

# **Хроники тайной войны 1968-1995. Операции спецслужб Израиля на Ближнем Востоке и в Европе**

В издании последовательно и исчерпывающе полно рассказывается история противостояния специальных служб Израиля самой страшной угрозе миру — терроризму.

Автор — человек компетентный, с серьезным боевым опытом — не только описывает события, но и беспристрастно разбирает их, показывая как, невзирая на объективные трудности и подчас несогласованность действий военных и политических властей, от операции к операции рос профессионализм израильских спецподразделений, постепенно превращая их в одну из лучших спецслужб в мире.

Александр БРАСС

# ХРОНИКИ ТАЙНОЙ ВОЙНЫ 1968–1995

ОПЕРАЦИИ СПЕЦСЛУЖБ ИЗРАИЛЯ НА  
БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ И В ЕВРОПЕ

Издательство  
«КНТ»  
Киев – 2021

УДК 94:327.6(569.4)  
Б 87

**Брасс Александр**

**Б 87** Хроники тайной войны 1968–1995. Операции спецслужб Израиля на Ближнем Востоке и в Европе / Александр Брасс. — Киев: Изд. «КНТ», 2021. — 640 с.

**ISBN 978-611-01-2426-3**

В издании последовательно и исчерпывающе полно рассказывается история противостояния специальных служб Израиля самой страшной угрозе миру — терроризму. Автор — человек компетентный, с серьезным боевым опытом — не только описывает события, но и беспристрастно разбирает их, показывая как, невзирая на объективные трудности и подчас несогласованность действий военных и политических властей, от операции к операции рос профессионализм израильских спецподразделений, постепенно превращая их в одну из лучших спецслужб в мире.

УДК 94:327.6(569.4)

ISBN 978-611-01-2426-3

© Александр Брасс, 2021.  
© Издательство «КНТ», 2021.

*Кенбаеву Алпамысу Молдахметовичу*

*Крайне опасно и преступно даже на мгновение забывать, что  
дистанция между успехом и поражением в операциях подобного  
рода ничтожно мала, просто микроскопична...*

*Эхуд Барак, командир «Сайерет Маткаль»  
(1971–1973)*

## К читателям

Любое издание о работе специальных служб вызывает неподдельный интерес читателей, особенно если речь идет о специальных службах Израиля. Пограничные и не только конфликты стали нормой жизни этого небольшого молодого государства. Выражение «вся жизнь — борьба» могло бы стать символом Израиля.

Вообще говоря, о спецслужбах этой страны ходит много легенд, и особая ценность этого издания в том, что позволяет посмотреть на мир и складывающиеся обстоятельства глазами профессионала высокого уровня, который знаком с работой спецслужб не понаслышке.

Оставим в стороне политические аспекты. Для меня как представителя российских спецслужб важно только, эффективно или неэффективно работают специальные службы Израиля. По этому поводу иных мнений быть не может: они действуют так, как того требует оперативная обстановка.

Оставим за скобками формы и методы — в чем-то мы согласны с ними, в чем-то нет. Подчеркнем лишь, что спецслужбы Израиля стоят на защите целостности и суверенитета своего государства.

Краеугольный камень всех спецслужб мира — это борьба с распространением наркотиков, терроризмом и организованной преступностью. По этим вопросам у нас разногласий нет. Более того, во многом действия израильских коллег могут служить эталоном.

Так не будем отвлекаться на чтение реверансов. Погрузимся в повествование и вместе с автором пройдем через бури и грозы противостояния специальных служб Израиля самой страшной угрозе миру — терроризму.

*Генерал армии, директор ФСБ России (1994–1996)  
Николай Ковалев*

## *Глава первая*

### **1968 год. Операция «Преподношение»**

*Мы просто не имеем права оставить эту террористическую  
вылазку без ответа!..*

*Леви Эшколь, премьер-министр Израиля*

Пассажирский самолет французской авиакомпании Air France, прибывший из Бейрута 26 декабря 1968 года, в 11:30 совершил посадку в Афинском международном аэропорту. Никто не обратил особого внимания на двух молодых людей арабской внешности, вместе с остальными пассажирами спустившихся по трапу самолета. Как позже выяснилось, ими оказались боевики палестинской террористической организации НФОП Ш, 19-летний Тахер Хусейн Ямани и 25-летний Махмуд Мхаммад Исса. В 1960-х годах, до начала массовой волны угона самолетов, на международных авиалиниях не производился досмотр пассажиров и их багажа, и молодые люди беспрепятственно прошли в зал ожидания, пряча под длинными куртками автоматы Калашникова. Устроившись в креслах, они поставили рядом с собой большие кожаные сумки, внутри которых под тонким слоем одежды были уложены ручные гранаты и запасные автоматные обоймы.

В это время в аэропорту готовился к вылету Boeing 707 израильской авиакомпании EL AL, следовавший рейсом № 253 Тель-Авив — Афины — Париж — Нью-Йорк. Согласно летному графику израильский авиалайнер должен был пробыть в Афинах не более часа, провести дозаправку и принять на борт дополнительных пассажиров, летящих в Париж. Дождавшись начала посадки, двое террористов присоединились к пассажирам и заняли места в автобусе, следующем к трапу самолета. Однако на этот раз в планы боевиков не входил угон самолета. Улучив удобный момент, они незаметно отделились от остальных пассажиров и укрылись возле машин технического обслуживания аэропорта.

Когда Boeing 707 стал выруливать на взлетно-посадочную полосу, террористы покинули временное укрытие и с расстояния 6 метров в упор принялись расстреливать самолет из автоматического оружия. На борту находилось 37 пассажиров и 11 членов экипажа. Одна из первых пуль, пробив иллюминатор, попала в голову 50-

летнего морского инженера из Хайфы Лиона Ширдана. От полученного ранения он скончался практически мгновенно. Поняв, что на авиалайнер совершено террористическое нападение, израильские пилоты, вместо того чтобы заглушить двигатели, стали набирать обороты, стараясь вывести самолет из-под линии огня. Тогда один из террористов стал бросать ручные гранаты, одна из которых разорвалась прямо под крылом авиалайнера. Лишь по счастливой случайности топливные баки не воспламенились, огонь не только поглотил бы пассажиров и членов экипажа, но мог бы перекинуться на соседние гражданские самолеты, ожидавшие своей очереди на взлет.

Тем не менее один из двигателей всё же загорелся, и огонь с большой скоростью стал распространяться по фюзеляжу авиалайнера, угрожая в любой момент прорваться в пассажирский салон. Ситуация складывалась критическая. Решение необходимо было принимать не раздумывая. Желая высвободить пассажиров из огненной ловушки, 21-летняя бортпроводница Хана Шапиро взяла на себя инициативу и без приказа командира корабля открыла входной люк, попав прямо под автоматную очередь. Одна из пуль раздробила ей бедро, другая прошла навывлет через легкое. Спасаясь от огня, пассажиры, не дожидаясь прибытия трапа, прямо на ходу стали выпрыгивать на бетонную площадку, рискуя получить тяжкие увечья или попасть под шквальный огонь палестинских террористов. Лишь по счастливому стечению обстоятельств удалось избежать дополнительных жертв.

С начала атаки прошло не менее 20 минут. За это время террористы успели израсходовать практически весь боезапас, превратив израильский пассажирский самолет в большое решето. Как раз в этот момент на взлетное поле выбежали греческие полицейские. Как выяснилось потом, у них даже не было при себе оружия. Несмотря на это, они, рискуя своими жизнями, самоотверженно бросились на террористов. Один из них, 19-летний Тахер Хусейн Ямани, увидев приближающихся полицейских, сразу же выбросил автомат и, достав из-под куртки большой палестинский флаг, стал размахивать им, выкрикивая на арабском и английском пропалестинские и антиизраильские лозунги. Второй террорист, 25-летний Махмуд Мхаммад Исса, последовал примеру своего товарища и избавился от автомата. Высокий, очень сильный, во время ареста он оказал



яростное сопротивление. Греческим стражам порядка пришлось в буквальном смысле повиснуть у него на руках и ногах, чтобы повалить на землю и сковать наручниками.

На допросе оба не только не отрицали своего членства в палестинской террористической организации «Народный фронт освобождения Палестины», но и вели себя развязно, с улыбкой рассказывая о деталях подготовки нападения. По большому счету террористам не было смысла скрывать свою принадлежность к экстремистской организации. Сразу же после этой бандитской вылазки представители НФОП выступили по двум арабским радиостанциям, вещавшим из Бейрута и Каира, взяв на себя ответственность за произошедшее в Афинском международном аэропорту. Угрожая целой волной терактов, они потребовали от греческих властей немедленно освободить захваченных боевиков и предоставить им возможность беспрепятственно покинуть страну.

### ***Краткая справка***

*«Народный фронт освобождения Палестины» — НФОП был официально провозглашен в декабре 1967 года как леворадикальная марксистская военизированная организация, взявшая на вооружение «китайскую модель» марксистско-ленинской идеологии. В декабре 1967 года более мелкие организации («Юные мстители», «Герои возвращения» и «Фронт освобождения Палестины») объединились вокруг Жоржа Хабаша, создав, в противовес арафатовскому национально-буржуазному ФАТХ, «основную политическую организацию рабочего класса Палестины».*

*На первом же съезде НФОП его генеральным секретарем единогласно был избран доктор Жорж Хабаш — основной политический соперник Ясира Арафата.*

*В программе фронта один из главных пунктов гласит: «...Основной целью НФОП является освобождение всей Палестины и основание демократического социалистического палестинского государства...» НФОП последовательно выступает за создание независимого Палестинского государства и общеарабскую социалистическую революцию.*

*НФОП признан террористической организацией во многих странах мира, в частности в США, Канаде, ЕС, Великобритании, Иордании и Израиле. НФОП одним из первых стал использовать теракты с целью привлечения мирового сообщества к палестин-*

*ской проблеме. Организация почти полностью состояла из арабов-христиан. Выделялась на фоне остальных палестинских террористических организаций крайним экстремизмом, высоким профессионализмом и масштабностью проводимых ею международных террористических операций, среди которых, безусловно, наиболее яркими и заметными стали захваты самолетов международных авиалиний. На протяжении многих лет НФОП пользовался поддержкой Ливии, Сирии и Советского Союза, в частности КГБ СССР.*

*Несмотря на жесткое соперничество с ФАТХ, НФОП уже в 1970 году присоединился к Организации освобождения Палестины, став после ФАТХ второй наиболее крупной и влиятельной террористической организацией, входящей в ООП.*

Казалось, теракт в международном аэропорту на некоторое время парализовал греческие власти. Никто не мог до этого момента предположить, что арабо-израильский конфликт выплеснется на территорию тихой благополучной Греции. Сразу после того как стало известно о нападении террористов на израильский пассажирский лайнер, для обеспечения безопасности иностранных граждан к району аэропорта были стянуты крупные силы армии и полиции. На место трагедии также выехали члены кабинета греческого правительства в полном составе, включая премьер-министра. Известие об очередном теракте затмило остальные новости. Резонанс в мире оказался настолько громким, что это не могло не вызвать восторга руководства НФОП. Именно такую цель они и преследовали, планируя нападение. Как позже вспоминала известная палестинская террористка Лейла Али Халед, таким способом НФОП пытался привлечь внимание мировой общественности к существованию палестинской проблемы.

В тот же день в кабинете премьер-министра Израиля Леви Эшколя состоялось экстренное совещание высших руководителей силовых структур. Премьер был в ярости. «Мы просто не имеем права оставить эту террористическую вылазку без ответа!» — заявил Эшколь. В сложившейся ситуации, по мнению премьер-министра, Израиль был просто обязан провести ответную показательную акцию устрашения.

Поскольку террористы, совершившие нападение на израильский пассажирский самолет, прибыли в Афины из Бейрута, в качестве

одного из возможных вариантов было предложено высадить десант в Бейрутском международном аэропорту и провести показательную диверсию на глазах тысяч людей, находившихся в пассажирском терминале. Следует сказать, что высадка спецназа в Бейрутском международном аэропорту планировалась на протяжении последних шести месяцев. Идея такой операции возникла сразу после того, как 23 июля 1968 года группа палестинских террористов захватила в воздухе израильский пассажирский самолет авиакомпании EL AL и посадила его на территории Алжира <sup>121</sup>. Первоначальный план подразумевал только высадку спецназа и угон нескольких пассажирских самолетов арабских авиалиний. Однако события 26 декабря 1968 года внесли корректировку в акцию возмездия, существенно изменив планы израильского правительства. В тот же день на северной базе ВВС Израиля «Рамат-Давид» были сконцентрированы крупные силы ВДВ, готовые по первому приказу премьер-министра высадиться с вертолетов на территории Бейрутского международного аэропорта и уничтожить все находящиеся там пассажирские самолеты, принадлежащие арабским авиакомпаниям. Планирование и общее руководство операцией возмездия было возложено на командующего ВДВ Израиля бригадного генерала Рафаэля (Рафуля) Эйтана.

В четверг 26 декабря, во второй половине дня, Рафаэль вошел в канцелярию главы правительства, где, кроме самого премьера, его уже ожидали министр обороны Моше Даян, руководители спецслужб, а также начальник Генштаба генерал-лейтенант Хаим Бар-Лев и несколько силовых министров. На подготовку и осуществление карательной акции, получившей символическое кодовое название «Преподношение», отводилось не более 48 часов. Задача была поставлена предельно четко и жестко. Не позднее исхода субботы, то есть 28 декабря, Бейрутский международный аэропорт должен быть погребен под обломками арабских пассажирских самолетов. Вместе с тем, отметил Леви Эшколь, во время проведения диверсии ни при каких обстоятельствах не должны пострадать гражданские лица.

Первым делом Рафаэль внимательно изучил аэрофотоснимки, а также побеседовал с людьми, которым неоднократно приходилось бывать в ливанском аэропорту, чтобы прояснить для себя общую картину. Аэропорт находился в двух километрах от ливанской сто-

лицы и на снимках, сделанных с большой высоты, походил на гигантские ножницы, почти вплотную упирающиеся в береговую линию. Две взлетно-посадочные полосы пересекались под острым углом, в центре которого был возведен огромный пассажирский терминал. На северо-западной и юго-восточной окраинах аэропорта располагались огромные ангары, ремонтные и технические сооружения. Выполнение задания несколько облегчалось тем, что Бейрутский международный аэропорт располагался в непосредственной близости от побережья Средиземного моря. Агентура «Моссада», действовавшая на территории Ливана, сообщала, что аэропорт охраняли 90 человек, несших службу в три смены. Из этого можно было заключить, что израильскому десанту будет противостоять не более 30 человек, вооруженных главным образом пистолетами. Основные силы армии и полиции были сосредоточены в самом Бейруте, однако на их вмешательство рассчитывать не приходилось, поскольку только на сборы им требовалось не менее получаса. Именно по этой причине всю операцию следовало провести за 30 минут. Гораздо большие опасения у Рафаэля Эйтана вызывали ливанские коммандос. Их казармы располагались в 3 километрах от аэропорта, в случае тревоги они могли прибыть на место в течение 5 минут. Что касалось ливанских ВВС, преимущество израильтян в воздухе было столь неоспоримым, что нападение с воздуха можно было проигнорировать и при разработке операции вообще не рассматривать в качестве серьезной угрозы.

Ближе к вечеру Эйтан отправился в аэропорт Лод, чтобы лично изучить конструкцию типов самолетов, находившихся в бейрутском аэропорту. После соответствующих консультаций со специалистами Эйтан решил, что к каждому самолету необходимо присоединить два взрывных устройства — одно под крылом самолета, возле бака с горючим, другое — у передних шасси. Рафаэль Эйтан хотел быть уверен, что каждый самолет, на который его бойцы потратят драгоценные минуты, будет уничтожен. Даже если повреждения от взрывов окажутся незначительными, учитывая размеры авиалайнеров, возгорание баков с горючим должно было довершить дело.

Суть операции «Преподношение» сводилась к тому, что три автономные группы из состава «Сайерет Маткаль»<sup>131</sup> и спецназа 35-й бригады ВДВ высадятся со стороны моря на десантных вертолетах

прямо на взлетно-посадочные полосы и начнут действовать на всей территории аэропорта.

На следующее утро бригадный генерал Эйтан прибыл в канцелярию главы правительства и лично изложил министру обороны Моше Даяну и премьер-министру Леви Эшколю план операции «Преподношение».

1. Весь аэропорт разделялся на три района действия: «западный сектор», «восточный сектор» и «центральный сектор», включающий в себя пассажирский терминал и технические здания. В каждом секторе должна была действовать группа спецназа, состоящая из 20–22 бойцов.

2. Отряд из 22 бойцов «Сайерет Маткаль» под командованием командира подразделения Узи Яири («группа Узи»), должен был высадиться с вертолета в северной части западной взлетно-посадочной полосы и уничтожить все самолеты арабских авиакомпаний, находящиеся в «западном секторе». После выполнения поставленной задачи «группа Узи» соединялась с основными силами воздушного десанта и выходила к точке эвакуации «Лондон», располагавшейся на пересечении двух взлетно-посадочных полос.

3. Второй отряд из 20 бойцов «Сайерет Маткаль» под командованием заместителя командира подразделения майора Менахема Дигли («группа Дигли»), высаживался с вертолета в южной части посадочной площадки пассажирского терминала. Его задача — уничтожить все пассажирские самолеты арабских авиакомпаний, находящиеся перед пассажирским терминалом. После выполнения задания «группа Дигли» должна была отойти к точке общего сбора «Лондон» и занять оборонительные позиции вдоль береговой линии на случай вынужденной эвакуации морским путем.

4. Третий отряд из 22 бойцов спецназа 35-й воздушно-десантной бригады под командованием капитана Негби («группа Негби») должен был произвести высадку с вертолета в южном конце восточной взлетно-посадочной полосы и уничтожить все самолеты арабских авиакомпаний, находящиеся в «восточном секторе». После выполнения задания «группа Негби» уходила к точке общего сбора «Лондон».

5. Командиру отряда вертолетов подполковнику Элизеру (Чита) Коэну, находившемуся в легком вертолете вместе с врачом, офицером ВДВ, а также авиамехаником («группа Чита»), предписывалось

с воздуха заблокировать все подходы к аэропорту с востока и севера.

6. Самолеты должны быть уничтожены приведением в действие двух взрывных устройств средней мощности, чтобы не поставить под угрозу силы десанта. Первое взрывное устройство планировали разместить на шасси, второе — на одном из крыльев самолета, возле баков с горючим. Не исключалась возможность уничтожения сразу нескольких самолетов одним более мощным взрывным устройством, при условии, что они оказались бы на достаточно близком расстоянии друг от друга. Взрывы могли быть произведены лишь при стопроцентной вероятности, что самолеты неарабских авиакомпаний не пострадают.

7. Предусматривалось три варианта отхода десанта, в зависимости от развития ситуации:

1) все группы после выполнения своей части операции выходили к точке «Лондон», где их ожидали три вертолета;

2) с точки «Рим», находившейся на побережье недалеко от аэропорта, отход должен был производиться на ракетных катерах ВМФ Израиля. В задачу «Шайетет-13», или «Тринадцатой эскадры»<sup>14</sup>, входило прикрытие основных сил десанта во время погрузки на ракетные катера;

3) с главной взлетно-посадочной полосы Бейрутского международного аэропорта, куда должны были приземлиться два военно-транспортных самолета ВВС Израиля.

8. В случае форс-мажорных обстоятельств, если во время проведения операции объединенный воздушный десант постигла бы катастрофа, для оказания помощи в районе аэропорта должен был высадиться отряд морских командос «Шайетет-13» или 36 бойцов пехотного полка, готовых к отправке на северной базе ВВС «Рамат-Давид».

9. С момента взлета первого вертолета и до посадки последнего на базу ВВС Израиля «Рамат-Давид» отводилось 30 минут.

10. Общее командование операцией осуществлялось передовым командным пунктом: командующий ВДВ Израиля бригадный генерал Рафаэль Эйтан, офицеры ВДВ и военной разведки, а также 12 бойцов спецназа ВДВ.

К вечеру 28 декабря 1968 года всё было готово к началу операции «Преподношение». Начало высадки спецназа в Бейрутском

международном аэропорту назначили ровно на 22:00. Однако от ливанской агентуры «Моссада» поступило срочное донесение, заставившее командование пересмотреть сроки и начать операцию раньше на 45 минут. Агенты «Моссада», находившиеся в это время в пассажирском терминале, сообщали о том, что в 21:15 в ливанском аэропорту будет намного больше пассажирских самолетов арабских авиалиний. Если начать высадку не в 22:00, как планировалось изначально, а в 21:15, акция возмездия достигнет большего эффекта.

В 20:37 десантные и штурмовые вертолеты прикрытия поднялись в воздух с северной базы ВВС «Рамат-Давид» и двинулись в сторону моря. Пересекли Хайфский залив и резко повернули на север, в сторону Ливана. На высоте 800 метров, в 12 километрах от Рош-ха-Никра, вертолеты выстроились в боевой порядок. По мере приближения к ливанскому берегу вертолеты со спецназом снизились до 300 метров, стараясь избежать локаторов наземной диспетчерской службы.

Бейрутский международный аэропорт можно было видеть издалека. В свете прожекторов и сигнальных огней он сиял, словно огненный остров.

Перед высадкой спецназа начала действовать «группа Чита». На предельно низкой высоте в легком вертолете группа подполковника Коэна сделала два круга по периметру аэропорта, сбросив в общей сложности 95 дымовых и 20 сигнальных шашек. Поднялась настолько плотная стена дыма, что движение на некоторых участках было практически полностью парализовано. Затем вертолет «группы Чита» сбросил на трассу и дороги, ведущие в аэропорт, огромное количество гнутых гвоздей и пластиковых пакетов с жирным гелем. На дорогах тут же образовалась длинная автомобильная пробка. Около десятка машин, потеряв управление, столкнулись между собой, заблокировав основную магистраль и практически полностью парализовав автосообщение в районе аэропорта. В дополнение к этому вертолет «группы Чита» открыл предупредительный огонь по остальным машинам. Водители в панике разбежались.

Только после того как группа подполковника Элизера Коэна выполнила свою часть задания, был подан сигнал к началу высадки спецназа. Едва коснувшись взлетно-посадочной полосы, вертолеты вновь поднялись в воздух и, отлетев в сторону, замерли над морем, чтобы в нужный момент вернуться за спецназом.

Одним из первых в Бейрутском международном аэропорту высадился бригадный генерал Эйтан со своим полевым штабом. Командный пункт был устроен прямо в центре аэропорта, напротив пассажирского терминала, в здании, где разместились пожарная часть и служба «скорой помощи» Красного Полумесяца. Перепуганному служебному персоналу было позволено подняться на второй этаж и наблюдать за тем, как группы спецназовцев хладнокровно уничтожают один за другим пассажирские самолеты.

«Группа Узи» во главе с командиром «Сайерет Маткаль» подполковником Узи Яири высадилась в северной точке «западного сектора» и сразу же обнаружила в конце взлетно-посадочной полосы три группы пассажирских самолетов. В первой, самой близкой, было три самолета, во второй — пять и в третьей, находившейся на приличном расстоянии от места высадки спецназа, находилось по меньшей мере три самолета, чью принадлежность из-за плотной завесы дыма было чрезвычайно сложно идентифицировать.

Первая группа пассажирских самолетов была уничтожена одним мощным зарядом, так как все три самолета располагались на достаточно близком расстоянии друг от друга. Затем «группа Узи» стала продвигаться в южном направлении по взлетно-посадочной полосе, методично взрывая встречающиеся на ее пути самолеты арабских авиалиний.

В самый разгар операции прямо на передовой отряд спецназа, откуда-то из плотной дымовой завесы, вылетел легковой автомобиль, по всей видимости, сбившийся с дороги. Не дожидаясь, пока автомобиль приблизится на опасное расстояние, подполковник Узи Яири, находившийся в головной группе, выбежал вперед и дал несколько предупредительных автоматных очередей. Лишь после этого машина резко развернулась и скрылась в дыму.

Откуда-то со стороны донеслись пулеметные очереди и спустя несколько секунд — грохот разрыва ракеты. Позже выяснилось, что к взлетно-посадочной полосе через поле попытался пробиться ливанский военный грузовик, в котором находилось не менее двух взводов солдат. Несмотря на предупредительные выстрелы вертолета, он продолжал движение в направлении «группы Узи». Только после того как по нему была выпущена ракета, грузовик загорелся и замер на месте.



Выполнив свою часть операции, оставив за своей спиной пылающие самолеты, подполковник Узи Яири отдал команду к отходу к точке общего сбора «Лондон».

Двадцать бойцов, входивших в состав «группы Дигли», высадились в «центральной секторе». Во главе отряда шел заместитель командира «Сайерет Маткаль» майор Менахем Дигли. Сразу после десантирования группа разделилась на несколько отделений и стала продвигаться в сторону пассажирского терминала. Посадочная площадка была хорошо освещена прожекторами, что создавало дополнительные сложности, бойцов было видно как на ладони. «Группа Дигли» без труда обнаружила четыре авиалайнера, готовые принять пассажиров. Относительно первых трех самолетов не возникало сомнений, все они принадлежали арабским авиакомпаниям. Что касалось четвертого самолета, то у майора Менахема Дигли не было стопроцентной уверенности, поскольку тот был развернут носом к наступающим спецназовцам. Так как самолет находился на большом расстоянии от «группы Дигли», майор принял решение оставить его нетронутым. В противном случае его группа рисковала не уложиться в 30 минут, отведенные на всю операцию.

Два самолета ливанской авиакомпании были взорваны одновременно. Затем минеры приступили к закладке взрывного устройства под третьим самолетом. Однако в тот момент, когда спецназовцы устанавливали последнее взрывное устройство под передние шасси, со стороны пассажирского терминала по ним был открыт плотный огонь из автоматов. Бойцы «Сайерет Маткаль» тут же залегли, растянувшись широкой цепью, и открыли ответный предупредительный огонь в сторону пассажирского терминала. Поскольку спецназовцам перед началом высадки были даны однозначные инструкции относительно гражданских лиц, огонь велся поверх здания. Но и эта условная мера возымела действие. Стрельба со стороны пассажирского терминала сразу же прекратилась.

После того как третий самолет был выведен из строя, «группа Дигли» отошла к точке общего сбора «Лондон», оставив за собой три гигантских пылающих «факела».

Последняя «группа Негби» высадилась в «восточном секторе» и стала продвигаться вдоль взлетно-посадочной полосы. Во главе отряда десантников, на расстоянии нескольких сот метров, шла разведгруппа, сообщавшая обо всех передвижениях, а также о четырех

обнаруженных ею пассажирских самолетах с арабскими опознавательными знаками на бортах. Один из самолетов находился в большом крытом ангаре. Тут же было принято решение сразу уничтожить все четыре самолета. Однако, когда минеры стали закладывать взрывчатку, выяснилось, что в одном из самолетов находились пассажиры. Им было приказано немедленно покинуть самолет и удалиться на безопасное расстояние. Только после того как члены экипажа и пассажиры выполнили требование спецназовцев, капитан Негби отдал приказ привести в действие взрывные устройства и отойти к точке «Лондон».

Продвигаясь к месту общего сбора, группа десантников капитана Негби неожиданно наткнулась на огромный топливный резервуар. Поскольку уничтожение инфраструктуры аэропорта не входило в план операции, командир десантников запросил решение полевого штаба. После небольшой паузы поступил однозначный запрет на взрыв резервуара. Рядом, в нескольких сотнях метров, был пассажирский терминал, огонь мог перекинуться на здание, внутри которого находилось несколько тысяч гражданских лиц.

Ровно 29 минут прошло с начала высадки десанта. Операция возмездия под кодовым названием «Преподношение» была успешно завершена. Весь Бейрутский международный аэропорт был усыпан фрагментами пассажирских авиалайнеров и пылал гигантскими косяками.

В 21:47 на посадку зашел первый десантный вертолет. Последним, через 15 минут после начала отхода, ливанский аэропорт покинул вертолет с командующим ВДВ Израиля бригадным генералом Эйтаном.

Уже по дороге к северной границе Израиля он сообщил министру обороны Моше Даяну о 14 уничтоженных пассажирских самолетах арабских авиалиний. Только спустя несколько дней выяснилось, что бригадный генерал был неточен. Последний авиалайнер, находившийся в крытом ангаре, остался невредимым. Минеры «группы Негби» допустили техническую ошибку, из-за которой взрывные устройства, к великому счастью, не сработали. Внутри ангара нашли убежище многие пассажиры, и взрыв мог привести к страшной трагедии.

В результате высадки израильских спецназовцев в Бейрутском международном аэропорту было уничтожено 13 пассажирских са-

молетов, принадлежавших арабским авиакомпаниям. Общий ущерб от диверсии превысил 40 миллионов долларов США. Спустя некоторое время израильское правительство всё же согласилось выплатить авиакомпаниям компенсацию. Цель операции «Преподношение» состояла не в том, чтобы воевать с арабскими авиакомпаниями, а в *преподношении* болезненного наглядного урока арабским режимам, поддерживавшим и спонсировавшим палестинский терроризм, направленный против граждан Израиля.

На мой взгляд, операция «Преподношение» явилась не чем иным, как неприкрытым проявлением международного государственного терроризма. Высадку израильского спецназа в Бейрутском международном аэропорту резко осудило всё мировое сообщество. Следует отметить, что осуждение носило декларативный, формальный характер, поскольку разгул палестинского терроризма с каждым месяцем всё больше сказывался на международной системе авиасообщений. Все прекрасно понимали, что эта вылазка была вынужденным шагом, вместе с тем ни одно государство не может опуститься до уровня бандитов и позволить себе использовать их же методы. Одно дело, когда удар наносится непосредственно по террористам, другое дело, когда третьи лица, в данном случае арабские авиакомпании, становятся заложниками борьбы с терроризмом.

## Содержание

К читателям.....	4
<i>Глава первая</i>	
1968 год. Операция «Преподношение» .....	5
<i>Глава вторая</i>	
1969 год. Операция «Страсть-6» .....	18
<i>Глава третья</i>	
1970 год. Операции «Виктория» и «Тарнеголь-25» .....	41
<i>Глава четвертая</i>	
1970 год. «Черный сентябрь» .....	64
<i>Глава пятая</i>	
1971 год. Операция «Бардес-20» .....	82
<i>Глава шестая</i>	
1972 год. Операция «Изотоп».....	93
<i>Глава седьмая</i>	
1972 год. «Международный террористический интернационал». «Крупная мишень».....	119
<i>Глава восьмая</i>	
1972 год. Операция «Аргаз-3» .....	135
<i>Глава девятая</i>	
1972 год. «Мюнхенская трагедия» .....	148
<i>Глава десятая</i>	
1972 год. Операция «Гнев Божий». Трудное решение.....	208
<i>Глава одиннадцатая</i>	
1972 год. Операция «Гнев Божий». Рим — Париж .....	223
<i>Глава двенадцатая</i>	
1973 год. Операция «Гнев Божий». Никосия — Бангкок — Мадрид. Операция «Бардес-54» и «Бардес-55». Ливан....	242

<i>Глава тринадцатая</i>	
1973 год. Хартум. Операция «Гнев Божий». Париж .....	266
<i>Глава четырнадцатая</i>	
1973 год. Операция «Весна молодости» .....	282
<i>Глава пятнадцатая</i>	
1973 год. «Гнев Божий». Никосия — Афины .....	342
<i>Глава шестнадцатая</i>	
1973 год. Париж. Ликвидация Мохаммеда Будиа .....	353
<i>Глава семнадцатая</i>	
1973 год. Лиллехаммер. Провал «Кейсарии» .....	378
<i>Глава восемнадцатая</i>	
1974 год. Катастрофа в Маалоте .....	398
<i>Глава девятнадцатая</i>	
1975 год. Отель «Савой» .....	422
<i>Глава двадцатая</i>	
1976 год. Операция «Шаровая молния» («Операция Энтеббе») .....	443
<i>Глава двадцать первая</i>	
1978 год. Ликвидация доктора Вадиа Хаддада .....	505
<i>Глава двадцать вторая</i>	
1979 год. Бейрут. Ликвидация Али Хасана Саламе .....	535
<i>Глава двадцать третья</i>	
1988 год. Триполи. Ликвидация Халиль эль-Вазира (Абу Джихада) .....	548
<i>Глава двадцать четвертая</i>	
1989 год. Южный Ливан. Похищение шейха Абд эль- Карима Убейда .....	572
<i>Глава двадцать пятая</i>	
1992 год. «Париж двадцать лет спустя». Ликвидация Атефа Бсейсу .....	584

*Глава двадцать шестая*

1994 год. Южный Ливан. Операция «Ядовитый укус».

Похищение шейха Мустафы Дирани ..... 595

*Глава двадцать седьмая*

1995 год. Мальта. Ликвидация шейха Фатхи Шкаки ..... 604

Послесловие ..... 616

Примечания ..... 621

## Книги, які можуть вас зацікавити



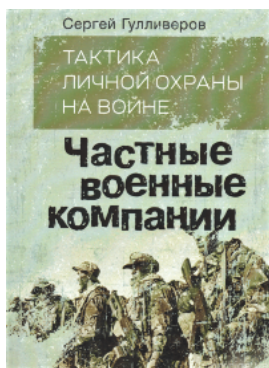
Израиль. История Моссада и спецназа



Моссад. Тайная война



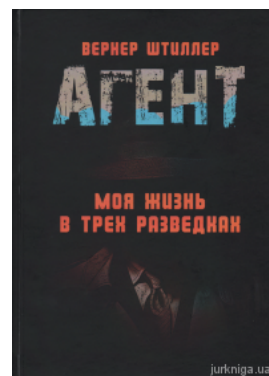
Гоморра. О самой засекреченной и влиятельной преступной группировке в мире



Тактика личной охраны на войне. Частные военные компании



Військове право України



Агент. Моя жизнь в трёх разведках

Перейти до галузі права  
Кримінальне право та процес



[Перейти на сайт →](#)