

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 189 (2023)
Heft: 10

Artikel: Wie eine Luftbrücke Israel im Jom-Kippur-Krieg Luft verschaffte
Autor: Bachmann, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1052810>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wie eine Luftbrücke Israel im Jom-Kippur-Krieg Luft verschaffte

Vor 50 Jahren, am 6. Oktober 1973, griffen ägyptische und syrische Divisionen überraschend Israel von zwei Seiten und auf breiter Front an. Nach verlustreichen und erfolglosen Gegenangriffen stand Israel am Rande einer Niederlage, ehe dank einer eiligst auf die Beine gestellten US-Luftbrücke die Wende gelingt.

Thomas Bachmann

Als im Februar und März 2022 im polnischen Provinzflughafen Rzeszow-Jasionka, 50 Kilometer von der ukrainischen Grenze entfernt, teils im Viertelstundentakt¹ westliche militärische und zivile Frachtmaschinen landeten, um dringend benötigte Panzer- und Flugabwehrwaffen sowie anderes Kriegsmaterial zu liefern, so weckte diese Luftbrücke Erinnerungen an den Jom-Kippur-Krieg. Damals wie heute wurde eine überraschend überfallene und sich in einem existentiellen Kampf befindliche Nation mit militärischen Gütern beliefert, die wohl entscheidend dazu beitrugen, dass die anfängliche kritische Phase überstanden und die militärische Initiative zurückerlangt werden konnte.

Überraschungsangriff am jüdischen Tag des Versöhnungsfestes

Am 6. Oktober 1973 – dem höchsten jüdischen Feiertag – gelang es ägyptischen Divisionen, den Suez-Kanal zu überqueren, die israelische Bar-Lev-Linie² rasch zu durchbrechen und einen Streifen von zehn Kilometer Breite östlich des Suezkanals zu besetzen. Gleichzeitig stiessen fünf syrische Divisionen mit ihren Panzern entlang der Golan-Höhen vor, überrollten die Verteidiger und nahmen Kurs auf das Jordantal, dies zur Überraschung des militärischen Nachrichtendienstes der Israeli, der offensichtliche Warnsignale und das ägyptische Säbelrasseln im Vorfeld geflissentlich ignorierte.

Die Ursachen dieses Angriffes sind in der für die Araber schmachvollen Niederlage im Sechstage-Krieg von 1967 zu finden, als es Israel einerseits gelang, die gesamte Sinai-Halbinsel bis an den Suez-Kanal zu erobern, andererseits die Golan-Höhen, das Westjordanland und Jerusalem zu besetzen. Während es Syrien um die Rückgewinnung eines möglichst grossen Gebietes einschliesslich der Golan-Höhen ging, verfolgte der ägypti-

tische Präsident Sadat nebst einer militärischen Schwächung der israelischen Armee auch das Ziel, Israel wieder an den Verhandlungstisch zu zwingen, da die Situation im Nahen Osten seit 1967 einer diplomatischen Sackgasse glich.³ Sowohl in Kairo als auch in Damaskus wählte man sich militärisch im Vorteil, da seit der Niederlage 1967 Waffenlieferungen aus Moskau in grossem Stil zuflössen, darunter 1200 Kampfpanzer, 300 Mig-21-Jagdflugzeuge und Su-7-Jagdbomber, über 600 modernste Boden-Luft-Raketen sowie neuartige Panzerabwehrwaffen.⁴

Während der ersten vier Tage des Krieges schien dieses Kalkül aufzugehen. Das Tempo des Vorstosses der arabischen Verbündeten, die hohen israelischen Verluste und eine sich abzeichnende militärische Niederlage Israels veranlassten die Regierung in Tel Aviv, gar den Einsatz von Atomwaffen vorzubereiten. Erst allmählich verwickelten die nun mobilisierten israelischen Truppen die vorstossenden Gegner in für beide Seiten verlustreiche Kämpfe und verzögerten dadurch erfolgreich das weitere Vordringen der Ägypter und Syrer, ehe Israel seinerseits – unterstützt von der Luftwaffe – zum Gegenangriff überging, im Süden den Suezkanal überquerte und die dritte ägyptische Armee einkesselte. Im Norden wurden die syrischen Kräfte erfolgreich gestoppt und zurückgedrängt. Zwei Wochen nach Kriegsbeginn kamen die israelischen Kolonnen 70 Kilometer vor Kairo und 30 Kilometer vor Damaskus zum Stehen, dies nach Interventionen der Supermächte Sowjetunion und USA. Letztere befürchteten insbesondere, in einen Konflikt mit der Sowjetunion hineingezogen zu werden, als es Breschnew am 24. Oktober kurzzeitig erwog, angesichts der bevorstehenden demütigenden Niederlage des Verbündeten Ägyptens und Syriens, direkt in den Krieg einzugreifen.⁵ Infolgedessen warf Washington das ganze diplomatische Gewicht in die Waagschale, um Tel Aviv von einem Waffenstillstand zu überzeugen,

der vermittelt durch die UNO am 28. Oktober 1973 in Kraft treten sollte und den vierten Krieg zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarn beendete.

Obwohl Israel militärisch erfolgreich war, endete der Jom-Kippur-Krieg schliesslich eher in einem diplomatischen Erfolg Ägyptens, das weite Teile des Sinai zurückerhielt. Schliesslich bildete dieser Waffenstillstand die Grundlage des Friedensabkommens von 1979 (Camp David) und einer Annäherung zwischen Ägypten und Israels. Dies die offiziellen und weit herum bekannten Fakten. Weniger bekannt aber ist die Tatsache, dass die anfänglich beträchtlichen Verluste der Israelis sowie der gravierende Mangel an Munition nur durch rasche und direkte Waffenlieferungen der USA ausgeglichen wurden, die entscheidend dazu beitrugen, dass sich das militärische Momentum zugunsten der israelischen Armee wendete.

Anfängliche Lähmung in Washington

Auch in Washington wurde man auf dem falschen Fuss erwischt. Aussen- und innenpolitisch gezeichnet durch das Vietnam-Debakel, dazu mit Moskau um Entspannung bemüht, bahnte sich für die Nixon-Administration mit der Watergate-Affäre eine innenpolitische Krise an, die das Land paralysieren sollte. Im Weissen Haus war die Administration Nixon hin- und hergerissen und auf der Suche nach einer ausgewogenen Lösung, um einerseits den Israelis beistehen zu können, andererseits die Phase der sich anbahnenden Entspannung mit der Sowjetunion nicht aufs Spiel zu setzen.

Verschärfend kam hinzu, dass über all dem ein angedrohtes Öl-Embargo der Opec wie ein Damokles-Schwert hing. So verstrichen drei volle Tage, ehe Präsident Nixon am 9. Oktober – wohl beeinflusst durch einen verzweiferten Anruf der israelischen Ministerpräsidentin Golda Meir – den Be-

fehl ausgab, alles Nötige zu liefern, was die geschundene israelische Armee benötigte. Inoffiziell dürfte Nixon und sein Außenminister Kissinger eher über die Bereitschaft und Anzeichen Israels aufgeschreckt worden sein, angesichts der sich abzeichnenden Niederlage Atomwaffen einzusetzen – und diesem Vorhaben galt es zuvorzukommen, sprich die militärische Niederlage Israels musste abgewendet werden.

«Operation Nickel Grass»: Send everything that can fly!

Es sollten allerdings nochmals vier Tage verstreichen, ehe das «wie» der Luftbrücke Formen annahm. Zunächst wurde erörtert, mittels ziviler gecharterter Frachtmaschinen die militärische Fracht zu transportieren, eine Idee, die schnell fallen gelassen werden musste, da die US-Fluggesellschaften wirtschaftliche Einbussen im arabischen Markt befürchteten. Inzwischen nahmen eiligst umfunktionierte Passagier-

maschinen der El Al am 10. Oktober erste Versorgungsflüge auf. Am 12. Oktober beauftragte Nixon höchstpersönlich das Military Airlift Command damit, eine Luftbrücke nach Israel durchzuführen und hierfür sämtliche verfügbaren Transportmaschinen einzusetzen, die «Operation Nickel Grass» konnte somit beginnen.

Es war ein Wettlauf gegen die Zeit, da die Sowjets ihrerseits begannen, die arabischen Verbündeten aus der Luft zu versorgen, was nun eine US-Versorgung aus der Luft erst recht legitimierte. Als sich die Lage für die Israelis am Boden zu verschlechtern begann, war zusätzliche Eile geboten. Insbesondere der geschickte Einsatz der ägyptischen Panzer- und Flugabwehrkanonen erschwerten Gegenangriffe israelischer Panzerverbände und Luftwaffe, die hohe Verluste zu verzeichnen hatten.⁶ Verschlimmert wurde die militärische Lage durch den Umstand, dass der exorbitante Verbrauch von Munition, Treibstoff und Material vom israelischen Generalstab massiv unterschätzt wurde und

die entsprechenden Reserven nur noch für wenige Stunden ausreichten.

Gestützt auf die präsidentiale Order Nixons kam nun aber eine komplexe und leistungsfähige Maschinerie in Gang, die rasch an Fahrt aufnahm und sich auf Erfahrungen unzähliger Versorgungsflüge über längere Distanzen aus dem Vietnamkrieg stützen konnte. Primär verließen sich die Planer auf zwei Flugzeugtypen: die C-5A «Galaxy» und die C-141 «Starlifter». Letztere bildete mit 268 verfügbaren Maschinen das Rückgrat der Flotte, während die neue und teure «Galaxy» aufgrund einiger Kinderkrankheiten schon als Fehlentwicklung galt und in der Presse einen schlechten Ruf genoss. Die Kritiker wurden schnell eines Besseren belehrt, denn die enorme Nutzlast der 77 verfügbaren «Galaxy» von 73 Tonnen sollten schließlich für fast 50 Prozent aller gelieferten Güter verantwortlich zeigen, dies bei insgesamt 145 Flügen, während die kleineren «Starlifter» hierfür 422 Flüge benötigten. Mindestens 4000 Tonnen pro Tag galt es zu liefern, eine Zahl, die aufgrund des Kriegsverlaufes gesteigert wurde. Während bis zum 21. Oktober ständig fünf C-5A und zwölf C-141 in der Luft waren, steigerte sich das Volumen ab dem 21. Oktober auf sechs «Galaxy»- und 17 «Starlifter»-Flüge.⁷

► Eine C-141 Starlifter (im Vordergrund) wird in Tel Aviv entladen, während im Hintergrund eine C-5 Galaxy gelandet ist. Bilder: US Air Force

▼ Ein C-5-Transporter verlässt schwer beladen Lajes Field auf den Azoren, während im Vordergrund F-4E «Phantom II.» auf den Weiterflug Richtung Israel warten. Die Feuerprobe der C-5 wurde mehr als bestanden.



Europa zeigt sich nicht kooperationswillig

Verkompliziert wurde diese Luftbrücke durch den Umstand, dass die westlichen europäischen Verbündeten weder Lande- noch Überflugrechte bewilligten, dies aus Furcht vor dem eingangs erwähnten Öl-Embargo. Einzig Portugal bildete eine Ausnahme und bewilligte nach zähen Verhandlungen die Nutzung des US-Luftwaffenstützpunktes Lajes Field auf den Azoren. Dieser Flugplatz, der sich bald zur Drehscheibe der Versorgungsflüge entwickeln sollte, befand sich in der Mitte der fast 12 000 Kilometer langen Strecke von der US-Ostküste zum internationalen Flughafen Lod (ab 1975 unbenannt in Ben Gurion International Airport) in Tel Aviv. Ohne die Nutzung des Flugplatzes auf den Azoren wäre die Luftbrücke nicht möglich gewesen, da die eingesetzten Maschinen wie im Falle der C-141 nicht in der Luft betankbar waren, oder die C-5A nur mit einer deutlichen Reduktion der Zuladung über die nötige Reichweite verfügte.

Hier wurden also die Frachtmaschinen aufgetankt, Besatzungen ausgetauscht und

die zweite Streckenhälfte von 5500 Kilometern in Angriff genommen. Diese rund siebenstündige Route führte ostwärts via Gibraltar entlang eines engen Zick-Zack-Korridors, der sich exakt zwischen den Lufträumen der europäischen und arabischen Staaten Nordafrikas befand.

Begleitschutz über dem Mittelmeer

Aufgrund der realen Bedrohung aus der Luft durch ägyptische Jagdflugzeuge zeichnete sich für den Begleitschutz die US-Navy mit Flugzeugen der 6. Flotte zuständig. Insgesamt drei Flugzeugträger wurden hierfür aufgeboten, daneben waren im Abstand von 300 Seemeilen verschiedene Kreuzer und Zerstörer platziert, die zusätzliche Unterstützung boten. Sobald sich die Transportmaschinen in Reichweite israelischer Mirage III- und «Phantom»-F-4-Kampfflugzeuge befanden, eskortierten diese die Frachtmaschinen sicher nach Tel Aviv und in wenigen Fällen direkt auf ein Flugfeld im Sinai. Nennenswerte Zwischenfälle gab es während der Luftbrücke keine, nur zwei Prozent aller Flüge mussten während der 32 Tage dauernden «Operation Nickel Grass» aus technischen Gründen abgebrochen werden.

Entscheidende Munitionstransporte

Die erste Maschine, eine C-5 «Galaxy» erreichte Tel Aviv spätabends am 14. Oktober und hatte über 50 Tonnen 105mm-Artilleriemunition geladen. In der Folge dominierten die Munitionstransporte im Kaliber 105-, 155- und 175mm und ermöglichten es dadurch der israelischen Armee, am Boden die Initiative zurückzuerlangen. Der stetige Zufluss an Munition erlaubte es den Planern im israelischen Generalstab – im Wissen, dass der Nachschub nun stetig floss – sämtliche Reserven an die Front zu werfen. Die Abfertigungslogistik am Boden wurde laufend ausgebaut und so konnte gewährleistet werden, dass die Munitions- und Waffenlieferungen innerhalb dreier Stunden nach der Landung die syrische Front und nach zehn Stunden die kämpfenden Einheiten im Sinai erreichten.⁸

Aufgrund der Gefährdung durch Boden-Boden-Raketen befand sich immer nur eine «Galaxy» am Boden in Tel Aviv, die zwei Stunden nach der Landung wieder in Richtung Azoren abhob. Neben den dringend benötigten Artilleriegranaten wurden vermehrt – auch die später in der Schweizer Armee verwendeten Panzerabwehrk-



◀ Auf direktem Weg an die Front: Ein M-48-Panzer verlässt die Rampe eines Galaxy-Transporters.

Bild: media.defense.gov

fen – Tow und Maverick geliefert, zwei bis anhin in den israelischen Streitkräften kaum verwendete Waffentypen. Und diese sollten sich als sehr effektiv erweisen: Ein Grossteil der über 1800 abgeschossenen gegnerischen Panzer sollen auf das Konto dieser Waffen gegangen sein.⁹

Die C-5 «Galaxy» vermochten auch sperrige Rüstungsgüter zu transportieren und bewies dadurch ihre einmalige Leistungsfähigkeit. So wurden in 72 solchen Flügen beispielsweise 29 Panzer der Typen M-48 und M-60, 36 modernste M-109 Panzerhaubitzen, A4-Flugzeugrümpfe und in einigen Fällen gar CH-53D-Hubschrauber eingeflogen.¹⁰ Auch wenn diese Panzer, die direkt an die Front rollten, die hohen israelischen Verluste bei Weitem nicht ausgleichen konnten, darf die hohe psychologische Wirkung auf die Moral der israelischen Streitkräfte und Bevölkerung nicht unterschätzt werden. Um die Verluste der israelischen Luftwaffe auszugleichen, zeigte sich Washington pragmatisch: Von Luftwaffenstützpunkten in Europa wurden von US-Besatzungen 37 gebrauchte F-4E «Phantom II.» nach Israel überflogen, dort mit israelischen Hoheitskennzeichen versehen und gleich in den Kampf geschickt. Ähnliches geschah mit A-4 «Skyhawk»-Maschinen der US Navy, die mittels dreimaliger Luftbetankung und einer Zwischenlandung auf einem Flugzeugträger im Mittelmeer schliesslich israelische Luftwaffenbasen erreichten und dort beitrugen, die immensen Verluste auszugleichen.¹¹

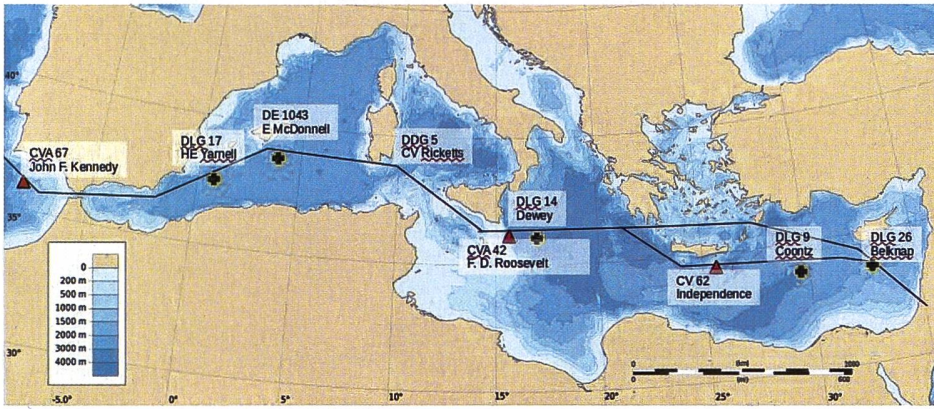
Während also in der Luft die Versorgungsmaschinerie Fahrt aufnahm, konnten die israelischen Streitkräfte am Boden die Initiative zurückgewinnen: Bereits am 16. Oktober überquerten drei israelische Panzerdivisionen ihrerseits den Suezkanal, besetzten Teile des Westufers und kesselten in

einer bemerkenswerten militärischen Operation die dritte ägyptische Armee ein.

Sowjetische Luftbrücke

Im Vergleich zur US-Luftbrücke gestaltete sich der sowjetische Versuch, die ägyptischen und syrischen Verbündeten mit Waffen zu versorgen, bescheidener. Vermutlich begannen die Flüge von AN-12 und AN-22 nach Damaskus und Kairo schon am 10. Oktober, zusätzlich machten sich Frachtschiffe auf den Weg nach Lakatia in Syrien. Wie in Washington war man sich auch in Moskau der Brisanz der Lage bewusst und bemühte sich anfangs, auf die arabischen Verbündeten mässigend einzuwirken, insbesondere was einen frühen Waffenstillstand betraf. Vergebens, da Sadat in Kairo aufgrund der eigenen militärischen Erfolge am Boden sich bestärkt sah.

Angesichts der sich in der Folge ändernden militärischen Lage am Boden sah sich Moskau aber gezwungen, die Versorgung auszuweiten, insbesondere auch aus der Luft. Während hier die Zahlen abweichen und die Quellen teils widersprüchliche Angaben liefern, gab Breschnew am 15. Oktober zu Protokoll, dass mit 280 Flügen 4000 Tonnen Material transportiert wurde, wovon die Mehrzahl nach Syrien geliefert wurde.¹² Bis zur Einstellung der Feindseligkeiten kam es Schätzungen zufolge zu 935 Flügen mit einer Gesamttonnage von 15 000 Tonnen, dies über eine durchschnittliche Distanz von 2735 Kilometer. Im Vergleich war das Military Air Lift Command folglich in der Lage, über eine dreimal so grosse Strecke eine um einen Viertel grössere Tonnage zu liefern, und dies nur bei der Hälfte der sowjetischen Versorgungsflüge.¹³ Nicht mitberücksichtigt wurden die unzäh-



Die Flugroute der Transportmaschinen führte entlang eines engen Korridors über das Mittelmeer. Zerstörer, Kreuzer und Flugzeugträger der 6. Flotte sind entlang der Route positioniert. Bild: wickimedia.org

ligen Flüge, die aus 29 Standorten und Arsenalen der US Army die benötigten Güter an die Basen an der Ostküste flogen.

Die US-Luftbrücke endete erst am 14. November 1973, 20 Tage nach dem Eintreten des Waffenstillstands. Nun übernahmen Frachtschiffe diese Aufgabe. Diese Lieferungen ermöglichten es, die materiellen Verluste auszugleichen, womit das Niveau vor dem Krieg erreicht werden konnte.

Ein Wendepunkt und Meilenstein: Anything, Anywhere, Anytime

Die Erfahrungen, die insbesondere die Vereinigten Staaten aus der «Operation Nickel Grass» zogen, sollten wegweisend für die weitere Entwicklung der strategischen Transportfähigkeiten sein. Einerseits erkannte Washington, dass man sich in Krisenzeiten nicht darauf verlassen konnte, über Basen und Stützpunkte alliierter Nationen verfügen zu können. Diese Abhängigkeit musste verringert werden, was sich in einer Modernisierung der beteiligten Flugzeugtypen und einem Ausbau der Tankerflotte manifestierte. Verbesserte Ausführungen der beteiligten Muster wurden in Auftrag gegeben, insbesondere was die Fähigkeit betraf, in der Luft betankt zu werden. Dieses Unterfangen sollte spätestens 1990 und 1991 Früchte tragen, als sich die Vereinigten Staaten im Rahmen der «Operation Desert Shield» und der UN-Resolution 678 gezwungen sahen, beträchtliche militärische Kräfte per Luft an den Persischen Golf zu verlegen.

Neben der «Galaxy», die heute in der Form der C-5M immer noch in Dienst stehen, prägen nun die C-17 «Globemaster III» die Szenerie. Erfahrungen aus dem Jahre 1973 mit den «Starlifter»-Typen flossen in

die Entwicklung dieser Transportmaschine mit ein, ohne die das Air Mobility Command – wie diese Teilstreitkraft der US-Air Force heute heisst – nicht handlungsfähig wäre. Diese globale Handlungsfähigkeit aus dem Stand wurde im Rahmen einer 16-tägigen Luftbrücke im August 2021 anlässlich des Abzuges aus Afghanistan ebenso unterstrichen¹⁴, wie in den auf den russischen Einmarsch in der Ukraine folgenden Monaten. Diese strategische Fähigkeit – Anything, Anywhere, Anytime – wäre auch im Rahmen eines Konfliktes im indo-pazifischen Raum dringend von Nöten. Deshalb werden nun erste Konzeptstudien erarbeitet, um die nächste Generation von Transport- und Tankflugzeugen zu entwickeln, die gar über Stealth-Fähigkeiten verfügen sollen.¹⁵

Während in einer Ausgabe in der vielgelesenen Readers Digest aus dem Jahre 1974 pathetisch von «The Airlift, that saved Israel» die Rede war, sprechen jüngst neuere israelische Studien davon, dass der Einfluss der US-Hilfslieferungen gering war. Ihre These stützt sich auf der Tatsache, dass 60 Prozent der gelieferten Güter erst nach dem Waffenstillstand eintrafen. Zudem schimmert hier auch die Enttäuschung über einen umfassenden und totalen Sieg Israels über die arabischen Gegner durch, denn die USA intervenierten auch diplomatisch, der ausgehandelte Waffenstillstand kam für die Militärs demnach zur Unzeit. Dem widersprach Golda Meir, die kurz nach Beendigung der Kämpfe dankbar in Washington Folgendes zu Wort gab: «For generations to come, all will be told of the miracle of the immense planes from the United States bringing in the material that meant life to our people.»¹⁶

Für die Diplomatie scheint es zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Artikels in der

Ukraine noch nicht reif zu sein, unbestritten ist wohl aber die Tatsache, dass die Luftbrücke der westlichen Unterstützer wesentlich dazu beitrug, dass die russischen Kolonnen in der ersten Phase vor Kiew und Charkiw hatten gestoppt werden können und dank folgender Waffenlieferungen die militärische Initiative an sich reißen konnten. Der stetige Zufluss an westlichem Material ermöglicht es der Ukraine – wie den Israeli 1973 – weiterzukämpfen. ■

- 1 Flückiger, Paul: Polens wundersame Wandlung, in: <https://magazin.nzz.ch/nzz-am-sonntag/international/polens-wundersame-wandlung-ld.1694979> [25.7.23]
- 2 Die nach ihrem Errichter, dem israelischen Stabschef Bar Lev, benannte Verteidigungslinie entlang des 160 km langen Suez-Kanals.
- 3 Vgl. hierzu: Kuster, Matthias: Der Jom-Kippur-Krieg im Lichte der Militärstrategie (Teil 1 und 2), in: ASMZ Nr. 10 und Nr. 11/2013.
- 4 Krisinger, Chris J.: Operation Nickel Grass – Airlift in Support of National Policy, in: <https://www.airandspaceforces.com/article/1298nickel/> [30.7.23]
- 5 Quandt, William B.: Soviet Policy in the October War 1973, in: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/reports/2006/R1864.pdf> [1.8.23]
- 6 Die israelischen Verluste beliefen sich in dieser Kategorie auf 400 Panzer und 102 Kampfflugzeuge. Die meisten davon gingen während den ersten vier Kriegstagen verloren.
- 7 Krisinger, Chris J.: Operation Nickel Grass – Airlift in Support of National Policy, in: <https://www.airandspaceforces.com/article/1298nickel/> [30.7.23]
- 8 Boyne, Walter J.: Nickel Grass, in: <https://www.airandspaceforces.com/article/1298nickel/> [1.8.23]
- 9 Krisinger, Chris J.: Operation Nickel Grass – Airlift in Support of National Policy, in: <https://www.airandspaceforces.com/article/1298nickel/> [30.7.23]
- 10 Leone, Dario: Operation Nickel Grass: How USAF C-5, C-141 Airlifters saved Israel during the October 1973 War, in: <https://www.airandspaceforces.com/article/the-yom-kippur-airlift/> [1.8.2023]
- 11 Die Verluste der israelischen Luftwaffe betrugen bereits am 9. Oktober 49 Maschinen, darunter 14 F-4 «Phantom II.», das leistungsstärkste Muster im Inventar.
- 12 Quandt, William B.: Soviet Policy in the October War 1973, in: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/reports/2006/R1864.pdf> [2.8.23]
- 13 Krisinger, Chris: Operation Nickel Grass – Airlift in Support of National Policy, in: <https://www.airandspaceforces.com/article/1298nickel/> [30.7.23]
- 14 Vgl. hierzu: Bachmann, Thomas: «Operation Allies Refuge»: Die US-Luftbrücke, in: ASMZ 11/2021.
- 15 Vgl. hierzu: Trevithick, Joseph: Stealthy Tanker-Transport Aircraft Concept unveiled by Boeing, in: <https://www.thedrive.com/the-war-zone/stealthy-tanker-transport-aircraft-concept-unveiled-by-boeing> [1.8.23]
- 16 Corell, John T.: The Yom Kippur Airlift, in: <https://www.airandspaceforces.com/article/the-yom-kippur-airlift/> [1.8.23]



**Oberleutnant aD
Thomas Bachmann**
M.Sc., M.A.
thomas.bachmann@asmz.ch
8132 Hintereggen