
JELENKOR

Egy vadászbombázó pilóta a koreai háborúban

A koreai háború egyre gyarapodó, repülő vonatkozású szakirodalmának érdekes és hasznos színfoltja az ott vadászbombázó századparancsnokként bevetett *George Loving* 2011-ben megjelent memoárja.

A recenzió témájául azért választottam ezt a könyvet és a koreai háború vadászbombázói azért is érdekelnék az eddiginél több figyelmet, mert a konfliktus katonai repüléstörténetét tárgyaló kiadványok túlnyomó többségükben csak a nyilazott szárnyú, szovjet gyártású MiG–15 és az amerikai F–86 vadászgépek között nagy magasságban vívott légi harcokra koncentrálnak. Bár az kétségtelen tény, hogy ebben a konfliktusban kerültek először egymással szembe sugárhajtású vadászgépek – illetve szovjet és amerikai pilóták –, mégis, ezek a légi harcok csak egy, és nem is a legjelentősebb részét képezték a korabeli légi hadműveleteknek. Véleményem szerint, ha a koreai háborút a légierő aspektusból vizsgáljuk, nevezhetjük azt akár a vadászbombázók háborújának is, mert az ENSZ oldalon harcoló, zömében amerikai vadászbombázóknak, a Japánban és Koreában állomásozó amerikai 5. légi hadsereg repülőgépeinek rendkívül fontos és jelentős szerep jutott a konfliktus során a földi harcok támogatásával. 1950 nyarától 1951 nyaráig a vadászbombázók zömében nagyon tapasztalt, részben a II. világháború idejéből már komoly harci tapasztalatokkal is rendelkező pilótái voltak azok, akik létfontosságú támogatást nyújtottak a szárazföldi erőknél. Ők voltak azok, akik már a kezdetektől nagyon hatékony légi csapásokkal gyengítették és lassították az észak-koreai támadókat, így nagy szerepük volt abban, hogy a dél-koreai és amerikai csapatok meg tudtak kapaszkodni Puszan előtt (a szárazföldi csapatok nélkülük aligha tudtak volna itt megállni és kitartani). Az ezt követő ellentámadást is nagyon hatékonyan támogatták, majd a kínai beavatkozást követően is rendkívül sikeresen avatkoztak be a földi hadműveletekbe. 1950–51 telén a frissen beavatkozó kínai erők utánpótlását olyan hatásosan akadályozták az amerikai vadászbombázók, hogy az első vonalbeli kínai csapatoknál a kellő ellátmány hiánya miatt az éhségtől és a fagytól is voltak halálesetek. George Lovingot is ebben az időszakban vetették be a konfliktusba, bajtársaihoz hasonlóan önként jelentkezés után.

Ami a szerzőt, George Lovingot illeti, neki ez a második megjelent memoárja. Az első nyolc évvel korábban látott napvilágot, és a második világháborús visszaemlékezését tartalmazta. Ez a könyv egyébként számos magyar vonatkozást is tartalmaz, mivel Loving a dél-olasz bázisokról Magyarország felett is bevetett amerikai 15. légi hadsereg 31. vadászrepülő osztályában szolgált, ahol 151 harci bevetés során öt igazolt légi győzelmet aratott. Bevetései során nagyon sok alkalommal repült hazánk felett is (1992 szeptemberében pedig Magyarországon is járt, a háború során magyar légtérben egymás ellen harcoló pilóták honi rendezésű, „Nyújsunk egymásnak békejobbot” nevű találkozásán, melyről szintén megemlékezett az anyagban).¹

Első memoárjához hasonlóan George Loving ezt a művét is alapos, több éves előkészületek és háttérmunka után vetette papírra. Saját, korabeli feljegyzéseinek túl hosszabb ideig kutatott az amerikai légierő Montgomeryben, Alabamában található levéltárában is (Air Force Historical Research Agency) egykori alakulatának iratanyagát átnézve, de megkereste egykor vele együtt szolgáló bajtársait is, akik közül több is vezetett magánnaplót, és ezekkel a korabeli feljegyzésekkel is felfrissítette memóriáját, illetve kibővítette mondandóját. Szintén előző memoárjához hasonlóan ez az anyag is kronológiai sorrendben, részletesen mutatja be az eseményeket, nem pedig dátumok, konkrétumok nélkül csapong, mint sajnos számos olyan visszaemlékezés, melyek nem támaszkodnak korabeli elsődleges forrásokra, így a forrásértékük is igen csekély. (Egyébként a II. világháborús memoárjának megjelenése után jómagam is többször igyekeztem presszionálni a szerzőt – akivel régóta kapcsolatban vagyok –, hogy írjon a koreai háborúval kapcsolatos emlékeiről is).

Művét a szerző már említett II. világháborús visszaemlékezésének folytatásaként a második világháború végével kezdi, röviden visszautalva a háborús szolgálatára. A háborút követő időszakban kitér arra a fontos lehetőségre és döntésre, melynek eredményeként továbbra is a légierő pilótája marad(hatott). 1946 és 1949 között mintegy két és fél évet egy japán bázison töltött vadászrepülő alakulatnál, így részben helyismerettel is rendelkezett, amikor a koreai háború 1950 júniusában kitört. Miután Truman elnök néhány napon belül döntést hozott az amerikai beavatkozásról, Loving egyből élt a lehetőséggel, és jelentkezett a Koreába önként jelentkezés alapján toborzott pilóták közé. A koreai reptér, ahonnan George Loving szinte összes harci bevetését repülte, a Tegu melletti K-2 volt (az amerikaiak a többféle eredetű térképeken használt eltérő írásmódú, illetve egyébként is összekeverhető településnevek miatt az egyszerűség kedvéért a reptereket Koreában betűvel jelölték, a K-1 sornak megfelelően).

1 George Loving: *Woodbine Red Leader. A P-51 Mustang Ace in the Mediterranean Theater*. New York, Ballantine Books, 2003. 292 o.

Tegu ekkor álmos, jelentéktelen kisváros volt, míg ma Dél-Korea negyedik legnagyobb városa, és a mellette lévő egykori K-2 reptér helyén ma nemzetközi repülőtér van.

George Loving 1950. augusztus elején öt közvetlen harctámogató bevetést repült a 12. vadászbombázó repülőszázad tagjaként F-51² Mustangokkal a visszaszoruló dél-koreai és amerikai csapatok által tartott puszani gyűrű körül, majd szeptemberben egy hatodik fegyveres felderítést is Szöul térségében. Ezt követően – miután századát Japánba evakuálták – ő hátra maradt a K-2 reptéren, és év végéig földi beosztásban tevékenykedett. Ebből a beosztásból kérésére a 49. vadászbombázó repülőosztály 9. századába helyezték át, mely szintén a K-2 reptérről tevékenykedett, és amely már P-80 típusú, sugárhajtású gépekkel volt felszerelve.

A P-80 az USA első sugárhajtású vadászrepülőgépe volt, melyet a második világháború legvégére állítottak szolgálatba (harci alkalmazására ekkor még nem került sor). A koreai háború idején a típus harmadik szériás változata, a P-80C állt hadrendben, ezt alkalmazták harcra kezdetben vadászgépként, majd vadászbombázóként. A korábban említett, még dugattyús motoros F-51-től méretében és teljesítményében nem tért el jelentősen, kivéve a sokkal nagyobb sebességet és a nagyobb elvihető hasznos terhelést. A P-80 beépített fegyverzete – a Mustanggal megegyezően – hat fél hüvelykes (12,7 mm-es) nehézgéppuska volt, összesen 1800 db lőszerrel, ezenkívül külső felfüggesztéssel 2 db 500, vagy 1000 fontos (227, illetve 454 kg) bomba, tizenkét 5 inch (12,7 cm) átmérőjű rakéta vagy 2 db, egyenként 265 gallonos (1000 literes) napalmtartály.

1951 januárjától júniusig George Loving további 106 bevetést repült P-80C típusú vadászbombázókkal. A bevetéseiről meglehetősen részletességgel ír, de nem esik abba a hibába, hogy ismétlődő, monoton történetekkel töltse meg visszaemlékezését. Olyan egyén perspektívájából ír és látatja az eseményeket, aki egyben csapatparancsnok is volt – mivel tavasszal előléptették a század parancsnokává –, tehát nagyobb rálátása volt az eseményekre, mint a beosztott pilótáknak. A bevetésekkel kapcsolatban kitér a különféle bevetési típusokra, mint az ellenséges vonalak mögött lelőtt bajtársak megmentése (az értük küldött helikopterek kísérése, az ellenség lefogása), vasútállomások, hidak, alagutak, repterek elleni légítámadások, közvetlen harctámogatás, valamint fegyveres felderítés. Itt az alagutak a különösen kiemelendők, mint szokatlan célok: a kommunista oldal csapatai az ENSZ légi fölény miatt igyekeztek a létfontosságú szállításokat, csapatmozgáso-

2 Az amerikai légierőben a II. világháborús P-51 vadászgép neve 1948-ban változott F-51-re, amikor a korábbi Pursuit (elfogó) megnevezést a Fighter (vadász) megnevezés váltotta fel, mely szavak kezdőbetűit a vadászrepülőgépek nevükben viselték (a Nemzeti Gárda repülőgépeinél megmaradt a P-51 elnevezés).

kat éjjel végezni, amikor az amerikai éjjeli bombázók az elsötétített terep felett sokkal kisebb hatásfokkal működhettek. Nappal a vasúti szerelvényeik, mozdonyaik alagutakban várakoztak (a szárazföldi csapataik is egyre jobban és egyre mélyebben ásták be magukat a háború folyamán). Az amerikai vadászbombázók először a hajnalban, késve az alagutakba tartó mozdonyokat próbálták meg elcsípni az alagutak bejáratai előtt, majd az alagutakba próbáltak beletalálni bombáikkal. Ez azonban egyáltalán nem volt sem egyszerű, sem pedig veszélytelen (itt nemcsak az egyre fokozódó erejű légvédelmi tüzéség jelentett veszélyt, hanem a földrajzi körülmények is, hiszen ha közel repültek az alagutak szájához a találat reményében, a szűk völgyekben, hegyek között könnyen le is zuhanhattak, de veszett el századának olyan gépe is, melynek pilótája túl alacsonyról dobta le bombáit és azok robbanása okozta saját végzetét). A bevetésekkel kapcsolatban a visszaemlékező részletesen kitér arra is, hogy az amerikaiak praktikus okokból a különféle vadászbombázó alakulatoknak – a frontvonalak megmerevedése után – állandó útvonalakat jelöltek ki, melyek felett tevékenykedtek. Így ezeket alaposan megismerték, az apró változtatások (jól álcázott potenciális célpontok) is azonnal szemet szúrtak a gyakorlott pilótáknak, és a navigáció is sokkal könnyebb volt ugyanazon terep felett. Szóba kerül az is, hogy rotáció folytán néhány hétre minden pilótát áthelyeztek a szárazföldi csapatokhoz előretolt légi irányítónak is, így a földről is megismerhették a kötelékek célra vezetésével kapcsolatos feladatokat, illetve nehézségeket.

Természetesen nem maradt ki az anyagból a repülők hétköznapijainak bemutatása sem – ez volt talán az utolsó olyan nagy konfliktus, amikor a katonák esténként összegyűlve spontán énekeltek –, a helyi lakossággal való kapcsolatra is kitérve.

Végül, de nem utolsósorban fontosnak tartom megemlíteni, hogy a háború brutalitása és kegyetlensége is megjelenik a műben: a kiadványt a szerző a 9. vadászbombázó század azon nyolc pilótájának ajánlotta, akik nem tértek vissza a harci bevetésekről, de leírta gondolatait azzal kapcsolatban is, hogy az ellenséges katonák megölését hogyan dolgozták fel akkoriban. Nem gyűlölték az ellenséget, és semmi élvezetet nem találtak abban, hogy napalmot dobjanak a kínai és észak-koreai katonákra, de ők voltak az agresszorok (a rettetett napalm nemcsak nagyon hatékony pusztításra volt képes, de rendkívül demoralizáló hatású is volt – egy amerikai tapasztalati jelentés szerint az észak-koreai csapatok gyakorlatilag érzéketlenek voltak a bombatámadásokra és a repülőgépek géppuskatüzére, de a napalmtól, a tűzhaláltól való félelem rendkívül látványosan látszott rajtuk).³ Egyébként maga Loving is az elismerés hangján írt a kínai csapatokról, akik a teljes ENSZ légi fölény

3 Robert F. Futrell: *The United States Air Forces in Korea 1950–1953*. Washington, DC, Office of Air Force History, 1983. 95. o.

ellenére, a sokkal gyengébb felszereléssel, logisztikával is folytatni tudták támadó hadműveleteiket.

Harci turnusának befejeztével, 112 vadászbombázó-bevetést követően, az amerikai rotációs rendszernek megfelelően George Lovingot is hazavezényelték. Ezt követően művében röviden kitért szépen felívelő katonai karrierjének további állomásaira is, míg végül 26 évvel később a kör bezárult: George Loving repülő altábornagyként, mint az amerikai 5. légi hadsereg parancsnoka tért vissza a Távol-Keletre, ebből a beosztásból vonult nyugállományba 1979. június 30-ával.

A könyv maga – a korábban már említett, II. világháborús memoárjához hasonlóan – az általa repült harci bevetések tételes felsorolásával zárul (minden esetben a dátummal, a bevetés sorszámaival, időtartamával, a bevetés során betöltött pozíciójával és a célpontok megnevezésével).

A kiadvánnyal kapcsolatos kritikai megjegyzéseim egyedül a földrajzi neveknél és személyneveknél található bosszantó elírásokkal kapcsolatban vannak, mert sajnos ezekből akad néhány. Számomra nehezen elképzelhető például, hogy George Loving képes volt hibásan írni a II. világháborúban vele együtt a 31. vadászrepülő osztálynál szolgáló Leland Phillips Molland nevét, aki a K-2 reptér mellett zuhant le tragikus repülőbalesetben 1951. május 16-án (pedig ő Mollardként szerepel a könyv 119. oldalán). Feltételezésem szerint ezek az elírások azért történtek, mert a ma is élő szerző – előrehaladott korára való tekintettel, hiszen a könyv megjelenésekor már 88 éves volt – talán valakinek diktált, tehát a szövegbevitelt más végezte, és félrehallás miatt kerültek a hibák a kiadványba egy olyan, a gépelést végző személy által, aki a vonatkozó földrajzi- és személyneveket nem ismerte. Ezt azonban alapos átolvasással orvosolni lehetett volna.

Mindenesetre a kiadvány hasznos és értékes adalék a koreai háború történetéhez, és, véleményem szerint, feltétlenül a jól használható, valódi történeti értékkel bíró hadtörténelmi témájú memoárok közé sorolandó.

George G. Loving: *Bully Able Leader The History of a Fighter-Bomber Pilot in the Korean War*. (Bully Able⁴ Vezér – egy vadászbombázó pilóta története a koreai háborúban) Mechanicsburg, Stackpole Books, 2011. 238 o.

B. Stenge Csaba

4 A cím egy részének szó szerinti fordítása értelmezhetetlen, ezért ettől eltekintettem. Ennek magyarázata a következő: az amerikai 9. vadászbombázó repülőszázad rádió hívójele volt Bully, ezen túl az egy napon bevetésre kerülő rajokat az ABC betűi szerint tartották nyilván, első volt az A mint Able, második a B mint Baker, a harmadik a C mint Charlie. A címben szereplő Bully Able tehát a 9. vadászbombázó század egy adott napon elsőként bevetett raját jelenti. (Loving első memoárjának a címe, a Woodbine Red Leader hasonlóan értelmezendő).