб-48	Spitfire IX	2	MC.205V	Египет
31-Декб-48	Spitfire IX	1	MC.205V	Египет
	Spitfire IX	1	Spitfire	Египет

Продолжение

1	2	3	4	5
05-Январь-49	Spitfire IX	1	MC.205V	Египет
	P-51D	1	MC.205V	Египет
07-Январь-49	Spitfire IX	3	Spitfire	Великобритания
	P-51D	2	MC.205V	Египет
	Spitfire IX	1	Tempest	Великобритания
29-Август-55	Meteor F.8	1	Vampire	Египет
02-Сентябрь-55	Meteor F.8	2	Vampire	Египет
12-Апрель-56	Ouragan	1	Vampire	Египет
29-Октябрь-56	Meteor NF.13	1	Ил-14	Египет
30-Октябрь-56	Mystere IVA	1	МиГ-15	Египет
31-Октябрь-56	Mystere IVA	4	Vampire	Египет
	Mystere IVA	2	МиГ-15	Египет
20-Декабрь-58	Mystere IVA	1	МиГ-17	Египет
28-Апрель-61	Cyber Mystere B2	1	МиГ-17	Египет
14-Июль-66	Mirage IIICJ	1	МиГ-21	Сирия
15-Август-66	Mirage IIICJ	1	МиГ-21	Сирия
13-Ноябрь-66	Mirage IIICJ	1	Hunter	Иордания
29-Ноябрь-66	Mirage IIICJ	2	МиГ-19	Египет
07-Апрель-67	Mirage IIICJ	6	МиГ-21	Сирия
05-Июнь-67	Mirage IIICJ	17	МиГ-21	Египет
	Mirage IIICJ	5	МиГ-19	Египет
	Mirage IIICJ	3	МиГ-17	Египет
	Mirage IIICJ	1	Hunter	Иордания
	Cyber Mystere B2	7	МиГ-21	Сирия
	Cyber Mystere B2	3	МиГ-17	Сирия
	Cyber Mystere B2	1	Ил-14	Египет
	Mystere IVA	1	МиГ-17	Сирия
	Mystere IVA	2	Hunter	Иордания
	Ouragan	1	МиГ-17	Египет
06-Июнь-67	Mirage IIICJ	4	МиГ-21	Египет
	Mirage IIICJ	5	МиГ-19	Египет
	Mirage IIICJ	4	Су-7	Египет
	Mirage IIICJ	2	Hunter	Iraq
	Mirage IIICJ	1	Ту-16	Iraq
	Mirage IIICJ	1	Hunter	Lebanon
07-Июнь-67	Vautour IIA	1	Hunter	Iraq
	Mirage IIICJ	5	МиГ-21	Египет
	Mirage IIICJ	3	МиГ-19	Египет

1	2	3	4	5
07-Июнь-67	Mirage IIIСJ	3	МиГ-17	Египет
	Mirage IIIСJ	1	Ил-28	Египет
	Mirage IIIСJ	2	Hunter	Iraq
08-Июнь-67	Mirage IIIСJ	3	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ	3	МиГ-19	Египет
	Mirage IIIСJ	1	МиГ-17	Египет
	Mirage IIIСJ	1	Ил-28	Египет
09-Июнь-67	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Египет
	Cyber Mystere B2	1	МиГ-21	Сирия
04-Июль-67	Mirage IIIСJ	1	МиГ-17	Египет
07-Июль-67	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Египет
08-Июль-67	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
11-Июль-67	Mirage IIIСJ	1	Су-7	Египет
15-Июль-67	Mirage IIIСJ	3	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ	1	Су-7	Египет
	Mirage IIIСJ	1	МиГ-17	Египет
10-Октб-68	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Сирия
12-Декб-68	Mirage IIIСJ	1	МиГ-17	Египет
24-Декб-68	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Сирия
12-Февр-69	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Сирия
	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Сирия
24-Февр-69	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Сирия
03-Март-69	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
08-Март-69	Mirage IIIСJ	2	МиГ-21	Египет
15-Март-69	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
14-Апр-69	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
05-Май-69	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
21-Май-69	Mirage IIIСJ	3	МиГ-21	Египет
29-Май-69	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Сирия
24-Июнь-69	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
26-Июнь-69	Mirage IIIСJ	4	МиГ-21	Египет
02-Июль-69	Mirage IIIСJ	4	МиГ-21	Египет
07-Июль-69	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Египет
08-Июль-69	Mirage IIIСJ	7	МиГ-21	Сирия
20-Июль-69	Mirage IIIСJ	2	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Египет
	Mirage IIIСJ	1	Су-7	Египет
22-Июль-69	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет

Продолжение

1	2	3	4	5
24-Июль-69	Mirage IIIСJ	1	Су-7	Египет
	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ	5	МиГ-17	Египет
11-Сент-69	Mirage IIIСJ	5	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ	2	Су-7	Египет
06-Окт6-69	Mirage IIIСJ	3	МиГ-21	Египет
11-Ноя6-69	F-4E	1	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ	2	МиГ-21	Египет
27-Ноя6-69	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Сирия
	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Сирия
	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
11-Дек6-69	Mirage IIIСJ	3	МиГ	Сирия
04-Январ-70	Mirage IIIСJ	2	МиГ-21	Египет
08-Январ-70	Mirage IIIСJ	3	МиГ-21	Сирия
09-Январ-70		2	Су-7	Египет
08-Февр-70	F-4E	1	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
09-Февр-70	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
26-Февр-70	Mirage IIIСJ	3	МиГ-21	Египет
06-Март-70	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
	F-4E	2	МиГ-21	Египет
16-Март-70	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
25-Март-70	Mirage IIIСJ	4	МиГ-21	Египет
27-Март-70	Mirage IIIСJ	5	МиГ-21	Египет
02-Апр-70		3	МиГ-21	Сирия
25-Апр-70	Mirage IIIСJ	2	Ил-28	Египет
12-Май-70	A-4	2	МиГ-17	Сирия
	Mirage IIIСJ	1	МиГ-17	Сирия
14-Май-70		2	МиГ-21	Египет
15-Май-70	Mirage IIIСJ	1	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Египет
16-Май-70	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Египет
03-Июнь-70	Mirage IIIСJ	3	МиГ-21	Египет
25-Июнь-70		1	МиГ-21	Сирия
26-Июнь-70		2	МиГ-21	Сирия
		2	МиГ-17	Сирия
10-Июль-70		3	МиГ-21	Египет
27-Июль-70	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Египет

1	2	3	4	5
30-Июль-70	F-4E	2	МиГ-21	СССР
	Mirage IIIICJ	3	МиГ-21	СССР
11-Сент-71		1	Су-7	Египет
13-Июнь-72	Mirage IIIICJ	2	МиГ-21	Египет
Авгс-72		4		Сирия
09-Сент-72	Mirage IIIICJ	2	Су-7	Сирия
	F-4E	1	Су-7	Сирия
09-Нояб-72	Mirage IIIICJ	1	МиГ-21	Сирия
		1	МиГ-21	Сирия
21-Нояб-72	Mirage IIIICJ	5	МиГ-21	Сирия
	F-4E	1	МиГ-21	Сирия
02-Янвр-73		1	МиГ-21	Сирия
08-Янвр-73		6	МиГ-21	Сирия
15-Февр-73		1	МиГ-21	Египет
21-Февр-73	F-4E	1	Boeing 727	Ливия
13-Сент-73	Mirage IIIICJ/Nesher	10	МиГ-21	Сирия
	Nesher	2	МиГ-21	Сирия
	F-4E	1	МиГ-21	Сирия
06-Октб-73	F-4E	7	МиГ-17	Египет
	F-4E	2	МиГ-21	Египет
	F-4E	7	Ми-8	Египет
		28		Египет
		5		Сирия
	Nesher	2	Су-7	Египет
	Nesher	1	Ми-8	Египет
07-Октб-73	F-4E	1	Ми-8	Египет
	F-4E	2	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIICJ	1	Су-7	Сирия
08-Октб-73	Mirage IIIICJ	1	МиГ-17	Сирия
	Nesher	1	МиГ-21	Сирия
	Nesher	1	МиГ	Египет
	Nesher	1	МиГ-21	Египет
	Nesher	3	Су-7	Египет
	Mirage IIIICJ	3	Hunter	Ирак
	Mirage IIIICJ/Nesher	3	МиГ-17	Египет
09-Октб-73	Mirage IIIICJ/Nesher	6	МиГ	Сирия
10-Октб-73	Mirage IIIICJ/Nesher	8	МиГ	Сирия
	Mirage IIIICJ/Nesher	7	Су-7	Египет

Продолжение

1	2	3	4	5
10-Окт6-73	Mirage IIIСJ/Nesher	3	Hunter	Ирак
	F-4E	3	МиГ-21	Египет
12-Окт6-73	F-4E	9		Сирия
14-Окт6-73	F-4E	3	МиГ-21	Египет
	Nesher	4	МиГ-21	Египет
15-Окт6-73	F-4E	1	МиГ-21	Египет
16-Окт6-73	Mirage IIIСJ/Nesher	1	МиГ	Сирия
18-Окт6-73	Mirage IIIСJ/Nesher	23		Египет
	Mirage IIIСJ	2	МиГ-17	Египет
19-Окт6-73	Mirage IIIСJ/Nesher	1	Ми-8	Египет
20-Окт6-73	Mirage IIIСJ/Nesher	2	Су-7	Египет
	Mirage IIIСJ/Nesher	2	Су-20	Египет
21-Окт6-73	Mirage IIIСJ/Nesher	5	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ/Nesher	4	Mirage V	Ливия
22-Окт6-73	Mirage IIIСJ/Nesher	7	МиГ-21	Египет
	Mirage IIIСJ/Nesher	4		Египет
23-Окт6-73	Mirage IIIСJ/Nesher	5	МиГ	Египет
10/73		130		Сирия
		55		Египет
		2	вертолета	
06-Дек6-73	F-4E	1	МиГ-21	Египет
19-Апр-74		2	МиГ-21	Сирия
29-Апр-74		4	МиГ-21	Сирия
27-Июнь-79	F-15	4	МиГ-21	Сирия
	Kfir C2	1	МиГ-21	Сирия
19-Сент-79	F-15	4	МиГ-21	Сирия
24-Сент-79	F-15	4	МиГ-21	Сирия
24-Авгс-80	F-15	1	МиГ-21	Сирия
31-Дек6-80	F-15	2	МиГ-21	Сирия
13-Февр-81	F-15	1	МиГ-25	Сирия
28-Апр-81	F-16	2	Ми-8	Сирия
14-Июль-81	F-16	1	МиГ-21	Сирия
29-Июль-81	F-15	1	МиГ-25	Сирия
21-Апр-82	F-16	2	МиГ-23	Сирия
25-Май-82	F-15	2	МиГ	Сирия
26-Май-82	F-16	2	МиГ-21	Сирия
07-Июнь-82	F-15	1	МиГ-23	Сирия
08-Июнь-82	F-15	1	МиГ	Сирия
	F-15	2	МиГ-21	Сирия

Окончание

1	2	3	4	5
08-Июнь-82	F-15	1	МиГ-23	Сирия
	F-16	3	МиГ-23	Сирия
09-Июнь-82	F-15	1	МиГ	Сирия
	F-15	7	МиГ-21	Сирия
	F-15	4	МиГ-23	Сирия
	F-15	5	МиГ-21	Сирия
10-Июнь-82	F-15	2	МиГ-23	Сирия
	F-15	1	СА342	Сирия
	F-16	18		Сирия
		2	Вертолета	Сирия
	F-4E	1	МиГ-21	Сирия
11-Июнь-82	F-15	4	МиГ-21	Сирия
	F-15	2	МиГ-23	Сирия
	F-16	12		Сирия
25-Июнь-82	F-15	2	МиГ-23	Сирия
31-Авгс-82	F-15	1	МиГ-25	Сирия
1982	RF-4E(S)	1	МиГ	Ирак
20-Нояб-85	F-15D	2	МиГ-23	Сирия
87-88	F-15	1	МиГ-23	Сирия
Всего 796				

Список побед израильских пилотов-истребителей

Дата	Пилот	Самолет	Сбитый	Страна
1	2	3	4	5
03-ИЮНЬ-48	Моди Аллон	Avia S 199	C-47	ЕГИПЕТ
03-ИЮНЬ-48	Моди Аллон	Avia S 199	C-47	ЕГИПЕТ
08-ИЮНЬ-48	Гидеон Личтаман	Avia S 199	Spitfire	ЕГИПЕТ
10-ИЮЛЬ-48	Моррис Манн	Avia S 199	AT-6	СИРИЯ
18-ИЮЛЬ-48	Моди Аллон	Avia S 199	Spitfire	ЕГИПЕТ
23-СЕНТ-48	Гидеон Личтаман	Avia S 199	Rapide	ИОРДАНИЯ
16-ОКТБ-48	Руди Аугартен	Avia S 199	Spitfire	ЕГИПЕТ
19-ОКТБ-48	Лен Флитчетт	Beaufighter	Fury	ЕГИПЕТ
21-ОКТБ-48	Руди Аугартен	Spitfire IX	Spitfire	ЕГИПЕТ
21-ОКТБ-48	Джонн Дойл	Spitfire IX	Spitfire	ЕГИПЕТ
04-НОЯБ-48	Борис Сеньор	Spitfire IX	C-47	ЕГИПЕТ
17-НОЯБ-48	Руди Аугартен	Spitfire IX	Spitfire	ЕГИПЕТ

Продолжение

1	2	3	4	5
20-НОЯБ-48	Вэйн Пейк	P-51D	Mosquito	Британия
22-ДЕКБ-48	Руди Аугартен	Spitfire IX	MC.205V	ЕГИПЕТ
28-ДЕКБ-48	Джонн Дойл	Spitfire IX	MC.205V	ЕГИПЕТ
28-ДЕКБ-48	Гордон Леветт	Spitfire IX	MC.205V	ЕГИПЕТ
28-ДЕКБ-48	Гордон Леветт	Spitfire IX	Spitfire	ЕГИПЕТ
30-ДЕКБ-48	Джонн Дойл	Spitfire IX	MC.205V	ЕГИПЕТ
30-ДЕКБ-48	Джонн МакКелрой	Spitfire IX	MC.205V	ЕГИПЕТ
31-ДЕКБ-48	Дэнни Вильсон	Spitfire IX	MC.205V	ЕГИПЕТ
31-ДЕКБ-48	Дэнни Вильсон	Spitfire IX	Spitfire	ЕГИПЕТ
05-ЯНВР-49	Симон Фельдман	Spitfire IX	MC.205V	ЕГИПЕТ
05-ЯНВР-49	Борис Сеньор	P-51D	MC.205V	ЕГИПЕТ
06-ЯНВР-49	Чалмерс Гудлин	Spitfire IX	Spitfire	Британия
07-ЯНВР-49	Джонн МакКелрой	Spitfire IX	Spitfire	Британия
07-ЯНВР-49	Джонн МакКелрой	Spitfire IX	Spitfire	Британия
07-ЯНВР-49	Джонн Дойл	P-51D	MC.205V	ЕГИПЕТ
07-ЯНВР-49	Борис Сеньор	P-51D	MC.205V	ЕГИПЕТ
07-ЯНВР-49	Вильям Шредер	Spitfire IX	Tempest	Британия
29-АВГ-55	Мордехай Лавон	Meteor F.8	Vampire	ЕГИПЕТ
01-СЕНТ-55	Ахарон Йоели	Meteor F.8	Vampire	ЕГИПЕТ
01-СЕНТ-55	Ахарон Йоели	Meteor F.8	Vampire	ЕГИПЕТ
12-АПРЛ-56	Давид Кишон	Ouragan	Vampire	ЕГИПЕТ
29-ОКТБ-56	Ехоаш Циддон	Meteor NF.13	Ил-14	ЕГИПЕТ
30-ОКТБ-56	Йосеф Цук	Mystere IVA	МиГ-15	ЕГИПЕТ
31-ОКТБ-56	Шаи Егозиз	Mystere IVA	Vampire	ЕГИПЕТ
31-ОКТБ-56	Шаи Егозиз	Mystere IVA	Vampire	ЕГИПЕТ
31-ОКТБ-56	Ахарон Шавит	Mystere IVA	Vampire	ЕГИПЕТ
31-ОКТБ-56	Ахарон Шавит	Mystere IVA	Vampire	ЕГИПЕТ
31-ОКТБ-56	Яков Нево	Mystere IVA	МиГ-15	ЕГИПЕТ
31-ОКТБ-56	Яков Нево	Mystere IVA	МиГ-15	ЕГИПЕТ
20-ДЕКБ-58	Яков Нево	Mystere IVA	МиГ-17	ЕГИПЕТ
28-АПРЛ-61	Тзур Бен-Барак	Super Mystere	МиГ-17	ЕГИПЕТ
14-ИЮЛЬ-66	Йорам Агмон	Mirage IIICJ	МиГ-21	СИРИЯ
15-АВГ-66	Ехуда Корен	Mirage IIICJ	МиГ-21	СИРИЯ
13-НОЯБ-66	Рэн Ронен	Mirage IIICJ	Hunter	ИОРДАНИЯ
9-НОЯБ-66	Михаэль Хабер	Mirage IIICJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
29-НОЯБ-66	Михаэль Хабер	Mirage IIICJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ

1	2	3	4	5
07-АПРЛ-67	Ави Лахир	Mirage IIIСJ	МиГ-21	СИРИЯ
07-АПРЛ-67	Авнер Слапак	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
07-АПРЛ-67	Бэнни Ромах	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
07-АПРЛ-67	Эзра Дотан	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
07-АПРЛ-67	Ран Ронен	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
07-АПРЛ-67	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
05-ИЮНЬ-67	Аарон Шавит	Super Mystere	МиГ-21	Сирия
05-ИЮНЬ-67	Ашер Снир	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
05-ИЮНЬ-67	Ехуд Ханкин	Mirage IIIСJ	?	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Гиора Ром	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Гиорма Ром	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
05-ИЮНЬ-67	Гиорма Ром	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Одед Саги	Mirage IIIСJ	Hunter	Иордания
05-ИЮНЬ-67	Ран Ронен	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Ран Ронен	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Амон Лавошин	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Эйтан Карми	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Эйтан Карми	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Арнор	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Яков Нево	Super Mystere	МиГ-21	Сирия
05-ИЮНЬ-67	Давид Яарив	Ouragan	МиГ-21	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Яаков Ветзер	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Азеф Бен-Нун	Mystere IVA	МиГ-17	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Александр Армон	Super Mystere	Ил-14	ЕГИПЕТ
05-ИЮНЬ-67	Йитзнак Барзилай	Mirage IIIСJ	Су-7	ЕГИПЕТ
06-ИЮНЬ-67	Бен-Зион Зохар	Vautour IIA	Hunter	Ирак
06-ИЮНЬ-67	Ехуд Ханкин	Mirage IIIСJ	Ту-16	Ирак
06-ИЮНЬ-67	Ехуда Корен	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Ирак
06-ИЮНЬ-67	Ехуда Корен	Mirage IIIСJ	Hunter	Ирак
06-ИЮНЬ-67	Одед Саги	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
06-ИЮНЬ-67	Одед Саги	Mirage IIIСJ	Су-7	ЕГИПЕТ
06-ИЮНЬ-67	Ури Эвен-Нир	Mirage IIIСJ	Hunter	Ливан
06-ИЮНЬ-67	Йеари	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
06-ИЮНЬ-67	Гиорма Элштейн	Mirage IIIСJ	Су-7	ЕГИПЕТ
07-ИЮНЬ-67	Гиорма Ром	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
07-ИЮНЬ-67	Гиорма Ром	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ

Продолжение

1	2	3	4	5
07-ИЮНЬ-67	Эзра Дотан	Mirage IIIСJ	Hunter	Ирак
07-ИЮНЬ-67	Гидеон Дрор	Mirage IIIСJ	Hunter	Ирак
08-ИЮНЬ-67	Менахем Шмул	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
08-ИЮНЬ-67	Менахем Шмул	Mirage IIIСJ	Ил-28	ЕГИПЕТ
08-ИЮНЬ-67	Менахем Шмул	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
08-ИЮНЬ-67	Лев Арлозор	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
08-ИЮНЬ-67	Ехуд Ханкин	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
08-ИЮНЬ-67	Одед Мартом	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
09-ИЮНЬ-67	Ехуд Ханкин	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
09-ИЮНЬ-67	Ави Лахир	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
09-ИЮНЬ-67	Ашер Шир	Mirage IСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
09-ИЮНЬ-67	Ашер Шир	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
09-ИЮНЬ-67	Амос Амир	Mirage IIIСJ	МиГ-19	ЕГИПЕТ
ИЮНЬ-67	Одед Шавит	Mystere IVA?	Hunter	Иордания
ИЮНЬ-67	Одед Шавит?	?	?	?
ИЮНЬ-67	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-21	?
ИЮНЬ-67	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-21	?
ИЮНЬ-67	Нейм Витхельд	Mirage IIIСJ	МиГ-21	?
ИЮНЬ-67	Нейм Витхельд	Mirage IIIСJ	МиГ-21	?
ИЮНЬ-67	Эзра Дотан	Mirage IIIСJ	МиГ-17	Сирия
11-ИЮЛЬ-67	Йорам Агмон	Mirage IIIСJ	Су-7	ЕГИПЕТ
15-ИЮЛЬ-67	Ран Ронен	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
15-ИЮЛЬ-67	Авиху Бен-Нун	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
29-МАЙ-69	Этамарт Нойнер	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
26-ИЮНЬ-69	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
07-ИЮЛЬ-69	Одед Мартом	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
08-ИЮЛЬ-69	Гиорма Фореман	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
08-ИЮЛЬ-69	Гиорма Фореман	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
20-ИЮЛЬ-69	Гиорма Эпштейн	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
22-ИЮЛЬ-69	Шломо Вейнтрауб	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
24-ИЮЛЬ-69	Амос Амир	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
11-СЕНТ-69	Гиорма Эпштейн	Mirage IIIСJ	Су-7	ЕГИПЕТ
11-НОЯБ-69	Ехуд Ханкин	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
27-НОЯБ-69	Менахем Шмул	Mirage IIIСJ	МиГ-17	Сирия
08-ФЕВР-70	Ехуд Ханкин	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
06-МАРТ-70	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ

1	2	3	4	5
06-МАРТ-70	Нейм Витхельд	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
06-МАРТ-70	Нейм Витхельд	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
25-МАРТ-70	Гиорма Эпштейн	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
25-МАРТ-70	Гиорма Эпштейн	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
25-АПРЛ-70	Амос Амир	Mirage IIIСJ	Ил-28	ЕГИПЕТ
12-МАЙ-70	Ашер Снир	Mirage IIIСJ	МиГ-17	Сирия
12-МАЙ-70	Эзра Дотан	A-4	МиГ-17	Сирия
12-МАЙ-70	Эзра Дотан	A-4	МиГ-17	Сирия
10-ИЮЛЬ-70	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
10-ИЮЛЬ-70	Моше Хертц	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
27-ИЮЛЬ-70	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
27-ИЮЛЬ-70	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-17	ЕГИПЕТ
30-ИЮЛЬ-70	Ашер Снир	Mirage IIIСJ	МиГ-21	СССР
30-ИЮЛЬ-70	Абрахам Шалом	Mirage IIIСJ	МиГ-21	СССР
30-ИЮЛЬ-70	Авием Села	F-4E	МиГ-21	СССР
30-ИЮЛЬ-70	Авиху Бен-Нун	F-4E	МиГ-21	СССР
30-ИЮЛЬ-70	Йифтан Спектор	Mirage IIIСJ	МиГ-21	СССР
13-СЕНТ-73	Йифтан Спектор	F-4E	МиГ-21	Сирия
13-СЕНТ-73	Йифтан Спектор	F-4E	МиГ-21	Сирия
06-ОКТБ-73	Амир Нахуми	F-4E	МиГ-17	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Амир Нахуми	F-4E	МиГ-17	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Амир Нахуми	F-4E	МиГ-17	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Амир Нахуми	F-4E	МиГ-17	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	«Цуки»	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	«Цуки»	F-4E	МиГ-17	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	«Цуки»	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	«Цуки»	F-4E	МиГ-17	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Шломо Эгози	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Шломо Эгози	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Шломо Эгози	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Шломо Эгози	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Шломо Эгози	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Дуби Йоффе	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Дуби Йоффе	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	«Н»	F-4E	МиГ-17	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Ирми	Nesher	Су-7	ЕГИПЕТ

Продолжение

1	2	3	4	5
06-ОКТБ-73	Ирми	Nesher	Су-7	ЕГИПЕТ
06-ОКТБ-73	Одед Мартом	Mirage IIIСJ	МиГ-17	Сирия
07-ОКТБ-73	Ран Горен	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
07-ОКТБ-73	Одед Мартом	Mirage IIIСJ	Су-7	Сирия
07-ОКТБ-73	Эйтан Карми	Mirage IIIСJ	?	ЕГИПЕТ
07-ОКТБ-73	Эйтан Карми	Mirage IIIСJ	?	ЕГИПЕТ
07-ОКТБ-73	Одед Мартом	Mirage IIIСJ	Hunter	Ирак
08-ОКТБ-73	Ади Даган	Mirage IIIСJ	МиГ-17	Сирия
08-ОКТБ-73	«У»	Nesher	МиГ-21	Сирия
08-ОКТБ-73	Асеф Бен-Нун	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
08-ОКТБ-73	Ариэль Кохен	Nesher	Су-20	Сирия
08-ОКТБ-73	Эйган Бен-Элиаху	у F-4E	МиГ-17	ЕГИПЕТ
08-ОКТБ-73	Эйтан Бен-Элиаху	у F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
09-ОКТБ-73	Одед Мартом	Mirage IIIСJ	?	?
10-ОКТБ-73	Йифтан Спектор	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
12-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	Су-7	Сирия
12-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	Су-7	Сирия
12-ОКТБ-73	Ами Рокач	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
12-ОКТБ-73	Ами Рокач	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
13-ОКТБ-73	Моше Хертц	Nesher	МиГ-21	Сирия
13-ОКТБ-73	Амир Нахуми	F-4E	МиГ	Сирия
14-ОКТБ-73	Амир Нахуми	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
14-ОКТБ-73	Амир Нахуми	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
14-ОКТБ-73	Асеф Бен-Нун	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
14-ОКТБ-73	Йифтан Спектор	F-4E	МиГ-21	?
15-ОКТБ-73	Йифтан Спектор	F-4E	МиГ-21	?
15-ОКТБ-73	Ашер Смир	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
16-ОКТБ-73	Герцль Бодингер	Mirage IIIСJ	МиГ-17	Сирия
16-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	МиГ-17	ЕГИПЕТ
16-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	МиГ-17	ЕГИПЕТ
16-ОКТБ-73	Ариэль Кохен	Nesher	МиГ-17	ЕГИПЕТ
18-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	?	
ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	?	?
18-ОКТБ-73	Моше Хертц	Nesher	МиГ-21	?
16-ОКТБ-73	Ариэль Кохен	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
16-ОКТБ-73	Ариэль Кохен	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ

1	2	3	4	5
18-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	Ми-8	ЕГИПЕТ
19-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	Су-7	ЕГИПЕТ
19-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	Су-7	ЕГИПЕТ
19-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	Су-20	ЕГИПЕТ
19-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	Су-20	ЕГИПЕТ
20-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
20-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
20-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
20-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
21-ОКТБ-73	«Гарри»	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
21-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	Mirage V	Ливия
22-ОКТБ-73	«Авик»	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
22-ОКТБ-73	Шломо Лахат?	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
22-ОКТБ-73	Шломо Лахат?	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
22-ОКТБ-73	«Сари»	Nesher	МиГ-21	ЕГИПЕТ
22-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	МиГ-21	Сирия
22-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	МиГ-21	Сирия
22-ОКТБ-73	Шломо Леви	Nesher	?	?
23-ОКТБ-73	Герцль Бодингер	Mirage IIICJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
23-ОКТБ-73	Герцль Бодингер	Mirage IIICJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
23-ОКТБ-73	Ариэль Кохен	Nesher	МиГ-17	ЕГИПЕТ
24-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Mirage IIIBJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
24-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Mirage IIIBJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
24-ОКТБ-73	Гиора Эпштейн	Mirage IIIBJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Израэль Бахарав	Mirage IIICJ	?	?
ОКТБ-73	Эйтан Пелед	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ

Окончание

1	2	3	4	5
ОКТБ-73	Эйтан Пелед	F-4E	Ми-8	ЕГИПЕТ
ОКТБ-73	Эйтан Пелед	F-4E	МиГ-21	ЕГИПЕТ
ОКТБ-73	Герцль Бодингер	Mirage IIIСJ	?	?
ОКТБ-73	Герцль Бодингер	Mirage IIIСJ	?	?
ОКТБ-73	Йорам Агмон	F-4E	МиГ-17	Сирия
ОКТБ-73	Йорам Агмон	F-4E	МиГ-21	?
ОКТБ-73	Йорам Агмон	F-4E	МиГ-21	?
ОКТБ-73	Йорам Агмон	F-4E	МиГ-21	?
ОКТБ-73	Эйтан Карми	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
ОКТБ-73	Эйтан Карми	Mirage IIIСJ	МиГ-21	ЕГИПЕТ
ОКТБ-73	Эйтан Карми	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
ОКТБ-73	Дан Халоутс	F-4E	МиГ-21	Сирия
ОКТБ-73	Дан Халоутс	F-4E	МиГ-21	Сирия
ОКТБ-73	Дан Халоутс	F-4E	?	?
ОКТБ-73	Амир Нахуми	F-4E	?	?
19-АПРЛ-74	Абрахам Шалмон	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
19-АПРЛ-74	Абрахам Шалмон	Mirage IIIСJ	МиГ-21	Сирия
27-ИЮНЬ-79	Менахем Эйнан	F-15	МиГ-21	Сирия
27-ИЮНЬ-79	Эйтан Бен-Элиаху	F-15	МиГ-21	Сирия
27-ИЮНЬ-79	«Эйтан»	F-15	МиГ-21	Сирия
27-ИЮНЬ-79	«Тзури»	F-15	МиГ-21	Сирия
27-ИЮНЬ-79	«S»	Kfir C2	МиГ-21	Сирия
13-ФЕВР-81	133 Эскадр СО	F-15	МиГ-25	Сирия
14-ИЮЛЬ-81	Амир Нахуми	F-16	МиГ-21	Сирия
09-ИЮНЬ-82	Зеев Раз	F-16	МиГ	Сирия
09-ИЮНЬ-82	«R»	F-15	МиГ-23	Сирия
09-ИЮНЬ-82	«R»	F-15	МиГ-21	Сирия
10-ИЮНЬ-82	Бен Ами-Пери	F-4E	МиГ-21	Сирия

Эскадрильи ВВС Израиля

ОРГАНИЗАЦИЯ

Израильские ВВС организованы в несколько крыльев, состоящих каждое из трех эскадрилий вместе с звеньями вспомогательных самолетов и вертолетов. Крыло базируется на одной авиабазе. Однако эскадрилья остается основным подразделением и имеет свою историю.

ВВС Израиля сегодня располагают приблизительно сорока пятью эскадрильями, которые размещены на двадцати пяти авиабазах по всей стране.

69-я эскадрилья («Молотки»)

69-я эскадрилья впервые была сформирована 14 июля 1948. Заново сформирована и укомплектована 25 октября 1956 года в связи с Суэцкой кампанией.

По последним данным, эскадрилья перевооружена на F-15I (всего поставлено 25 самолетов этого типа) и является единственной, эксплуатирующей истребителя этой модификации.

Эмблемы: рис. 1, 2.

100-я эскадрилья

Одна из самых больших эскадрилий, создана 10 ноября 1947 года из нескольких гражданских самолетов, преимущественно легких. Самолеты использовались для поддержки еврейских поселений в Палестине (осуществляли связь, разведку и снабжение).

Однако к апрелю 1948 года вспыхнула война между евреями и палестинскими арабами, и с тех пор эскадрилья стала привлекаться для эвакуации раненых и для бомбовых ударов.

С 1949 года в 100-й эскадрилье ставка была сделана на Пайпер «Супер Кэб». В 1951 году эскадрилью перебазировали в Рамлу, а после того как эта база была закрыта в 1959 году, — обратно в Сдэ Дов.

В 1962 году подразделение перевооружили на более современные самолеты Цессна 185 и Цессна U-206С «Супер Скайвэгон». Пайперы «Супер Кэб» отдали в авиашколу начального обучения пилотов. С 1995 года Цессна U-206С заменяют на самолеты Соката ТВ-20 «Тринидад».

Эмблема: рис. 3.

101-я эскадрилья (Первая истребительная эскадрилья)

Самая старая и наиболее известная боевая эскадрилья ВВС Израиля. Первоначально была вооружена Авиа S-199, прибывавшими из Чехословакии начиная с 20 мая 1948 года. Позже эскадрилья перелетела в Германию.

После перемирия в январе 1949 года эскадрилья переместилась на Хацор, а в июле снова вернулась на базу Рамат-Давид. В 1950 году прибыли «Спитфайры» из Италии, годом позже закуплены «экс-шведские» P-51D «Мустанг». В 1953 году «Спиты» передали для формирования 107-й эскадрильи, а 101-я эскадрилья полностью перешла на P-51D.

В феврале 1956 года эскадрилью расформировали, а в июне создали вновь на реактивных «Мистэр» IVA. В апреле 1962 года эскадрилья начала осваивать сверхзвуковые «Мираж» IIIСJ. «Миражи» этой эскадрильи несли двузначные номера, в отличие от самолетов других эскадрилий, имевших три цифры.

Из-за эмбарго Франции на поставку машин «Миражей» 5J, израильцы были вынуждены наладить производство его упрощенной копии — «Нешер».

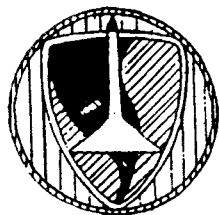


Рис. 1

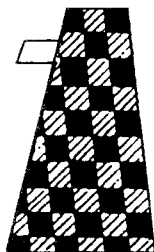


Рис. 2



Рис. 3

В 1975 году эскадрилью начали перевооружать на «Кфир» С1, хотя пилоты были этим недовольны, так как это означало перевод в разряд истребителей-бомбардировщиков. Через два года самолеты заменили модифицированными «Кфир» С2. С 1983 года уже «Кфиры» С2 были повторно переделаны под стандарт С7 с новой авионикой и модернизированным двигателем. Кроме того, некоторое количество С7 построили для компенсации потерь.

В 1987 году эскадрилья была расформирована, но в течение года восстановлена с двухместными F-16D. Эти самолеты оснащены специальной радиоэлектронной аппаратурой и используются в качестве боевых самолетов.

В 1991 году были получены несколько одноместных F-16C Block-40. Вопреки некоторым утверждениям, эскадрилья никогда не имела на вооружении «Ураганов», «Супер Мистэров» или F-16A и F-16B.

Эмблемы: рис. 4–8.

102–я эскадрилья («Летающие тигры»)

Эта эскадрилья хорошо известна в пределах Израиля как первая ударная эскадрилья, однако точные детали ее истории установить очень трудно.

Эскадрилья получила половину партии из двадцати пяти шведских P-51D «Мустанг», поставленных в 1951 году. Еще несколько P-51 поступили из Италии в 1955 году. Эскадрилью расформировали перед конфликтом в октябре 1956 года.

Позже ее воссоздали на «Ураганах» (вместе со 113-й эскадрилей в Хацоре). Несколько их самолетов несли на носу известную маркировку «акуля пасть». С началом Шестидневной войны эскадрилья стала готовиться к переоснащению на A-4N «Скайхоук». К 1975 году «Летающие тигры» получили на вооружение вариант A-4N. Эти самолеты использовались до 1998 года.

Сначала самолеты эскадрильи имели синие и белые горизонтальные полосы на руле, но самые последние машины появляются с черным рулем.

Эмблема: рис. 9.

103-я эскадрилья (Транспортная)

Была создана 10 июня 1948 года в Экроне в составе шести самолетов С-47 «Дакота».

В начале лета 1949 года, с прибытием большого количества С-47, подразделение перевели с Рамат-Давида на Тель-Ноф. В течение 1950–1951 годов были получены еще несколько «Дакот», а их количество увеличилось до дюжины.

В конце 1954 года, 103-ю эскадрилью объединили с 69-й эскадрильей, ее пилоты начали летать также на Б-17 и «Каталина».

В конце 1955 года С-47 были усилены восемью французскими Норд «Норатлас». Остальные 14 прибыли позже (включая 6 из Западной Германии) – в 1962 году. Как следствие, в 1962 году С-47 передали двум другим соединениям: 122-й и 120-й эскадрильи. 103-я эскадрилья, таким образом, стала подразделением, полностью вооруженным «Норатласами».

В начале войны 1973 года дюжина С-130Е прибыла прямо из США для усиления парка С-47 и «Норатлас»,

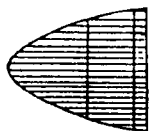


Рис. 4



Рис. 5

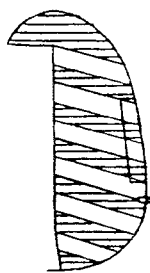


Рис. 6

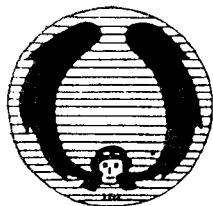


Рис. 7

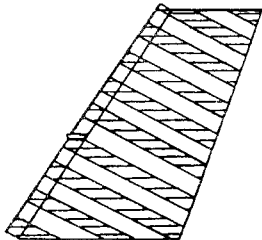


Рис. 8

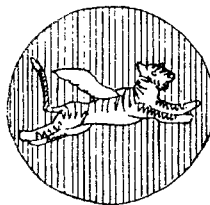


рис. 9.

которые снова весьма активно использовались. Кроме всего прочего, были привлечены гражданские «Арава»-101. При этом вполне вероятно, что они получили военные обозначения, что стало поводом для позднейших утверждений о том, что на вооружении эскадрильи состояли самолеты этого типа.

«Норатласы» продали в Грецию в 1976 году, когда 103-я эскадрилья получила несколько новых С-130Н «Геркулес» (2 самолета — в мае 1974 года и еще 6 — в марте 1976 года), но вскоре подразделение было слито со 131-й эскадрильей.

В настоящее время самолеты несут эмблемы обеих эскадрилий на разных сторонах киля.

Звено «В»

Шесть самолетов «Бофайтер» были закуплены в Англии, но из них только пять прибыли в Израиль — один потерпел катастрофу. Самолеты использовались в качестве истребителей-бомбардировщиков с дополнительным третьим членом экипажа, действовавшим как бомбардир.

Вместе с ними использовался один «Москито» (D-160) для тренировочных и фоторазведывательных полетов.

Морское звено

Пара «ex — US Navy» РВУ-5А «Каталина» были получены в 1951 году для ведения разведки и спасательных операций. Окрашенные в голубой цвет, самолеты не имели вооружения и радара. Формально принадлежали 103-й эскадрилье, но действовали в интересах флота.

Вертолетное звено

Сформировано в ноябре 1956 года для получения опыта и разработки принципов использования этого нового типа авиатехники. Через год звено было переименовано в эскадрилью «Винт и Меч», история которой описана отдельно.

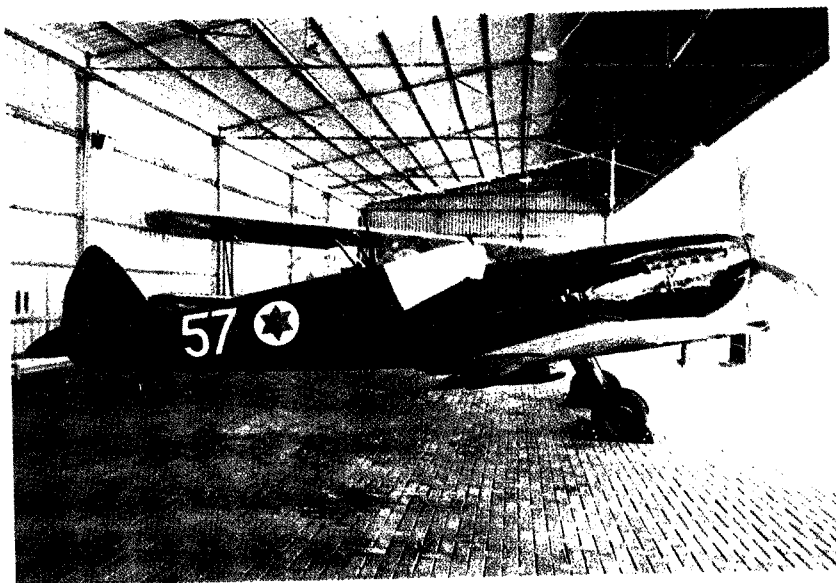
Эмблемы: рис. 3, 10–12.

104-я эскадрилья

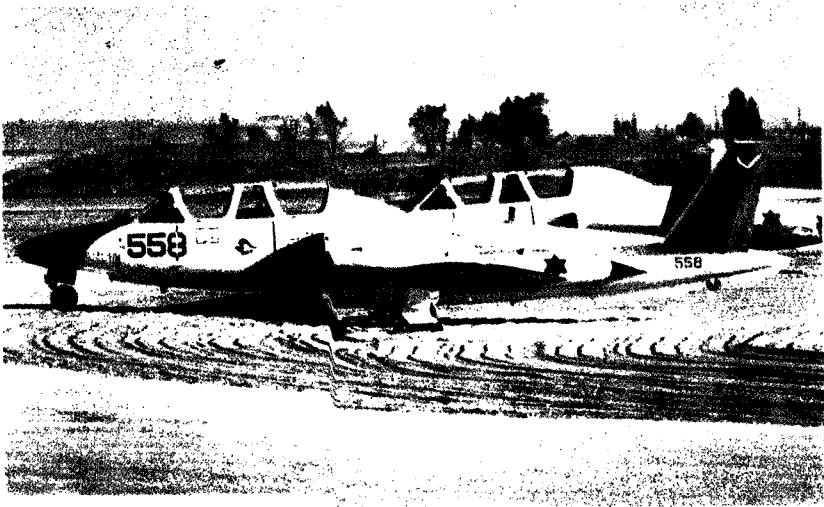
Вероятно, первоначально легкотранспортная эскадрилья. В настоящее время — резервная эскадрилья «Кфир» С-2 в Нэватиме.



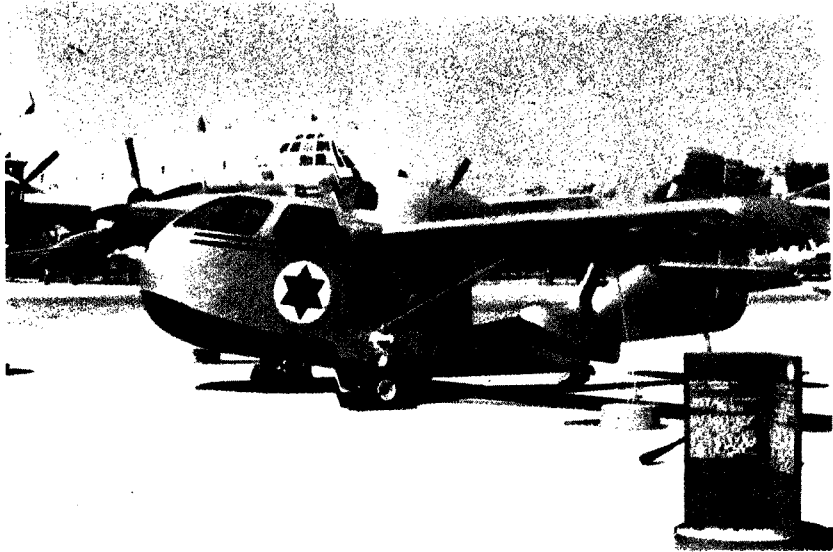
«Мустанг» P-51D



«Спитфайр» Mk.IX



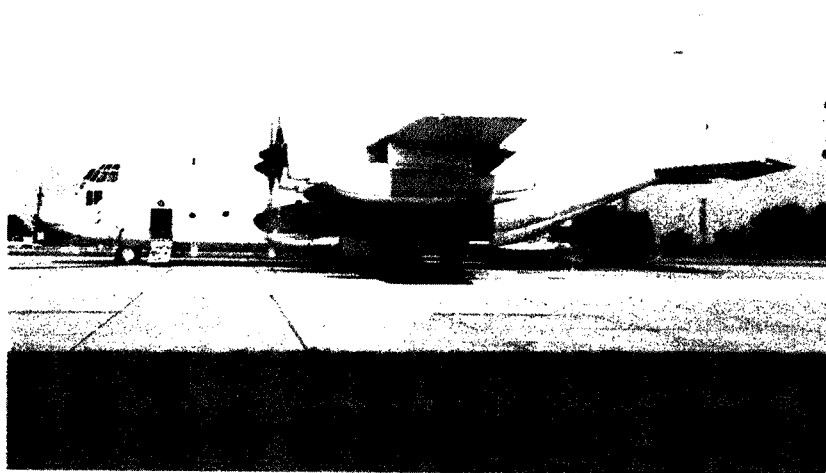
Фуга Мажистер «Цукит»



Сибирь RC-3



Локхид С-130 «Геркулес»



Локхид С-130 «Геркулес»



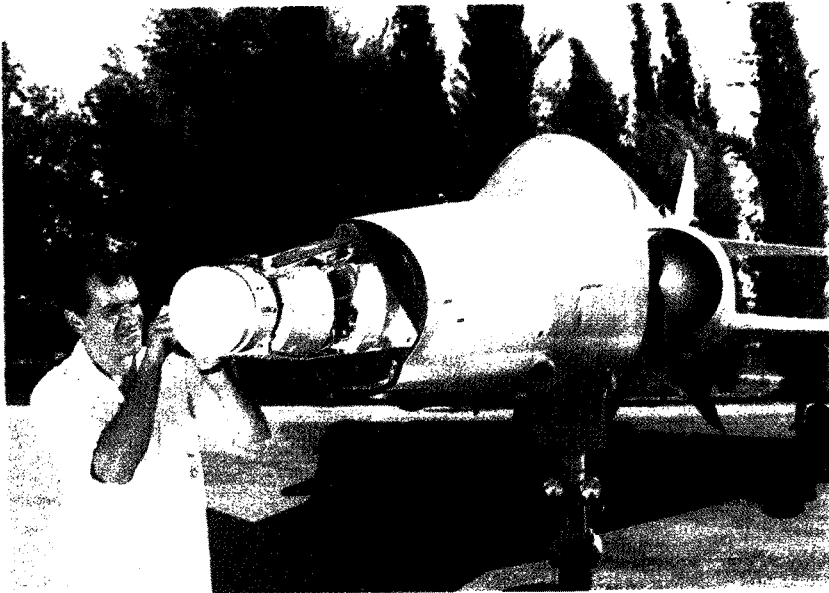
Макдоннелл-Дуглас А-4 «Скайхоук»



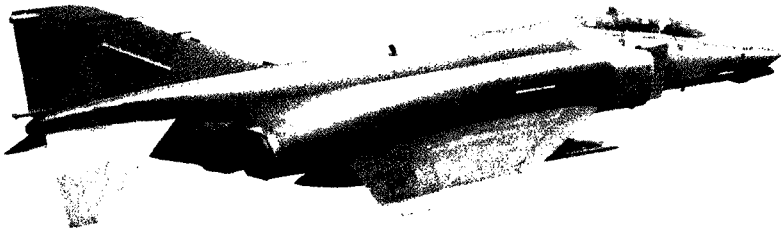
Макдоннелл-Дуглас А-4 «Скайхоук»



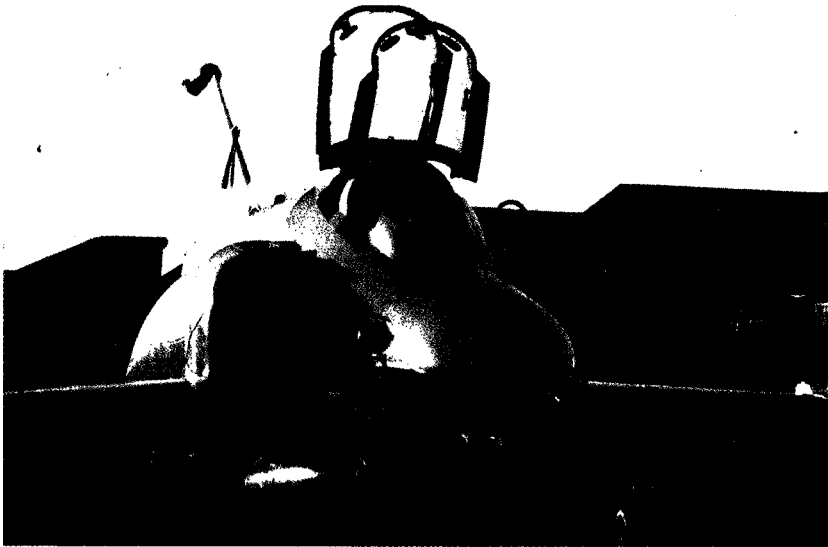
IAI «Кфир» C7



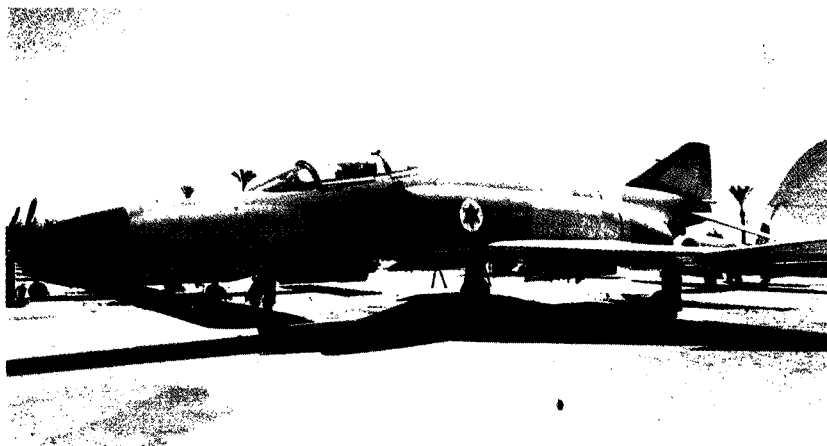
IAI «Кфир» C7



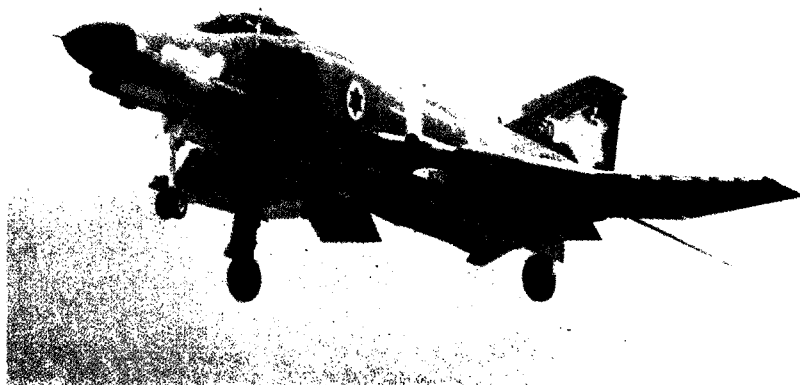
Макдоннелл-Дуглас F-4 «Фантом»



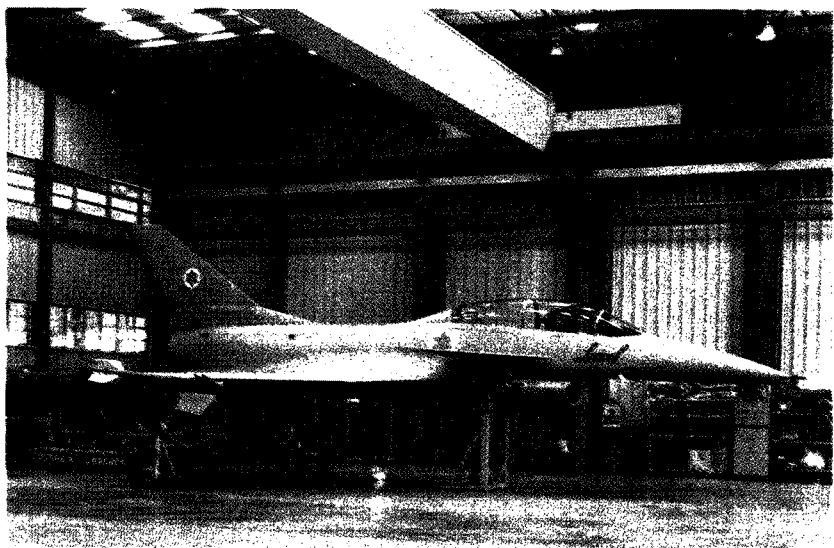
Макдоннелл-Дуглас F-4 «Фантом»



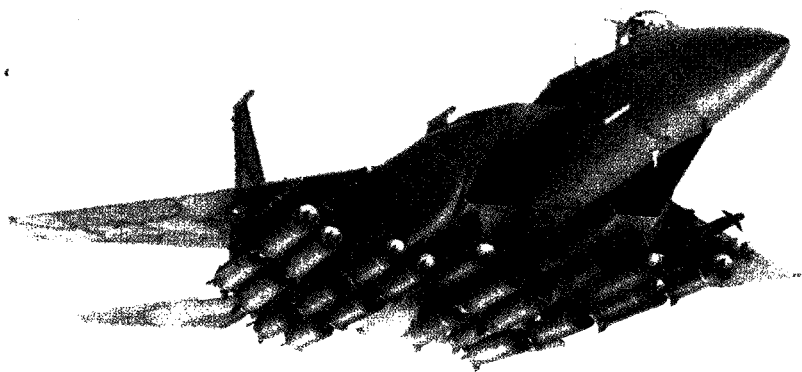
Макдоннелл-Дуглас F-4E «Фантом»



Макдоннелл-Дуглас F-4E «Фантом»



«Лави»



Макдоннелл-Дуглас F-15 «Игл»



Макдоннелл-Дуглас F-15 «Игл»



Макдоннелл-Дуглас F-15 «Игл»



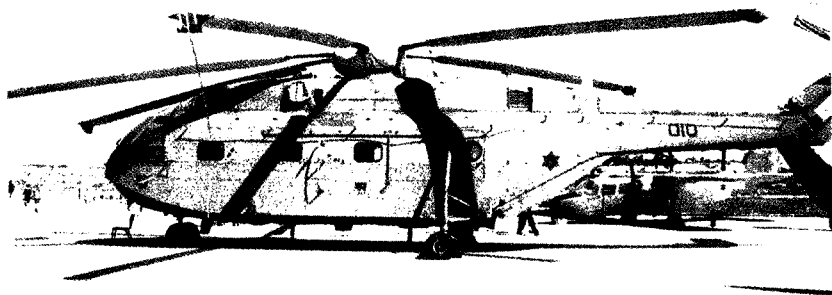
Дженерал Дайнемикс F-16 «Файтинг Фолкэн»



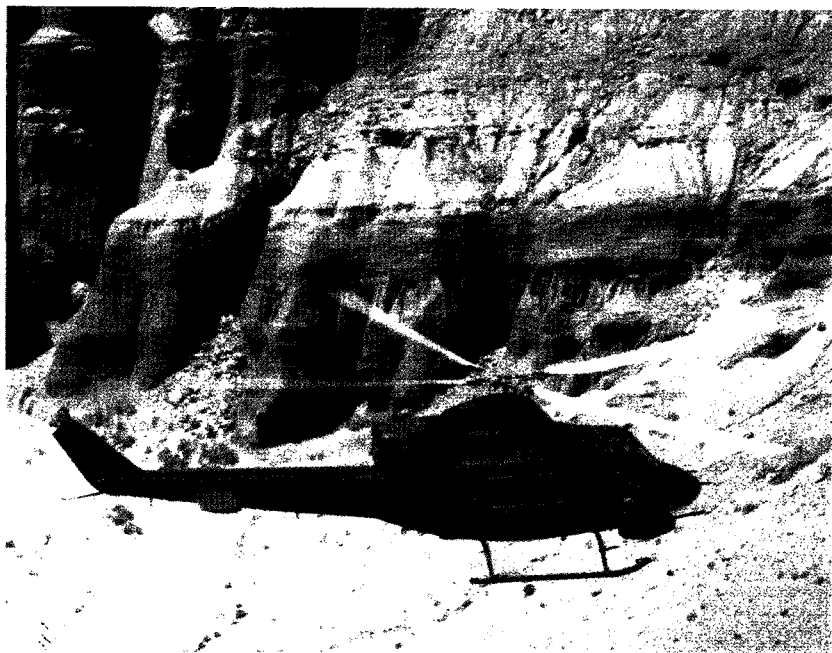
Дженерал Дайнемикс F-16 «Файтинг Фолкэн»



Белл 205 UH-1D



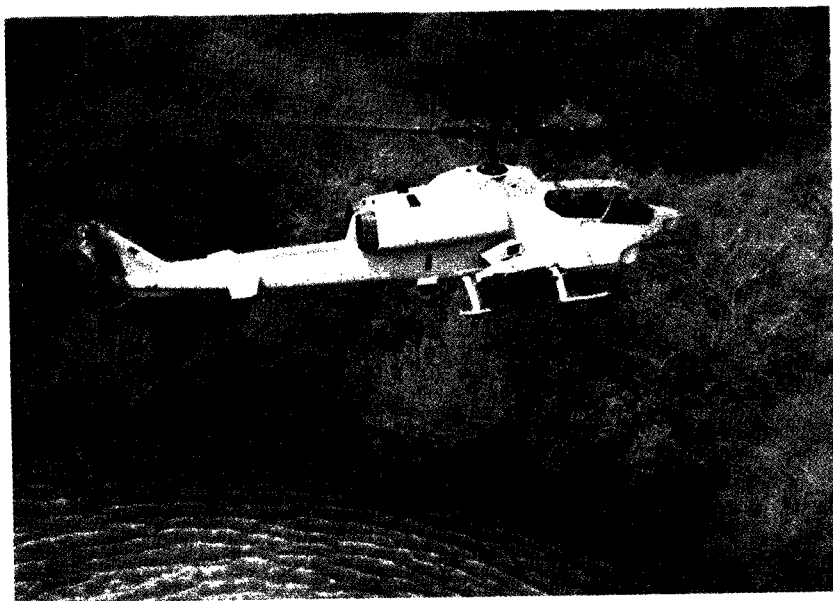
«Супер Фрелон» SA-321



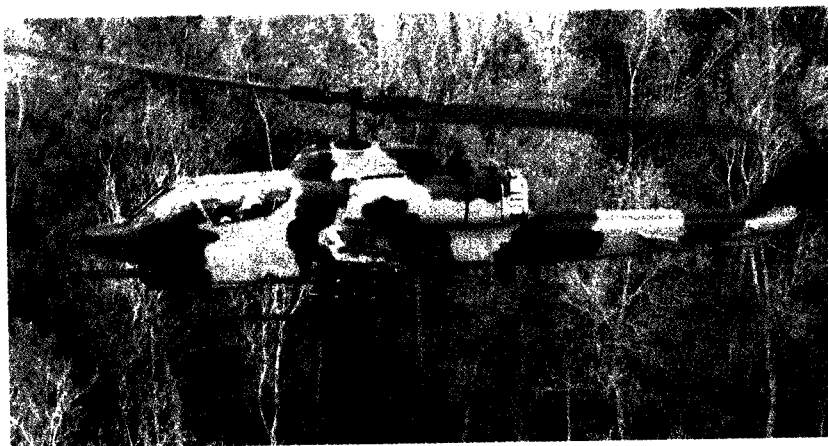
Белл УН-1 «Ирокез»



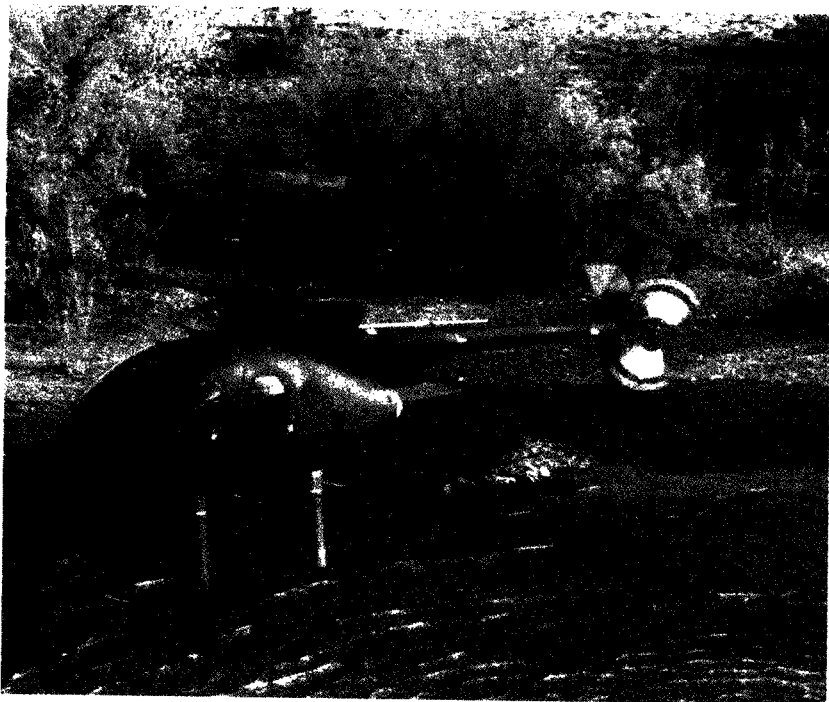
Белл УН-1 «Ирокез»



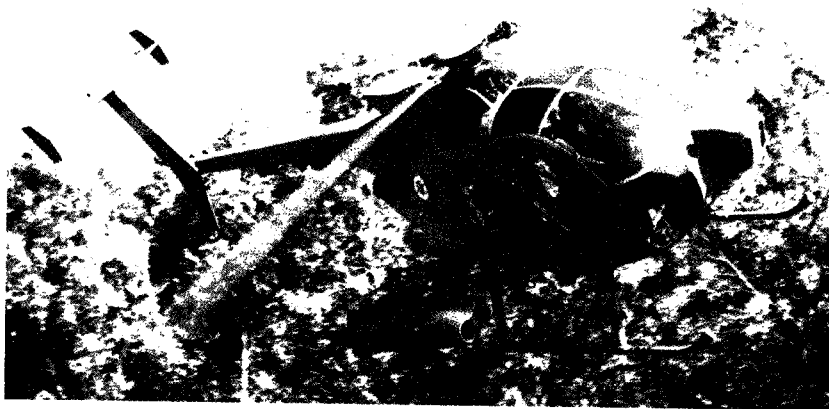
Белл АН-1 «Хью Кобра»



Белл АН-1 «Хью Кобра»



Макдоннелл-Дуглас 500 «Дефендер»



Макдоннелл-Дуглас 500 «Дефендер»



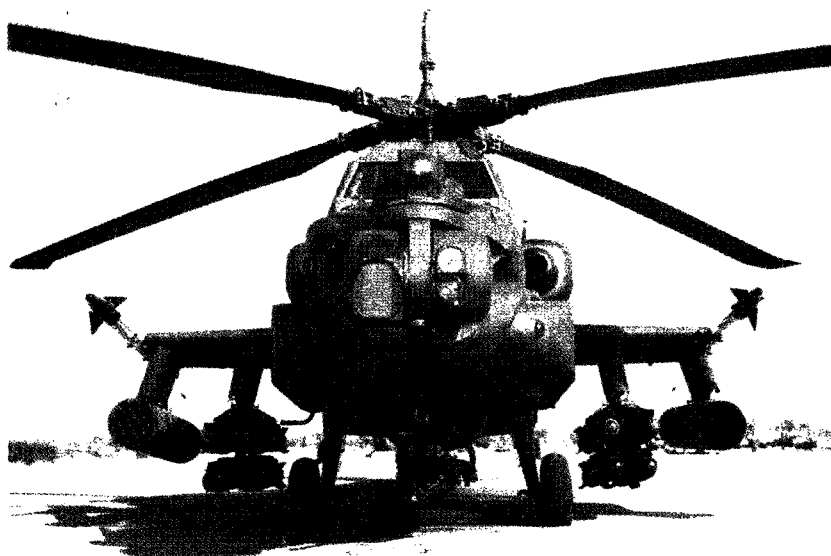
«Газель» SA 341/342



Сикорский S-70 (UH-60) «Блэк Хоук»



Макдоннелл-Дуглас АН-64А «Апач»



Макдоннелл-Дуглас АН-64А «Апач»

105-я эскадрилья («Скорпионы»)

Вторая истребительная эскадрилья, 105-я, была фактически сформирована в августе 1950 года на «Спитфайрах».

В конце 1952 года эскадрилья стала истребительно-разведывательной «второй линии». Она была временно расформирована в феврале 1956 года, но вскоре перевооружена на P-51D и базировалась на Рамат-Давид. Переведена в разряд резервных 21 сентября 1956 года, но активизирована 25 октября для Синайской кампании (имела в тот момент 13 P-51D). Расформирована в конце ноября 1956 года, P-51 переданы 116-й эскадрилье.

105-я эскадрилья активно участвовала в Синайской кампании 1956 года, в которой потеряла несколько самолетов от наземного огня противника.

В декабре 1958 года в 105-ю эскадрилью были поставлены первые «Супер Мистэр» В.2, что сделало ее основной эскадрилей истребителей-перехватчиков ВВС Израиля. Следующая партия самолетов была получена в 1963 года.

Хотя номинальная численность эскадрильи оставляла 36 «Супер Мистэр» В-2, обычно их было больше, так как в течение 1960–1967 годов Израиль регулярно осуществлял ремонт 60 французских «Супер Мистэров», многие из которых непродолжительное время служили в ВВС Израиля (без разрешения хозяев), прежде чем возвращались законному владельцу. Интересно, что эмблема «Скорпион» очень похожа на ту, которую имеет французская эскадрилья ЕС2/12 (также вооруженная «Супер Мистэр» В-2 в то время).

Морально устаревшие к началу Шестидневной войны, в июне 1967 «Супер Мистэры» использовались в ка-

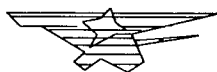


Рис. 10

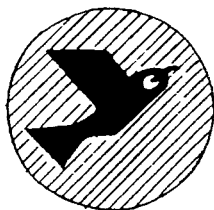


Рис. 11

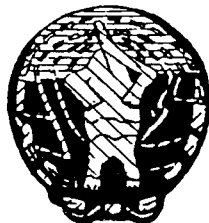


Рис. 12

честве перехватчиков и эскортировали ударные самолеты. После войны «Супер Мистеры» были переведены в ударные самолеты, хотя большой расход топлива на малой высоте строго ограничивал их боевую нагрузку.

Поэтому было решено переделать фюзеляж и установить двигатель J52, используемый на штурмовике А-4 «Скайхоук». Всего в 1969–1973 годах модификации подверглись 26 самолетов. Приблизительно 22 из них участвовали в «Войне Йом Киппур», в ходе которой 6 самолетов были потеряны.

По некоторым сообщениям, 105-я эскадрилья до октября 1973 года использовала несколько «Ншеров».

«Супер Мистеры» списали в марте 1975 года, заменив их на 24 F-4E «Фантом», полученные в начале 1974 года. Эскадрилья была последней, перевооружившейся на самолеты этого типа. Сейчас эксплуатирует F-16C Block-40.

Эмблемы: рис. 13–17.

106-я эскадрилья

В создании 106-й эскадрильи большое участие принимала фиктивная авиакомпания LAPSA. Она использовалась как прикрытие для приобретения десяти С-46 «Коммандо» и трех L-049 «Констелейшен» израильскими агентами в США в конце 1947 – начале 1948 года. В конечном счете, девять С-46 и один L-049 прибыли в Израиль, где с 12 июня 1948 года они сформировали Авиатранспортное командование (АТК).

Чтобы усилить АТК, 15 мая 1948 года были куплены еще два С-54D. Эти самолеты, зарегистрированные как DC-4, использовались с гражданскими обозначениями для облегчения полетов за рубеж. Транспортные самолеты также применялись в качестве лидеров «Спитфайров», перегонявшихся в Израиль. Кроме того, С-46 эксплуатировалась как бомбардировщики, по крайней мере, в одном случае – палете па Эль-Ариш.

12 августа 1948 года АТК переименовали в 106-ю эскадрилью. Но гражданские обозначения самолетов сняли только 18 сентября, а 106-ю эскадрилью официально сформировали лишь в декабре 1948 года.

Примерно в июне 1949 года эскадрилья была расформирована.

Летом 1982 года 106-ю эскадрилью восстановили, но уже на F-15C/D в Тель-Нофе в качестве эскадрильи завоевания превосходства в воздухе, а также многоцелевой.

Как и большинство F-16B/D, израильские F-15D являются полностью боееспособными самолетами и широко используются для ударных операций. После «Войны в Заливе» Саудовская Аравия значительно усилила возможности своих ВВС, а США (для сохранения баланса в регионе) передали Израилю со складов дополнительные F-15. Неизвестно, какой модификации эти самолеты — A/B, C/D, или же смесь тех и других.

107-я эскадрилья

После создания 105-й эскадрильи в январе 1953 года была сформирована вторая истребительная учебно-боевая эскадрилья — 107-я. Она имела на вооружении истребители «Спитфайр», переданные из 101-й эскадрильи.

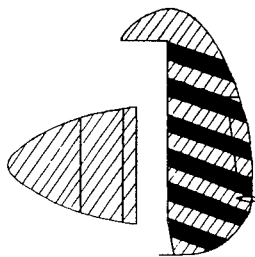


Рис. 13

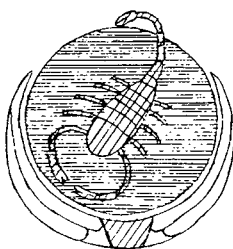


Рис. 14

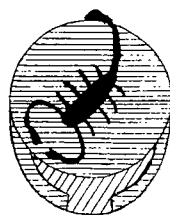


Рис. 15



Рис. 16

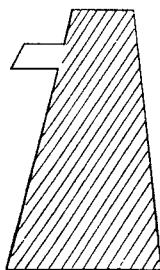


Рис. 17

В марте 1954 года эскадрилью расформировали, самолеты передали в 105-ю эскадрилью.

В 1957 году она была создана вновь и некоторое время использовала «Метеоры», полученные из 117-й эскадрильи, а потом сдала их 110-й эскадрилье.

С 30 ноября 1964 года начались поставки «Ураганов».

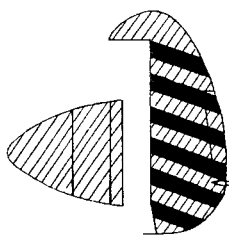


Рис. 18

После войны 1967 года 107-я эскадрилья была переведена в резерв и перевооружена самолетами F-4E «Фантом», став четвертой эскадрильей, использовавшей эти машины.

107-я эскадрилья, по всей видимости, продолжает эксплуатировать F-4E и RF-4E «Фантом».

Эмблема: рис. 18.

108-я эскадрилья

В настоящее время расформирована. Это, видимо, была учебно-боевая эскадрилья Летной школы (на «Ураганах»).

109-я эскадрилья

109-я эскадрилья была первой ударной эскадрильей ВВС Израиля, сформированной в июле 1951 года на авиабазе Тель-Ноф. Она имела на вооружении различные модификации «Москито», включая несколько PR-16, переделанных в FB-6.

Эти самолеты начали списывать в 1955 году. 109-ю эскадрилью расформировали весной 1956 года. Но в августе 1956 года эскадрилью воссоздали на «Мистэр» IVA (37 штук; включая один фоторазведчик).

«Мистэр» IVA был постепенно снят с вооружения ВВС начиная с 1968 года, уступив место A-4 и F-4. 109-я эскадрилья стал первой, использующей A-4 «Скайхоук» (получила первые машины модели A-4H в конце 1967 года, вероятно базируясь в Хацериме). A-4H были позже заменены на A-4N.

В 1977 году эскадрилья была перевооружена на «Кфир» C-1, в 1991 году — на F-16C.

Эмблемы: рис. 19–21.

110-я эскадрилья

Сформирована в 1953 году, первоначально имея на вооружении легкие деревянные бомбардировщики «Москито». К началу Суэцкой кампании в октябре 1956 года бомбардировщики этого типа постепенно выводились из состава ВВС, и 110-я эскадрилья являлась последней, еще использовавшей их.

В 1964 году эскадрилья получила приблизительно дюжину «Метеоров» (главным образом Т-7, но было и несколько одноместных) из 107-й эскадрильи для переучивания летчиков на пилотов реактивных машин, а также для буксировки мишеней. Последние самолеты этого типа, проявившие завидное долголетие, списали лишь в начале 1970-х годов.

Летчики эскадрильи прошли переподготовку для полетов на реактивных «Вотур» ПА (одноместный) и «Вотур» ПВ (двухместный) в середине 1957 года. Парк этих машин был дополнен самолетами «Вотур» ПН (двухместный ночной истребитель) из 119-й эскадрильи в 1963 году. Их радары заменяли балластом при использовании в качестве ударных.

В 1971 году 110-я эскадрилья перевооружилась на А-4Н «Скайхоук», став пятой эскадрильей, получившей их. Вероятно, для возмещения потерь в ее состав были включены А-4Е, позже замененные на А-4Н. Впоследствии «Скайхоуки» передали 115-й и 102-й эскадрильям, когда в 1981 году началось освоение F-16А/В. Самолеты F-16 этой эскадрильи, в отличие от американских прототипов, оснащались радаром израильского производ-



Рис. 19



Рис. 20

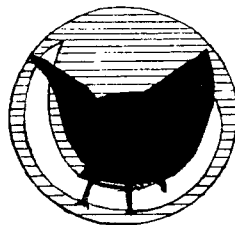


Рис. 21

ства Elta-2021В. С 1987—88 гг. 110-я использует F-16С и F-16D.

Эмблемы: рис. 22–24.

111-я эскадрилья («Красные птицы»)

Эта эскадрилья создана в конце 1972 года в составе истребителей «Нешер». Ее символом является изображение красной птицы в желтом круге. Это была одна из двух эскадрилий, вооруженных самолетами только этого типа (вторая — 113-я; в других эскадрильях их дополняли «Миражи»).

В 1978 эскадрилья перешла на «Кфир» С-2. После начала производства модели С-7, она сменила С-2. С выводом войск с Синайского полуострова в апреле 1982 года базу Этцион закрыли, самолеты перевели на Увду.

Кое-кто утверждал, что 111-я эскадрилья была расформирована в середине 80-х годов, но фотография, которая датируется 1993 годом, опровергает это. В марте 1995 года 111-я эскадрилья переведена на Хацор и перевооружена на F-16А/В Block-10.

Эмблемы: рис. 25, 26.

112-я эскадрилья («Винт и Меч»)

Создана 1 января 1958 года, на основе вертолетного звена 103-й эскадрильи. В то время она имела только 4 бывших гражданских вертолета. В последующие месяцы были поставлены еще 3 гражданских Сикорский S-58В, что удвоило силы и грузоподъемность соединения. Через два года закупили еще четыре S-58В.



Рис. 22

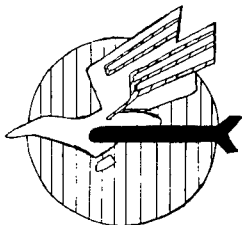


Рис. 23

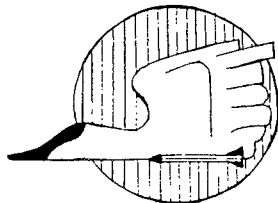


Рис. 24

Как единственное вертолетное подразделение, 112-я эскадрилья использовалась для отработки тактики боевого применения вертолетов.

17 мая 1961 года эскадрилья получила три «Алуэтт» II (две машины списали в 1962 году), а в декабре 1962 года — первый из 24-х аппаратов Сикорский Н-34С (СН-34А), переданных западногерманским флотом.

В сентябре 1965 года, когда первичное обучение вертолетчиков поручили Второй вертолетной эскадрилье, «Алуэтты» передали новому подразделению.

Когда S-58 перестали справляться со своими задачами, им на смену начали поступать АВ-205 (с декабря 1967 года). Все новые партии АВ-205, включая американские вертолеты модели 205А/УН-10, непрерывно прибывали и заменяли в строю S-58.

В феврале 1975 года прибыли первые Белл-212, предназначенные для замены Белл-205. Подобно американским УН-1Н, вертолет Белл-212 имел лучшие характеристики, чем предшественник. Одиннадцать Белл-205 были в конечном счете проданы в Родезию, в то время как большинство остальных списали в 1970 году.

Эмблема: рис. 27.

113-я эскадрилья («Осы»)

Сформирована 4 октября 1955 года на MD-450В «Ураган». Интересно, что эти самолеты были из состава французских ВВС (ЕС12 и ЕС4). Эмблему ЕС1/12 — оса на красной молнии — впоследствии взяла себе 113-я эскадрилья. Общее количество «Ураганов» первоначально составило 24 машины, но снизилось до 20 к 1961 году.

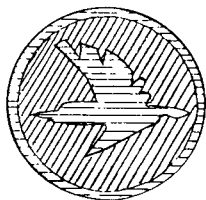


Рис. 25

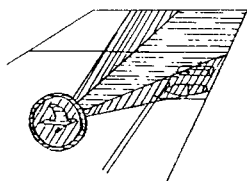


Рис. 26

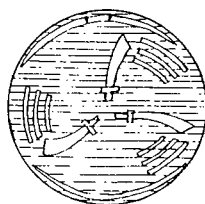


Рис. 27

113-я и 115-я эскадрильи все еще использовали «Ураганы» в июне 1967 года, когда вспыхнула Шестидневная война. «Ураганы» и «Мистэры» IVA атаковали египетские аэродромы на Синае 5 июня, а также использовались на Сирийском и Иорданском фронтах. На всех самолетах была нарисована эмблема — «акулящая пасть», но не все они принадлежали этой эскадрилье — так, на «Фантомах» их рисовали в целях дезинформации.

Вскоре после войны соединения «Ураганов» перевели в разряд резервных и учебно-боевых. 113-я эскадрилья пребывала в этой роли до начала 1973 года, когда была перевооружена на А1 «Пешер».

В 1976 году эскадрилья начала перевооружаться на «Кфир» С-1, став второй эскадрилей, получившей эти машины, и в то же самое время возвращаясь к предыдущей роли истребителей-бомбардировщиков.

В 1979 году более мощный «Кфир» С-2 заменил предыдущую модель.

В 1987 году эскадрилья была преобразована в вертолетную, поскольку самолеты этого типа стали постепенно сниматься с вооружения из-за сокращения бюджета министерства обороны. Преобразованная 113-я эскадрилья получила первые 18 АН-64А «Апач» в сентябре 1990 года, и еще 7 — в сентябре 1993 года.

Эмблемы: рис. 28, 29.

114-я эскадрилья

Сформирована в марте 1949 года, тогда она имела на вооружении 9 Авро «Энсон» и 15 Эйрспид «Консул». Оба типа самолетов служили как учебные для пилотов, радистов и штурманов, а также как легкие транспортники.

На 1 апреля 1956 года «Энсонов» все еще оставалось 7 штук. Самолеты базировались на Кфар Сиркин, а не в Хацериме. Эскадрилью расформировали в конце 1956 года.

Позже, в апреле 1966 года была создана вновь в качестве вертолетной специально для действий на вертолетах SA-321 «Супер Фрелон». Всего было поставлено 14 или 15 вертолетов этого типа.



Рис. 28

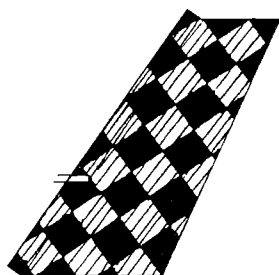


Рис. 29

Осенью 1969 года эскадрилья получила первый Сикорский S-65С-3. Примерно 9 единиц S-65 были поставлены в ходе Октябрьской войны начиная с 17 октября.

В 1974–1975 годах уцелевшие «Супер Фрелоны» оснастили более мощными двигателями T58-GE-16, однако модернизация оказалась неудачной и в 1991 году их заменили дополнительными СИ-53.

«Выжившие» S-65 подверглись модернизации по программе «Ясур-2000», включающей установку новой авионики.

Эмблемы: рис. 30–32.

115-я эскадрилья («Драконы»)

Впервые была сформирована на ДН-89А «Дрэгон Рапид» в 1948 году для связи и ударных целей.

Воссоздана летом 1956 года как разведывательная. Первоначально имела несколько бомбардировщиков

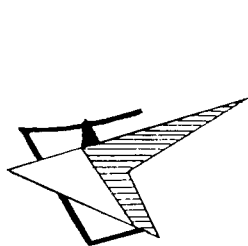


Рис. 30

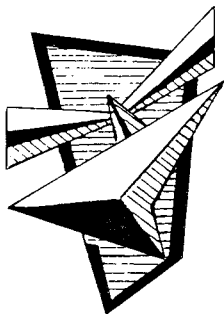


Рис. 31

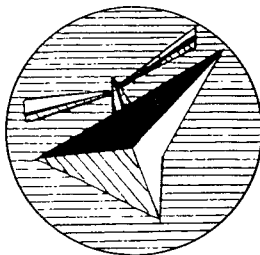


Рис. 32

«Москито» PR-16 вместе с несколькими самолетами «Метеор» Т-7, переоборудованными для той же роли.

В 1960 она была расформирована, «Москито» наконец-то ушли в отставку, а «Метеоры» передали другому соединению.

В ноябре 1964 года эскадрилью воссоздали для использования штурмовиков «Ураган» и, таким образом, она стала ударной. Самолеты были переданы непосредственно из частей французских ВВС. 115-я эскадрилья явилась третьей, летавшей на «Ураганах».

В 1969 году эскадрилью оснастили двумя дюжинами А-4Е «Скайхоук» (вторая эскадрилья, получившая эту модель). К концу 1972 года эскадрилья получила большое количество улучшенных А-4N, специально разработанных для Израиля, которые еще долго находились в строю 115-й эскадрильи. С начала семидесятых авионика и сам корпус «Скайхоуков» непрерывно модернизировались.

Эмблемы: рис. 33–35.

116-я эскадрилья

Сформирована в феврале 1956 года, когда 101-я и 102-я эскадрильи передали ей свои Р-51D «Мустанг». Самолеты закамуфлировали (до этого они имели естественный цвет металла). Некоторые машины, принадлежавшие ранее 101-й эскадрилье, сохранили красно-белые полосы на руле. 116-я эскадрилья считалась резервной, в ней летали инструкторы Летной школы.

116-я эскадрилья перевооружилась на «Мистэр» IVA в 1961 году, получив их от 101-й эскадрильи, став третьей

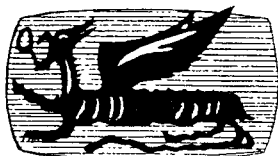


Рис. 33

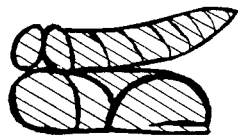


Рис. 34

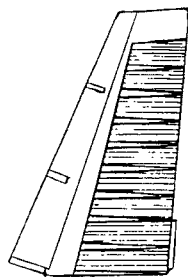


Рис. 35

и последней, летавшей на них. Первоначально истребитель-бомбардировщик, с 1962 году «Мистэр» IVA был переведен в ранг ударного. После перевооружения 109-й эскадрильи в 1968 году, 116-я осталась единственным подразделением на «Мистэрах».

В 1970 году, эскадрилья начала получать бывшие американские А-4Е «Скайхоук» и наконец-то списала свои устаревшие самолеты в феврале 1971 года.

К 1975 году 116-я эскадрилья была вооружена А-4Н. Базировалась в Нэватиме.

Расформирована приблизительно в 1983 году.

Эмблемы: рис. 35–38.

117-я эскадрилья (Первая реактивная)

Сформирована 7 июня 1953 года на авиабазе Рамат-Давид после получения Глостер «Метеор». Сами же самолеты, два учебных Т-7, прибыли двумя неделями позже, сделав 117-ю первой реактивной эскадрильей в составе ВВС Израиля. Первые два истребителя «Метеор» F-8 прибыли в августе. Летный состав на тот момент состоял из опытных пилотов «Мустангов» 101-й эскадрильи. Эскадрилья использовалась для обучения летчиков реактивных самолетов, а также для ударных действий.

Вторая партия самолетов прибыла в начале 1955 года — семь бывших английских «Метеор» FR-9. Фактически только два из семи использовались для фоторазведки, остальные пять были приведены к стандарту F-8 и использовались как истребители.

В октябре 1956 года самолеты перелетели на базу Тель-Ноф.

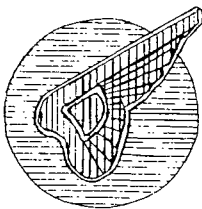


Рис. 36

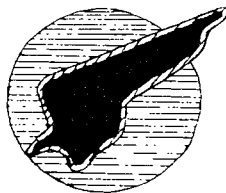


Рис. 37

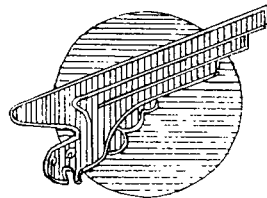


Рис. 38

В апреле 1957 года, эскадрилья стала учебно-боевой, и одним из подразделений Летной школы. К тому времени были приобретены еще четыре бельгийских «Т-8» (так называли самолеты, у которых киль модификации F-8 приспособлен к фюзеляжу Т-7). 11 февраля 1962 года 117-я эскадрилья была официально расформирована. «Метеоры» Т-7 передали 119-й эскадрилье, а F-8/FR-9 — какой-то другой.

Двумя месяцами позже эскадрилью преобразовали для освоения «Мираж» ШСЖ и она стала первой, получившей этот сверхзвуковой самолет. Вероятно, в это же подразделение прибыли четыре разведывательных «Мираж» ШСЖ(Р).

С мая 1971 года устаревшие «Миражи» стали заменять новыми IAI «Нешер». После Октябрьской войны все оставшиеся «Миражи» были модернизированы. Эти работы включали замену двигателя Atar 09В более мощным 09С, замену обшивки крыльев, переделку пилонов и модернизацию авионики. С началом поставок «Кфир» С-1 в 1975 году и F-15 в 1976 году «Миражи» и «Нешеры» были переведены на вторые роли.

В июле 1980 года эскадрилья начала осваивать F-16А, став первой, получившей такие машины.

Истребитель F-16 широко эксплуатировался в ВВС Израиля. В 1987 эскадрилья была перевооружена на более современные F-16 С/D, а оставшиеся F-16 А/В передала другому подразделению.

Эмблемы: рис. 39—41.

118-я эскадрилья

Вероятно, 17 октября 1969 года были поставлены первые из двенадцати S-65С-3 и дополнительные СН-53А.

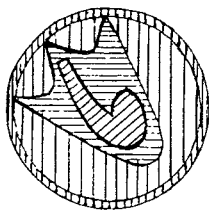


Рис. 39

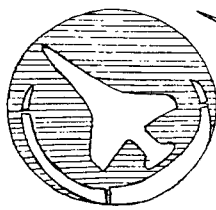


Рис. 40

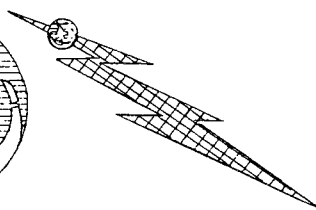


Рис. 41

Эти вертолеты отличались отсутствием штанги дозаправки в воздухе. Первоначально имели коды в пределах 31–54, позже получили трехзначные номера.

Два вертолета S-650e (S-65C-2), заказанные в Австрии и доведенные до стандарта ВВС Израиля (658 и 666), были поставлены 15 мая 1981 года. Еще 10 СН-53А прибыли из США в начале 1991 года (включая 871 и 875). Эти машины не имели узла дозаправки, но обладали американским камуфляжем. Следующие 6 вертолетов появились в августе 1992 года.

Возможно, что эскадрилья летала до этого на других вертолетах.

Эмблема: рис. 42.



Рис. 42

119-я эскадрилья («Летучие мыши»)

Сформирована в 1953 году. Имела на вооружении несколько вариантов бомбардировщика «Москито». Большинство из них — FB-6, но были и 6 «ночников» NF-30, полученные из Франции. 19-ю эскадрилью расформировали в октябре 1955 года, в связи с полной непригодностью «Москито». В июле 1954 года в Хацоре было сформировано звено фоторазведчиков на «Москито», но весной 1956 года его перевели на базу Тель-Ноф и переименовали в 115-ю эскадрилью.

119-я эскадрилья возродилась в августе 1956 года в Тель-Нофе на шести самолетах «Метеор» NF-13. Они имели обозначения от 4X-FNA до 4X-FNF и получили номера 38, 51, 52, 55, 56, 57 (позже 157).

Вследствие войны 1956 года на поставки «Метеоров» было наложено эмбарго, и самолеты вновь пришлось заказывать во Франции. Партия в количестве 7 «Вотур» IN была заказана в мае 1957 года и получена в марте 1958 года. В апреле прибыли оставшиеся три «Метеора». Один самолет при перелете потерпел аварию и его разобрали на запчасти.

«Вотуры» были заменены на «Мираж» III JS в марте 1963 года, причем вместо радаров разместили балласт. Затем самолеты передали 110-й эскадрилье. «Метеоры» тоже сняли с вооружения этой эскадрильи. 119-я эскад-

рилья была третьей, получившей «Миражи», и вскоре освоила их, действуя с Тель-Нофа.

В конце 1970 — начале 1971 года эскадрилья была перевооружена «Фантомами» и стала базироваться на аэродроме Рамат-Давид. Вскоре она получила два из шести закупленных в апреле—марте 1971 года разведчиков RF-4E, позже переведенных в эскадрилью «V».

Вскоре после войны 1973 года 119-я эскадрилья вернулась на базу Тель-Ноф. В начале 1992 года начались поставки Курнас-2000. Пятидесятый (и последний) Курнас-2000 был получен 21 апреля 1994 года.

Эмблемы: рис. 43—45.

120-я эскадрилья

Сформирована в конце 1962 — начале 1963 года. Имела четыре транспортных С-47. Вскоре к ним добавились аппараты Боинг 377М «Стратокрузер» (первый получен в феврале 1964 года). Самолеты были модифицированы IAI к стандарту КС-97 (тяжелые транспортные самолеты) и интенсивно использовались в ходе Шестидневной войны 1967 года.

В 1968 году 2 самолета были оснащены крыльевыми узлами дозаправки в полете, и еще несколько бывших американских КС-97G приобретены для усиления флота. Всего эксплуатировалось 14 В-377М и КС-97. Три самолета были переделаны в самолеты РЭБ.

Два С-130Н были получены в октябре и ноябре 1971 года, но позже переданы 131-й эскадрилье.

Первый Боинг-707 появился в 120-й эскадрилье в январе 1972 года. Эти воздушные лайнеры были модернизированы IAI в грузопассажирские, топливозаправщики



Рис. 43



Рис. 44

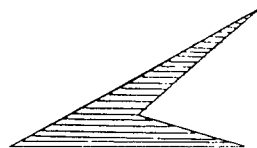


Рис. 45

и специальные самолеты. Всего насчитывалось 9 Боинг-707, оборудованных для РЭБ, 4 заправщика и 1 медицинский самолет.

В ВВС Израиля стандартизировали двигатель JT3D-3 для всех моделей Боинг-707. Один самолет этого типа, оборудованный как госпиталь, стоял в Найроби в ходе рейда в Энтеббе 4 июля 1976 года.

В-377 и КС-97 сняли с вооружения в апреле 1978 года, полностью заменив их на Боинг-707. В 1977 году один самолет был передан флоту.

Эмблема: рис. 46.

121-я эскадрилья («Ибекс»)

Эта малоизвестная эскадрилья была эскадрилей учебно-тренировочных «Мажистер» Летной школы. Расформирована в 1972 году.

В 1974 году она воссоздана и перешла на А-4 «Скайхоук», используя самолеты 115-й эскадрильи. Вновь расформирована в 1982 году. Самолеты имели желтый руль кия.

Эмблемы: рис. 47, 48.

122-я эскадрилья («Оранжевые птицы»)

Эта эскадрилья транспортных «Дакот» была сформирована в 1962 году и использовала самолеты 103-й эскадрильи. Хотя численность эскадрильи снизилась к 6 октября 1973 года до 10 самолетов, сейчас она насчитывает примерно 22 машины.

Три «Аравы» командировали в эту эскадрилью в октябре 1973 года для снабжения войск и эвакуации раненых,

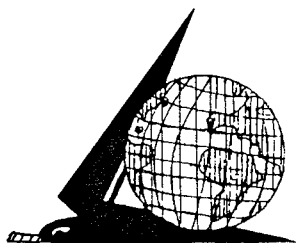


Рис. 46



Рис. 47

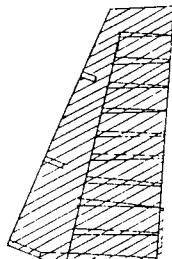


Рис. 48

но возвратили владельцам после войны. Три новые «Аравы» были предложены для перевооружения в 1984 году, но персонал предпочел «Дакоты» (!). Как минимум два RC-47 из состава эскадрильи оснащены разведборудованием. Сейчас самолеты окрашены в серый цвет.

В 1995 году в открытой печати снова появились фотографии «Аравы» с обозначениями 122-й эскадрильи.

123-я эскадрилья

В начале 1980-х годов эту эскадрилью сформировали на основе Первой вертолетной, чтобы улучшить охват Израиля поисково-спасательными и транспортными вертолетами. Новая эскадрилья курирует южную половину Израиля, в то время как 124-я — северную половину.

124-я эскадрилья («Летающие мечи»)

В феврале 1975 года начали прибывать первые вертолеты Белл-212, предназначенные для замены Белл-205. Одновременно была сформирована новая эскадрилья для использования Белл-212. При этом Первую вертолетную эскадрилью расформировали, а ее эмблему передали 124-й.

Несколько Белл-212 использовались для обучения пилотов в Летной школе и позже были полностью переданы на ее баланс.

В 1994 году были получены из США UH-60.

Эмблема: рис. 27.

125-я эскадрилья

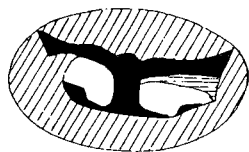


Рис. 49

Сформирована в 1972 году из части машин Второй вертолетной эскадрильи с передачей ей Белл-206 «Джет Рейнджер».

Эмблема: рис. 49.

126-я эскадрилья

Транспортная эскадрилья на самолетах «Арава». Сформирована в 1984 году. Но уже в середине 1980-х годов все машины были отправлены в США для переделки

в самолеты РЭБ, откуда вернулись в 1987–1990 годах. Самолеты окрашены в серый цвет и имеют номера от 201 до 225.

127–я эскадрилья

Согласно некоторым сообщениям, «Вотур» ЕСМ из 128-й эскадрильи, включая ПВ с номером 33, в начале 1970 года были переданы этой эскадрилье.

Сейчас это вторая эскадрилья, имеющая в своем составе боевые вертолеты АП-64А «Апач». Базируется в Палмахим.

128–я эскадрилья

Одна из наиболее секретных эскадрилий. Ее самолеты выполняют все виды радиоэлектронной и обычной разведки.

Сформирована около 1970 года. Имела специально оборудованные ночные истребители «Вотур» N. Два OV-10 «Мохоук» были поставлены в 1974 году, а годом позже — несколько Beech RU-21. Эти самолеты использовались для электронной разведки и наблюдения, контролируя активность на границах Израиля, особенно на Синае.

В 1986 году прибыли несколько самолетов RC-12D (из США) для замены «Мохоуков».

129–я эскадрилья

Вероятно, это вторая эскадрилья, летающая на самолетах Цессна-206. Сформирована в 1968 году. Базируется в Сдэ-Дов. О ней практически ничего не неизвестно. Возможно, это подразделение гражданских самолетов, которые используют в случае войны.

130–я эскадрилья

С 1974 года эскадрилья эксплуатирует Бичкрафт «Купи Эйр». Самолеты используются преимущественно для связи и снабжения, а несколько машин служили для тренировки пилотов и штурманов в Летной школе.

В 1990 году командование ВВС Израиля объявило, что «Куин Эйр» будет заменяться на «Бонанза». Возможно, что другой тип самолетов («Арава») будет теперь применяться для обучения пилотов.

131-я эскадрилья

Первым подразделением, получившим транспортники С-130 «Геркулес», была 131-я эскадрилья. Первые два С-130Н вступили в строй в октябре—ноябре 1973 г.

К началу войны 1973 года эскадрилья имела только 2 самолета. Они действовали параллельно с С-130Е из 120-й эскадрильи в роли транспортных самолетов. В ходе войны потерь С-130 не наблюдалось. Новые С-130Н были получены на следующий год, включая два транспортно-заправочных КС-130Н, они использовались для заправки А-4Н, F-4Е и S-65, тогда как Боинг-707 — для заправки F-15 и F-16.

В конце 70-х годов 131-я эскадрилья была объединена со 103-й и приняла С-130Е из состава 120-й эскадрильи, которые теперь несут эмблемы 103-й и 131-й эскадрилий на разных сторонах киля. Это подразделение в настоящее время является единственным, эксплуатирующим С-130 «Геркулес».

Эмблемы: рис. 11, 12, 46.

132-я эскадрилья

По некоторым данным, это резервная эскадрилья, имеющая в своем составе «Кфир» С-2 и базирующаяся в Нэватим.

133-я эскадрилья («Орлы»)

Сформирована в конце 1976 года специально для использования F-15А. Несколько опытных пилотов прошли обучение в США в начале 1976 года, но первые самолеты начали прибывать только в 1977 году (поставка закончена в 1978 году).

С 26 августа 1981 года начала пополняться F-15С/D с новым радаром и двигателем F-100-PW-220.

Хотя F-15C/D следовало отделить от 133-й эскадрильи 6 июня 1982 года, этого на практике не произошло из-за начала операции «Мир Галилее», и 6–11 июня они действовали совместно. Сразу после окончания боевых действий была организована 106-я эскадрилья на F-15C/D.

В 1988 году на F-15A/B вместо радаров APG-63 установили новые APG-70, БИЦ, а также те же двигатели, что и на F-15C/D. В октябре 1991 года эскадрилья получила несколько из 25 бывших американских F-15A/B, включая F-15B с номером 404.

Эмблемы: рис. 50, 51.

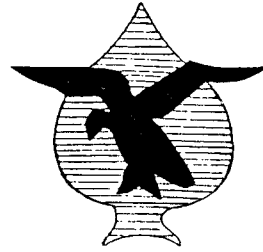


Рис. 50

134-я эскадрилья

Сформирована в 1977 году и использует самолеты Боинг-707 разведки и РЭБ (см. статью о 120-й эскадрилье).

135-я эскадрилья

Сформирована в 1964 году из самолетов Do-27Q и Do-27A, пожертвованных Западной Германией. Подразделение использовало Do-28B начиная с 1971 года для транспортировки грузов и персонала между различными авиабазами.

Применяются также для патрульных антитеррористических полетов. Так, 30 мая 1990 года невооруженный самолет преследовал группу террористов, пока последних не арестовали наземные силы. После этого случая самолеты эскадрильи получили вооружение.

Эмблемы: рис. 52, 53.

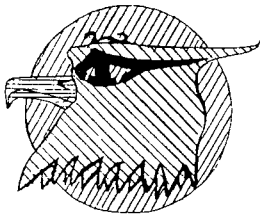


Рис.51



Рис. 52



Рис. 53

136-я эскадрилья

Подразделение ЗРК «Хок» и «Пэтриот».

137-я эскадрилья

Резервная эскадрилья, которая была сформирована из 24 А-4Е и базировалась в Эционе. В 1982 году переведена в Увду.

138-я эскадрилья

Подразделение ЗРК «Хок» и «Пэтриот».

139-я эскадрилья

Подразделение ЗРК «Хок» и «Пэтриот».

140-я эскадрилья («Ястребы»)

Впервые 140-я эскадрилья создана в октябре 1956 года для участия в Суэцкой войне. Была вооружена «Харвардами» Летной школы, которые пилотировали инструкторы. Базировалась на полевом аэродроме Сдэ-Тейман.

В июне 1967 года была вновь сформирована на «Урагах». Подробности не известны.

Чтобы сохранить боеспособность в то время, пока пилоты проходили переподготовку для полетов на самолетах новых типов, в ВВС Израиля практиковалось разделение эскадрильи на две части. Одна — обучающиеся пилоты, а другая часть — это летчики, которые продолжают, как прежде, нести службу. Последняя, как правило, укомплектовывалась пилотами-резервистами. Когда первая эскадрилья была готова летать на новом типе техники, эскадрилья резервистов обычно расформировывалась.

В 1976 году «выжившие» после войны «Миражи» и «Нешеры» были собраны в «теневой» эскадрилье, получившей самолеты от 101-й. Позже к ним добавились машины из 117-й эскадрильи, в то время как летчики последней переучивались для работы на F-16. Необычно то, что «теневая» эскадрилья скоро стала полностью независимым подразделением.

Первоначально 140-я эскадрилья базировалась в Эйтаме, но после передачи этой базы Египту перебралась в Матред Рамон. В 1987 году эскадрилья получила от 110-й и 117-й эскадрилий машины F-16A/B.

Эмблемы: рис. 54, 55.

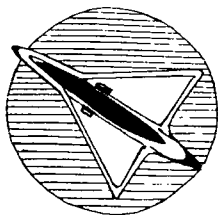


Рис. 54

141-я эскадрилья

Резервная эскадрилья, сформированная из A-4N. Базировалась в Нэватиме с 1976 года. Вероятно, первоначально имела на вооружении A-4E/H. Переведена в Хацерим в 1995 году.

142-я эскадрилья

Резервная эскадрилья, базируется в Хацериме с 1976 года. Предположительно, имеет на вооружении F-4E-2000.

143-я эскадрилья

Резервная эскадрилья, имеющая на вооружении «Кфир» C-2. Базировалась в Увде с 1982 года.

144-я эскадрилья

Специально сформирована в 1979–1980 годах для действий на «Кфир» C-2 (пятая и последняя, использующая этот тип самолетов). Некоторые машины были позднее модифицированы в стандарт C-7. С 1987 года «Кфиры» постепенно выводятся из состава ВВС, эта эскадрилья — последняя, еще эксплуатирующая их.

Эмблемы: рис. 56, 57.

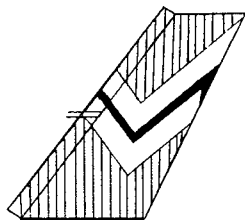


Рис. 55

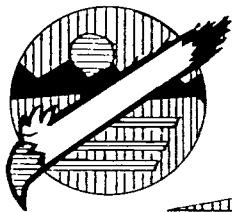


Рис. 56

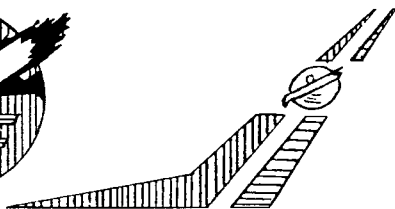


Рис. 57

145–я эскадрилья

Резервная эскадрилья сформированная из А-4Е, базируется в Увде.

146–я эскадрилья

Эксплуатирует беспилотные летательные аппараты (БПЛА) «Самсон» и «Далила», базируется в Рамоне.

147–я эскадрилья

В ходе Суэцкого кризиса из РТ-17 «Кадет» Летной школы была сформирована эта вспомогательная эскадрилья, осуществлявшая связь между авиабазами. Базировалась в Рамлехе.

С 1987 года действует на F-16 с базы Рамон.

148–я эскадрилья

Это, возможно, третья эскадрилья, сформированная из F-15 А/В, поставленных с октября 1991 года. Точных данных нет.

149–я эскадрилья

Сформирована в 1982 году из самолетов «Кфир» (номера С-2 – 804, 843, 888, а С-7 – 895). Базировалась в Рамоне. С 1987 года находится в резерве, складировав самолеты в Хацоре.

153–я эскадрилья

Подразделение ракет «Стандарт» (наземного базирования) в Рамат-Давиде.

155–я эскадрилья

Эксплуатирует БПЛА «Самсон» и «Далила» в Рамоне.

160–я эскадрилья («Желтые змеи»)

Эта эскадрилья ударных вертолетов была сформирована в апреле 1980 года из 15 машин MD-500 и трех машин стандарта AH-1S (позже AH-1P с плоскими стеклами фонаря, трехствольным M197 и изменными выхлопными патрубками).

В 1981 году она получила новую партию AH-1S Mod-3 (AH-1F) с более современной авионикой. Вторая партия прибыла в 1985 году, еще 4 — в 1987 году, когда старые AH-1S передали в 161-ю эскадрилью. Некоторые MD-500 не имели ПТУР «Тоу» и прицельного оборудования, поэтому использовались для обучения пилотов.

Вертолеты 160-й эскадрильи активно применялись в Ливанской войне для огневой поддержки. 20-мм пушки и ракеты «Тоу» показали высокую эффективность.

Эмблема: рис. 58.

161-я эскадрилья («Зеленые змеи»)

Эскадрилья была сформирована в 1978 году. Она состояла тогда из 6 вертолетов AH-1G. Они были доведены до стандарта AH-1Q (на носу установили прицельную систему и оснастили ПТУР «Тоу», но модернизация не коснулась двигателей), а в дальнейшем — до AH-1E. Вторая партия в количестве шести AH-1Q была тоже доведена до стандарта AH-1E (плюс длинная носовая пушка).

В конце 1980-х годов была получена партия AH-1F (модернизированные AH-1S) — вначале 9, чуть позже еще 8. Эти вертолеты отличаются цилиндрическими выхлопными патрубками. Первые AH-1 впоследствии были модернизированы до AH-1E (с плоскими стеклами кабины). В 1993 году были заказаны последующие 10 AH-1E.

Эмблема: рис. 59.

190-я эскадрилья (Вторая вертолетная эскадрилья)

Сформирована в сентябре 1965 года как «Летная школа вертолетчиков», включала 12 машин Белл-47G, полученных от французских ВВС, а также несколько «Алу-

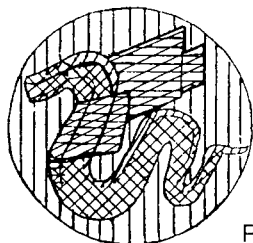


Рис. 58

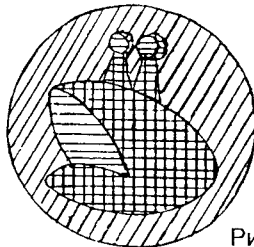


Рис. 59

этт»-II, переданных из Первой вертолетной эскадрильи. Помимо обучения пилотов, эскадрилья осуществляла наблюдение, связь и транспортные полеты.

В 1967 году были получены еще 11 «Алуэттов», добытых в обход французского эмбарго на поставку вооружения. Вскоре после этого в эскадрилье появились более современные Белл ОН-58А «Джет Рейнджер» (поставки начались в июле 1971 года).

В 1972 году часть «Алуэттов» и ОН-58А выделили в новую эскадрилью, обозначенную № 125. Оба подразделения базировались в Сдэ Дов.

Дополнительные итальянские Аугуста АВ-206 были поставлены в 1975 году, что позволило списать большинство оставшихся «Алуэттов», хотя два еще эксплуатировались в 1982 году. Кроме того, несколько Белл-206L «Лонг Рейнджер» были заказаны для усиления имеющихся Белл-206. Они в настоящее время используются для первичного обучения, наблюдения и перевозки командования.

В 1985 году «Джет Рейнджер» этой эскадрильи были заменены на MD-500, полученные от 160-й и 161-й эскадрилий. Белл-206 остались только в 125-й эскадрилье. Вертолеты используются в роли противотанковых, для разведки и боевой подготовки, а также для прибрежных и пограничных антитеррористических патрулей.

Эмблемы: рис. 49, 60.

192-я эскадрилья (радиолокационной разведки)

Сформирована из нескольких Груман Е-2С «Хокай», поставленных в середине 1978 года. Они позволяют применять флот, авиацию и армию с максимальной эффективностью. Е-2С сыграли важную роль в воздушных сражениях с Сирией в Ливанской войне в июне 1982 года.

Эмблема: рис. 61.

193-я эскадрилья

Вертолеты HH-65А используются флотом, но принадлежат ВВС.

Вертолеты действуют с ракетных катеров типа «Алия» в противокорабельных, патрульных и спасательных операциях.

Эмблема: рис. 62.

195-я эскадрилья (морская)

Создана в 1977 году. Первоначально на вооружении находился один IAI 1123 «Уэствинд»-1 вместе с двумя новыми самолетами. В течение 1978–1981 годов три самолета были модернизированы в вариант IAI 1124N «Си Скэн» с радаром в носу, круглыми окнами, пилонами и дополнительным оборудованием. Пилотируются и обслуживаются ВВС, но используются флотом.

Эмблема: рис. 46.

199-я эскадрилья

Являлась «теневым» (или фиктивным) обозначением для части расквартированных в Израиле самолетов «Мистэр» IVA французских ВВС в ходе Суэцкой кампании. Основная часть ЕС-2 располагалась на базе Рамат-Давид в октябре 1956 года как 199-я эскадрилья. Остальные самолеты были обозначены как 201-я эскадрилья. Есть данные, что эти самолеты действовали с израильскими опознавательными знаками.

200-я эскадрилья

Поначалу теневое обозначение эскадрильи ЕС-1 ВВС Франции, базировавшейся на авиабазе Лод во время Суэцкой кампании.

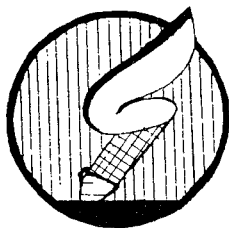


Рис. 60

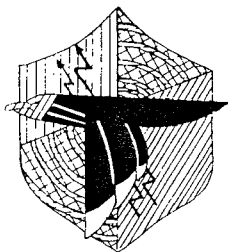


Рис. 61

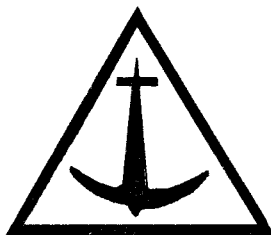


Рис. 62

Как сообщается, теперь вооружена БПЛА «Файрби», «Скаут» и «Серчер» и действует с Палмахима.

201–я эскадрилья

Вероятно, это часть французских «Мистэр» IVA, переброшенных в Израиль для участия в Суэцкой кампании.

Чисто израильская 201-я эскадрилья для действий на «Фантомах» F-4E была воссоздана в сентябре 1969 года. Подразделение широко использовалось для подготовки экипажей других эскадрилий, оставаясь при этом полностью боевым.

Эскадрилья первая начала перевооружаться на Курпасс-2000 (модернизация F-4E). Первый экземпляр получен в апреле 1989 года. Вероятно, что в начале 1992 года эскадрилья переведена с Хацора на Рамон.

Эмблемы: рис. 63, 64.

202–я эскадрилья

Сформирована в 1973 году из A-4E, базировалась в Этционе, переведена в Увду в 1982 году. Сейчас резервная эскадрилья A-4E в Увде.

248–я эскадрилья

Подразделение ПРР «Стандарт», базируется в Хацоре.

251–я эскадрилья

Резервная эскадрилья, сформированная из «Кфир» C-2 в Увде.

253–я эскадрилья («Желтые птицы»)

Эта эскадрилья первой получила новые A-4E, став третьей, летающей на «Скайхоуках». База — Тель-Ноф. Была первой переоснащена A-4N, которые позже передали 115-й и 102-й эскадрильям. В 1982 году перешла на F-16, став третьей, эксплуатирующей эти самолеты, и последней по нумерации - № 253. Базируется в Рамоне с 1982 года. Кроме эмблемы, самолеты имеют зеленый руль с желтой горизонтальной полосой.

Эмблема: рис. 65.

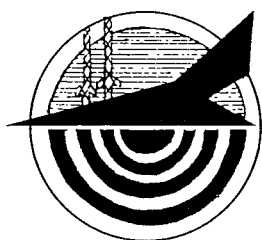


Рис. 63

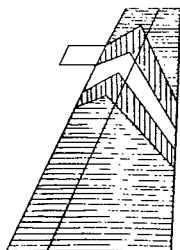


Рис. 64

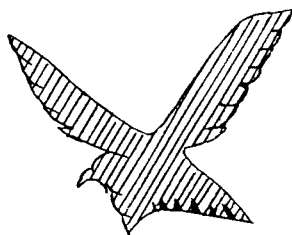


Рис. 65

Летная школа

После окончания войны 1948–1949 годов много опытных иностранных летчиков-добровольцев возвратились к себе домой. Чтобы заменить их в ВВС, следовало подготовить своих израильских пилотов.

Поэтому в начале 1949 года в Кфар Сиркин на бывшей базе RAF восточнее Тель-Авива была организована Летная школа. Для первоначального обучения в ней использовали самолеты Боинг РТ-17 «Кадет», а для основного – АТ-6 «Харвард». Первый курс (четыре пилота) был выпущен 15 марта 1949 года.

В конце 1949 года РТ-17 были дополнены существенным количеством Фоккер S-11 «Инструктор». Но этот тип самолета не стал популярным, большинство их передали в транспортную эскадрилью в середине 1953 года. Небольшое число ДНС-1 «Чинук» и Темко ТЕ-1 «Бокаро» прошли также испытания в начале 1950 года, но оказались непригодными (главным образом, из-за климатических ограничений).

В 1950 году обучение в Летной школе включало 60 часов полетов на РТ-17 или S-11, дополняемых 160 часами основного обучения на «Харварде». Боевая подготовка тогда проводилась на «Спитфайрах» (позже «Мустангах») 105-й эскадрильи или на «Москито». Пилоты двухмоторных самолетов и штурманы готовились на «Энсонах» и «Консулах». В конце 1956 года РТ-17 заменили на Пайпер «Супер Кэб» (в конце 1956 года).

Акцент делался на качественной стороне подготовки

пилотов. Так, в 1960 году курс обучения закончил только один пилот — остальные были отсеяны.

С середины 1960 года французские реактивные учебные СМ.170*Фуга «Мажистер» начали постепенно заменять «Харвард» в роли самолета основного обучения.

В конце 1962 года была введена новая схема обучения. Это повлекло окончательный вывод «Харвардов» из эксплуатации в Летной школе. Теперь курс включал 25 часов первичного обучения на Пайпер «Супер Кэб», 150 часов — на Фуга «Мажистер» и после этого переход в Школу боевого применения, где курсанты осваивали полеты на «Метеорах» (позже на «Ураганах»).

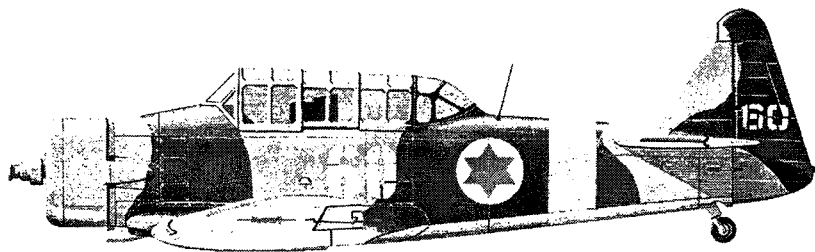
Вертолетный курс был организован в 1965 году. Пилоты отправлялись во Вторую вертолетную эскадрилью после завершения основного обучения на самолетах Фуга «Мажистер».

Поставки «Мажистеров» продолжились и после Шестидневной войны, что увеличило количество эскадрилий Летной школы до трех, с приблизительно 45 самолетами. В течение 60-х годов Летная школа также получила немало «Мажистеров» из Германии, поскольку там они снимались с вооружения. В 1972 году «Кэбы» и «Мажистеры» были освобождены от решения каких-либо боевых задач.

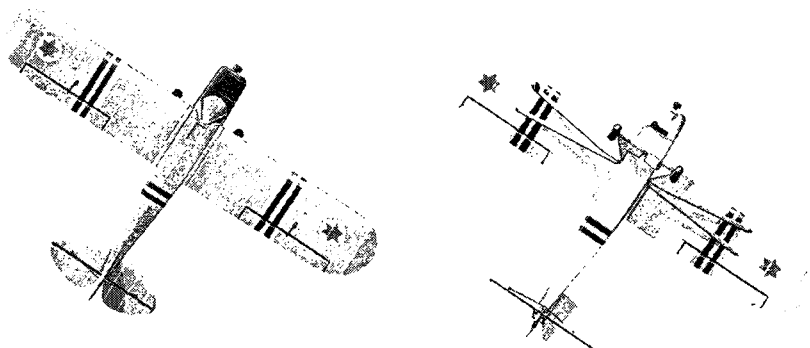
В 1980 году IAI начала программу модернизации и продления срока службы «Мажистеров». Модификация включала улучшенную надежность систем, более легкое обслуживание и полностью переработанную кабину. Обновленный самолет известен как «Цукит». Первый «Цукит» был поставлен в 1981 году, а 86-й (последний) — в ноябре 1986 года.

Современный курс обучения в Летной школе начинается с 15 часов начального обучения на самолете Пайпер «Супер Кэб», после которых курсант совершает 9 полетов на «Цуките». После этого следует распределение по курсам обучения для реактивных и транспортных самолетов, либо вертолетов.

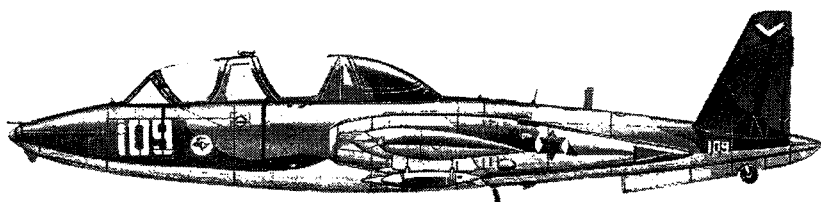
«Реактивные» пилоты продолжают летать «Цуките» и позднее — на А-4 «Скайхоук». Пилоты-вертолетчики переходят на Белл-206 для выполнения начальных 10 полетов.



Норд Америкэн АТ-6 «Харвард»



Пайпер «Кэб»



Фуга СМ.170 «Мажистер»

тов, чтобы убедиться, что они выбрали специализацию правильно. В конечном счете, пилоты ударных вертолетов переходят в эскадрилью МД-500, а транспортные пилоты – на Белл-212. Затем «транспортные» пилоты «пересаживаются» на До-28, а после основного обучения – на «Куин Эйр».

Существует две авиабазы в Хацериме – Хацерим Северо-Запад, где базируется Летная школа с двумя взлетно-

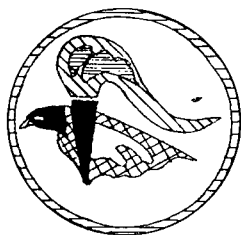


Рис. 66

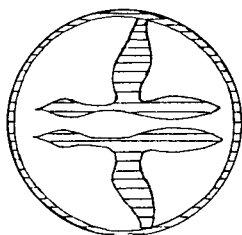


Рис. 67

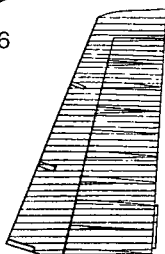


Рис. 68

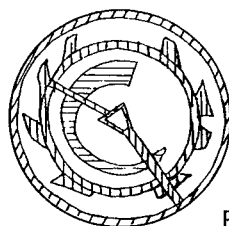


Рис. 69

посадочными полосами, и Южный Хацерим (база F-4E), имеющая три полосы, расположенных треугольником.

Эмблемы: рис. 57, 66–69.

«Т» эскадрилья (Испытательный центр)

Хотя это и не эскадрилья, данное подразделение включено в перечень для полной картины.

Центр испытывает авиатехнику и системы вооружения для ВВС Израиля, включая оборудование, предложенное для приобретения, а также трофеи.

Трофейная техника обычно передается музею в Хацериме после оценки, однако некоторые машины отправляются в США для дальнейших испытаний. Центр не имеет своей авиатехники и обычно заимствует самолеты, когда это необходимо.

«V» эскадрилья

Эта эскадрилья единственная действует на 18 RF-4E. Ближняя разведка была централизована в конце 1973 года после исключительно плохих результатов, показанных RF-4E, принадлежавших трем эскадрильям «Фантомов» (по два разведчика в каждой). Впоследствии RF-4 снова вернули в различные подразделения F-4E/Кур-

пасс-2000 (примерно в 1981 году). Эти самолеты были значительно модернизированы с применением авионики от F-15.

«W» эскадрилья

Отдельное разведподразделение, действовавшее на трех специальных F-4E(S) «Фантом», полученных в 1978 году и оснащенных сложной сверхразрешающей аппаратурой ШАС-1.

КОДОВЫЕ НОМЕРА АВИАКРЫЛЬЕВ И НАЗВАНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ИМ АВИАБАЗ

- 1 – Рамат-Давид
- 4 – Хацор
- 6 – Хацерим
- 8 – Тель-Ноф
- 10 – Увда
- 12 – Кфар Сиркин
- 15 – Сдэ Дов
- 21 – Аэропорт Хайфы
- 25 – Рамон
- 27 – Лод
- 28 – Нэватим
- 30 – Палмахим

Арабо-израильские войны

ПРЕДЫСТОРИЯ

Истоки этого конфликта, в который оказались вовлеченными практически все страны Ближнего Востока, восходят ко временам более ранним, чем Вторая мировая война. Чтобы отыскать их, необходимо вспомнить и о рассеянии евреев по свету после подавления римлянами восстания в Палестине в I веке н.э., и о захвате крестоносцами Иерусалима в 1099 году, и о зародившемся в конце XIX века сионистском движении, и о Бельфорской декларации 1917 года, и о том, как союзники не оправдали ожиданий арабов, подписывая Версальский мирный договор; и о попытках нацистов во время Второй мировой войны поголовно истребить проживавших в Европе евреев.

В данной работе мы не ставили перед собой задачу дать оценку неоднозначным и противоречивым интерпретациям перечисленных событий и фактов, каждый из которых, будучи даже просто упомянут, вызывает бурю эмоций. Мы не пытаемся также возложить на какую-либо из сторон ответственность за этот конфликт. Как евреи, так и арабы — их противники, уверены в правоте своего дела — с точки зрения религии, морали и законности, что начисто перечеркивает любые возможности достичь умиротворения. Военным историкам под силу только отыскать факты, которые проиллюстрируют то, что уже случилось, отвечая при этом на вопрос «как?», а совсем не «почему?».

На отрезке времени, прошедшем с 1945 года, можно отчетливо различить восемь периодов обострения и враждебности:

1945–1948 гг. — партизанская война, причиной которой явился еврейский терроризм. Эта была жестокая и кровопролитная борьба, которую вели сионисты против арабского населения и британских оккупационных сил, стараясь воплотить идею создания независимого еврей-

ского государства. Усилия ООН разрешить противоречия между арабами и евреями оказались тщетными.

1948–1949 гг. – Первая арабо-израильская война, или война Израиля за независимость;

1956 г. – Вторая арабо-израильская (или Синайско-Суэцкая) война;

1967 г. – Третья арабо-израильская (или Шестидневная) война;

1968–1970 гг. – война на истощение;

1970–1973 гг. – партизанская война, причиной которой явился арабский терроризм;

1973 г. – Четвертая арабо-израильская (или Октябрьская) война;

1975–1984 гг. – обострение ситуации в Ливане, вызванное двумя вторжениями израильских сил в 1978 и 1982 гг.

ПЕРВАЯ АРАБО-ИЗРАИЛЬСКАЯ ВОЙНА (ВОЙНА ИЗРАИЛЯ ЗА НЕЗАВИСИМОСТЬ), 14 МАЯ 1948 г. – 7 ЯНВАРЯ 1949 г.

29 ноября 1947 г. РЕШЕНИЕ ООН О РАЗДЕЛЕ ПАЛЕСТИНЫ. Генеральная Ассамблея ООН одобрила план, представленный Специальным комитетом по разделу Палестины на два независимых государства – арабское и еврейское, который вступал в силу 1 октября 1948 года. Арабские государства отказались признать это решение и объявили о своей решимости применить в случае необходимости вооруженную силу.

Несмотря на многочисленные горячие споры и дебаты, можно обоснованно утверждать, что палестинские арабы и соседствующие с ними страны были поставлены перед фактом существования еврейского государства в самом центре арабского мира только после принятия ООН известной резолюции о разделе Палестины. Однако, несмотря на это, арабы не разработали никаких системных планов и не создали никаких организаций с целью недопущения возникновения этой неприемлемой

для них реальности. Напротив, хорошо организованное Еврейское Агентство во главе с Давидом Бен-Гурионом приготовилось к неизбежной борьбе. Евреи захватили и развили инициативу в период нагнетания напряженности, последовавший за принятием резолюции ООН. Ранее в 1948 году британское правительство приняло решение об эвакуации из Палестины 14 мая, а не 1 октября, как предусматривал план ООН. Еврейское население Палестины составляло на тот момент примерно 650 тысяч, арабское — 1200 тысяч человек.

Предшествующие враждебные действия, январь—май 1948 г.

10 января 1948 г. ОБРАЗОВАНИЕ АРАБСКОЙ ОСВОБОДИТЕЛЬНОЙ АРМИИ (АОА). Добровольцы со всего арабского мира, включая палестинцев, собрались в Сирии. Перед волонтерами не были поставлены четкие цели, а руководство ими, которое было не вполне ясным и определенным, осуществляли иракский генерал Исмаил Сафат и сирийский лидер Фавзи Каукжи. Рейд из Сирии на Кфар Цолд под командованием Каукжи был отбит британскими силами (10 января). Другой рейд — на Кфар Эцион (в южной части Иерусалима), — совершенный палестинцами (Армия Освобождения), которыми командовал Абдель Кадер Эль-Хусейни, был более успешным, однако наступающих остановили бойцы Пальмаха, небольшого ударного отряда Хаганы, подпольной армии Еврейского Агентства.

Январь—апрель 1948 г. УСИЛЕНИЕ НАПРЯЖЕННОСТИ. Война, в которую были вовлечены три стороны, распространилась на всю территорию Палестины. Британские войска пытались восстановить порядок, однако и они были в первую очередь озабочены тем, чтобы сохранить пути эвакуации, пройти по которым можно было бы с минимальными потерями. И евреи, и арабы маневрировали, надеясь занять позиции, не контролируемые британскими гарнизонами, а также подготовиться занять районы, находящиеся под британским управлением после окончания срока действия мандата; причем евреи де-

дали это систематически и целенаправленно, а арабы — без какого бы то ни было плана и весьма путано.

На севере — в Хайфе и вокруг нее — бои шли практически беспрерывно, вопреки всем усилиям английского генерал-майора Хью Стокуэлла навести порядок; в конце концов арабы после кровопролитного боя оставили город (21–23 апреля). Повезло евреям и в Тиберии (18 апреля), а также в Сафаде (6–12 мая). В центральной части Палестины шли непрерывные бои вдоль дороги Тель-Авив—Иерусалим, по которой Еврейское Агентство пыталось организовать поставки оружия, продовольствия и всего необходимого 100 тысячам евреев, жившим тогда в Новом городе в Иерусалиме (дорога практически полностью проходила по территориям, контролируемым арабами).

В одном из боев на дороге вблизи Кастеля погиб Абдель Кадер Эль-Хусейни (9 апреля), наиболее способный лидер палестинских арабов. Кровопролитные бои шли также в арабском городе Яффы и вокруг него (25 апреля–13 мая); в конце концов они привели к массовому исходу арабов. К югу от Иерусалима арабы взяли в круговую осаду четыре расположенных в районе Кфар Эцион еврейских поселения, которые были впоследствии захвачены осаждающими (14 мая).

В результате войны арабские страны потеряли территорию общей площадью более 60 тысяч кв. км. Свыше 500 тысяч арабов пополнили армию беженцев, численность которых к середине 1968 года превысила 1,5 млн. человек.

9 апреля 1948 г. **РЕЗНЯ В ДЕР ЯССИНЕ.** Во время боев за контроль над дорогой Тель-Авив—Иерусалим отряды двух еврейских террористических организаций, Иргун Цвай и Штерн, учинили кровавую резню, в результате которой погибли 254 мирных арабских жителя — мужчины, женщины и дети. Большинство палестинских евреев — также, как и арабов — было потрясено этим событием, которое лишь усугубило ненависть арабов к евреям и сионизму.

25 апреля 1948 г. **СОСЕДНИЕ АРАБСКИЕ ГОСУДАРСТВА СОГЛАСНЫ ВВЕСТИ ВОЙСКА В ПАЛЕСТИНУ.** Ливия, Сирия, Ирак, Трансиордания (совр. Иордания) и Египет начали подготовку к вторжению в еврейские области Па-

лестины; номинально (однако весьма эффективно) операцией руководил король Иордании Абдаллах ибн Хусейн.

14 мая 1948 г. НЕЗАВИСИМОСТЬ ИЗРАИЛЯ. Давид Бен-Гурион стал премьер-министром вновь образованного государства.

1-Й ЭТАП: 14 МАЯ — 11 ИЮНЯ

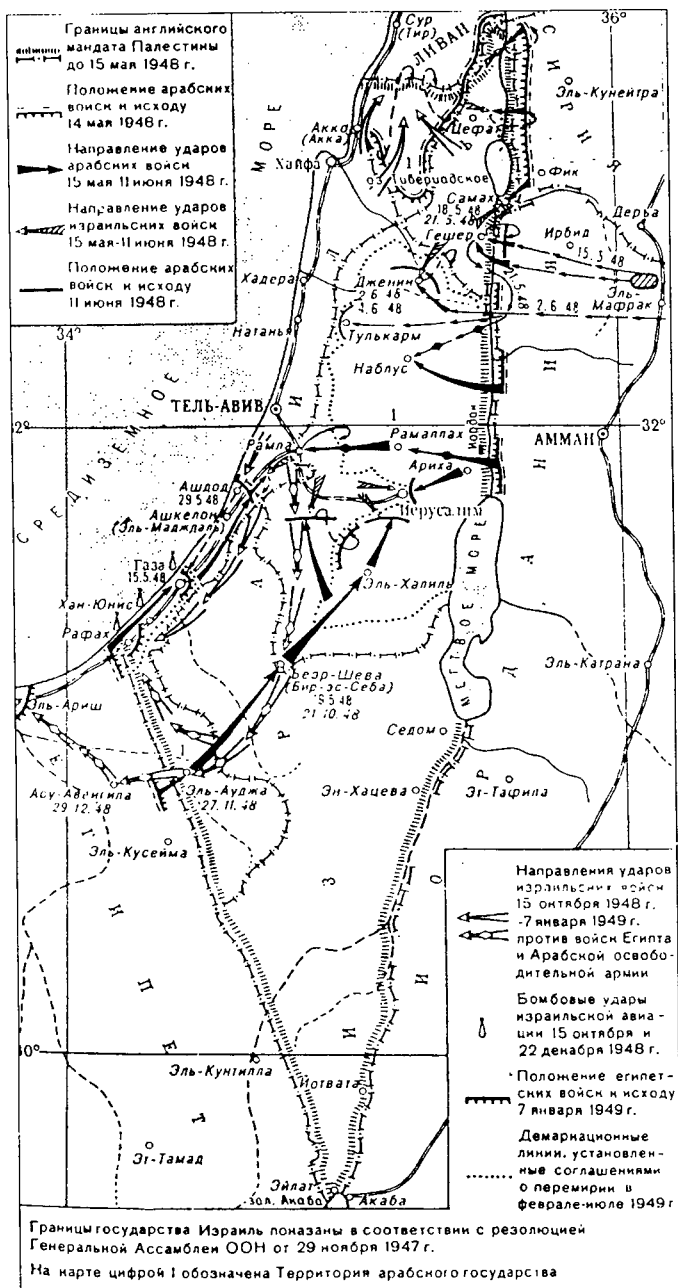
ПРОТИВОБОРСТВУЮЩИЕ СИЛЫ

С израильской стороны. Хагана — армия вновь образованного еврейского государства под командованием Израэля Галили, в которую было мобилизовано примерно 30 тысяч человек, включая 2500 бойцов Пальмаха под командованием полковника Игала Аллона. Запасов оружия хватало на то, чтобы вооружить еще примерно 30 тысяч человек, прошедших обучение и зачисленных в резерв Хаганы. Кроме того, каждое поселение имело хорошо обученную вооруженную охрану. Организация Иргун Цвай Леуми, имевшая в своем составе около 3500 бойцов, и организация Штерн, состоявшая из 500 человек, номинально подчинялись верховному командованию Хаганы.

В израильской армии имелось 9 самолетов, батальон танков, 109 орудий и минометов

С арабской стороны. Арабские силы были крайне разнородными. Палестинская Арабская Освободительная Армия состояла примерно из 4 тысяч плохо вооруженных бойцов, рассредоточенных по четырем подразделениям. Ливан выделил четыре батальона пехоты и две артиллерийские батареи — всего около 2500 человек. Сирия прислала две бригады пехоты, танковый батальон и воздушную эскадрилью — всего приблизительно 5 тысяч человек. Ирак оказал помощь четырем бригадам пехоты, батальоном бронетанковых сил и двумя эскадрильями — всего около 10 тысяч бойцов.

Трансиорданский Арабский легион под командованием британского генерал-лейтенанта Джона Бэгота Глабба состоял из трех усиленных бригад и четырех батальонов бронемашин, общей численностью достигая чуть меньше 10 тысяч человек; однако легионеры были обуче-



Арабо-израильская война. Май 1948 г. – январь 1949 г.

ны и действовали несравненно лучше, нежели бойцы всех остальных арабских контингентов. Египет первоначально обещал прислать усиленную пехотную бригаду, два или три отдельных батальона, две эскадрильи, а также подразделения второго эшелона — всего около 7500 человек. В дополнение к перечисленным, существовала еще четырехтысячная Армия Спасения, в состав которой входило и неопределенное число (по меньшей мере, 50 тысяч человек) вооруженных палестинских арабов, объединенных в территориальные группы, которые, несмотря на слабую организацию и плохую боевую подготовку, представляли постоянную угрозу еврейским поселениям и связывали значительную часть регулярной еврейской армии.

Арабские войска имели 50 самолетов, 50 танков, 147 орудий и минометов.

Операции на Севере

14–19 мая 1948 г. СИРИЙСКОЕ И ЛИВАНСКОЕ ВТОРЖЕНИЯ. Сирийские силы вторжения были остановлены близ границы в Дагании (где отличился майор Моше Даян), Земахе и Мишмар-Хайардене. Ливанские силы были остановлены в Малкии.

15 мая – 4 июля 1948 г. ИРАКСКОЕ ВТОРЖЕНИЕ. Начав продвижение из Мафрака через Ирбид, иракские силы форсировали Иордан южнее Галилейского моря, однако их многочисленные попытки овладеть Геширом (16–22 мая) потерпели неудачу. В это же время другие иракские армейские части, имевшие на вооружении бронетехнику, вошли в Йенин и, заняв большую часть Самарии, создали непосредственную угрозу Натанье (30 мая). Попытки израильтян отбить Йенин (1–4 июня) закончились неудачей, однако они вынудили иракцев усилить свою группировку в районе Наблус– Йенин за счет войск, выведенных из Западной Самарии.

20 мая 1948 г. НАЗНАЧЕН ПОСРЕДНИК ООН. Совет Безопасности ООН назначил шведского графа Фольке Бернадота посредником в конфликте между евреями и арабами.

6–10 июня 1948 г. ВОЗОБНОВЛЕНИЕ НАСТУПЛЕНИЯ СИЛ СИРИИ И ЛИВАНА. Сирийцы потерпели неудачу в попытках взять Эйн-Гев, однако им все же удалось захватить Мишмар-Хайарден. Ливанские силы при поддержке Арабской Освободительной Армии (АОА) и сирийских соединений заняли Матку (6 июня), Рамат-Хафтали (7 июня) и Кадет (7 июня). Развивая успешные боевые действия, частям АОА удалось занять большую область в северной и центральной частях Галилеи.

Операции в Центральном Секторе

15–25 мая 1948 г. СРАЖЕНИЕ ЗА ИЕРУСАЛИМ. После тяжелых боев трансйорданский Арабский легион под командованием генерал-лейтенанта Джона Бэгота Глабба захватил и удерживал восточный и южный районы Иерусалима, а также, не преодолевая никакого сопротивления, занял Старый город.

15–28 мая 1948 г. БЛОКАДА ЕВРЕЙСКОГО КВАРТАЛА ИЕРУСАЛИМА. При поддержке со стороны местного арабского населения трансйорданский Арабский легион с боями настойчиво продвигался вперед по еврейскому кварталу Иерусалима, сорвав две попытки евреев пробиться сквозь кольцо блокады. В конце концов, их гарнизон был вынужден капитулировать.

18 мая – 10 июня 1948 г. СРАЖЕНИЕ ЗА ДОРОГУ ТЕЛЬ-АВИВ–ИЕРУСАЛИМ. Еврейские части под командованием американского полковника-добровольца Дэвида Маркуса (по прозвищу Мики) предприняли безуспешную попытку захватить удерживаемую арабами дорогу из Тель-Авива в Иерусалим. Однако им удалось обеспечить защиту и безопасность строителям новой дороги, пролагаемой южнее – через горные районы; движение по этой новой дороге началось за день до прекращения огня под контролем ООН. Спустя несколько часов с момента вступления в силу соглашения о прекращении огня, Дэвид Маркус (который не говорил на иврите) был застрелен сврсеем-часовым, поскольку не отреагировал на окрик.

25–30 мая 1948 г. ПЕРВОЕ СРАЖЕНИЕ ЗА ЛАТРУН (ИЛИ БАБ ЭЛЬ ВЕД). Батальон Арабского легиона под

командованием лейтенанта Хабиса Эль-Майали занял Латрун, установив тем самым контроль над дорогой Тель-Авив—Иерусалим и создав непосредственную угрозу Тель-Авиву. Многочисленные попытки евреев выбить арабов из Латруна не увенчались успехом.

9–10 июня 1948 г. ВТОРОЕ СРАЖЕНИЕ ЗА ЛАТРУН (ИЛИ БАБ ЭЛЬ ВЕД). Трансиорданский Арабский легион вновь успешно отразил все атаки евреев.

Операции на юге

15 мая 1948 г. ЕГИПЕТСКОЕ ВТОРЖЕНИЕ. Две усиленные бригады вооруженных сил Египта под командованием генерал-майора Ахмеда Али Эль-Мавави вступили на территорию Палестины. Главные силы, базирующиеся в Эль-Арише, выдвинулись к побережью, чтобы защитить район Газы и создать угрозу Тель-Авиву. Меньшая группировка, состоявшая преимущественно из добровольцев Арабской Освободительной Армии, продвинулась от Абу-Агейля через Беэр-Шеву (или Бир-эс-Себу) в направлении Иерусалима.

16 мая – 7 июня 1948 г. Египетское наступление в районе побережья. Египетские силы, поддерживаемые добровольцами Арабской Освободительной Армии и местными отрядами, продвинулись к Газе (16 мая).

В результате ожесточенного боя им удалось взять Йад-Мордехай (19–24 мая); затем, продвигаясь через Майдал и Ашкелон, захватить Ашдод (или Исдуд; 29 мая), отстоящий всего на 40 км от Тель-Авива. Все попытки евреев отбить Ашдод (или Исдуд) были сорваны (2–3 июня). Близлежащее поселение было захвачено в результате тяжелого боя (7 июня).

16 мая – 10 июня 1948 г. ЕГИПЕТСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ В ГЛУБЬ СТРАНЫ. Вторая колонна, продвигающаяся через Эль-Айю, заняла Беэр-Шеву (или Бир-эс-Себу; 20 мая) и соединилась в Вифлееме с частями трансиорданского Арабского легиона (22 мая).

17 июня – 9 июля 1948 г. ПЕРВОЕ ПЕРЕМИРИЕ. Обе стороны с готовностью откликнулись на предложение о перемирии под эгидой ООН, которое они намеревались использовать для отдыха, реорганизации и перегруппировки.

ровки сил. К тому моменту Израиль провел мобилизацию и теперь располагал армией численностью 49 тысяч человек. Первые международные силы в составе 49 полицейских, одетых в форму ООН, прибыли из Нью-Йорка (22 июня).

* * *

Несмотря на первоначальные успехи, кампания выявила слабые стороны арабских вооруженных сил: устаревшая тактика ведения боевых действий, плохое снаряжение и вооружение, недостаток средств связи, растянутость коммуникаций, отсутствие оперативно-стратегического взаимодействия между армиями различных стран.

К тому же руководители некоторых арабских стран прислушивались к мнению англичан, своими действиями фактически поддерживавших Израиль. Именно по указанию Лондона английские офицеры, возглавлявшие Арабский легион, избегали вторжения в районы, отведенные Израилю. Со своей стороны, терпя поражение и отступая, израильские войска изматывали арабские силы путем очаговой и маневренной обороны, действиями на коммуникациях и ударами по органам управления.

2-Й ЭТАП: 9—18 ИЮЛЯ («ДЕСЯТИДНЕВНОЕ НАСТУПЛЕНИЕ»)

Операция на севере

9–14 июля 1948 г. ТРЕТЬЕ СРАЖЕНИЕ ЗА МИШМАР-ХАЙАРДЕН. Ряд предпринятых израильянами попыток выбить сирийцев с занимаемых ими позиций на подступах к мосту через реку Иордан закончились неудачей.

12–16 июля 1948 г. ИЗРАИЛЬСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ НА НАЗАРЕТ. Израильские силы установили контроль над прибрежной территорией к северу от Хайфы, после чего повернули на восток, к Назарету. Контрнаступление под командованием сирийского лидера Фавзи Каукжи было приостановлено, а затем наступающие были отброшены назад, и израильяне стали готовиться к захвату их базы в Назарете.

Операции в центральном секторе

9–12 июля 1948 г. *ИЗРАИЛЬСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ НА ЛОД (Лидду) И РАМЛУ (Рам-Аллах)*. В процессе решения главной задачи — освобождения прибрежной равнины от подразделений трансйорданского Арабского легиона и установления контроля над коридором Тель-Авив—Иерусалим, после тяжелых боев израильтянами были захвачены города Лидда, Рамла и близлежащий аэропорт.

9–18 июля 1948 г. *ВТОРОЕ СРАЖЕНИЕ ЗА ИЕРУСАЛИМ*. Попытки израильтян перейти в наступление были сорваны подразделениями трансйорданского Арабского легиона.

14–18 июля 1948 г. *ТРЕТЬЕ СРАЖЕНИЕ ЗА ЛАТРУН*. Многократные попытки израильтян овладеть Латруном оказались безуспешными.

Операции на юге

Все израильские попытки продвинуться вдоль фронта на египетском его участке, проходящем через центральную область Палестины, оказались малоуспешными;

18 июля – 15 октября 1948 г. *ВТОРОЕ ПЕРЕМИРИЕ*. Обе стороны были вновь готовы воспользоваться возможностями, которые обеспечивает перемирие. Израильтяне, хотя и с ограниченным успехом, захватили инициативу в большей части районов Палестины, и теперь им требовалось некоторое время на подготовку нового наступления. Арабы, повергнутые в смятение уровнем организации и оснащения израильской армии, а также способностью противника предпринять крупное наступление в большинстве районов Палестины, были готовы прекратить боевые действия как можно скорее. К моменту окончания перемирия общая численность мобилизованных в израильские вооруженные силы достигала уже свыше 90 тысяч человек, что обеспечивало им значительный численный перевес над арабами.

17 сентября 1948 г. *УБИЙСТВО ПОСРЕДНИКА ООН*. Среди евреев, многие из которых были уверены в успешном исходе войны, росло недовольство мирными усилиями графа Бернадота, поскольку в случае их успеха пришлось бы вернуть как уже захваченные территории, так

и те, что они еще намеревались захватить. Граф Фольке Бернадот был убит тремя неизвестными людьми, предположительно членами организации Штерн. Пост посредника ООН занял доктор Ральф Бюнх.

29 сентября – 15 октября 1948 г. ОПЕРАЦИИ НА ЕГИПЕТСКОМ ФРОНТЕ. К середине сентября ни одна из сторон не была более заинтересована в сохранении прекращения огня вдоль линии египетского фронта. Активность израильских сил была особенно сильной в районе Фалуйя, где они стремились перерезать коммуникации между египетской частью побережья и коридорами, ведущими в глубь страны, а также обеспечить для себя безопасные пути сообщения с районом Негев.

3-Й ЭТАП: 6 ОКТЯБРЯ — 5 НОЯБРЯ

Благодаря прибытию новых иммигрантов, закупке оружия и боевой техники Израиль к 7 октября 1948 года увеличил свою армию до 120 тысяч человек, имел танковую бригаду и 98 боевых самолетов. Армия арабов насчитывала в это время 40 тысяч человек, а количество танков и самолетов в ней вследствие потерь сократилось. Ощущался острый недостаток горючего и запасных частей для самолетов и танков.

Израильская авиация с начала боевых действий нанесла удары по египетским аэродромам, районам сосредоточения войск и важным боевым объектам, совершила налеты на Каир и Дамаск. Египетские войска в этот период вели себя менее активно, причиной чего были разногласия между руководителями Египта и командованием АОО.

Операции на юге

15–19 октября 1948 г. НАСТУПЛЕНИЕ В ПРИБРЕЖНОЙ ПОЛОСЕ. На фоне бездействия арабских сил в центральном и северном секторах израильцы сконцентрировали лучшие силы (численностью до 15 тысяч человек) против египтян на юге. Однако интенсивные попытки отбросить египетские части в район Ашдод (или Нсдуд)—Газа имели лишь ограниченный успех местного

значения. Занять более выгодные позиции и перерезать коммуникации на Рафах израильтянам не удалось.

19–21 октября 1948 г. ИЗРАИЛЬСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ НА БЕЭР-ШЕВУ (БИР-ЭС-СЕБУ). Операция, целью которой было создание прочных коммуникаций с Негевом, была проведена успешно. После ожесточенного боя был взят Улейкат (19 октября) и тем самым перерезаны коммуникации между двумя коридорами, соединяющими египетские армии. Быстрое развитие этого успеха привело к взятию Беэр-Шевы (или Бир-эс-Себа; 21 октября). Теперь дорога на Негев была свободна. Египетские части в районе Хеврона и усиленная египетская бригада в Фалуйе были отрезаны от основных сил.

27 октября – 5 ноября 1948 г. ВЫВОД ЕГИПЕТСКИХ ВОЙСК. Поскольку над египетскими коммуникациями, проходящими вдоль побережья, нависла серьезная угроза, Египет вывел свои боевые подразделения из Ашдода (Исдуда; 27 октября) и Майдала (5 ноября), концентрируя оставшиеся в его распоряжении силы (кроме заблокированных в Фалуйе и Хевроне) в районе Аслуй–Газа–Эль-Ариш.

Операции в Центральном секторе

Октябрь–ноябрь 1948 г. ОГРАНИЧЕННОЕ ИЗРАИЛЬСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ. Попытки израильтян расширить зону вдоль оси Иерусалим – Тель-Авив, взять под контроль территории на Центральном плато к северу и к югу от Иерусалима, увенчались успехом. Однако их силы были разбиты частями трансйорданского Арабского легиона в бою около Бейт-Губрина (между Фалуйей и Хевроном).

30 ноября 1948 г. ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ МЕЖДУ ИЗРАИЛЕМ И ТРАНСОРДАНИЕЙ.

1 декабря 1948 г. СОЮЗ ТРАНСИОРДАНИИ С АРАБСКОЙ ПАЛЕСТИНОЙ (ЗАПАДНЫЙ БЕРЕГ РЕКИ ИОРДАН). Король Иордании Абдаллах ибн Хусейн был провозглашен также и королем Арабской Палестины, что вызвало гнев большинства арабских государств. Официально о союзе Арабской Палестины и Трансиордании

было объявлено в Аммане, и новое государство стало называться Хашимитским Королевством Иордания.

Операции на севере

22–31 октября 1948 г. НАСТУПЛЕНИЕ В СЕВЕРНОЙ ГАЛИЛЕЕ. Арабская Освободительная Армия провела успешный рейд на Манару (22 октября), расположенную чуть южнее ливанской границы. В ответ израильтяне предприняли массированное наступление, преследовавшее две цели: разгром АОА и ликвидацию угрозы всей Северной Галилее. После начальной неудачи, постигшей израильтян в Таршии (28 октября), АОА снова отошла в Ливан в результате успешных действий израильской армии в Гише (28 октября) и Сасе (24 октября). Заняв Таршию (30 октября), израильтяне подавили силы арабов в долине Хула, снова овладели Манарой и захватили узкую полосу территории на юге Ливана. Затем они приостановили военные действия, чтобы закрепить создавшееся положение.

4-Й ЭТАП: 21 НОЯБРЯ — 7 ЯНВАРЯ

19 ноября ... 7 декабря 1948 г. ЕГИПЕТСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ. Несмотря на то, что попытки египтян прорваться из окружения в Фалуйе окончились неудачей, они заняли значительные по размерам области на восток от Газы и в районе города Аслуй.

20 декабря 1948 г. – 7 января 1949 г. ИЗРАИЛЬСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ НА СИНАЕ. Поскольку прекращение огня действовало повсюду вдоль границ Израиля, израильтяне начали массированное наступление, надеясь вынудить Египет выйти из войны. В результате серии обходных маневров Рафах был отрезан от главных сил (22 декабря), после чего были взяты Аслуй (25 декабря) и Ауйя (27 декабря).

В то время, как одна колонна израильских войск повернула в сторону Рафаха, другая, под командованием Игала-Аллона, нанесла удар в южном направлении по Синаю из Ауйи, и после короткого боя заняла Абу-Агелию

(28 декабря). Повернув затем на север к Эль-Аришу, израильтяне захватили аэродром и близлежащие деревни, однако, натолкнувшись на сопротивление египтян, остановились к востоку от шоссе и железнодорожной линии (29 декабря). Затем израильтяне повернули на северо-восток и двинулись в сторону Рафаха.

В начале наступления израильская авиация разрушила аэродром Эль-Ариш и уничтожила базировавшиеся на нем египетские самолеты, обеспечив себе превосходство в воздухе.

7 января 1949 г. ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ МЕЖДУ ИЗРАИЛЕМ И ЕГИПТОМ. Поскольку израильтяне готовили наступление на Фарах, Египет обратился в Совет Безопасности ООН с просьбой содействовать достижению перемирия, что было незамедлительно выполнено.

Январь-июль 1949 г. ПЕРЕГОВОРЫ. Переговоры проходили на греческом острове Родос под председательством посредника ООП доктора Ральфа Бюнга. Израиль подписал перемирие с Египтом (24 февраля), с Ливаном (23 марта), с Иорданией (3 апреля) и с Сирией (20 июля). Но это не были договоры о мире.

Подписанные соглашения определили демаркационные линии и несколько демилитаризованных зон, зафиксировали временные рубежи прекращения огня, однако не определили государственные границы и не решили международной статус Иерусалима.

Израиль дополнительно к территории, определенной ему ООН, оккупировал свыше 1/2 территории, предназначенной для арабского государства Палестины (6,7 тысяч кв. км.) и большую часть Иерусалима. Количество арабских беженцев увеличилось еще на 340 тысяч человек. В последующем Египет установил контроль над сектором Газа (258 кв. км.), а западный берег реки Иордан (5,5 тысяч кв. км.) и восточная часть Иерусалима были присоединены к Иордании.

ВТОРАЯ АРАБО-ИЗРАИЛЬСКАЯ (СИНАЙСКО-СУЭЦКАЯ) ВОЙНА

ПРЕДЫСТОРИЯ

19 мая 1950 г. ЕГИПЕТ ЗАКРЫВАЕТ СУЭЦКИЙ КАНАЛ ДЛЯ ПРОХОДА ИЗРАИЛЬСКИХ СУДОВ. Проход израильских военных кораблей и торговых судов через канал был запрещен.

5–16 апреля 1951 г. ВООРУЖЕННЫЕ СТЫЧКИ НА ГРАНИЦЕ С СИРИЕЙ. Позднее было достигнуто новое соглашение о прекращении огня (8 мая).

1953–1956 гг. ОБОЮДНЫЕ НАРУШЕНИЯ ГРАНИЦ. Обе стороны были объявлены виновными в происхождении малых и крупных инцидентов, возникавших вдоль всех границ Израиля с соседними арабскими странами, однако было также установлено, что в большинстве случаев инициаторами конфликтов являлись арабы. Предпринимаемые Израилем ответные карательные действия в большинстве случаев были вызваны либо нарушениями арабами перемирия, либо диверсионными действиями арабских террористов в Израиле.

Декабрь 1955 г. – октябрь 1956 г. УСИЛЕНИЕ НАПРЯЖЕННОСТИ НА ГРАНИЦАХ С ИЗРАИЛЕМ. В качестве ответных карательных мер на рейды арабских террористов и партизан Израиль наносил удары по египетским, сирийским и иорданским приграничным позициям. Поскольку напряженность и острота ситуации возрастали, арабские государства при поддержке Советского Союза обратились с жалобой в ООН. Как Израиль, так и арабские страны протестовали против поставок американских вооружений противостоящей стороне.

4–26 июля 1956 г. НАПРЯЖЕННОСТЬ ВДОЛЬ ГРАНИЦ ИЗРАИЛЯ. Растущая напряженность, многочисленные вооруженные столкновения на израильско-иорданской границе и в секторе Газа побудили Генерального секретаря ООН Дага Ялмара Хаммаршельда совершить поездку на Ближний Восток, чтобы добиться прекращения огня.

18 июля 1956 г. СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ ОТКАЗЫВАЮТ ЕГИПТУ В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ОБЕЩАННОЙ ПОМОЩИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА АСУАНСКОЙ ПЛОТИНЫ. Заявление, сделанное американским государственным секретарем Джоном Фостером Даллесом, привело в ярость египетского президента Гамаль Абделя Насера, незадолго до этого объявившего, что Египту будет предоставлена помощь США и Великобритании для реализации этого проекта. Предоставление американской и британской помощи в реализации проекта было обусловлено экономической слабостью Египта, а отказ в ней основывался на соображениях чисто политического характера. У американцев не вызывали восторга дружеские отношения Египта с СССР и другими странами коммунистического блока; необходимо было также считаться с израильскими настроениями в самих Соединенных Штатах.

26 июля 1956 г. ПРЕЗИДЕНТ НАСЕР ОБЪЯВЛЯЕТ О НАЦИОНАЛИЗАЦИИ СУЭЦКОГО КАНАЛА. В ответ на отказ американцев участвовать в Асуанском проекте, египетский президент Гамаль Абдель Насер объявил, что средства, поступающие от эксплуатации канала, будут теперь использоваться для строительства плотины, Великобритания и Франция внесли в Совет Безопасности ООН проект резолюции по этому поводу и начали секретные приготовления к вооруженной акции (3 августа).

16–30 августа 1956 года. НОВЫЕ ВСПЫШКИ НАПРЯЖЕННОСТИ НА ГРАНИЦАХ ИЗРАИЛЯ С ИОРДАНИЕЙ И ЕГИПТОМ. Возросшее число серьезных инцидентов вызвало во всем мире опасения, что может начаться новая Ближневосточная война.

5 октября 1956 г. В СОВЕТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ООН НАЧАЛОСЬ ОБСУЖДЕНИЕ СИТУАЦИИ НА СУЭЦКОМ КАНАЛЕ. Англо-французское предложение об установлении некоторых из ранее действовавших мер по международному контролю над каналом было одобрено большинством членом, однако Советский Союз наложил на него вето.

15 октября 1956 г. В СОВЕТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ООН ИОРДАНИЯ ОБВИНЯЕТ ИЗРАИЛЬ В АГРЕССИИ. Это явилось результатом возросшего числа вооруженных ин-

цидентов и усилившейся напряженностью на израильско-иорданской границе.

24 октября 1956 года. **СЕКРЕТНОЕ АНГЛО-ФРАНЦУЗСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ.** Окончательное соглашение о секретной координации военных операций против Египта было достигнуто на переговорах в Севре (Франция).

Планы противоборствующих сторон

Израильские планы. Десять бригад (шесть пехотных, авиадесантная и три бронетанковые) под командованием полковника Асафа Симхони были сосредоточены на южном направлении; еще шесть пехотных бригад находились в резерве в центральном и северном секторах. Из числа сил, сосредоточенных на южном направлении, были созданы четыре ударные группы, в каждой из которых было задействовано от четырех до четырнадцати сухопутных пугей снабжения.

Как было объявлено, в результате Синайской кампании, получившей кодовое название «Кадеш», предполагалось: создать военную угрозу Суэцкому каналу, захватив высоты на его восточном берегу; захватить Тиранский пролив*, посеять панику в рядах египетской армии, что практически должно было свести к нулю ее боеспособность. Достижение всех перечисленных целей напрямую увязывалось с англо-французскими военными операциями на Суэцком канале, которые предполагалось провести с северного направления.

Израильская армия насчитывала 150 тысяч человек, имела на вооружении 400 танков и САУ, около 500 бронетранспортеров (БТР), более 400 орудий, 360 самолетов и 30 боевых кораблей различных классов.

Египетские планы. Концентрация крупных англо-французских сил на Мальте и Кипре заставили египетского президента Гамалея Абделя Насера передислоцировать примерно половину синайского гарнизона в район

* Тиранский пролив — имеется в виду пролив между принадлежащим Саудовской Аравии островом Тиран и южным берегом Аравийского полуострова, образующий один из двух входов в залив Акаба (Красное море).

дельты Нила и зону канала. Остающиеся на Синае две пехотные дивизии и дополнительные силы различных родов войск, общей численностью около 30 тысяч человек, под командованием генерал-майора Али Амера были большей частью размещены в долговременных укреплениях, расположенных на северной стороне треугольника, образованного Рафахом, Абу-Авейгилой и Эль-Аришем.

Регулярные войска Египта насчитывали около 90 тысяч человек и имели на вооружении 600 танков и САУ, 200 БТР, более 200 орудий и минометов и 128 самолетов, из которых в состоянии боевой готовности находились 42. Из 30-тысячной группировки египетских войск на Синайском полуострове только 10 тысяч человек были регулярными воинскими частями.

Англо-французские планы. После того, как Египет национализировал Суэцкий канал, британскому генералу сэру Хью Стокуэллу было поручено разработать план захвата канала объединенными британско-французскими экспедиционными силами. Для того, чтобы планируемая операция не выглядела актом империалистической агрессии, союзники начали проводить секретные переговоры с Израилем, выясняя возможность увязки их собственных планов вторжения с возобновлением арабо-израильской войны. Согласно обновленному плану, Израилю поручалось создать угрозу Суэцкому каналу, дав тем самым повод для англо-французской интервенции. Планировалось, что оба правительства обратятся к Израилю и Египту с призывом отвести свои войска на 15 км от канала, и когда Египет (как предполагалось) ответит отказом, союзники захватят канал.

Этой операцией под кодовым обозначением «Мупкетер» командовал британский генерал сэр Чарльз Кейтли; французский вице-адмирал Пьер Баржо был назначен заместителем командующего; генерал Стокуэлл командовал операциями сухопутных сил, его заместителем был французский генерал Андре Бофре; маршал Королевских ВВС Деннис Барнет командовал авиацией, а военно-морскими силами — адмирал Деннис Данфорд-Слейтер. Необходимость координации действий с Изра-

илем явилась причиной того, что выполнение операции было перенесено с начала сентября на начало ноября.

Численность англо-французского экспедиционного корпуса превышала 100 тысяч человек.

Всего против Египта было сосредоточено 229 тысяч человек, 650 самолетов и свыше 130 боевых кораблей, в том числе 6 авианосцев, на которых имелось 290 палубных самолетов и 22 вертолета.

Операции

29 октября 1956 г. ПЕРВЫЙ ДЕНЬ. 1-й батальон 202-й бригады парашютистов под командованием полковника Ариэля Шарона высадился близ восточного конца перевала Митла; в это же время остальные силы бригады перешли границу и заняли Кунтиллу, а затем двинулись дальше, в сторону Эт-Тамада. Приграничные укрепления Рас-эль-Наб в районе Эйлата, откуда предполагалось начать сухопутный рейд на Шарм-аш-Шейх (Саудовская Аравия), были захвачены 9-й пехотной бригадой, которой командовал полковник Авраам Иоффе. Верховный главнокомандующий египетской армией генерал Абдель Хаким Амер отдал приказ пехотной бригаде и бронетанковой дивизии перейти канал и присоединиться к Синайскому гарнизону.

После высадки в районе перевала Митла израильского воздушного десанта, французские самолеты начали доставлять ему боевую технику, боеприпасы, горючее, продовольствие и воду. Переброшенные в Израиль за день до начала операции 60 французских реактивных истребителей с французскими экипажами поддерживали действия израильских сухопутных войск.

30 октября 1956 г. ВТОРОЙ ДЕНЬ. В районе перевала Митла израильский парашютно-десантный батальон отразил наземные и воздушные атаки египтян. Главные силы 202-й парашютно-десантной бригады полковника Ариэля Шарона захватили Эт-Тамад и еще до полуночи соединились с 1-м батальоном. На севере Центральная ударная группировка израильских сил (численностью около дивизии) под командованием полковника Иегуды Балаха захватила Сабху и Эль-Куссейму, после чего начала штурмовать египетские укрепления в Абу-Авейгиле.

Египетская 4-я бронетанковая дивизия после форсирования канала вышла на окраины Бир-Гифгафа и Бир-Руд-Салима.

30 октября 1956 г. АНГЛО-ФРАНЦУЗСКИЙ УЛЬТИМАТУМ. В 18 час. 00 мин. правительства Англии и Франции выступили с призывом к воюющим сторонам прекратить военные действия, отвести все войска от Суэцкого канала и дать согласие на временную оккупацию Порт-Саида, Исмаилии и Суэца для того, чтобы гарантировать свободу прохода через канал. Предвидя, что ультиматум будет отклонен Египтом, англо-французская эскадра с силами вторжения на борту покинула Мальту.

31 октября 1956 г. ТРЕТИЙ ДЕНЬ. Крупный патруль парашютистов из состава 202-й бригады полковника Ариэля Шарона попал в засаду в районе перевала Митла. Происходившие в течение всего дня интенсивные бои за укрепления, расположенные в пещерах, вырытых в отвесных склонах ущелья, переходили в рукопашные схватки. Под покровом темноты израильтянам удалось захватить некоторые укрепления, однако египтяне сохранили контроль над значительной частью перевала.

В Абу-Авейгиле египетская оборона была смята, однако одна израильская бригада была отброшена и понесла большие потери. Израильские бронетанковые силы Центральной ударной группировки взяли Бир-Хасанах, Джебель-Либни и Бир-Хаму.

31 октября 1956 г. ПОБЕДА ИЗРАИЛЬЦАН НА МОРЕ. Египетский эсминец «Ибрагим эль-Аваль», обстрелявший береговые военно-морские объекты и нефтесхранилища в Хайфе при отходе был захвачен израильскими военными кораблями и уведен в бухту Хайфы.

31 октября 1956 г. АНГЛО-ФРАНЦУЗСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ НАЛЕТЫ. В ходе их были нанесены удары по всем основным египетским авиабазам. Президент Гамаль Абдель Насер отдал приказ о постепенном отводе всех сил, находящихся на Синае, чтобы избежать их окружения во время ожидаемого англо-французского вторжения.

1 ноября 1956 г. ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ. После отражения очередной атаки на Абу-Авейгилу, израильский генштаб принял решение о прекращении дальнейшего наступления на этот укрепленный пункт. Северная ударная груп-

пировка (численностью около дивизии) под командованием полковника Хаима Ласкова захватила Рафах, и израильские бронетанковые части двинулись по прибрежному шоссе в направлении Эль-Ариша. К полуночи все египетские войска на Синае (кроме гарнизона в Шарм-аш-Шейхе, в распоряжении которого не было достаточных транспортных средств, а также воинских подразделений в Газе, полностью отрезанных израильскими войсками) начали отход.

2 ноября 1956 г. ПЯТЫЙ ДЕНЬ. Израильская 9-я пехотная бригада продвигалась по берегу Акабского залива в направлении Шарм-аш-Шейха. Подразделения израильских 202-й бригады парашютистов и 12-й пехотной дивизии вышли к Суэцкому заливу со стороны перевала Митла, после чего тоже повернули на юг, в направлении Шарм-аш-Шейха. Египтяне полностью завершили отвод своих войск с укреплений в Абу-Авейгиле, которые были затем отброшены израильскими силами, действующими со стороны Бир-Гифгафа, на расстояние 15 км от Суэцкого канала. 27-я бронетанковая бригада под командованием полковника Хаима Барлева заняла Эль-Ариш, а затем продвинулась до Румани. 11-я пехотная бригада под командованием полковника Аарона Дорона заняла западную половину полосы Газы, включая город Газа. Все египетские силы, не отрезанные израильцами, завершили отход из Синая.

2 ноября 1956 г. ЕГИПЕТ ПРИНИМАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ООН О ПРЕКРАЩЕНИИ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ С ИЗРАИЛЕМ. Тем не менее, англо-французские бомбардировки египетских аэродромов и военных объектов не прекращались.

3 ноября 1956 г. ШЕСТОЙ ДЕНЬ. Израильская 9-я пехотная бригада продвигалась вдоль извилистой береговой линии Синайского полуострова. Парашютно-десантные силы, двигаясь по побережью Суэцкого залива, захватили нефтяные поля в Судре, Абу-Зениме и Эт-Туре. 11-я бригада вошла в Хан-Юнис, полностью заняв полосу Газы. Командир египетского гарнизона в Шарм-аш-Шейхе полковник Реиф Махфуз Саки завершил отвод своих сил из Рас-Назрани и подготовился к обороне.

3–4 ноября 1956 г. **ИЗРАИЛЬ ПРИНИМАЕТ, А ЗАТЕМ ОТВЕРГАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ООН О ПРЕКРАЩЕНИИ ОГНЯ.** Вначале Израиль предполагал, что к моменту, когда соглашение о прекращении огня вступит силу, Шарм-аш-Шейх (Саудовская Аравия) будет уже взят. Кроме того, прекращение боевых действий могло поколебать решимость Англии и Франции предпринять совместный рейд в район Суэцкого канала. Поэтому, не поддавшись англо-французскому давлению, премьер-министр Израиля Давид Бен-Гурион отозвал согласие Израиля на прекращение огня, предъявив ряд неприемлемых требований.

4 ноября 1956 г. **СЕДЬМОЙ ДЕНЬ.** Израильская 9-я бригада продолжала медленно продвигаться по труднопроходимой местности вдоль береговой линии, прошла Рас-Назрани, но в 5 км к северу от Шарм-аш-Шейха была встречена сильным огнем.

5 ноября 1956 г. **ВОСЬМОЙ ДЕНЬ.** Первая попытка наступления на Шарм-аш-Шейх, предпринятая в полночь, сорвалась, поскольку наступающие попали на минное поле и были накрыты заградительным огнем. В 5 час. 30 мин. израильские силы вновь пошли в атаку при поддержке авиации и артиллерии, и в 9 час. 30 мин. гарнизон Шарм-аш-Шейха наконец сдался. Соединения парашютистов, оседлавшие дорогу вдоль берега Суэцкого залива, прибыли вовремя и приняли участие в решительном штурме.

Таблица 1

**Потери во Второй арабо–израильской войне.
29 октября — 6 ноября 1956 г.**

	Убитыми	Ранеными	Пленными	Самолетов
Израиль	189 (в том числе, 30 офицеров)	899	4	15
Египет (в боях с Израилем)	около 1000	около 4000	6000	8
Египет (в боях с Великобританией и Францией)	около 650	около 900	185	274 (из них 200 на земле)
Великобритания	16	96	0	4
Франция	10	33	0	4

Согласно израильским сообщениям, потери Египта составили 7 тысяч человек пленными и примерно 3 тысячи убитыми. Практически вся египетская военная техника и снаряжение (стоимостью около 50 миллионов долларов) на Синае были захвачены Израилем.

5 ноября 1956 г. АНГЛО-ФРАНЦУЗСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ДЕСАНТ. В 8 час. 20 мин. около 500 десантников-парашютистов приземлились на аэродроме Гамил вблизи Порт-Саида, за которыми последовали еще 600 человек, высадившихся в окрестностях Порт-Фуада. Они захватили водопроводную станцию и прекратили подачу воды в эти города. Начальник штаба Восточной группировки египетской армии бригадный генерал Салах эд-Дин Могуй заключил кратковременное перемирие с бригадным генералом М.А. Батлером, командующим десантниками, однако в 22 час. 30 мин. боевые действия возобновились.

6 ноября 1956 г. СОЮЗНИКИ ВЫСАЖИВАЮТ МОРСКОЙ ДЕСАНТ. В 6 час. 50 мин. морской десант союзников начал высадку в Порт-Саиде. В 10 час. 00 мин. был захвачен упорно не желавший капитулировать египетский бригадный генерал Салах эд-Дин Могуй. В 19 час. 30 мин. генерал сэр Хью Стокуэлл получил приказ прекратить огонь в полночь. Однако по его приказу бригадный генерал М.А.Н. Батлер достиг Эль-Капа еще до того, как прекращение огня вступило в силу.

Высадка морского десанта поддерживалась прибывшими с Мальты и из Тулона 122 боевыми кораблями, среди которых было несколько линкоров и 6 авианосцев.

Отличительной особенностью операции явилось широкое использование воздушно-десантных войск. Отсутствие противовоздушной обороны у египтян позволило использовать самолеты с небольшими скоростями и производить десантирование с незначительной высоты. Для переброски морской пехоты впервые применялись вертолеты.

15 ноября 1956 г. ВМЕШАТЕЛЬСТВО ООН. Контингенты сил ООН были введены на Синайский полуостров и размещены между воинскими подразделениями противников. После получения гарантий ООН в том, что Акабский пролив будет иметь статус международного водного пути, израильтяне начали медленно выводить силы

вторжения в Негев (март 1957 г.). Соединения сил ООН заняли контролирующий вход в залив город Шарм-аш-Шейх (Саудовская Аравия), в ходе боев захваченный израильцами.

К 22 декабря 1956 года Великобритания и Франция, а к 8 марта 1957 года Израиль вывели свои войска с захваченных территорий. Вдоль демаркационной линии перемирия на территории Египта, с согласия его правительства, были размещены вооруженные силы ООН.

* * *

1956–1965 гг. НАПРЯЖЕННОСТЬ СОХРАНЯЕТСЯ. Перестрелки и стычки продолжались вдоль всей границы Израиля — на фоне продолжающегося бойкота Арабской Лиги и нарастающей угрозы войны, причиной которой на этот раз могли быть права на воды реки Иордан. В надежде взять реванш арабские страны — и в особенности Египет — уже накапливали силы, получая щедрую помощь от СССР.

26 сентября 1962 г. АМЕРИКАНСКИЕ ГАРАНТИИ ИЗРАИЛЮ. Государственный департамент объявил о согласии Соединенных Штатов продать Израилю оборонительные ракеты, чтобы предотвратить угрозу возникновения нового конфликта и восстановить равновесие сил в регионе.

30 января 1965 г. ПОСТАВКА ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ ИЗ ГЕРМАНИИ В ИЗРАИЛЬ. В рамках соглашения между странами, последовавшего за признанием Израилем Западной Германией, начались поставки в страну немецкой военной техники на общую сумму 380 миллионов долларов (включая вертолеты, подводные лодки, зенитные орудия, американские танки модели М-48 «Паттон» III). Это вызвало сильное недовольство и протесты со стороны арабских стран, которые угрожали признать Восточную Германию (ГДР), если поставки оружия не прекратятся. ФРГ прекратила поставки только после того, как большинство арабских стран разорвали с ней дипломатические отношения.

5 февраля 1966 г. СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ БЕРУТ НА СЕБЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВООРУЖЕНИЕ АРМИИ ИЗРАИЛЯ. В свете продолжающихся советских поставок

оружия Египту и Сирии, Соединенные Штаты приняли на себя прежние обязательства Западной Германии по восстановлению «силового равновесия» на Ближнем Востоке. Американские поставки предусматривали доставку в Израиль 200 танков М-48 «Паттон» III. Вскоре после этого (20 мая) американцы объявили, что в соответствии с проводимой ими политикой восстановления равновесия Израиль получит тактические ракеты А-4 класса «земля—воздух».

ТРЕТЬЯ АРАБО-ИЗРАИЛЬСКАЯ ВОЙНА (ШЕСТИДНЕВНАЯ ВОЙНА) 5—10 ИЮНЯ 1967 г.

ПРЕДЫСТОРИЯ

Заключив оборонительный союз с Сирией (ноябрь 1966 г.), президент Египта Гамаль Абдель Насер обвинил Израиль в вынашивании агрессивных намерений против Сирии и обещал оказать ей помощь (19 мая). Он переместил несколько дивизий на востоке Синайского полуострова ближе к израильско-египетской границе, а 18 мая выступил с требованием вывода чрезвычайных сил ООН, которые размещались вдоль линии прекращения огня 1948—1956 годов. Генеральный секретарь ООН бирманец У Тан отдал распоряжение о немедленном выводе чрезвычайных сил.

22 мая Насер, разместив гарнизон в Шарм-аш-Шейхе, объявил об установлении блокады Тирапского пролива, чем наглухо заблокировал израильский порт Эйлат. В то время, как Соединенные Штаты и в Организации Объединенных Наций, и вне ее пытались найти основу для мирного урегулирования конфликта, обе стороны склонялись к войне. 30 мая Египет и Иордания подписали двухсторонний военный пакт, после чего Египет немедленно направил генерала Абдул Монеим Риала, чтобы принять командование войсками объединенных союзни-

ческих сил на Иорданском фронте. События предвоенного периода развивались в следующем хронологическом порядке:

16 мая. В Египте объявлено чрезвычайное положение.

17 мая. В Египте и Сирии объявлено состояние боевой готовности, а в Иордании — мобилизация.

19 мая. Вывод чрезвычайных сил ООН.

20 мая. Израиль завершил частичную мобилизацию.

24 мая. Иордания завершила мобилизацию.

28 мая. Судан завершил мобилизацию.

29 мая. Алжирские воинские подразделения направились в Египет.

30 мая. Египет и Иордания подписали двусторонний договор о безопасности.

31 мая. Началась отправка иракских войск в Иорданию.

Ранее Израиль объявил, что будет вынужден начать войну, если сложатся следующие обстоятельства:

— закрытие Тиранского пролива;

— отправка иракских войск в Иорданию;

— подписание египетско-иорданского пакта об обороне;

— вывод чрезвычайных сил ООН.

Все перечисленные условия оказались налицо, поэтому война стала неизбежной, хотя, как это ни удивительно, президент Египта Гамаль Абдель Насер не предполагал, что его действия могут побудить Израиль к открытию боевых действий.

Силы противостоящих сторон

Приводимая здесь таблица № 2 дает представление о численности вооруженных сил всех участвовавших в конфликте сторон. Во многих отношениях израильская армия была гораздо лучше обученной и намного более гибкой по сравнению с армией любой из противостоящих стран — может быть, кроме армии Иордании. Израильская авиация первого эшелона имела более мощное вооружение, а выучка, квалификация и боевые качества летного состава и обслуживающего технического персонала израильских ВВС настолько превосходили по этим

показателям арабских пилотов (которых к тому же катастрофически не хватало) и техников, что военно-воздушные силы Израиля под командованием генерал-майора Мордехая Хода действовали, по крайней мере, в три раза эффективнее, чем объединенные ВВС его арабских противников.

Таблица 2

Данные о численности отобилизованных вооруженных сил на 5 июня 1967 г.

	Численность личного состава	Число дивизий или эквивалентных подразделений	Число танков	Число орудий	Число самолетов	Число боевых кораблей
Израиль	230000	8	1100	200	260	22
Египет	200000	10	1200	600	431	60
Сирия	63000	4	750	315	90	15
Иордания	56000	3 1/3	287	72	18	0
Ирак	90000	5	200	500	110	15**

* Включая торпедные катера.

** Не принимали участие боевых действиях против Израиля.

Боевые операции

СИНАЙСКИЙ ФРОНТ

5 июня 1967 г. ПРЕВЕНТИВНЫЙ УДАР ИЗРАИЛЬСКОЙ АВИАЦИИ. С согласия премьер-министра Израйля Леви Эшкола и недавно назначенного министра обороны генерала Моше Даяна, израильский генштаб во главе с генерал-лейтенантом Ицкахом Рабином приняли решение о том, что ввиду неизбежности войны, следует, воспользовавшись внезапностью, нанести превентивный удар сухопутными и воздушными силами. Рано утром израильские ВВС, проходя над Средиземным морем в западном направлении, повернули к югу и, войдя в воз-

душное пространство Египта, нанесли удары практически по всем аэродромам, буквально сметая с лица земли египетские военно-воздушные силы. Позднее в течение этого же дня израильские ВВС вывели из строя военно-воздушные силы Иордании и Сирии, а также — в отместку за воздушные удары по Израилю — нанесли серьезные потери иракским воздушным соединениям, базирующимся в районе Мосула.

В воздушной операции участвовала почти вся авиация Израиля. Накануне израильскому командованию были переданы снимки арабских аэродромов и других военных объектов, сделанные с американских спутников и самолетов-разведчиков.

В результате нескольких налетов были уничтожены наиболее важные авиабазы и радиолокационные посты. Египетская авиация потеряла на земле около 290 боевых машин (2/3 всех самолетов). Налет на аэродромы Сирии и Иордании продолжался всего 30 минут, но этого оказалось достаточно, чтобы уничтожить авиацию обеих стран. Всего арабские государства потеряли 451 самолет и вертолет, в том числе 390 боевых машин. Потери Израиля за эти дни составили, по арабским данным, около 80 самолетов (по израильским данным — 20 боевых машин). Вывод из строя авиации арабских государств предопределил результаты войны.

5 июня 1967 г. ПЕРВЫЙ ДЕНЬ. В направлении с севера на юг Израиль располагал следующими армейскими соединениями: усиленная мотомеханизированная бригада под командованием полковника Исгуды Решефа, мотомеханизированная дивизия под командованием генерал-майора Израэля Таля, бронетанковая дивизия под командованием генерал-майора Авраама Иоффе, мотомеханизированная дивизия под командованием генерал-майора Ариэля Шарона; ряд более мелких воинских соединений размещался вдоль границы в направлении Эйлата.

Дивизия генерал-майора Израэля Таля начала наступать в направлении Хан-Юнис—Рафах—Эль-Ариш. Бригада полковника Исгуды Решефа с приданными ей частями вошла в полосу Газы; дивизия генерала Ариэля Шарона нанесла удар в южном направлении — по стратегичес-

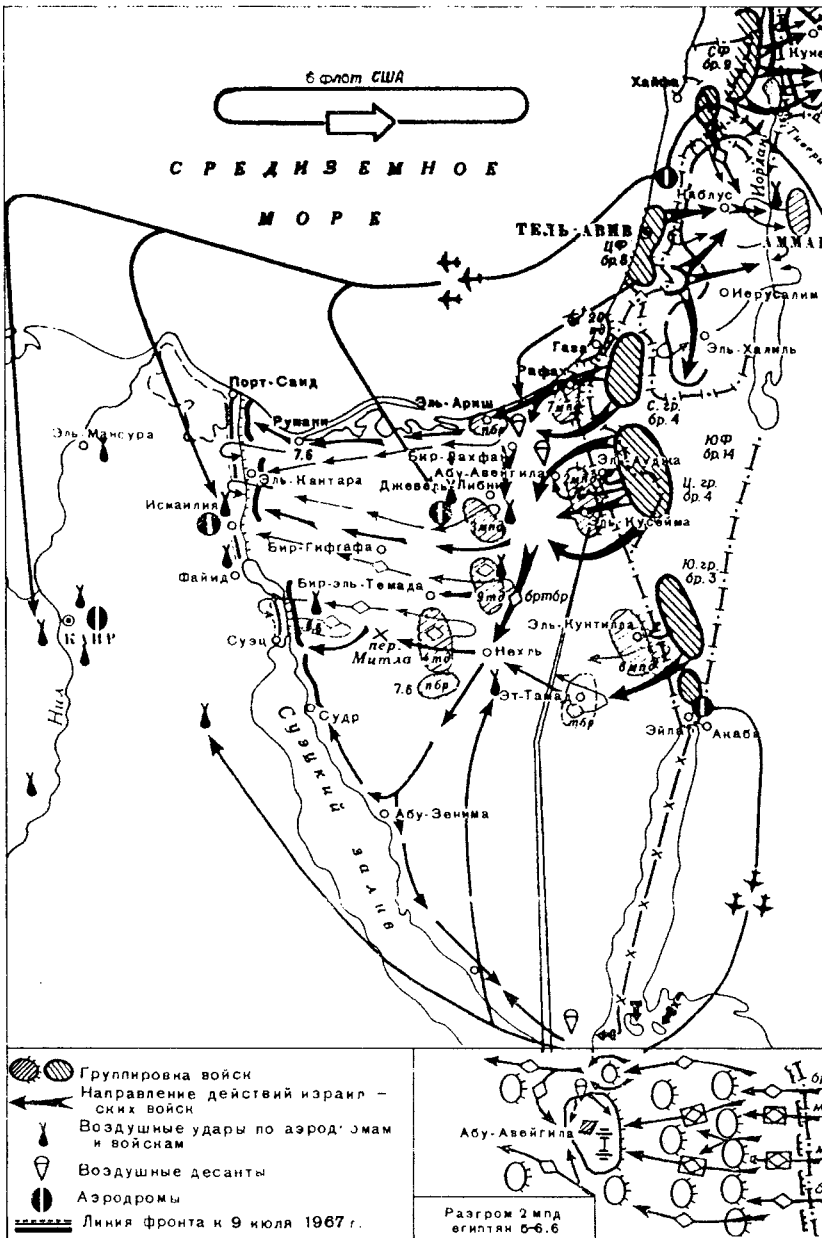
ки важным укреплениям в районе Абу-Авсейгила — Эль-Куссейма. Позднее днем дивизия генерал-майора Авраама Иоффе вклинилась между дивизиями генерал-майоров Израэля Таля и Ариэля Шарона, имея целью продвигнуться в глубь Синая и тем самым отрезать египетским силам пути отступления.

4–6 июня 1967 г. ПРОТИВ США ВЫДВИГАЮТСЯ ОБВИНЕНИЯ ВО ВМЕШАТЕЛЬСТВЕ В КОНФЛИКТ. Основываясь на радиопереговорах израильтян, иорданский король Хусейн I (Хусейн ибн Талал) согласился с президентом Гамалем Абделем Насером обвинить Соединенные Штаты в соотрудничестве с Израилем. Большинство арабских стран (за исключением Иордании) последовали примеру президента Насера и разорвали дипломатические отношения с Соединенными Штатами.

6 июня 1967 г. ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ ДНЯ ГАЗА ВЗЯТА СИЛАМИ ПОЛКОВНИКА РЕШЕФА. Закрепившись в Рафахе и Эль-Арише, генерал-майор Израэль Таль направил ударную группу по дороге Эль-Ариш—Романи в направлении Суэцкого канала, а сам во главе остальной части дивизии двинулся в глубь территории и соединился с дивизией генерал-майора Авраама Иоффе. С ходу взял Абу-Авсейгилу, генерал-майор Ариэль Шарон послал часть своей дивизии на помощь силам, заканчивавшим операции в Рафахе и Эль-Арише, а часть направил в южном направлении на Нахлю и перевал Митла.

После скоротечного боя к востоку от Бир-Лафана генерал Иоффе предпринял успешную ночную атаку против главной группировки египетских сил в центральной части Синайского полуострова в Джебел-Либни. Израильтянам не было известно, что маршал Абдель Хаким Амер, верховный главнокомандующий египетской армией, разослал всем частям на Синае приказ об отступлении на другой берег Суэцкого канала. Этим приказом он окончательно деморализовал армию, боевой дух которой уже начал падать за день до того, когда израильская армия повела наступление.

7 июня 1967 г. ТРЕТИЙ ДЕНЬ. Основные силы дивизии генерал-майора Израэля Таля вышли к Бир-Гифгафу, а северная ударная группа его дивизии прошла через Романи. Передовая часть бригады генерал-майора Авраама



Шестидневная война 1967 года

Иоффе достигла восточного конца перевала Митла, где, израсходовав горючее и боеприпасы, внезапно попала в окружение отступающих египетских сил. Главные силы бригады Иоффе двинулись на выручку окруженной и испытывающей сильное давление противника группе. Части генерал-майора Ариэля Шарона вышли к Нахлю. Другие воинские подразделения завершали очистку северо-восточной части Синайского полуострова от египетских сил; наконец, авиа- и морские десантные силы захватили Шарм-аш-Шейх.

8 июля 1967 г. **ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ.** Египетские бронетанковые силы из Исмаилии пытались прикрыть общее отступление своих войск, однако эти попытки были без труда пресечены силами генерал-майора Израэля Таля, который вследствие этого достиг берега Суэцкого канала между Кантарой и Исмаилией. Дивизия генерал-майора Авраама Иоффе, вызволив из окружения часть своих сил, прорвалась через перевал Митла и достигла берега Суэцкого канала напротив Порт-Саида. После изнурительного перехода через пустыню, дивизия генерал-майора Ариэля Шарона заняла Нахль, а затем, по следам дивизии Иоффе, прошла перевалом Митла. Хотя на Синайском полуострове еще оставались многочисленные уцелевшие египетские воинские части, практически он находился в руках израильской армии.

9 июля 1967 г. **ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ.** На заседании Совета безопасности ООН была принята резолюция о прекращении огня, оставлявшая за Израилем контроль над Синайским полуостровом к востоку от Суэцкого канала. Израиль дал согласие немедленно, Египет — к концу следующего дня.

ИОРДАНСКИЙ ФРОНТ

Неудобный нейтралитет

Согласно израильской стратегии, военные операции против Иордании и Сирии не должны были начинаться до тех пор, пока не решится судьба Синайского фронта. В то же время для Израиля было крайне соблазнительно ликвидировать глубокий и острый клин, врезающийся в самое сердце страны, каковым являлся западный (иор-

данский) берег реки Иордан, а также отобрать у Иордании иудейские святыни Иерусалима. У короля Хусейна I были веские причины соблюдать нейтралитет, однако арабское давление, толкающее его к вступлению в войну, а также недавнее соглашение с египетским президентом Насером сильно затруднили соблюдение этой страной нейтралитета. Очевидно, король надеялся на то, что обстрел Тель-Авива из дальнобойных 155-миллиметровых пушек «Длинный Том» удовлетворит его арабских союзников и не подтолкнет Израиль к полномасштабным военным действиям. Однако огонь дальнобойной иорданской артиллерии создавал угрозу блокирования коммуникаций Рамот-Давида, главной военно-воздушной базы Израиля на севере. Командование не могло допустить этого, и утром 5 июня было принято решение о начале войны с Иорданией.

Сражение за Иерусалим

5 июня 1967 г. ПЕРВЫЙ ДЕНЬ. Посчитав, что война с Иорданией неизбежна, Израиль прежде всего решил завладеть инициативой в Иерусалиме, где уже велась sporadическая стрельба — по преимуществу, с иорданской стороны. Расквартированным там бригадам были посланы подкрепления. Командующий центральной группировкой израильских сил генерал Узи Наркисс решил перейти в наступление силами трех бригад, поручив выполнение главной боевой задачи парашютно-десантной бригаде полковника Мордехая Гура. Израильцы сконцентрировались в Иерусалиме вокруг обнесенного стенами Старого города, где была сосредоточена усиленная бригада иорданской армии под командованием бригадного генерала Ата Али.

6 июня 1967 г. ВТОРОЙ ДЕНЬ. Израильское продвижение к Старому городу натолкнулось на отчаянное сопротивление. Другим их подразделениям, однако, удалось окружить город широким кольцом. Была захвачена господствующая высота на востоке, и все попытки иорданцев переломить ситуацию были подавлены совместными действиями сухопутных и воздушных сил. Отдельные подразделения танковой бригады захватили Рамлу (или Рам-Аллах) на севере, в то время как другая танковая бригада захватила Латрун. Впервые с 1947 года ста-

рая дорога Тель-Авив — Иерусалим была полностью свободна для передвижения израильтян.

7 июля 1967 г. **ТРЕТИЙ ДЕНЬ**. Боевые подразделения полковника Мордехая Гура ворвались в Старый город Иерусалима сразу после отхода иорданского гарнизона. Вскоре после полудня был взят Вифлеем, а затем заняты города Хеврон и Этцион.

7 июля 1967 г. **ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ**. Обе стороны приняли предложение Совета Безопасности ООН прекратить огонь.

Сражение за Йенин и Наблус

5 июля 1967 г. **ПЕРВЫЙ ДЕНЬ**. Северная группировка израильских сил под командованием генерал-майора Давида Элазара включала в себя примерно 2,5 дивизии. Получив приказ взять города Йенин и Наблус и выйти после этого к реке Иордан, генерал Элазар выделил для проведения этой операции пехотную дивизию и усиленную бронетанковую бригаду. К полуночи его соединения уже подходили к Йенину.

6 июля 1967 г. **ВТОРОЙ ДЕНЬ**. Штурмовые колонны израильских сил в результате кровопролитного сражения заняли Йенин.

7 июля 1967 г. **ТРЕТИЙ ДЕНЬ**. Преодолевая многочисленные контратаки иорданских сил, израильтяне продвигались к Наблусу. Со второй попытки и после упорного боя им еще до наступления темноты удалось захватить Наблус. С тяжелыми потерями иорданские подразделения переправились через Иордан и, закрепившись там, были готовы к продолжению боевых действий, однако в 20 час. 00 мин. израильское и иорданское правительства согласились на прекращение огня, к которому призвал Совет Безопасности ООН.

СИРИЙСКИЙ ФРОНТ

5–8 июля 1967 г. **ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕ ДНЯ**. Юланские высоты обороняли шесть сирийских бригад; еще шесть бригад были сосредоточены в резерве к западу от Эль-Кунейтры. В течение четырех дней генерал-майор Давид Элазар ограничивал боевые действия с сирийцами лишь

дуэлью дальнобойной артиллерии, а те и не помышляли о захвате боевой инициативы.

9 июня 1967 г. ПЯТЫЙ ДЕНЬ. Прекращение огня с 8 июня, предложенное ООН и принятое сторонами конфликта, было грубо нарушено обеими сторонами, интенсивно обстреливавшими друг друга из дальнобойных орудий в ночь с 8 на 9 июня. Генерал-майор Давид Элазар получил приказ начать рано утром 9 июня массированное наступление. Он сконцентрировал все имеющиеся в его распоряжении силы, предполагая нанести первоначальный удар через район Бании в направлении северной части Голанской возвышенности и вдоль подножия хребта Хермон (или Эш-Шейх).

К наступлению ночи части передового эшелона прорвались через первую линию сирийской обороны, прикрывающей путь в район северных Голан, а к тому времени три бригады были уже готовы к тому, чтобы ранним утром осуществить массированный прорыв на возвышенность. Остальные воинские подразделения, сосредоточившись, вели бои за выход к Галилейскому морю (Тивериадскому озеру, или Генисаретскому озеру, или Бахр-Табарии); части, действовавшие на иорданском фронте в направлении Йенин—Наблус, получили приказ генерала Элазара повернуть на север, чтобы ударить по району Голанских высот южнее Галилейского моря.

10 июня 1967 г. ШЕСТОЙ ДЕНЬ. Ранним утром израильтяне прошли через смятые ими линии сирийской обороны на севере Голан, после чего начали продвижение групп своих войск с севера, запада и юга в направлении Эль-Кунейтры, в то время как подразделения, снятые с иорданского фронта, продвинулись на северо-восток в долину Ярмук и заняли южную часть Голанских высот, угрожая Эль-Кунейтре с юга. К наступлению темноты Эль-Кунейтра была окружена, а одно из бронетанковых подразделений уже занимало город.

10 июня 1967 г. ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ. Прекращение огня вновь вступило в силу в 18 час. 30 мин., и на этот раз оно соблюдалось обеими сторонами.

* * *

Молниеносная кампания на три фронта ясно продемонстрировала превосходство израильской армии над армиями его арабских противников. Размаху, решительности и скорости боевых действий, приведших к победе, несомненно способствовали и приказы египетского верховного главнокомандующего маршала Али Амера о массовом отходе войск 6 июня, превратившие неизбежное поражение в беспорядочное бегство. Этим было вызвано неоправданно презрительное отношение Израиля к Египту и его военным возможностям, что имело немаловажные последствия в течение нескольких последующих лет.

ВОЙНА НА МОРЕ

Боевые операции на море происходили исключительно между египетскими и израильскими ВМФ, в то время как Сирия участия в них не принимала.

3–4 июля 1967 года. ИЗРАИЛЬСКАЯ УЛОВКА. Четыре малых десантных корабля, погруженные на гигантские трейлеры, открыто, без всякой маскировки, в дневное время проследовали по дороге от Средиземного моря в сторону Эйлата, а затем — под покровом ночи — их переправили назад, чтобы назавтра среди бела дня вновь проделать ту же самую операцию. Египетская разведка попала на удочку и сообщила, что, по крайней мере, восемь единиц израильских десантных плавсредств готовы к операции в Акабском заливе. Чтобы противостоять израильской угрозе, Египет направил свои корабли из Средиземного моря через Суэцкий канал в Красное море. Проведя эту операцию, Израиль существенно сократил египетский перевес сил на Средиземном море.

5 июля 1967 г. БОЙ НА ПОДХОДЕ К ПОРТ-САИДУ. С наступлением темноты эсминец и несколько торпедных катеров Израиля подошли к Порт-Саиду. На подходе к бухте они были встречены двумя египетскими ракетными катерами советского типа «Оса». Обменявшись несколькими залпами, приведшими лишь к незначительным повреждениям на кораблях обеих сторон, египет-

ские эсминцы отошли в гавань. Вслед за тем израильские боевые пловцы проникли на рейды Порт-Саида и Александрии, причинив некоторый ущерб стоявшим в порту Александрии кораблям, однако все подводные диверсанты попали в плен.

6 июля 1967 г. ОТХОД ИЗ ПОРТ-САИДА. Интенсивность атак израильской авиации и угроза наземных сил генерал-майора Израэля Таля, наступающих вдоль северного побережья Синайского полуострова, вынудили египтян отвести в Александрию все военные корабли, базирующиеся в Порт-Саиде.

6–7 июля 1967 г. ОБСТРЕЛ ИЗРАИЛЬСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ. Три египетские подводные лодки произвели внезапные кратковременные обстрелы израильского побережья близ Ашдода (Исдуда), а также южнее и севернее Хайфы. После ответной атаки израильских самолетов и кораблей они погрузились и ушли.

7 июля 1967 г. ЗАХВАТ ИЗРАИЛЬЦАМИ ШАРМ-АШ-ШЕЙХА. Ударная группа на трех торпедных катерах захватила египетские укрепления в Шарм-аш-Шейхе. После прибытия израильского авиадесантного подразделения, израильские корабли Тиранским проливом проследовали в Красное море, не встретив никакого сопротивления.

8 июля 1967 г. ИНЦИДЕНТ С «ЛИБЕРТИ». Во второй половине дня корабль электронной разведки ВМФ США «Либерти» в 14 милях (26 км) от Эль-Ариша был атакован израильскими истребителями-бомбардировщиками и торпедными катерами, в результате чего получил серьезные повреждения. Впоследствии израильское правительство принесло извинения, которые были приняты правительством США.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ВОЙНА

5 июня в Багдаде произошла встреча стран Арабской лиги, на которой представители Абу-Даби, Алжира, Бахрейна, Египта, Ирака, Катара, Кувейта, Ливана, Ливии, Саудовской Аравии и Сирии приняли решение прекратить поставки нефти всем странам, которые, по их мне-

Таблица 3

Потери в Шестидневной войне с 5 по 10 июня 1967 г.

	Убитыми	Ранеными	Пленными и пропавшими без вести	Танки	Боевые самолеты
Израиль	904	2338	18	100	40*
Египет	11500**	15000	5500	700	264
Сирия	700	3500	500	105	58
Иордания	2000	5000	4500***	125	22
Ирак	100	300	0	20	24

* Только 2 самолета были сбиты в воздушных боях. Точное соотношение потерь самолетов в воздушных боях составило 1 к 25.

** Более половины из них не прошли через пустыню.

*** Многие дезертировали, смешавшись с беженцами с Западного берега реки Иордан. Израиль взял в плен примерно 500 военнослужащих иорданской армии

нию, предприняли какие-либо враждебные действия в отношении какой-либо арабской страны. В число таких стран вошли Соединенные Штаты, которые Египет обвинил в том, что они принимали участие в первом нападении на него, Великобритания, Западная Германия, а также Израиль. Seriously отнеслись к выполнению этого нефтяного эмбарго лишь Кувейт, Ирак и Алжир.

**ОКТАБРЬСКАЯ ВОЙНА
(ВОЙНА СУДНОГО ДНЯ, ИЛИ РАМАДАНА),
6—24 ОКТЯБРЯ 1973 г.**

ПРЕДЫСТОРИЯ

По всей вероятности, президент Египта Анвар Садат принял решение о предстоящей войне в ноябре 1972 года, после того, как египетский военный министр генерал (а впоследствии — маршал) Ахмед Исмаил Али доло-

жил ему о готовности армии. Оба они сознавали, что Египет не достиг еще тактико-технического паритета с Израилем и что дело может завершиться очередной победой израильтян.

Анвар Садат, однако, был убежден, что Израиль вполне удовлетворен сложившимся status quo и вытекающей из него аннексией de facto территорий, захваченных в войне 1967 года, а потому не предпринимал ни малейших попыток вступить в переговоры, если его не подталкивала к этому какая-либо из великих держав, либо обе сразу. Казалось, единственной возможностью сдвинуть с мертвой точки вопрос ближневосточного урегулирования было предпринять какое-то действие, которое привлечет внимание ведущих мировых держав, а также ООН к положению на Ближнем Востоке, характеризовавшееся формулой «ни войны, ни мира».

12 сентября 1973 г. АРАБЫ НАЗНАЧАЮТ «ДЕНЬ «Д»». Во время арабской встречи на высшем уровне в Каире состоялось секретное совещание Анвара Садата, генерала Ахмеда Исмаила Али и президента Сирии Хафеза Асада. Благодаря принятым мерам, обсуждавшиеся на нем планы остались в секрете.

26 сентября 1973 г. КОНЦЕНТРАЦИЯ АРАБСКИХ СИЛ; ГОТОВНОСТЬ ИЗРАИЛЬЯН. Египет и Сирия объявили о концентрации своих вооруженных сил в связи с плановыми учениями. Хотя разведслужбы Израиля и Соединенных Штатов не предполагали возможность начала войны, в израильской армии была объявлена частичная боевая готовность, предусматривающая развертывание 2-й бронетанковой бригадой оборонительных порядков на Голанских высотах (29 сентября).

* * *

Всего для выполнения боевых задач привлекались войска Египта — около 400 тысяч человек, более 2000 танков, более 400 боевых самолетов, около 200 вертолетов, 200 боевых кораблей; Сирии — около 130 тысяч человек, более 1300 танков, около 400 боевых самолетов, 50 вертолетов и 27 боевых кораблей. На стороне арабов в военных действиях участвовали также ограниченные

контингенты войск Ирака, Марокко, Иордании, Саудовской Аравии и Кувейта.

К началу войны вооруженные силы Израиля насчитывали 115 тысяч человек, около 2000 танков, около 500 боевых самолетов, около 90 вертолетов и 58 боевых кораблей.

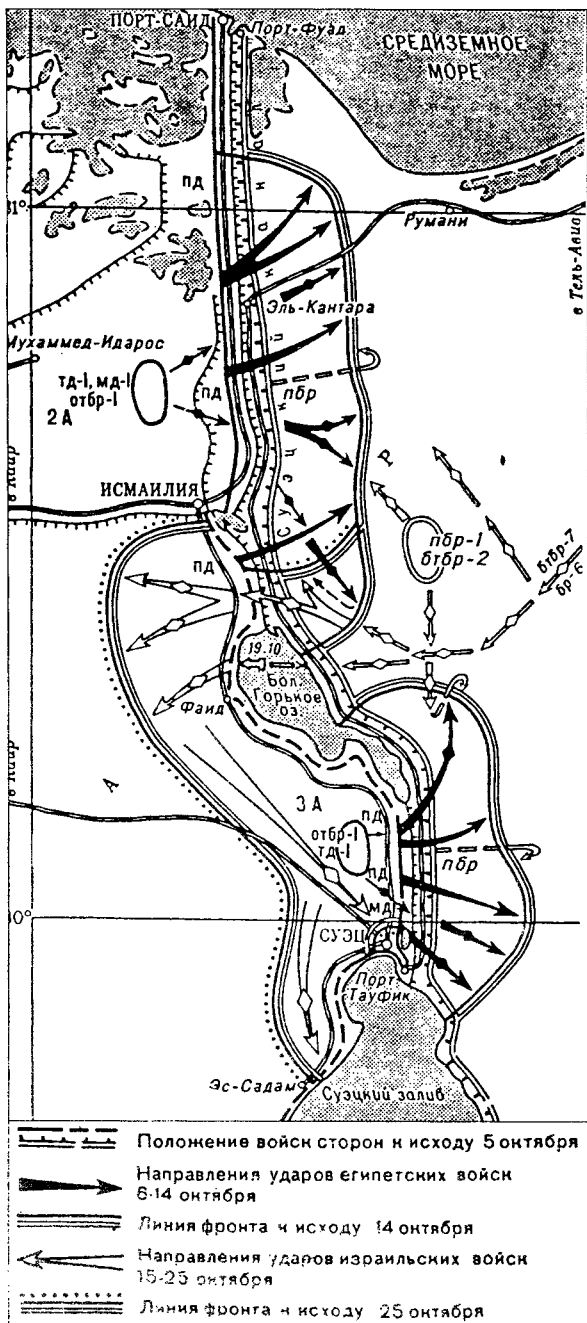
4–5 октября 1973 г. ЧАСТИЧНАЯ ЭВАКУАЦИЯ СОВЕТСКИХ СОВЕТНИКОВ. Поспешный выезд некоторых советских советников и членов их семей был замечен израильскими и американскими спецслужбами, которые, тем не менее, информировали свои правительства о том, что войны не предвидится (5 октября).

6 октября 1973 г., 4 час. 00 мин. ВОЙНА НЕИЗБЕЖНА. Руководитель израильской разведки генерал Элихай Зейра сообщил генерал-лейтенанту Давиду Элазару о том, что арабское наступление начнется в 18 час. 00 мин. В 9 час. 30 мин. в Израиле была объявлена мобилизация.

СИНАЙСКИЙ ФРОНТ

6 октября 1973 г., 14 час. 05 мин. НАЧАЛО ВОЙНЫ. Внезапный массированный удар египетской авиации по позициям израильской артиллерии и командным постам, предпринятый одновременно с интенсивным артобстрелом укреплений проходящей вдоль Суэцкого канала линии Барлев, достигли поставленной тактической цели и явились для израильтян неожиданными, поскольку их передовые части были лишь частично приведены в состояние боевой готовности.

6–7 октября 1973 г. ФОРСИРОВАНИЕ СУЭЦКОГО КАНАЛА ЕГИПТЯНАМИ. Египетские командос переправились через Суэцкий канал в 14 час. 35 мин.; вслед за ними были переправлены пехота, инженерные части, а также несколько танков-амфибий и обычных танков, погруженных на плавучие платформы. В составе 2-й армии — вслед за инженерными частями, взрывающими и размывающими из водометов проходы в песчаных укреплениях прибрежной линии Барлев, — до полуночи 7



Боевые действия на египетском фронте 6-25 октября 1973 года

октября канал форсировали также части саперов-мостовиков. Мостовые конструкции, из которых собирались переправы для 3-й армии, были установлены в ночь с 7 на 8 октября, сразу после чего через канал переправились около 500 египетских танков.

Тем временем две спешно сформированные резервные дивизии израильских бронетанковых сил, которыми командовали генерал-майор Ариэль Шарон и генерал-майор Абрахам Адап (по прозвищу Брен) подходили к району боев: Адап — со стороны Романи, Шарон — со стороны Таза.

8 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬСКИЕ КОНТРАТАКИ ОТРАЖЕНЫ. Контратаки, предпринятые против 2-й египетской армии дивизиями (точнее, отдельными их подразделениями) генералов Адана и Шарона были отражены с тяжелыми для них потерями. Израильцы окопались, а египтяне закрепились на позициях, связывающих все их предмостные плацдармы. Израильские ВВС, оказывавшие поддержку наземным силам, несли тяжелые потери от египетских ПВО, вооруженных ракетами и зенитными орудиями советского производства.

11 октября 1973 г. ЕГИПТЯНЕ ПЛАНИРУЮТ НАСТУПЛЕНИЕ. В течение нескольких дней генерал Ахмед Исмаил Али не реагировал на просьбы подчиненных офицеров дать приказ о продвижении армии в глубь Синайского полуострова. Однако, отреагировав на призывы о помощи попавших в затруднительное положение сирийцев, он, хотя и без особого энтузиазма, по все же приказал войскам перейти в наступление — лишь для того, чтобы оттянуть на Синайский фронт дополнительные израильские силы, в частности авиацию.

14 октября 1973 г. ЕГИПЕТСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ ОТБИТО. Египтяне были отброшены назад, понеся тяжелые потери, особенно в танках.

15-16 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬСКИЙ ПРОРЫВ С ФОРСИРОВАНИЕМ СУЭЦКОГО КАНАЛА. Ударив в стык между 2-й и 3-й египетскими армиями, генерал-майор Ариэль Шарон около полуночи сумел создать (совместно с воздушно-десантной бригадой) предмостный плацдарм вблизи Деверсуара.

16–18 октября 1973 г. **СРАЖЕНИЕ ЗА «КИТАЙСКУЮ ФЕРМУ»***. Египетская 2-я армия перерезала коридор за спиной войск генерал-майора Ариэля Шарона, с запада и с востока окружив части его дивизии на созданных ими прибрежных плацдармах. С тяжелыми боями дивизия генерал-майора Абрахама Адана прорвалась и навела переправу с противоположного берега канала. Египетская 2-я армия при содействии 3-й предпринимала многочисленные, но неудачные попытки сомкнуть коридор, ведущий к месту соединения израильских сил, вновь понеся тяжелые потери в танках.

Дивизия Адана переправилась через канал (в ночь с 17 на 18 октября).

18–19 октября 1973 г. **РАСШИРЕНИЕ ИЗРАИЛЬСКОГО ПРЕДМОСТНОГО ПЛАЦДАРМА**. Несмотря на сражение за «Китайскую ферму» и многочисленные проблемы, возникавшие на предмостном плацдарме, дивизия генерал-майора Абрахама Адана продвинулась к западу от предмостного плацдарма, созданного частями Ариэля Шарона, сменяя египетские тылы — в том числе ракетные установки ПВО, что дало возможность израильским ВВС наносить удары по наземным объектам с меньшими потерями. Шарон предпринял неудачную попытку взять Исмаилию (19 октября).

20–22 октября 1973 г. **ИЗРАИЛЬТЯНЕ ПРЕДПРИНИМАЮТ НАСТУПЛЕНИЕ С ПРЕДМОСТНОГО ПЛАЦДАРМА**. Многократные удары частей генерал-майора Ариэля Шарона в северо-западном направлении, нацеленные на Исмаилию, принимали на себя воздушно-десантные и бронетанковые части из резерва египетских 2-й и 3-й армий, получившие подкрепления из Каира. В результате рейда дивизии генерал-майора Абрахама Адана в южном направлении, встретившей лишь слабое сопротивление египетских сил, северо-западнее Суэца была перерезана главная дорога Суэц—Каир (22 октября).

* В прошлом это была японская опытная сельскохозяйственная станция; солдаты оккупационных войск Израиля, появившиеся здесь в 1967 году, приняли японские иероглифы за китайские.

22 октября 1973 г., 18 час. 52 мин. ПЕРВОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ. Обе стороны сразу же начали обвинять друг друга в нарушении предложенного ООН соглашения о прекращении огня. Израиль направил на западный берег канала усиленные подкрепления.

23–24 октября 1973 г. СРАЖЕНИЕ В РАЙОНЕ СУЭЦ – АДАБИЯ. Пока действовало прекращение огня, генерал-майор Абрахам Адан продвинулся на юг, в сторону Суэцкого залива и города Суэца, изолируя тем самым египетскую 3-ю армию. В то же время другая израильская дивизия под командованием генерала Калмана Магена двинулась вслед за дивизией Адана и на берегу Суэцкого залива вышла к Исмаилии. Израильцы предприняли попытку взять Суэц, однако потерпели неудачу (23–24 октября).

24 октября 1973 г., 7 час. 00 мин. ВТОРОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ. Боевые действия и артиллерийские обстрелы продолжались, но, в конце концов, прекращение огня все-таки вступило в силу.

* * *

Египетский план форсирования Суэцкого канала и его исполнение были превосходными. Египтяне лишь не продумали, как обезопасить стыки между двумя армиями, что явилось поистине трагической ошибкой. Они объявили, что, в случае продолжения боевых действий, располагают достаточными резервами и ресурсами, чтобы заново создать пути снабжения 3-й армии. Такое утверждение весьма сомнительно, и если бы война продолжилась еще несколько дней, 3-й армии осталось бы только капитулировать. Генерала Ахмеда Исмаила Али сурово критиковали за неспособность развить первоначальный успех – в особенности после победы, одержанной 8 октября.

Египетская критика предшествовавших действий израильтян не учитывала, что они держались, несмотря на огромный перевес противника в авиации, а также не признавала их способности вести маневренные операции. Несмотря на некоторые технические недоработки и тактические просчеты, форсирование Суэцкого кана-

ла израильянами также можно назвать блистательным; поистине они продемонстрировали гибкую импровизацию, основанную на живой доктрине.

Очевидно, наибольшее значение имел сам факт обретения египтянами уверенности в том, что их пехота держалась твердо, хотя и не всегда успешно отражала атаки израильских танков. Уверенности им прибавляло и то, что египтяне имели на вооружении простые и надежные противотанковые ракетные снаряды и гранатометы советского производства. Полагали, что ими подбили не меньше израильских танков, чем из танковых орудий и противотанковых пушек.

ГОЛАНСКИЙ ФРОНТ

6 октября 1973 г., 14 час. 05 мин. НАЧАЛО ВОЙНЫ. Масштабные удары сирийской авиации и артиллерии по израильским позициям и военным объектам на Голанах были нанесены внезапно и достигли поставленных тактических целей.

6 октября 1973 г. ВЗЯТИЕ ГОРЫ ХЕРМОН. При поддержке вертолетов части сирийских командос в пешей атаке заняли укрепленный израильский наблюдательный пост на хребте Хермон (или Эш-Шейх), с которого просматривались Голанское плоскогорье и Дамасская равнина.

6–7 октября 1973 г. НЕУДАЧА ПОД ЭЛЬ-АМАДЕЙ. К северу от Эль-Кунейтры сирийская 7-я пехотная дивизия была отброшена израильской 7-й бронетанковой бригадой. Большая часть сирийских танков была уничтожена. Затем сирийская 3-я танковая дивизия, решившая пройти через порядки израильской 7-й пехотной дивизии, потерпела жестокое поражение во вновь завязавшемся танковом сражении к западу от Эль-Амадии (7 октября).

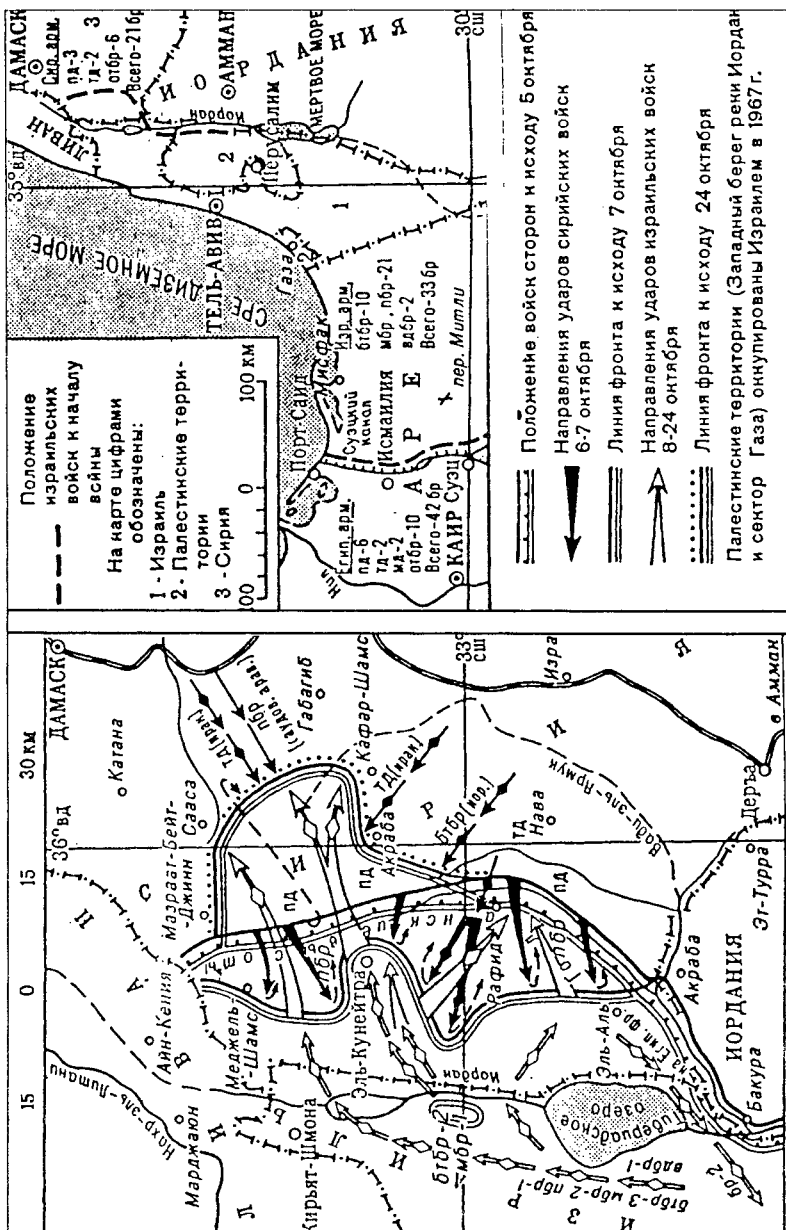
6–7 октября 1973 г. ПРОРЫВ В РАФИДЕ. Воспользовавшись слабостью противостоящих сил противника и выгодным рельефом местности, сирийская 5-я мотомеханизированная дивизия прорвалась сквозь оборонительные порядки израильской 188-й бронетанковой бригады. За

два дня боев израильская бригада была практически полностью уничтожена, командный пост израильских сил на Юланах, расположенный в Кушнейе, был окружен. Передовые порядки израильской 5-й мотомеханизированной дивизии, с приданной ей 1-й танковой дивизией, держали оборону близ западного склона Голан столько времени, сколько потребовалось для подвоза боеприпасов и подхода свежих израильских сил, которые вступали в бой прямо с колес.

8–9 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬСКОЕ КОНТРНАСТУПЛЕНИЕ. Совместно с переброшенной с севера 7-й бронетанковой бригадой вновь прибывшие израильские соединения в нескольких местах остановили наступление сирийских 5-й и 1-й дивизий и оттеснили их на исходную линию фронта. Сирийцы лишились значительного количества танков — в том числе потому, что машины остались без горючего и боеприпасов. Израильская 7-я бригада с трудом сдерживала новый натиск сирийских сил в направлении к северу от Эль-Кунейтры (9 октября).

10–12 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬСКОЕ КОНТРНАСТУПЛЕНИЕ. Ударив в направлении к северу от дороги Эль-Кунейтра—Дамаск, три израильские дивизии прорвались сквозь первый сирийский укрепрайон (восточнее линии прекращения огня), а затем и сквозь второй (вблизи Саасы), открыв тем самым путь на Дамаск. Затем по собственной инициативе израильцы приостановили наступление и начали переброску войск на Синайский фронт (12 октября). Иракская 3-я бронетанковая дивизия, находившаяся с южной стороны выступающей израильской линии фронта (11 октября), предприняла контратаку, но, попав в засаду, была отброшена назад (12 октября).

15–19 октября 1973 г. АРАБСКИЕ КОНТРАТАКИ ЗАХЛЕБНУЛИСЬ. Еще одна контратака иракской 3-й бронетанковой дивизии была отбита (15 октября). Иорданская 40-я бронетанковая бригада, предпринявшая контратаку на фланге иракской, также была вынуждена отступить (16 октября). Новая арабская контратака — объединенными силами, во главе которых шли подразделения иорданской армии, — также была отбита (19 октя-



Боевые действия на сирийском фронте 6-24 октября 1973 г.

бря). Линия фронта стабилизировалась на Дамасской равнине.

22 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬЦЯНЕ ОТБИВАЮТ ГОРУ ХЕРМОН (ХРЕБЕТ ЭШ-ШЕЙХ). Две израильские попытки (8 и 21 октября) занять свои прежние позиции на горе Хермон были отбиты. Однако в ходе третьей — практически перед самым прекращением огня — высаженный с вертолетов десант захватил прежний сирийский наблюдательный пост, расположенный выше израильского, а затем пехотная бригада «Голаны» заняла, наконец, прежние израильские позиции.

22 октября 1973 г., 18 час. 52 мин. ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ. Время от времени у горы Хермон (или хребта Эш-Шейх) еще вспыхивали короткие стычки, но по всему фронту, хотя и с трудом, установилось затишье.

* * *

Сирийская атака не была так хорошо спланирована и исполнена, как египетская. Несмотря на это, боеспособность сирийских войск, в особенности 5-й мотомеханизированной дивизии, произвела сильное впечатление на израильтян. Слабо осуществляемое снабжение войск и непонимание того, что победа была практически в их руках, а также самоотверженные действия израильской авиации — все это способствовало тому, что сирийцы не смогли удержать в своих руках отбитые ими 7 октября южные Голаны. Кроме того, на израильтян произвела впечатление стойкость сирийцев в обороне; на этот раз не было ни развала обороны, ни бегства с позиций, как это имело место в 1967 году.

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

6–8 октября 1973 г. ПРЕИМУЩЕСТВО «СТРЕЛЫ». Первые самолеты израильских ВВС, появившиеся над Синайским и Голанским фронтами примерно через 40 минут после арабского «часа «Ч»», сразу же и неожиданно для себя почувствовали эффективность зенитных ракет советского производства, в большом количестве нахо-

дившихся на вооружении арабов. До наступления темноты израильяне потеряли свыше тридцати машин. В последующие дни мобильные египетские комплексы САМ-6 сбили большое количество израильских самолетов, а легкие ручные установки многократного использования «Стрела» (СА-7) также оказались способными наносить повреждения машинам, а иногда и сбивать их. Таким образом, на несколько дней ближняя поддержка израильскими ВВС наземных операций была практически нейтрализована.

8–16 октября 1973 г. БОРЬБА ЗА ГОСПОДСТВО В ВОЗДУХЕ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ НАЗЕМНЫХ ОПЕРАЦИЙ. Следуя наскоро придуманным тактическим приемам, используя дипольные отражатели и электронные защитные средства (ЭЗС), израильские ВВС начали активную поддержку наземных операций. Они нанесли успешные удары по египетским переправам через Суэцкий канал и по арабским аэродромам. Арабы, однако, отрицали свои потери.

9–21 октября 1973 г. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ ИЗРАИЛЬСКИХ ВВС ПРОТИВ СИРИИ. Объявив о принятии ответных мер против сирийских ракетных комплексов класса «земля—земля» дальнего радиуса действия, расположенных в долине Хула, израильские ВВС начали интенсивные и весьма эффективные бомбардировки объектов (в основном промышленных), лежащих в глубине сирийской территории, избрав первой целью сирийское министерство обороны в Дамаске. Налеты на сирийские морские порты, промышленные объекты и хранилища нефтепродуктов продолжались вплоть до момента прекращения огня. Сирийской экономике был нанесен серьезный урон.

17–24 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬЯНЕ ВНОВЬ ОБРЕЛИ ГОСПОДСТВО В ВОЗДУХЕ НАД СУЭЦКИМ КАНАЛОМ. По мере того, как наступающие танки генерал-майора Абрахама Адана захватили большое число египетских ракетных батарей ПВО и вынудили произвести поспешный отвод самоходных установок САМ-6, в прежде эффективной египетской противовоздушной оборонительной системе образовалась брешь. Израильские ВВС моментально реализовали преимущества создавшегося по-

ложения, сыграв очень важную роль в сражении за «Китайскую ферму» и в прорыве израильских сил с предмостного плацдарма на западном берегу.

* * *

Использование управляемых снарядов для стрельбы с земли по воздушным целям (САМ-6 и «Стрела») показало, что превосходство в воздухе больше нельзя считать решающим фактором в поддержке наземных операций, как это считалось с времен Второй мировой войны. Отчаянные попытки израильтян нейтрализовать угрозу ракетных ударов по самолетам (в частности, с использованием средств РЭБ) сыграли лишь незначительную роль в завоевании превосходства в воздушном пространстве над зоной наземных боев.

ВОЙНА НА МОРЕ

6–25 октября 1973 г. ЕГИПЕТСКАЯ БЛОКАДА. Египет объявил прибрежные воды Израиля «зоной военных действий», значительно подорвав тем самым торговую деятельность Израиля в Средиземном море. Блокада, осуществлявшаяся эсминцами и подводными лодками в Баб-эль-Мандебском проливе, полностью прервала сообщение с Эйлатом.

6 октября 1973 г. ОПЕРАЦИЯ БЛИЗ ПОРТА ЛАТАКИЯ. Израильский ракетный катер типа «Саар» («Буря»), обстрелявший в ночное время сирийский морской порт Латакия, был атакован эскадрой сирийских кораблей. Не понеся потерь, израильтяне потопили четыре корабля противника, а уцелевшие сирийцы отошли в порт.

7–8 октября 1973 г. ВТОРАЯ ОПЕРАЦИЯ БЛИЗ ПОРТА ЛАТАКИЯ. Серьезных столкновений не произошло, поскольку сирийские корабли снова укрылись в порту.

8–9 октября 1973 г. РАЗРОЗНЕННЫЕ ЕГИПЕТСКО-ИЗРАИЛЬСКИЕ СТОЛКНОВЕНИЯ. Они имели место в Средиземном и Красном морях. Решительных столкновений не произошло, поскольку во всех случаях египетские корабли не принимали боя.

8–9 октября 1973 г. ОПЕРАЦИЯ БЛИЗ ДАМЬЕТТЫ (ИЛИ ДУМЬЯТА). Египетские корабли, вышедшие на перехват израильского ракетного катера, понесли тяжелые потери, а уцелевшие суда отступили.

9–10 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬСКИЕ РЕЙДЫ ПРОТИВ СИРИЙСКИХ ПОРТОВ. Израильские ракетные катера обстреляли Латакию, Тартус и Банию, не встретив нигде отпора со стороны сирийских ВМС.

9–10 октября 1973 г. ОПЕРАЦИЯ БЛИЗ ПОРТ-САИДА. В ходе столкновения израильских и египетских ракетных катеров, три египетских корабля были потоплены, остальные укрылись в Дамьетте и Александрии.

12–13 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬСКИЙ РЕЙД НА СИРИЙСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ. Бомбардировке с моря вновь подверглись Тартус и Латакия, при этом происходили незначительные столкновения с сирийскими кораблями, которые без всякого успеха действовали по методу «стреляй и удирай».

15–16 октября 1973 г. РЕЙД В ДЕЛЬТУ НИЛА. Израильские торпедные катера потопили значительное число египетских судов для высадки десанта.

21–22 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬСКИЕ АТАКИ В АБУ-КИРСКОМ ЗАЛИВЕ И НА АЛЕКСАНДРИЮ. В результате были потоплены два египетских сторожевых корабля.

* * *

Израильские ракетные катера типа «Саар», вооруженные ракетами «Габриэль» израильского производства, господствовали в территориальных водах Египта и Сирии. Со стороны моря по израильской территории не было выпущено ни одного снаряда. В то же время египетская блокада Баб-эль-Мандебского пролива (южный выход в Красное море) прервала всю торговую деятельность Израиля на средиземноморском побережье и явилась сильной помехой для судоходства. Однако блокада практически не успела оказать отрицательного воздействия на Израиль в период этой относительно короткой войны.

* * *

Израиль потерял в ходе войны, по различным оценкам, до 16 тысяч человек, из них около 3 тысяч убитыми, а также 900 танков и 250 самолетов.

Потери арабских стран составили 20 тысяч человек, 1900 танков и 270 самолетов.

Война в октябре 1973 года выявила возрастающее значение электроники, поэтому ее иногда называют «первой электронной войной».

ВОВЛЕЧЕННОСТЬ В ВОЙНУ СВЕРХДЕРЖАВ

Израиль находился на той ступени технического развития, когда уже не требуются ни помощь, ни советы в вопросах использования или обслуживания широкого набора современных вооружений и военного оборудования, поставляемых из Соединенных Штатов. Между двумя странами не существовало сотрудничества в части планирования военных операций. Однако между ними существовали тесные информационные связи, и обе стороны отчетливо представляли, на что были направлены усилия арабов в конце сентября; при этом они недооценили серьезность намерений арабов.

6 октября 1973 г. ПОЛЕТЫ СОВЕТСКИХ САМОЛЕТОВ НА БЛИЖНИЙ ВОСТОК УЧАСТИЛИСЬ. В первую очередь это было предпринято для того, чтобы вернуть в СССР советских граждан. И Сирия, и Египет были настолько хорошо обеспечены всем необходимым, что в дополнительном снабжении не было никакой необходимости.

8 октября 1973 г. ИЗРАИЛЬ НАЧИНАЕТ ПЕРЕБРОСКУ ВОЕННЫХ ГРУЗОВ ИЗ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ. Первый из многочисленных рейсов компании «Эль-Ал» из США в Израиль был совершен с авиабазы ВМС в городе Оксан (штат Вирджиния).

9 октября 1973 г. НАЧАЛАСЬ ПЕРЕБРОСКА СОВЕТСКИХ ГРУЗОВ В ЕГИПЕТ И СИРИЮ ПО ГЛАВНОМУ ВОЗДУШНОМУ МОСТУ. Полеты проходили над территория-

ми Венгрии и Югославии. Примерно 2/3 рейсов направлялись в Сирию.

13 октября 1973 г. УСТАНОВЛЕН ВОЗДУШНЫЙ МОСТ ИЗ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ. В ответ на настойчивые просьбы Израиля, США начали переброску грузов американскими транспортными самолетами в дополнение к рейсам авиалайнеров израильской компании «Эль-Ал». Первые 7 транспортных самолетов С-5А прибыли в Израиль через Азорские острова (14 октября).

14–21 октября 1973 г. ПРОДОЛЖАЮТСЯ МАССИРОВАННЫЕ ПЕРЕБРОСКИ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУШНЫМ МОСТАМ ИЗ США И СССР. К моменту прекращения огня Советский Союз доставил по воздуху примерно 15 тысяч тонн грузов, Соединенные Штаты — более 20 тысяч тонн.

Всего за период с 12 по 24 октября США поставили Израилю 128 боевых самолетов, 150 танков, 4000 противотанковых и зенитных управляемых ракет, большое количество ракет для уничтожения радиолокаторов, касетных авиабомб, артиллерийских и стрелковых боеприпасов.

24 октября 1973 г. УГРОЗА СОВЕТСКОГО ДЕСАНТА. Советские войска численностью до семи дивизий были подготовлены к переброске по воздуху в Египет, если Израиль не ослабит натиск на египетскую 3-ю армию.

25 октября 1973 г. ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ США ПЕРЕВЕДЕНА В СОСТОЯНИЕ БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ. Государственный секретарь Генри Киссинджер объявил, что это было сделано ввиду «явного желания СССР продемонстрировать возможность осуществления одностороннего вооруженного вмешательства на Ближнем Востоке». Соединенные Штаты продемонстрировали непреклонную решимость применить в случае необходимости вооруженную силу и предотвратить подобное вмешательство, либо принять ответные меры.

27 октября 1973 г. СОГЛАШЕНИЕ В ООН УСТРАНИЛО КРИЗИС В АМЕРИКАНО-СОВЕТСКИХ ОТНОШЕНИЯХ. Совет Безопасности ООН принял решение, за которое проголосовали и СССР, и США. В соответствии с ним миротворческие силы численностью 7 тысяч человек должны были шесть месяцев находиться вдоль линий прекра-

щения огня на Синайском полуострове и Голанских высотах. Ни одному из постоянных членов Совета Безопасности не позволялось использовать свои воинские контингента для комплектования чрезвычайных сил ООН. Таким образом, Советский Союз и Соединенные Штаты согласились воздержаться от посылки своих войск на Ближний Восток. Одновременно с этим проводились так называемые «Переговоры на 101-м километре» (101-й километр от Каира) между военными представителями Египта и Израиля в присутствии главы Наблюдательной комиссии ООН за соблюдением перемирия (действующего с 1948 г.). На этих переговорах было достигнуто соглашение, по которому Египту разрешалось снабжать свою 3-ю армию к востоку от Суэцкого канала невоенными материалами.

11 ноября 1973 г. ИЗРАИЛЬСКО-ЕГИПЕТСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ ОБ ОБМЕНЕ ВОЕННОПЛЕННЫМИ. Придя к соглашению о демаркации линии прекращения огня, израильские и египетские военные представители на 101-м километре договорились об обмене военнопленными. Всего предстояло обменять 241 израильского и 8031 египетского пленного. По завершении обмена (22 ноября) переговоры были прерваны -- из-за того, что стороны не смогли согласовать формулу разъединения своих войск (29 ноября).

21–22 ноября 1973 г. ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА НА ЖЕНЕВСКОЙ МИРНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ. Представители Египта, Израиля, США и СССР согласились на то, что египетско-израильское обсуждение вопросов разделения сил следует продолжить в Женеве (26 декабря).

18 января 1974 г. ИЗРАИЛЬСКО-ЕГИПЕТСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О РАЗЪЕДИНЕНИИ ВОЙСК. Оно появилось на свет после недели интенсивной «челночной дипломатии» госсекретаря Генри Киссинджера, курсировавшего взад-вперед между Египтом и Израилем (11–17 января). В течение 40 дней израильские войска должны были уйти с занятых ими предместных плацдармов на линию, расположенную в 15–20 км к востоку от Суэцкого канала. Египетские силы должны были оставаться на его восточном берегу, занимая зону глубиной 8–10 км. Буферное пространство шириной от 5 до 8 км между двумя армия-

ми должно было находиться под контролем чрезвычайных сил ООН. Такое расположение давало Израилю контроль над перевалами Гиди и Митла. Вывод израильских сил начался 24 января и закончился 4 марта.

28 февраля 1974 г. США И ЕГИПЕТ ВОССТАНОВИЛИ ДИПЛОМАТИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ. Они были разорваны 6 июня 1967 года.

Февраль–март 1974 г. СИРИЙСКО-ИЗРАИЛЬСКАЯ «ВОЙНА НА ИСТОЩЕНИЕ». Сирийские войска часто начинали спорадические дуэли из орудий и стрелкового оружия с израильтянами, расположенными на позициях вдоль линии прекращения огня между Эль-Кунейтрой и Дамаском, используя это, по всей вероятности, как тактический прием, чтобы заставить Израиль пойти на территориальные уступки на Голанских высотах.

18 марта 1974 г. АРАБЫ ОТМЕНИЛИ НЕФТЯНОЕ ЭМБАРГО В ОТНОШЕНИИ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ. Ливия и Алжир отказались присоединиться к семи арабским странам-производителям нефти, отменившим эмбарго.

Апрель–май 1974 г. УСИЛЕНИЕ АКТИВНОСТИ ПАЛЕСТИНСКИХ ПАРТИЗАН. Пытаясь оказать давление, они через ливанскую границу совершили ряд отчаянных рейдов в Израиль. Наиболее чувствительным были нападения на Кирьят-Шмону (11 апреля) и Маалот (15 мая). В качестве ответной меры израильская авиация бомбила партизанские базы палестинцев в Ливане. Жертвы среди мирного населения с обеих сторон только подлили масла в огонь арабо-израильской вражды.

18 апреля 1974 г. ЕГИПЕТ ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЕ ПОКОНЧИТЬ С ЗАВИСИМОСТЬЮ ОТ СССР В ПОСТАВКАХ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ. Объявив о том, что Советский Союз оказался не в состоянии удовлетворить в течение шести месяцев заказы Египта на поставку военной техники и что условия новых поставок, выдвинутые СССР, «неприемлемы», президент Анвар Садат покончил с восемнадцатилетней зависимостью Египта от поставок советских вооружений.

31 мая 1974 г. ИЗРАИЛЬСКО-СИРИЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О РАЗЪЕДИНЕНИИ ВОЙСК. После 32 дней челноч-

ной дипломатии государственного секретаря Генри Киссинджера, курсировавшего между Тель-Авивом и Дамаском, Израиль вернул все сирийские территории, захваченные им в ходе Октябрьской войны 1973 года, а также два наибольших участка территории, захваченные в 1967 году, включая город Эль-Кунейтра. Ограниченные контингенты вооруженных сил противостоящих сторон должны были размещаться в зонах по обе стороны от новой линии прекращения огня, а узкая буферная зона между ними должна была находиться под наблюдением патрулей Чрезвычайных сил ООН.

27–28 июня 1976 г. ИНЦИДЕНТ В ЭНТЕББЕ. Боевики ООП захватили французский авиалайнер, следовавший из Афин в Париж, и увели его в аэропорт Энтеббе (Уганда). Они удерживали заложниками экипаж и пассажиров, требуя освобождения 53-х членов ООП, отбывающих заключение в Израиле, ФРГ, Швейцарии, Франции и Кении. Террористы освободили сорок семь пассажиров, но продолжали держать в заложниках еще 98 пассажиров плюс экипаж (7 человек). Президент Уганды Иди Амин Дала сотрудничал с ними, развернув войска, дабы помочь охранять заложников, которых содержали в пограничном пункте аэропорта. Израильское правительство выразило готовность вести переговоры, тайно планируя между тем вооруженную спасательную операцию.

3–4 июля 1976 г. ОПЕРАЦИЯ «ИОНАФАН». В ходе дерзко и тщательно спланированной и проведенной спасательной операции израильские командос, возглавляемые подполковником Ионафаном Натаньяху, высадились в аэропорту Энтеббе, сломали сопротивление угандийцев и боевиков ООП, и освободили заложников. Чтобы обеспечить безопасное отступление, израильяне уничтожили базировавшиеся в аэропорту истребители МиГ и ВВС Уганды. В ходе операции погибли семеро боевиков ООП и двадцать угандийских солдат. Трое заложников и командир израильягн подполковник Натаньяху были убиты, трое израильских солдат — ранены.

11 марта 1978 г. РЕЗНЯ НА ПРИБРЕЖНОЙ ДОРОГЕ. Морем добравшись из Ливана, 11 боевиков ООП высадились к югу от Хайфы, убили отдыхавшего на пляже гражданина США, захватили такси и убили еще шесте-

рых мирных жителей. Затем боевики задержали автобус, следовавший в Хайфу, и принудили шофера доставить их к Тель-Авиву. Здесь они остановили еще один автобус, направлявшийся на север, и открыли огонь, убив нескольких пассажиров. Затем террористы двинулись дальше на юг, и там, в 15 км от Тель-Авива, их остановили израильские войска. В последовавшей перестрелке 9 боевиков были убиты, а двое захвачены. Всего в результате этой акции погибли 35 и получили ранения 75 израильских граждан.

14–21 марта 1978 г. ОПЕРАЦИЯ У РЕКИ ЭЛЬ-ЛИТАНИ. Дабы отомстить за происшествие на Прибрежной дороге, израильские вооруженные силы предприняли вторжение в Южный Ливан. Их целью было уничтожение формирований ООП к югу от реки Эль-Литани. Вследствие требований израильского кабинета свести к минимуму число жертв, продвижение было осторожным, и большинству боевиков ООП удалось бежать за реку Эль-Литани. Тем не менее, израильтянам удалось обезопасить обстановку на всем юге Ливана. Они обошли стороной Сур и лагерь палестинских беженцев в Рашидии.

11 апреля – 13 июля 1978 г. ВЫВОД ИЗРАИЛЬСКИХ ВОЙСК ИЗ ЛИВАНА И РАЗМЕЩЕНИЕ СИЛ ООН. В соответствии с Резолюцией № 425 Совета Безопасности ООН израильтяне вывели из Ливана войска. На юге страны их заменили посреднические силы ООН в Ливане. Однако Израиль настоял, чтобы ливанским войскам и силам ополчения майора Саада Хаддада, был предоставлен контроль над 13-километровой в глубину полосой, простирающейся севернее израильско-ливанской границы. Впоследствии Хаддад назвал эту территорию Независимой республикой свободного Ливана (18 апреля 1979 г.). Однако боевики ООП упорно именовали ее Хаддадлендом.

Апрель 1978 г. – апрель 1981 г. СОСРЕДОТОЧЕНИЕ ООП В ЛИВАНЕ. После операции у реки Эль-Литани, ухода израильтян и размещения в Ливане посреднических сил ООН, Организация освобождения Палестины возобновила действия по нанесению ущерба Израилю. Несмотря на присутствие войск ООН и сил майора Саада Хаддада в Южном Ливане, ООП предприняла многочислен-

ные попытки просачивания в Израиль — как сушей, так и морем. Произошло более 50 инцидентов с артиллерийскими или минометными обстрелами. В результате этих акций были убиты 10 и ранены 57 израильтян. Число жертв стало куда меньшим, чем до операции у реки Эль-Литани, но и теперь положение расценивалось как неприемлемое — и властями Израиля, и населением Северной Галилеи.

Израильтяне провели против формирований ООП целый ряд воздушных и наземных карательных акций, сопровождавшихся многочисленными жертвами. Лидеры ООП приступили к реорганизации своих формирований и перемене тактики. Они укрепили районы своих баз в Южном Ливане, одновременно начав создание регулярных вооруженных сил, для которых получили большое количество вооружения из СССР, включая танки, артиллерию и многоствольные ракетные установки.

1978–1979 гг. КЭМИ-ДЭВИД И ДОГОВОР С ЕГИПТОМ.

7 июля 1981 г. УНИЧТОЖЕНИЕ АТОМНОГО РЕАКТОРА В ИРАКЕ. Израильская авиация подвергла бомбардировке и уничтожила единственную атомную электростанцию Ирака, сооружение которой почти завершилось в Озираке недалеко от Багдада. Премьер-министр Менахем Бегин оправдал этот превентивный налет, поскольку его правительство полагало, что Ирак намеревается производить там атомное оружие, которое будет применено против Израиля.

Июль 1981 г. – май 1982 г. НЕУСТОЙЧИВОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ С ООП. После прекращения огня, достигнутого с помощью американского посредника, специального посланника Филиппа Хабиба (24 июля), установилось ненадежное перемирие. ООП — очевидно, убежденная, что любые карательные выступления Израиля будут ограниченными, как и операция у реки Эль-Литани в 1978 году, — продолжала террористические нападения на израильские гражданские объекты внутри Израиля, на Западном берегу реки Иордан и в зарубежных странах. Тем временем Израиль сосредоточил войска к югу от границы.

3 июля 1982 г. РАНЕНИЕ ИЗРАИЛЬСКОГО ДИПЛОМАТА. Попытка убийства израильского посла в Англии яви-

лась кульминацией ряда террористических актов ООП и вызвала три дня спустя массовые репрессии Израиля.

Ливанская война, 1982 г.

6 июня 1982 г. ОПЕРАЦИЯ «МИР В ГАЛИЛЕЕ». В 11 часов утра израильские силы особого назначения в составе трех дивизий пересекли ливанскую границу. Их непосредственной целью было окружение и уничтожение вооруженных формирований ООП (Организации освобождения Палестины) в Южном Ливане.

На левом фланге группа «А» при поддержке небольшого десантного подразделения, высадившегося к северу от Сура, быстро двинулась вдоль узкой прибрежной равнины, обходя или сокрушая опорные пункты ООП. К ночи израильцы окружили Сур.

В центре группа «С» захватила подступы к стратегически важным мостам через реку Эль-Литани, взяла замок Бофор, обезопасила Арпоуцские высоты и окружила город Набатию. Обеспечивая безопасность восточного фланга группы «С», на правом фланге части группы «Н» предприняли наступление в долину Бекаа (к городу Хасбайя, расположенному в долине реки Эль-Хасбани). Хотя поначалу силы группы «Н» не встретили серьезного сопротивления, однако, вступив в окрестности Хасбайи, израильцы попали под огонь сирийской артиллерии.

Четвертая группа («В»), составленная из подразделений морской пехоты, воздушно-десантных, танковых войск и артиллерии, в 11 часов утра произвела внезапную высадку десанта к северу от Сайды в устье реки Эль-Аввали. Она разгромила несколько подразделений палестинцев, изолировав тем самым силы ООП в Сайде.

7 июня 1982 г. ВТОРОЙ ДЕНЬ. ЗАПАДНЫЙ СЕКТОР. Пока отдельные части группы «А» двигались на Сур и усилили сопротивление формирований ООП к югу от реки Эль-Литани, другие израильские войска приблизились к Сайде с юга. Подразделения резерва очищали районы, которые обходили наступающие передовые части. Близ Сура войска группы «А» окружили и атаковали базу ООП близ лагеря беженцев в Рашидии. Тем временем группа

«В» разделилась на три боевых формирования: первое двинулось на север — к точке, расположенной в 7 км от Эд-Дамура, южнее Бейрута; второе расширило плацдарм в восточном направлении, вынудив оборонявшихся палестинцев отступить в горы; третье блокировало Сайду с севера.

Отдельные части группы «С» взяли Набатию и очистили от очагов сопротивления Ариун-Набатийское плато, тогда как другие продвинулись на северо-запад, к Сайде, чтобы соединиться с подразделениями групп «А» и «В», и завершить окружение города. Теперь на территорию Ливана в секторе группы «С» вступила еще одна — пятая — группа «D»; к вечеру ее части, стремясь отрезать прибрежную равнину от долины Бекаа, уже приблизились к расположенному севернее города Джеззина мосту через реку Бессри. Когда передовые израильские части вышли к реке, они были встречены огнем сирийской артиллерии. Хотя израильтяне тщательно избегали прямого вооруженного столкновения с сирийцами, им все же пришлось открыть ответный огонь, чтобы заставить орудия противника замолчать.

7 июля 1982 г. ВТОРОЙ ДЕНЬ. Долина Бекаа. Здесь группа «Н» не наступала, а только вела перестрелки с отрядами ООП и подразделениями сирийской армии. В течение дня к группе «Н» присоединились части групп «В» и только что подошедшей из Израиля группы «Z», в результате чего образовалась группа сил Бекаа, находящаяся под командованием генерал-майора Авигодора Бен-Гала, по численности и огневой мощи приблизительно равная двум развернутым дивизиям. Ее задачей было установление контроля над долиной Бекаа и окаймляющими ее горными массивами: западными склонами Антиливанов и хребта Эш-Шейх (или Хермон) на востоке и Ливанскими горами на западе. После этого группе сил Бекаа предстояло перерезать шоссе Бейрут–Дамаск.

8 июля 1982 г. ТРЕТИЙ ДЕНЬ. Западный сектор. Части группы «А» правели операции по очистке Сура и лагеря беженцев в Рашидии и захватили Сайду. При этом израильтяне тщательно старались не допустить, чтобы пострадали ливанские или палестинские гражданские лица. Пополнившись за счет части подразделений групп «А» и

«С», группа «В», встречая лишь незначительное сопротивление, продолжала медленное наступление на Эд-Дамур. Формирования группы «D» достигли моста через реку Бессри, где повстречали и разбили сирийскую 85-ю бригаду. К вечеру израильтяне добрались до Бейт-эд-Дина и Эль-Зайты – примерно в 15 км южнее шоссе Бейрут–Дамаск.

8 июля 1982 г. ТРЕТИЙ ДЕНЬ. Долина Бекаа. Части группы «Z» атаковали правый фланг сирийцев, который вместе с формированиями ООП удерживал город Джебзин. Совместная атака танковых подразделений и пехоты сокрушила оборону сирийцев, уничтожив 32 танка и приведя к тяжелым потерям. На востоке группа «Н» захватила деревню Мимес и к вечеру находилась приблизительно в 15 км от главного сирийского оборонительного района в окрестностях горы Рашая.

9 июля 1982 г. ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ. Побережье. Отряды группы «В» атаковали Эд-Дамур, который, несмотря на яростное сопротивление формирований ООП, к вечеру был взят. Группа «С», отдельные отряды группы «А» и оставшиеся подразделения группы «В» обошли Эд-Дамур, направились на север и к вечеру достигли южных предместий Бейрута.

9 июля 1982 г. ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ. Победа Израиля в воздухе. Израильские ВВС атаковали ракетные батареи сирийских войск ПВО в долине Бекаа, в ходе трехчасового боя уничтожив семнадцать из девятнадцати батарей и не потеряв притом ни единого самолета. Были сбиты 29 сирийских МиГов.

9 июля 1982 г. ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ. Долина Бекаа. Войска группы «И» наступали по долине и через отроги Антиливана, чтобы окружить левый фланг сирийцев и вооруженные формирования ООП. Хотя сопротивление было значительным, тем не менее израильтяне продвигались быстро. Одновременно из Джебзина на сирийскую оборонительную зону «Кара» велась наступление группа «Z». Группе «В» было поручено вести сражение в центре долины Бекаа; в ходе боевых действий к вечеру они достигли деревни Днейбе.

10 июля 1982 г. ПЯТЫЙ ДЕНЬ. Побережье. Войска группы «А» продолжали очищать местность на юге Лива-

на, включая Сайду и лагерь беженцев в Эль-Хиньвех, где имело место серьезное сопротивление. Однако продвижение израильтян было медленным, поскольку подлежало избегать жертв среди мирного населения. Силы группы «В» наступали на горный городок Кфар-Матта, в то время как группа «С», получив подкрепление за счет отдельных подразделений группы «А», достигли окраин Хальды, расположенной примерно в 5 км от бейрутского международного аэропорта. Части группы «О» очистили район Айн-Зайты, приблизились к Айн-Даре и вышли к точке, находящейся в 3 км от шоссе Бейрут–Дамаск.

10 июля 1982 г. ПЯТЫЙ ДЕНЬ. Долина Бекаа. Тремя войсковыми группами и по широкому фронту израильтяне подступили к главному сирийскому укрепленному району. В центре части группы «Н», наступая по долине, ликвидировали вооруженные формирования ООП, а также части сирийской армии, развернутые между реками Эль-Литани на западе и Эль-Хасбани на востоке. На западе силы группы «Z» дошли до расположенного в 16 км от шоссе Бейрут–Дамаск городка Зайла. В гористой местности на востоке подразделения группы «В» также заметно углубились в главную сирийскую укрепленную зону, расположенную южнее дороги Бейрут–Дамаск. Израильские ВВС уничтожили еще две батареи сирийских войск ПВО.

11 июля 1982 г. ШЕСТОЙ ДЕНЬ. Израильтяне подходят вплотную к Бейруту и шоссе Дамаск–Бейрут. Находящаяся в предместьях Бейрута Хальда была захвачена силами группы «С». Израильские войска заняли позиции на холмах, господствующих над бейрутским аэропортом. Части группы «D» подступили к шоссе Бейрут–Дамаск, которое теперь простреливалось с возвышающихся неподалеку холмов. На востоке, в долине Бекаа, израильтяне прощупали новую сирийскую линию обороны, проходящую ниже шоссе Дамаск–Бейрут.

11 июля 1982 г. ШЕСТОЙ ДЕНЬ. Прекращение огня. Тяжелые бои двух предшествующих дней стоили сирийцам немалых потерь — как в живой силе, так и в технике. Поэтому в полдень они договорились с израильтянами о прекращении огня. Однако бои с формированиями ООП продолжались.

За шесть дней боев израильтяне наголову разгромили вооруженные формирования ООП, базирующиеся на территории Ливана, а также захватили огромное количество снаряжения. Кроме того, они нанесли решительное поражение регулярной сирийской армии и вывели артиллерию на позиции, позволяющие вести огонь по Дамаску.

Таблица 4

**Ливанская война 1982 г. (6 июня—3 сентября).
Участвовавшие силы и потери сторон**

	Численность	Убитыми	Ранеными	Пленными и пропавшими без вести	Потери в танках	Потери в авиации
Израиль	65000	305	1230	2	40	2
ООП	18000	1100	2350	5100	20	—
Сирия	45000	1350	4800	220	420	92
Совокупно Сирия и ООП	63000	2450	7150	5320	440	92

12–15 июня 1982 г. ЗАЧИСТКА. Сопротивление в лагере беженцев в Эль-Хишвехе. Израильтяне продолжали действия против уцелевших отрядов ООП в районе Сайды, особенно в лагере беженцев в Эль-Хишвехе. Надеясь одержать хотя бы пропагандистскую победу, ООП в качестве заложников удерживала на своих опорных пунктах тысячи палестинцев. Израильтяне окружили лагерь и повели медленное наступление, стремясь свести к минимуму потери среди мирного населения и собственных войск. Они постепенно вытеснили боевиков ООП в центр лагеря и, наконец, разгромили последних уцелевших (15 июня).

12–13 июня 1982 г. СРАЖЕНИЕ ПРИ АЙН-ААНУБЕ. Пытаясь соединиться близ Бейрута с силами ливанских христианских фалангистов, израильтяне вели бои с формированиями ООП и сражающимися в их рядах отрядами сирийских командос. В конце концов палестинцы и сирийцы вынуждены были отступить, потеряв много танков и БТР и понеся тяжелые потери. Затем израильтяне

соединились с фалангистами. Сирийские и палестинские части в Бейруте оказались отрезанными от сирийских сил на востоке.

14 июня 1982 г. ИЗРАИЛЬЯНЕ ДОСТИГАЮТ БЕЙРУТА. Продвигаясь к восточным и юго-восточным пригородам Бейрута, израильтяне подошли вплотную к сирийским и палестинским отрядам, угодившим в западню. Кроме того, они установили контроль над южной частью международного аэропорта. Позднее израильтяне развернулись вдоль «зеленой линии», отделяющей христианский восточный Бейрут от мусульманского западного сектора города (18 июня). Израильтяне плотно осадили Бейрут.

22–26 июня 1982 г. ПОСЛЕДНЕЕ ИЗРАИЛЬСКОЕ НАСТУПЛЕНИЕ. Израильтяне предприняли комбинированное наступление на шоссе Бейрут–Дамаск к востоку от Бейрута. Сражение бушевало четыре дня. К 25 июня сирийцы были изгнаны из предместий города. Теперь израильтяне контролировали шоссе Дамаск–Бейрут от восточной окраины Бейрута до расположенного в 16 км к востоку от города Лейн-Софара, а также большую часть горных хребтов, простирающихся к северу и к югу от шоссе. В западном секторе только хребет Дахр Эль-Байдер отделял израильские силы от сирийских позиций на севере долины Бекаа.

26 июня 1982 г. НОВОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ОГНЯ. С вступлением его в силу основные наступательные операции, в сущности, были завершены, однако израильтяне продолжали осаждать Бейрут, дабы гарантировать уход из города палестинцев и сирийцев.

26 июня – 3 сентября 1982 г. ОСАДА БЕЙРУТА. Загнав палестинцев и сирийцев в ловушку в западных и юго-западных районах города, израильтяне пришли к выводу, что предпочтительнее вынудить ООН удалиться на условиях, благоприятных для Израиля, нежели предпринимать штурм. Желая свести к минимуму потери среди мирного населения, командование ВВС поручило пилотам разбросать листовки, уговаривающие граждан покинуть город по прибрежной дороге, контролируемой христианами ополченцами, или же по контролируемому

израильянами шоссе Бейрут--Дамаск (27 июня). Затем израильяне начали бомбардировки и артобстрелы мусульманских секторов города. Они потребовали, чтобы ООП сложила оружие и покинула Ливан.

В то время как израильяне осуществляли осадные операции, специальный посланник США Филипп Хабиб при содействии короля Саудовской Аравии Фахда ибн Абд аль-Азиза ас-Сауда проводил многосторонние переговоры между израильянами, ООП, правительством Ливана и Сирией. Тем временем израильяне стянули вокруг Западного Бейрута петлю, перекрыв важнейшие коммуникации и запретив посылать в осажденные секторы города пищу и медикаменты (3 июля). Правда, вскоре они ослабили эти ограничения (7 июля). Посланник Хабиб добился того, что ООП одобрила его план отступления (6 августа). Израильский кабинет также согласился с планом Хабиба (19 августа), и два дня спустя формирования ООП и сирийцы начали отступление. Когда последние боевики ООП покинули город (3 сентября), израильяне сняли осаду.

21–28 августа 1982 г. РАЗВЕРТЫВАНИЕ МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫХ СИЛ ПОДДЕРЖАНИЯ МИРА. С согласия правительств Израиля, Сирии и Ливана, многонациональные силы поддержания мира, состоящие из независимых контингентов, -- примерно по 1200 человек в каждом, из США (морская пехота), Франции и Италии, -- были развернуты в Бейруте, чтобы обеспечить безопасное отступление осажденных сил ООП и Сирии.

16–18 сентября 1982 г. РЕЗНЯ БЕЖЕНЦЕВ В ЛАГЕРЯХ САБРА И ШАТИЛА. Проводя операцию по выявлению боевиков ООП, христианские ополченцы-фалангисты истребили по меньшей мере четыреста мужчин, женщин и детей. Находившиеся неподалеку израильские войска позволили фалангистам вступить в лагерь и ничего не предприняли, чтобы воспрепятствовать резне.

17 мая 1983 г. СОГЛАШЕНИЕ С ЛИВАНОМ. При дипломатическом содействии США обе стороны (Израиль и Ливан) пришли к соглашению. Оно было, в сущности, договор между двумя народами, покончившими с войной, которая велась с 1974 года. Израиль был признан

ливанским правительством и отношения между странами частично нормализовались.

24 ноября 1983 г. ОБМЕН ПЛЕННЫМИ МЕЖДУ ИЗРАИЛЕМ И ООП. Стороны договорились обменять 4500 палестинских военнопленных, находившихся у израильтян, на шестерых израильтян, пребывавших в плену у палестинцев с тех пор, как их захватили более чем за год до того.

16 февраля 1985 г. НАЧАЛО ВЫВОДА ИЗРАИЛЬСКИХ ВОЙСК ИЗ ЛИВАНА. Их уход — за исключением узкой полосы на юге Ливана (так называемой «израильской зоны безопасности»), завершился в июне.

1 октября 1985 г. БОМБАРДИРОВКА ШТАБ-КВАРТИРЫ ООП В ТУНИСЕ. В ответ на террористический акт на Кипре (сентябрь), самолеты F-15 израильских ВВС преодолели почти 2500 км, чтобы бомбардировать штаб-квартиру ООП в Тунисе. В результате этой акции погибли 67 арабов (председатель ООП Ясир Арафат отсутствовал). Арабские государства осудили палет, но США утверждали, что бомбардировка являлась «законным ответом» террористам.

Декабрь 1987 г. ИНТИФАДА. В связи с оккупацией Израилем Западного берега реки Иордан и сектора Газ палестинцы организовали ряд несоординированных демонстраций и акций протеста. Как только движение стало более организованным, оно получило название Интифада (т.е. «восстание» или «народный бунт») и включило также экономические и культурные контрмеры по отношению к израильской оккупации.

Многие виды протеста были сопряжены с насилием, особенно столкновения между бросающей камни молодежью с одной стороны, полицией и солдатами с другой. Попытки Израиля овладеть положением и ликвидировать Интифаду были, как правило, малоэффективными. Восстание породило широкую поддержку палестинского дела за границей.

2–5 мая 1988 г. НАПАДЕНИЕ НА ЛИВАН. В ответ на действия боевиков в Северном Израиле подразделения израильской армии и ВВС предприняли карательную экспедицию на юг Ливана (2 мая). Ее кульминацией ста-

ла жестокая схватка с ополченцами-шиитами, выигранная Израилем и союзными ему христианскими ополченцами, при поддержке танков, вертолетов, корабельных орудий и авиации (4 мая).

8 октября 1990 г. ИНЦИДЕНТ НА ХРАМОВОЙ ГОРЕ. В разгар роста напряженности, вызванного Кувейтским кризисом (или Второй войной в Заливе), израильские пограничники открыли стрельбу по возбужденной толпе палестинцев близ мечети Аль-Акса на Храмовой горе в Иерусалиме, убив около двадцати человек и ранив около ста пятидесяти. Израиль вызвал осуждение Совета Безопасности ООН (две резолюции - от 12 и 24 октября), поддержанное США.

17 января - 26 февраля 1991 г. ОБСТРЕЛ ИЗРАИЛЯ ИРАКСКИМИ РАКЕТАМИ «СКАД». Выполняя предвоспные обещания, Саддам Хусейн нанес удар по населенным пунктам Израиля. Вследствие неточности попаданий, а также прибытия частей США с противоракетными установками класса «земля-воздух» и неспособности иракцев задействовать химические боеголовки, жертв было немного. Под давлением США Израиль, вопреки обыкновению, воздержался от нанесения ответного удара, несмотря на общественное негодование и требования принять меры, поскольку спорадические обстрелы «Скадами» продолжались.

Дюпен Р., Дюпон Т. *ВСЕМИРНАЯ ИСТОРИЯ ВОЙН,
КНИГА ЧЕТВЕРТАЯ* (1925-1997 гг.) -
СПб/Москва, 1998, с. 507-541, 598-599, 719-722, 789-791.

Армия еврейского народа

Государство Израиль — Эрец-Исраэль — возникло благодаря решимости евреев, рассеянных по всему миру, воссоздать свой национальный очаг. В годы Второй мировой войны именно евреи понесли самые большие людские потери, если сравнивать число жертв с общей численностью каждой нации. Поэтому отцы-основатели Израиля хорошо понимали, что геноцид в будущем может быть исключен только при том условии, что евреи смогут защищать себя своими силами в своей стране.

Действительно, с первого дня независимости Израиля его гражданам пришлось бороться за выживание. Соседи-арабы долго отвергали даже саму идею создания в Палестине еврейского государства. Вследствие их враждебной политики евреям в Израиле постоянно приходилось защищаться от арабской агрессии и арабского террора.

Войны за право на существование

Первая война с арабами началась сразу после провозглашения независимости, в ночь на 15 мая 1948 г. Против Израиля выступили 7 государств — Египет, Иордания, Сирия, Ливан, при поддержке Ирака, Йемена и Саудовской Аравии. Неравенство сил оказалось колоссальным. Армии у евреев по существу еще не было, ее формирование на базе полувоенных формирований только началось. Катастрофически не хватало оружия. Достаточно сказать, что поначалу на трех бойцов приходилась всего одна винтовка, а более мощное оружие было представлено легкими минометами (по одному на целую роту) и несколькими французскими пушками безнадежно устаревшего образца 1908 года!

Тем не менее, героизм, изобретательность и упорство мужчин и женщин, сражавшихся за свою свободу, свое достоинство, свое будущее не знали границ. Евреи отбили все атаки. В начале 1949 года арабам пришлось заключить перемирие. Так в огне сражений родилась армия

обороны Израиля — Цахал. Более того, не успев появиться на свет, она уже показала, что способна на многое. Под контроль израильской администрации перешла значительная часть той земли, что первоначально предназначалась для создания арабского палестинского государства: 6,7 тысяч квадратных километров, в том числе Западный Иерусалим. Более миллиона не смирившихся с этим арабов покинули данную территорию.

Вторая война оказалась короткой, всего 10 дней — с 29 октября по 7 ноября 1956 года. В ходе ее Цахал уничтожил базы арабских террористов в секторе Газа и разблокировал Тиранский пролив, водный путь к израильскому порту Эйлат в самой глубине бухты Акаба на Красном море. Примерно десять лет после той войны на границе между Египтом и Израилем и в районе Тиранского пролива находились войска ООН. Они обеспечивали безопасность западной границы и судоходства Израиля.

Третья война получила название «шестидневной», так как действительно длилась всего лишь 6 дней, с 5 по 10 июня 1967 года. Ее начал Израиль внезапным мощным ударом своей авиации по арабским аэродромам. Дело в том, что арабские страны во главе с Египтом к этому моменту уже заканчивали последние приготовления к нападению на Израиль. Египетский лидер Гамаль абд-Насер открыто заявлял, что еврейское государство будет стерто с лица земли, а все его жители уничтожены либо изгнаны.

Арабы не сомневались в успехе своего плана, поскольку их превосходство в численности войск и количестве вооружении было подавляющим. Достаточно сравнить силы египетского и израильского военного флота к июню 1967 года. Египтяне имели 81 боевой корабль (7 эсминцев, 12 подводных лодок, 18 ракетных катеров, 32 торпедных катера, 12 сторожевых катеров). У израильтян имелось только 15 кораблей (3 эсминца, 3 подводных лодки, 8 торпедных катеров и 1 сторожевой), т.е. в пять раз меньше! Танков у египтян и сирийцев тоже было значительно больше (2,5 тысячи против 1,5 тысяч), о нехоте вообще говорить не приходится.

Насер изгнал войска ООН с их позиций, снова заблокировал порт Эйлат и собирался нанести массирован-

ный удар по всей линии прекращения огня. С севера его поддерживали войска Сирии, с Востока — иорданские части. Но благодаря своей разведке Израиль знал план врага во всех подробностях. Знал он и то, где размещены силы противника.

На рассвете 5 июня 1967 года израильские самолеты нанесли внезапный удар по всем авиабазам Египта, Сирии, Иордании. Два дня подряд эти налеты продолжались без перерыва. К вечеру 6 июня арабы потеряли 397 самолетов, в том числе 70 бомбардировщиков и 286 истребителей. Взлетные полосы были приведены в негодность. Обезопасив себя от воздушных ударов, Цахал произвел выброску парашютных десантов и танковые атаки. В результате этой молниеносной войны, вошедшей во все учебники по стратегии и тактике, Израиль взял под свой контроль Восточный Иерусалим, Западный берег реки Иордан, весь Синайский полуостров вплоть до восточного берега Суэцкого канала, Голанские высоты.

Четвертая война известна как «война Йом Кипур — война Судного дня» ибо она началась в святой для евреев день — субботу 6 октября 1973 года. Надо отдать должное арабам, на этот раз они сумели сохранить свой план в тайне. Израильские военачальники напротив испытывали в тот период излишнюю самоуверенность. Война застала армию и народ врасплох.

Поначалу арабы владели инициативой. Они сумели форсировать Суэцкий канал, преодолели укрепления на его восточном берегу (так называемую «линию Бар Лева»). Через двое суток наступление к границам Израиля развивали уже 100 тысяч египетских солдат при поддержке 850 танков. На севере 4 сирийские дивизии и 600 танков штурмовали израильские позиции на Голанских высотах.

На суше развернулись ожесточенные танковые сражения, в воздухе происходили схватки между израильскими и арабскими самолетами, на море сражались боевые корабли. Египетские самолеты пилотировали, в основном, советские летчики. Управление арабскими подразделениями осуществлялось с помощью советских военных советников. Тем не менее, евреи сумели за 24 часа

отмобилизовать свою армию и бросить ее в бой. Арабское наступление захлебнулось и на юге, и на севере.

После этого израильские войска прорвали фронт египтян и форсировали Суэцкий канал на южном его участке, в районе Горьких озер. Израильские танки устремились к Каиру. На севере после двух дней упорного сопротивления Цахал отбросил сирийцев на их территорию (сирийцы потеряли более 500 танков и бронетранспортеров) и стали продвигаться к Дамаску. Когда 24 октября огонь был прекращен, передовые отряды израильтян находились на расстоянии пушечного выстрела от столицы Сирии.

Победа досталась дорогой ценой. Погибло более 4,5 тысяч бойцов. Свыше 700 израильтян оказались в плену. Была потеряна примерно половина всех танков и самолетов. Но эти жертвы оказались не напрасными. Арабские лидеры поняли, что им никогда не удастся сокрушить Израиль. Первым это осознал египетский президент Анвар Садат. В 1979 году он подписал в Кэмп-Дэвиде мирный договор с Израилем согласно формуле «мир в обмен на территории». Израиль вернул Египту Синай. Правда, Садат заплатил за договор своей жизнью. Спустя два года его убили исламские фанатики.

Операции возмездия

Подвергаясь жестокому арабскому террору, Израиль оставил за собой право бороться с террористами повсюду, в том числе далеко за пределами своих границ. К числу самых громких таких рейдов принадлежат следующие:

Операция «Ионатан» (1976 год). Террористы захватили авиалайнер компании «Эр Франс», среди пассажиров которого были 103 еврея, и угнали его в Кампалу, столицу Уганды. Но, несмотря на то, что от Тель-Авива до Кампалы 4 тысячи километров, израильские командос совершили туда беспрецедентный по своей дерзости рейд. Почти все пассажиры были освобождены (погибли только двое из них), а все террористы убиты.

Операция «Литани» (1979 год). Это был рейд в Ливан, в ходе которого израильские десантники расправились с террористами, незадолго до того убившими 37 мирных граждан неподалеку от Тель-Авива.

Операция «Озирак» (1981 год). Один из злейших врагов Израиля, это иракский диктатор Саддам Хуссейн. Он давно стремится обзавестись оружием массового поражения — ядерным и химическим — чтобы затем стереть Израиль с лица земли вместе со всеми его жителями. В 1981 году багдадский безумец почти вплотную приблизился к возможности создания атомной бомбы. Тогда израильская авиация внезапным налетом полностью разрушила иракский ядерный центр в Озираке, в 60 км от Багдада. А израильская внешняя разведка Моссад уничтожила тех специалистов-ядерщиков в ряде стран, которые пошли на сотрудничество с Хуссейном.

Операция «Мир для Галилеи» (1982 год). Подразделения Цахал пришлось вторгнуться в Ливан и с боями дойти до Бейрута, чтобы ликвидировать многочисленные базы палестинских террористов в этой стране. Благодаря решительным действиям удалось не только значительно ослабить ООП (Организацию освобождения Палестины), но и создать в южной части Ливана «пояс безопасности» — зону, контролируруемую дружественными по отношению к Израилю арабскими полевыми командирами.

* * *

Несмотря на то, что с той поры прошло много времени, и отношения Израиля с соседними государствами значительно улучшились, арабский терроризм сегодня по-прежнему продолжает оставаться одним из главных источников угрозы для Израиля. Такие организации убийц как Хезболлах и Хамас продолжают свою кровавую деятельность.

Другой опасностью для Израиля является стремление некоторых стран, не имеющих с ним общих границ, создать оружие массового поражения. К их числу относятся прежде всего Иран, Ливия и Ирак. Руководители этих государств организовали работы по подготовке к производству собственного ядерного, химического и бактериологического оружия, а также средств его доставки — баллистических ракет. Так что без дела Цахал и Моссад не останутся.

Чем силен Цахал

Если сравнить площадь и население Израиля с теми странами, с которыми он граничит, то получится любопытная картина. Площадь Эрец-Исраэль около 21 тысяч кв. км, население — 4,5 миллиона человек. А площадь Египта, Иордании, Сирии и Ливана, взятых вместе — 1,3 млн. кв. км, население — более 70 миллионов человек. Это означает, что Израиль физически не в состоянии содержать большую армию. На нее не хватает ни человеческой массы, ни земли, ни средств.

Но, с другой стороны, Израиль просто не имеет права проиграть ни одну войну. Более того, если война с кем-нибудь начинается, Цахал обязан не допустить врага в свою страну. Он должен быстро разгромить любого противника, действуя, в основном, на вражеской территории.

Как же выйти из такого противоречия? Израиль решает эту проблему за счет того, что воюет гораздо лучше своих врагов. Оборонная доктрина Израиля вполне соответствует лозунгу знаменитого русского полководца А.В.Суворова: «воюй не числом, а умением!»

Говоря о том, что делает Цахал сильнее любого агрессора, трудно выделить что-то одно в качестве главной причины. Поэтому перечислим все основные факторы боевой мощи армии обороны Израиля.

1. Прежде всего, это высокий моральный дух. Солдаты и офицеры прекрасно понимают, что защищают не какие-то абстрактные идеи, а благополучие и саму жизнь своих родных и близких. Все они преисполнены решимости никогда и ни при каких обстоятельствах не допустить повторения геноцида. Отсюда их мужество, стойкость, упорство, необыкновенная храбрость.

2. Высокий образовательный и культурный уровень военнослужащих, в сочетании с их дисциплинированностью и чувством ответственности, позволяют использовать любое вооружение и технику (особенно сложное) с такой эффективностью, которая недоступна ни одной другой армии на Ближнем и Среднем Востоке.

3. Цахал далеко опережает арабские армии в области радиоэлектроники, компьютеров, радиостанций, беспил-

лотных летательных аппаратов и другой техники управления войсками, радиоэлектронной борьбы, технической разведки. Между тем, превосходство в разведке, связи и управлении — это именно то, что в значительной мере обеспечивает «выигрыш качества» в современной войне.

4. Цахал чрезвычайно маневренная армия. Его насыщенность бронетехникой, грузовыми автомобилями, джипами-вездеходами, вертолетами превышает возможности любой другой армии мира. Например, в итальянской армии 1 танк приходится на 270 человек, в турецкой — на 158 человек, тогда как в израильской на 50 человек! Две трети Цахала, это танковые, парашотно-десантные, мотомеханизированные дивизии и бригады, т.е. такие воинские части, мобильность которых исключительно высока.

5. Парк боевых самолетов и вертолетов очень велик (четвертое место в мире, после США, России, Китая). ВВС маленького Израиля превосходят по своей численности и мощи итальянские военно-воздушные силы в 3 раза. В сочетании с большим резервом прекрасно обученных пилотов это позволяет наносить массированные удары по наземным целям и в кратчайшие сроки завоевывать полное господство в воздухе. Между тем, воздушное превосходство является обязательным условием успеха в современной войне.

6. Огневая мощь израильской армии огромна. В ней всегда делалась ставка на широкое использование новых и новейших видов вооружения. Важно подчеркнуть, что основная часть оружия в последние 10—15 лет производится в самом Израиле и создана израильскими конструкторами.

Пистолет-пулемет «Узи», стрелковая система «Галил», боевые самолеты «Кфир», танки «Меркава», бронетранспортеры «Рамта», управляемые ракеты «Зе'ев», «Габриэль», «Шафрир», «Луз», боевые катера типов «Алия», «Тешеф», «Ятуш» — это и многое другое оружие относится к числу лучшего в мире. Если оружие покупается за границей, то лишь самого высокого класса. Таковы, например, американские истребители-бомбардировщики F-15 и F-16, относящиеся к числу лучших в мире всепогодных боевых

самолетов увеличенного радиуса действия. Таков и вертолет «Блэкхоук» (Черный Ястреб), не имеющий себе равных по огневой мощи, маневренности и живучести.

7. Наконец, последнее по порядку, но может быть первое по значению — это передовая стратегия и тактика. Ее важнейшие особенности таковы: наступательный характер военных действий, быстрая переброска войск с одного участка на другой; сосредоточение максимума сил в месте основной угрозы, концентрированное и скоординированное использование авиации против наземных сил противника, перенесение военных действий на территорию неприятеля и отдаление их от границ страны.

Организация Цахал

В мобилизационном плане Израиль разделен на 3 военных округа: Северный, Центральный и Южный. Главные военные авиабазы — Хацерим, Лод, Экрон. Базы военного флота — Ашдод и Хайфа на Средиземном море, Эйлат в Красном море.

Оперативное руководство вооруженными силами осуществляет Генеральный штаб в составе 4-х управлений: Оперативного, Разведывательного, Личного состава, Снабжения. Попечение о религиозных нуждах военнослужащих находится в руках раввина армии обороны Израиля.

По оценке 1985 года, сухопутные части Цахал включают в себя 12 танковых дивизий, 15 мотострелковых бригад 5 парашютно-десантных бригад, 15 отдельных артиллерийских полков. В совокупности они имеют 3800 танков, более 8 тысяч бронетранспортеров и бронесамобилей, около 1 тысячи самоходных орудий, несколько тысяч зенитных и полевых орудий, минометов, легких реактивных установок и систем залпового огня.

Военно-воздушные силы насчитывают свыше 650 боевых самолетов и 100 боевых вертолетов, плюс к ним примерно 100 транспортных самолетов и 150 транспортных вертолетов. Кадровый состав ВВС находится в пределах 30 тысяч человек (после мобилизации 80 тысяч).

Военно-морской флот включает 2 фрегата, более 30 ракетных катеров, примерно 40 патрульных катеров, 3

новейшие подводные лодки английской постройки, десантные суда различных типов. В мирное время на флоте служат 10 тысяч человек, в военное его кадровый состав увеличивается в два раза. Гордость израильского флота — боевые пловцы-диверсанты из секретной 13-й флотилии. Во время войны Судного дня 1973 года они уничтожили более десятка боевых и вспомогательных кораблей египтян и сирийцев. Как и армейские части, боевые пловцы участвуют в борьбе с террористами. Например, в июле 1985 года они проникли в акваторию ливийского порта Триполи и взорвали там два транспортных судна с грузом оружия и взрывчатки для террористической организации Абу Нидаля — самого кровожадного мафияка среди всех подобных монстров.

* * *

Отдельно надо сказать несколько слов о ядерном щите Израиля. По данным американской печати, Израиль ежегодно производит на ядерном реакторе в Димоне 2—3 атомные бомбы. Общее количество ядерных боеприпасов, имеющихся на складах, оценивается в 50—100 единиц.

Средствами доставки ядерных зарядов к цели могут служить самолеты F-15 и F-16, «Кфир», ракеты «Иерихон» и «Зе'ев», 203-мм гаубицы. Израиль не собирается применять первым ядерное оружие. Оно выступает в качестве средства сдерживания наиболее оголтелых арабских лидеров. Так, во время войны в Персидском заливе («Буря в пустыне», 1991 год) Ирак пытался обстреливать территорию Израиля своими баллистическими ракетами типа СКАД. Моссад установил, что Саддам Хуссейн намеревается отдать приказ об оснащении боеголовок ракет не взрывчаткой, а отравляющими веществами большой силы. Тогда израильское руководство нашло способ предупредить этого безумца, что в случае химического нападения Израиль сбросит атомные бомбы на Багдад и некоторые другие города Ирака. Угроза действовала.

Кстати, война 1991 года показала необходимость срочного создания системы противоракетной обороны

Израиля. С тех пор лучшие умы страны работают в этой области. Они достигли больших успехов, в том числе нашли способы боевого применения лазеров и других ультрасовременных технических устройств. Но по вполне понятным причинам о достижениях в данной области почти ничего не сообщается. Известны лишь названия некоторых проектов — «Стрела», «Наутилус» и другие.

Особенности подготовки военных кадров

В Израиле сведения оборонного характера не публикуются. Там принято опираться на оценки авторитетных зарубежных источников. Согласно им, численность израильской армии мирного времени составляет примерно 170 тысяч человек (не считая пограничников, подразделений территориальной и гражданской обороны, разведчиков-бедуинов).

Число кадровых военнослужащих сравнительно невелико (больше всего их в авиации и флоте). Зато обученный резерв первой очереди оценивается в 370–400 тысяч человек. Как показала война 1973 года, израильская армия способна всего за 24 часа провести мобилизацию своего резерва! Это лучший показатель такого рода в мире! В результате мобилизации Цахал может увеличиться до 500 тысяч человек, и в считанные часы доставить подкрепления частям регулярной армии, держащей фронт.

Согласно израильским законам, действительная (срочная) военная служба, а после ее прохождения — ежегодные военные сборы — являются обязательными. Впрочем, здесь никому не приходит в голову «косить» от армии, подобно некоторым призывникам в России. Нет в израильской армии и «дедовщины» или хотя бы намека на нее.

На действительную службу призываются мужчины в возрасте от 18 до 29 лет (срок службы 30 месяцев) и незамужние женщины от 18 до 24 лет (срок службы 24 месяца). По окончании срочной службы каждый солдат определяется в ту либо иную резервную часть. В составе ее он (или она) ежегодно проходит воинские сборы продолжительностью от двух до четырех недель. Возраст пре-

бывания в резерве для мужчин ограничивается 55 годами, для женщин — 38 годами.

Израиль — единственная страна в мире, где предусмотрена обязательная военная служба для женщин. Однако именно это позволяет высвободить большее число мужчин для строевой службы и тем самым в какой-то мере компенсировать численное превосходство арабских армий. Женщины служат в подразделениях Хейл (Хейл нашим — женский корпус). Они заняты в частях связи, ПВО, технического обслуживания, медико-санитарных подразделениях, на складах, в штабах и канцеляриях, работают инструкторами и т.п.

В Израиле существует весьма любопытное военное формирование под названием Нахал (Но'ар халуци ло-хем — боевая халуцианская молодежь). Службу в нем проходят те юноши и девушки, которые желают совмещать военное дело с сельскохозяйственным трудом. Опорные пункты Нахал располагаются в киббуцах и вдоль периметра границ. Когда поселение, созданное Нахал, становится экономически крепким, армия передает его гражданским властям. Нахал основал несколько десятков таких новых поселений вдоль границ, а более сотни старых укрепил своими группами. Опыт соединения военной службы с сельским трудом переняли армии ряда других государств.

* * *

Итак, военный потенциал Израиля очень высок. А в сравнении с величиной страны и численностью населения он колоссален. Именно этот потенциал последние 25 лет удерживает от нападения вероятных агрессоров.

Армия обороны Израиля в настоящее время решает три главные задачи:

- поддерживает постоянную готовность к крупномасштабной войне;
- ведет неустанную борьбу с террористами;
- совершенствует свою организацию, тактику, вооружение в связи с непрерывным развитием военного искусства и военных технологий.

Миша Кац,

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	3
Глава 1. Палестинская война	5
Глава 2. Становление	76
Глава 3. Синайский конфликт 1956 года	93
Глава 4. Модернизация	133
Глава 5. Шестидневная война	156
Глава 6. Беспокойный Синай (1967–1973 годы)	174
Глава 7. «Война Йом Кипур»	210
Глава 8. Тлеющий конфликт	237
Глава 9. Между миром и войной	258
ПРИЛОЖЕНИЯ	267
Эскадрильи ВВС Израиля	284
Арабо–Израильские войны	320
Армия еврейского народа	388