

LENGYEL ÁDÁM

*adamlengyel92@gmail.com*

doktorvárományos (Szegedi Tudományegyetem, Történelemtudományi Doktori Iskola)

# Az 1989-es líbiai MiG „incidens”

The Libyan MiG „Incident” of 1989



## ABSTRACT

On January 4, 1989, a brief skirmish took place over the Mediterranean Sea between two US Navy F-14 Tomcats and two Libyan-operated MiG-23 “Flogger” fighter aircraft. The Navy pilots shot down both MiGs. The American press reacted violently, and the Pentagon had to go defensive and forced to explain. In my study I will examine what happened that day and why the press reacted in that way. To my study I use the lead F-14’s gun camera footage and onboard audio records supplemented with the contemporary press documentation of the incident and the following political events.

## KEYWORDS

Gulf of Sidra, F-14 Tomcat, MiG-23 Flogger, air battle, United States Navy

DOI 10.14232/belv.2022.1.5

<https://doi.org/10.14232/belv.2022.1.5>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article:

Lengyel Ádám (2022): Az 1989-es líbiai MiG „incidens”. *Belvedere Meridionale* vol. 34. no. 1. 78–90. pp

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)

(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

[www.belvedere-meridionale.hu](http://www.belvedere-meridionale.hu)

## BEVEZETÉS

1989. január 4-én, nagyjából Tobruktól 64 kilométerre Észak, a Földközi tenger fölött rövid összecsapás zajlott le az Egyesült Államok Haditengerészetének két F-14 Tomcat típusú vadászpilótája és két líbiai felségjelzésű MiG-23-as vadászpilóta között. Az összecsapás komoly visszhangot váltott ki az Egyesült Államok sajtójában, ugyanis a bevett eljárással ellentétben az egyik amerikai pilóta nyitott tüzet elsőként, láthatólag közvetlen fenyegetés nélkül.

Jelen tanulmányom célja, hogy rekonstruáljam az aznap az összecsapást közvetlen megelőző és az összecsapás során történt eseményeket, melyek hatására a két líbiai repülőgépet az amerikaiak kilőtték. Ezen felül célom, hogy bemutassam az amerikai sajtó, illetve politikai vezetés reakcióját az eseményekre. A két fő kérdés, amire igyekszem válaszolni munkám során, hogy miért nyitott tüzet elsőként az egyik amerikai repülőgép legénysége, illetve, hogy elkerülhető lett volna a sajtó szkeptikus hozzáállása a kormányzati nyilatkozatokhoz?

Ehhez felhasználok az amerikai kötelék vezérgépének fedélzeti hangrögzítője, illetve a találatok igazolására használt „fegyverkamera” felvételeit, továbbá az egyidős, jelentős amerikai sajtótermékek (első sorban a New York Times) az esettel foglalkozó cikkeit, valamint a vonatkozó szakirodalmat.

## LÍBIA ÉS AZ EGYESÜLT ÁLLAMOK

Líbia Afrika északi részén fekszik, az ország fővárosa: Tripoli.<sup>1</sup> Az ország 1951-ben nyerte el hivatalosan függetlenségét Olaszországtól. 1969-ig az ország hivatalos államformája királyság volt, ekkor azonban Moammer Kadhafi egy puccs keretében átvette az ország vezetését.<sup>2</sup>

Az új rezsim és az Egyesült Államok kapcsolata a kezdetektől fogva nem alakult fényesen: Kadhafi felmondta a Washingtonnal kötött szerződést a Wheelus Légibázis használatáról. Emellett Líbia jelezte az Egyesült Államok felé, hogy nem nézi jó szemmel, hogy az ország támogatja Izrael függetlenségét. Richard Nixon elnök 1973-ban vissza hívta a tripoli nagykövetet.<sup>3</sup>

Az egyik legkomolyabb konfliktust az Egyesült Államok és Líbia között a Sidra-öböl kérdése jelentette. Kadhafi követelte, hogy a teljes öböl kerüljön az országa fennhatósága alá, s a terület határát a Mizrátá – Bengázi vonalban határozta meg, s minden, a vonalat átlépő járművel szemben katonai intézkedéseket helyezett kilátásba.<sup>4</sup> A Sidra-öböl ügye az Egyesült Államok számára szimbolikus jelentősége miatt volt fontos. A tengeri hajózás szabadsága mindig is kulcskérdés volt Washington számára, elég csak az 1812-es háború indokai közt felsorolt Chesapeake-incidensre<sup>5</sup>, vagy a vietnámi beavatkozáshoz ürügyet teremtő tonkini incidensre<sup>6</sup> gondolni. Ennek alapvetően gazdasági okai voltak és vannak a mai napig, ugyanakkor nem elhanyagolható az a tény sem, hogy mint a hidegháború egyik szuperhatalma, az Egyesült Államok

<sup>1</sup> CIA World Factbook, Lybia

<sup>2</sup> BESENYŐ – MARSAI 2012. 45–46.

<sup>3</sup> STANIK 2016. Chapter 1.

<sup>4</sup> BOYNE 1999. 58.

<sup>5</sup> Egy brit hadihajó nemzetközi vizeken tüzet nyitott és feltartóztatott egy amerikai kereskedőhajót, s a legénység több tagját erőszakkal elhurcolta.

<sup>6</sup> Májig vitatott az esemény, de a hivatalos beszámolók szerint észak-vietnámi hajók támadtak az Egyesült Államok rombolóira.

nem engedhette meg azt a presztízavesztést sem Líbiával szemben, hogy az egyik ilyen régi diplomáciai alapelvét figyelmen kívül hagyva engedjen Kadhafi követelésének<sup>7</sup>.

Az Egyesült Államok ennek megfelelően nem vette figyelembe a líbiai figyelmeztetéseket, és ez több incidenst is eredményezett. 1973. március 21-én egy elektronikai felderítést végző C-130-as repülőgépet támadt meg két líbiai Mirage F1 vadászrepülőgép 100 mérföldre<sup>8</sup> a líbiai partoktól – az amerikai gépre gépágyúból nyitottak tüzet, ám az a felhőzetet kihasználva el tudott menekülni.<sup>9</sup>

1979-ben – valószínűleg az iráni forradalom példáján felbuzdulva – helyiek felgyújtották az üresen álló amerikai nagykövetség épületét Tripoliban. Ezt követően 1980. szeptember 16-án szintén támadás ért egy amerikai felderítő repülőgépet (egy EC-135-öst), azonban gépkilövés ez esetben sem történt.<sup>10</sup> A támadó MiG-23-as géppár ekkor a USS John F. Kennedy repülőgép-hordozó F-14-esei összecsapás nélkül elűzték.<sup>11</sup>

Az első összeütközésre az amerikai F-14-esek és a líbiai vadászgépek között 1981. augusztusában került sor. Ekkora kezdett nyilvánvalóvá válni, hogy Kadhafi a nemzetközi terrorizmus egyik legnagyobb finanszírozója. Líbia washingtoni képviseletét a 1981. tavaszán bezáratta az amerikai kormányzat, emellett gazdasági szankciókat is életbe léptett az országgal szemben.<sup>12</sup>

Ronald Reagan elnök komoly hadgyakorlatot rendelt el a Sidra-öbölben 1981. augusztusában – a hadgyakorlaton a USS Forrestal és a USS Nimitz repülőgéphordozók is részt vettek. Az öböl fölött komoly légierő gyűlt össze, mivel a líbiai vezetés is erődemonstrációt tartott az amerikaiakkal szemben – volt olyan időszak, amikor 70 líbiai vadászrepülőgépet és vadászbombázót érzékeltek egyszerre a Forrestal radarjai.<sup>13</sup>

Egy S-3 típusú, első sorban tengeralttjárók elleni hadviselésre fejlesztett repülőgépet használva az amerikai Haditengerészetnek sikerült kiprovokálnia egy támadást a líbiai légierőből: két Szu-22 típusú repülőgépet küldtek az S-3 elfogására.<sup>14</sup> A két líbiai repülőgép tüzet nyitott a fenyegetett repülőgép segítségére érkező F-14-esekre, így azok, az érvényben lévő szabályzatnak megfelelően<sup>15</sup> viszonzhatták a tüzet, s megsemmisítették mindkét ellenséges repülőgépet.<sup>16</sup>

<sup>7</sup> Az ENSZ Harmadik Tengeri Jogi Konferenciája a partmenti országok határait 12 tengeri mérföldre (valamivel több, mint 22 kilométer) toltta ki, s meghatározott egy folytatólagos 200 tengeri mérföldes (körülbelül 300 kilométer) zónát, azonban ez utóbbi fölött az ország nem gyakorolhatott teljes fennhatóságot és a tengeri hajózás, illetve a térség fölötti légiközlekedés – beleértve a katonai repülőgépeket is! – szabadságát nem korlátozhatta. Rendelkezéseket részletesen lásd: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (letöltve: 2021. szeptember 27.)

<sup>8</sup> Az újságok híradásai nem tisztázzák, hogy tengeri vagy szárazföldi mérföldről van szó.

<sup>9</sup> BEECHERS 1973. 6., FINNEY 1973. 223.

<sup>10</sup> Mark 2005. CRS-7.

<sup>11</sup> STANIK 2016. Chapter 2.

<sup>12</sup> STANIK 2016. Chapter 2.

<sup>13</sup> SANDERS 2012.

<sup>14</sup> A „csaliszerepről” bővebben beszámolt a gép pilótája az alábbi cikkben: <https://www.airspacemag.com/military-aviation/bait-and-switch-in-libya-94267482/?all> (letöltve: 2021. szeptember 27.)

<sup>15</sup> Az amerikai Haditengerészet akkor érvényes szabályzata szerint az amerikai pilóták ugyan légiközlekedésben (*dogfight*) kezdhettek potenciálisan ellenséges vadászrepülőgépekkel, de nem nyithattak tüzet éles fegyverrel, amíg rájuk nem nyitott tüzet a másik fél. Ez egyrészt azt hivatott megelőzni, hogy az amerikai pilóták elhibázott helyzetfelismerése ne okozzon komolyabb konfliktust egy országgal, vagy akár a Szovjetunióval. Másrészt ez a pilóták jogi védelmét is szolgálja: amennyiben először az ellenfél nyitott tüzet, a fegyverhasználat jogos önvédelemnek tekinthető.

<sup>16</sup> STANIK 2016. Chapter 2.

A feszültség ezt követően sem csökkent: 1983. júniusában két F-14-es elfogott<sup>17</sup> két líbiai vadászrepülőgépet az öböl felett – éles fegyverhasználatra nem került sor. 1986. januárja és februárja során újabb légiösszecsapások zajlottak éles fegyverhasználat nélkül, majd még azon év márciusában több föld-levegő rakétát is indítottak az amerikai vadászrepülőgépek ellen líbiai területről – sikertelenül. Ez időben szintén amerikai repülőgépek elsüllyesztettek több, kisebb líbiai hajót, melyek amerikai hadihajókat fenyegettek.<sup>18</sup>

1986. áprilisában Reagan légicsapásokat rendel el líbiai katonai célpontok ellen, mivel az ország támogatta a nemzetközi terrorizmust<sup>19</sup>. Az akcióban több, mint 100 repülőgép vett részt, többek közt a Haditengerészet különböző repülőgépei és a Légierő F-111-es csapásmérői. Az akció során egy amerikai F-111-est lelőtt a líbiai légvédelem, a legénység életét veszítette.<sup>20</sup>

A következő években a két ország viszonya nem javult<sup>21</sup>, azonban nem található feljegyzés közvetlen összeütközésekről, egészen az 1989-es incidensig.

## F-14 vs MiG-23

Mielőtt rátérnék az 1989. januári események bemutatására, érdemes röviden a két „főszereplőt”, a repülőgépeket is bemutatni.

A Mikojan-Gurevics MiG-23 „Flogger”<sup>22</sup> egy az 1960-as évek során tervezett, majd 1970-es évek elején szolgálatba állított, egyhajtóműves szovjet elfogóvadász repülőgép. A cél egy a MiG-21-esnél nehezebb elfogóvadász megalkotása volt, ami felülmúlja az amerikai F-4 Phantom repülőgépeket repülési teljesítmény és manőverezhetőség terén. A típust változtatható nyilazású szárnyakkal látták el, így javítva a repülési tulajdonságait mind alacsony, mind szuperszonikus repülés közben. A végeredmény egy agilis elfogóvadász lett, azonban a típus képességeit jelentős mértékben korlátozta az elavult avionika, valamint a légiközelharc esetén jelentős gondot okozhatott a pilótáknak a rossz kilátás a kabinból.<sup>23</sup>

A MiG-23 fegyverzetét egy duplacsövű, 23 milliméteres gépágyú, valamint a hét függesztőpontra szerelhető fegyverzet alkotta. Utóbbiak közt megtalálható az R-23 (NATO kódja AA-7) és az R-60 (NATO kódja AA-8) légiharc rakéta. Az R-60 infravörös önirányítású<sup>24</sup>, légiközelharcra optimalizált rakéta, hasonló az amerikai AIM-9 Sidewinder egyidős verzióihoz, míg az

<sup>17</sup> A légi célok elfogása a vadászrepülő csapatok olyan irányú tevékenysége, amely a légi célokkal való harcérintkezés felvételéből és ezt követően azok megsemmisítéséből állt. A légi cél elfogása akkor volt végrehajtottnak tekinthető, ha a vadászrepülőgépek a légiharc (támadás) közben megsemmisítették a célt vagy arra kényszerítették az ellenséget, hogy lemondjon harcfeladatának végrehajtásáról.

<sup>18</sup> MARK 2005. CRS-8.

<sup>19</sup> A kiváltó ok egy berlini nightclub elleni támadás volt, amiben két amerikai katona is életét veszítette.

<sup>20</sup> Az akció előkészítéséről és magáról a bevetésekről bővebben lásd: STANIK 2016. Chapter 5. & Chapter 6.

<sup>21</sup> Érdemesnek tartom megjegyezni, hogy ez idő tájt történt a híres/hírheft 1988. december 21-i Lockerbie feletti bombamerénylet, amiben megsemmisült a Pan Am légitársaság Boeing 747 típusú utasszállító repülőgépe Skócia felett, a fedélzeten tartózkodó 259 ember – nagyrészt amerikai állampolgár – veszítette életét, míg a roncsok becsapódása következtében további 11 ember hunyt el.

<sup>22</sup> A „Flogger” a repülőgép NATO országok által használt beceneve.

<sup>23</sup> GUNSTON 1986. 3–19.

<sup>24</sup> Az infravörös irányítású rakéták a célgép által kibocsájtott hőjelet követve követik és semmisítik meg a célt.

R-23<sup>25</sup> nagyobb hatótávolságú, első sorban félaktív-radarvezérlésű<sup>26</sup> rakéta. Hogy a légi harcban a „Flogger” hatékonyságát növeljék, a repülőgépet ellátták egy infravörös célkeresővel is.<sup>27</sup>

Az Northrop-Gruman F-14 Tomcat egy az amerikai Haditengerészet számára fejlesztett nagyhatótávolságú, kétüléses elfogóvadász repülőgép. A MiG-23-ashoz hasonlóan változtatható nyílazású szárnyakkal látták el, azonban szemben a szovjet típussal, ezt egy fejlett, automatikus rendszer irányította. A nagyobb tömegnek köszönhetően az F-14 jóval több fegyver hordozására képes, azonban – legalábbis elméletben<sup>28</sup> – alacsony sebességen kevésbé jól manőverezhető, mint a MiG-23-as. Az F-14 fegyvertárában megtalálható volt a 20 milliméteres M61 Vulcan gépágyú, valamint összesen nyolc függesztőponton volt képes légiharc rakéták hordozására. Ezek között megtalálhatók voltak az AIM-9 Sidewinder infravörös, az AIM-7 Sparrow félaktív-radarvezérlésű és az AIM-54 Phoenix aktív radarvezérlésű<sup>29</sup> rakéták.<sup>30</sup>

Az F-14 leghatékonyabb „fegyvere” az AWG-9 tűzvezető rendszer volt, melynek köszönhetően egyszerre képes volt 24 célpontot is követni, illetve akár hat Phoenix rakéta egyszerre történő, különböző célok elleni indítására is. Emellett a repülőgépet ellátták egy előre néző kamerarendszerrel is, ami megkönnyítette a legénység számára a radar által befogott repülőgépek vizuális azonosítását.<sup>31</sup> Rendszerek hatékonyságának és képességeinek maximális kiaknázásának érdekében a pilóta mögött foglalt helyet a radarelfogó tiszt (RIO).<sup>32</sup>

Összehasonlítva a két repülőgépet egyértelműnek látszik az F-14-es előnye. A fegyverzete fejlettebb, az avionikáról nem is beszélve. Ha a méreteket és a tömeget vesszük górcső alá, egyértelműen látszik, hogy az amerikai típus jóval nagyobb ellenfelénél: az F-14 szárnyfeszítávolsága közel 20 méter, míg bevetési tömege meghaladhatja a 32 tonnát, ezzel szemben a MiG-23 maximális felszállótömege 18 850 kilogramm, míg szárnyfeszítávolsága nem egész 14 méter.<sup>33</sup>

A pusztán méretekből is következik, hogy a MiG-23 tolóerő-tömeg aránya jobb az F-14-esnél, ami légi közelharcban előnyt jelenthet a típus számára, azonban az amerikai tesztek alapján<sup>34</sup> nagy sebességnél nem bizonyult stabilnak. Szintén komoly előnyt jelentett az amerikai repülőgép számára, hogy a manőverezést és a repülési karakterisztikát nagyban befolyásoló szárnynyílazás az F-14-es esetében automatán és manuálisan is állítható, míg a MiG-23-as esetében ezt a pilótának kell manuálisan állítania.<sup>35</sup>

<sup>25</sup> Az R-23-ból létezett infravörös célkövetésű verzió is.

<sup>26</sup> A félaktív-radarvezérlésű rakéták számára szükséges, hogy az azt indító repülőgép folyamatosan a célra vezesse azt, ez azonban légi harc esetén jelentősen rontja a találati pontosságot, mivel nehéz és kockázatos folyamatosan az ellenséges repülőgépet a „célkeresztben” tartva repülni, kockáztatva egy esetleges ellenséges rakétatalálatot.

<sup>27</sup> GUNSTON 1986. 22-, 34.

<sup>28</sup> Egy repülőgép repülési tulajdonságai és képességei nem csak a tervezőasztalon végzett munkától és az aerodinamikai kialakítástól függenek, jelentős szerepet játszik a pilóta munkáját támogató különböző berendezések (ebben az esetben például a szárnynyílazást dinamikusan állító automatikus rendszer), illetve nem utolsósorban a repülőgépet irányító pilóta egyéni képességei.

<sup>29</sup> Az aktív radarvezérlésű rakéták képesek önállóan a befogott cél követésére és megsemmisítésére az indítóplatform – ez esetben az F-14 Tomcat – támogatása nélkül, a saját, beépített radarjukra hagyatkozva.

<sup>30</sup> ADCOCK 1990. 7.

<sup>31</sup> ADCOCK 1990. 7.

<sup>32</sup> NATOPS *Flight Manula Navy Model F-14D Aircraft*. 37-1 – 37-5.

<sup>33</sup> GUNSTON 1995. 130., 190.

<sup>34</sup> Az Egyesült Államok az 1980-as évek elején szerzett több MiG-23-ast is Egyiptomtól.

<sup>35</sup> DAVIES – JUMPER 2008. 134-136., 163-164.

## 1989. JANUÁR 4.

1989. január 4-én két F-14A Tomcat szállt fel a USS John F. Kennedy repülőgéphordozó fedélzetéről rutin őrzőjáratra. A két Tomcatból álló kötelék vezérgépének (hívójele Gypsy 207) pilótája Joseph B. Connely parancsnok, a VF-32 repülőszázad parancsnoka, a RIO-ja pedig Leo F. Enwright parancsnok, a hordozó Wing<sup>36</sup>-jének műveleti tisztje volt.<sup>37</sup>

A rutin járőr során Gypsy 207 radarján két repülőgép tűnt fel 72 mérföldre az amerikai járőről, melyek északi irányban, a hordozókötelék felé tartottak. Az amerikai pilóták bal fordulóba kezdtek, hogy szabályos elfogást kezdeményezzenek a MiG-ek ellen. A líbiai géppár azonban követte az F-14-esek mozgását, hogy azokkal szemben repüljenek – ahogy később a Pentagon szóvivője fogalmazott „ütközési pályán”. Ez a manőver több alkalommal megismétlődött, miközben a líbiai pilóták folyamatosan növelték a sebességet.<sup>38</sup>

A második manőversor után, amikor a MiG-23-asok ismét szemtől szembe repültek az F-14-esekkel, a USS John F. Kennedy kötelékének parancsnoka, J. D. Williams admirális<sup>39</sup> (hívójele Alpha-Bravo) a „Warning Yellow, Weapons Hold” parancsot adta ki az F-14-esek számára.<sup>40</sup> Később ez a parancs váltotta ki a legtöbb problémát. Miután ötödik alkalommal is követték a MiG-23-asok az amerikai pilóták manővereit, Gypsy 207 RIO-ja kéri a pilótát, hogy az élesítse a repülőgép fegyverzetét és radart kapcsolja át célfelderítőről tűzvezető módba („Mater Arm On”).<sup>41</sup>

A felvételen hallható, hogy Gypsy 207 RIO-ja egyre hisztérikusabban kommunikál a pilótával, ráadásul amikor a géppár másik tagja (Gypsy 202) információt kér az ellenséges repülőgépek magasságáról, Enwright parancsnok először téves információval látja el – a saját repülési magasságukat adja meg. A felvételen 4 perc 30 másodpercnél hallható, Gypsy 207 legénysége konfliktusba kerül egymással: a pilóta korábban élesítette a fegyverzetet, azonban nem számít arra, hogy a RIO tüzet nyit. Hívja is USS John F. Kennedy parancsonkát, hogy megerősítést kérjen a tűzparancsra, az azonban nem reagál. Végül 15 mérföldről, majd 10 mérföldről is egy-egy AIM-7 Sparrow rakétával tüzet nyitott a két líbiai repülőgépre. Az első rakéta célt tévesztett, miután a második rakétát indította Enwright parancsnok, mivel elvesztette a céladatokat biztosító forrást – a Tomcat tűzvezető radarja a második Sparrow-t próbálta célra vezetni. A második rakéta azonban nem tudta elfogni a líbiai repülőgépet, mivel ekkor már a hatásos lőtávolság minimumán belülré került és nagysebességgel közelített egymáshoz a megcélzott MiG-23-as és a tüzet nyitó F-14-es.<sup>42</sup>

<sup>36</sup> Több századot tartalmazó egység, nagyjából a repülőezrednek felel meg. Minden hordozó fedélzetén egy Wing tartózkodik.

<sup>37</sup> STANIK 2016. Chapter 7.

<sup>38</sup> HALLORAN 1989. 10.

<sup>39</sup> Biography of Vice Admiral J. D. Williams, USN (Ret).

<sup>40</sup> 2<sup>nd</sup> Gulf of Sidra Incident Unedited Camera Footage. 2:50 – 2:56.

<sup>41</sup> 2<sup>nd</sup> Gulf of Sidra Incident Unedited Camera Footage. 4:10.

<sup>42</sup> 2<sup>nd</sup> Gulf of Sidra Incident Unedited Camera Footage. 4:10 – 4:50.



*Az egyik F-14-es fedélzeti kamerájának felvétel az egyik líbiai MiG-23-asról.  
Homályosan kivehető a bal szárnytőnél elhelyezett rakéta.*

(2nd Gulf of Sidra Incident Unedited Camera Footage.

[https://www.youtube.com/watch?v=Q2eSk6uQWS0&ab\\_channel=TheFederalFile](https://www.youtube.com/watch?v=Q2eSk6uQWS0&ab_channel=TheFederalFile)  
letöltve: 2021. október 6.)

A két líbiai MiG ekkora Gypsy 202 felé fordult, aminek a pilótája szintén tüzet nyitott, és az egyik gépet megsemmisítette. Gypsy 207 ezután a líbiai géppár megmaradt tagja mögé került és egy AIM-9 Sidewinder rakétával megsemmisítette azt.<sup>43</sup>

Az összecsapás hangfelvételét hallgatva több kérdés is felmerülhet. Az egyik, hogy az amerikai személyzetek, különösen a Gypsy 207-é, illet különösképp Enwright parancsnok miért vált egyre hisztérikusabbá? Attól a ponttól, amikor jelzi, hogy harmadszor is követik az F-14-esek manővereit a MiG-ek, gyakorlatilag mintha nem is érdekelt volna más, csak a közelgő összecsapás.

Amikor a USS John F. Kennedy kötelékének parancsnoka, Williams admirális, a közvetlen felettesük hívja őket, amit a felvételen hallhatóan a levegőben tartózkodó AWACS is továbbít, egyszerűen ignorálják. Kijelenthető: a Gypsy 207 RIO-ja harci lázban ég. Érdekes kérdés, hogy mitől tartott, ugyanis a Tomcat besugárzásjelzőjét<sup>44</sup> nem hallani a felvételen, így pedig a MiG-23-asok nem is nyithattak volna elsőként tüzet a Tomcat-ekre. További védelmet jelentette az amerikaiak számára az alacsonyabb repülési magasságuk, ami következtében a radarok számára nehezebben voltak észlelhetőek<sup>45</sup>.

<sup>43</sup> 2nd Gulf of Sidra Incident Unedited Camera Footage. 5:05 – 6:00.

<sup>44</sup> Olyan avionikai komponens, aminek feladata az ellenséges tűzvezető radarok általi „megfestés” észlelése.

<sup>45</sup> A Képviselőház Fegyveres Erők Bizottságának egy meg nem nevezett pilóta – valószínűleg olyan, aki repült a MiG-23-asokkal, amiket az USA Egyiptomtól szerzett – azt mondta az ügyben indított meghallgatáson, hogy a MiG-23-as radarja lefelé nézve „gyakorlatilag vak”. (Wilson 1989.)

Szintén nehezen megmagyarázható, hogy az első Sparrow indítása után még mielőtt a rakéta elérhette volna a MiG-23-asokat, egy újabb rakétát indított. Ez az első rakétát gyakorlatilag „haszontalanná” is tette, mivel a tűzvezető radar egyszerre csak egy rakétát képes a célra vezetni, a AIM-7-nek pedig – ellentétben például az AIM-54 Phoenix-el – a teljes repülési időtartam alatt szüksége van a tűzvezető radar információjára.

A harmadik kérdés pedig, hogy miből gondolta Enwright, hogy a MiG-ek fel vannak fegyverezve? Egyrészt, ahogy említettem, az F-14-esek besugárzásjelzőjét nem hallani a felvételen, de emellett még a repülőgép orrába szerelt kamera se adhatott tiszta képet a líbiai repülőgépekről, így nem tudhatták biztosan, hogy fegyveres ellenséggel állnak szemben. Emellett a USS Kennedy admirális által adott „Warning Yellow, Weapons Hold”<sup>46</sup> parancs is azt jelezte a pilóták számára, hogy a fenyegetés nem közvetlen, és várjanak a tűzparancsra.

A válasz egyik kérdésre sem egyértelmű, és ez okozta azt is, hogy az amerikai sajtó kritikusan állt az egész üggyhöz.

## SAJTÓREAKCIÓ

Líbia ENSZ képviselője, Ali Sunni Muntasser a Biztonsági Tanács vészhelyzeti ülésének összehívását kezdeményezte, arra hivatkozva, hogy amerikai agresszió érte a két fegyvertelen, felderítő repülőgépet. Moammer Kadhafi a líbiai médiának amerikai terrorizmusról beszélt.<sup>47</sup>

Az Egyesült Államok részéről Frank Carlucci, a Reagan adminisztráció védelmi minisztere kommentálta. Kijelentette, hogy a líbiai repülőgépek ellenségesen viselkedtek, és az F-14-esek fedélzeti kamerái által készített felvételek szerint fel voltak fegyverezve AA-7 és AA-8 légiharc rakétákkal, így az amerikai pilóták helyesen jártak el. Hozzátette, a líbiai repülőgépek az elmúlt években nem közelítették meg 30 mérföldnél jobban az amerikai repülőgépeket.<sup>48</sup>

Ezt egészítette ki a Pentagon szóvivője, J. Daniel Howard, aki a felvételek alapján szimp-la hazudozónak titulálta Líbia ENSZ nagykövetét. Emellett még annyival bővítette a védelmi miniszter mondandóját, hogy nem érti a Pentagon, miért viselkedtek ilyen agresszívan a líbiai pilóták, majd hozzátette: „[A pilótáink] *Jól tájékozottak. Biztos vagyok benne, hogy tudják, mi történik a világban. De az elsődleges irányelvük, hogy megvédjék magukat.*”<sup>49</sup>

Azonban az amerikai sajtó megkérdőjelezte az F-14 legénységek cselekedetét, főként azt, hogy elsőként nyitottak tüzet.

Az egyik dolog, amit minden újságcikk kiemel, hogy az amerikai pilóták a sikeres céllekküzdés után azt kiáltották a rádióban: „*Good Kill!*”<sup>50</sup> Ezt még egyszerű volt annyival megmagyarázni, hogy bevett szófordulat a pilóták körében; gyakorlatilag pilótaszlang. Ettől függetlenül

<sup>46</sup> A három fokozatú fenyegetettségi és fegyverirányítási státuszt szabályozó skála fokozatai. Fenyegetettség esetén: White (Fehér) – nincs fenyegetettség; Yellow (Sárga) – közvetlen fenyegetettség valószínűsíthető; Red (Vörös) – közvetlen fenyegetés, vagy tűz alatt álló (al)egység. Fegyverirányítás esetén: Hold – fegyverhasználat csak önvédelem esetén vagy közvetlen parancsra; Tight – csak egyértelműen ellenségesként azonosított cél elleni tűzparancs; Free – szabad tűzparancs minden nem egyértelműen baráti légieszköz ellen. (FM 44-8. Chapter 2.)

<sup>47</sup> BRODER 1989.

<sup>48</sup> HORROCK 1989.

<sup>49</sup> HALLORAN 1989. 10.

<sup>50</sup> HALLORAN 1989. 1., HORROCK 1989.



persze nem tüntette fel jó színben az amerikai Haditengerészetet, különösen, miután Líbia jelentése szerint az egyik pilóta életét veszítette az összecsapás<sup>51</sup> során.<sup>52</sup>



*A második MiG-23-as kilövésének pillanata*  
(2nd Gulf of Sidra Incident Unedited Camera Footage.

[https://www.youtube.com/watch?v=Q2eSk6uQWS0&ab\\_channel=TheFederalFile](https://www.youtube.com/watch?v=Q2eSk6uQWS0&ab_channel=TheFederalFile)  
letöltve: 2021. október 6.)

Ami a sajtó számára is a leginkább kérdéses volt: miért nyitottak tüzet elsőként az amerikai pilóták? Szintén felmerült a kérdés, hogy a felvételen hallatszódó „Warning Yellow, Weapons Hold” mit jelenthet, és azt a pilóták hogyan értelmezhették?

A Pentagon természetesen próbálta menteni a menthetőt. Egyrészt nyilvánosságra hozták a hang és videófelveteleket, és bemutatták a kinagyított képeket, amiken, ahogy korábban írtam, látható, hogy a líbiai gépek fel voltak fegyverezve és egyértelműen agresszívan viselkedtek.

A pilótáknak adott paranccsal már más a helyzet. A Pentagon szóvivője úgy fogalmazott: „*a Weapons Hold, bár úgy hangzik, mintha a fegyverhasználat visszatartására utasítana, valójában engedélyezi a pilóták számára, hogy tüzet nyissanak, ha ellenséges repülőgéppel állnak szemben.*”<sup>53</sup> Ez egyrészt ellentmond az összes légvédelmi kézikönyv szövegezésének, másrészt a fenti esetben továbbra sem egyértelműsíti, hogy jogos volt-e a fegyverhasználat az amerikai pilóták részéről.

A későbbi vizsgálatok, melyeket a Képviselőház Fegyveres Erők Bizottsága végzett, se hoztak egyértelmű eredményt. A meghallgatott pilóták, bár elismerték, hogy a MiG-23-asok nem igazán

<sup>51</sup> Az amerikai pilóták két sikeres katapultálást jelentettek a USS John F. Kennedy felé, ami hallható a hangfelvételen is. (2nd Gulf of Sidra Incident Unedited Camera Footage. 6:19 – 6:21). Ettől függetlenül lehetséges, hogy a katapultálás során, vagy a vízbeérkezéskor életét veszítette az egyik pilóta.

<sup>52</sup> BRODER 1989.

<sup>53</sup> ROSENTHAL 1989.

lehetek tisztában az amerikaiak helyzetével a repülőgépük radarjának teljesítménye miatt, így nem is jelenthettek közvetlen fenyegetést az F-14-esek számára, a USS John F. Kennedy és köteléke számára azonban igen, mivel kismagasságon a MiG-23-as jóval gyorsabb, mint az F-14-es. Ennek következtében az amerikai pilóták tarthattak attól, hogyha a líbiaiak elrepülnek mellettük, leghagyhatják őket és fenyegethetik a hordozót bombákkal vagy hajók elleni rakétákkal. A bizottság vezetője, a későbbi védelmi miniszter, Les Aspin végül jogosnak ítélte a fegyverhasználatot. Arra hivatkozva, hogy a líbiai pilóták agresszíven repültek, illetve, ismert tény, hogy már „múltjuk van” abban, hogy elsőként tüzelnek – ezzel utalva az 1981-es incidensre.<sup>54</sup>

Ami egyértelmű, hogy a Pentagon korai kommunikációjának legnagyobb hibája, hogy úgy állította be a helyzetet, mintha az amerikai pilóták megpróbálták volna elkerülni az összecsapást és az ütközést a líbiai pilótákkal, holott egy elfogási manőverbe kezdtek. Emellett továbbra is kérdéses maradt, hogy mennyire volt joguk a preemptív módon, a repülőgép-hordozó vagy önmaguk védelmében elsőként tüzet nyitni.<sup>55</sup>



*MiG-23-as sziluett a Gypsy 202 hívójelű F-14-es orrán*

([https://en.wikipedia.org/wiki/1989\\_air\\_battle\\_near\\_Tobruk#/media/File:Vf-32\\_Kill\\_Silhouette.JPG](https://en.wikipedia.org/wiki/1989_air_battle_near_Tobruk#/media/File:Vf-32_Kill_Silhouette.JPG)  
letöltve: 2021. október 6.)

## ÖSSZEGZÉS

A fentiekből is látható, hogy az Egyesült Államok és Líbia története nem volt éppen baráti Moammer Kadhafni hatalomra kerülését követően. Több incidensre és légi összecsapásra is sor került a két fél között. Ezek közül azonban kimagaslóan az 1989-es incidens a legérdekesebb.

<sup>54</sup> WILSON 1989.

<sup>55</sup> WILSON 1989.

Az összecsapás több érdekes kérdést is felvet az amerikai legénységek viselkedésével és manővereivel kapcsolatban. Az egyértelmű, hogy az utólagos információk tudtában az amerikai pilóták jogosan jártak el: az ellenséges gépek fel voltak fegyverezve, és ezzel veszélyeztethették volna az amerikai repülőgépeket.

Az azonban kérdéses, hogy a két legénység miért nyitott tüzet elsőként a közvetlen parancs ellenére? Az egyetlen logikus magyarázat az lehet, hogy Leo F. Enwright parancsnok veszélyben érezte magát és ezáltal érzelmi alapon hozott döntéseket, melyek végül abban kulmináltak, hogy rövid időn belül két AIM-7 Sparrow rakétát indított a líbiai MiG-23-asok ellen. Ez lehet a magyarázat arra is, hogy miért ignorálta az F-14-esek legénysége a közvetlen parancsot a tüzelés visszatartására; a veszélyérzete felülírta a felettese utasítását.

Arra viszont valószínűleg sohasem kapunk választ, mi lehetett a líbiai pilóták parancsa, és miért cselekedtek olyan agresszív módon, ahogy.

A sajtó reakciója és a sajtóban felmerülő kérdések nagyrészt a Pentagon tisztviselői által tett nyilatkozatoknak és állításoknak köszönhető, amelyek során minden áron megpróbálták megindokolni, miért volt jogos a fegyverhasználat. Az ügy végül ezen a vonalon is nyitva maradt, és a Fegyveres Erők Bizottsága elé került: a Bizottság megállapítása szerint a fegyverhasználat jogos volt. Kérdéses ugyanakkor, hogy a sajtó képviselői hogyan reagált volna, ha a Pentagon vezetői beismerik, az amerikai legénységek hibáztak, és nem volt joguk elsőként tüzet nyitni a líbiai repülőgépekre? Feltehetőleg még komolyabb visszhangot kapott volna az ügy és káros hatással lett volna a Haditengerészet megítélésére, s a Pentagon mindent megtett ennek elkerülése érdekében.

A legérdekesebb része a történetnek talán az, hogy két, egymás manővereit valószínűleg félreértő, vagy félreértelmező, felfokozott állapotban lévő legénység közti összecsapásról volt szó. Ennek következtében a nemzetközi közösségben felmerült az igény, hogy standardizálni kellene az ilyen jellegű légi összeütközéseket és találkozásokat. Ahogy Klaus Tornudd, Finnország ENSZ nagykövete fogalmazott: „...a közelmúltbeli incidens az egyik oldalon két, szokásos járőrszolgálatban levő repülőgép és a másik oldalon két repülőgép között történt, amelyeket rutinműveletet hajtottak végre. Valami gond lehet a rutinokkal, ha ilyen esetek megtörténhetnek.”<sup>56</sup>

Ilyen, egységes, nemzetközi szabályozás meghozatalára azóta sem került sor.

<sup>56</sup> WILSON 1989.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- 2<sup>nd</sup> Gulf of Sidra Incident Unedited Camera Footage. [https://www.youtube.com/watch?v=Q2eSk6uQWS0&ab\\_channel=TheFederalFile](https://www.youtube.com/watch?v=Q2eSk6uQWS0&ab_channel=TheFederalFile) (letöltve: 2021. október 6.)
- ADCOCK, AL (1990): *F-14 Tomcat in action*. Carrolton, Squadron/Signal Publications.
- BEECHERS, WILLIAM (1973): U.S. Asserts Plane Fled Libyan Jets. *New York Times*. Vol. CXXII. No. 42062. 1, 6.
- BESENYŐ JÁNOS – MARSAI VIKTOR (2012): *Országismertető: Libia*. Budapest, MH Összhaderőnemi Parancsnokság.
- Biography of Vice Admiral J. D. Williams, USN (Ret)*. <http://www.policyexperts.org/cv/WilliamsJD.pdf> (letöltve: 2021. október 7.)
- BOYNE, WALTER J. (1999): El Dorado Canyon. Air Force and Navy aircrafts crossed Qaddafi's „Line of Death” to strike the terrorist state of Libya. *Air Force Magazine*. Vol. 82. No. 3.
- BRODER, JOHN M. (1989): *U.S. Shoots Down 2 Libya Jets; Kadafi Vows to Seek Revenge : F-14s Fired in Self-Defense, Carlucci Says*. <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-1989-01-05-mn-277-story.html> (letöltve: 2021. október 7.)
- CIA World Factbook, Libya*. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/libya/#geography> (letöltve: 2020. szeptember 21.)
- DAVIES, STEVE – JUMPER, JOHN P. (2008): *Red Eagles. America's Secret MiGs*. Botley, Osprey Publishing.
- FM 44-8 Combined Arms For Air Defense. Washington D. C., Department of the Army, 1999. <https://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/44-8/index.html> (letöltve: 2021. október 8.)
- FINNEY, JOHN W. (1973): Trouble Again Over The „Elint”. *New York Times*. Vol. CXXII. No. 42064. 223.
- GUNSTON, BILL (1986): *MiG-23/-27 Flogger*. London, Osprey Publishing.
- GUNSTON, BILL (1995): *A korszerű harci repülőgépek enciklopédiája. A rendszerben lévő katonai repülőgépek fejlesztése és adatai*. Budapest, Zrínyi Kiadó.
- HALLORAN, RICHARD (1989): U.S. Says Tape Shows Missiles On a Libyan Jet. *New York Times*. Vol. CXXXVIII. No. 47742., 1,10. <https://www.nytimes.com/1989/01/06/world/us-says-tape-shows-missiles-on-a-libyan-jet.html>
- HORROCK, NICHOLAS M. (1989): *U.S. Says Tape Proves Libyan Jet Was Armed*. <https://www.chicagotribune.com/news/ct-xpm-1989-01-06-8902230310-story.html> (letöltve: 2021. október 7.)
- TRAINOR, BERNARD E. (1989): Bonus to U.S. From Clash: Intelligence. *New York Times*, Vol. CXXXVIII. No. 47742., 10. <https://www.nytimes.com/1989/01/06/world/bonus-to-us-from-clash-intelligence.html> (letöltve: 2021. október 7.)

- WILSON, GOERGE C. (1989): *Despite New Details, Libyan Mig Incident Is Still Puzzling*. <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1989/03/26/despite-new-details-libyan-mig-incident-is-still-puzzling/e6d8eda7-2ecd-4060-a0d7-f9eb3a1b4225/> (letöltve: 2021. október 7.)
- MARK, CLYDE R. (2005): *Congressional Research Service Issue Brief for Congress: Lybia*. [HTTPS://WWW.HSDL.ORG/?VIEW&DID=739098](https://www.hsdl.org/?view&did=739098) (letöltve: 2021. szeptember 27.)
- NATOPS Flight Manula Navy Model F-14D Aircraft*. Washington D.C., Department of Navy, 2004. [HTTPS://INFO.PUBLICINTELLIGENCE.NET/F14AAD-1.PDF](https://info.publicintelligence.net/F14AAD-1.pdf) (letöltve: 2021. október 6.)
- SANDERS, THOMPSON E. (2012): Bait and Switch in Libya. Naval aviators push Qaddafi's buttons in a 1981 exercise. <https://www.airspacemag.com/military-aviation/bait-and-switch-in-libya-94267482/?all> (letöltve: 2021. szeptember 27.)
- ROSENTHAL, ANDREW (1989): Pentagon Defends Tactics of Pilots Off Libya. *New York Times*, Vol. CXXXVIII. No. 47747., 8. <https://www.nytimes.com/1989/01/11/world/pentagon-defends-tactics-of-pilots-off-libya.html> (letöltve: 2021. október 8.)
- STANIK, JOSEPH T. (2016): *El-Dorado Canyon. Reagan's Undeclared War with Qaddafi*. Annapolis, Naval Institute Press. E-book.
- United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*. [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)