

## Użycie Samolotów RWD przez lotnictwo Izraela

17 grudnia 1947 roku, w czasie oblężenia przez Arabów miejscowości Nevatim, załoga samolotu Izraelskich Sił Powietrznych (IAF), przy podejściu do lądowania samolotu ostrzelała z karabinu i obrzuciła granatami pozycje wojsk arabskich. Wydarzenie to było pierwszym bojowym użyciem samolotu przez siły żydowskie. Samolot nosił oznaczenie RWD-13.



(Photo: KLUGER ZOLTAN, 06/10/1938 - A group of Hagana pilot trainees, with their instructor, in the Jordan Valley near Kibbutz Afikim)

29 listopada 1947 roku została ogłoszona Rezolucja 181 Zgromadzenia Ogólnego ONZ, która podzieliła terytorium Palestyny na strefę izraelską i arabską. Nie zmniejszyło to intensywności starć zbrojnych pomiędzy stronami. Obie strony prowadziły intensywne zbrojenia. W dniu 17 grudnia 1947 roku, został zaatakowany, przez siły arabskie, żydowski konwój przemierzający pustynię Negew. W wyniku tego ataku, kilku Żydów zostało rannych. Na miejsce wezwano samolot z lekarzem na pokładzie. Kiedy maszyna pilotowana przez Pinhasa Bena-Porata (obok siedział lekarz, który nosił nazwisko Polak), wylądowała w pobliżu osady Beit Eshel. Na miejscu okazało się, że ranni zostali już ewakuowani do szpitala. W tym samym czasie na miejsce dotarła wiadomość, że w oblężonej miejscowości Nevatim znajduje się kilku rannych potrzebujących pomocy. Pilot natychmiast podjął decyzję o wylocie. Samolot postanowiono przystosować do lądowania i lotu nad oblężonym osiedlem. Drzwi samolotu zostały wymontowane, do lekarza i pilota dołączył ochotnik, który pełnił rolę strzelca pokładowego, dysponował on karabinem maszynowym i granatami ręcznymi. W czasie podejścia nad cel atakujący Arabowie zostali ostrzelani i obrzucani granatami. Nalot ten, spowodował ucieczkę Arabów, a chwilę potem pozwolił na bezpieczne lądowanie. Po wylądowaniu Ben Porat zostawił w Nevatim strzelca i zabrał na pokład rannego. Wydarzenie to było pierwszym bojowym użyciem samolotu przez siły żydowskie. Samolot nosił oznaczenie RWD-13.

Praktycznie od zakończenia II wojny światowej trwały walki pomiędzy Żydami, a Arabami zamieszkującymi sporne terytoria w Palestynie. Walki te stopniowo przekształciły się w otwartą wojnę domową. Jesienią 1947 społeczność żydowska zaczęła przygotowywać się na wypadek arabskiej inwazji na Palestynę. Z tego powodu ruch syjonistyczny zwiększył wydatki na dozbrajanie paramilitarnych oddziałów Hagany.

2 listopada 1947 roku, Hagana utworzyła pierwsze żydowskie siły powietrzne (*Szerut Awir*, hebr. *ozczyropyw wótolomas hcikkel eicśanaklik owoktązcop ołizdohcw dałks hci W*. *חטיבות האוויר*). z żydowskich linii lotniczych „Aviron” (w tej liczbie były trzy polskie RWD-8, dwa (trzy?) RWD-13 i jeden RWD-15), oraz zaledwie jedenastu pilotów. Siły te były używane do przeprowadzania zwiadu powietrznego, oraz zaopatrywania odciętych społeczności żydowskich.

## RWD-8

Historia polskich płatowców w służbie żydowskich sił powietrznych zaczęła się 15 czerwca 1936 roku. Tego dnia w Tel Awiwie wylądował samolot RWD-13. Za sterami zasiadał Kazimierz Ziemiński. Wydarzenie to jest wyraźnie odnotowywane przez izraelskich historyków lotnictwa, gdyż była to pierwsza wizyta aeroplanu w tym mieście. Napięta sytuacja społeczna, ale także duże zainteresowanie, jakie wzbudził polski samolot, spowodowały, że lipcu 1936 roku założono przedsiębiorstwo lotnicze „Aviron” (Samolot).

Pierwszym krokiem, jeszcze przed założeniem „Avironu”, (tj. 25 czerwca 1936 roku), było zamówienie jednego samolotu RWD-8 przez Haganę, później zamówienie to powiększono o kolejne dwie maszyny. Samoloty wyprodukowane przez DWL nosiły w Polsce rejestracje SP-BCE, SP-BLK i SP-BLL. Samoloty te stacjonowały ośrodku w Affikim na północy dzisiejszego Izraela. Używane były przede wszystkim do szkolenia młodych pilotów, jak i też w celach transportowych i rozpoznawczych. Później razem z „Avironem” przeniesione zostały na lotniska Lod (Lydda), a następnie Ramla. Służbę tę pełniły mniej więcej do listopada 1947 roku. W źródłach z tego okresu pojawiają się ostatnie informacje o polskich górnopłatach, mówiące o ich niezdatności do lotu. Równocześnie z RWD-8 do Palestyny sprzedane zostały dwa polskie szybowce Czajka i Wrona. RWD-8 na pewno nie figurowały w rejestrach Sherut Avir (późniejszych Israeli Air Force).

Samoloty nosiły następujące numery rejestracyjne:

RWD-8 (polski numer SP-BCE) - 139 VQ-PAG

RWD-8 (polski numer SP-BLK) - 178 VQ-PAK

RWD-8 SP-BLL (polski nr fabryczny 212) - 179 ? – samolot ten przez większość swojej służby nosił polskie znaki rejestracyjne.

### Opis konstrukcji.

RWD-8 — polski samolot szkolny, został skonstruowany przez zespół konstrukcyjny pod kierownictwem inż. Stanisława Wigury w wytwórni RWD. Używany był w polskim lotnictwie wojskowym od 1934 do 1939 roku, jako podstawowy samolot szkolny.

RWD-8 był dwumiejscowym samolotem szkolnym, o konstrukcji mieszanej. Górnopłat ze skrzydłem typu parasol. Kadłub miał konstrukcję kratownicową, spawaną z rur stalowych, krytą płótnem; płaty skrzydeł kryte były płótnem i sklejką. Samolot miał usterzenie klasyczne.

Pilot i uczeń siedzieli w osobnych, odkrytych kabinach, wyposażonych w przeszklone wiatrochrony z przodu. Kabiny w układzie tandem, zaopatrzone były w podwójne przyrządy do sterowania, pierwsza kabina należała do ucznia, a tylna do instruktora. Zbiornik paliwa znajdował się z przodu kadłuba, jego pojemność wynosiła 75 l (RWD-8 PWS) lub 85 l (RWD-8 DWL). Podwozie samolotu było klasyczne, stałe, koła były wyposażone w amortyzatory, z tyłu znajdowała się płoza ogonowa.

Napęd samolotu stanowił silnik rzędowy, 4-cylindrowy PZInż. Junior (licencyjny Walter Junior), chłodzony powietrzem, o mocy 88kW (120 KM). W nielicznych samolotach stosowano podobne silniki Walter Major o mocy nominalnej 96 kW (130 KM). Silnik znajdował się w nosie kadłuba, był osłonięty blachą aluminiową. Silnik napędzał drewniane, dwułopatowe śmigło o stałym skoku.

Rozpiętość skrzydeł 11 metrów; dł. 8 m; wys. 2,3 m. Powierzchnia nośna 19,54 m<sup>2</sup>. Masa własna 480 – 500 kg, całkowita 730 – 755 kg. Prędkość maksymalna 175 km/h; pułap 5000 m; zasięg 435-550 km.

Z ok.560 - 570 samolotów wykonanych przez DWL i PWS, żaden nie zachował się do czasów obecnych.



(Photo: KLUGER ZOLTAN, 06/10/1938 - Members of the first Hagana pilots course posing. (L.To.R.) Yitzhak Ben Yaacov, Imanuel Zuckerman-Tzur, engineer Pohorilla and Dov Hoz near Afikim)

### **Drugim typem samolotu był RWD-13**

W lipcu 1938 roku dwa egzemplarze zostały zamówione, przez „Aviron”. Po dotarciu na Bliski Wschód polskie znaki (SP-BFL, SP-BFM) zostały zmienione na palestyńskie znaki rejestracji - odpowiednio VQ-PAL i VQ-PAM. Ich główną bazą było lotnisko Lod. Przez cały czas swojej służby, w „Avironie”, samoloty wykorzystywano, jako maszyny transportowe, szkolne, rozpoznawcze (misje mające na celu ochronę żydowskich osiedli), oraz turystycznie.

W styczniu 1947 roku odsprzedano je dwóm prywatnym użytkownikom, którzy z kolei 2 listopada 1947 roku przekazali oba samoloty do świeżo założonego Sherut Avir, które było załącznikiem Izraelskich Sił Powietrznych (IAF). Rosnące zagrożenie atakiem ze strony arabskiej, oraz „zainteresowanie” władz brytyjskich sprawiło, że podczas operacji „Tzipora”, oba samoloty przeniesiono na lotnisko w Tel Awiwie (późniejsza baza lotnicza Sde-Dov). Odbłyto się to 13 grudnia 1947 roku.

17 grudnia doszło do wspomnianej we wstępie akcji z udziałem polskiego samolotu.

Wiadomość o ataku lotniczym wywołała wściekłość władz brytyjskich, które zapowiedziały, że od tej pory każdy żydowski samolot z bronią na pokładzie zostanie zestrzelony. Epizod ten jest uznawany za pierwszy atak lotniczy Sherut Avir. Nie był to jedyny przypadek, kiedy RWD-13 pełniły funkcję samolotów bojowych. Samoloty te były w dalszym ciągu używane do dostarczania zaopatrzenia i amunicji do jednostek wojskowych i osiedli żydowskich, ewakuacji rannych, oraz w celach rozpoznawczych i łącznikowych. W styczniu 1948 roku samolotów tych używano do lotów zaopatrzeniowych, do oblężonego Gush Ezion. Wówczas polska konstrukcja, po raz kolejny dowiodła swej uniwersalności dokonując zrzutów zaopatrzenia, amunicji i medykamentów oblężonym obrońcom. Inny znany epizod miał miejsce 5 lutego 1948 roku, użyto wtedy uzbrojonego polskiego samolotu, w celu było poszukiwania, przejętego przez Arabów, pojazdu pancernego.

W marcu, samoloty przeniesiono na obszar północnego Izraela. Jeden z RWD-13 został uszkodzony podczas lądowania 25 marca 1948 roku, został jednak szybko naprawiony.

20 kwietnia, Sherut Avir został zreorganizowany i RWD-13 przydzielono do nowo powstałych eskadr: rozpoznania fotograficznego No.4 "Arie" (Lew) i No.1 "Namer" (Leopard). Dzień po ogłoszeniu przez Izrael niepodległości, tj. 15 maja 1948 roku, lotnictwo egipskie zaatakowało bazę Sde-Dov. W wyniku tego nalotu jeden RWD został uszkodzony. Po jego naprawieniu powrócił do służby. Ostatecznie zostały one skreślone ze stanu sił Izraela w lutym 1949 roku.

### **Samoloty nosiły następujące numery rejestracyjne:**

RWD-13 (polski numer SP-BFL) - 165 VQ-PAL

RWD-13 (polski numer SP-BFM) - 166 VQ-PAM

RWD-13 (polski numer ...?) - ... VQ-PAF (?) – [wg niektórych źródeł, pod tym numerem występował trzeci samolot RWD-13]

Po powstaniu IAF (Israeli Air Force) RWD-13 otrzymały nowe oznaczenia: a-33 i a-34. Przynajmniej jeden RWD-13 był wciąż używany w listopadzie 1948 roku, kiedy to w IAF zmieniono system oznaczeń. Przydzielono wtedy dla RWD-13 zakres numerów rozpoczynających się od 80300. (80301 dla a-33 i 80302 dla a-34).

### **Opis konstrukcji.**

Samolot RWD-13 został skonstruowany pod koniec 1934 w DWL, jako rozwinięcie linii samolotów turystycznych RWD-6 – zwycięzcy Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych Challenge 1932 i RWD-9 – zwycięzcy Challenge 1934. Głównymi konstruktorami byli Stanisław Rogalski i Jerzy Drzewiecki, obliczeniami zajmował się Leszek Dulęba. Ponieważ samolot miał być w odróżnieniu od swoich poprzedników maszyną użytkową, a nie zawodniczą, miał silnik rzędowy o dwukrotnie mniejszej mocy i mniejszą mechanizację skrzydeł (w porównaniu z RWD-9). Mimo to, zachował zalety, jak krótki start i lądowanie, dość dużą prędkość jak na moc silnika oraz łatwość pilotażu i stateczność.

RWD-13 był jednosilnikowym trzymiejscowym górnopłatem o konstrukcji mieszanej. Posiadał kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem, w przedniej części blachą aluminiową. Proste skrzydła dwudźwigarowe konstrukcji drewnianej były kryte płótnem, w przedniej części sklejką, o obrysie prostokątnym, wyposażone w automatyczne sloty. Usterzenie klasyczne, konstrukcji drewnianej, kryte sklejką i płótnem. Podwozie samolotu stałe, klasyczne z płożą ogonową. Kabina kryta, trzyosobowa. Z przodu dwa fotele z podwójnymi sterownicami, z tyłu jeden fotel i miejsce na bagaż.

Napęd stanowił silnik rzędowy 4-cylindrowy PZInż. Walter Major o mocy startowej 96kW (130 KM). Dwa zbiorniki paliwa mieściły łącznie 140 litrów paliwa. Rozpiętość skrzydeł 11,5 metra; dł. 7,85 m; wys. 2,05 m. Powierzchnia nośna 16 m<sup>2</sup>. Masa własna 530 - 535 kg, całkowita 890 - 930 kg. Prędkość maksymalna 210 km/h; pułap 4200 m; zasięg 900 km.

Do 1939 zbudowano około 90 sztuk w wersjach turystycznej i sanitarnej.

Na świecie zachowały się jedynie dwa egzemplarze RWD-13. Jeden znajduje się w ekspozycji Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, drugi zaś (działający) w Museu Asas de um Sonho w Itu k. São Paulo w Brazylii.



(Sherut Avir RWD-13 VQ-PAL dropping supplies at Kibbutz Yehiam, January 1948)

### **Trzecim i ostatnim typem był RWD-15**

Prototyp samolotu (nr fabr. 177) został oblatany wiosną 1937 roku, pilotem był Aleksander Onoszko. Według opinii oblatywacza był to samolot bardzo poprawny pod względem pilotażowym. Wkrótce dla nowej maszyny DWL zarezerwowały rejestrację SP-BFX. Dobre wyniki badań prototypu spowodowały, że już w lecie tego samego roku przystąpiono do budowy pierwszego seryjnego egzemplarza RWD-15. Otrzymał on numer fabryczny 253 i miał zostać sprzedany do Palestyny. Transakcja nie doszła jednak do skutku. Jednak w w lecie 1939 roku to właśnie prototyp RWD-15 (SP - BFX) został, za pośrednictwem firmy Herse, zakupiony przez polskich Żydów dla „Avironu”. Po przybyciu na miejsce otrzymał znaki rejestracyjne 177 VQ-PAE.

Wykonywał regularne loty z Lod do Haify, oraz do Egiptu. W 1941 roku planowano wykorzystać go do lotów do Basry w Iraku, jednak nie zostało to zrealizowane ze względu na sprzeciw władz brytyjskich. Samolot pozostał, więc w hangarze „Avironu” w Ashdot-Ya'acov, praktycznie nieużywany do końca wojny. Dopiero w roku 1945 przeniesiono na lotnisko Ramla, a następnie przebazowano go do Lod, skąd latał regularnie do Tel-Awiwu, oraz ponownie do Egiptu. Podczas operacji „Tzipora”, ze względu na trwającą naprawę nie został ewakuowany i pozostawiony w Lod, gdzie został spalony przez Arabów (6?) 13 kwietnia 1948 roku.

Samolot nosił numer rejestracyjny:  
RWD-15 (polski numer SP-BFX) - 177 VQ-PAE

### **Opis konstrukcji.**

RWD-15 – Opracowany był pod kierunkiem inż. Stanisława Rogalskiego, jako 5-miejscowy samolot, będący de facto rozwinięciem udanego i sprawdzonego już wcześniej RWD-13. Konstrukcję tę zbudowano głównie z myślą o odbiorcach zagranicznych.

Samolot był konstrukcją mieszaną, krytą płótnem. Silnik DH Gipsy Six 150kW. Rozpiętość skrzydeł 12,4 metrów; dł. 9 m; wys. 2,5 m. Powierzchnia nośna 20 m<sup>2</sup>. Masa własna 875 kg, całkowita 1360 kg. Prędkość maksymalna 240 km/h; pułap 5000 m; zasięg 465 km.

Włącznie z prototypem wyprodukowano 7 egzemplarzy tego samolotu. Żaden nie zachował się do czasów obecnych.



(źródło: <http://www.iaf.org.il/188-18223-en/IAF.aspx?indx=16>)

„Cichy”

**Literatura:**

1. „Arab-Israelski air wars 1947-1982” Shlomo Aloni; „Osprey Combat Aircraft nr 23”; 2001 Osprey Publishing
2. „Siły lotnicze Polski i Niemiec; Wrzesień 1939” Jerzy B. Cynk; WKŁ; Warszawa 1989
3. „Barwa w lotnictwie polskim. Samoloty i szybowce do 1939 roku” Andrzej Glass, Krzysztof Cieślak; WKŁ; Warszawa 1985
4. „Barwa w lotnictwie polskim. Samoloty linii lotniczych 1931 – 1939” Adam Jońca; WKŁ; Warszawa 1985
5. „Barwa w lotnictwie polskim. Wojskowe samoloty szkolne 1918 – 1939” Tadeusz Królikiewicz; WKŁ; Warszawa 1988
6. „Polski Samolot i Barwa” Tadeusz Królikiewicz; MON; Warszawa 1990
7. „Samolot szkolno – łącznikowy RWD-8” TBiU nr 72; Andrzej Glass; MON; Warszawa 1981
8. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Si%C5%82y\\_Powietrzne\\_Izraela](http://pl.wikipedia.org/wiki/Si%C5%82y_Powietrzne_Izraela)
9. <http://samolotypolskie.blogspot.com/2012/10/rwd-w-palestynie-i-izraelu.html>
10. <http://pl.wikipedia.org/wiki/RWD-8>
11. <http://pl.wikipedia.org/wiki/RWD-13>
12. <http://pl.wikipedia.org/wiki/RWD-15>
13. [http://rwd-dwl.net/samoloty/rwd\\_15/index.htm](http://rwd-dwl.net/samoloty/rwd_15/index.htm)
14. <http://www.konradus.com/forum/read.php?f=13&i=5966&t=5959>
15. [http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Society\\_&\\_Culture/rwd13.html](http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Society_&_Culture/rwd13.html)
16. <https://forum.ioh.pl/viewtopic.php?t=19406>
17. Zdjęcia, jeśli nie zaznaczono inaczej - [http://commons.wikimedia.org/wiki/Main\\_Page](http://commons.wikimedia.org/wiki/Main_Page)