

Nagy János¹

A HARC KUTATÁS-MENTÉS AZ 1990-1991-es ÖBÖLHÁBORÚBAN²³

Absztrakt

Az Öbölháború légi hadjárata alatt a koalíciós erők 109876 [1] bevetést hajtottak végre iraki célpontok ellen, melyek eredményeként megsemmisítették Irak légierijét, szárazföldi erőinek többségét és a nemzeti infrastruktúra nagy részét. Az erős és szervezett iraki légvédelem ellenére a szövetséges erők veszteségei viszonylag alacsonyak voltak, mindössze 43 repülőgépet veszítettek ellenséges tűz következtében. Ugyanakkor a személyi mentéseket tekintve a légi hadjárat során lelőtt 64 gépszemélyzet tag közül csak 3-at sikerült kiemelni. A cikk megvizsgálja, hogy mely körülmények segítettek elő a veszteségek alacsony szinten tartását, valamint a harci kutatómentő műveletek végrehajtásának részleteit, alacsony hatékonyságának lehetséges okait.

COMBAT SEARCH AND RESCUE IN THE GULF WAR in 1990-1991

Abstract

Over the air campaign of the Gulf War the coalition forces had a total of 109876 sorties against Iraqi targets, while destroyed the air force, a major portion of its army, and a large portion of the national infrastructure. In spite of the strong and well organized Iraqi air defense system the coalition forces' losses were relatively few, with only 43 aircraft lost in combat. At the same time concerning the personal recovery only three of 64 downed aircrews were successfully picked up. The article investigates the circumstances leading to the low losses, the details of the combat search and rescue operations and the possible reasons of their low efficiency.

BEVEZETÉS

1990. augusztus 2-án az iraki csapatok lerohanták a szomszédos Kuvaitot. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa elítélte az akciót, majd a sikertelen diplomáciai tárgyalások után 1990 novemberében határidőt adott Iraknak, hogy 1991. január 15-éig vonja ki csapatait. Arra az esetre, ha Irak nem teljesítené az ultimátumot, felhatalmazta a nemzetközi koalíciót, hogy bármilyen szükséges eszközzel kényszerítsék ki az iraki együttműködést.

A 34 ország erőit tömörítő koalíció [2] parancsnokának az amerikai Norman Schwarzkopf tábornokot nevezték ki. Az alapvető célkitűzéseket, mint például az iraki erők eltávolítását Kuvaitból, a tömegpusztító fegyverek felkutatását, gyártásuk leállítását, valamint Irak katonai potenciáljának lerombolását úgy kellett elérnie, hogy közben a szövetséges katonai és az iraki civil áldozatok számát a lehető legalacsonyabban kellett tartania.

Ez utóbbi kritérium igen lényeges volt az amerikai civil társadalom támogatásának megnyerése céljából, hiszen a vietnámi háború során bebizonyosodott, hogy a közvélemény nem tole-

¹ ezredes, bázisparancsnok helyettes, MH. 86 Szolnok Helikopter Bázis, nagyja@hotmail.com

² Lektorálta: Dr. habil. Krajnc Zoltán mk. alezredes, Nemzeti Köszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Katonai Vezetőképző Intézet, oktatási igazgató-helyettes, krajnc.zoltan@uni-nke.hu

³ A tanulmány *Az egyetemes és magyar légi hadviselés elméletének és gyakorlatának a fejlődéstörténete* című OTKA - Országos Tudományos Kutatási Alapprogram (91185) kutatási projekt támogatásával készült.



rálja katonái halálát. A veszteségek minimalizálásának egyik alapvető feltétele volt a megfelelő harci kutató-mentő képesség kialakítása.

A HADSZÍNTÉR ÉRTÉKELÉSE A LÉGIHADJÁRAT ÉS A HARC KUTATÁS-MENTÉS SZEMPONTJÁBÓL

A terep jellemzően sík és kopár volt, nem tette lehetővé hogy az alacsonyan repülő helikopterek, vagy repülőgépek a fák, bokrok, vagy tereptárgyak fedezékét kihasználják, így védtelenül maradtak az ellenséges kézifegyverekkel, és légvédelmi eszközökkel szemben.

Mindezek mellett Irak igen erős és hatékony légvédelemmel rendelkezett. Összesen több mint 4000 radarirányítású föld-levegő rakétával, 7500 hőkövető rakétával, csaknem 1000 telepített légvédelmi tüzérralással és 8500 mobil légvédelmi ágyúval rendelkezett. [3] Összességében elmondható, hogy a szövetséges műveletek rendkívül veszélyes és magas fenyegetettségű környezetben kerültek végrehajtásra.

Mivel nem lehetett elbújni a völgyekbe, vagy fák, hegyek mögé, az egyetlen lehetőség az ellenséges légvédelem hatékonyságának csökkentésére az volt, hogy olyan alacsonyan repültek, amennyire csak lehetett. A pilóták nem szoktak hozzá a szélhordta homokdűnék feletti 3-5 méteren történő repülésekhez. Számtalan alkalommal kellett hirtelen manővereket végrehajtaniuk, hogy elkerüljék a szél fújta homokban nehezen észrevehető vezetőkeket és tornyokat, vagy éppen madarakat. Az alacsony repülési magasság nyújtott ugyan némi védelmet, azonban jelentősen csökkentette az elektronikai eszközök hatékonyságát, a rádiók hatótávolságát, így a bajbajutott gépszemélyzetek azonosítását és helyzetének meghatározását szolgáló kommunikáció gyakran nem volt elég hatékony, a túlélő sok esetben nem tudott kapcsolatba lépni a keresésére indult repülőeszközökkel.

Az iraki, szaúd-arábiai és kuvaiti terep sajátosságai nem csak a feladat végrehajtás során nehezítették meg a pilóták feladatát, hanem a lelőtt, vagy kényszerleszállt gépszemélyzeteknek sem nyújtottak kellő védelmet, mivel a kőkemény talaj még azt sem tette lehetővé, hogy más rejtekhely hiányában gyorsan beássák magukat. Mindezek mellett az időjárás rendkívül zord és hideg volt az évnek ebben a szakában. Az alacsony hőmérséklet, a folyamatosan tomboló szél, mellyel szemben semmilyen fedezék nem állt rendelkezésre számos katona kihülését okozta a műveletek alatt.

A helyi lakosság által nyújtott segítségben nem lehetett bízni, mivel sokan közülük Szaddam hívei voltak. Azoknak a meggyőzésére, akik nem támogatták az uralkodót, Szaddam 35 000 dolláros jutalmat tűzött ki, amennyiben szövetséges katonát adnak át a helyi hatóságoknak. [4] Az iraki lakosság számára ez az összeg egy valóságos vagyont jelentett, és eléggé nagy volt ahhoz, hogy akár politikai nézetei ellenére is a jutalmat válassza és feladja a szövetséges katonákat.

Az irakiak igyekeztek kihasználni a nyílt terep és a hazai pálya által nyújtott előnyöket. Tudták, hogy a szövetséges erők a bajbajutott gépszemélyzetek keresésére indulnak, ezért gyorsan mozgó járőrök pásztázták a sivatagot, akik igyekeztek elfogni a pilótákat, vagy törbe csalni a mentésükre induló erőket.



A LÉGIHADJÁRAT ALACSONY VESZTESÉGEINEK OKAI

Ezek a körülmények csak megerősítették azt az alapvető igazságot, hogy a legjobb harci kutató-mentő eljárás, ha nem hagyod magad lelövetni. A zord viszonyok és a barátságtalan környezet ellenére a konfliktus nem járt rendkívüli veszteségekkel, ami elsősorban a technikai fejlesztések eredményeinek kihasználásának köszönhető.

Lopakodó technológia, precíziós fegyverek és cirkáló rakéták

A 80-as években kifejlesztett lopakodó technológia kitűnően működött a gyakorlatban, amit bizonyított, hogy egyetlen F 117-es repülőgépet sem lőttek le, annak ellenére, hogy harcfeledataik túlnyomó részét erős légvédelemmel rendelkező területeken, magas ellenséges fenyegettség mellett végezték el. Az iraki légvédelem a lopakodó repülőgépeket képtelen volt felderíteni, ezért fegyvereiket csak a hallott hajtóműzaj iránya alapján voltak képesek használni, ami nem okozott veszteséget a szövetséges erőknek.

A precíziós fegyvereket a Sivatagi Vihar műveletben alkalmazták először tömeges mértékben. A korábbi eszközök találati valószínűsége miatt számos repülőgépre, ezzel együtt nagyszámú hajózó személyzetre volt szükség a biztos találatához. Az a képesség, hogy egyetlen irányítható robbanó töltettel meg lehet semmisíteni egy stratégiaileg fontos célt, azt jelentette, hogy nem kellett többé repülőgép rajokat küldeni a biztos pusztítás érdekében így kevesebb repülőeszköz és pilóta bevetése kisebb veszteségi kockázattal járt.

További előnyöket jelentett a cirkáló rakéták alkalmazása, mivel így hajózó személyzet veszélyeztetése nélkül támadhattak és semmisíthettek meg olyan célokat, melyeket légvédelmi eszközök egész hada védelmezett. Az ilyen feladatok hagyományos repülőgépekkel történő végrehajtása csak rendkívüli veszteségek árán lett volna végrehajtható.

Az elektronikai harc

A Sivatagi Vihar során a szövetséges erők kihasználták az elektronikai harc nyújtotta lehetőségeket, amely lehetővé tette számukra, hogy közepes magasságon az ellenséges légvédelmi eszközök fenyegetése nélkül hajtsák végre feladataikat. A bevetések előkészítésének fontos fázisa volt az iraki légvédelem lefogása. Ennek egyik alapvető eszköze volt az F-4G Wild Weasel repülőgép, amely fel volt szerelve elektromos kisugárzást használó légvédelmi radarrendszerek elleni levegő-föld indítású harcászati rakétával.

A konfliktus során a „Wild Weasel”-ek 3942 bevetésen vettek részt, amely során 1000 levegő föld rakéta alkalmazásával 200 iraki légvédelmi rakéta komplexumot semmisítettek meg, miközben mindössze egy repülőgépet veszítettek el. [5]

Az iraki légvédelmi eszközök lefogásának másik fontos eleme az EF-111A Raven rádióelektronikai zavaró és lefogó repülőgép volt, amely az ellenséges radarok felderítési zónájában órjázva észlelte azok kisugárzását, összehasonlította az ismert eszközök jeleivel, majd azonosítás után a megfelelő zavaró jel kibocsátásával megbénította a működésüket.

A Raven-ek a Sivatagi Viharban több mint 1300 bevetésen vettek részt, és a konfliktus alatt csupán egy repülőgépet veszítettek. Jelen voltak minden jelentős szövetséges műveletnél, megbénítva



az ellenség célfelderítő radarjait, elősegítve ez által légvédelmük gyors összeomlását. [6]

Az amerikaiak fölénye az elektronikai harc területén gyorsan hozzásegítette őket a légtér 10 000 láb feletti uralmához, azonban a légvédelmi tüzéség, a vállról indítható rakéták és a gyalogsági kézfegyverek továbbra is komoly fenyegetettséget jelentettek a kismagasságú feladatok végrehajtása során.

A GPS alkalmazásának jelentősége

1991-ben a GPS rendszer 16 műholdból állt, ami napi 22 órás lefedettséget és precíziós navigációs lehetőséget biztosított a koalíciós erők számára. Az Egyesült Államok sietve beszerzett 10 000 kisméretű kézi GPS vevőt, amelynek csaknem felét biztosították a Sivatagi Vihar támogatására [7]. A készülékekből a szövetséges erők is kaptak, akik hamar rájöttek az eszköz felbecsülhetetlen előnyeire a tájékozódási pont nélküli végtelen sivatagban.

A szövetséges repülőeszközök nem rendelkeztek GPS navigációval, más eszközök, mint például az inerciós (INS)⁴, vagy a nagytávolságú (LORAN)⁵ navigációs rendszer képezték az elsődleges navigációs berendezéseket. Ezek közel sem voltak olyan pontosak, mint a GPS, ugyanakkor üzemeltetésükhöz nem volt szükség műholdakra, képesek voltak önálló működésre.

A kezdeti alkalmazás során kiderült, hogy a térképek régiiek és pontatlanok voltak, így a GPS által mért és a térképen meghatározott helyzet között több mérföldnyi eltérés volt. Az is nyilvánvalóvá vált, hogy ahhoz, hogy tökéletesen lehessen alkalmazni a rendszert, mindenkinek azonos vonatkoztatási rendszer kell használnia. Az egységesítés érdekében az USSPACECOM⁶ elrendelte a WGS84⁷ vonatkoztatási rendszer kötelező használatát. Az egységesítés után azonos helyszínen minden GPS készülék ugyanazt a koordinátát mutatta, de a repülőeszközök fedélzeten található különböző navigációs rendszerek (LORAN, INS) továbbra sem használták az egységes vonatkoztatási rendszereket.

A különböző vonatkoztatási rendszerek használata nem csak a szövetséges műveletekben, de olykor még az Egyesült Államok saját maga által vezetett és végrehajtott műveleteiben is problémát jelentett. A B-52-es bombázó repülőgépek csapásmérésekor általánosan észlelték, hogy a bomba becsapódás helye 150-200 méterrel a cél előtt volt. A részletes vizsgálat során kiderült, hogy a navigációs rendszer Sivatagi Vihar előtti modernizációja során az inerciális navigációs rendszert WGS72 vonatkoztatási rendszer alapján telepítették, miközben a célok koordinátáinak meghatározása a WGS84 rendszer szerint történt. A két különböző rendszer közötti eltérés megegyezett a találati pontatlansággal, így a hiba korrigálható volt. [8]

A Normandia Harccsoport

GPS kezdeti alkalmazására, annak jelentőségének megértésére, különböző navigációs berendezések egymást kiegészítő használatára kitűnő példa volt a konfliktus egyik legelső művelete, amely a Normandia Harccsoport fedőnevet kapta.

⁴ Inertial Navigation Systems – Inerciális Navigációs Rendszer

⁵ Long-Range Aid to Navigation – Nagytávolságú Navigációs segédeszköz

⁶ United States Space Command – Egyesült Államok Űr Parancsnoksága

⁷ World Geodetic Reference System 1984 – Geodéziai Referencia Rendszer 1984



A háború előtt az iraki felderítés korai előre jelző radarokat telepített közvetlenül a szaúdi határ mellé. A Központi Különleges Műveleti Parancsnokság kapta a feladatot, hogy semmisítse meg ezeket a radarokat. A művelet tervezése közben megállapították, hogy Apacs helikoptereik nem rendelkeznek a végrehajtásához elengedhetetlen precíziós navigációs berendezéssel, így azt javasolták, hogy a feladatot a GPS-el felszerelt MH-53-as Pave Low helikopterekkel hajtsák végre.

Időközben a radarokat 30 kilométerrel beljebb telepítették Irakba és megerősítették védelmüket. Mivel kétség merült fel, hogy a megerősített állásokat az MH-53-as meg tudja-e semmisíteni, a végső döntés az lett, hogy a csapásmérést az Apacsok Hellfire rakétaival hajtják végre, úgy, hogy a precíziós navigációval rendelkező MH-53-asok vezetik őket a tűzcsapás körzetébe.

A kötelék nyolc csapásmérő és egy tartalék Apacsból, 2 navigációt vezető MH-53-asból, valamint 1 harci kutatás-mentést biztosító UH-60-as helikopterből állt. Az MH-53-asok a célterület körzetében egy előzetesen megbeszélte ponton chemlight⁸-okat dobtak le, majd a számukra kijelölt várakozási légtérbe távoztak. Az Apacsok átrepültek a világító rudakkal megjelölt pont felett, ez alapján pontosították fedélzeti doppler navigációs berendezéseiket és ráfordultak a célokra vezető utolsó 10 mérföldes szakaszra.

A Pave Low és Apacs kombináció tökéletesen működött a művelet során, mivel a két helikopter típus képességeit tekintve tökéletesen kiegészítette egymást. Együttműködésük eredményeként néhány perccel később, az Apacsok által nyitott átjárón behatolt Irak légterébe egy F-117-es repülőgép, hogy Bagdad felett ledobja a háború első bombáját.

HARCI KUTATÁS-MENTÉS A SIVATAGI VIHAR MŰVELET ALATT

A harci kutatás-mentés a túlélők kiemelésén túlmenően olyan alapvető feladatokat is magában foglal, mint a bajbajutott gépszemélyzetek pontos tartózkodási helyének meghatározása és a túlélők minden kétséget kizáró azonosítása. Már a vietnámi háború során bebizonyosodott, hogy még az amerikai haderőben sem létezik olyan komplex katonai szervezet, amelynek mindhárom feladathoz meg lennének a szükséges felszerelésekkel bíró eszközei, következésképpen a harci-kutatás mentés nem lehet egyetlen szervezet feladata.

A hadszíntéri harci kutatás-mentés irányítása, koordinálása, az Összhaderőnemi Mentés Koordinációs Központ (ÖMKK) feladata volt, ugyanakkor a művelethez szükséges erőket a harcoló egységektől kellett igényelnie. A műveleti terv szerint minden komponensparancsnokság felelős volt saját erőinek mentéséért, valamint szükség esetén a közös műveletek támogatásáért, azonban tevékenységük összehangolását az ÖMKK végezte.

A Légierő Különleges Műveleti Parancsnokságának helikopterei tökéletesen alkalmasak voltak az ilyen jellegű feladatok végrehajtására, ezért a parancsnokság alapvető feladata a harci kutató-mentő műveletek végrehajtása volt. Gépeik fel voltak szerelve a bajbajutott gépszemélyzetek felkutatására szolgáló berendezéssel, valamint fedélzeti GPS-el, ami lehetővé tette a gyors és precíz navigációt és a kiemelést, de a védtelen és sebezhető helikopterek nem tartózkodhattak hosszasan a magas fenyegetettségű területen, így a túlélők tartózkodási helyének

⁸ Kémiai elven működő kisméretű világító test

meghatározását és azonosításukat nem tudták végrehajtani.

Túlélő rádiók

Annak ellenére, hogy viszonylag jelentéktelen eszköznek tűnhetnek, a túlélő rádiók helyzete alapvetően meghatározta a Sivatagi Vihar alatti harci kutató-mentő műveletek kimenetelét. Jelentősége kiemelkedő volt az adott körülmények között, annak ellenére, hogy mint az a műveletek során kiderült, a konfliktus katonai vezetői erre nem, vagy csak túl későn ébredtek rá.

A túlélő rádiókat a Koreai Háború során kezdték el alkalmazni, és már ott bebizonyosodott rendkívüli jelentőségük. Ezek az eszközök olyan kis méretű, egy kézzel működtethető adóvevők, melyek a pilóta ejtőernyőjébe, vagy túlélő felszerelésébe vannak bekészítve. Használatuk alapvetően két fontos célt szolgál. Először is egyfajta irányadóként szolgálnak, így azok a repülőeszközök, amelyek fedélzetén található a vészrádiók jelének vételére alkalmas iránymérő berendezés, képesek a bajbajutott gépszemélyzet tartózkodási helyének meghatározására. Másik fontos funkciójuk, hogy segítségükkel a túlélő az előre beállított frekvenciákon közvetlen kapcsolatba tud lépni a mentő légijárművel, így azonosítása, helyzetének pontosítása, a kiemelés körülményeinek tisztázása egyszerűen végrehajtható.

Az eszköz széleskörű használata a vietnámi háború második felében kezdődött. Ebben az időben a megbízható 4 csatornás URC-64 vészhelyzeti rádiókat alkalmazták, melyből minden eshetőségre felkészülve 2 készletet és tartalék akkumulátorokat vittek magukkal a pilóták. Annak érdekében, hogy a rádió által kibocsátott jelre a kutató-mentő légijármű gyorsan és pontosan rá tudjon repülni, a légierő kifejlesztett egy speciális elektronikus helymeghatározó berendezést, (ELF)⁹ amely vette a vészrádió által kibocsátott jelet és ez alapján a fedélzetén kijelozte a gépszemélyzet számára a jel forrásának, és ezáltal a túlélő tartózkodási helyének pontos irányát. A berendezés nem volt képes a jelforrás távolságát mérni, ugyanakkor a jel erősségéből, a műszer által jelzett irány stabilitásából következtetni lehetett a távolságra. A túlélő tartózkodási helyének átrepülésekor a műszer mutatója természetesen átfordult, így a tartózkodási hely a túlélő, vagy földfelszín stabil látása nélkül is azonosítható volt. [9]

Később az URC-64 rádiót felváltotta a PCR 90, amely hasonló paraméterekkel rendelkezett, de használatakor csak két csatorna állt rendelkezésre. A légierő gépeibe korábban beépített elektronikus helymeghatározó rendszer a PRC 90-es rádióval ugyanúgy működött, mint a korábbi URC-64-essel. Alkalmazásakor problémát jelentetett, hogy a vészhelyzeti rádiók jól ismert nemzetközi frekvenciákon sugároznak, a használatukkal kapcsolatos információk széles körben ismertté váltak, így bárki, akár az ellenség is képes volt kihasználni a titkosítás nélküli vészhelyzeti rádióadásokból nyerhető információkat. A rendszer hiányosságait kihasználva az ellenség könnyedén sugározhatott hamis vészjeleket annak érdekében, hogy csapdába csalja a mentésre induló erőket.

A probléma jelentőségét felismerve az amerikai haderő új, korszerű rádió fejlesztésébe fogott, mely mentes volt elődjei hibáitól. A Sivatagi Vihar kezdetekor érkezett meg az új vészhelyzeti rádió, a PCR-112. A készülék 3 nemzetközi vészfrekvencia mellett képes volt 2 szabadon

⁹ ELF- Electronic Location Finding – Elektronikus Helymeghatározó Berendezés



programozható csatornán titkosítva is forgalmazni. A kutató-mentő léggépjárművek pontos rávezetésére szolgáló elektronikus helymeghatározó berendezés helyett az új vészhelyzeti rádióval is kommunikálni eszközt fejlesztettek ki, (DALS)¹⁰ amely nem csak a túlélők irányát, de a távolságukat is kijelazte a fedélzeten. A haditengerészet HH-60 és a különleges műveleti erők MH-53 helikoptereit sietve felszerelték az új fejlesztésű rendszerrel, azonban a légierő repülőeszközei közül egyetlen egy típus sem kapta meg a harci kutató-mentő műveletek biztonságos végrehajtásához szükséges új eszközt.

A fejlesztések következtében a haditengerészet és a különleges műveleti erők megkezdték meglévő PRC-90-es rádiók lecserélését PRC-112-esekre. Annak ellenére, hogy a harci kutató-mentő műveletek sikeres végrehajtásához egyértelműen szükséges lett volna az új, nagyobb biztonságot nyújtó rádióra, és jelének fedélzeti vételére szolgáló berendezésekre, a légierő nem kezdte meg ezek rendszeresítését.

A rádiók bekerülési költsége 3000 dollár körül volt darabonként és a légierő parancsnoksága úgy döntött, hogy nem költenek rá ennyit, így a közelgő konfliktus során személyzeteiket az elavult, számos hiányossággal bíró, ellenség által kihasználható PRC-90-el küldték harci feladatra. [10]

A modern eszközök rendszeresítése helyett a légierő azon meglévő felderítő képességeit helyezték előtérbe, melyek lehetővé tették a vészfrekvenciák folyamatos monitorozását, valamint a bajbajutott gépszemélyzet helyzetének meghatározását. A meglévő eszközök azonban jelentős hibaszázalékkal dolgoztak, a keresett személy pontos helyzetének meghatározása helyett annak csak körülbelüli helyét voltak képesek megjelölni.

Egyik ilyen helymeghatározásra felhasználható eszköz volt a kutató-mentő műhold rendszer (SARSAT)¹¹. Ezeknek a műholdaknak elsődleges feladata a vészjelek vétele volt, ugyanakkor a jelforrás helyzete akkoriban csak 20 kilométeres pontossággal volt meghatározható. [11] Magas ellenséges fenyegetettségi szint mellett ez pontosság nem volt elegendő, mivel a kis sebességű, sérülékeny helikopterek csak a lehető legrövidebb időt tölthették az ellenséges területen, így a túlélő felkutatását és azonosítását más módszerekkel kellett végrehajtani. Erre a feladatra a harcászati repülőgépek lettek volna a legalkalmasabbak, azonban sem a légierő, sem a haditengerészet nem szerelt fel egyetlen repülőgépet sem a bajbajutott gépszemélyzetek felkutatására szolgáló berendezéssel. (DALS)

A haditengerészet pilótái egy nappal az első bevetésük előtt kapták meg az új PRC-112-es rádiókat. A kutató-mentő specialisták gyorsan átnézték a használati utasítást, majd elkezdtek a személyzetek kiképzését az eszköz használatára és programozására. A bevetés előtti közvetlen felkészülés során az oktatást igen gyorsan és tömören kellett megtartani, miközben a pilóták gondolatai már a harc feladaton jártak.

A felkészítést végrehajtó specialisták a szállítmányban kifolyt, korrodált elemeket is találtak, és minthogy tartalék nem érkezett, így nem volt elég belőlük. Mivel nem jutott mindenkinek, a pilóták egymás között adták át a rádiókat bevetés előtt, a többszemélyes repülőgépeken pedig csak egy darab jutott a fedélzetre.

¹⁰ Downed Airman Location System – Bajbajutott Gépszemélyzet Helymeghatározó Rendszer

¹¹ Search and Rescue Satellite – Kutató Mentő Műhold

használat során derült ki, hogy a régi túlélőmellény zsebébe nem illett tökéletesen az új rádió, könnyen kicsúszott abból, és fenn állt a veszélye annak, hogy katapultálás során, vagy menekülés közben elveszik. A tesztelések és a pilóták személyes kódjainak folyamatos változtatása nagyon igénybe vette az elemeket, így a személyzetek folyamatosan igényelték az új áramforrásokat, de mindhiába, mivel továbbra sem rendelkeztek tartalékkal. [12]

Az iraki Scud rakéta támadások hatása

A háború 3. napján Szaddam elhatározta, hogy beveti a Szovjet Uniótól a 80-as években vásárolt Scud rakétáit. Az eszköz harcászati-technikai adatai alapján nem volt meghatározó jelentőségű, hiszen hatótávolsága 600 km volt, találati pontossága pedig 2000 méter. Az igazi veszélyt az jelentette, hogy Irak hogy a térség bármelyik országát elérhette vele, beleértve Izraelt is. Ha Izrael a támadásra válaszol, az politikai és stratégiai problémát is jelentene, amely megbonthatná a koalíciót, melyet Szaddam és országának legyőzésére hoztak létre.

Az első rakéta indítások után a szövetségesek azonnal elkezdtek támadni a Scud-okat Irak nyugati részén. Ez azt jelentette, hogy minden egyes bevetés az eredetileg tervezett művelettől vont el erőket, gyengítette a fő erők tevékenységét, sokszor szervezetlenséget, káoszt és géphiányt okozva a fő feladat végrehajtása során. A Scud támadások száma azonban a határozott fellépés ellenére sem csökkent, így Izrael is ellenlépést fontolgatott. A kialakult helyzetben Washingtonból is egyre nyomatékosabban kérték, hogy tegyenek valamit az Iraki támadások visszaszorítására, így rendkívüli nyomás nehezedett a hadszíntéri parancsnokokra, aminek következtében egyre nagyobb méreteket öltött az erők megosztása, eredeti feladatuktól való elvonása.

Mindez a repülésbiztonság nyelvére lefordítva azt jelentette, hogy az utolsó pillanatban elrendelt változások miatt nem maradt idő az alapos felkészülésre, ami egyértelműen tervezési és koordinálási hiányosságokhoz vezetett, így jelentősen megnövekedett a feladat végrehajtásának kockázata. További hátrányt jelentett, hogy a Scud állások támadása mellett a légi hadjárat alapvető feladataira sem jutott elegendő repülőeszköz, így egy esetleges mentési akció esetén minimális esélye volt annak, hogy időben rendelkezésre álljanak a támogató erők.

Corvette 03 kálváriája [13]

Az iraki harci kutató-mentő műveletek tervezése és végrehajtása közben jelentkező problémákat, azok hatásait a feladat végrehajtásra, és összességében a harcoló állomány hangulatára, morális helyzetére legjobban a konfliktus egyik valós mentési feladatán keresztül lehet bemutatni.

1991. január 19-én a 4. Harcászati Repülő Ezred 24 darab F-15-ös repülőgépéből álló kötelék kapta a feladatot, hogy feltételezett Scud állásokat semmisítsen meg Irak nyugati részén. Eredeti feladatuk nem ez volt, a változásokat kevesebb, mint 6 órával a felszállás előtt közölték velük. A célterület rendkívül veszélyes volt, így a gépszemélyzetek a rövid felkészülési időt kihasználva, sietve láttak hozzá a szükséges felderítési adatok beszerzéséhez, a művelet megtervezéséhez. Mivel a célterületen települő SA-2 és SA-3 rakéták ellen az F-15-ösökön rendszeresített lévő zavaró konténer nem volt hatásos, F4G és EF-111 repülőgépeket is igényelniük kellett az ellenséges radarok és légvédelmi eszközök lefogásához.

Az állandó változások miatt a feladat végrehajtásához nem állt rendelkezésre elég repülőgép-



vezető, így a kötelék 3-as számú gépébe, ahol Griffit őrnagy volt a fegyverrendszer kezelője, az utolsó pillanatban Eberly ezredes, az ezred hadműveleti főnöke ugrott be pilótaként. Hívójele Corvette 03 volt.

A célok koordinátáit csak a géphez induláskor kapták meg és miközben a koordinátákat be-táplálták a fedélzeti számítógépbe kétszer változott meg a csapásmérés ideje. Felszállás után tudták meg, hogy a támogatásukra induló F4G Wild Weasel repülőgépek, melyek feladata az SA-2 és SA-3 állások semlegesítése lett volna, nem kapták meg időben a legfrissebb csapásmérési időt, így nem lesznek a célterületen amikor az F-15-ösök odaérnek.

A kötelék vezére EF-111 támogatást kért és mire a csapásmérés körzetébe értek 2 elektronikai zavaró és lefogó repülőgép már meg is kezdte az ellenséges célfelderítő és rávezető radarok bénítását. Az irakiak észelve a támogató repülőgépek jelenlétét egy MIG-25-ös repülőgépet szállítottak fel, amely nem sokkal később rakétát indított rájuk. A rakéták elől kitérve az EF-11-esek a biztonságos szaúdi légtér felé vették útjukat, miközben az F-15-ös kötelék védelem nélkül maradt. Talán a rövid felkészülési idő eredményeként az együttműködés a támogató repülőgépekkel nem volt megszervezve, így a csapásmérő kötelék nem értesült a zavarás megszűnéséről és zavartalanul folytatták útjukat a célok felé.

A védtelenül maradt köteléket csapásmérés közben iraki SA-2 támadás érte, minek következtében Eberly ezredes és Griffit őrnagy repülőgépe olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy katapultálniuk kellett.

Corvette 03 lelövésének a híre hamar befutott az Összhaderőnemi Mentés Koordinációs Központba (ÖMKK). Minden haderőnem felelős volt saját erőinek mentéséért, de a műveletek összehangolását az ÖMKK végezte. A Légierő Különleges Műveleti Parancsnoksága a háború előtt MH-53-as és MH-60-as helikopter századokat telepített Szaúd-Arábiába, amelyek tökéletesen alkalmasak voltak a feladat végrehajtására. Ezek a helikopterek a Különleges Műveletek Központi Parancsnokságának alárendeltségébe tartoztak. A parancsnokság alapvető feladata a harci kutató-mentő műveletek végrehajtása volt, ugyanakkor parancsnokuk, Gray ezredes minden lehetséges fórumon hangsúlyozta, hogy csapata kiváló felkészültsége ellenére sem képes önállóan teljesíteni a mentési művelet minden részfeladatát.

A harci kutató-mentő feladatok végrehajtásába beletartozott a bajbajutott gépszemélyzet helyzetének pontos meghatározása és minden kétséget kizáró azonosítása is. A helikopterek sebezhetőségük és relatíve kis sebességük miatt nem voltak alkalmasak a kutatásra és a helymeghatározásra magas fenyegetettségi viszonyok között. A különleges műveleti helikopterek fel voltak szerelve fedélzeti GPS-el, ami lehetővé tette a gyors és precíz navigációt, valamint a kiemelést, de önállóan védtelenek voltak és nem tartózkodhattak hosszasan a légvédelmi eszközök tűzhatás körzetében.

A Szaúd-Arábiában települő különleges műveleti erők mellett Gray ezredesnek Törökországban is voltak MH-53-as helikopterei és MH-130-as tanker repülőgépei arra az esetre, ha északi irányból kellene műveletet indítania. Annak ellenére, hogy a mentés koordinációs központ nem rendelkezett pontos koordinátákkal a túlélők helyzetére vonatkozóan, a lezuhanás számított helye és a menekülés valószínűsíthető iránya szerint a Törökországból történő végrehajtás egyszerűbbnek és kevésbé kockázatosnak tűnt, mint a szaúdi erők alkalmazása. A rendelke-



zésre álló információk elemzése után Gray konzultált feletteseivel, majd feladatot szabott a Törökországban állomásozó erőinek, akik megkezdték a feladatra történő előzetes felkészülést. A művelet végrehajtását Szírián keresztül tervezték, ezért diplomáciai csatornákon kezdeményezték a Sivatagi Viharban szövetségesnek számító ország légterének igénybevételére szolgáló engedély beszerzését.

Az Összhaderőnemi Mentés Koordinációs Központ parancsnoka Hamptom ezredes azonnal indította volna a mentési műveletet, azonban ehhez csak Gray ezredesnek a különleges műveleti erők parancsnokának volt joga, aki 3 feltételhez kötötte erői alkalmazását. Elsődlegesnek tartotta a túlélők pontos tartózkodási helyének meghatározását, ezen kívül egyértelmű bizonyosságot kért arra, hogy a pilóták életben vannak. Ennek legjobb bizonyítéka a rádióon történő kapcsolatfelvétel és a személyzetek egyértelmű azonosítása lett volna. Az előző két előfeltételen kívül az ellenséges légvédelem fenyegetettségének alacsony szintre szorítását határozta meg alapvető kritériumként.

Az első feltétel teljesülése nem volt egyszerű. Abban az időszakban amikor Corvette 03 találatot kapott a mentés koordinációs központ irányítói több eltűnt repülőgépről is jelentést kaptak, így figyelmüket meg kellett osztaniuk, miközben a vészjeleket elemezték. A Corvette kötelék egyik tagja jelentette a lezuhanás általa vélt koordinátáit, de mivel maga is tűz alatt volt és 800 km/óra sebességgel manőverezett az ellenséges rakéták között, az információ nem volt elég pontos a művelet megkezdéséhez. A kutató-mentő műholdról (SARSAT)¹² érkeztek ugyan adatok, de ezek pontossága szintén nem volt elégséges a pontos helymeghatározáshoz.

A mentés koordinációs központ minden lehetséges eszközt felhasznált a túlélők helyzetének pontosítására. Mindenki a két pilóta rádióhívását várta. Az ilyen jellegű hívások veszélyesek voltak, mivel csak PRC-90 rádióval rendelkeztek, amit az irakiak minden nehézség nélkül be tudtak mérni és a jelek alapján könnyedén megtalálhatták őket. A tények ismeretében számítani lehetett arra is, hogy az irakiak tudván, hogy a túlélőket nagy erővel keresik, csapdát állítanak és maguk bocsájtanak ki vészjeleket, vagy megtévesztő rádióhívásokat kezdeményeznek a mentésben résztvevő erők törbe csalására.

A 4. Harcászati Repülő Ezred pilótái az idő múlásával egyre idegesebben figyelték a tétlenséget. Korábban mindig arról papoltak az előljárók, hogy azonnal segítségükre sietnek, ha valami váratlan dolog történik. Néhányan közülük szolgáltak a dél kelet-ázsiai háborúban, ahol a légvédelem közel sem jelentett akkora fenyegetettséget, mint Irakban, így ott azonnal a bajbajutott pilóták keresésére indultak, nem kellett különböző szempontok miatt órákat, vagy akár napokat várni a kutatás megkezdésére.

Ferde szemmel tekintettek a helikopter pilótákra is, hiszen szemükben ők voltak azok, akik mindenféle kifogásokat kerestek, ahelyett, hogy bajtársuk keresésre indultak volna. Parancsnokaikban is megingott bizalmuk, mivel úgy érezték becsapták őket, hiszen nem tartották be korábbi ígéretüket, nem indítottak időben mentőakciót, cserbenhagyták a pilótákat.

Néhány F-15-ös pilóta, ha kényszeredetten is, de elfogadta az ész érveket, megértette, hogy hiába indítanak olyan műveletet, mely nem hozza vissza bajtársaikat, eleve sikertelenségre van

¹² Search and Rescue Satellite – kutató-mentő műhold



ítélve és csak a veszteségeket növeli. A helyzetet értékelve azzal a javaslattal álltak elő, hogy saját maguk indulnak társaik felkutatására, hiszen a légvédelem lefogása után 3000 méter feletti magasságon biztonságosan járőrözhetnek és ebben a magasságban a rádiójelek vétele is sokkal nagyobb távolságból lehetséges, mint a sérülékeny helikopterek földközeli manőverei során. Ingerültségük csak fokozódott, amikor kiderült, hogy politikai érdekek miatt Izrael Scud rakéták elleni védelme élvezett elsőbbséget, emiatt ezektől a műveletektől nem lehetett eszközöket elvonni, tehát nem állt rendelkezésre elég repülőeszköz a kutatás megkezdéséhez.

Időközben a célterületen a két bajbajutott pilóta szerencsésen földet ért és PRC-90 rádiójuk segítségével meg is találták egymást. Eberly ezredes elvesztette a túlélő felszerelését, így csak Griffit-é biztosította a menekülésüket. Eberly nem vett részt a háború előtt szinten tartó túlélő gyakorlaton és a bevetés előtti káosz miatt a menekülési tervét (EPA)¹³ sem adta le, amiből a mentésükre induló erők fontos információt nyerhettek volna. A két férfi napfelkeltekor megvizsgálta egymást, ellátták könnyebb sérüléseiket, majd biztonságos helyet keresve várták a mentő csapatokat.

Napközben több szövetséges repülőgép is átrepült a terület felett. A túlélők minden alkalommal megpróbálták kapcsolatba lépni a pilótákkal. Egyikük Ed Houle alezredes volt, aki F-16-os repülőgépével eredetileg Bagdad környéki célok elleni támadásra készült egy nagyobb kötelék tagjaként, azonban az utolsó pillanatban a köteléket több részre bontották és őt az Irak nyugati részén található Scud állások pusztítására jelölték ki. Az új feladatra történő eligazítás során senki nem említette, hogy előző nap lelőttek ott egy repülőgépet.

A bevetés közben éppen rárepült a célra, amikor a rádión hallotta: „Itt Corvette 03, hall engem valaki?”. Mivel a hívás váratlanul érte, elengedte a füle mellett és a feladatára koncentrált. Leszállás után nem hagyta nyugodni a dolog és elmondta a felderítőknek mit hallott. Ekkor tudta meg, hogy Corvette 03-at az előző éjszaka lőtték le. A pilótafülke hangrögzítőjét elemezték és egyértelműen azonosították Eberly ezredes hangját, ezzel meg volt a bizonyíték arra vonatkozóan, hogy még mindig életben van.

Miután a különleges erők parancsnokát, Gray ezredest meggyőzték arról, hogy Eberly hangja van a fedélzeti adatrögzítőn parancsot adott a Törökországban állomásozó erőinek a mentő akció indítására. A feladatot úgy időzítette, hogy még az éjszaka leple alatt végre lehessen hajtani, annak érdekében, hogy a magas fenyegetettségi szintű területen ne vállaljanak fölösleges kockázatot a nappali repüléssel.

A közvetlen felkészülés alatt a Pave Low pilóták úgy érezték, hogy nem rendelkeznek elég információval a feladat végrehajtásához, mivel a bajbajutott személyzet hívójelén kívül nem állt rendelkezésükre semmilyen más adat. A túlélő helyzetét egy olyan háromszög alakú területen belül határozták meg, melynek minden szára 30-40 km hosszú volt. Mivel tudták, hogy a terület igen erős légvédelemmel rendelkezik, sérülékeny és védtelen helikopterükkel nem vállalhatták a kockázatát egy elhúzódó kutatásnak. Kétségeikkel parancsnokukhoz fordultak, aki megpróbált pontosabb adatokat szerezni a túlélőkről. Időközben kiderült, hogy Törökország még nem járult hozzá a bevetéshez. Mire a felmerült problémák megoldódtak eltelt az éjszaka.

¹³ Evasion Plan of Action – menekülési terv, amely tartalmazza, hogy a bajbajutott gépszemélyzet helyben menedéket keresve szándékozik bevárni a mentő erőket, vagy ha menekülni kezd, azt milyen elvek szerint teszi.



Ahogy azt Gray ezredes korábban megállapította a török-iraki határ felől megközelíteni a célterületet és átrepülni az ország belsejébe vezető sík terület felett túl veszélyes lett volna, ezért továbbra is a jóval biztonságosabb Szírián át vezető útvonalat választották a mentés kivitelezéséhez. Szíria azonban egyelőre nem adott engedélyt légtérének használatához, ehelyett azt javasolta, hogy küldjenek szíriai csapatokat a pilóták kimenekítésére. Mindezek a politikai viták tovább növelték a bizonytalanságot és késleltették a feladat végrehajtását.

A következő napon Eberly ezredes gépeket hallott búvóhelyén. A különböző géptípusok hangjai alapján a repülést kutató-mentő feladatként azonosította. Jelentkezett a rádión, de durván rászóltak, hogy fejezze be, mert harci kutató-mentő művelet van folyamatban. Később kiderült, hogy egy haditengerészeti F-14-es személyzetét emelték ki, aki tőlük keletre ért földet. Mindez akkor történt, amikor a kutató-mentő koordinációs központ parancsnoka mindent megtett annak érdekében, hogy a célterület közelében járó összes személyzet próbálja meg felvenni a kapcsolatot Corvette 03-al. A vezetési szintek közötti hiányos koordináció, az együttműködés hiányosságai, valamint az időhiányból adódó felületes eligazítások azonban minden törekvése ellenére is megátolták a sikeres kapcsolat felvételt.

Ezen az estén egy F-15-ös pilóta is kapcsolatba lépett velük, de a helyzetüket nem sikerült tisztázni, mivel valaki ismét beszólt a frekvencián, hogy maradjanak csendben, mert harcfelelet végrehajtása folyik. A közbeszóló nem azonosította magát, de miután befejezte mondandóját már nem sikerült ismételt kapcsolatot teremteni Eberly és az F-15-ös között.

A tapasztaltakból Eberly és Griffit azt szűrte le, hogy már nem keresik őket, így megbeszéltek, hogy a közeli Szíria felé veszik útjukat és megkísérelnek átjutni a határon. Tudták, hogy térképük régi és pontatlan, de úgy érezték nem volt más esélyük. Útközben találtak néhány járművel, de sikerült észrevétlennek maradniuk. Az iraki-szíriai határt elérve egy elhagyatottnak látszó épületet találtak. Mikor az épületet megközelítették, hogy némi védelmet élvezzenek a metsző hideg szélről és felmelegedhessenek, iraki katonák rohantak ki az elhagyatottnak látszó épületből és elfogták őket.

Közben - mit sem tudva Eberly és Griffit elfogásáról - Törökországban már az éjszakai bevetésre készültek. Előző esti nyomatékos kérésük eredményeként minden elérhető adatot megkaptak a túlélőkről és az ellenséges erőkről. A feladat végrehajtását két MH-53-as helikopterrel tervezték, melyeket egy MC-130-as légi utántöltő repülőgép kísért Szírián keresztül a célterületre. A helyszínre érkezésük időpontjában a műveletet támogató harcászati repülőgépek számos légicsapást terveztek a körzetben, hogy elvonják a légvédelmi eszközök figyelmét.

A felszállás előzetesen tervezett időpontjában még mindig nem érkezett meg a jóváhagyás a szíriai légtér használatára, azonban ennek ellenére a helikopterek megkapták a felszállási engedélyt. A fedélzeten a pilótákon kívül 2 fedélzeti mérnök, 2 ajtólovész, 2 kutató-mentő ejtőernyős, valamint egy harctéri irányító, és egy különleges műveleti katona tartózkodott.

A szíriai határ elérésekor még mindig nem érkezett meg a várt engedély, de ennek ellenére a műveleti központ arra utasította őket, hogy a diplomáciai jóváhagyás nélkül is folytassák a feladatot. Az engedély 20 perccel később érkezett meg, ezután viszont a műholdas kommunikációt használva számos alkalommal megerősítették az információt, elvonva ez által a személyzet figyelmét a valós tennivalóktól, miközben a szélhordta homokdűnék felett 15-30 mé-



teres magasságon repültek a holdfény nélküli éjszakán.

Az előzetes felkészülés során egy várakozási pontot jelöltek ki, még viszonylag biztonságos területen. Ez a pont volt egyben a kiemelési útvonalszakasz kezdőpontja is, és a tervek szerint ezen a ponton csak a kiemelés pontos helyének ismeretében, a harcászati repülőgépek támogatása mellett repültek keresztül.

A célterületet megközelítve kezdeményezték a légicsapásokat a célterületet védő légvédelmi eszközök ellen. Az volt a kérésük, hogy az egyik harcászati repülőgép közvetlenül a helikopterek előtt érkezzon és helyszíni parancsnok szerepkörben vegye fel a kapcsolatot a túlélőkkel, azonosítsa őket, majd pozitív azonosítás után támogassa a helikoptereket a kiemelés közben.

Minden előkészítés ellenére a végrehajtás nem a tervek szerint történt. A megtévesztést és figyelem elterelést szolgáló légicsapás elkésett és túl rövid volt. A helyszíni parancsnokként szereplő harcászati repülőgép nem érkezett meg, így a helikopterek magukra maradtak. A kijelölt pontot elérve megkezdték a várakozást, mivel a harcérintkezési szabályaik szerint csak akkor teheték ki magukat az ellenséges légvédelmi eszközök fenyegetettségének, ha a túlélőkkel kapcsolatot létesítettek.

Néhány perc után rájöttek, hogy rajtuk kívül senki sem fogja felvenni a kapcsolatot a bajbajutott pilótákkal. Eddigi alacsony magasságukról felemelkedtek kb. 150 méterre, hogy megnöveljék rádiójuk hatótávolságát a kapcsolatfelvételhez és elkezdték Corvette 03-at hívni. Alig egy perc rádiózás után az irakiak bemérték a rádióadás forrását, aminek következtében a légvédelmi tevékenység jól láthatóan megélénkült, visszakényszerítve őket ez által 10 méter alatti magasságra. Végül megérkeztek a harcászati repülőgépek is és ők is megpróbáltak kapcsolatot teremteni a túlélőkkel. Mivel Corvette 03 csak PRC 90-es rádióval rendelkezett, így kizárólag nyílt kommunikációt használhattak, amelynek forrását az iraki légvédelem pontosan be tudta mérni, veszélyeztetve ezzel a feladat végrehajtását. Csaknem 30 perc hiábavaló próbálkozás után a feladatot befejezettek nyilvánították és a két helikopter elindult vissza Törökországba.

A következő napokban folytatták a kísérleteket a rádiókapcsolat felvételére. Mivel a törekvések sikertelenek voltak egyre nőtt az elkeseredettség a 4. Harcászati Repülő Ezred pilótái között. Az indulatok néhány hét elteltével csúcsondultak ki, amikor a CNN hírsatornán megláták Eberly ezredest, mint hadifoglyot. Mindannyian sértve érezték magukat, azt gondolták, hogy adott körülmények között a hadifogság elkerülhető lett volna, úgy érezték becsapták és magukra hagyták őket.

Véleményük szerint a harci kutató-mentő erők a tökéletes helyzetre vártak, pontosan akarták tudni a túlélők helyzetét, arra vártak, hogy azonosítsák őket. Minden részletet pontosan tudni szerettek volna, miközben tesze-tosza viselkedésük meghiúsította a mentő akciót. Azt is a szemükre vetették, hogy miközben ők egyértelműen azonosították Eberly hangját a fedélzeti hangrögzítőn, a mentés koordinációs központban nem hittek nekik, és addig nem engedélyezték a feladatot, míg oda nem szállították nekik a szalagot és személyesen meg nem bizonyosodtak róla, hogy a repülő ezrednél helyesen azonosították a hangot. Frustrálva érezték magukat, mert úgy érezték, hogy nem vették figyelembe véleményüket, kétségbe vonták szavaikat.

Éveken keresztül hallgatták az idősebb pilóták és parancsnokaik történeteit a vietnámi pilótákról,



akik tudták, hogy a mentőcsapat jönni fog. Most úgy érezték parancsnokaik kezüket-lábukat törrik a légi hadjárat akadálytalan folytatásáért, de nem fordítanak figyelmet a harci kutatás-mentésre. A történetek után elvesztették hitüket, és elátkozták azokat, akiket felelősnek gondoltak.

HARCI KUTATÓ-MENTŐ FELADATOK ÉRTÉKELÉSE

A Sivatagi Vihar rövid és erőszakos művelet volt, melynek eredményeként a szövetséges erők megsemmisítették Irak légierjét, szárazföldi erőinek többségét és a nemzeti infrastruktúra nagy részét. A nagyszámú bevetések ellenére csak kevés harci kutató-mentő feladat került végrehajtásra, ezért ez a tevékenység nem nevezhető sikeresnek. A 64 harci körülmények között lelőtt pilóta közül 7 mentési kísérlet során mindösszesen 3-at sikerült kimenteni, 19-en pedig hadifoglyokká váltak. [14]

A műveletek végrehajtásáért elsősorban a Különleges Műveleti Parancsnokság volt felelős. A mentésben részvevő erők kiváló felkészültsége, a helikopterek modern felszereltsége ellenére a parancsnokság nem tudta önállóan végrehajtani feladatát, mivel a bajbajutott gépszemélyzetek helyzetének meghatározására és az azonosítás végrehajtására nem voltak megfelelő eszközeik. Annak ellenére, hogy ez a probléma már tervezési folyamat során is ismert volt, a konfliktus végéig nem született rá megoldás. Ennek okai között szerepelhet az érintett parancsnokságok közötti együttműködés gyenge színvonala, valamint az a tény is, hogy a Scud támadások előre nem tervezett mértéke minden más feladattól elvonta az eszközöket.

A tapasztalatok jól mutatták, hogy a magas fenyegetettségű környezetben a PRC-90 vészhelyzeti rádió nyilvánvalóan alkalmatlan volt feladatára. Mivel csak nyílt csatornán történő kommunikációra volt alkalmas az Irakiak kihasználták a készülék hibáit és gyakorlatilag a rádió kibocsájtott jeleire vezették légvédelmi eszközeik tüzét. Ilyen körülmények között a sérülékeny, kis sebességű, csekély túlélő képességgel rendelkező helikopterek nem voltak alkalmasak a bajbajutott gépszemélyzetek helyzetének meghatározására és az azonosítás végrehajtására, ezek hiányában pedig nem voltak meg az alapvető feltételek a mentés megkezdéséhez. Az azonosításra és a helymeghatározásra csak a nagy magasságban repülő harcászati repülőgépek lettek volna alkalmasak, azonban ezeket az eszközöket más feladatokra szánták a hadszíntéri parancsnokok.

A PRC-112-es rádiók széleskörű alkalmazása javított volna a helyzeten, ugyanakkor csak részben oldotta volna meg a problémát, hiszen kizárólag a különleges műveleti parancsnokság és a haditengerészet helikopterei rendelkeztek a vészjelek forrását meghatározni képes modern fedélzeti berendezésekkel.

A Sivatagi Vihar harci kutató-mentő műveletei összességében vegyes képet mutatnak. A modern technológia, mint például a precíziós fegyverek, vagy a GPS használatának következtében a légi hadjárat alatt a bevetések számához képest kevés veszteség keletkezett.

Ugyanakkor, elsősorban politikai okok miatt mindennaposak voltak az előzetesen szabott feladatok váratlan megváltozásai, ami magával hozta azt, hogy az új feladatra történő felkészülésre, az együttműködés megszervezésére nem jutott elég idő. Az információáramlással is problémák voltak, hiszen előfordult, hogy a mentés koordináló központ legnagyobb igyekeze-



te ellenére sem tudtak az adott körzetben feladatot végrehajtó pilóták arról, hogy korábban lelőtt pilóta társuk várja a kapcsolatfelvételt. Ehhez hozzájárult az is, hogy a felkészülésre rendelkezésre álló szűkre szabott idő arra sem volt elegendő, hogy a végrehajtással kapcsolatos alapvető információkat megosszák a pilótákkal, a másodlagos feladatokról, mint például a lelőtt pilótákkal történő kapcsolatfelvételtől sok esetben már egyáltalán nem esett szó.

Ez a körülmény Corvette 03 esetében közvetlenül hozzájárult a mentés sikertelenségéhez, mivel az első két napban több olyan pilóta is hallotta őt rádiózni, aki nem tudta, hogy keresni kellene őket, ennek következtében nem sikerült teljesíteni a mentő akció indításának két alapvető feltételét: a bajbajutott személyzetek tartózkodási helyének meghatározását, valamint a pozitív azonosítást.

A különböző parancsnokságok, mint például a mentés összehangoló központ és a harci műveleteket irányító parancsnokság közötti együttműködés hiányossága, a feladatok fontosságának, elsődlegességének különböző megítélése, végső soron egymás feladatának és igényeinek felületes ismerete az információ torzulását, vagy teljes elakadását eredményezhette. Ez lehetett az oka annak is, hogy a Corvette 03 kiemelésre induló helikopterek támogatására igényelt harcászati repülőgépek nem a tervezett időpontban jelentek meg és tevékenységük sem az előzetes koordinációnak megfelelően alakult.

A harci kutató-mentő műveletek általában a bajbajutott gépszemélyzetek helyzetének bizonytalansága miatt maradtak el. Annak megítélése, hogy az alapvető információk hiányának ellenére is el kellett volna-e indítani a mentési műveletet, vérmérséklet kérdése. Az azonban nyilvánvaló, hogy az elmaradt, vagy késedelmes feladatok morális problémát okoztak a harcászati repülőgép vezetők körében, és feszült viszonyt eredményeztek az érintett parancsnokságok között.

A vietnámi háború legendás harci kutató-mentő történetei alapján a harcászati repülőgép vezetők túlzott elvárásokat támasztottak a mentésben részt vevő erőkkel szemben, amit parancsnokaik is tápláltak. A különleges műveleti erőkről köreikben az a tévhit alakult ki, hogy bármilyen feladatot képesek végrehajtani, hiszen ezért különleges erők. Valós képességeik és korlátaik megismerése hozzá segíthette volna a harcászati repülőket a helyzet reális megítéléséhez, valamint annak megértéséhez, hogy a mentőakció késedelmes megkezdése nem egyértelműen a rossz parancsnoki döntés, vagy a mentésben résztvevő erők inkompetenciájának, vagy gyávaságának következménye.



HIVATKOZÁSOK

- [1] <http://www.u-s-history.com/pages/h2020.html>, letöltve 2012.04.12.
- [2] http://web.archive.org/web/20080317110507/http://www.cnn.com/SPECIALS/2001/gulf_war/facts/gulfwar, letöltve 2012.04.12.
- [3] *Combat Search and Rescue in Desert Storm*, DARREL D. WHITCOMB, Air University Press Maxwell Air Force Base, Alabama 2006, 247.
- [4] Amy W. Yarsinske, *No One Left Behind: The Lt. Comdr. Michael Scott Speicher Story* (New York: Dutton Books, 2002), 106.
- [5] <http://www.defensemedianetwork.com/stories/gulf-war-20th-desert-storm-was-the-first-and-last-war-for-the-f-4g-advanced-wild-weasel/> (letöltve 2012.04.23.)
- [6] <http://www.globalsecurity.org/military/systems/aircraft/ef-111a.htm> (letöltve 2012.04.23.)
- [7] *The Global Positioning System - Assessing National Policies* by Scott Pace, Gerald P. Frost, Irving Lachow, David R. Frelinger, Donna Fossum, Don Wassem, Monica M. Pinto, ISBN/EAN: 0-8330-2349-7, 245.
- [8] Michael R. Rip and James M. Hasik, *The Precision Revolution: GPS and the Future of Aerial Warfare* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2002), 147.
- [9] Michael S. Breuninger, *United States Combat Aircrew Survival Equipment* (Atglen, PA: Schiffer Military/Aviation History, 1995), 160.
- [10] Michael R. Gordon and Gen Bernard E. Trainor, *The Generals' War: The Inside Story of the Conflict in the Gulf* (New York: Little, Brown and Co., 1994), 250.
- [11] International Civil Aeronautical Organization (ICAO) Circular 185, *Satellite-aided Search and Rescue—COSPAS-SARSAT System* (Montreal, Canada: ICAO, 1986), 17.
- [12] *Combat Search and Rescue in Desert Storm*, DARREL D. WHITCOMB, Air University Press Maxwell Air Force Base, Alabama 2006, 112.
- [13] *The Nonrescue of Corvette 03- Col Darrel D. Whitcomb*, *Air & Space Power Journal - Spring 2004*, *Combat Search and Rescue in Desert Storm*, DARREL D. WHITCOMB,
- [14] Richard P. Hallion, *Storm over Iraq* (Washington, DC: Smithsonian Institution Press, 1992), 246.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] *The Global Positioning System - Assessing National Policies* by Scott Pace, Gerald P. Frost, Irving Lachow, David R. Frelinger, Donna Fossum, Don Wassem, Monica M. Pinto, ISBN/EAN: 0-8330-2349-7, 245.
- [2] Michael R. Rip and James M. Hasik, *The Precision Revolution: GPS and the Future of Aerial Warfare* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2002)
- [3] Michael S. Breuninger, *United States Combat Aircrew Survival Equipment* (Atglen, PA: Schiffer Military/Aviation History, 1995)
- [4] Michael R. Gordon and Gen Bernard E. Trainor, *The Generals' War: The Inside Story of the Conflict in the Gulf* (New York: Little, Brown and Co., 1994)
- [5] International Civil Aeronautical Organization (ICAO) Circular 185, *Satellite-aided Search and Rescue—COSPAS-SARSAT System* (Montreal, Canada: ICAO, 1986)
- [6] *Combat Search and Rescue in Desert Storm*, DARREL D. WHITCOMB
- [7] *The Nonrescue of Corvette 03- Col Darrel D. Whitcomb*, *Air & Space Power Journal - Spring 2004*
- [8] Richard P. Hallion, *Storm over Iraq* (Washington, DC: Smithsonian Institution Press, 1992)
- [9] *United States Special Operations Command History*, HQ USSOCOM/SOCS-HO, MacDill AFB, FL, November 1999