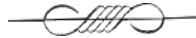


ILLÉS ANDRÁS

## Az Izraeli Haditengerészet fejlődése és története (1967–1973)

4. rész *Az Izraeli Haditengerészet további harcászati szintű tengeri hadműveletei*



A jóm-kipúri háborúban az arab erőkkel szembenálló Izraeli Haditengerészet harcászati szintű hadműveletei négy csoportba sorolhatóak: hajóegységek összecsapásai, hajóegységek partmenti célpontok és kikötők ellen irányuló akciói, kommandós vállalkozások, illetve más haderőnemek haditengerészeti hadműveletekkel kapcsolatos megmozdulásai.<sup>1</sup> Azonban számos olyan hadművelet zajlott le, amelyek egyszerre több csoportba is besorolhatók összetettségük nyomán. Egyszerűbb csoportosítást tesz lehetővé az a tény, hogy az arab haditengerészetek nem hangolták össze hadműveleteiket, s így – egyáltalán nem mellékesen – az Izraeli Haditengerészetnek nem kellett egy egyesült egyiptomi–szíriai flottával szembenéznie. Emiatt a hadműveleteket egyszerűen szétbonthatjuk a szíriaiak, illetve az egyiptomiak elleni akciókra. Az alábbiakban e szisztéma szerint kerülnek ismertetésre az események.

Az előzőekben már esett szó a háború két legnagyobb tengeri összecsapásáról, illetve a közöttük eltelt időszak földközi-tengeri hadszíntéren történt harcászati szintű tengeri eseményeiről. E két jelentős tengeri ütközet mindegyikét az Izraeli Haditengerészet nyerte, lehengerlő fölénnyel, elsüllyesztve nyolc ellenséges hajót, közöttük hat rakétanaszádot, saját veszteség nélkül. Az arab haditengerészetek parancsnokságaira bizonyára demoralizálólag hatottak a lehengerlő izraeli

sikerek, melyek eredetét a szíriai és egyiptomi hajók felszerelése által leküzdhetetlen rádióelektronikai hadviselésben kereshetjük. Azonban a fenti két csata után sem nyugodott a tenger. Komoly, habár korántsem ilyen lehengerlő győzelmeket hozó összecsapások zajlottak a szembenálló felek között.

A *Szíriai Arab Köztársasági Haditengerészet* ellen – a kommandós akciókat kivéve<sup>2</sup> – a fenti hadműveletek mindegyik fajtáját alkalmazta az Izraeli Haditengerészet. Talán a korábbi fölényes győzelem lehetett az oka, mindenesetre az izraeliek október 10-ig nem háborgatták a szíriaiakat a tengeren. A nap folyamán a légierő csapást mért a szíriai haditengerészet Mína-el-Bajdában fekvő parancsnoki központjára.<sup>3</sup> Napközben érkeztek meg az október 7-én Ogyesszából kihajózó első szovjet teherszállító-hajók fegyverszállítmányai a latakiai kikötőbe.<sup>4</sup> Éjjel három izraeli naszádból álló csoportosítás azt a feladatot kapta, hogy mérjen tüzérségi csapást az olajtartálytelepekre Banijasznál. Az akciót négy naszádnak – a *Gás*, a *Szufa*, a *Hec* és a *Keset* – kellett biztosítania Tartúsznál, Mihaél Barkaj parancsnoksága alatt. A kikötőt megközelítő négy hajó ellen két szíriai rakétanaszádot – egy *Osza* és egy *Komar* osztályú – futott ki, s 23.30 órakor teljes rakétasortűzet nyitottak, majd visszafordultak a kikötőbe. A két naszádot hat *Styx* rakétából álló sortűzét, még két rakétáé egészítette ki, melyeket valószínűleg

az egyik, kikötőben álló *Komar* naszádról indítottak. A szíriai rakéták ezúttal sem értek el találatot az izraeli rádióelektronikai eszközök miatt, ám a két visszatérő rakétanaszádot az izraelieknek sikerült *Gabriel* rakétáikkal eltalálniuk, s emiatt mindkét naszád a kikötő közelében partra futott, gyakorlatilag veszteséglistára kerülve.<sup>5</sup> Mindeközben a Banijaszt lövő három naszád felgyújtotta a kikötő olajtartályait, majd ezt követően Latakiát (vagy Mína-el-Bajdát<sup>6</sup>) is megtámadták, ahol rakétáik egy görög (*Cimentarkhiosz*), illetve egy japán (*Jamasiro Maru*) teher szállító hajót süllyesztettek el.<sup>7</sup> Az éjszaka folyamán a szíriai partvédelmi tüzérség radarvezérlésű 100 és 130 milliméteres lövegei heves tüzet zúdítottak a támadókra, mindhiába.<sup>8</sup> A veszteségek kapcsán Edgar O'Ballance kitér arra, hogy izraeli jelentések szerint négy szíriai, szíriai jelentések szerint nyolc(!) izraeli rakétanaszád pusztult el.<sup>9</sup> Mindkét fél adatai túlzóak. Az izraeliek nyilván az elsüllyedt kereskedelmi hajókat is ide számították, saját hajóvesztéseiket az arab jelentések – még ha csak a feldolgozásokban említettek vességük is<sup>10</sup> – nyomán pedig olyan mennyiségre rúgnak – csak a rakétanaszádok terén –, amennyivel Izrael ténylegesen csak egy évvel később rendelkezett.<sup>11</sup>

Október 11–12-én éjjel izraeli rakétanaszádok tüzérségi csapást mértek Tartúsz kikötőjére. A kikötőben horgonyzó kereskedelmi hajók közül a szovjet *Ilja Mecsnikov* teherhajót két *Gabriel* találta el, minek következtében teljesen kiegészett és hajnalra elsüllyedt, személyzete nem szenvedett veszteséget.<sup>12</sup> Az izraeliek egy harmadik rakétát is indítottak, de ez a kikötő hullámtörőgátjába csapódott, megrongálva egy közelebről nem azonosított szíriai naszádot.<sup>13</sup>

A szíriai front utolsó, feldolgozásokban szereplő felszíni összecsapásáról Trevor N. Dupuy tesz említést, eszerint október 14-én hajnal előtt, Latakiától északra, izraeli és szíriai rakétanaszádok csaptak össze. A szí-

riaiak két izraeli hajó pusztulását jelentették, az izraeliek pedig azt állították, hogy nem voltak veszteségeik.<sup>14</sup>

A háború második felében már gyakorlatilag nem került sor egyik tengeri fronton sem hajóegységek összecsapására. Annál inkább alkalmazták rendületlenül az ellenséges partszakaszok és kikötők bombázását. Október 16-án diplomáciai problémákat is okozott egy ilyen eset. Aznap egy izraeli egység lőtte Latakiát világos nappal – a háború második felében az izraeli légifölény védőpajzsa alatt és az arab felszíni egységek tevékenységének visszaesése miatt már erre is lehetőség nyílt –, s csak pár órával azelőtt távoztak, hogy három szovjet, lőszert és utánpótlást szállító teherhajó a kikötőbe érkezett volna. A hajók csak a damaszkuszi szovjet nagykövet utasítására kezdhettek volna meg a kirakodást, noha a parton már türelmetlenül vártak a különböző teherautók, a vészesen fogyatkozó lőszert és harcokos-elhárító rakéta létfontosságú utánpótlására. A hajók legénységének biztonságérzete bizonyára nem javult a füstölgő kikötő láttán. Amikor aztán az egyik hajó megsérült egy légicsapásban, s legalább egy el is süllyedt, a szovjet hajók kirakodás nélkül elhagyták a kikötőt.<sup>15</sup>

Október 19-én éjjel a *Saar* naszádok Tartúsz környékén az el-Abrasz folyó egy hídját lőtték, mely olyan pánikot váltott ki, hogy a szíriai hadvezetés, egy esetleges izraeli partraszállástól való félelmében, egy páncélos- és egy gépesített dandárt vont el a goláni frontról.<sup>16</sup> Október 20-án az izraeli haditengerészet újabb csapást mért Latakiára, a partvédelem heves tüze ellenére.<sup>17</sup> Október 21-én Banijasznál lőtték a felhalmozott olajkészleteket, a szíriai rakétanaszádok közbelépése nélkül, ellenben a partvédelem intenzív tüze végül visszakozásra készítette az izraeli hajókat.<sup>18</sup> Október 23-án az eset megismétlődött, ám ekkor a *Saar* orr-részét eltalálta egy 100 milliméteres gránát, mely okozott némi kárt. Ezzel szemben az izraeliek

a partlövési akciók során megsemmisítették a kikötőkben tárolt kőolajkészletek 70%-át, valamint a kikötői berendezések rongálódásai és a veszélyes megközelíthetőség miatt, szinte teljesen megszűntek a Szíriába irányuló tengeri szállítások.<sup>19</sup>

Az Egyiptomi Haditengerészeti Erők ellen folytatott küzdelem a fentieknél hevesebb és mind katonai, mind földrajzi értelemben kiterjedtebb összecsapásokat hozott. A különböző típusú hajóegységek összecsapása és a számos, szárazföldi célpontok és kikötők ellen irányuló akciók mellett, mindkét oldal folyamatosan foglalkoztatta haditengerészeti kommandós egységeit is. Ezen akciókra főleg a vörös-tengeri hadszíntéren került sor.

A rumánai csatározást és a damietta-baltími ütközetet követően, október 9–10-én éjjel izraeli rakétanaszádok tűzérégi csapást mértek közelebről meg nem nevezett egyiptomi partmenti objektumokra, anélkül, hogy bármilyen egyiptomi fellépést vont volna maga után.<sup>20</sup> Egyes beszámolók szerint október 11–12-én éjjel rakétanaszádok újabb összecsapására került sor Port-Szaíd közelében, ekkor még két egyiptomi rakétanaszád süllyedt el.<sup>21</sup>

Október 13–14-én éjjel az izraeli naszádok tűzérégi csapást mértek a Damietta környéki partokra. Lehetséges, hogy ezúttal a *Saar I* hajóosztály két azon naszádját (*Mivtah* és *Miszgar*) alkalmazták, melyekre még nem szerelték fel a *Gabriel* rakétasilókat. A veszélytelenebb és gyengébb tűzerejű „ágyúnaszádcsalik”-kal céljuk az egyiptomi hadihajók kicsalogatása és kelepchébe csalása lehetett, azonban az egyiptomiak – ahogyan Trevor N. Dupuy fogalmaz – „nem kapták be a csalit”, így az izraeliek zavartalanul végiglőhették ugyan a partot és a kikötőt, de tulajdonképpen dolguk végezetlen tértek haza.<sup>22</sup>

Komoly csatározásokra került sor a tengeren, s a partmenti övezetekben Alexandriától keletre és nyugatra október 14–15-én éjjel. Négy izraeli rakétanaszád, a korábban

már bevált helikopteres támogatással, partmenti radarlétesítmények lövetésére kapott utasítást. A partlövés kiváltotta az Abu-Kírban állomásozó egyiptomi rakétanaszádok – feltehetőleg egy *Osza* és egy *Komar* osztályú hajó – válaszreakcióját, melyek öt *Styx* rakétát indítottak, ezúttal is eredmény nélkül. Az izraeliek üldözni kezdték a feltehetőleg azonnal visszavonuló egyiptomi naszádot és sikerült az egyiket egy rakétával megrongálni (a rakéta valószínűleg nem robbant fel, mivel az általa okozott tüzet a személyzetnek sikerült eloltania). Ezt követően a partvédelmi ütegek tüzet nyitottak az izraeliekre, így azok végül visszavonulni kényszerültek. Az egyiptomi parancsnokság jelentése szerint két izraeli naszád és egy torpedónaszád(!) süllyedt el, később pedig azt állították, hogy egy izraeli hajó egy homokzátonyon akadt fenn, s következő reggel repülőgépek pusztították el. Izraeli részről veszteségekről nincs hír.<sup>23</sup> Ezt követően a beszámolókból nincs hír arról, hogy egyiptomi rakétanaszádok kifutottak volna az izraeliek ellen, melyek gyakorlatilag ellenállás nélkül tevékenykedtek az egyiptomi part teljes hosszában, egészen Mersza-Matrúhig.<sup>24</sup>

Október 16–17-én éjjel az izraeli naszádok ismét partvédelmi parancsnoki központokat támadtak Port-Szaídnál, majd ezt követően a *Sajetet 13* kommandósai – akiket valószínűleg a *Dolphin* tengeralattjáró szállított a helyszínre – hatoltak be a kikötőbe, s helyeztek el robbanótölteteket a horgonyzó hajókon. A robbanásokban egy harcocsideszanthajó, és egy *Komar* osztályú rakétanaszád pusztult el, jöllehet maguk az izraeliek is veszteségeket szenvedtek.<sup>25</sup>

Október 19–20-án éjjel Damiettánál lőttek katonai létesítményeket izraeli hajók, Rosettánál rakétaik hadianyagraktárakat borítottak lángba.<sup>26</sup> A Földközi-tenger térségének utolsó nagyobb tengeri akciójára október 21–22-én éjjel került sor, Abu-Kír és Alexandria környékén, amikor az Izra-

eli Haditengerészet négy rakétanaszádja a nyílt tengeren rajtaütött két, őráratózó, felfegyverzett halászhajón, melyeket elsüllyesztettek és számos foglyot is ejtettek. Ezután rakétatűzzel megsemmisítettek egy partmenti radarállomást. Ekkor az egyiptomi partvédelem négy *Szopka* hajóelleni rakétát indított, melyek azonban nem értek el találatot.<sup>27</sup>

Az első tűzszünetet követően már alábbhagytak a haditengerészeti összecsapások. Súlyos incidensek azonban még történtek a földközi-tengeri hadszíntéren, ezek azonban a földközi-tengeri egyiptomi blokád témaköréhez tartoznak.

A vörös-tengeri hadszíntéren a fentiekhez hasonló felszíni összecsapások teljesen háttérbe szorultak, – a térségben Izrael nem is rendelkezett rakétanaszádokkal – a hadműveletek nagy részét kommandós egységek hajtották végre, főképp egyiptomi oldalon. Az első két ilyen egyiptomi kísérletre mindjárt október 6-án este sor került. Egy izraeli tengeri járőregység egyiptomi rohamcsónakokat támadott meg Sarm-es-Sejknél, melyek közül néhány el is süllyedt. Vélhetően egy lehetséges egyiptomi kommandós rajtaütés számára végzett felderítést akadályoztak meg tettükkel.<sup>28</sup> Ezzel körülbelül egyidőben vagy talán később, Rász-Zafránától délre, két új, *Dabur* osztályú izraeli őrhajó a Mersza-Talamáti-öbölben egy egyiptomi hajóösszevonásra lett figyelmes. A könnyű, kisméretű egyiptomi bárkák valószínűleg kommandós egységeket készültek partra tenni a Szezei-öböl túlsópartján, Abu-Rudeisznél. A 20 milliméteres gépágyúkkal felfegyverzett apró járőrőrhajók megtámadták az összevonást, több bárkát elsüllyesztettek, így akadályozva meg az egyiptomi hadműveletet.<sup>29</sup>

A háború első napjaiban a *Sajetet-13* kommandósai e hadszíntéren is szerephez jutottak, amikor sikertelen kísérletet tettek arra, hogy gumicsónakokon evakuálják a Múszánál (Szezeztől kb. 25 kilométerre délke-

letre a Szezei-öböl keleti partján) tengerhez szorított izraeli katonákat.<sup>30</sup>

Október 8–9-én éjjel Rász-Szadatnál került sor egy kisebb ütközetre izraeli őrhajók és egy 110 tonnás egyiptomi őrhajó között, mely utóbbi az összecsapás során elsüllyedt, dacára a radarvezérelt 130 milliméteres partvédelmi ágyúk támogatásának.<sup>31</sup> Ugyanezen az éjjelen két izraeli vadászbombázó két egyiptomi rakétanaszádot támadott meg a Sínai-félsziget legdélibb pontjánál, Rász-Muhammadnál, melyeket azonban nem sikerült elsüllyeszteniük.<sup>32</sup> Edgar O'Ballance megemlíti egy egyiptomi kommandós vállalkozást is a *Balméin* olajfűrésziget ellen, mely Abu-Rudeisz közelében állt a tengeren. Az egyiptomi rohamcsónakok október 8-án, 18<sup>00</sup> óra után keltek át a Szezei-öböl vizén, ám amikor az olajfűrésziget keleti oldalához értek, vették csak észre, hogy a szigetnek négy helyett nyolc tartópillére van, így – mivel a kommandós egység feleannyi emberrel rendelkezett, mint amennyi szükségeltett volna – hajnalban kénytelenek voltak visszavonulni, s napközben sértetlenül vissza is tértek bázisukra; az Izraeli Légierő szerencséjükre nem fedezte fel őket.<sup>33</sup>

Október 12-én hajnalban az Izraeli Haditengerészet különleges alakulatai is akcióba léptek. A kommandó partraszállást kísérelt meg el-Gurdakánál, azonban az el-Gifátín-sziget közelében rohamnaszádjukat eltalálta a partvédelmi tüzérség, s a naszád elsüllyedt.<sup>34</sup>

Október 14–15-re virradóra egy öt, *Dabur* járőrőrhajóból álló izraeli kötelék, lekapcsolt motorokkal, behatolt a rász-garíbi kikötőbe, ahol több mint ötven, kisméretű hajót vontak össze az egyiptomiak, akik valószínűleg kommandós egységeik hamarosan bekövetkező, átfogó jellegű átkelésére készültek a Szezei-öblön át. A bekövetkező, közelharcra emlékeztető csetepatéban az izraeliek gépágyúikkal, s a magukkal vitt kézigránatokkal, mintegy húsz felfegyverzett egyiptomi

kommandós rohamcsónakot pusztítottak el, emellett megsemmisítették a felhalmozott lőszerkészleteket. Az egyiptomiak utóbb azt állították, hogy haláshajókat vesztek, s lőszerraktárak nem voltak a körzetben. Nem kizárt, hogy a fentiekkel egyidőben hasonló rajtaütésre került sor Rász-Zafránában is. E főbb akció mellett az izraeliek lövették el Ibrahimíját és Port-Taufíkot. Valószínűleg mindezen események megtorlásául, aznap éjjel az egyiptomi hadihajók 122 milliméteres rakétákkal lőtték Sarm-es-Sejket, nagy veszteségekről számolva be, melyet az izraeliek tagadtak.<sup>35</sup>

Október 16–17-én éjjel az Izraeli Haditengerészet, Port-Szaíd aznapi lövetésével egyidőben, Rász-Zafránánál is lőtte a partvédelem parancsnoki központjait.<sup>36</sup>

A háború utolsó hetében az egyiptomi kommandó alakulatok tevékenysége ismét megélnkült, emellett egyetlen célpontra összpontosult, ez az élati kikötő volt, mely ellen három vagy négy akciót vezettek. A támadások számától függetlenül kevés kárt okoztak a kikötői létesítményekben, bár az izraeliek tagadnak minden olyan hírt, mely szerint támadás érte volna Élatot.<sup>37</sup>

Október 19–20-án éjjel az izraeli kommandósok már sikeresebb akciót vezettek az el-gurdakai kikötő ellen, majd október 21–22-én éjjel ismét. Ekkor – már október 22-én, az első tűzszünet napjának első óráiban – az izraeliek célja az volt, hogy kiiktassák a hadműveleti körzetben üzemelő utolsó *Komar* rakétanaszadokat. A két kommandós rohamcsónakkal érkező csoport, amerikai gyártmányú, ún. „eldobható” (azaz egyszer használatos) harcokcsi-elhárító rakétákat (*M72 LAW*) lőtt ki a hajókra, illetve azok rakétakilövő-konténereire, melyeket elsőre elhibáztak. Ez riasztotta az őrséget, melynek tagjai azonnal tüzet nyitottak, s a találatok következtében az egyik rohamcsónak zátonyra is futott a rakétanaszád közelében. Ekkor újabb rakétákkal, körülbelül 100 méter

távolságból sikerült eltalálni és felrobbantani az egyik hajót, mely az izraeliek későbbi állítása szerint egyike volt annak a két naszádnak, mely elsüllyesztette az *Élatot* hat évvel korábban. A zátonyra futott rohamcsónakot sikerült kiszabadítani, s végül mindkettő viszszerült Sarm-es-Sejkebe. Az el-Gurdaka elleni izraeli kommandós akciók végül odavezettek, hogy az egyiptomiak evakuálták a kikötő teljes állományát.<sup>38</sup>

A háború utolsó napjaira az izraeliek szárazföldön keresztül átszállítottak néhány *Dabur* őrszázadot a Földközi-tengerről a Vörös-tengerre, de ezek már nem jutottak szerephez, mint ahogyan a 3. egyiptomi hadsereg körülzárását követően Izrael által tervezett, Vörös-tengeren keresztüli, nagyszabású partraszállás is csak terv maradt. Az élati kikötőben összevont partraszállító hajók tétlenségben töltötték a háborút.<sup>39</sup>

Összességében megállapítható, hogy – a korábban tárgyalt két ütközetet is beleértve – a háború *harcászati szintű* haditengerészeti történései nemcsak hadszínterenként különíthetők el jól láthatóan, hanem az akciók jellege szerint is. A háború első hetében zajlott le mindegyik hadszíntéren a felszíni egységek összecsapásainak nagy része, egyúttal ez volt az arab haditengerészetek számára a legveszteségteljesebb időszak. A háború második hetében visszaszorult a felszíni összecsapások száma, helyette a partlövétési feladatok kerültek előtérbe, melyek közvetett úton – raktárak, olajtartálytelepek pusztításával, kikötők lövetésével – a szárazföldi haderő támogatását szolgálták, demoralizálták a kikötők lakosságát, veszélyeztették az arab államok tengeri kereskedelmét, s egy esetben még azt is elérték, hogy az ellenség – jelen esetben Szíria – jelentős erőket kényszerüljön elvonni az összeomlás határán lebegő goláni frontszakaszról. A haditengerészet ilyen értelemben kevésbé eredményesnek, ám az okozott kárt tekintve jelentékenynek mondható kommandós akciói is nagyrészt

a háború második felében történtek. Emellett földrajzilag is jól elkülöníthetőek, hiszen döntő többségük a másodlagos tengeri hadszíntérnek tekinthető Vörös-tengeren, közelebből a Szezi-öböl közvetlen környezetében történt. Míg a Földközi-tengeren egyértelműen az Izraeli Haditengerészet kezében volt a kezdeményezés, addig ez egyik félről sem mondható el a Vörös-tenger északi részét illetően. Itt inkább afféle „adok-kapok” szemlélet szerint zajlottak az események, bár hozzá kell tenni, a térségben rendelkezésre álló erő, messze alulmúlták a földközi-tengeri hadszíntérét – még Egyiptom esetében is. Azt, hogy a Földközi-tengeren mennyire lehangoló volt az izraeli tengeri fölény, jól mutatja az a tény is, hogy a korábbi háborúkkal ellentétben, az arab haditengerészeteknek tulajdonképpen még lehetőségük sem volt az izraeli – hagyományos értelemben vett, Gázától a libanoni határig húzóódó – partszakasz támadására, bár az izraeli hadvezetés tartott ettől, mint azt a háború eleji őrzáratokra vonatkozó utasítások is tanúsítják.<sup>40</sup>

A felszíni összecsapások visszaszorulásában nagy szerepet játszott a kezdeti súlyos veszteségek hatására módosuló arab taktika is. Az első napok veszteségei arra kényszerítették az arab haditengerészeteket, főleg a szíriai egységeket, hogy hajóik a kikötőkben, a partvédelem nyújtotta biztonságban horgonyozzanak, s kívárlják, míg az izraeliek akcióba kezdenek. Így azonban csak kikötők közvetlen védelmét látták el – veszteségeiket tekintve nem túl eredményesen –, ezzel kiszolgáltatták saját partszakaszukat az izraeli hadihajóknak, melyek szinte kedvükre lőhették a fontosabbnál fontosabb partmenti célpontokat. Szíriai részről október 11. után vált egy rövid időre általánossá az a „kirohánós” taktika, mely abból állt, hogy naszádjaik kifutottak kikötőikből az izraeli hajók ellen, kilőtték rakétaikat, melyek rendre nem érték el találatot, majd igyekeztek épségben visszatérni – utóbbi még csak nem is mindig

sikerült. A szíriai rakétanaszádok végül már csak a kikötők bejáratából indítottak egy-egy rakétát, mélyen parti ütegeik és partvédelmi rakétaik hatótávolságán belülről. Az egyiptomiaknál október 13-tól figyelhető meg e taktika, s ez gyakorlatilag végig meg is maradt a háború folyamán.

A felszíni egységek összecsapásainak visszaszorulását, az ütközetek módjában, illetve a taktikai téren történt változásokat az arab flották által elszenvedett veszteségek is magyarázzák. A fentiekben összesen 16–19 arab hadihajó pusztulása olvasható – nem számítva az apró, kommandós rohamcsónakokat, felfegyverzett halászbárkákat –, ebből 11–13 a rakétanaszádok száma. Bár ezek az adatok a témával foglalkozó legjelentősebb feldolgozások adatain alapulnak, mint azt a fentiekben már láthattuk, ezen feldolgozások adatai változatos képet mutatnak.<sup>41</sup> A veszteségek országoként lebontva: Szíria hét elvesztett hadihajójából öt darab a rakétanaszádok száma (két *Osza* és három *Komar*), míg Egyiptom esetében kilenc-tizenkettőtől hat–nyolc darab rakétanaszádról van szó (négy *Osza*, két *Komar*, valamint két, közelebből nem azonosított egység).<sup>42</sup> Izrael veszteségeit illetően megállapítható, hogy a zsidó állam haditengerészete a harcászati szintű hadműveletek során nem veszített hadihajót – nem számítva apró roham- és gumicsónakokat, melyek kommandós akciók során pusztultak el<sup>43</sup> – a személyi veszteség 3 fő halott és 18–24 fő sebesült.<sup>44</sup>

Lényegében azonban nem a számszerű adatokon van a hangsúly, hanem inkább azon, hogy az ellenfeleitől számbelileg elmaradó, de technikai értelemben és haditengerészeti gondolkodásmódban őket felülmúló Izraeli Haditengerészet, az ismertetett összecsapások során, egyetlen jelentősebb harcértékű hadihajót sem veszítve, vitathatatlan győzelmet aratott a tengeren. Ennek egyik legfőbb oka a rádióelektronikai hadviselés eszközeinek fokozott, és megfelelő alkalmazása. A fent emlí-

tett tengeri csatákban is láthattuk, hogy amint az izraeli hadihajók alkalmazni kezdték aktív és passzív elhárítórendszereiket, az ellenség rakétáinak gyakorlatilag esélyük sem volt találatra. Komoly szerepet játszott a sikerekben a haditengerészeti személyzet kiképzettsége, a bevetésre került eszközök és fegyverrendszerek megfelelő alkalmazása. Ugyancsak fontos az ekkor már a haditengerészet berkeiben is felbukkanó kezdeményezőkézség és agresszivitás, melyek katonai tekintetben olyan jellegzetesen „izraeli”-vé tették a haditengerészetet az 1973. évi háború során. Jellemző továbbá a kisszámú erő maximális kihasználtsága: a tizenhárom rakétanaszád – mint a fejezet elején említettük, az egyik hajó a háború során dokkban állt, javítás alatt – október 6–24. között, a tengeri front, egymástól több száz kilométerre hullámzó vizén, több mint száz bevetést teljesített.<sup>45</sup> Ez azt jelenti, hogy a konfliktus minden napján a flottilla körülbelül fele – a tizenháromból hat naszád – bevetésen volt.

Az Izraeli Haditengerészet elsöprő haditechnikai fölényét mutatja a felhasznált rakéták mennyisége, s azok találati aránya. Az egyiptomi és a szíriai haditengerészet a háború során összesen 52 db – más adatok szerint 54 db – *Styx* rakétát indított, melyek közül egyetlenegy sem talált el tengeri célpontot (a rakétát egy-két alkalommal szárazföldi célpontok ellen is alkalmazták), vagyis a találati arány 0%. Emellett az egyiptomi partvédelem legalább 4 db *Szopka* rakéta indítását hajtotta végre, hasonlóan eredménytelenül. A csöves tüzérség több mint ezer gránátot lőtt ki, melyekből mindösszesen egy darab ért el találatot. Mindezekkel szemben az izraeli *Gabriel* rakéta esetében 55 db rakétaindítás és 85%-os találati arány a hivatalos izraeli adat. Ehhez persze az is hozzájárult, hogy az arab fél egyáltalán nem rendelkezett az izraeliek által alkalmazotthoz hasonló elhárító eszközökkel. Megjegyzendő, hogy a 85%-os találati arányra vonatkozó adat valószínűleg

kissé eltúlzott, de ez lényegében nem változtat a szovjet gyártmányú rakéta abszolút alárendelt voltán.<sup>46</sup>

## Az arab stratégiai győzelem

A háború stratégiai szintű hadműveletének számító blokád volt az egyetlen, az arab haditengerészetek által alkalmazott eljárások közül, mely viszonylag sikeresnek mondható. Ezen akció fő alkotóeleme – az Etiópia és Dél-Jemen között elhelyezkedő Báb-el-Mandeb-szoros lezárása – tulajdonképpen az 1956-os és 1967-es, a Tirán-szorost lezáró, Izrael ellen irányuló blokád másolata volt, azzal a különbséggel, hogy ezúttal a blokád az érintett országok partjaitól távol valósult meg.<sup>47</sup> Emellett a blokádot kiegészítették aknazárak telepítésével, továbbá, igyekeztek kiterjeszteni azt a földközi-tengeri hadszíntérre is.

1973 nyarának végén Egyiptom meg egyezett Pakisztánnal két tengeralattjáró felújításáról. Ennek értelmében, előkészítendő a tengeralattjárók érkezését, egy kereskedelmi hajó el is indult Karacsiba szeptemberben. Az izraeli hírszerzés által felújítás előtt állónak vélt, épp ezért harcértékkel alig bírónak ítélt, két tengeralattjáró október 1-én futott ki, szintén Karacsi végcéllal. Ezek a tengeralattjárók azonban soha sem érkeztek meg – a háború után Egyiptom ezért hivatalosan elnézést is kért Pakisztántól –, mivel csak Port-Szudánig hajóztak, s ez is volt állomáshelyük a háború során.<sup>48</sup>

A közvetlen blokád ellátására az 1969-ben létrehozott Vörös-tengeri Hajóraj főerejét jelentő Vörös-tengeri Rombolóraj két, *Szkorij* osztályú rombolóját – a *az-Záfirt* és a *Szuezt* – jelölték ki, melyek 1973 augusztusában hivatalosan nagyjavításra indultak Indiába. A kötelék parancsnoki tisztét Musztafa Kemál Manszúr sorhajókapitány látta el. A két rombolót néhány kisegítő feladatokat

ellátó hajó egészítette ki. Természetesen ők sem érkeztek meg hivatalos végcéljukhoz, ehelyett Ádenben, Dél-Jemenben kötöttek ki, azzal indokolva huzamosabb ott tartózkodásukat, hogy az indiai szárazdokok még nem állnak készen fogadásukra. Ádenben a háború kezdetéig és annak folyamán állomásozott a hajóraj, mely az ellenségeskedések kitéréséig látogatásokat tett a régió nagyobb kikötőiben.<sup>49</sup>

Mind a tengeralattjárók, mind a rombolók, mind kiségitőhajók az 1967. évi hatnapos háború után ragadtak a Vörös-tengeren, miután a Szezi-csatorna keleti partjának izraeli kézbe kerülésével a hajózás a csatornán megszűnt, mivel az elmúlt hat évben frontvonalként szolgált a szembenálló felek között. A könnyebb egységek – rakéta- és torpedónaszádok – szárazföldön történt szállítással kerültek át erre a hadszíntérre.<sup>50</sup>

Október 6-án 13.00 órakor Zekri tengernagy jelzést küldött hajóinak, melynek értelmében 18.00 órai kezdettel elzárták a Báb-el-Mandeb-szoroson átmenő hajóforgalmat. Hivatalosan ugyan nem került sor blokád deklarálására, mint például 1967-ben, de a tény tény maradt: Egyiptom tengeri blokádot vezetett be Izrael Állam ellen. Ennek a blokádnak legfőbb célja volt megakadályozni Izrael olajutánpótlását, mely a Perzsa-öbölből, Iránból érkezett Élatba. Ezen az úton, egyiptomi becslések szerint, Izrael évente 18 millió tonna kőolajhoz jutott. A lezárt szorosokat – a Báb-el-Mandeb mellett a Tirán- és a Gobál-szorost is lezárták, igaz ez leginkább aknazárban nyilvánult meg – egyúttal hadműveleti zónának is nyilvánították, még inkább figyelmeztetve a nemzetközi hajózást az egyiptomi szándékok eltökéltségére.<sup>51</sup>

A küldetés időtartama eredetileg hét hónapra szólt, a tervet kigondoló egyiptomi vezérkari tisztek ennyi idővel számoltak arra, hogy a kereskedelmi és tankerhajó forgalom megakasztása által az izraeli készletek kime-

rüljenek. A valójában csak egy hónapig tartó blokád során az egyiptomiak megállítottak, s megvizsgáltak vagy átkutattak, összesen több mint kétszáz hajót, melyből négyet engedtek át – ezek Szudánba és Észak-Jemenbe tartottak.<sup>52</sup>

Természetesen ezen egy hónap alatt nem lehetett elkerülni bizonyos incidenseket, tekintve, hogy a körzetben tartózkodtak olyan nagyhatalmak hadihajói is, mint az Egyesült Államok, Nagy-Britannia vagy Franciaország. A blokád másnapján, október 7-én az egyik egyiptomi tengeralattjáró három torpedót lőtt ki az Izrael felé tartó *Sámszon* olajtankerra, mely még korábban haladt át a szoroson, azelőtt, hogy a rombolók lezárták volna azt. Egyik torpedó sem talált, s a tanker biztonságban megérkezett Élatba. Ez volt az első azon egyiptomi részről végrehajtott tengeralattjáró-támadások közül, amelyek egyike sem ért el találatot. Amint arról Ahmed Fuád Zekri O'Ballance-nak beszámolt, hasonlóan eredménytelen támadásokra került sor október 11-én és 22-én – bár nem említi mely hadszíntéren.<sup>53</sup>

Még a nyugati nagyhatalmak között is okozott súrlódásokat a blokád, jól tükrözi ezt az ún. *La Salle*-affér. Az első napokban a Vörös-tengeren déli irányba haladó, *La Salle* nevű amerikai teherhajó jelezte, hogy a Báb-el-Mandeb-szorosnál egy egyiptomi romboló tüzet nyitott rá. Az egyiptomi hajó átlőtt a teherhajó orra felett, ennek hatására a *La Salle* visszafordult az akkor még Etiópiához tartozó Massava kikötőjébe. A problémát az okozta, hogy ugyanekkor a *Charles F. Adams* amerikai romboló Dzsibuti kikötőjében horgonyzott, s a francia kikötői hatóságok megakadályozták a hajó kifutását a teherhajó megsegítésére. „A meglehetősen tapintatlan amerikaiak a krízis során úgy bántak saját NATO szövetségeseikkel, – írja O'Ballance – hogy az súrlódásokhoz vezettek.” A diplomáciai bonyodalmak végül arra indították a francia külügyminisztert,



hogy élesen bírálja az Egyesült Államokat. Mindenesetre az incidenst követően az amerikaiak az Indiai-óceánra vezérelték a *Hancock* repülőgép-hordozót és kíséretét, hogy abból az irányból is szemmel tarthassák a régió eseményeit.<sup>54</sup>

Október 17-én az izraeliek elszenveték a háborúban egyetlen egyértelmű hajóvesztésüket. Egy kisebb deszanthajót küldtek a Szezi-öbölbe, hogy felmérjék, lehetséges-e az olajszállítás az öböl keleti partjának olajkútjaitól Élatba. A hajó elsüllyedt – aknától, vagy egy egyiptomi hadihajó révén –, egyértelművé téve egy ilyen vállalkozás kockázatosságát. Azt, hogy az izraelieknek mennyire szükségük volt valamilyen alternatív olajszállító útvonalra, jól mutatja, hogy ezután még két hasonló kísérletet tettek, melyek szintén sikertelenül végződtek. Az izraeliek hallgatnak arról, hogy ezek a hajók is elsüllyedtek-e, bár a hallgatás ténye kétségtelenül erre utal.<sup>55</sup>

A vörös-tengeri hadszíntéren Egyiptom által megvalósított blokád fő formája a Babel-Mandeb-szoros lezárása volt ugyan, de ezt aknazárral is kiegészítették, természetesen az izraeli partokhoz közelebbi vizeken. Az aknatelepítési tevékenység egyik fő mozgatórugója az volt, hogy az egyiptomiak tisztában voltak vele, Izrael nem rendelkezett aknaszedő hajóval. Továbbá az aknákkal terveztek akadályozni az izraeli rakétanaszádok tevékenységét, azonban a Vörös-tengeren Izrael nem rendelkezett rakétanaszádokkal, a Földközi-tengeren pedig Egyiptom nem telepített aknákat. Mindenesetre az aknatelepítő tevékenység élénkségére jellemző, hogy még közvetlenül a háború előestéjén, október 5–6. éjjelén is telepítettek aknát egyiptomi hajók Sarm-es-Sejknél és a Szezi-öböl bejáratánál.<sup>56</sup>

Az aknazár is megszedte a maga vámját. Október 26-án egy izraeliek bérelte, Élatból Abu-Rudeiszbe tartó, 45 000 tonnás libériai olajtanker, a *Sirus*, céljához közel

aknára futott és elsüllyedt. A 40 fős személyzetet izraeli helikopterek kimentették, hat fő megsérült. Egyes információk szerint az izraeliek a Gobál-szoros aknamentesítésére tett kísérletek során is vesztek hajókat. A háború után a Vörös-tenger északi vizeinek aknamentesítése komoly gondokat okozott az egyiptomiaknak.<sup>57</sup>

A vörös-tengeri hadszínteret illetően még szót kell ejteni az Egyiptommal szembeni izraeli blokádról, melynek jelentőségét Hájim Hercog hangsúlyozza. A blokád tulajdonképpen a Szezi-öböl lezárása, s annak hajóforgalmának veszélyeztetése volt, mellyel – mint Hercog rámutat – Izrael megakadályozta Egyiptomot olajkészleteinek kitermelésében. A Morgan-olajmező a Szezi-öbölben, illetve a partmenti olajkutak Egyiptom évi tízmillió tonnányi olajtermelésének 80%-át adták. A kitermelés egy részéből Egyiptom devizabevételének 20%-a származott, a maradékot pedig egy olajvezetéken juttatták Rász-Szadaton keresztül Kairóig. Mivel ezen olajkészlet nagy része elérhetetlenné vált, Egyiptom olajutánpótlás terén Szaúd-Arábiától és Líbiától függött, tehát külföldről kellett beszereznie azt az olajat, amely egyébként rendelkezésre állt, de nem rendelkezhetett felette.<sup>58</sup>

A Földközi-tengeren Egyiptom szintén igyekezett megvalósítani egy blokádot Izrael ellen, csakhogy ebben a tekintetben nem történt egyeztetés Szíriával; a kisebbik arab ország csupán annyit tett, hogy kitiltotta a nemzetközi hajóforgalmat a Földközi-tenger keleti medencéjéből.<sup>59</sup> Egyiptom az *el-Fatah* rombolóból és egy tengeralattjáróból álló hajóköteléket küldött a líbiai Bengázi kikötőjébe, fenyegetendő a Máltától délre húzódó hajózási útvonalakat, átvizsgálendő a kereskedelmi hajókat Szicíliaánál és a Messinai-szorosban, s azzal a reménnyel, hogy sikerül majd magához vonzania – tehát a hazai vizektől elvonnia – az izraeli rakétanaszádokat.<sup>60</sup> A háború előestéjén egyiptomi

tengeralattjárók futottak ki az alexandriai kikötőből, s Krétától keletre járőröztek. E flottilla valószínűsíthetően legalább egy görög teherhajó elsüllyesztéséért felelős. Október 25-én az Alexandriából Bengáziba tartó, ciprusi zászló alatt hajózó, 3000 tonnás *Kamdoisz* görög teherhajó pusztult el, állítólag torpedótámadás következtében, tizenennyolc fős legénységéből tizennégyen odavesztek. Az eset Alexandriától körülbelül 100 kilométerre történt, tehát az egyiptomi haditengerészet felelőssége valószínűsíthető, bár nem állapítható meg egyértelműen, hogy egy torpedónaszádnak vagy egy tengeralattjárónak tulajdonítható-e az elsüllyesztés ténye. A másik görög hajót közelebről nem ismert időpontban, e helyszíntől még nyugatabbra érte a végzetes találat. A későbbiekben a tengeralattjárók egy részét visszavonták az egyiptomi part védelmére, ahogy az izraeliek mind jobban fenyegették azt.<sup>61</sup>

A földközi-tengeri blokád hatékonyságával kapcsolatban az egyiptomiak azt állítják, mindössze tizenhét hajó érte el Haifát a háború során, szemben az előző év hasonló időszakának összesen 198 hajójával. Ezt természetesen az izraeliek tagadják, állítva, hogy több mint nyolcvan teher- és utasszállító hajó érkezett kikötőikbe a háború alatt, bár részleteket nem közölnek.<sup>62</sup> Mindenesetre tény, hogy földrajzi adottságai révén a Földközi-tenger keleti medencéjében lehetetlen a Báb-el-Mandeb-szoroséhoz hasonló blokád megvalósítása, mivel nem található ilyen, könnyen lezárható szűk szakasz, a teljes keleti medence lezárása pedig nagyságrendekkel nagyobb hadiflottát igényelt volna, amellyel csak a nagyhatalmak rendelkeztek. A földközi-tengeri blokád hatékonyságához egy esetleges aknatelepítés is hozzájárulhatott volna.

A különböző hadszíntereken végrehajtott, fentiekben vázolt stratégiai manőverek közül a leghatékonyabbnak, legjobban sikerültnek egyértelműen a Báb-el-Mandeb-

szoros blokádja tekinthető. Az egyiptomi hadvezetés nagy gonddal készítette elő e hadműveletét, s gyakorlati megvalósítása is sikerrel járt. Ez a siker ráadásul többszörös volt. Egyrészt Élat hajóforgalma valóban megbénult, gyakorlatilag 100%-kal visszaesett. Ehhez a blokád többretegűsége is hozzájárult, hiszen az egyiptomi haditengerészetnek sikerült elaknásítania a Szuzei- és az Akabai-öböl környékét, a Báb-el-Mandeb-szorostól északra pedig rakétanaszádok cirkáltak.<sup>63</sup>

Másrészt, Izrael a blokád feltörésére kísérletet sem tett, mert – mint arra Luttwak és Horowitz is rámutat – az az izraeli partoktól igen távol működött, s ezzel szemben megfelelő haditengerészeti erőket a zsidó állam a térségben felvonultatni nem tudott. A blokád esetleges, légi úton történő feltörését ellehetetlenítette az a tény, hogy a helyszín az izraeli partoktól messze esett, s egy légicsapást csak légi utántöltés igénybevételével lehetett volna végrehajtani, de ebben az esetben a tankergépnek több száz kilométernyi ellenséges légtérben kellett volna repülnie. Egy ilyen akció csak egyszer lett volna alkalmazható, hiszen a Báb-el-Mandeb környékén nem volt olyan állam, mely akkoriban baráti kapcsolatokat ápolt volna Izraellel (még Etiópia is megszakította a kapcsolatot a zsidó állammal), így a légtér végig ellenséges uralom alatt maradt. Továbbá a blokádot, az azt ténylegesen végrehajtó erőknél kisebbel is fenn lehetett tartani, tekintve a kereskedelmi hajók és olajtankerek fegyvertelen voltát és roppant sebezhetőségét. A blokád feltörése reálisan és tartós eredménnyel, csakis kombinált légi-tengeri akció során valósulhatott volna meg, ehhez azonban egy közeli, kisebb, kifutópályával rendelkező sziget birtoklása és rakétanaszádoknak, a Jóreménység-fokát megkerülő tengeri útvonal mentén történő felvonulása szükségeltetett volna. Ez a terv azonban nemcsak teljes egészében irreális és irracionális lett volna, de – mint a szerzőpáros

tökéletesen megállapítja – első ránézésre is egy „logisztikai rémálom”, nem is beszélve a felmérhetetlen politikai és harcászati kockázatról.<sup>64</sup> S bár a fentiekre a szerzők helyesen mutatnak rá, hasonló, a blokád feltörésére irányuló izraeli terv, vagy annak csak egy része, azonban nem csak az izraeli katonai tervezők fejében fordult meg, hanem arab kollégáik is számoltak vele. Erre utal az a manőver, amellyel október 14-én észak-jemeni csapatok szálltak partra több vörös-tengeri szigeten, megelőzendő egy esetleges izraeli akciót, mely így akarna kiinduló pozíciót szerezni a szoros megnyitásához.<sup>65</sup>

Harmadrészt a blokád sikere stratégiai értelemben csökkentette Sarm-es-Sejk értékét. Az Akabai-öböl, s a Tirán-szoros nyitva tartásához elengedhetetlen támaszpont jelentősége gyakorlatilag annullálódott a távoli blokáddal, így közvetett módon a tengeri útvonalak biztosítására irányuló, területszerző hadviselés, és az általa megvalósuló „távoli védelem” elvét ingatta meg, azaz Sarm-es-Sejk – s ezzel a teljes Sínai-félsziget – ellenőrzésének szükségességét az iráni olaj szállításának biztosításához.<sup>66</sup>

Végül, de nem utolsó sorban, a Báb-el-Mandeb blokádja remek alkupozícióhoz juttatta Anvar Szadat elnököt a fegyverszüneti tárgyalások során, az izraeliek által körbezárt egyiptomi 3. hadsereg ellátását, illetve szabadon engedését illetően.<sup>67</sup>

Összességében a háború legjelentősebb arab haditengerészeti akciója – melyet végső soron egyedül az egyiptomiak hajtottak végre – sikeresnek mondható, még akkor is, ha stratégiai értelemben vett célját – Izrael Állam térdrekényszerítését – nem is érte el. A Vörös-tengert, mint hadszínteret tekintve, összességében az egyiptomi haditengerészet fölényben volt izraeli ellenfelével szemben, mely főerőit a földközi-tengeri hadszíntéren összpontosította, s mint azt a fentiekben már láthattuk, a háború döntő haditengerészeti eseményei ezen a fronton zajlottak.

## VI. UTÓHANG

Az Izraeli Haditengerészet egy illegális bevándoroltatással és szabotázzsal foglalkozó szervezetből nőtt ki magát a Közel-Kelet leghatékonyabban működő tengeri erejévé. Az idáig vezető út azonban rögös volt. Megalakulása után önálló haderőnemmé vált, de egyszersmind a fényes sikerekkel büszkélkedő szárazföldi hadsereg feladatainak támogatását kellett ellássa, a légierőhöz hasonlóan. Hadműveleteit így maga vezethette a tengeri fronton, de állandóan rendelkezésre kellett állnia a szárazföldi haderő támogatására, mely főleg partlövésben, illetve utánpótlás-szállításban nyilvánult meg. Ezt a helyzetet csak konzerválta a kialakuló és sikeres villámháborús doktrína, mely gyors győzelmeket hozott Izrael Államnak szomszédjaival szemben. E gyors győzelmek háttérbe szorították azokat a klasszikus haditengerészeti feladatokat, melyekre egy tengeri haderő tartós háború esetén hivatott. Mindezek miatt a haditengerészet elavult hajóparkkal rendelkezett, még az 1960-as évek közepén is. Az 1950–60-as évek fordulóján megkezdődött egyiptomi haditengerészeti fejlesztések indítottak el egy nehézkesen haladó reformfolyamatot, mely csak az *Élat* romboló pusztulása után érte el tetőpontját.

Az 1967–1973 közötti években felgyorsuló és gyakorlati síkon is érzékelhető reformok megváltoztatták az Izraeli Haditengerészet egész arculatát. Nemcsak a fegyverzet jellege és minősége változott meg az új rakétanaszádokkal, de a haditengerészet alkalmazásának módja is. Az eddigi hagyományos partvédelmi, és a szárazföldi haderőnek alárendelt támogató szerep teljes mértékben átalakult. A hangsúly már nem csak a saját felségvizek felügyeletén és közvetlen védelmén volt, hanem olyan támadó jellegű őrzáratoztatáson, mely az ellenség felségvizein tartja az Izrael Államot tenger felől potenciálisan veszélyeztető hajóegységeket,

s igyekszik azokat a rájuk mért megelőző csapással megsemmisíteni. Emellett saját fegyverzetének elkerülhetetlen fogyatékoságai miatt, azokat a védelem eszközeinek fejlesztésével igyekezett kompenzálni. Így sikerült létrehoznia egy hatékony fegyverrendszert, mely a maga korában – habár csak rövid időre – egyedülálló volt a világon.

Az újonnan kifejlesztett fegyverrendszer, s az Izraeli Védelmi Erők másik két haderőnemének harcászati eljárásaihoz hasonlóan agresszív doktrína vizsgáztatása az 1973. évi jóm-kipúri háborúban történt meg. A háború két legnagyobb szabású tengeri ütközetében, az október 6–7-i latakiai, illetve az október 8–9-i damietta–baltími csatában, az Izraeli Haditengerészet rakétanaszádjai vitathatatlan, lehengerlő győzelmet arattak a szíriai és egyiptomi flotta hasonló típusú, de elavult rakétafegyverzetű egységei ellen. E két ütközetben összesen, az izraeli oldalon tizenegy, az arab oldalon tíz egység vett részt, ezekből a támadó egyet sem, míg a védő összesen nyolc hajót veszített. A háború további részében is került még sor kisebb tengeri ütközetekre, melyekben további hajók süllyedtek el, azonban e két csata a háború legjelentősebb haditengerészeti összecsapása. A felszíni egységek harcainak mellett bevetésre kerültek a szembenálló erők haditengerészeti kommandós alakulatai is, melyek különböző szabotázsakciókkal igyekeztek gyengíteni az ellenfél tengeri erejét.

Az Izraeli Haditengerészet megelőző csapáson alapuló doktrínája sikerének titka az, hogy megfelelő arányban osztja el a gyorsaságot és az erőt, azaz a rendkívüli mobilitást nagy tűzerővel kombinálja. Az ellenfeleiknél nagyobb *Saar* rakétanaszádok gyorsabb manőverezésre voltak képesek és több rakétát, nagyobb tűzerőt vethettek be az arab hadihajók ellen. Így a haditengerészetben uralkodó szemléletmód és a haditechnika minősége is, a másik két haderőnemhez hasonlóan, jellegzetesen „izraeli” lett.

### Hadak útján

A tengeri háborút, mint láthattuk, harcászati szinten Izrael uralta, azonban stratégiai szinten tehetetlen volt az egyiptomi tengeri blokáddal szemben, mely elvágtá olajutánpótlásától. Az arab fél így, a csatatéren elszenvedett veszteségei ellenére stratégiai győzelemmel vigasztalódhatott, mely fontos fegyvertény volt egy szárazföldön veszélyes fordulatot hozó háborúban. Már a blokádnál apórákos és körültekintő megtervezése is olyan alaposságra vall, amelyet csak Izrael volt képes megvalósítani és végrehajtani az arab–izraeli konfliktusok korábbi háborúiban. A Báb-el-Mandeb-szoros blokádjá is hozzájárult ahhoz, hogy a szárazföldi mellett a tengeri háború is ilyen felemás képet mutasson, vagyis mindkét fél egymással szemben elért győzelme, afféle „eldöntetlen győzelem” legyen.

A háború után Szíria pótolta veszteségeit, sor került valamelyest fejlettebb egységek beszerzésére is, de haditengerészete a későbbiekben sem vehette fel a versenyt az izraelivel.<sup>68</sup> Egyiptom végül kiegyezett Izrael Állammal, visszakapta a Sínai-félszigetet (a gázai övezet kivételével), haditengerészete pedig tovább fejlesztette, a nyolcvanas évektől már nyugati haditechnikával is.<sup>69</sup>

Izraelben a haditengerészet által levont következtetések megerősítették a rakétanaszádok létjogosultságát az Izraeli Védelmi Erők soraiban, sőt, további fejlesztésekre ösztönözték a hadvezetést. A *Saar 4* osztály hajói folyamatosan álltak hadrendbe az elkövetkező években, nem egy közülük már helikoptereket is magával hordozhatott. Emellett amerikai eredetű haditechnikával is ellátták azokat, egyes egységek fegyverzet-konfigurációját pedig megváltoztatták, így a hajók feladatköre kibővült. Az új hajók megjelentek a Vörös-tengeren is – tengerállóságukat bizonyítva – a Jóréménység-fokának megkerülésével.<sup>70</sup>

Az Izraeli Haditengerészet napjainkra egyike a világ leghatékonyabban működő katonai egységeinek. Jelenünk *Saar* korvettekből,

modern tengeralattjárókból és könnyű rakétanaszádokból álló Izraeli Haditengerészete ugyanolyan hatékonysággal képes megvédeni Izrael Állam partjait és érdekeit, mint azt előde tette a jóm-kipúri háborúban, s tette azt az azóta eltelt időszakban.

### FELHASZNÁLT IRODALOM

Feldolgozások, monográfiák, kézikönyvek

- DUPUY 1978. DUPUY, TREVOR N.: *Elusive Victory. The Arab–Israeli Wars, 1947–1947*. New York, 1978.
- ELRON 2003. ELRON, Zeev: Izrael visszafojtja lélegzetét. Sínai, 1973. október 6–24. In Stig Förster–Markus Pöhlmann–Dierk Walter (szerk.): *A világtörténelem nagy csatái. Szalamiszról Símaig*. [Budapest, 2003.]
- FPI Front Page Israel: *The Jerusalem Post (1932–1992)*. Jerusalem, 1994. (6th ed.)
- HERZOG 1975. HERZOG, CHAIM: *The War of Atonement*. October, 1973. Boston – Toronto, 1975.
- HOGG 1999. HOGG, IAN V.: *Az izraeli hadigépezet*, [Budapest, 1999]
- JANE'S 1979–80. *JANE'S FIGHTING SHIPS 1979–80*. Edited by Captain John Moore RN. New York, 1980.
- JANE'S 1984–85. *JANE'S FIGHTING SHIPS 1984–85*. Edited by Captain John Moore RN. London – New York, 1985.
- LORCH 1976. LORCH, NETANEL: *One Long War. Arab Versus Jew since 1920*. Jerusalem, 1976.
- LUTTWAK–HOROVITZ. LUTTWAK, EDWARD N. – HOROWITZ, DAN: *The Israeli Army*. New York, 1975.
- O'BALLANCE 1978. O'BALLANCE, EDGAR: *No victor, no vanquished*. The Yom Kippur War. San Rafael, California – London, England, 1978.

### Internet

- ABOUL-ENEIN ABOUL-ENEIN, JUSSEF H.: Egyptian Red Sea Destroyer Squadron: Closing the Bab-el-Mandab Straits. In: *Foreign Area Officer Association Journal*, <http://www.faoa.org/journal/mercv301.html>. Hozzáférés: 2004.

július 7.

EGYPTIAN NAVY *Egyptian Armed Forces [Official Website]*. A haditengerészeti szekció indexlapja: <http://www.mmc.gov.eg/branches/Navy/default.htm>. Hozzáférés: 2004. július 7.

EKZETER 2002. EKZETER: Bojevije gyejsztvija na more v hovyie arabo–izrailszkoj vojni 1973 g.) 2002. *Gyekabr* 2002.

*Almanah Fakti, Isztórija, Vojni – Almanac Wars, History, Facts*. <http://www.almanacwhf.ru/?no=2&art=10> Fordította: Kurusa Sándor. Hozzáférés: 2005. február 12.

SAJETET 13 *Israeli Special Forces Homepage*. <http://www.isayeret.com>. Hozzáférés: 2004. július 6.

### JEGYZETEK

<sup>1</sup> A hadműveletek ötödik csoportja, a bloká, stratégiai szintet képvisel, ezzel bővebben a

következő alfejezet foglalkozik.

<sup>2</sup> A térségben mindössze egyetlen akciót vezetett a Izraeli Haditengerészet egyik kommandója, a 707. egység. Az október 18–19-re virradó éjszakán a bűvárok Bejrút partjainál elvágták azt a tengeralatti, telekommunikációs kábelt, melynek révén Damaszkusz és Kairó lehallgatásoktól mentesen folytathatták tárgyalásokat egymással. A vezeték csak a tűzszüneti egyezmény elfogadása után, október 27-én sikerült helyreállítani. Vö. O'BALLANCE 1978. 320.

<sup>3</sup> Vö. DUPUY 1978. 559.

<sup>4</sup> Vö. O'BALLANCE 1978. 316.

<sup>5</sup> Az események menetére vö. EKZETER 2002. A két szíriai rakétanaszád zátonyra futását HERZOG 1975. 266. is megemlíti. DUPUY 1978. 559. azt állítja: a két szíriai naszád a találatok következtében *elsüllyedt*. A FPI Vol. XLIII. No. 13915. is „elsüllyedés”-t említ. O'BALLANCE 1978. 317. úgy véli Tartúsz *lövetése* kapcsán bontakozott ki az összecsapás.

<sup>6</sup> Vö. HERZOG 1975. 266. Latakia helyett Mína-el-Bajda lövetéséről számol be. Ugyanezt a másik három kikötővel kiegészítve DUPUY 1978. 559. is megemlíti.

<sup>7</sup> A japán teherhajó nevére vö. EKZETER 2002., görög hajóéra vö. DUPUY 1978. 559., bár a két

hajó pusztulását Tartúszhoz helyezi, ami nyilvánvaló tévedés, hiszen Szíria legnagyobb kikötője Latakia, ennél fogva a nemzetközi forgalom túlnyomó része is itt zajlik. O'BALLANCE 1978. 317. a görög és a japán kereskedelmi hajó pusztulását másnap éjjelre teszi egy kisebb összecsapás következményeként; a hajók között nevei („*Tsimen-tarhos*”, illetve „*Yamama Shipomaru*” – magyar átírásban *Cimentarkhosz*, illetve *Jamama Sipomaru*) alapján ugyanarra az esetre utal, ám megemlíti egy elsüllyedt szovjet hajót is („*Samir Cote*” – *Szamir Kote*). LORCH 1976. 197. szerint a *három* kereskedelmi hajó – egy görög, egy orosz és egy japán – *megrongálódott*. A két elsüllyedt kereskedelmi hajót illetően EKZETER 2002. 21. jz. megemlíti, hogy a háborút követően mindkettőt kiemelték.

<sup>8</sup> Vö. HERZOG 1975. 266.

<sup>9</sup> A veszteségadatokat illetően vö. O'BALLANCE 1978. 317. LORCH 1976. 197. szerint szintén négy szíriai naszád süllyedt el.

<sup>10</sup> Különböző időpontokban bekövetkezett izraeli rakétanaszád veszteségek említésére vö. O'BALLANCE 1978. 315., 317., DUPUY 1978. 561., 563., 564.

<sup>11</sup> Ezen megállapítás alapjául az Izraeli Hadi-tengerészetnél 1974-ben hadrendben álló, a *JANE*'s 1979–80. 265. által közölt rakétanaszád állományának mennyisége szolgál.

<sup>12</sup> Az akcióra vö. EKZETER 2002., ill. O'BALLANCE 1978. 317–318. Utóbbi szerint az eseménnyel párhuzamosan izraeli naszádok lőtték Banijaszt, ám erre, mint már fentebb láthattuk, előző éjjel került sor. Arra vonatkozóan, hogy esetlegesen a kikötőt érintő újabb támadásról van-e szó, meg kell állapítanunk, hogy a helytelenül megadott hajónevek mellett, a szerzőnek egyéb tévedése is van könyvében, nevezetesen legalább kétszer fordul elő, hogy egy eseményt kétszer említ meg (az egyik a fent említett partlövetési akció, a másik a damietta-baltími csata duplikálása október 10-i dátummal, lásd alább). Ettől eltekintve könyve fontos és használható információkban gazdag.

<sup>13</sup> Vö. EKZETER 2002. Ezzel kapcsolatban megjegyzendő, hogy amíg O'BALLANCE 1978. 318. arról ír, hogy az *Ilja Mecsnyikov* pusztulása után az izraeliek óvatosabbakká váltak a *Gabriel* rakéták alkalmazását illetően (a kereskedelmi hajók megóvása végett), addig EKZETER 2002. határozottan kijelenti, hogy a harmadik rakétát egyértelműen a kikötőben horgonyzó további

szovjet teherhajók ellen indították.

<sup>14</sup> Vö. DUPUY 1978. 561.

<sup>15</sup> Vö. O'BALLANCE 1978. 320.

<sup>16</sup> Az esetre vö. O'BALLANCE 1978. 317–318. Az időpontra vö. DUPUY 1978. 561. Az átcsoportosított alakulatokat illetően vö. EKZETER 2002. Páncélosdandárt HERZOG 1975. 266. is említi.

<sup>17</sup> Vö. EKZETER 2002.

<sup>18</sup> Vö. DUPUY 1978. 561.

<sup>19</sup> Vö. EKZETER 2002.

<sup>20</sup> Vö. uo.

<sup>21</sup> DUPUY 1978. 563. O'BALLANCE 1978. 317. október 10-i dátummal, a szíriai partok elleni akcióval egyidőben, újabb rakétanaszád ütközetet említ Damiettánál, melynek során hat izraeli naszád egyiptomi rakétanaszádok egy csoportjára bukkant járőrözés közben, s a kialakuló tűzharcban három egyiptomi járművet elsüllyesztett; megjegyzni továbbá, hogy az egyiptomiak a veszteségeket tagadták. Méretét, s a veszteségeket tekintve ezen ütközet jelentősnek látszik, ezért is furcsa, hogy a háború tengeri eseményeit viszonylag részletesen közlő Dupuy, Hercog, illetve a már többször hivatkozott orosz cikk erről az esetről egyáltalán nem tesz említést. Ezenfelül a csata körülményei (a helyszín, az ütközetben részt vevő izraeli naszádok száma, az egyiptomi veszteségek) megdöbbentő hasonlóságot mutatnak az október 8–9-én éjjel lezajlott damietta–baltími ütközettel. Figyelembe véve Edgar O'Ballance egy már fentebb említett valószínűsíthető tévedésének tényét, ezúttal sem zárhatjuk ki, hogy a szerző ismét egy már lezajlott csatát említ. Ezzel kapcsolatban még meg kell jegyeznünk, hogy a tengeri eseményeket sokkalta perifériusabban kezelő LORCH 1976. 197. megemlíti ezen ütközetet, megegyező datálással és veszteségadatokkal, de Port-Szaíd közelébe helyezve a történetek. Az eltérő helyszín megnevezését azért nem tekintjük perdöntőnek, mivel a két kikötő (Damietta illetve Port-Szaíd) az el-Manzalai-öböl két végén fekszik, egymástól 50 km távolságra a tengerparton, s mint a fentiekben láthattuk, egy rakétákkal vívott tengeri ütközetben, a szembenálló felek hajói akár 20 kilométerre, vagy még távolabb is lehetnek egymástól, emiatt a két kikötő valamelyikének földrajzi közelsége egy ilyen eseményhez meglehetősen viszonylagos.

<sup>22</sup> Vö. DUPUY 1978. 563. A partlövetési akció tényét HERZOG 1975. 267. is megemlíti. Erre az éjszakára vonatkozóan O'BALLANCE 1978. 322.

megjegyzí, hogy Izraeli jelentések szerint október 13-án éjjel az egyiptomiak saját kikötőjükben veszítették el három *Oszá* rakétanaszádjukat, bár konkrétabb adatot ezzel kapcsolatban nem tud említeni, s valószínűsíthető, hogy a hajók csak megsérültek. Ehhez hozzátehetjük, hogy O'Ballance több alkalommal említi összecsapásokat, melyekben egyiptomi rakétanaszádok pusztultak el, jóllehet ő maga is megjegyzi, hogy az izraeliek számos hajó pusztulását jelentették, anélkül hogy pontos, dátumra, helyszínre és hajótípusra vonatkozó adatokat közöltek volna, vö. O'BALLANCE 1978. 322.

<sup>23</sup> Az akcióban részt vevő izraeli naszádok számára, a kifutó egyiptomi naszádok osztálybesorolására és kilótt rakétáik számára, továbbá az egyik megrongálására és a feltételezhetően fel nem robbant izraeli rakétára, valamint az egyiptomi parancsnokság első jelentésére az izraeli veszteségekről vö. EKZETER 2002. Az izraeli naszádok feladatára, helikopteres támogatásukra, a partvédelmi tűzre és a későbbi egyiptomi jelentésre vö. DUPUY 1978. 563–564.

<sup>24</sup> Vö. EKZETER 2002.

<sup>25</sup> A támadásra vö. DUPUY 1978. 564., SAJETET 13 <http://www.isayeret.com/units/sea/shayetet/article.htm>, ill. EKZETER 2002. A hajóvesztésre vö. HERZOG 1975. 267. Ezzel kapcsolatban megemlíti egy torpedónaszád pusztulását is, erre vonatkozóan lásd alább. A *Dolphin* tengeralattjáró szerepét, valamint a rakétanaszád osztálybesorolását illetően vö. EKZETER 2002. Uő. megjegyzi, hogy az izraeliek azt feltételezték, sikerült két torpedónaszádot is elsüllyeszteniük, de valószínűleg ezek csak megrongálódtak. Egy esetleges további deszanthajó pusztulására vonatkozóan vö. uo. 24. jz. Az izraeli veszteségeket illetően O'BALLANCE 1978. 318. összesen 19 főt említi. HERZOG 1975. 267. szerint az izraeli kommandós akciók ellen az egyiptomiak nagy repeszhatású tölteteket helyeztek el saját kikötőikben (gyakorlatilag aláaknázták azokat). Ez megmagyarázná a katasztrófális izraeli veszteséget, melynek nagy részét sebesültek alkothatták, tekintve a feldolgozások által említett összesített izraeli veszteségadatokat; erre vonatkozóan lásd alább.

<sup>26</sup> Vö. DUPUY 1978. 564., ill. O'BALLANCE 1978. 320.; rakéták alkalmazását utóbbi említi. A Nílus-delta partjainál büntetlenül manőverező izraeli hajókat HERZOG 1975. 267. is megemlíti.

<sup>27</sup> Az esetet dátum és helyszín nélkül említi EKZETER 2002. Az eset dátumát és helyszínét közli DUPUY 1978. 564., ill. HERZOG 1975. 267. Előbbi szerint a két egyiptomi hajó felderítő naszádként, utóbbi szerint radarelőőrsként funkcionált. Amennyiben feltételezzük, hogy mégis valami hasonló, rádióelektronikai felszerelést igénylő feladatot látott el a két hajó, akkor azok csakis torpedónaszádok vagy hasonló hadihajók kellett legyenek; ilyen egyiptomi hadihajók pusztulását azonban sem az ilyen adatokat kinos precizitással számon tartó *JANE's 1979–80.*, sem annak későbbi kiadása (*JANE's 1984–85.*) nem tartalmaz.

<sup>28</sup> DUPUY 1978. 562.

<sup>29</sup> Vö. HERZOG 1975. 267–268. Az akcióban részt vett *Dabur* őrhajók számára vö. EKZETER 2002.

<sup>30</sup> Vö. EKZETER 2002.

<sup>31</sup> Vö. HERZOG 1975. 268. Herzog az egyiptomi járőrhajót „*de Castro*-típusú”-ként azonosítja, azonban – mivel ilyen osztályú hajóval az egyiptomiak nem rendelkeztek – valószínűleg ezt úgy érti, hogy a hajót a port-szaídi *Castro* hajógyár építette. Ez a leírás 1980-ban mindössze egy három darab nagyobb járőrhajóból (*Niszr, Nimir, Tar*) álló flottillára illik rá. E hajókat 1963-ban bocsátották vízre, vö. *JANE's 1979–80.* 145. Feltételezhetően legalább négy volt hadrendben a háború idején, s ebből veszett oda egy. Ennek ellentmond a *JANE's 1984–85.* 142., de az is lehetséges, hogy később pótolták az elvesztett hajót. LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 395. aprónak jellemzi az általa is „*DeCastro* osztályú”-ként (*DeCastro-class*) említett hajót. EKZETER 2002. szerint az akcióra Rász-Zafránánál került sor, s egy „improvizált egyiptomi őrhajó”-ról van szó.

<sup>32</sup> Vö. DUPUY 1978. 562.

<sup>33</sup> Vö. O'BALLANCE 1978. 316. A visszaút során az egyik csónak elsüllyedt, de a benne utazó kommandósoknak sikerült hazauszniuk.

<sup>34</sup> Vö. DUPUY 1978. 563.

<sup>35</sup> Az időpontra, a behatolás módjára és a fegyverekre valamint egy lehetséges rász-zafránai akcióra vö. LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 395. Az izraeli hajók számára és osztálybesorolására vö. EKZETER 2002. A hajók számát HERZOG 1975. 268. is ugyanennyiben adja meg. A lőszerraktárakra, az elpusztított hajók számára, az egyiptomi jelentésre és a megtorló akcióra vö. DUPUY 1978. 563. Az elpusztított rohamcsónakok (vagy halászhajók)

számával kapcsolatban HERZOG 1975. 268. ill. EKZETER 2002. tizenkilencet, O'BALLANCE 1978. 318. tizennyolcat említ. EKZETER 2002. szerint az akcióra előző éjjel került sor. Az akció LUTTWAK-HOROWITZ 1975. 395. által említett időpontjának megerősítésére vö. DUPUY 1978. 563., ill. HERZOG 1975. 268. A két kikötő lövetésére vö. O'BALLANCE 1978. 318.

<sup>36</sup> Vö. DUPUY 1978. 564.

<sup>37</sup> Vö. O'BALLANCE 1978. 320–321.

<sup>38</sup> A támadás részleteire vö. O'BALLANCE 1978. 321. ill. EKZETER 2002., az izraeli állításra a naszád nevezetességét illetően vö. EKZETER 2002. 23. jz. A támadást DUPUY 1978. 564. is megemlíti és konkrétumok nélkül közli egy egyiptomi hadihajó elsüllyedését, illetve azt, hogy az egyiptomiak állítása szerint akkor nem volt hadihajójuk a kikötőben. Az evakuálásra vö. HERZOG 1975. 267.

<sup>39</sup> Vö. EKZETER 2002.

<sup>40</sup> Az utasításokra lásd HOGG 1999. 38.

<sup>41</sup> EKZETER 2002. összesített adatai tizenhét elsüllyedt arab hadihajóról és tizenegy rakétanaszádról tanúskodnak; a DUPUY 1978. 559–564. szerinti összesen tizennyolc hajóból tizenöt rakétanaszád számolható össze; O'BALLANCE 1978. 315–322. tizennégy hajót és tizenkét rakétanaszadot említ; HERZOG 1975. 264–268. (összesített adat 269.) szerint ez a szám tizenkilencből tíz. Hasonló adatot említ ELRON 2003. 299.: húszból tizenegy. A JANE's 1979–80. 141–146., ill. 463–464. alapján a számadatok pontosan nem meghatározhatók: Egyiptom *néhány Osz*a és két *Komar* rakétanaszadot, Szíria pedig összesen hét hadihajót (egy aknaszedő – egy későbbi kiadás ezt cáfolja –, egy torpedónaszád, öt rakétanaszád) veszített.

<sup>42</sup> A bizonytalanság oka az EKZETER 2002. 24. jz. állította, lehetséges további deszanthajó, illetve a DUPUY 1978. 563. által említett, október 11–12-én éjjel elsüllyesztett, két meg nem nevezett osztályú rakétanaszád.

<sup>43</sup> Az el-Gifátin-sziget elleni támadás során elsüllyedt rohamcsónakon kívül más hasonló eszköz pusztulása nem ismert, de nem kizárható.

<sup>44</sup> Bár az arab haditengerészetek többször is jelentették izraeli rakétanaszadok elsüllyesztését, ezen információk nem hitelt érdemlőek. A stratégiai szintű hadműveletek során elvesztett katonai szállítóhajót leszámítva a szakirodalomban egyetlen utalás sincs, mely biztosra venné apró

rohamcsónaknál nagyobb izraeli hadihajó pusztulását. Amennyiben mégis történt volna ilyen eset, annak nyoma lenne egyes flottaévkönyvekben, hiszen – az Izrael Állam esetében abszolút megszokott titkolózás ellenére – nemzetközi haditengerészeti körökben egy ilyen hírt aligha lehetett volna titokban tartani. De még ha el is veszítenek egy-két rakétanaszadot – a háborút megelőzően a Pentagon két-három darabosra, szovjet szakértők ötre becsülték a *Saar* hajók várható veszteségeit (vö. O'BALLANCE 1978. 322.) – vagy egyéb hajót, – ugyanez a becslés egy-kettőt, illetve szintén ötöt említ ebben a vonatkozásban –, akkor is egyértelmű győztesnek tekinthetnénk a zsidó állam haditengerészetét. A személyi veszteségeket illetően vö. EKZETER 2002., ill. HERZOG 1975. 269. Előbbi tudni véli, hogy a három halottból kettő a *Sajetet 13*, egy pedig a *707.* egység állományába tartozott.

<sup>45</sup> Erre az adatra vö. EKZETER 2002.

<sup>46</sup> Az adatokra vö. EKZETER 2002.

<sup>47</sup> A Báb-el-Mandeb-szoros Egyiptom partjaitól több mint 1400 kilométerre helyezkedik el.

<sup>48</sup> Vö. DUPUY 1978. 558., ill. HERZOG 1975. 267. O'BALLANCE 1978. 311. ettől eltérően azt állítja, hogy a tengeralattjárók Port-Szafágában állomásoztak.

<sup>49</sup> Vö. ABOUL-ENEIN. O'BALLANCE 1978. 311. három egyiptomi rombolóról ír, azonban e harmadik, hasonló hajó nyilván a Vörös-tengeren tartózkodó *Szudán* fregatt volt, vö. EKZETER 2002.

<sup>50</sup> Vö. EKZETER 2002. O'BALLANCE 1978. 311. szerint a rombolók és a többi nagyobb felszíni egység a Jöreménység-fokának megkerülésével jutott el a Vörös-tengerre, a csatorna 1967. évi lezárása után.

<sup>51</sup> Vö. O'BALLANCE 1978. 311. Az utasításokat illetően, ABOUL-ENEIN szerint, a lepecsételt borítékokat Manszúr sorhajókapitány október 1-én bontotta fel, s abban október 6-án 14.00 órai időpont állt, mint a blokád végrehajtásának kezdete. Az iráni olaj mennyiségi becslésére vö. uo. Nem deklarált blokádra, illetve a szorosok hadműveleti zónává deklarálására vö. DUPUY 1978. 562., ill. 558.

<sup>52</sup> Vö. ABOUL-ENEIN. A számszerű adatokra vö. O'BALLANCE 1978. 324.

<sup>53</sup> A nagyhatalmi jelenlétre vö. ABOUL-ENEIN, ill. O'BALLANCE 1978. 325. A torpedótámadásra vö. HERZOG 1975. 267. Az olajtanker nevére vö.



EKZETER 2002. Ahmed Fuád Zekri beszámolójára lásd O'BALLANCE 1978. 324. EKZETER 2002. tíz tengeralattjáró támadást említ a Földközi-tengerre vonatkoztatva.

<sup>54</sup> Vö. O'BALLANCE 1978. 325. Az amerikai romboló helyes nevére vö. BAK 1999. 43.

<sup>55</sup> Vö. O'BALLANCE 1978. 319–320.

<sup>56</sup> Vö. DUPUY 1978. 557–558. Az egyiptomi földközi-tengeri aknatelepítés hiányára vö. EKZETER 2002. Ugyanő megjegyzi, hogy az egyiptomiak az aknaszedő hajók mellett nagy számban alkalmaztak aknatelepítési célra halászhajókat is, de aknatelepítési tevékenységükre jellemző, hogy azt „meglehetősen rendszertelenül, egységes terv és pontosan meghatározott hely nélkül” hajtották végre; emellett még kitér arra is, hogy amennyiben Izraelnek lett volna aknatelepítési kapacitása, azzal gyakorlatilag blokád alá vonhatta volna az egyiptomi kikötőket.

<sup>57</sup> Vö. O'BALLANCE 1978. 321. A legénység létszámára, a sebesültekre illetve az aknamentesítés okozta későbbi problémákra vö. EKZETER 2002. Hasonló hajótérvesztéseget említ ABOUL-ENEIN. EKZETER 2002. szerint a tanker 42 000 tonnás volt. Uő. azt is megemlíti, hogy a hajót később az izraeliek kiemelték, majd újra szolgálatba állhatott, vö. EKZETER 2002. 22. jz. A Gobál-szorossal kapcsolatban vö. *EGYPTIAN NAVY* <http://www.mmc.gov.eg/branches/Navy/t4.htm>.

<sup>58</sup> Vö. HERZOG 1975. 268.

<sup>59</sup> Vö. DUPUY 1978. 558.

<sup>60</sup> A Líbiába küldött kötelékre és feladatára vö. O'BALLANCE 1978. 311., ill. EKZETER 2002. Utóbbi megjegyzi, az Izraeli Haditengerészet valóban tervbe vette ennek a hajónak kiiktatását a két, nagy hatótávolságú, *Saar 4* osztályú rakétanaszád alkalmazásával, de végül bevetésüket a romboló által megvalósított blokádtvékenység sikertelensége feleslegessé, az izraeli rakétanaszád-flottilla leterheltsége pedig lehetetlenné tette.

<sup>61</sup> A tengeralattjárók tevékenységére és a két görög hajó elsüllyesztésére vö. HERZOG 1975.

263–264. A *Kandois*ra és pusztulásának említett részleteire vonatkozóan vö. O'BALLANCE 1978. 321., ill. DUPUY 1978. 564.; előbbi egy azonosítatlan eredetű torpedótámadást valószínűsít, utóbbi egy azonosítatlan hajónak tulajdonítja az elsüllyesztés tényét. Az egyiptomi tengeralattjárókkal kapcsolatban EKZETER 2002. megjegyzi, hogy csak öt tengeralattjáró került bevetésre, illetve kétségsbe vonja a két görög szállítóhajó elsüllyesztését.

<sup>62</sup> O'BALLANCE 1978. 325. EKZETER 2002. szerint az Izraelbe tartó földközi-tengeri hajózás a háború első napjait kivéve zavartalanul folytatódott. Ennek egyik részleges okát az egyiptomi légierő hajók elleni támadásra is alkalmazható, repülőgépfedélzeti rakétáinak helytelen (szárazföldi célpontok elleni) alkalmazásában véli felfedezni.

<sup>63</sup> Vö. ABOUL-ENEIN.

<sup>64</sup> A blokád feltörésének problematikájával kapcsolatos, különböző aspektusokra kiválóan rávilágít LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 396.

<sup>65</sup> DUPUY 1978. 563.

<sup>66</sup> Erre utal LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 396.

<sup>67</sup> LUTTWAK–HOROWITZ 1975. 396., ill. ABOUL-ENEIN.

<sup>68</sup> A szíriai haditengerészet 1970-es évek végi felszereltségét illetően lásd *JANE's 1979–80*. 463–464.

<sup>69</sup> Az egyiptomi haditengerészet 1970-es évek végi felszereltségét illetően lásd *JANE's 1979–80*. 141–146.

<sup>70</sup> Az Izraeli Haditengerészet 70-es évek végi felszereltségét illetően lásd *JANE's 1979–80*. 264–267.