



1. ÁBRA. A 81. TFW 92. TFS 82-0656 USAF azonosító számú A-10A repülőgépe. A jobb szárny alatt egy ALQ-131 típusú zavarókonténer látható (Fotó: John Visanich)

BARNA PÉTER*

AZ EGYESÜLT ÁLLAMOK EURÓPÁBAN ÁLLOMÁSOZÓ REPÜLŐERŐINEK A-10A CSATAREPÜLŐGÉPEI 1979–1993 KÖZÖTT

I. RÉSZ

BEVEZETÉS

Az 1980-as évek végéig az Egyesült Államok számára az elsődleges katonai fenyegetést az egykori Szovjetunió hadereje jelentette. Az ellenséges csapásmérés hatékony elhárításának egyik feltétele a gyors reagálás, aminek teljesülése jelentősen függ a földrajzi távolságoktól. Ennek megfelelően az Egyesült Államok fegyveres erői, illetve ezen belül az

amerikai légierő is számos alakulatot állomásoztatott az ország területén kívül, közel a várható ütközőzónához. Ezekhez tartoztak az Egyesült Államok Európában állomásoztatott erőinek parancsnoksága alá rendelt, Fairchild A-10A Thunderbolt II repülőgépekkel felszerelt repülőszázadok is, amelyek itteni jelenléte a hidegháborús időszak egyik meghatározó és egyben érdekes momentuma.

A FAIRCHILD A-10A CSATAREPÜLŐGÉP

A vietnámi háború idején a szárazföldi alakulatok légi támogatásával kapcsolatos problémákból eredő tapasztalatok, valamint az Európában fennálló szovjet fenyegetés miatt – az utóbbi esetben különös tekintettel a harcocsik nyomasztó mennyiségi fölényére – a légierő vezetése egy speciális, úgynevezett közvetlen légi támogató (Close Air Support – CAS) repülőgép rendszeresítését határozta el. [1; 4.]

Az Attack Experimental, rövidítve A-X, magyarul a „kísérleti támadó repülőgép” programot 1966 júniusában indították el. [2; 34.] A repülőgéppel kapcsolatos koncepciók egyeztetése, amelybe több repülőgyártó vállalatot is bevontak, több mint három éven keresztül zajlott, így a már véglegesnek mondható prototípus tervezésére vonatkozó ajánlati felhívást csak 1970. május 7-én adták ki 12 repülőgyártó vállalat számára. A változó követelmények következtében némileg módosult a feladatkör is: a korábban elsősorban bombafegyverzetű, közvetlen légi támogató repü-

Összefoglalás: Az A-10A Thunderbolt II repülőgép rendszerbeállítására az amerikai hidegháborús doktrínában megfogalmazott, a szárazföldi alakulatok közvetlen légi támogatására vonatkozó igény alapján került sor az 1970-es évek második felében. A repülőgép, elsősorban képességei révén fontos szerepet játszott a katonai erőegyensúly fenntartásában az európai hadszíntéren is.

Kulcsszavak: A-10A Thunderbolt II, USAF 81. harcászati vadászpilóta-egred, 10. harcászati vadászpilóta-egred; USAF

Abstract: The A-10A Thunderbolt II aircraft entered service in the second half of the 1970s based on the demand outlined in the U.S. Cold War doctrine for providing close air support to ground forces. Primarily due to its capabilities, the aircraft played an important role in maintaining the military balance of power on the European battlefield as well.

Keywords: A-10A Thunderbolt II, USAF 81st Tactical Fighter Wing, 10th Tactical Fighter Wing, USAF

* Gépészmérnök. ORCID: 0009-0006-3437-3149

lőgép elsődleges feladatköre a harcokcsik elleni harc, fő fegyvere pedig egy erre a feladatra kifejlesztett gépágyú lett. A pénzügyi szempontból rendhagyónak tekinthető pályázati forma miatt (a légierő, 600 db-os rendelési állományt alapul véve, 1970-es áron számolva 1,4 millió dollár értékben maximálta a repülőgépek darabárát, 15 százalékos inflációs tartálékkal kiegészítve) az 1970. augusztus 10-i határidőig mindössze hat vállalat – a Boeing, a Cessna, a Fairchild, a General Dynamics, a Lockheed és a Northrop – adott ajánlatot. 1970. december 18-án, az ajánlatadók közül győztesnek kihirdetett Northrop és a Fairchild–Republic vállalatok egyúttal két-két prototípus építésére is jogosulttá váltak. 1971. március 1-én a Northrop repülőgépét YA-9, a Fairchild–Republic repülőgépét YA-10 típusjelzéssel látták el. A kiértékelő tesztek követően 1973. január 18-án a Fairchild–Republic A-10-es típusát hirdették ki győztesnek. [2; 34–35.] (1. ábra)

Az amerikai légierő 1974. december 20-án rendelt meg egy 22 darab sorozatgyártású A-10A repülőgépből álló szériát. Az első példány (AF 75-00258) 1975. október 21-én repült először, majd 1976 tavaszán került átadásra a davis-monthoni légibázison állomásozó 355. harcászati vadászrepülő-ezred parancsnoksága alá tartozó 333. harcászati kiképzőrepülő-század számára. [3; 51.] Az amerikai kontinensen állomásozó, a Harcászati Légierő Parancsnokság alárendeltségbe tartozó alakulatok átfegyverzését követően, majd azzal egyidejűleg az Egyesült Államok Európában állomásoztatott Légierőjénél is megkezdődött az A-10A repülőgépek hadrendbe állítása.

AZ A-10-ES REPÜLŐGÉPEK TELEPÍTÉSÉNEK TERVEI

Az eredeti elképzelések szerint az első A-10-es típussal felszerelt repülőezredet 1978 októberében Nyugat-Németország területén, a sembachi légibázison hozták volna létre, amit 1980-ban egy második repülőezredel erősítettek volna meg.

Ezzel ellentétben – elsősorban az üzemeltetés és karbantartás egyszerűsítése, illetve a kiszolgáló eszközök számának felére csökkentése miatt – végül úgy döntöttek, hogy a két, háromszázados repülőezred helyett mindössze egy, hat repülőszázadból álló repülőezredet hoznak létre. Ugyanakkor a repülőezred telepítési helyét is megváltoztatták: a korábban tervezett sembachi bázis helyett az alakulat számára az Egyesült Királyság területén található, az amerikaiak által ikerbázisnak nevezett, egymástól mintegy hat kilométerre fekvő bentwatersi és woodbridge-i bázisokat jelölték ki. A nagy-britanniai sajátosságoknak megfelelően mindkét támaszpont az angol Királyi Légierőhöz tartozott, de amerikai ellenőrzés alatt állt. A változtatások révén az új típus üzemeltetéséhez szükséges infrastruktúrát koncentráltan, a várható ütközési zónától jóval távolabb fekvő, így védettebbnek számító bázisokon alakították ki.

Mivel egy esetleges európai háború feltételezett ütközőzónája így nagy távolságra került a Brit-szigeteken fekvő, ún. fő hadműveleti bázisoktól (Main Operating Base – MOB), ezért Nyugat-Németország területén ún. előretolt hadműveleti repülőtereket

(Forward Operating Locations – FOL) terveztek létrehozni, így csökkentve a repülőgépek bevetési távolságát és egyben növelve harci alkalmazásuk hatékonyságát.

AZ A-10-ES REPÜLŐGÉPEK TELEPÍTÉSE AZ EURÓPAI KONTINENSEN

Az A-10-es repülőgépek európai telepítésének eredeti ütemtervét a repülőgépek elhúzódo fejlesztése miatt nem sikerült tartani, így a típussal elsőként felszerelt hadműveleti alakulat telepítésére csak 1979 elején kerülhetett sor a bentwatersi légibázison. [4; 44–45.]

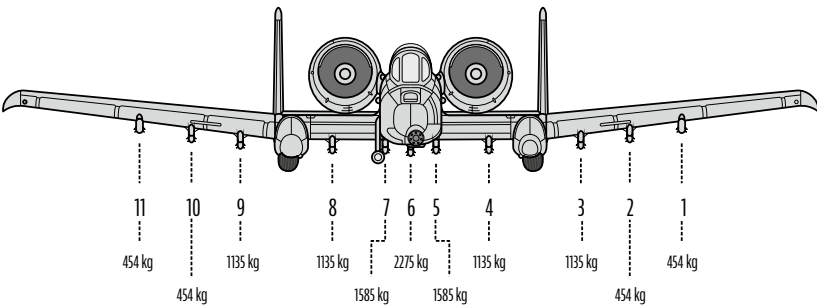
Az új típus üzemeltetésére az F-4C és F-4D Phantom II repülőgépeket alkalmazó 81. harcászati vadászrepülő-ezredet jelölték ki. Az ezred alárendeltségébe tartozó, F-4D repülőgépeket üzemeltető 78. harcászati vadászrepülő-század a woodbridge-i bázison, az F-4C repülőgépekkel felszerelt 91. és 92. harcászati vadászrepülő-század (Tactical Fighter Squadron – TFS) pedig a bentwatersi bázison állomásozott. [5; 139.] (2. ábra)

A 81. harcászati vadászrepülő-ezredhez (Tactical Fighter Wing – TFW) tartozó első alakulat, a 92. TFS átfegyverzését 1978 júliusában kezdték el a Ready Thunder fedőnevű művelet keretében. [2; 74.] Az átképzés befejezését követően a tizenhármas repülőgéppel felszerelt, hadra foghatóvá nyilvánított repülőszázad 1979. január 26-án települt vissza Bentwaters-be. [6; 106.] A következő alakulatot, a 78. TFS-t 1979 májusában nyilvánították hadra foghatónak a woodbridge-i bázison. [2; 74.] 1979-ben tovább folytatódott az alakulatok átfegyverzése, és az év végére, az 1979 júliusban

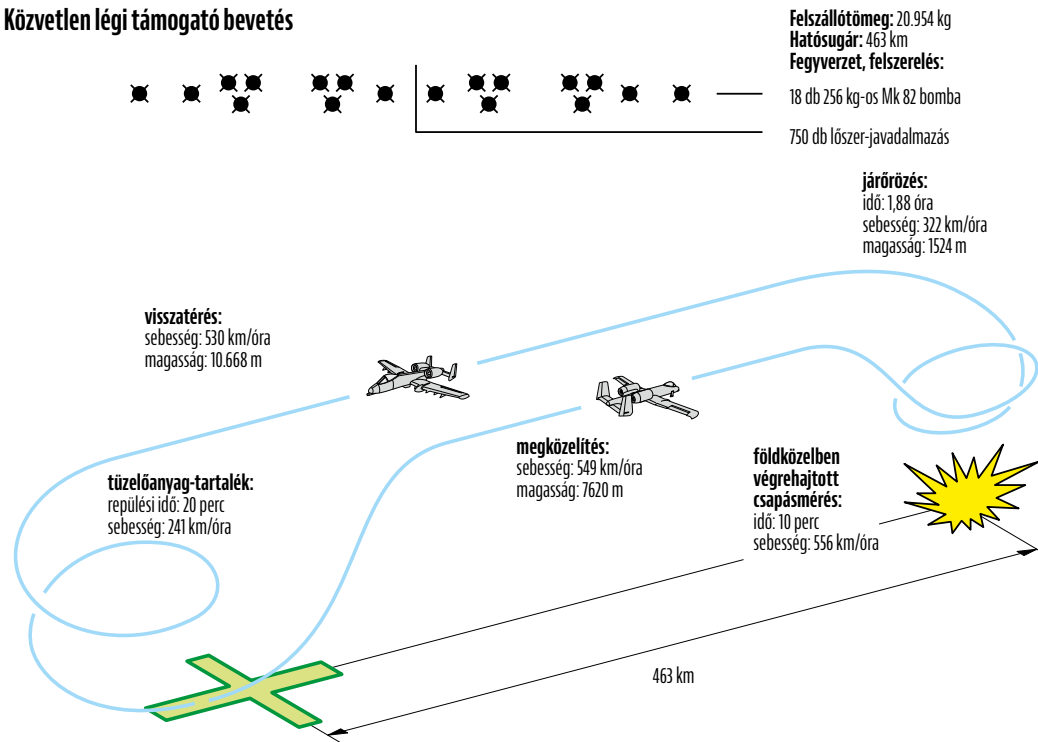
2. ÁBRA. A 81. TFW 92. TFS-nek 80-0168 USAF azonosító számú A-10A repülőgépe (Fotó: Barry Swann)



3. ÁBRA. Az A-10A repülőgépek bevetési profilja közvetlen légi támogatás (Close Air Support – CAS) során (A szerző szerkesztése [10][11] alapján)



Közvetlen légi támogató bevetés



átfegyverzett 91. TFS-sel [2; 74.], valamint a már korábban, 1978. október 1-jén létrehozott [2; 74.], majd az első A-10-eseket 1979. október 1-én átvevő [8] 510. TFS-sel, illetve a szintén 1979. október 1-től felálló 509. TFS-sel együtt ötre nőtt az Európában állomásozó, A-10 repülőgépekkel felszerelt repülőszázadok száma. [6; 106.] Az 509. TFS a woodbridge-i bázison állomásozó 78. TFS-hez csatlakozott. [5; 139.] Ugyanakkor az 509. TFS csak négy hónapig tartózkodott a woodbridge-i bázison, majd – a 91. TFS-sel helyet cserélve – a bentwatersi bázisra telepítették át. [5; 139.]

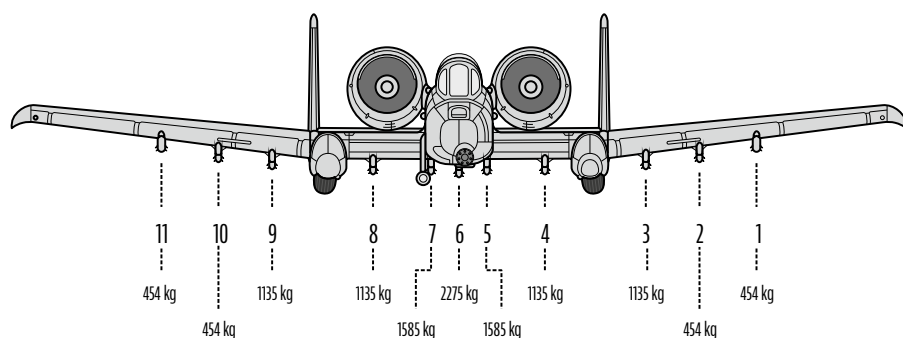
Annak érdekében, hogy az Egyesült Államok Európában állomásoztatott Légierőjének (USAFE – United States Air Forces in Europe) harci képessége ne csökkenjen, a 81. harcászati vadászpilóta-egység 1979. áprilisáig az F-4-es típust együtt üzemeltette az A-10-es típussal. [7; 524.]

Az A-10-es típusra átfegyverzett repülőegység pilótáinak összetétele meglehetősen változatos volt. Az egység által korábban repült F-4-es és az új A-10-es típus különbségeinek el-

lenére a repülőegység korábbi Phantom-pilótái közül 38-an döntöttek úgy, hogy átkerik magukat az A-10-es típusra – ők értékes, az európai hadszíntérre vonatkozó tapasztalatokat

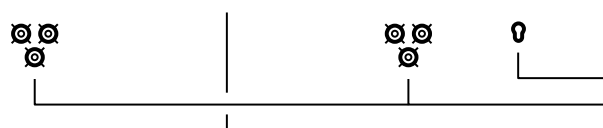
1. TÁBLÁZAT. Az A-10A repülőgépek harcászati-műszaki jellemzői (A szerző szerkesztése [9] alapján)

Harcászati-műszaki jellemző	Érték/Adat
Hosszúság [m]	16,16
Szárnyfesztávolság [m]	17,42
Magasság [m]	4,42
Üres tömeg [kg]	13 154
Maximális felszállótömeg [kg]	22 950
Hajtómű típusa	2 db General Electric TF34-GE-100
Tolóerő [kN]	2 × 40,32 (2 × 9065 font)
Maximális sebesség [km/h]	676 (420 mérföld per óra)
Hatótávolság [km]	1287 (800 mérföld)
Szolgálati csúcsmagasság [m]	13 636 (45 000 láb)
Fegyverzet	1 db 30 mm-es GAU-8/A hétcsövű Gatling géppágyú; 7200 kg fegyverzet nyolc szárny alatti és három törzs alatti pilonon (225 kg Mk. 82 és 900 kg Mk. 84 légibomba, gyújtó- és kazettás bombák, kombinált hatású bombák, AGM-65 Maverick rakéták, lézervezérelt és elektro-optikai irányítású bombák; infracsapda és dipóliszórázó zavarótöltetek; rádióelektronikai zavarókonténer; 70 mm-es rakéták; AIM-9 Sidewinder rakéták)



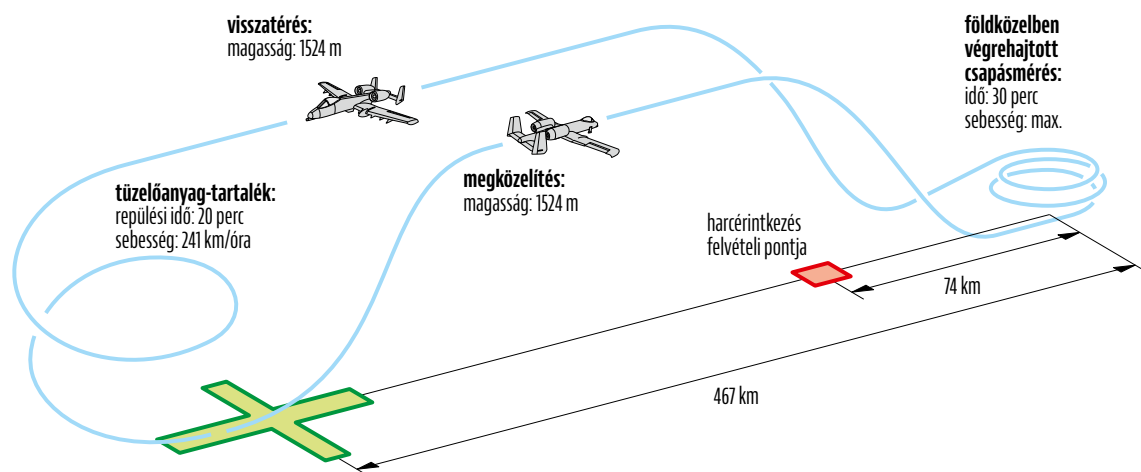
4. ÁBRA. Az A-10A repülőgépek bevetési profilja harcokcsik elleni csapásmérés során (A szerző szerkesztése [10][11] alapján)

Harcokcsik elleni bevetés



Felszállótömeg: 19.083 kg
Hatósugár: 467 km
Fegyverzet, felszerelés:

ALQ-119 zavarókonténer
 6 db AGM-65 Maverick rakéta
 1174 db lőszer-javadalmazás



hoztak magukkal. [7; 524.] Ezenkívül számos pilóta érkezett más harci alakulattól, illetve frissen végzett pilóták az Egyesült Államok területén működő, T-38 repülőgépekkel felszerelt kiképző iskolákból, illetve néhány, korábban oktató beosztást ellátó pilóta a 355. harcászati vadászpilóta-kiképzőezredtől. [6; 106.] A repülőgép harcászati mutatói (1. táblázat) jellemzően a bevetés jellegéből adódó repülési profiltól, illetve a fegyverzettől függően változtak. (3., 4. ábra)

A hatodik és egyben a 81. TFW utolsó A-10A típusú felszerelt alakulatát, az 511. TFS-t 1980. január 1-jén hozták létre a bentwatersi bázison. [5; 139.] A 81. TFW teljes átfegyverzése az A-10-es típusra 1980 szeptemberére fejeződött be, a repülőezred gépalományára pedig így elérte a tervezett 108 darabos mennyiséget. [4; 45.]

Ez az állapot nyolc évig tartott: 1988 őszén az angliai suffolki bázisok

zsúfoltsága miatt az 509. és 511. TFS-t áthelyezték a cambridgeshirei Huntingdon közelében fekvő alconburyi légitámaszponton állomásozó 10. TFW alárendeltségébe. Ennek konkrét előzménye az volt, hogy a korábban az alconburyi bázison állomásozó, a 10. TRW alárendeltségébe tartozó 527. „Agressor” repülőszázadot 1988. júniusában a 81. TFW parancsnoksága alá rendelték és a bentwatersi légitámaszpontra telepítették át. [12; 60.] Az alakulat fő feladata az ellenséges légierők repülőgépeinek szimulálása volt a gyakorló légi harcok során. A sors iróniája, hogy a repülőszázadot, miután a korábban használt F-5E repülőgépeit az áttelepüléssel egyidejűleg más USAFE alakulattól átvett F-16C repülőgéppel váltották fel, 1990 elején már fel is oszlatták, a korábban átvett repülőgépeit pedig az USAFE más alakulatai számára adták át. [13; 183., 199.] ■

(Folytatjuk)

HIVATKOZÁSOK

- [1] Ken Neubeck: A-10 Warthog. Squadron Signal Publication; Aircraft In Action 1604; Carrollton, 1995.
- [2] Rick Stephen: A-10 Fighting Warthog. World Air Power Journal, 1994/16 Spring, Aerospace Publishing Ltd., London.
- [3] A-10A: Le Deuxieme Thunderbolt. Le Moniteur de L'Aeronautique 1979/1.
- [4] Giovanni de Briganti: Le Thunderbolt en Europe. Le Moniteur de L'Aeronautique 1979/9.
- [5] Bob Archer: USAFE 1970-1979. Wings of Fame no. 4.
- [6] Peter C. Smith: Fairchild-Republic A-10 Thunderbolt II. Crowood Press Ltd., Ramsbury, 2000.
- [7] Graham Warwick: A-10: Europe's anti-tank vanguard, Flight International, 1979.02.24.
- [8] RAF Bentwaters. https://military-history.fandom.com/wiki/RAF_Bentwaters (Letöltve: 2025.01.01)
- [9] Northrop Grumman: A-10 Thunderbolt II. <https://www.northropgrumman.com/what-we-do/air/a10-thunderbolt> (Letöltve: 2025.01.14.)
- [10] Sweetman, Bill – Peacock, Linday: A-10. Salamander Books Ltd., New York, 1992.
- [11] Evans, Andy: Fairchild A-10 Warthog. SAM Publications, Bedford, 2009.
- [12] Sue J. Bushell: United States Air Forces Europe Yearbook 1989. IAT Publishing, 1989.
- [13] Patrick Martin: Tail Code. The complete history of USAF tactical aircraft tail code markings. Schiffer Military/Aviation History, Atglen, PA, 1994.