

Palik Mátyás Csaba¹

A III. ARAB-IZRAELI HÁBORÚ REPÜLŐ ÉS LÉGVÉDELMI SZEMPONTBÓL I.²

A cikksorozat első részében bemutatom az 1967-es arab-izraeli háború előzményeit politikai és katonai szempontból. Igyekszek választ adni arra a kérdésre, hogy miért is tört ki egy újabb konfliktus a Közel-Keleten. Ezt követően áttérek a szemben álló felek légierőinek az ismertetésére, adatokat szolgáltatok arra vonatkozólag, hogy az adott országok, milyen számú és típusú repülő eszközzel készültek egy újabb konfliktusra. Elemzem az adott légierők szervezeti felépítését, illetve felsorolom települési helyeiket. Rövid összevetést végzek, hogy a hasonló feladatkörökre milyen harcászati típusokat szereztek be, illetve, hogy mik voltak ezen gépeknek a leglényegesebb különbségeik vagy hasonlóságai.

THE III. ARAB-ISRAELI WAR, FROM AERIAL WARFARE AND AIR DEFENSE POINT OF VIEW I.

In the first chapter of my article-series, I show the antecedent of the 1967 year Arab-Israeli War from the political and military point of view. I try to answer the question, why a new conflict broke up in the Middle-East. After that, I introduce opposing air powers, and provide data regarding the number and types of air assets of the participant countries prior to the new conflict. Then I analyze the organizational structure of each air force, as well as I provide the list of the airfields. I compare the types of combat aircraft purchased by the air forces involved for similar missions, and explore the main differences and similarities between them.

A HÁBORÚ KÖZVETLEN ELŐZMÉNYEI

Az arab országok és Izrael állam — amúgy sem felhőtlen — viszonya 1964-től kezdve látványosan romlott. Ennek egyik legfőbb oka az volt, hogy Izrael a Jordán folyó vizének elvezetését tervezte, a másik ok a PFSZ³ egyre szaporodó akciói voltak. A feszültség évek alatt olyan mértékben növekedett, hogy 1966-ban a felek megkezdték a háborús előkészületeket, feltöltötték készleteiket, ha tudtak, új fegyvereket is vásároltak. [1] Május 15-én, a jeruzsálemi egyetemi stadionban megrendezett díszszemle után Lévi Eskol miniszterelnök a lakására rendelte Rabin vezérkari főnököt, Aba Even külügyminisztert és Dr. Jakob Herzog tanácsadót, majd együtt elemezték az egyiptomi hadosztály Sínai-félszigeti manővereit. Másnap kibővített tanácskozást tartottak a hadügyminisztériumban, ennek eredményeként sietve külföldre küldtek néhány szakértőt, fegyverzet vásárlása céljából. [2] 1967 májusában Nasszer elnök izraeli csapatösszevonásokról kapott híreket, (a szovjetek szerint Izrael 11 hadosztályt vont össze a szíriai határ mentén) [2], ezért május 16-án olyan döntést hozott, hogy szárazföldi alakulatokat kell küldenie a Sínai-félszigetre, valamint fel kell kérnie az ott jelenlévő ENSZ-erőket a távozásra. Azért, hogy — az ő szavai szerint —: „kész legyen a Szíriával a közös védelemről kötött szerződésből rá háruló feladatok végrehajtására”. [1]

¹ Nemzeti Közszerológati Egyetem- Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar, palikmatyi@hotmail.com

² Lektorálta: Dr. habil. Krajnc Zoltán mk. alez; egyetemi docens, Nemzeti Közszerológati Egyetem
Összhaderőnemi Műveleti Tanszék, krajnc.zoltan@uni-nke.hu

³ Palesztin Felszabadítási Szervezet

Az izraeli felső vezetés és hírszerző szolgálat ekkor még úgy gondolta, hogy az egyiptomi haderő jelentős része Jemenben harcol, ennek ellenére behívták a tartalékosokat. [2]

Nasszer következő döntése még inkább a fegyveres konfliktus irányába eszkalálta az eseményeket, ugyanis május 23-án lezáratta a Tirán-szorost, melyen keresztül Izrael biztosította a kőolajellátását. Úgy gondolta, ez esetleg alku tárgyát képezheti Izraellel szemben. Később kiderült, hogy ez hibás döntés volt, Egyiptom irreálisan értékelte saját képességeit és lehetőségeit. [1][3]

Eközben Izrael fenyegetettség-érzését csak növelték a különböző agresszív tartalmú kijelentések, főleg Sukeiri PFSZ-vezető részéről, emellett a világ közvéleményének Izrael iránti simpatíája is növekedett. [1]

Május 30-án Husszein jordán király és Nasszer elnök közös védelmi szerződést írtak alá, egy nappal később Irak szárazföldi egységeket vezényelt Jordániába. Ezen a napon Izraelben átalakult a legfelsőbb vezetés: Mose Dajan lett a hadügyminiszter valamint Begin is tárcát kapott. Másnap meghozták a döntést: megelőző csapást kell mérni az arab országokra. [1]

A korábbi konfliktusok tapasztalatait elemezve az izraeli vezetés úgy gondolta, hogy a légierő fejlesztésére helyezik a fő hangsúlyt. Az arabok jelentős számbeli fölénye miatt Izraelben új légierő-stratégiát dolgoztak ki, amelyet aktív védelemnek neveztek el, és a lényege a tömeges, megelőző-légicsapás volt. [4][5]

Az arab országok légierijéről kielégítően pontos felderítési adatok álltak rendelkezésükre, melyekből kiderült, hogy igen jelentő számú, és a háború kezdetekor rendkívül modern gépalományt tudtak felmutatni Izrael ellenfelei. Az egyiptomi, szíriai, libanoni és jordániai légierőbe hozzávetőlegesen 250 db MiG-19 és 21-es, 350 db MiG-15 és 17-es, valamint Szu-7, Il-28, Tu-16 és Hawker Hunter típusú repülőgép tartozott⁴. [4][6]

Egyiptom és Szíria az '56-os veszteségeit gyors ütemben pótolta, természetesen szovjet segítséggel. Épségben visszakerültek a külföldre menekített Il-28-as bombázók és MiG-17-es vadászrepülők. 1960-tól az EAK⁵, Irak és kicsivel később, Algéria légieroje is fokozott ütemben fegyverkezni kezdett, a szállítók minden esetben a Szovjetunió és a Varsói Szerződés országai voltak (kivétel Irak esetében). [6] Minőségi ugrást jelentett a MiG-19Szf elfogóvadászok érkezése, ezen kívül megkezdődött a csapatrepülő alakulatok fejlesztése, melyekhez Mi-1-es, Mi-4-es és Mi-6-os szállítóhelikoptereket rendszeresítettek. 1962 után a technikai fejlődés fokozódott, a MiG-21-es elfogóvadász, a Tu-16-os közepes bombázó és a Szu-7BMK vadászbombázó beszerzésével. [4]

A megfelelő információk birtokában az izraeli légierő is megkezdte az új eszközök beszerzését. Az új koncepciónak megfelelően a csapásmérő potenciál fejlesztését helyezték előtérbe, viszont számoltak a kétségkívül kialakuló légi harcokkal is. Ezeken kívül erősítették a csapattámogató- és szállító egységeket is. [4] [5]

Csapásmérő feladatkörre — szokás szerint — francia típust választottak, a Vautour könnyűbombázót, mely 1100 km/h-s csúcssebességével, nagy hatósugarával, 2,5 tonnás fegyverterhelésével és 30 mm-es gépágyújával kitűnő választásnak bizonyult, hiszen a szárazföldi célok

⁴ Ez nem jelenti azt, hogy ennyi gép volt egyszerre bevethető állapotban.

⁵ Egyesült Arab Köztársaság

támadása mellett szükség esetén légi harc megvívására is képes volt. A frontvonalon harcolók közvetlen támogatására továbbra is a régebbi Dassault Ouragan és Mystere IVA vadászbombázókat, valamint egy korszerűbb típust, a Super Mystere-t kívánták alkalmazni, amelyből 36 db-ot vásároltak a franciáktól 1958-ban. A MiG-21-esek ellensúlyozására a szintén francia Mirage III-as elfogóvadászok különböző változatait rendszeresítették.⁶ A szállítási feladatok ellátása a C-47-es Dakotákön kívül az újabb Noratlas közepes-, és C-97-es Stratofreighter nehéz szállítógépekre hárult. [4]

Az izraeli katonai vezetők elgondolása szerint a következő háborúban a légi fölény megszerzése és birtoklása elsődleges feladat lesz (ha nem a legfontosabb), ennek érdekében egy jövőbeni konfliktust a légierő tömeges csapásával kívánták megindítani, melyek az egyiptomi és a szíriai repterek ellen irányulnak majd. Legfőbb célpontjaik a repterek kifutópályái és az ott állomásozó repülőgépek lesznek. Ha minden a terveik szerint alakul, az arab légierőket még a bázisaikon meg tudják semmisíteni, persze még így is elkerülhetetlen, hogy néhány arab repülőgép képes legyen felszállni. [4]

A hadműveletek tervezői ezeket a tényeket figyelembe vették és új tervekkel álltak elő a gépek felszállósúlyát, fegyverterhelését és a támadó kötelékek összetételét illetően. A pilóták harckiképzési programját is a várható jövőbeni hadműveletekhez igazították. Ez utóbbival kapcsolatban még a szerencse is melléjük szegődött, mivel több arab harci pilóta a gépével együtt szökött át Izraelbe.⁷ Köztük volt Munir Rodfa százados, iraki vadászpilóta is, akinek MiG-21-e felbecsülhetetlen segítséget jelentett, mivel az izraeliek testközelből, tüzetesen megvizsgálhatták leendő ellenfelüket, mi több a géppel gyakorlatoztak is (a pilótafülkében magával vitte a repülőgépvezetési szakutasításokat és más kézikönyveket is).⁸ [6][7] Eközben kidolgozták a MiG-ek elleni taktikákat, harcászati fogásokat, kipuhathatták esetleges gyenge pontjait.⁹ Kiderült, hogy a MiG-21-es legtöbb harcászati paramétere hasonló a Mirage III-aséhoz, viszont pl. emelkedőképességben, vízszintes irányú gyorsulásban — főleg 7000m feletti magasságon — felülmúlja azt. Manőverező képességeiket tekintve, a verseny kiegyenlített, bár földközeli kicsivel a francia gép, nagy magasságon a szovjet típus a jobb. A fegyverzetüket tekintve is sok hasonlóság mutatkozik, mind két típus rendelkezett 2 db szárnyak alá függeszthető infravörös önirányítású légiharc- rakétával, (ezen felül a Mirage-ra még fel lehetett szerelni egy darab Matra R.530-as rakétát, de ezt a '67-es háborúban nem használták) emellett a MiG-be 1db, míg a Mirage-ba 2 db 30 mm-es gépágyút építettek. [4] [8]

Megjegyzendő, hogy a két típust alapvetően nem légi közelharcra tervezték. Mindkét repülőgépet az '50-es évek derekán fejlesztették ki abból a célból, hogy azok minél hamarabb elfog-

⁶ Egyes források szerint pont fordítva történt, az izraeli Mirage-ok ellen kezdték meg a MiG-21-esek szállítását. [6]

⁷ Ezen akciók tervezését és lebonyolítását főleg a Moszad végezte.

⁸ Munir Rodfa százados 1966 augusztus 16-án szállt fel rutin repülésre a 11. századtól majd Jordánián átrepülve Izraelben landolt. Az ortodox keresztény vallású százados elégedetlen volt az Iraki Légierővel, ekkor figyelt fel rá a Moszad és szervezte meg az akciót. Ez a kényes eset rendkívül rosszul érintette az irakiakat, főleg mikor pár héttel később újabb pilóták szöktek gépükkel Jordániába, politikai menedékjogot kérve. A pilóták maradhattak, de a gépeket sietve visszaszolgáltatták. [6]

⁹ Érdekes, hogy az USA Légierőjében, már 1965-től rendelkezésre állt, a MiG-21F-13 típus harcászati szakutasítása, melynek „beszerzését” és fordítását a CIA végezte. Viszont minden bizonnyal nem juttatták el az izraelieknek a háborút megelőzően. [10]

hassák az ellenséges nehézbombázókat még nagy magasságokon is. Ezért sárkányszerkezetük, hajtóművük, fedélzeti elektronikus rendszereik és fegyverzetük kialakítása is annak megfelelően történt, hogy a bevetésre kerülő gépek 1.5-2 Mach sebességgel a sztratoszférában, jelentős manőverek nélkül vegyék fel a harcot az ellenséges bombázókkal. Ennek ellenére e két típus manőverező képességeit tekintve jóval felülmúlta a korabeli amerikai és a többi szovjet típust is (pl. F-101, F-102, F-104, MiG-19, Szu-9). [9]

A háború kitörése előtt a Sínai-félsziget demilitarizált zóna volt, amelyet az ENSZ békefenntartói felügyeltek, ezért a szárazföldi csapatok nem kerültek harcérintkezésbe, azonban a repülőgépek akadály nélkül átrepülhettek a terület felett. Így kerülhetett sor, számos légiharcra, melyek során a felek tesztelhették a lehetséges ellenfél reakcióidejét, a repülőszemélyzet képzettségét és az újabb géptípusok harcászati képességeit.¹⁰ [4] Felderítő feladatkörre is számos alkalommal szálltak fel a pilóták, Kardi el-Hamid így emlékszik vissza egy bevetésre¹¹: „Gyakran berepültünk Izrael fölé felderíteni, általában 18 km magasságban. Lőttek ránk Hawk rakétákkal, de a magasságunk miatt nem találtak el. Csak rövid ideig maradtunk izraeli légtérben, ezért a Mirage-ok sem tudtak elcsípni. Egyikünk sem tudta, hogy harcolni fogunk Izrael ellen, de akkor nagyon magabiztosak voltunk.”

1. A szembenálló felek repülő és légvédelmi erői közvetlenül az 1967-es háború előtt

1.1. Az Egyiptomi Légierő

1967-ben az egyiptomi légierő volt a legerősebb a Közel-Keleten, (ha csak a repülő eszközök számát nézzük). Összesen 560 db merev- és forgószárnyas repülőeszközzel rendelkeztek, ezen felül tartalékokkal is. Az állomány túlnyomó része (431 db) volt a harci gép, típusok szerint 124 db MiG-15/17, 80 db MiG-19Sz/P/PM és 108 db MiG-21, 60 db Szu-7BMK, 29 db Il-28 és 30 db Tu-16. [6] [11] Az előbbieken kívül kb. 100 db támogató (főként szállító) légijárművel is rendelkeztek. A légierőben szolgált kb. 11000 katona és 5000 polgári alkalmazott. Ez a figyelemre méltó haderő, látványos fejlődésen ment át az 1956-os háborút követően. [11] Szerkezetét tekintve alapvetően hasonló volt a RAF¹²-hoz, mivel megalakulásakor erről modellezték. [6]

A légierő legnagyobb egységei a dandárok voltak¹³, melyek általában három alegységből álltak, a Legfelsőbb Parancsnokság Tanácsa irányítása alatt. Ezek az egységek a Főparancsnokság által vezetett központi légvédelmi rendszerhez csatlakoztak. Ez alól kivétel volt az a néhány dandár, amelyeket közvetlenül a szárazföldi csapatok parancsnoksága alá rendelték. A dandárok parancsnokságait integrálták az újonnan felállított vezetési és irányítási rendszerbe, munkájukat segítette két tucat felderítő lokátor állomás és jó néhány földi figyelőpont is. Az eredetileg ezredeknek („*yinnah*”) nevezett egységeket is később légi-dandárnak nevezték, és

¹⁰ 1964 július 24-én, az Egyiptomi Forradalom napján az Izraeli Légierő demonstrálni akarta azt a képességét, hogy bármikor be tud repülni egyiptomi légtérbe. A betolakodókat MiG-17-esek próbálták feltartóztatni, a légi harcban semelyik repülőgépet nem érte találat. Majd 1966. november 29-én, két egyiptomi MiG-19-es tesztelte az izraeli légvédelem reakcióidejét, ez annyira jól sikerült, hogy mindkettőjüket lelőtték izraeli Mirage-ok. [6]

¹¹ Még a Hatnapos Háború előtt történt.

¹² RAF: Királyi Légierő

¹³ Gyakorlatilag vadászpilóta ezredek, csak más elnevezéssel.

általában 3 repülőszázadból álltak. [6] A '60-as években rendszeresített új típusok miatt a repülőtereken felújítási munkákat végeztek, többet megnagyobbították, új hangárokat, műhelyeket, raktárakat, gurulóutakat építettek hozzájuk. [11]

Problémát jelentett az egyiptomi légierő számára, hogy az alapvető harcászati alegységek szervezete 1967. június 5-én rendkívül bonyolult volt, ugyanis 1967. május 13-án mozgósították őket és a legtöbb egységet átirányították egyik légibázisról a másikra. E nagyszabású tervvel az izraeli hírszerzést akarták összezavarni és megnehezíteni gépeik nyomon követését. Amikor 1965-ben a haderőt teljesen újjászervezték, bevezettek egy új számozási rendszert is, viszont a legtöbb egység jelölését megtartották 1-től 29-ig. [11]

1.2. A Szíriai Légierő

A Szíriai Arab Légierő volt a második legfontosabb az Izraellel ellenséges arab országok közül 1967-ben, azonban a háború menetére gyakorolt hatásuk ezt nem igazolta. A szíriai légierő gyengén vezetett és az egyiptominál szervezetlenebb volt, ennek ellenére úgy került ki a harcokból, hogy nem szenvedett olyan súlyos vereségeket, mint szövetségesei. [11]

1967 júniusában a szíriai légierő kötelékébe tartozott három, 35 db MiG-15 és MiG-17 típusú repülőgéppel felszerelt osztály; négy, 60 db MiG-21F-13 típusú repülőgéppel felszerelt osztály és két Il-28-ból álló könnyű bombázó alegység. A szervezeti felépítésük a következő volt:

- Vadásziprepülő osztály: MiG-21F-13, Caikal, Mardzs;
- Vadásziprepülő osztály: MiG-17PF;
- 7. Repülőszázad: MiG-21PF (megelőzően MiG-19), Caikal;
- 8. Vadásziprepülő osztály: MiG-17F;
- 10. Vadásziprepülő osztály: MiG-17F és MiG-21, Dmejr; MiG-21 típusra átalakítás alatt;
- 12. Vadásziprepülő osztály: MiG-15BISZ és MiG-21, Dmejr; MiG-21 típusra átalakítás alatt;
- 22. Szállító osztály, Il-14, C-47, Damaszkusz, Almezzeh;
- 54. Vadásziprepülő osztály, MiG-21PF, támaszpont nem ismert; megalakítás alatt;
- 77. Vadásziprepülő osztály, MiG-19, támaszpont nem ismert. [11]

1.3. Az Iraki Légierő

Az irakiak, légierőjük felszerelésében és az állomány kiképzésében teljesen más utakon jártak, mint a többi arab ország. Az ötvenes években a Királyi Iraki Légierő számára a britek szállították a repülőtechnikát és biztosították a kiképzést. Az iraki légierő állományába ekkor 12 db Vampire FB.52, 6 db Vampire T.Mk.55 és 19 db Venom FB.50 típusú repülőgép tartozott. Az első 15 Huntert 1956-ban rendszeresítették. Ez a helyzet gyökeresen megváltozott az 1958-as forradalom után: az új rezsim már a Szovjetunióval szövetkezett. A szovjetek Irakot is — mint minden potenciális szövetségésüket — gyorsan és készségesen látták el fegyverrel, már 1958-ban leszállították az első MiG-15-ös és MiG-17-eseket. 1962-ben 40 db MiG-19-est rendeltek a szovjetektől, melyeket a Mig-21, F-13-as változata követett. 1966 előtt próbáltak Lightnig típusú elfogóvadászokat vásárolni a britektől, viszont ez az üzlet nem jött létre. Alternatívaként a szovjetektől a MiG-21PF típust szerezték be, azonban ezek a gépek nem érkeztek meg a háború előtt. [11]

1.4. Az Izraeli Légierő

Az izraeli hadiipari vállalatok és mérnökök rengeteg tapasztalatot szereztek a zsákmányolt haditechnikai eszközök felújításából, modernizálásából. Közülük a legjelentősebb az Israel Air Industry nevű cég volt. Az izraeli ipar világszínvonalú minőségben volt képes haditechnikai eszközök gyártására. Ez a képesség 1967 után még fontosabbá vált, mivel addigi fő fegyverszállítójuk, Franciaország embargót hirdetett és nem szállított több fegyvert. Izraelben ekkor született az a döntés, hogy ha lehet, el kell kerülni a függést a külföldi fegyverbeszállítótól. Egy volt izraeli műszaki katona szerint: *„A gépek és a fegyverek külsőre ugyanolyanok voltak, mint a világon bárhol működtetett hasonló eszközök, belül azonban nagyon sok minden változott”*. [12] A '60-as években, a következő háborúra történő elméleti felkészülés során az izraeliek úgy gondolták, hogy a harcmezőn a szárazföldi erőknek lesz meghatározó szerepe, de a légifölény kivívása is elsődleges fontosságú. Úgy ítélték meg, hogy a légierjüknek képesnek kell lenni mind védekező, mind támadó műveletek végrehajtására, az elsődleges légiharcon kívül szárazföldi és tengeri célpontok támadására, szállításra, felderítésre is. Ezen irányvonalak mentén, a két háború között jelentősen fejlesztették légierijüket. Korszerű francia gyártású típusokat rendszeresítettek, a legfontosabbak a Mirage III és Super Mystère voltak, ezek alkották a harci repülőgép-állomány 40%-át. A korszerűtlen, sebezhető vadászbombázók, bombázók helyett a szintén francia Vautour könnyű bombázókat rendszeresítették. A harci repülőgépek száma 155-ről 286 db-ra nőtt 1956 és 1967 között. [11]

Az izraeli légierő élén természetesen a légierő-parancsnok állt, akinek az előjárója a fegyveres erők vezérkari főnöke volt. A légierő-parancsnok közvetlen alárendeltségébe tartoztak a légierő kiképző intézetei, a központi logisztikai szervek és légvédelmi egységek is. [11]

A szervezeti egységek közül a legmagasabb a repülőbázis, melynek alapvető feladata a harctevékenység biztosítása és az alegységeinek harckiképzése volt. Általában egy légibázison egy vegyes repülőezred települt, mely 3-5 különböző felszereltségű századból állt. [11]

A repülőszázad az alapvető harcászati alegység, általában 15-30 repülőgépből áll, melyeket a feladattól függően 3-5 rajba csoportosíthattak. A fő légibázisok és a repülőszázadok alapvetően négy repülőtéren — Ramat-David, Hacor, Hacerin és Akir — települtek, (ezek az ország középső részén találhatóak) ezeken kívül hat tartalék repülőtér is rendelkezésre állt. [11]

A légierő vezetői tisztában voltak vele, hogy az ellenségekkel körülvett kis területű országuk a levegőből rendkívül sebezhető, ezért nagy jelentőséget tulajdonítottak a bázisokon tárolt repülőgépek túlélőképesség-növelésének. E célból elrendelték a katonai repülőtereken a megerősített 2-4 repülőgépet befogadó vasbeton repülőgép-fedezékek, valamint kisebb védeltséget biztosító vasbeton hangár-fedezések építését. Ezekben majdnem a teljes repülőgép állományt el lehetett helyezni. [11]

ÖSSZEFOGLALÁS

A közel-keleti politikai események hatásaként elkerülhetlenné vált egy újabb fegyveres konfliktus a fiatal Izrael állam és a környező arab országok között. A háborúra való felkészülés látványosan megvalósult a '60-as években, majd fokozottabban a háborút megelőző hóna-

pokban is. Az arab országok túlnyomórészt szovjet eredetű, Izrael kizárólag nyugati (főleg francia) haditechnika eszközöket szerzett be. A résztvevő felek légierői és légvédelmi csapatai minőségi szempontból korszerűnek számítottak az adott években, ilyen aspektusból a verseny kiegyenlített volt. Mennyiségi mutatókat tekintve az arab országok jelentős fölényben voltak, még annak ellenére is, hogy Izrael erőn felül fegyverkezett. A háborúra való felkészülés nem csak az eszközök beszerzésében mutatkozott meg, kiemelt jelentősége volt a hírszerzésnek, információgyűjtésnek, melyben az izraeliek jártak élen. Ennek köszönhetően hozták meg azokat a döntéseket, melyek megváltoztatták a katonai stratégiájukat és olyan hadászati elméletet gyártottak melynek a fő jellemzője a megelőző csapás (melyet „aktív védelemnek” neveztek). A hadműveletek főszereplői a légierő egységei, beleértve minden csapásmérésre képes típust. Úgy tervezték, hogy egy újonnan kirobbanó háborúban, a csapásmérő erők egy igen precízen kialakított és végrehajtott tervet követve pusztítják el a környező országok repülőeszközait és repülőtéri infrastruktúráját, aminek következtében lehetőség nyílik a légi fölény kivívására a Közel-Keleten. A következő fejezetben ennek a hadműveletnek a gyakorlati megvalósítását veszem górcső alá, bemutatom a konkrét háborús eseményeket, elemzem a haditechnikai eszközök és harceljárások alkalmazását, rávilágítok a legjelentősebb mozzanatokra, melyek eldöntötték a háborút.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] J. NAGY László: Az arab országok története A XIX-XX. században. Eötvös József Könyvkiadó, Budapest, 1997.
- [2] KIS J. Ervin: A „MOKED” hadművelet végrehajtása 1967. június 5-én. Repüléstudományi Közlemények: Pilóta nélküli és szállító repülőgépek katonai alkalmazhatósága. (Különszám), Szolnok 2007. április 20.
- [3] Intelligence Report: Soviet policy and the 1967 Arab-israeli war. CIA, 1970.03.16.
- [4] NOVÁK András: A technikai és a harcászati lehetőségek kiaknázásának bemutatása az izraeli légierő arab országokkal vívott háborúiban. ZMNE, Szolnok, 2000.
- [5] M. UMNÖV: Air defense and air forces in the 1967 Near East War. Military Thought, 1968.
- [6] David NICOLLE, Tom COOPER: Arab MiG-19 and MiG-21 units in combat. Osprey Publishing Limited, Wellingborough, 2004.
- [7] VARGA Ferenc: A légi harc változása az I. Világháborútól napjainkig. ZMNE, 2001.
- [8] Yefim GORDON, Bill GUNSTON: MiG-21 Fishbed. Aerofax, Midland Publishing Limited, 1996.
- [9] Módszertani segédlet a MiG-21PF és MiG-21PFM repülőgépek harci alkalmazásához (RE/338). Honvédelmi Minisztérium, 1968.
- [10] Manual on techniques of piloting and military use of the MiG-21F-13 (Edited Translation): Deputy for aerospace weapon systems, Foreign technology division, Air force system command, Wright-Patterson air force base, Ohio: 1965. november. 5.
- [11] KIS J. Ervin: Az arab országok és Izrael légierőinek helye, szerepe, fejlődése az 1967-es és 1973-as helyi háborúk tükrében Doktori (PhD) értekezés tervezet, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest 2007.
- [12] MÁRVÁNYI Péter: A sivatag pilótája. Aranysas magazin. 2002. április