
JELENKOR

Egy amerikai „vad menyét” pilóta a Vietnam elleni légi háborúban

A vietnami légi háborúval kapcsolatos első visszaemlékezés, *Jack Broughton* nagy port felverő és több kiadást is megélt műve¹ óta már számos memoár jelent meg az ott harcolt pilóták tollából. *Billy R. Sparks* műve is ezek közé tartozik, mint az egyik legújabb ilyen kiadvány.

A memoár szerzője, Billy R. Sparks nyugállományú repülő alezredes 4000 repült órával 1977 novemberében vonult nyugállományba. Vietnamban 145 harci bevetést repült 1965-ben és 1967-ben F-105-össel, egyszer le is lőtték, így bőven volt mit mesélnie az ott szerzett tapasztalatairól. Ami újat ez a visszaemlékezés nyújt, az az általánosságban mindig kissé eltérő egyéni szemlélet és tapasztalatok mellett az, hogy a szerző bevetéseinek több mint felét, szám szerint 77-et *Wild Weasel*-ként repülte. A „vad menyét”-nek nevezett repülőgépeket az Amerikai Egyesült Államok légierije először a vietnami háborúban alkalmazta, a specializált repülőgépek feladata az ellenséges légvédelem lokátorainak és levegő-föld rakétáinak lefogása, megsemmisítése, illetve a kísért, saját kötelékek közvetlen elektronikai védelme volt.

A mű első hat fejezetében a szerző kronológiai sorrendben követi élete eseményeit születésétől és gyermekkorától repülő kiképzésének végéig. Ezzel a periódussal kapcsolatban a legérdekesebb kiemelendő tény, hogy az 1934-ben született szerző korosztálya még a vietnami háború előtt, de már jóval a koreai konfliktus után kapta a repülő kiképzését. Ez egyben azt is jelentette, hogy a korábban és később jelentkező nagyobb szükségletekkel szemben az ötvenes évek legvégén, hatvanas évek legelején nem volt olyan nagy szükség új pilótákra. Emiatt kevesebb repülőgép-vezetőt képeztek és a követelményeket is magasabban tarthatták, mint a komoly konfliktusok idején, amikor égető szükség volt az újabb és újabb kiképzett turnusokra. Billy R. Sparks évfolyamának esetében ez azt jelentette, hogy repülő kiképzé-

1 Jack Broughton: *Thud Ridge*. Philadelphia, Lippincott, 1969. 237 o. A műnek négy további kiadása is volt, melyeket számos esetben újra is nyomtattak.

zésük során rendkívül magas, 59 százalékos volt a lemorzsolódási ráta. Nem sokkal később, a vietnami szükségletek miatt csökkentett követelmények mellett egy hasonló tanfolyamon a lemorzsolódási arány már 25 százalékra csökkent, ami tetemes különbséget jelent.

A kiképzés végén különösen érdekes még az ötnapos túlélőtúra leírása, melynek során 47 mérföldet kellett megtenniük, napi 300 kalóriával. Ezzel készültek rá és fogytak hozzá a még keményebb tortúrához, a rögtön ezt követően tartott 3 napos hadifogság-gyakorlathoz, melyet egy Koreában hosszabb időt ellenséges hadifogságban töltő kiképző vezetett. A szerző a túlélőtúrát haszontalannak, a hadifogságra való felkészítést viszont rendkívül hasznosnak ítélte. Azt azért érdemes megjegyezni, hogy talán a túlélőkiképzéssel kapcsolatban is más lett volna a véleménye utólag, ha későbbi, Észak-Vietnam feletti lelövésakor nem tudják alig néhány órával később kimenteni, hanem hetekig kellett volna vándorolva bujkálnia a dzsungelben.

A kiképzést követő hetedik fejezetben egyből a thaiföldi Takhli repülőterén találja magát az olvasó – mely az amerikai szárazföldi légierő egyik legfontosabb bázisa volt a Vietnam feletti bevetéseken –, és a kötet ettől kezdve nem szigorú kronológiai sorrendben tárgyalja az eseményeket. Ennek egyik oka az, hogy a szerző ugyan készített friss feljegyzéseket akkori-ban, de ezek elvesztek, amikor a hadszíntérről távozóban a táskáját ellopták. Emiatt, mivel nem tudott teljes bizonyossággal napra pontosan visszaemlékezni az események zömére, csak két bevetésre tért ki konkrét dátummal, a legtöbb esetben általánosságban, illetve évszak vagy hónap behatárolással írt a történésekről. A kronológiai szál megszűntének másik oka a szerkesztő ténykedése, erre még kitérnék részleteiben a recenzió végén.

Az Észak-Vietnam elleni légi háború 1965-68 közötti periódusa a *Rolling Thunder* („hömpölygő mennydörgés”) fedőnév alatt szerepelt, ebben vett részt a mű szerzője is. Sparks valamennyi bevetését F-105 Thunderchief vadászbombázókkal repülte, mely típusból a legyártott 833 példány közel fele, 395 a Vietnam elleni légi háborúban semmisült meg harcban, illetve balesetben. Ennek a típusnak a kétüléses alváltozatai (F-105F és F-105G) voltak zömében a *Wild Weasel* feladatra alkalmazott repülőgépek a Vietnam elleni légi háborúban. Ezekben a kétüléses gépekben a hátsó ülésen az EWO (electronic warfare officer – elektronikai hadviselésért felelős tiszt) foglalt helyet, aki a speciális feladatokhoz kapcsolódó rendszereket kezelte. Ezen repülőgépek hajózáói az amerikai légierő igazi elitjét képezték: mindannyian önként jelentkeztek rendkívül nehéz feladataik elvégzésére és nem véletlen, hogy a vietnami háború idején az US Air Force részére adományozott tíz

„Medal of Honor” (Kongresszusi Becsületérem) közül kettőt F–105F *Wild Weasel* pilóták kaptak (ez az egyéni hősiességért adományozható legmagasabb amerikai kitüntetés).²

A jó humorú és az általános amerikai szleng mellett az USA pilótáinak „saját” nyelvezetét is előszeretettel használó szerző memoárjának második felében több érdekes részletre is bővebben kitér. Ilyen például a bevetésekre való alapos felkészülés, melynek során a bevetések előtt EWO-jával órákon át „repülték végig” az eligazító helyiségben részletesen rendelkezésre álló és sűrűn frissített fotótérképet a bevetési célpontról és a megközelítési útvonalról (ezeket a képeket fotófelderítő gépek készítették folyamatosan, és a nagyításokon igyekeztek bármilyen apró változást kiszűrni). Művében a célpontokra – köztük az olyan emblematikusokra is, mint a Paul Doumer-híd Hanoi és Haiphong között, melyet *Sparks* kötelékével három bevetésen is eltalált –, és a harcéljárásokra is részleteiben kitér, bemutat tipikus bevetést is általánosságban és ír a személyzet két tagja, a pilóta és az EWO közötti koordináció és együttműködés rendkívüli fontosságáról. Bemutatja azt is, hogy egy tipikus csapásmérő kötelék vadászbombázói hogyan működtek együtt az őket oltalmazó *Wild Weaselekkel* és kísérő vadászokkal, mely utóbbiak feladata az ellenséges vadászpilóta gépek távoltartása volt (a vadászkíséret F–4 Phantom II típusú gépekből állt, a csapásmérő gépek és a *Wild Weaselek* F–105-ösök voltak).

Az egyik olyan bevetés, melyre a szerző részleteiben kitért (87–105. o.), az 1965. július 27-én repült első, észak-vietnami légvédelmi rakétaállások elleni bevetés volt, melynek során katasztrofális veszteségeket szenvedtek, a csapásmérő kötelék negyedét, 6 F–105-öst lelőtt a légvédelem két további fotófelderítővel együtt. *Sparks* gépe is 12 találatot kapott a rendkívül rosszul megtervezett és kivitelezett akcióban, ahol egy nem aktív, csalinak használt, rendkívül erős légvédelmi tűzéréssel körülvett állást támadtak, a parancs szerinti alacsony sebességgel, mely még jobban megkönnyítette a rájuk célzó légvédelmi tűzerek dolgát. *Sparks* visszaemlékezése szerint ő maga a visszaúton valósággal őrjöngött, gépe kabinjában maga körül csapkodva – ebben a rosszul megtervezett és kivitelezett bevetésen, a felső vezetés hibáin túl azok a személyes érzelmek is szerepet játszottak, melyek lelőtt bajtársaihoz kötődtek. Az F–105-ös pilóták csoportja nem volt túl nagy, mindenki ismert mindenkit, sok volt a szoros barátság és képzelhető, hogy mit érzett, amikor egyszerre hat bajtársát, barátját látta lángolva lezuhanni.

2 A témáról lásd bővebben Barrett Tillman: *Above and Beyond. The Aviation Medals of Honor*. Washington, D. C., Smithsonian Institute, 2002. 215–251. o.

A *Rolling Thunder* – ha csak amerikai repülő harcászati és hadászati szempontból vizsgáljuk – tipikus példája annak, hogyan nem szabad légi háborút viselni. A rosszul kiválasztott, sokáig nem támadott célpontok, a tehetetlenkedés, a hibás parancsok, a felesleges és sokszor súlyos következménnyel járó párhuzamosságok és rivalizálás a szárazföldi haderő és a flotta légierijénél számos alkalommal nagyon súlyos, értelmetlennek érzett veszteségeket okoztak a résztvevőknél, és ez természetesen az előljárással szembeni erős kritikát is magával hozta. Sparks maga is meglehetősen nyersen írta le a véleményét ezzel kapcsolatban. A legerőteljesebb kritikát a meglehetősen ellentmondásos megítélésű *Robert McNamara* kapta tőle, aki a *Rolling Thunder* idején az USA védelmi minisztere volt – majd 1968-as leváltását követően a Világbank elnöke, ahol szintén meglehetősen ellentmondásos volt a tevékenysége –, őt *Sparks* szimplán „öntelt segg”-nek titulálta (101. o.).

A másik olyan bevetés, melyre konkrétan és részleteiben kitér a szerző (223–240. o.), az ő utolsó harci bevetése volt 1967. november 5-én, melynek során az észak-vietnami légvédelmi tüzérség lelőtte a gépét, melyből sikeresen katapultált (ekkor egy együléses, csapásmérő változatú F–105-öst repült, nem kétüléses *Wild Weasel*). A rendkívül jól működő amerikai kutató-mentő szolgálat ki is hozta *Sparksot* mélyen ellenséges területről: ez volt a második legészakabbról végrehajtott sikeres mentés a háborúban. Ezzel kapcsolatban meleg szavakkal emlékezett az őt kihozó helikopter személyzetére, akik a bajtársiasság nagyon szép példáját nyújtva az életüket kockáztatták érte egy nagyon veszélyes körzetbe berepülve (többek között ellenséges vadászgépek is voltak a térségben, és nem egy mentőhelikopter veszett oda személyzetével együtt ilyen akciók közben).

A könyv utolsó, rövid fejezete az érzelmeké, ezt *Sparks* feleségének szánta, élete legszebb pillanatának nevezve azt, amikor őt megismerte.

A kötettel kapcsolatban sajnos komoly kritikai megjegyzéseket is meg kell, hogy fogalmazzak, azonban ezek a szerkesztő ténykedéséhez köthetőek, ugyanis a kötetet szerkesztő *E. L. Kaminsky* nem állt a helyzet magaslatán. Jómagam nem emlékszem arra, hogy ilyen rosszul szerkesztett angol nyelvű könyvvel valaha találkoztam volna.

A mű kinyitáskor az egyszeri olvasó azonnal szembesül néhány furcsasággal: a kiadványban alkalmazott jókora betűmérettel és sortávval utoljára talán az Ablak–Zsiráfban találkozott. Ráadásul az oldalakon a szöveg nincs sorkizárttá téve, az össze-vissza lógó sorvégek az oldal vizuális képét tekintve karácsonyfára és egyéb érdekes formákra hajaznak. A bevezetőben a szerkesztő írt ugyan néhány mondatot Takhliról, a *Wild Weaselekről* és a

Rolling Thunderről – ezt is a Wikipédiáról másolva –, de ezzel a magyarázatok véget is értek. Az olvasók egy részének – köztük jómagamnak is – rendkívül szórakoztató az amerikai általános és repülő szleng, de ezekhez és az egyéb szakkifejezésekhez és a szórványosan felbukkanó új személynevekhez nincs ismertetés és magyarázat, így pedig számos kifejezés komoly fejtörést okozhat az olvasók zömének, egyes személynevek pedig alkalmasint teljesen idegenül csengenek. Nyakatekert mondat szerkezetek és kisebb nyelvtani hibák mellett ismétlődő szövegrészek is előfordulnak a műben, van olyan is, amelyik nem is kétszer, hanem háromszor is felbukkan, ezt pedig egyetlen alapos olvasással ki lehetett volna szűrni és korrigálni. A mű 76. oldalán egy szövegrész a többitől eltérő betűnagysággal szerepel. Ez magában csak vizuálisan csúf, de innen a szerkesztőnek valószínűleg sikerült kitörölnie egy részt a szövegből, mert itt ér véget *Sparks* kiképzése, a következő oldalon, a hetedik fejezetben pedig már a Takhliban történt események sorjáznak, de ezek sem kronológiai sorrendben, mert a 10. fejezet eseményei nyilvánvalóan előbb zajlottak le, mint a hetedikben leírtak. A hatodik és hetedik fejezet közül pedig hiányzik több mint három év, melyet *Sparks* a németországi Spangdahlem légi bázison töltött. Ezt a részt valószínűleg a szerkesztőnek sikerült eltüntetnie a műből. „Természetesen” a hely- és névmutató is hiányzik a kötet végéről, pedig a számítástechnika korában ennek elkészítése nem különösebben nehéz és időigényes feladat.

A könyv maga nagyon olcsó – jómagam 5,30 USD plusz postaköltség áron rendeltem az amazon.com-ról –, de azt hiszem, az olvasók túlnyomó többsége szívesen áldozott volna ennél jelentősebb összeget is egy normálisan megszerkesztett kiadványért. Kár érte, és mivel sajnos a szerző 2013 májusában – három hónappal a könyv megjelenése után – elhunyt,³ így javított, normálisan szerkesztett kiadás megjelenésére vajmi csekély az esély.

A memoárt – az annak értékét sajnos nem jelentéktelen mértékben csökkentő szerkesztési hibák ellenére is – személy szerint értékes és jó munkának tartom. Legfőképpen azonban azoknak ajánlanám a jegyzetek és magyarázatok hiánya miatt, akik a témában is kellően tájékozottak és az amerikai repülő szaknyelv és szleng sem idegen a számukra.

Billy R. Sparks: *Takhli Tales – and other stories*. (Takhli mesék – és egyéb történetek) Lexington, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013. 245 o.

B. Stenge Csaba

3 Lásd erről a könyv amazon.com-on frott értékelések között volt bajtársai megjegyzéseit (letöltés ideje 2014. október 10.) : http://www.amazon.com/Takhli-Tales-Billy-R-Sparks/dp/1481976036/ref=cm_cr_pr_bdcrb_top?ie=UTF8#customerReviews