
Az indiai légierő Banglades felett 1971-ben

Az India és Pakisztán közötti, súlyos konfliktusokkal terhelt rivalizálás 1947-es függetlenné válásuk óta folyamatos. Több helyi háború mellett sok kisebb határincidens is zajlott már a két ország között. Ráadásul mivel India 1974 óta, míg Pakisztán 1998 óta atomhatalom, ezért a térség regionális konfliktusai globális kockázati tényezőt is jelentenek.

A recenzió témájául választott kötet a Banglades – a korábbi Kelet-Pakisztán – függetlenné válásával végződő, 1971-es indo-pakisztáni háború keleti hadszínterének repülőeseményeivel foglalkozik. Ez a mindössze 13 napig tartó háború volt az egyetlen, mely nem Dzsammu és Kasmír miatt robbant ki a két ország között és melynek során nem nyugaton zajlottak a fő hadműveletek. A keleti hadszíntéren a helyi, bengáli felszabadító erők, a Mukti Bahini március óta zajló küzdelmének támogatására bevetett indiai csapatok 1971 decemberében vívott két hetes mozgóháborúja a (nyugat-)pakisztáni haderő itt állomásozó részének teljes vereségével és megadásával végződött. A háború következményeként a korábbi Kelet-Pakisztán Banglades néven függetlenné vált. Hogy Pakisztán számára a riválistól elszenvedett, súlyos presztízavesztéssel járó katonai vereség mellett milyen mélyre ható következményekkel járt Kelet-Pakisztán függetlenedése és elvesztése, azzal kapcsolatban elég megemlíteni, hogy az ország a jelentős területi veszteségekkel együtt ekkor elvesztette 1971-es lakosságának mintegy 50 százalékát is.

A mű két szerzője közül *P. V. S. Jagan Mohan* az indiai katonai repülés történetének legismertebb és legelismertebb szakértője. Szerzőtársa, *Samir Chopra* a City University of New York, Brooklyn College filozófiaprofesszora. Ma már az indiai szerzőpáros mindkét tagja az Amerikai Egyesült Államokban él (Mohan a közelmúltig Indiában lakott). Ez a második közös könyvük, első közös projektjük az 1965-ös indo-pakisztáni háború légi eseményeit dolgozta fel (ennek bevezetőjében szó esik arról is, hogyan került bele a repüléstörténeti kutatási projektekbe a szerzőpáros filozófus tagja).¹

1 P. V. S. Jagan Mohan–Samir Chopra: *The India-Pakistan Air War of 1965*. New Delhi, Manohar, 2005. 378 o. A kötetet ezt követően háromszor is újranyomták (2006-ban, 2009-ben és 2014-ben). Sajnos, bár a szerzők erre ígéretet tettek az első kiadásban, új adatok nem kerültek a későbbi kiadásokba, ezek változatlan szövegű újranyomások.

A mű előszavában és bevezetésében a két szerző kitért arra, hogy mely okok vezették őket a kötet megalkotására (természetesen a legfőbb ok az volt, hogy a konfliktus katonai repüléstörténetének részletes, objektív feldolgoása eddig nem történt meg). Fontos megjegyezni, hogy ez a mű csak a keleti hadszíntér eseményeit mutatja be, mert mint arra a szerzők utalnak a bevezetésben, a nyugati hadszíntér repülőeseményeiről egy később megjelenő kötetükben lesz szó. Ennek oka a terjedelem volt, hiszen az 1965-ös légi háborúnál jóval rövidebb idő alatt a hadviselő felek légierőiket hat évvel később sokkal intenzívebben alkalmazták és ennek részletes bemutatása, elemzése nem fért volna el egy kötetben.

A szerzőpáros az előzmények felvázolása során kitért azokra a gazdasági, társadalmi, politikai konfliktusokra, melyek végül a szakításhoz vezettek az egymástól 1500(!) km-re lévő két országrészben. Fontos megjegyezni, hogy a pakisztáni légierő személyi állományának is közel negyede bengáli volt, köztük számos kiváló, nagy tapasztalatú pilóta. 1971 tavaszán az egyre jobban éleződő helyzet miatt a bengáli származású pilótákat és műszakiakat is letiltották – erre sok esetben dezertálás a válasz, és csatlakozás az ellenálláshoz (bár nem minden esetben). A bengáli műszaki állomány és hajózók kiesése komoly érvágást jelentett a pakisztáni légierőnek (zömük a haderő nagy részével együtt Nyugat-Pakisztánban állomásozott letiltásukkor). A szerzők kitértek arra a fontos aspektusra is, hogy India passzivitása az 1965-ös konfliktus keleti hadszínterén és politikai vezetőik bengáliakra vonatkozó nagyon baráti hangú nyilatkozatai 1971-ben busásan megtérültek, mert a bengáli lakosság zöme a korábbi erős rivalizálás ellenére nem tekintett ellenségként Indiára. Kitértek az előzmények között az 1965-ös háború veszteségeinek pótlásával kapcsolatos kihívásokra, az elavult repülőgéptípusok felváltására, és emellett a saját fejlesztésekre is a források és lehetőségek függvényében. Ezzel kapcsolatban nem árt tudni, hogy az USA az 1965-ös háborút követően mindkét féllel szemben fegyverembargót vezetett be. Ez különösen Pakisztán számára volt problematikus, mivel korábban a haditechnikai eszközei túlnyomó többségét, így a harci repülőgépeit is az Egyesült Államokból szerezte be – ezt követően indult be a máig tartó szoros katonai kapcsolatuk és együttműködésük Kínával (de India is ezt követően fordult haditechnikai eszközbeszerzéseivel egyre fokozódó mértékben a Szovjetunió felé). A szerzők kitértek a hivatalosan 1971. december 3. és 16. közötti időtartamra datált háborút keleten megelőző indiai-pakisztáni összecsapásokra is, a repülő harccselekmények részletes bemutatását pedig december 4-ével kezdik, mely napon ezek megindultak keleten (a háború maga hadüzenet

nélkül december 3-án délután nyugaton, a pakisztáni légierő megelőző légi csapásaival indult, melyek az éjszakába is belenyúltak).

Az 1971. december 4-től 16-ig terjedő időszak keleti repülő hadműveleteiről a kiadvány nagyon részletesen beszámol, mindkét oldal elérhető forrásait felhasználva. A jó stílusban megírt szöveget visszaemlékezésekkel is színesítették, hogy olvashatóbb legyen. Általánosságban a keleti hadszíntéren vívott légi háborúval kapcsolatban az alábbiak érdekesek a figyelemre. Az indiai légierő mintegy 2000 – egészen pontosan 2002 – harci bevetést repült keleten, és fontos szerepe volt a gyors sikerben (a hadjárat Dakka, a főváros elfoglalásával és a helyi pakisztáni fegyveres erők megadásával ért véget). A 2000 bevetés közel 30 százalékát légi célok ellen repülték, védő, illetve támadó bevetésként. Ehhez képest ellenfelük, a Tezgaon reptéren állomásozó, keleten egyetlenként jelen lévő pakisztáni F-86F Sabre század (a 14. repülőszázad) mindössze 30 bevetést repült, mielőtt a kifutópályák és gurulóutak szisztematikus és folyamatos rombolása teljesen a földre kényszerítette őket.

A hat évvel korábbi háborúban az indiai fél keleti passzivitását jól kihasználva a magányos pakisztáni 14. repülőszázad kiváló eredményességgel küzdött, és a körzet hatósugarakon belüli indiai reptereire mért légicsapásaival tucatnyi indiai repülőgépet semmisített meg, közöttük több drága Canberra bombázót. 1971-ben erről már szó sem lehetett. Ennek ellenére ez az egyetlen, F-86 Sabre típusú vadászgépekkel felszerelt repülőszázad 1971-ben is erőn felül teljesített (légi harcban két Huntert lelőttek, többet megrongáltak, közülük egy 60 találattal vergődött haza). Ők maguk három gépet vesztek légi harcban, két katapultált pilótájuk eltűnt, akiket minden bizonnyal meglincsel a bengáli lakosság. Az 1965-ös konfliktust követően ekkor vívták az indiai Hunterek és a pakisztáni F-86-osok az utolsó légi harcaikat. (Bizonyos körökben azóta is tart a soha véget nem érő vita, hogy a brit Hawker Hunter, vagy az amerikai North American F-86 Sabre volt-e a jobb gép.)

Fontos kiemelni, hogy a 14. repülőszázad gépeit kiválóan álcázta, ugyanis is a nagyszámú, ellenük irányuló indiai bevetés ellenére egyetlen pakisztáni F-86-os sem pusztult el, vagy akárcsak sérült meg a tezgaoni reptér elleni légítámadásokban. Az indiai légicsapásokban csak néhány jól elkészített, csaliként kirakott Sabre utánzat semmisült meg, valamint három civil repülőgép (egy DHC-6 Twin Otter, és két – ENSZ tulajdonú – Pilatus PC-6 Porter). A 14. repülőszázad jelentős erőket kötött le, hiszen mint azt már korábban említettem, a hadszíntéren repült mintegy 2000 indiai harci bevetés harmadát ellenük hajtották végre. Fontos még kiemelni, hogy jelen-

tős számú Hunter bevetést is megakadályoztak, csapásmérés előtti sikeres elfogásukkal (a légvédelem vadászai nemcsak az ellenséges repülőgép lelövésével, megsemmisítésével érhetnek el sikert – az is siker, ha a harctevékenységükben meg tudják őket akadályozni). Tezgaon repterének egyébként erős volt a légvédelmi tüzérsege is, mely kínai gyártmányú – szovjet másolat – 37 mm-es gépágyúkból és 14,5 mm-es nehézgéppuskákból állt és ezek a fegyverek – lőszerkészletük jelentős részének kimerüléséig – jelentős veszteségeket okoztak a támadó indiai kötelékeknek.

Az indiai légierő nagyon hatékonyan használta a szovjetektől beszerzett új haditechnikai eszközeit: 46 találatot értek el Tezgaon repterének betonján (kifutópálya, gurulóutak) FAB–500 M–62 típusú, nagyon bevált szovjet bombákkal és ezzel használhatatlanná tették a repülőteret, a pakisztáni 14. repülőszázadnak az első napi légi harcok után megmaradt gépei többé nem tudtak felszállni. Az eredetileg leginkább elfogó szerepkörben bevetni tervezett, ezekkel a bombákkal repülő MIG-21-esek is különösen beváltak a földi célok ellen.

Mivel keleten a pakisztáni 14. repülőszázad semlegesítésével már nem jelentett veszélyt a pakisztáni légierő, India már a keleti harcok másnapján, december 5-én átcsoportosított két MIG–21-es repülőszázadot és jelentős, eddig reptérvédelemre alkalmazott légvédelmi tüzérseget nyugatra (utóbbit is légi szállítással vitték át), illetve a bázisok feletti jelentős számú oltalmazó bevetéssel is felhagytak.

Az 1962-ben vívott, súlyos indiai vereséggel végződő indiai–kínai háborút követően India az északi szomszédja, Kína felé is tartalékolta erőket, azonban Kína nem avatkozott be a konfliktusba. Nem avatkozott be az USA sem, mellyel kapcsolatban szintén eléggé szkeptikusak voltak Indiában. Az amerikai 7. flotta közeledésekor a brit Hunterekkel felszerelt indiai 14. repülőszázad naplójából a szerzők idéznek is egy rendkívül érdekes megjegyzést, mely szerint „*az USA 7. flottája lassan közeledik, és mi készek vagyunk a fogadásukra*” (317. o.).

Ezt követően a keleti hadszíntéren az indiai légierő a földi harcok közvetlen támogatására koncentrálhatta erőit. Az 1965-ös háborúhoz képest jelentős változás volt a földi harcokat támogató bevetések esetében, hogy az egyes repülőszázadoknak előre kijelölt terület felett kellett működniük, nem pedig egyes célok ellen összefogottan. Így az adott térség földrajzi viszonyait is jobban megismerték, folyamatosan azonos terület felett működve.

A közvetlen harctámogatás mellett az ellenséges hátszágban a közlekedés blokkolása, vasutak, folyami átkelő eszközök támadása is a feladataik

közé tartozott, melyet szintén sikerrel oldottak meg (a térségben egy pakisztáni tábornok is egy légitámadásban elsüllyedt hajón sebesült meg).

Az egyéb bevetéseikkel kapcsolatban kiemelendő még, hogy indiai szállítógépek több éjjeli bombatámadást is végrehajtottak Dacka ellen, hogy ébren tartsák, kimerítsék ellenfeleiket. Ez azonban nemcsak katonai szempontból volt hatástalan, de a pontatlansága miatt nagyon súlyos tragédiát is okozott, mivel egy ízben a megcélózni szándékozott tezgáoni reptértől másfél kilométerre egy árvaházat találtak el, ahol sok ártatlan kisgyermek vesztette életét. Sikeres alkalmazásként említhető viszont egy zászlóalj erejű helikopteres deszant az ellenséges háterszágbán.

Fontos még megjegyezni, hogy az INS *Vikrant* repülőgép-anyahajó gépeinek bevetéseit – melyek hadi- és kereskedelmi hajók mellett part menti célokat is támadtak – a mű nem tárgyalja olyan részletességgel, mint a légi-erő gépeinek bevetését, mivel az indiai Sea Hawk típusról, annak alkalmazásáról nem sokkal korábban jelent meg egy átfogó mű.²

A kötetet részletes és hasznos függelék egészíti ki, melyben szó esik a résztvevőknek a térségben az egyes reptereken rendelkezésre álló repülőgép-állományáról – beleértve a jelképes önálló bengáli Kilo-raj gépeit is –, az elszennvedett veszteségekről, melyeket az indiai oldalon darabszinten részletezve is felsorol, így nem kell a fő szövegben keresgélni ezeket. Az indiai légierő bevetett gépeinek jelentős részét század és lajstromjel szerint is listázzák, de minden oldal résztvevő pilótáit is közlik. Nagyon hasznos az a táblázat, mely az indiai légierő gépbevetéseit napi bontásban és összesítve is listázza, bevetéstípusok szerint elkülönítve. A földi harctámogató bevetéseket szektorok és repülőgéptípusok szerint külön is részletezik a szerzők. A felhasznált lőszermennyiségről külön táblázat is szerepel (repülőbombák, rakéták, gépágyűlőszer). Szerepelnek még a mellékletben a résztvevő repülőkatona által elnyert kitüntetések is. A mellékleteket a felhasznált források, egy névmutató és a szerzők köszönetnyilvánítása zárja.

A szerzőpárosnak már az 1965-ös légi háború eseményeit feldolgozó, első közös kötete is alapos, széleskörű kutatáson nyugvó, hiánypótló mű, ez a kiadvány azonban elődjénél még kidolgozottabb (és külalakra is szebb, mivel ízléses, szép borító mögött bújk meg a mű, nem úgy, mint az előző kötetük, melynek borítója úgy néz ki, mintha egy nyolc éves számítástechnika szakkörös gyermek első házi feladataként rakta volna össze).

A kötet leglátványosabb hiányossága, hogy nem tartalmaz részlettérképeket. Két térkép van a könyv elején, melyek teljesen egyformák és egész Kelet-Pakisztánt és környékét mutatják: egyik az indiai szárazföldi erőket

2 Vinod Pasricha: Downwind, Four Green. Pune, Pashmira Publications, 2010. 397. o.

jelzi, melyek részt vettek a hadjáratban, míg a másik a térségben lévő reptereket és az indiai repülőszázadok diszlokációját mutatja. A szerzőpárosnak az 1965-ös háború légi eseményeiről írt könyvében egyáltalán nincs térkép, tehát ehhez képest ez a két kis térkép is előrelépés, de mivel a kötet tele van bangladesi földrajzi nevekkal, hiszen részletesen bemutatja a szárazföldi erőket támogató légierő tevékenységét, ezt részlettérképeken is be kellett volna mutatni, hiszen nem elvárható a nemzetközi olvasóközönségtől, hogy minden bangladesi falu elhelyezkedését ismerje. Amit komolyabban hiányoltam még, az a légítámadások hatásosságának érdemi elemzése (bár bangladesi hivatalos források később sem hoztak nyilvánosságra adatokat a civil áldozatokról, de helyi kutatás lehetséges lett volna). Elmaradt a különböző repülőgéptípusok alkalmazásának részletes értékelése is. A bosszantó hibák közül kiemelném még, hogy igen gyakori, amikor a jegyzetapparátusban csak az adott mű szerepel, a pontos oldalszám azonban nem. A főszövegben is előfordul a szerzők pongyola fogalmazása, például gyakori a Szovjetunió helyett Oroszország említése az adott időszakban.

A kötettel kapcsolatban kiemelném még, hogy magyar szempontból különösen érdekes általánosságban az indiai légierő MiG-21-es típusának harcászati alkalmazása, hiszen évtizedekig ez a típus alkotta a magyar katonai repülőgép-állomány gerincét (később a két ország közötti katonai kapcsolatok része volt az is, hogy Magyarország adott el míg-21-eseket Indiának).

Összességében a feltétlenül hiánypótlónak tekinthető kötet alapos munka, mely a jövőben megkerülhetetlen lesz az 1971-es indo-pakisztáni háború szakirodalmi feldolgozásai között. Személy szerint kíváncsian várom a szerzőpáros következő kötetét az 1971-es háború nyugati hadszínterének repülőeseményeiről.

P. V. S. Jagan Mohan–Samir Chopra: *Eagles over Bangladesh. The Indian Air Force in the 1971 Liberation War.* (Sasok Banglades felett. Az indiai légierő az 1971. évi felszabadító háborúban) New Delhi, HarperCollins, 2013. 427 o.

B. Stenge Csaba