

Mészáros Márta¹

Szomália légierijének története és jövőképe

History and Future of the Somali Air Force

Absztrakt

Ez a tanulmány Szomália légierijének múltját, fejlődését és jövőbeli kilátásait mutatja be, különös tekintettel arra, hogy a szomáliai légvédelem mindig számíthatott külső segítségre. A szomáliai légierő története 1949-ben kezdődik, amikor az ENSZ mandátuma alapján Olaszország gyámsága alá kerül az ország, annak érdekében, hogy felkészítsék a későbbi független kormányzásra. A gyámsági időszak alatt az olasz közigazgatási dokumentumok alapján Olaszország valóban igyekezett mindent megtenni annak érdekében, hogy Szomáliában működőképes légierőt hagyjon maga után. A kezdeti virágzást követően azonban az ogadeni háborúban nem várt fordulatok következtek be, amelyek Szomália háborúbéli bukásához, a Sziad Barre utáni kormányzást követően pedig a légierő teljes szétzilálásához vezettek. A polgárháborús időszakot követően, hosszú idő után, 2015-ben nyitották újra a légierő történetének egy újabb fejezetét. Szomália légvédelme továbbra is nemzetközi együttműködésen múlik, azonban a jövő olyan alternatívákat kínál a légierő alkalmazásában, amelyek nemcsak Szomália, de a térség érdekeit is szolgálják. Ez a történet fordulatos és izgalmas betekintést nyújt az ország történelmének egy vékony szegmensébe. A tanulmány célja ennek bemutatása.

Kulcsszavak: Szomáliai Légierő, gyámsági időszak, hadtörténelem

Abstract

This study examines the history, development, and future prospects of the Somali Air Force, with particular focus on its enduring reliance on external support. The story begins in 1949, when Somalia was placed under Italian UN trusteeship in preparation

¹ Doktori hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola, e-mail: martha.mesaros@gmail.com

for independent governance. Italian administrative records show that the trusteeship authorities made genuine efforts to leave behind a functional air force. The initial period of development was followed by the unexpected reversals of the Ogaden War, which led to Somalia's military defeat and, in the wake of Siad Barre's fall, to the complete collapse of its air power. The subsequent civil war reduced the air force to an institutional ruin, and it was not until 2010 that a new chapter began. Today, Somali air defence remains dependent on international cooperation – primarily through the African Union, the EU Training Mission, and Turkey – yet the future offers credible alternatives in air power employment that serve both Somalia's national interests and regional stability. This study aims to present this turbulent and largely overlooked segment of Somali history in a comprehensive yet accessible manner.

Keywords: *Somali Air Force, trusteeship period, military history*

Bevezetés

A cikk témaválasztása kapcsán előzetesen tisztázandó kérdésként merült fel, hogy a tárgyalta probléma rendelkezik-e kellő tudományos relevanciával. Szomália mint független állam nem rendelkezett a múltban önálló légierővel vagy pilótaképzéssel, a jelenben pedig komoly törekvések vannak arra, hogy felfejlessze légvédelmét. A gyarmati időszak alatt Nagy-Britannia és Olaszország gyakorolta a légtér ellenőrzését, ezt követően pedig Olaszország látta el a gyámsági felügyeletet Szomália felett. Ez pedig előrevetíti a kérdést, miszerint ezen időszak mennyiben segítette elő az ország légierő-képességének fejlődését. A felügyeleti idő leteltét követően, de könnyen meglehet, hogy már előtte is felfigyeltek a nagyhatalmak az ország kiváló geopolitikai adottságaira, ami érződött Szomália támogatottságán is. Volt olyan időszak, amikor a Szomáliai Légierő potenciális légicsapási képességgel rendelkezett, főképp az ogadeni háborút megelőző szovjet támogatás időszakában, azonban a szovjet–szomáliai viszony megromlása, később Sziad Barre elnök elmenekülése és a polgárháború sorozatos csapásai az ország légierő-harcértékének és szervezeti struktúrájának megszűnéséhez vezettek. 2010-ben elindult az Európai Unió Szomáliai Kiképző Missziója, amelynek keretében az Ugandai Népi Védelmi Erők közreműködésével a szomáliai biztonsági erők felfejlesztése került előtérbe. A légierő jelenleg nem végez klasszikus államvédelmi feladatokat, nemzetközi összefogásban továbbra is Uganda látja el az ország légvédelmét az AUSSOM-on keresztül, valamint a továbbképzésekben folyamatos segítséget nyújt az EUTM-S is. A nemzetközi együttműködések túl Törökország 2017 óta folyamatosan jelen van a térségben, és aktívan közreműködik a fegyveres erők kiképzésében és a műveleti képességek javításában. Növekvő befolyása mellett igyekszik harcászati szempontból is fejleszteni az országot, haditechnikai eszközök átadásával.

Módszertani megközelítés

A szomáliai légierő története rövid fejezet az ország életében, ennek ellenére tele van reménnyel és mélységekkel. Jelen tanulmányban bemutatom a légierő történetének

nagyobb korszakait, valamint jelenét, a teljesség igénye nélkül. A tanulmány egyetlen célja, hogy átfogó képet adjon Szomália légierijének múltjáról és jövőjéről, mindezt olyan formában, hogy alkalmas legyen a szomáliai légierő-képességek alakulásának nyomon követésére és lehetséges jövőképeének felvázolására.

A szakmai anyagok feldolgozása kapcsán meg kívánom jegyezni, hogy a kutatást nagyban nehezítette a rendelkezésre álló nyílt forrásokból fellelhető adatok minősége és mennyisége, ami jelen tanulmány esetében csupán elégségesnek bizonyult. Az egyes időszakokról emiatt bizonyos fejezetekben egy-egy korábbi szerző munkásságán keresztül ismertetem a részleteket; Bronchini kutatásait a gyarmati időszak bemutatásánál használtam fel, míg Cooper ogadeni háborúról írt könyve szolgáltatta az azonos című fejezethez a nyersanyagot. A tanulmány forrásbázisát elsősorban olasz történeti közlönyök, korabeli katonai jelentések, valamint amerikai hírszerzési jegyzőkönyvek alkotják, amelyeket kiegészítenek a már fent hivatkozott kutatók munkái. A kutatási módszertan főképp kvalitatív forráselemzés, amely alapján az esettanulmány a rendelkezésre álló elsődleges és másodlagos források összevetésével igyekszik feltárni a szomáliai légierő történeti fejlődését. Az esettanulmány középpontjában a külső partnerfüggőség és a szuverenitás viszonya, valamint e tengely mentén Szomália légi harcértékének erősségei és gyengeségei állnak. A fentiekén túl meg kell jegyezni, hogy a nemzeti források önmagukban előrevetítik a szelekciós torzítás kockázatát. E torzítás mérséklése érdekében a tanulmányban törekedtem a különböző eredetű források összevetésére, ugyanakkor a forrásbázis szűkössége miatt ez csak korlátozott mértékben volt lehetséges.

Gyámsági időszak 1949–1960

1949. november 21-e jelentős időpont az ország önálló légierijének fejlődése szempontjából, mert ezen a napon az ENSZ Közgyűlése megszavazta a 289. számú határozatot, amely Olaszország korábbi afrikai gyarmatai (Eritrea, Szomália és Líbia) jövőjének kérdésével foglalkozott.² A határozat szerint Olaszország egy tízéves mandátumot szerzett, amelynek célja, hogy fokozatosan függetlenné tegye korábbi gyarmatait, így Szomáliát is. A döntést nem fogadta osztatlan elismerés, voltak országok, mint például Nagy-Britannia, Etiópia vagy a Szovjetunió, amelyek nem örültek ennek a döntésnek. Az ENSZ Gyámsági Tanácsa azonban jóváhagyta a Szomália igazgatására vonatkozó tervet (1950. január 27.), az olasz parlament pedig megszavazta a gyámság átvételét. Az ENSZ-határozatot a parlament az 1951. november 4-i 1301. számú törvénnyel ratifikálta.³ A hadsereg vezérkara már 1949. augusztus 1-jén irányelveket adott ki egy Szomáliába küldendő katonai kontingens esetleges felállítására. 1949. augusztus 15-én létrehozták a Szomáliai Fegyveres Erők Parancsnokságát a nápolyi Területi Katonai Parancsnokságon. A misszióra szánt egységek felállítása 1949. december 1-jére fejeződött be. A britek által kidolgozott Caesar-terv céljából egy olasz összekötő missziót küldtek Szomáliába a katonai kontingens megérkezése előtt. A kontingenst a

² United Nations 1949: B pont.

³ Az Egyesült Nemzetek Gyámsági Tanácsával 1950. január 27-én Genfben megkötött, Szomália területének olasz közigazgatás alatt tartásáról szóló megállapodás megerősítéséről és végrehajtásáról szóló 1951. évi 1034. törvény.

három fegyveres erő (hadsereg, haditengerészet és légierő) egyesített parancsnoksága és különböző operatív osztályok alkották. A Védelmi Minisztériumtól kapott irányelvek alapján a Légierő Vezérkara (SMA) – előre gondolkodva – elrendelte a „Szomáliai Légi Parancsnokság” létrehozását 1949. szeptember 15-től. 1949. szeptember 9-én a Szomáliai Légierő kijelölt parancsnoka, Michele Palmiotti megkezdte az új szervezet létrehozásának munkáját. Szeptember 16-án Capodichinóban létrehozták a Szomáliai Légierő Műveleti Osztályát.⁴ A kontingens 1950. február 20-án hivatalosan felvette a Szomáliai Biztonsági Hadtest nevet, összesen 5791–6000 katonával.⁵ 1950. április 1-jén az Egyesült Királyság képviselői átadták a szomáliai terület ideiglenes igazgatását Olaszország képviselői számára. Szomália Olasz Gyámsági Igazgatósága (Amministrazione fiduciaria italiana in Somalia, AFIS) hivatalosan néhány hónappal később, 1951. december 22-én kezdte meg működését.⁶

A Szomáliai Légierő Parancsnokságát, amely Területi Légi Zónaként (TAZ) szolgált, rövid határidő és sok nehézség mellett tudták felállítani.⁷ A Parancsnokság fő feladatai közé az összeköttetés, a szállítás és a kiképzés tartozott. A gépek biztosították az összeköttetést és a postai szolgáltatást a főváros és 16 másik település között. A Parancsnokság felelt a fentiekén túl a felderítésért, a légi rendészetért és a katonai légi szállítáért.⁸

A katonai szektorban, és különösen a légierőben, azonnal megkezdődött a „szomalizáció” a helyi személyzet képzési és minősítő tanfolyamainak elindításával. A képzés kezdetben a helyszínen, a Szomáliai Repülési Szakemberek Iskolájában zajlott. Gépészmérnököket, rádiókezelőket, rádiószereleket és gépszereleket képeztek más területek mellett.⁹

1951. április 1-jén a Vadászrepülő Századot hazaszállították, mivel már nem ítélték szükségesnek a területen, de a szervezet felépítése lényegében változatlan maradt, kivéve a Szomalizációs Hivatal létrehozását (amely egy Szomáliai Századból és a Szomáliai Szakiskola Tanfolyam-igazgatóságából állt).¹⁰

Az olasz vezetés végül úgy döntött, hogy 1956. január 1-jétől megszünteti a Biztonsági Hadtest Parancsnokságát Szomáliában, helyette egy olasz katonai helyőrséget hoztak létre, amelynek állománya az olasz fegyveres erők még a területen tartózkodó

⁴ Szervezeti struktúra: Műveleti és Kiképzési Iroda, Összekötő Iroda, Rejtjel- és Információs Iroda, a Meteorológiai Iroda és a Fotókartográfiai Iroda.

⁵ MELECA 2016. A szerző 6000 önkéntest említ.

⁶ Arturo Ferrara dandártábornok az Olasz Szomáliai Gyámsági Igazgatás – Biztonsági Testület Parancsnoksága – Vezérkar, Műveleti Osztály 1950. szeptember 28. napján kelt 01/4890. számon iktatott dokumentumban már a Mogadishu repülőtér és tíz leszállópálya átszervezéséről, ideiglenes táborok hálózatának megszervezéséről, katonai és polgári légipostai szolgáltatás megindításáról tesz jelentést.

⁷ A Szomáliai Légierő Parancsnokságának struktúrája a következőképpen épült fel: Parancsnok, Parancsnoki, Személyzeti és Létszámgügyi Hivatal, Műveleti Osztály (amely magában foglalta a Szállító, Vadász és Összekötő Századok Vegyes Csoportját), Műszaki Osztály (a Vonalhatékonysági Osztály; SRAM; TLC, Meteorológiai és AV Szolgálat; MSA Szolgálat), Logisztikai Osztály (amely magában foglalja az Orvosi, Szállítási, Állami Vagyon, Népbiztonság, Fegyverzeti Szolgálatokat, a Vegyes Légierős Századot és a Jóléti és Sport Irodát).

⁸ Az SMA által 1950 februárjában kiadott külön irányelvek kimondták, hogy a szomáliai légierő (ahogyan azt egy ideig még nevezték) alkalmazását „a határok védelme, a hatóságok presztízsének megőrzése, valamint a felszíni erőkkel való együttműködés” érdekében kell végrehajtani a légimentés, a belső biztonság, a hadsereggel való együttműködés és a légi szállítás feladatai révén. Lásd BRONCHINI 2002: 185.

⁹ 1959. december 30-án már kizárólag a szomáliai légierő által alkalmazott szomáliai személyzet 1 pilótából, 2 egyéb beosztású tisztből (műszaki asszisztens), 51 altisztből, 197 általános repülőtéri szolgálatra beosztott közlegényből állt. Lásd BRONCHINI 2002: 198.

¹⁰ 1956. július 1-jétől az volt a feladata, hogy „végrehajtsa, megszervezze és fokozza, a repüléstechnikai kérdésekben, az AFIS szomalizációval kapcsolatos politikai és társadalmi tevékenységét”.

tagjaiból állt.¹¹ Az 1956. január 1-jei 17. rendelet megteremtette jogilag a szomáliai hadsereget. Ezzel egy időben határozat született a Szomáliai Légierő Parancsnokságának feloszlásáról is, amelynek helyébe a Szomáliai Polgári Légiközlekedési Hatóság lépett. Ez a szervezet felelt később a területen működő összes légi szolgáltatásért.¹² Az országban mindösszesen a legénység 20 tagja maradt; négy tiszt, 12 altiszt és 4 civil. 1960. október 30-ra megalakult a Légierő Műszaki Segítségnyújtási Magja Szomáliának nevű egység. A Szomáliai Légierő megmaradt részét a szomáliai kormány kérésére 1960. június 30-án, az AS feloszlásának napján Műszaki Segítségnyújtó Egységre nevezték át. A vadászszázad számára meghagyták az észak-amerikai P-51D Mustangokat, míg a rövid távú összekötő szolgálatra a robusztus Stinson L-5 Sentinelt hagyta meg az olasz adminisztráció, és a legfontosabb feladathoz, a légi szállításhoz a kétmotoros Douglas C-47 és C-53 katonai változatait. Kezdetben négy P51D Mustang vadászgépet (MM4237, MM4239, MM4250 és MM4259) is vezényeltek a 4. vadászrepülőgép-ezred kötelékéből Szomáliába esetleges légirendészeti beavatkozások céljából, majd 1962-ben az AMI 8 db P-51D Mustangját áthelyezték a szomáliai légierőhöz, ezzel alakult meg az első vadászrepülőgép-század.¹³

A század 1954 áprilisa és 1957 szeptembere között két észak-amerikai T-6H Texannal is rendelkezett, a további 5 Stinson L-5 Sentinel mellett, amelyek polgári regisztrációval (az első hármat 1950 és 1951 között, majd 1954 és 1957 között további kettővel váltották fel) kettős feladatot láttak el: alapképzést és orvosi evakuációt.

Sajnos a speciális karbantartó személyzet és az alkatrészek hiánya miatt sok repülőgép hamarosan repülésre alkalmatlanná vált. Az AFIS-misszió és a Biztonsági Hadtest befejezése után három-hat C-47 Dakotát és négy-hat C-45 Expeditert helyeztek át az újonnan megalakult szomáliai légierőhöz. Az AFIS-küldetés teljes időtartama alatt az olasz pilóták összesen 10 751 órát repültek, az éghajlat és a gyenge logisztikai rendszer miatt valóban nehéz üzemeltetési körülmények között (1. táblázat).¹⁴

1. táblázat: Szomália repülőgép-állománya 1950–1960 között

	1950. 01. 07.	1950. 02. 21.	1950. 10. 24.	1951. 04. hó	1953. 12. 01.	1959. 01. 01.	1960. 06. 30.
Douglas C-47	10	6	6	2	2	2	2
Douglas C-53	nincs adat	nincs adat	nincs adat	2	2	1	1
P-51 Mustang	6	3	3	3	nincs adat	nincs adat	nincs adat
Stinson L-5	3	3	3	nincs adat	nincs adat	nincs adat	nincs adat
Beechcraft C-45	nincs adat	nincs adat	nincs adat	2	2	2	2
T-6H	nincs adat	nincs adat	nincs adat	nincs adat	2	nincs adat	nincs adat

Forrás: a szerző szerkesztése

¹¹ Az AFIS 1956. január 1-jei 16. számú rendelete intézkedett a szomáliai biztonsági hadtest megszüntetéséről.

¹² Az AFIS 1956. április 3. napi értesítője.

¹³ BRONCHINI 2002: 178–181.

¹⁴ MELECA 2016.

1959. június 30-án, hat hónappal Szomália függetlenségének tervezett dátuma előtt, és az AFIS mandátumának lejártával megtörtént az olasz és szomáliai adminisztráció cseréje. A légierő jelvényét a kék korong, közepén egy fehér ötágú csillag váltotta fel. A szomáliai légierő parancsnokságát, miután elvégezte feladatait, a légierő vezérkarának 1960. július 12-i 2408/252. számú körlevele megszüntette.¹⁵

Összegzőképpen elmondható, hogy a gyámsági időszak légierő-képességei döntően támogató jellegűek voltak. Hiányoztak a modern légifölény- és légvédelmi képességek, a flotta fenntarthatósága pedig nagymértékben az olasz szakállomány jelenlététől függött, ugyanakkor a korabeli források rávilágítanak, hogy a gyámsági adminisztráció tudatosan készült és készítette fel a szomáliaiakat az önállósodásra. Regionális összevetésben, amíg Etiópia az 1930-as évektől fokozatosan fejlődött és tényleges légi fölényt tudhatott a magáénak saját légterében, addig Kenya és Uganda, Eritrea és Dzsibuti sem rendelkezett a gyámsági időszak alatt önálló légierővel. Ezt a feladatot a gyarmati országok látták el saját jogon. Az olasz adminisztráció célja ugyan nem a harcérték fejlesztése volt, ugyanakkor a Stinson L-5 és C-47 típusok korlátozott légi felderítésre elvben alkalmasak lettek volna, de elsődleges rendeltetésük az összeköttetés, a személy- és anyagszállítás biztosítása volt. Légtérellenőrzésről, felderítő és akkori értelemben vett vezetés-irányítási rendszerről nem beszélhetünk. A P-51 és T-6 típusok szintén hordoztak korlátozott csapásmérő potenciált, de alkalmazásuk ténylegesen nem harci, hanem kiképzési és jelenlét-demonstrációs funkciókhoz kötődött. Az olasz vezetés jól strukturált, módszeresen felépített szervezet képét mutatja, amely aprólékosan megtervezte feladatának végrehajtását. Legnagyobb akadályuk a kiképzőállomány- és forráshiány voltak. Doktrinális értelemben ez a korszak a támogató légi műveletek túlsúlyáról és a felszíni erők elleni hadműveletek hiányáról szólt: nem alakult ki sem önálló csapásmérő, sem érdemi légvédelmi képesség.

A szovjet kapcsolat, 1969–1977

A gyámsági korszakot követően Szomália folytatta haderejének bővítését. Sziad Barre, puccsát követően, a „tudományos szocializmus” irányába terelte az országot. Az állomány szovjet kiképzést kapott és a szovjet katonai doktrínát követték. Az esz-közparkot MiG–15/17, MiG–21, Il–28 bombázókkal bővítették, a légierő a térség egyik legerősebbjévé vált.¹⁶ Az országot a hadsereg irányította Barre „Nagy-Szomália” vízióját szolgálva, amely magában foglalta volna egész Ogadent, az afarok és isszák francia területeit, valamint Kelet-Kenya nagy részét. A kormánynak nyújtott katonai támogatások jelentősen megnöttek a következő években, ami lehetővé tette Szomália számára, hogy közvetlen ütközési pályára pozicionálja magát Etiópiával.¹⁷

¹⁵ BRONCHINI 2002: 185.

¹⁶ Az SNDF (Somali National Defence Force) és a rendőrség puccsot robbantott ki Mogadishuban, amelynek során Abdirashid Ali Shermarke elnököt egyik testőre meggyilkolta, a miniszterelnököt pedig 1969. október 15-én letartóztatták. A puccs vezetői a Nemzetgyűlés és a Kabinet feloszlásával, az összes politikai párt megszüntetésével és az alkotmány felfüggesztésével egyidejűleg létrehozták a Legfelsőbb Forradalmi Tanácsot (Supreme Revolutionary Council, SRC), amelynek elnöke Sziad Barre vezérőrnagy volt. Barre azonnal bejelentette, hogy kormánya támogatni fogja „a gyarmati uralom alatt álló országokban zajló összes felszabadító mozgalmat”.

¹⁷ COOPER–GRANDOLINI 2015: 22.

1970-ben a Szomáliai Légierő 1500 főt számlál. A négy vadászpilótaegység-század megközelítőleg 40 MiG–15-össel és MiG–17-essel rendelkezett. További három egység működött még, körülbelül 20 szállítógéppel. A felkészültség még mindig alacsony volt, a vadászpilóták alig 20 órát repültek évente. A helyzet azonban hamarosan megváltozott.¹⁸

1972-ben Moszkva új diplomáciai offenzívát indított, amelynek célja afrikai pozíciójának javítása volt. Andrej Grecsko szovjet védelmi miniszter Mogadishuba látogatott, és aláírt egy megállapodást, amely a berberai kikötő fejlesztését és modernizálását irányozta elő, cserébe a szovjet haditengerészet hadihajóinak bázisjogaért ebben a létesítményben.¹⁹ A következő években megkezdődött Berbera bázissá fejlesztése, amely szerint kiépítették a rakétarakartárat, egy 5000 méternél hosszabb kifutópályákkal rendelkező repülőteret húztak fel, valamint kiterjedt radar- és kommunikációs létesítményeket telepítettek.²⁰ Mindössze két évvel később Szomália és a Szovjetunió barátsági és együttműködési szerződést írt alá, majd a Szovjetunió jelentős erőfeszítéseket tett az SNDF és a CCS (Ciidanka Cirka Soomaliaayed – Somali Air Force) modernizálására és bővítésére.²¹

1974 júliusától kezdődően 33 MiG–21MF elfogó vadászgéppel, három MiG–21UM géppel, valamint SA-2 és SA-3 légvédelmi rakétákkal szerelték fel a négy légvédelmi zászlóaljt. Az új MiG-eket két újonnan létrehozott elfogó vadászpilótaegység-századba szervezték. Néhány parancsnok kivételével a meglévő MiG–17-es egységek, amelyeket most vadászbombázó feladatokra használtak, nem osztották meg tapasztalt pilótaikat és földi személyzetüket az újonnan felállított századokkal. Ehelyett a Szovjetunióban Primorszko-Ahtarszkban és Batajszkban tartott sugárhajtású átalakító tanfolyamokon frissen végzett körülbelül 30 pilóta és a hasonló számú földi személyzet így nagyon kevés tapasztalattal rendelkezett a gyors repülőgépek vezetése terén, és még ennél is kevesebb bevetési tapasztalatuk volt. A kezdőket Krasznodarban MiG–21UM-eken és MiG–21PFM-eken végzett kiegészítő tanfolyamon oktatták ki, majd visszaküldték őket Szomáliába, ahol átképzésen estek át MiG–21MF-ekre.²²

A CCS-pilóták későbbi kiképzése azonban váratlan, de jelentős nehézségekbe ütközött. Bár Moszkva 450-ről körülbelül 1500-ra növelte tanácsadóinak számát az országban, a szomáliai MiG–21-es egységekhez beosztottak száma változatlan maradt. A legtöbb új tanácsadót elsősorban a hadsereghez és a katonai hírszerzéshez nevezték ki, ahol egyre növekvő számban való megjelenésük némi ellenvéleményt váltott ki, legfőképpen nemzetközi szinten. A további fejlesztéseknek az 1974/1975-ös aszály vetette gátját, mert a gazdasági pangás következtében nem volt tőke a szükséges üzemanyag megvásárlására. Ennek megfelelően a CCS pilótái által a levegőben töltött órák száma körülbelül évi 40 órára korlátozódott.²³

¹⁸ COOPER–GRANDOLINI 2015: 22.

¹⁹ Ez a kikötő azért volt fontos Moszkva számára, mert szinte állandó jelenlétet biztosíthatott haditengerészetének az Indiai-óceán stratégiai fontos szegletében, és lehetőséget adott az amerikai haditengerészet arab- és perzsa-öbölbeli műveleteinek ellensúlyozására.

²⁰ CIA 1974; COOPER–GRANDOLINI 2015: 22.

²¹ A Szovjetunió 55 millió dolláros támogatást és 10 ezer szomáliai katona kiképzését biztosítja Barre részére, lásd MUHAMMAD–AZMAN–ROGERS 2017: 421.

²² A MiG–21-esek számára vonatkozó adatokat korábbi CCS-pilóták közölték névtelen interjújukban.

²³ COOPER–GRANDOLINI 2015: 22–23.

Az olasz gyámsági korszakból megmaradt MiG–15 és MiG–17-eknek korlátozott harcászati értékük volt, amelyeket továbbra is lehetett könnyű csapásmérő szerep-körben alkalmazni, azonban az Ogaden-háborúig Il–28 bombázókkal és MiG–21-ekkel egészítették ki az állományt. A MiG–21-ek és Il–28-asok megjelenése lehetővé tette volna stratégiai légitámadások és mélységi csapások végrehajtását, de ezek mögött nem állt olyan hírszerzési, célkijelölési és értékelési rendszer, amely megfelelt volna egy összhaderőnemi légi műveleti doktrína követelményeinek. A légierő gyenge pontja továbbra is a fejletlen légvédelmi és légtérellenőrző alrendszer volt. A meglévő radar-hálózat néhány lokátorra és SA-2 típusú légvédelmi rakétarendszerre szorítkozott, a szenzorlánc és az ISR-folyamat (légi felderítés, értékelés, célkijelölés, visszacsatolás) csak részlegesen, eseti jelleggel működtek. Integrált IADS-ről nem beszélhetünk, ahogy egységes, valós idejű C2-ről sem; a légierő vezetés-irányítása inkább lineáris parancsnoki lánc, mintsem egy korszerű, szenzorokra épülő, hálózatalapú irányítási rendszer volt.

A személyi állomány döntő része szovjet katonai képzésben részesült, ami a szakmai kompetenciák mellett a szovjet alkalmazási elvek, művelettervezési módszerek és szabályzatok teljes körű átvételéhez vezetett, tovább erősítve ezzel a doktrinális függőséget a Szovjetuniótól. A katonai-gazdasági dimenzió teljes „szovjetizációja”, valamint a megfigyelők és tanácsadók magas jelenléti száma teljes elköteleződést jelentett, amely nem más, mint egy többdimenziós függési viszonyrendszer, amely az országot kiszolgáltatottá tette első számú támogatója felé.

Az ogadeni háború, 1977–1978

Az ogadeni háború küszöbén, 1977-ben a még mindig négy zászlóaljból álló légierő 52 repülőgéppel rendelkezett, amelyek közül 24 MiG–21 volt.²⁴ Az ogadeni konfliktus azonban sokkal korábban, 1970 elején kezdett körvonalazódni. 1970 elején a szomáliai etnikai csoportok felkelést indítottak Ogadenben egy szeparatista szervezet égisze alatt, amely Nyugat-Szomáliai Felszabadítási Front (WSLF, eredetileg az 1960-as évek elején alakult) néven vált ismertté. 1976-ra ez a felkelés Hararghe-szerre, valamint Dél-Balére és Sidamóra is kiterjedt, megbénítva az etióp hatalom maradékát és a térség gazdaságát. A konfliktus odáig fokozódott, hogy az ország egyetlen vasútvonalát is megbénította, amely Addisz-Abebát kötötte össze a Francia Afar és Issza területekkel. A WSLF 1977 elejére Ogaden nagy részét és a Bale–Sidamo-síkságot is ellenőrzése alá tudta vonni.²⁵ Ennek megfelelően a WSLF Központi Bizottságának 1977 tavaszán Mogadishuban tartott ülésén a front nyilvánosan magának követelte a kenyai határon fekvő Moyale-t Awashon (mintegy 160 km-re keletre Addisz-Abebától) keresztül a francia Afar és Issza területtel összekötő vonaltól keletre fekvő összes területet. Ez a terület Etiópia közel egyharmadát fedte le. Ogaden Szomáliához csatlakozásának nem csak kulturális és etnikai okai voltak, gazdaságilag is előrelépést jelentett volna

²⁴ Taariikh24 2021.

²⁵ CIA 1977a.

az országnak.²⁶ Az eritreai és tigrái felkelések, valamint Etiópia belső feszültségei alkalmat adtak a WSLF felkelésének terjesztésére. Barre 1977 júniusában leköszönt az Afrikai Egységszervezet (OAU) 11. elnökeként, aminek köszönhetően minden erőforrását az ogadeni háborúnak tudta szentelni.

A szomáliai fegyveres erők egésze mennyiségileg elmaradt az etiópiakkal szemben, az Ogaden felett bevethető repülőgépek tekintetében azonban Szomália mennyiségileg felülmúlta őket. A Repülő Leopárdok két században, 29 együléses MiG–21MF-et, valamint legalább 25 működőképes MiG–17-est használtak, amelyeket szintén két egység repült. Cooper úgy gondolja, hogy a mogadishui Repülő Iskola Mogadishu légvédelmét biztosította a háború alatt, míg az egyetlen bombázó század három Il–28-ast repült a Hargeisa légibázisról. Ezeket az eszközöket két szárnyra szervezték, az egyik Hargeisa repülőtéren, néhány tartalék repülőgéptörzs Berberában, míg a másik Baidoa repülőtéren volt állomásozva. Mindegyik szárny két kis vadászrepülőgép-századot és azok támogató szolgálatait üzemeltette, de magukban foglaltak önálló légvédelmi ütegeket is, amelyek 22 mm-es ZU-23-asokkal, 37 mm-es M1939-esekkel és SA-7 MANPAD-okkal voltak felszerelve. A légielő fennmaradó részét Mogadishuban koncentrálták.²⁷

A szovjet doktrínát követve a CCS elsődleges feladata a földi műveletek támogatása volt. A légielő kis mérete miatt dönthettek úgy, hogy mozgósítják a MiG–15 UTI-kkal, MiG–21 UM-ekkel és MiG–21 MF-fel felszerelt Repülőiskolájukat is, bár a háború alatti műveletekről szinte semmit sem tudni. Fentiekén túl a Szovjetunióban kiképzésen részt vevő hallgatókat is visszahívták, képzettségüktől függetlenül. A forrástanulmány említést tesz még róla, hogy az L-29-eseken tanuló elsőéves kadétokat is bevetették, de nem tudni, milyen poszton.

Meggyőződve arról, hogy az EtAF (Ethiopian Air Force) nem látja át se műveleti, se taktikai szinten a történéseket, a szomáliaiak nem számítottak komoly ellenállásra a levegőben, ezért saját védekezésüket és utánpótlásukat elhanyagolták.²⁸

Azonkívül, hogy nem számítottak komoly ellenállásra az EtAF részéről, a CCS meg volt győződve arról, hogy repülőgépeik jobbak az etiópok számára rendelkezésre álló felszerelésnél. Ezt Cooper szerint arra alapozták, hogy megismerhették Kondaurov tesztpilóta egyik jelentésének részleteit, amelyben repülési tesztet végzett egy F-5E-vel. Arra a megállapításra jutott, hogy a MiG–21 gyorsabb és jelentős előnyökkel rendelkezik radarja és R-3S légvédelmi rakétái miatt. Cooper szerint a szomáliaiak egyetlen konklúziót vontak le ebből

²⁶ Jó földrajzi, gazdasági adottságai mellett jelentős előnyt jelent a Karamara-hágó, amely a Harar és Jijiga közötti hegységet szeli át, valamint a vasútvonal Addisz-Abeba és Dzsibuti között a térségben.

²⁷ COOPER–GRANDOLINI 2015: 22, 31.

²⁸ COOPER–GRANDOLINI 2015: 32. Vadim Koshelev, az egyik szovjet tanácsadó, aki az ogadeni háború alatt Szomáliában szolgált, később így emlékezett vissza: „Miután odaértem, egy vadászrepülőgép-századhoz osztottak be Berberában. A légibázis összes létesítménye nagy volt és nagyon szépen elosztott. Két vagy három harci repülőgépezred gond nélkül állomásozhatott ott. A leglenyűgözőbb az irányítótorny volt; hat emelet magas, nagyon tágas, és panorámas kilátást nyújtott a körülöttünk lévő terepre és légtérre. A közelben volt egy szovjet haditengerészeti bázis, és folyamatosan landoltak szovjet szállító repülőgépek és utasszállító repülőgépek, ami némileg enyhítette azt az érzést, hogy el vagyunk vágva a hazánktól. A helyzet ott nyugodt, minden rendben volt, senki sem számított semmiféle bajra. [...] Emlékszem, hogy többször beszéltem a légibázis szomáliai parancsnokával, és azt javasoltam neki, hogy építsen több robbantókaput, és szórja szét a repülőgépeket, amelyek az idő nagy részében nyílt terepen voltak. Nevetve válaszolt: »ez nem igazi háború, és semmi rossz nem fog történni.«”

a jelentés alapján; hogy az etióp repülőgépekkel szemben sajátjaik egyetlen hátránya a rövidebb hatótávolság, ami épphogy elegendő ahhoz, hogy elérjék a célpontjukat, Dire Dawát a rendelkezésre álló R-3S rakétákkal. Az etióp döntéssel ellentétben, amely az F-86-osok csatából való kihagyását tűzte ki célul, a CCS nagymértékben a régi MiG-17-esekre támaszkodott elsődleges vadászbombázóként. A gépeket két 23 mm-es és egy 37 mm-es ágyúval fegyverezték fel, amelyek így túl lassúak és túl rövid hatótávolságúak voltak ahhoz, hogy versenyre keljenek az EtAF F-5-ökkel. A CCS számára rendelkezésre álló MiG-17-esek az eredeti, utánégető nélküli VK-1 hajtóművel felszerelt változathoz tartoztak. Amikor bombákat vagy rakétákkal ellátott kapszulákat telepítettek, az ejtőernyős tankokat ki kellett hagyni, ami az éghajlati körülmények miatt még tovább rontotta a hatótávot.

Az Ogaden feletti műveleteket támogató hatékony radarhálózat teljes mértékben hiányzott. Egy CIA-jelentés szerint a szomáliai légvédelmi rendszerek nem voltak képesek valós légvédelmet biztosítani. Az SA-2-esek többsége elhanyagoltsága miatt valószínűleg nem volt működőképes. Az SA-3-asoknál marginális probléma volt az alkatrészhány és a nem megfelelő karbantartás.

Az SA-2-esek és SA-3-asok, amelyeket a Mogadishu, Berbera és Hargeisa környéki főbb katonai létesítmények védelmére telepítettek, túl messze voltak a határtól ahhoz, hogy bármilyen fenyegetést jelentsenek az etióp légi tevékenységre az ogadeni régióban.²⁹

A kezdeti sikerek hatására az SNA folytatta előrenyomulását. Miközben a szárazföldi erők előrenyomulásáért folytatott CAS-műveletekben vettek részt, a CCS-vadászbombázók ki voltak téve a 9. század F-5-ök általi elfogásának, amelyeket a Karamara-hágónál elhelyezett TPS-43D radar ügyesen irányított, és hamarosan veszteségeket kezdtek elszenvedni a légi harcokban. Az extrém terhelés, amely a napi átlagos három bevetési repülésből adódott, és a tény, hogy kevés repülési tapasztalata volt a frissen kiképzetteknek, vagy épp a régen képzettek nem rendelkeztek friss tapasztalattal, sok esetben ahhoz vezettek, hogy a CCS pilótái még azelőtt lezuhantak, hogy tényleges légicsatában vettek volna részt.

Annak ellenére, hogy a szomáliai katonai és politikai vezetés az ogadeni invázióra vonatkozó katonai terveket magas színvonalon készítette elő, számos súlyos hibát követett el. A szomáliai–szovjet hírszerzési hibák következtében a szomáliai kormány minőségi és mennyiségi téren is elszámította magát. Azon túl, hogy nem mérték fel kellő alaposággal az etióp légierő felkészültségét és nem vették számításba a támogató partner, Szovjetunió motivációját és teljes nyugalommal hagyatkoztak a külföldi tanácsadókra, elmulasztották a reális hírszerzési információk megszerzését is. Barre annak ellenére számolt Moszkva teljes támogatásával, hogy erről nem győződött meg, és figyelmen kívül hagyta a Szovjetunió elsődleges érdekét, az Afrika szarva feletti ellenőrzés fenntartásának szándékát.³⁰ A térség feletti ellenőrzési igényéből fakadóan a Szovjetunió szorgalmazta volna a megegyezést Etiópiával, azonban Barre megalkuvást nem ismerő álláspontja Ogadennel kapcsolatban végül vonzóbbá tette Etiópiát

²⁹ CIA 1983.

³⁰ Lásd CIA 1978.

Szomáliánál. A fentiekén túl Barre és segítői túlbecsülték a Nyugattól és a különböző arab nemzetektől elvárható támogatás mértékét is.³¹

A háborút és a Szovjetunióval való szakítását követően Szomália hat különböző országból próbálta meg beszerezni hadi anyagát, amit a CIA 1980. június 1-jei jelentésében említett 1979. október 21-i mogadishui katonai parádén készített légi fotók is visszaigazolnak.³²

Az ogadeni háború tanulsága, hogy a repülőállomány mennyiségi előnye ugyan lehet, hogy kezdetben elegendő a légifölény megszerzéséhez, azonban annak megtartásához megfelelően képzett és elegendő számban rendelkezésre álló személyi állományra is szükség van. Ennek hiánya elsősorban a légi harcokban mutatkozott meg, másodsorban pedig a harcérintkezés nélkül elszenvedett légi balesetek számában, ami a gyors harcértékvesztéshez vezetett.

Összességében az ogadeni háború idején a szomáliai légierő olyan képességprofilot mutatott, amelyben a látványos platformbeszerzések és a szovjet doktrína formális átvétele elfedte a C2, a kiképzés, a logisztika és a légvédelem mélyen gyökerező gyengeségeit. A fentiek alapján megállapítható, hogy a szomáliai fél egy felszerelt, de számára nem kezelhető légierővel lépett háborúba: a modern harceszközök mögött nem állt olyan összhaderőnemi tervezési, vezetési és fenntarthatósági rendszer, amely lehetővé tette volna a légifölény tartós kiharcolását és a háború megnyerését.

Az amerikai kapcsolat, 1980–1990

Az 1979-es iráni túsdráma során Carter elnök a szomáliai bázisokat az amerikai erők egyik lehetséges támaszpontjaként értékelte. A létesítmények ellensúlyozták a szovjet légi és haditengerészeti létesítményeket Etiópiában, Dél-Jemenben, a dél-jemeni partvidékhez közeli Szokotra szigetén és az etiópiai Vörös-tenger partjainál fekvő Dahlak-szigetcsoporton. Ezért 1980. augusztus 22. napján az Amerikai Egyesült Államok és Szomália bázishozzáférsi-biztonsági együttműködési egyezményt írt alá, amely 10 évre szól. Az USA jogot kapott Berbera, Mogadishu (és gyakorlatban Kismayo) repülőtereinek és kikötőinek használatára haditengerészeti és légierői célokra (*navy flights*, légibázis-használat, közös gyakorlatok). Cserébe az USA körülbelül 40–45 millió dollárnyi „védelmi” jellegű biztonsági segítyt vállalt az első két évre, majd a 80-as évek során összesen több mint 200–260 millió dollárnyi katonai és további százmilliók gazdasági

³¹ Lásd CIA 1977b.

³² „Szomália jelenleg megpróbálja felszerelni katonai erőit a Szovjetunióon kívüli országokból származó katonai felszerelésekkel. Egyiptom, Olaszország, Románia, Kína, Kuvait és Pakisztán mind szállított fegyvereket Szomáliába. 2. (D) 1977 novembere előtt Szomália szinte kizárólag egy országra, a Szovjetunióra támaszkodott katonai felszerelésének nagy részét illetően. A Szovjetunióval való szakítás, [...] jelentős katonai fegyver- és felszerelészállító nélkül hagyta Szomáliát. Ezt a helyzetet súlyosbította Szomália azon igénye, hogy pótolja az 1977–1978-as, a vitatott Ogaden régió miatt Etiópiával vívott háborúban elvesztett fegyvereket és felszereléseket. 3. (TSR) 1978 decembere óta hat különböző szárazföldi erő fegyverrendszert azonosítottak újonnan Szomáliában...” Lásd CIA 1980.

támogatást adott Szomáliának.³³ Volt a megállapodásnak feltétele is; az Egyesült Államokból származó fegyvereket nem használhattak Etiópiában Ogadenben, valamint Washington nem ismerte el a szomáliai igényeket Ogadenre.³⁴ A nyílt forrású hírszerzési jelentések függvényében a fentiek izgalmas képet mutatnak. Egy 1982-ben kelt CIA-jelentés szerint kockázatos lenne Szomália katonai támogatása, az esetlegesen újból fellobbanó etióp–szomáliai konfliktus okán. A jelentés szerint a hadsereg fegyveres erőinek hiányosságai jelentősen csökkentenék a reagálási képességet egy összehangolt etióp szárazföldi vagy légitámadás esetén. Az etiópok által támogatott felkelőkkel szemben is hiányzik a gyors reagálás, amit a gerilla-hadviselés ismeretének hiánya csak súlyosbít. A felszereléseket más, meglévő gépekből próbálták kipótolni a technikusok, több-kevesebb sikerrel. A szomáliai kormány tárgyalásokat folytatott Romániával és Egyiptommal is a felszerelés pótlására, azonban ezek a készpénzes követelések nyomán megghiúsultak.

A jelentés megállapítja, hogy a szomáliai légierő nem volt képes ellátni két legfontosabb feladatát: az etióp légitámadások elleni védelmet és a szárazföldi erők közvetlen légi támogatását. Ennek okát a gyengébb repülőgépparkban és a kiképzett pilóták és karbantartó személyzet hiányában látták. További nehézség, hogy a légierő nem rendelkezett elfogó vadászgépekkel, amelyek versenyképesek lehetnek volna az etióp MiG–21 és MiG–23 gépekkel szemben. Ekkorra már a MiG–17-ek elavultak voltak, valamint motor- és alkatrészhiánytól szenvedtek. A szomáliai MiG–21-esek régebbiek és kevésbé felszereltek voltak, mint az etióp példányok, valamint 5–10 éves állományról beszélhetünk, amelyek közül már kevés volt a repülőképes példány. A kínai gyártású F-6 (MiG–19) gépek is gyengébbek voltak az etióp gépeknél, csak földi támogatási feladatokat voltak képesek ellátni, mert hiányoztak róluk a hatékony elfogó vadászrepülőhöz szükséges AAMs rakéták, valamint kevés volt a szakképzett pilóta. Szomália általános hiányt szenvedett a képzett pilótákból. Legtöbbjük elesett az 1977–78-as háború alatt, és a megmaradt légi személyzet közül kevesen repültek harci küldetésekben. Ez ellentétben áll az etióp pilótákkal, akik kiterjedt harci küldetéseket teljesítenek Eritrea tartományban és Ogaden régióban.

Általános volt a repülési idő hiánya, az üzemanyaghiány és a karbantartási probléma, ami öngerjesztő folyamatként a harcérték drasztikus eséséhez vezetett. A kínai támogató személyzet a jelentés szerint csatlódott volt a szomáliai légierővel való kapcsolatában. A kínaiak a szomáliai F–6-os pilótagyakornokok több mint felét kivonták a programból gyenge képzettségük vagy alkalmatlanságuk miatt. Az üzemanyag- és lőszerhiány általában megakadályozta a kínaiakat abban, hogy az alapvető repülési kiképzésnél többet nyújtsanak. A jelentés külön említi a szomáliai technikusok rossz hozzáállását is, majd megjegyzi, hogy a szomáliai technikusok egyiptomi segítséggel próbálják fenntartani az állományt, de nem tudják elvégezni a nagyobb hajtóműjavításokat.

³³ Egy amerikai kormányzati háttéranyag az 1982-es költségvetési évre 60 millió dollárnyi fix segítyt számolt el Szomália katonai erejének növelésére. Az összefoglaló szerint ebből a támogatásból mintegy 55 millió dollárt 3 db AN/TPS-43 radarrendszerre, a Vulcan légvédelmi rendszer lezárásával kapcsolatos kötelezettségek rendezésére, MTT szovjet radarok javítására, teherautók és műszaki felszerelés és rádiók beszerzésére kötötte le. Az összegzés szerint további 10 millió dollárral látványos javulást lehetne elérni a szomáliai hadsereg állapotában, a kérdés csak az, hogy nem veszélyeztetni-e ezzel az Egyesült Államok a kenyai érdekeltségeit, lásd CIA 1982a.

³⁴ JOHNS 1989.

A szomáliai föld-levegő rakéta- (SAM) és légvédelmi (AAA) rendszerek általában hatástalanok, működési készenlétük marginális vagy gyenge. Képességeiket akadályozza az alkatrészhány, a felszerelés rossz állapota, a korlátozott kiképzési lehetőségek, a megelőző karbantartás hiánya és a rossz kommunikáció. A jelentés szerint a gyengeségek olyan kiterjedtek, hogy a teljes rendszer átfogó átalakítására és jelentős külső segítségre lenne szükség a hatékonnyá tételéhez.

Szomália korai figyelmeztető radarhálózata, amelyet arra terveztek, hogy figyelmeztesse az országot egy közelgő etióp légitámadásra, csekély értékű volt. A radarok – amelyeket a Szovjetunió biztosított – rossz állapotban voltak, alkatrészhány és rossz karbantartás jellemezte őket. Sokuk csak napi néhány óráig működött.

A légvédelmi erők gyenge kommunikációs rendszerrel küzdöttek. A szovjet gyártmányú rádiók közül sok meghibásodott. Ennek eredményeként, még ha légitámadást észleltek volna, a radarhely nem lett volna képes időben figyelmeztetni a légierőt vagy a légvédelmi állásokat. A kommunikációs probléma a helyszínek közötti védelmi koordinációt is akadályozta.

A légvédelmi rakétarendszer, amelyet Szomália főbb népességeközpontjainak és légibázisainak védelmére terveztek, csekély elrettentést biztosított a légitámadásokkal szemben. Az SA-2 és SA-3 rendszerekben a radarok nagyrészt már nem működtek, a nem megfelelő karbantartás és az alkatrészhány miatt. A folyékony üzemanyagú SA-2 rakéták nem működtek, de az SA-3 rendszerek jobb állapotban voltak, vélelmezhetően a könnyebb karbantartási igény miatt.

Az AAA rendszer, amely elsősorban 37 mm-es ágyúból és kisebb kaliberű tüzérségből állt, nem volt képes folyamatos működésre. A technikai problémákon túl az állomány morálja is hagyott kívánnivalót maga után, ugyanis a jelentésben a légvédelmi személyzetet fegyelmetlennek titulálták az elemzők.³⁵

A polgárháború, 1988–1991

Az ogadeni háború után anyagi válsággal, karbantartási gondokkal és alkatrészhánnyal kellett szembenéznie a légierőnek. Az egyesült államokbeli hírszerzési jelentések alapján Barre Romániától és Magyarországtól próbált segítséget kérni a lázadók leverésére, kevés eredménnyel.³⁶ A légierő megmaradt állományát az országban fokozódó belső feszültségek során az egyre erősödő belső ellenzéki területek, főleg az Isaaq lakosság elleni műveletekben kezdték használni (Hargeisa, Burao bombázása).³⁷ Az országban polgárháborús állapotok uralkodtak, 1988 májusára már körülbelül 350 ezer szomáliai menekült volt Etiópiában, ami tovább fokozta a víz- és élelmiszerhiányt.³⁸ Az Isaaq törzs elleni erőszakos fellépések fokozódtak, mozgó bíróságokat alkalmaztak, és fokozatosan kiterjesztették a katonaság fennhatóságát a civilekre is. A háború, amely a Szomáliai Nemzeti Mozgalom és a szomáliai kormány között zajlott, és amely Hargeisa porig

³⁵ CIA 1982b.

³⁶ CIA 1988a.

³⁷ REINL 2014.

³⁸ CIA 1988b.

rombolásával végződött, Szomáliföld és Szomália legvéresebb belharcai közé írta be magát az ország történelmében.³⁹ Egy túlélő beszámolója szerint a

„bombázók támadása nagyon rossz volt [...]. Azok a gépek, amelyek a bombákat dobták, egy kisebb felderítőgépet követtek, a »spottert«, amely felderítette a célpontokat. A légitámadások emberek ezreit ölték meg, vagy a bombák, vagy a repülőgépekből leadott géppuskatűz következtében. A bombák rendszerint reggel 6-tól este 6-ig hullottak.”⁴⁰

A bombázás parancsa mellé az akkori pilóták ultimátumot is kaptak; vagy lebombázzák a várost és a civil lakosokat, vagy kivégzéssel néznek szembe.⁴¹ A bombázás során a már ismert MiG-17-eseket használták, ugyanis csak ezek bírták elszállítani a FAB 500-as bombákat.⁴²

Az állam összeomlása után a légierő mint intézmény megszűnt; a repülőgépeket hagyták teljesen tönkremenni, a szervezett légierő lényegében megszűnt; ami maradt: néhány külföldi bevetés.

A légierő újjászervezése 2007-től napjainkig

A 2007. január 19. napjával életre hívott AMISOM (az Afrikai Unió Szomáliai Missziója) elsődlegesen az állam újjáépítésére irányuló kezdeményezések védelmére és támogatására megszervezett misszió volt. Az egyik alapvető célja és egyben kihívása a szomáliai civilek védelme volt. A misszió katonai megközelítéssel nem tudott teljes mértékben segíteni a célok elérésében. Kitűzött feladatait mértékkel teljesítette, amiről Bruton csak úgy fogalmazott, hogy az Al-Shabaab legalább annyira vesztett, mint amennyire az AMISOM nyert. Az Egyesült Államok támogatásából származó Raven drónokkal történő légitámadások legalább annyira érintették a civil lakosokat, mint magát az Al-Shabaabot,⁴³ emiatt a lakosság támogató attitűdjében bizonytalan, ingaszerű mozgás volt megfigyelhető, amely hol a terrorszervezetnek, hol a misszió katonáinak, és ezáltal a szövetségi kormánynak kedvezett.⁴⁴

Az AMISOM évekig minimális légi harcászati kapacitással (helikopterek, merevszárnyú gépek, UAV-k, tengeri képességek nélkül) próbált komplex, városi környezetben harcolni. Ezzel összefüggésben a logisztikai ellátás és a légimozgékonyság hiánya szintén hátráltató tényező volt. Azon csekély alkalmak során, amikor légi eszközöket vetettek be, azok alkalmazása döntően külső szereplőkhöz kötődött (például amerikai drónműveletek, más partnerek légitámadásai), nem pedig organikusan az AMISOM

³⁹ KENNARD–EINASHE 2018: „A népirohadjárat egyik legbrutálisabb része Hargeisa, Észak-Szomália legnagyobb városának lerombolása volt. 1988 májusában Barre rezsimje vadászgépeket küldött a város lerombolására. Hargeisa pusztítása olyan teljes volt, hogy kiérdemelte az »Afrika Drezdája« becenevet. Több mint 40 ezer ember halt meg. Buraót, Szomália akkori harmadik legnagyobb városát és Észak-Szomália második legfontosabb városát, lebombázták. Az Isaaq civilek elleni könyörtelen erőszak 1988-ban a világ legnagyobb menekültválságához vezetett.”

⁴⁰ Human Rights Watch 1990: 190.

⁴¹ BBC 2023.

⁴² HIIRAN 2008.

⁴³ BRUTON–WILLIAMS 2014: 79, 88.

⁴⁴ Például Amnesty International 2018; BBC 2012.

saját légi állományához. Összességében elmondható, hogy a misszió döntően a földi erőkre épülő műveleti profillal működött, amelynek tanulságait a szereplők igyekeztek levonni.⁴⁵

Mindeközben a 2010-es évektől kezdtek kibontakozni a légierő újjászervezésének csírái, ami eleinte személyi állományra és intézményi keretekre koncentrált, tényleges repülőeszközök nélkül, miközben a légi támogatási feladatokat külső szereplők, folyamatos missziós tevékenység keretében látták el. A polgári repülés a mogadishui Aden Adde nemzetközi repülőtéren a polgárháborús időszak alatt csak szakaszosan üzemelt. Az átmeneti szövetségi kormány a dubai székhelyű SKA Air & Logistics céggel 2010. június 28-án szerződést kötött az Aden Adde nemzetközi repülőtér irányítására tízéves időtartamra.⁴⁶ 2013-ban már arról szóltak a hírek, hogy a szomáliai kormány felbontotta a szerződést, hogy a dubai cég helyett a török érdekeltségű Cetim csoport leányvállalatával és a Kardesler Yapi San cégekkel szerződjön. A megállapodás az új repülőtéri infrastruktúra kiépítésére és tízéves üzemeltetésére, valamint a biztonsági intézkedések biztosítására vonatkozik.⁴⁷

Az AMISOM lejártá okán az ENSZ BT 2628. számú határozatával felhatalmazta az Afrikai Unió Béke és Biztonsági Tanácsát, hogy 2022. április 1-jei hatállyal alakítsa át az AMISOM-ot és léptesse életbe az ATMIS-t. A missziós műveletek zászlóshajói Uganda és Kenya. A két ország saját helikopterei és szállítógépei végezték a csapásmérést, a csapat- és utánpótlás-szállítást, illetve légi felderítést Szomália területén. Ezek a kapacitások tették lehetővé, hogy a szövetségi kormány csapatai fokozatosan visszaszorítsák az Al-Shabaab fegyvereseit a főbb városokból. Hátránya azonban, ugyanúgy, mint a Szovjetunióval való szoros kapcsolat esetében, a függőség a külső légierőtől, ami stratégiai sebezhetőséget is jelent, hiszen a missziók mandátuma időben korlátozott.⁴⁸

Az ugandai légi komponens különösen az első évtizedben volt kulcsfontosságú az AMISOM/ATMIS/AUSSOM műveleteiben. Az AUSSOM mogadishui légierijének nagy részét az ugandai légierő biztosította. Szorosan együttműködtek az UNSOA-val és a szomáliai polgári repülési és meteorológiai hatósággal.

Jelenleg Uganda légiközlekedési komponense 3 szomáliai repülőtéren és egy légibázison üzemel; Mogadishu, Baidoa, Beletyweene és Balidoogle légibázis. Az ugandai légiközlekedési komponens feladata a légiforgalmi irányítás, légiközlekedés-biztonság és a nemzetközi repülőtér személyzetének felügyelete.⁴⁹

Az ATMIS átalakításának egyik fő vezérvonala a terroristacsoportok – mindenekelőtt az Al-Shabaab – elleni fellépésben a légi támogatás szerepének hangsúlyozása volt. Egyrészt a klasszikus közvetlen légi támogatás és felderítés, másrészt az utánpótlási vonalak és kiképzőtáborok elleni célzott csapások, harmadrészt a gyorsreagálású erők légi mozgatása révén. Ugyanakkor az is megfogalmazódott, hogy az ATMIS-nak támogatnia kell az országot az önálló biztonsági erejére való támaszkodásában, mindezt úgy, hogy segíti a szomáliai biztonsági erők kapacitásának fejlesztését a 2024. decemberi

⁴⁵ BRUTON–WILLIAMS 2014: 83–91.

⁴⁶ KISS–BESENYŐ–RESPERGER 2014: 142.

⁴⁷ Africa Intelligence 2013.

⁴⁸ HIIRAN 2014; lásd még MARSAI 2015.

⁴⁹ Ministry of Defence and Veteran Affairs [é. n.].

feladatátadásig. A cél az agilisabb, rugalmasabb erőstruktúra működtetése volt, így a fókusz áttérőldött a támadó képességek biztosítására, a cél elsősorban a Szomáliai Légierő Al-Shabaab elleni támadó műveleteinek támogatása volt.⁵⁰

Az AUSSOM CONOPS-a szerint a légierő elsősorban támogató funkciót tölt be a misszió során, és a szállítás, ellátás biztosítása mellett a MEDEVAC- és QRF-mozgatást biztosítja. A fenntartási tevékenység támogatását és kiterjesztését a 2025. július 1. – 2027. december 31. időszakra ütemezték be. A tervezés szerint a feladat végrehajtása során a cél a kulcsfontosságú ellátási útvonalak fenntartása a műveleti területen az AU (African Union), az UNSOS (United Nations Support Office in Somalia) és az SNAF (Somali National Armed Forces) fenntartási tevékenységének támogatása érdekében, beleértve a közúti és légi közlekedést is. Ahogy az SNAF Fenntartási Parancsnoksága közös műveleteket hajt végre, az AU erői fokozatosan mentorálják és tanácsokkal látják el az SNAF-ot az SSDP-ben (Somalia Security Development Plan) leírtak szerint. A feladatba beletartozik továbbá a logisztikai konvojok fenntartásának és támogatásának biztosítása és az egységek erejének és helyigényének csökkentése az új taktikai helyzetekhez igazítva. A kivonást 2028. január 1. napján kezdik meg, és nem később, mint 2028. december 31. napján fejezik be.⁵¹

A saját légierő fejlesztése keretében a kormány az utóbbi években – főleg Törökországra támaszkodva – helikopterek és könnyű szállítógépek beszerzésével, valamint külföldi kiképzési programokkal próbálja újraépíteni a légierőt, elsősorban légi szállításra, sebesültszállításra és felderítésre, nem pedig klasszikus vadászbombázó képességre fókuszálva.

Törökország így az elmúlt évtizedben Szomália egyik legfontosabb védelmi partnerévé vált, mogadishui támaszponttal, szárazföldi kiképzési programokkal, valamint a légierő újjászervezését segítő képzéssel és helikopter-, illetve drónszállításokkal. Maruf azt írja, hogy Törökország több mint 5000 katonát (*Gorgor – Sas*) képzett 2022-ig, ebből 316 tisztet és 392 altisztet. Az elit szomáliai erőket (*Danab – Villám*) pedig az Egyesült Államok képezi ki. A létszámuk 2022-ig 2000 fő volt.⁵² Williams 2024-ben megközelítőleg harmincezer fős állománnyal számolt, amelyből körülbelül húszezer katona azonnal bevethető, ugyanakkor a légierő állományáról nem ír adatot.⁵³ A 2. táblázatban szerepelnek több forrás összevetése alapján azok a gépek, amelyekkel feltehetőleg jelenleg is rendelkezik Szomália.⁵⁴

Az ország és az Európai Unió feszült viszonya teremtette meg az alapot a gazdasági és hadiipari együttműködésben Törökország felé történő nyitáshoz, amelyet Davutoğlu a stratégiai mélység politikájának megvalósulásaként aposztrofált.⁵⁵ A török jelenlét nemcsak közvetlen légi támogatást és technikai háttérrel ad, hanem hosszabb távon önálló szomáliai pilóta- és műszaki állomány felépítését célozza, ami a terrorellenes műveletekben – különösen a precíziós csapásmérés és a felderítő drónok alkalmazása terén – minőségi ugrást jelenthet.

⁵⁰ African Union Peace and Security Council 2022.

⁵¹ Amani Africa 2024: 11–13.

⁵² MARUF 2022.

⁵³ WILLIAMS 2024.

⁵⁴ HIIRAAN 2024b; ADF 2025.

⁵⁵ MARSAL 2015; lásd még HIIRAAN 2024a.

2. táblázat: Szomália jelenlegi gépparkja

Típus	Mennyiség (db)
T-129 Atak harci helikopter	3
Haszongépjármű-helikopter (nem részletezett típus)	2
Bayraktar TB2 drón	nincs adat
Akinci MALE drón	legalább 2
Bell 412EPX helikopter	4

Forrás: a szerző szerkesztése

A rendelkezésre álló eszközpark ugyan nem alkalmas légifölény kivívására, viszont a jelenlegi terrorizmusra jellemző aszimmetrikus műveletekre kiválóan megfelel. A jelenlegi állománnyal könnyebb precíziós csapást mérni, és nagyban javítja a mozgékonyt is, ami a korábbi időszakokban nem volt jellemző.

A geostratégiai tervezés keretében rendkívüli költségvonzatú beruházásokra is sor kerül. A törökországi beruházás keretében műholdak felbocsátására és ballisztikusrakéta-tesztekre is alkalmas kilövőállomás Szomáliába telepítésének becsült költsége akár a 6 milliárd dollárt is elérheti majd, partnerként pedig az Egyesült Arab Emírségek is érintett a fejlesztésben.⁵⁶

Marsai megállapításai szerint a másik nagy támogató, az Egyesült Arab Emírségek célja ugyanúgy a geostratégiai tér bővítése, saját befolyási övezet kiterjesztése a Vörös-tenger–Ádeni-öböl–Indiai-óceán tengely mentén, valamint Irán térnyerésének feltartóztatása, illetve az iráni szövetségesek ellensúlyozása.⁵⁷

Összességében megállapítható, hogy a különböző katonai missziók ellátják azokat a légierős feladatokat, amelyeket maga az ország jelenleg nem képes. A missziós tevékenységek kiegészítéseképpen pedig a különböző kiképzési és eszközpark-támogatás révén eredménnyel veszik fel a szomáliai katonák a terrorcsoportokkal a harcokat. A szomáliai fegyveres erők C2 rendszere ma még csak alapfunkciókat lát el: a kormányzati és hadművelleti parancsnokságok jelentős mértékben támaszkodnak az Afrikai Unió, az Egyesült Államok és Törökország tanácsadóira, hírszerzési és kommunikációs infrastruktúrájára.

Ahogy az a korábbi korszakokban volt, jelenleg is erős a külső támogatástól való függés, azonban a teljes képet vizsgálva, meglátásom szerint, a légierő érzékenyen reagált az aktuális és egyben régóta fennálló kihívásokra, ami távlati lehetőséget nyit az ország légierijének történetében.

A jövőbeni fejlesztési alternatívák között reálisnak tűnik egy fokozatosan bővülő, de még mindig „könnyű” légierő, amely helikopterekre, turbólégcsavaros szállítógépekre és felderítő-csapásmérő drónokra épülne, nagy hatótávolságú vadászbombázók helyett. Emellett kulcsfontosságú a légiforgalmi irányítás, a radarrendszerek és az integrált légvédelem fejlesztése, hogy Szomália saját maga is felügyelhesse légterét, és ne szoruljon kizárólag külső szereplők jóindulatára, ami a szuverenitás és a terrorellenes fellépés hatékonysága szempontjából egyaránt lényeges.

⁵⁶ Tana Consulting 2025.

⁵⁷ MARSAI 2020.

Egy másik irány az oktatási és ipari háttér felépítése: a pilóta- és műszaki képzés helyi intézményesítése, valamint alapvető karbantartó-javító kapacitások létrehozása, részben török, amerikai és más partnerországok támogatásával. Ez a típusú „kapacitásépítés” nem látványos, de hosszú távon csökkenti a korrupció és a függőség kockázatát, és lehetővé teszi, hogy a légierő a terrorellenes és humanitárius feladatok mellett a katasztrófavédelemben, élelmiszer-ellátási válságok kezelésében és a tengeri biztonságban is érdemi szereplővé váljon. Az Európai Unió szomáliai kiképző missziójával (EUTM-S) partnerségben továbbképzési lehetőségekkel támogatja az országot. Ilyen támogatásra példa a mogadishui Nemzetközi Kampuszban megrendezett szeminárium, amelyen a szomáliai légierő személyzete gyakorlati készségeket szerzett az adatfeldolgozás, a kiberbiztonság, a digitális kommunikáció és az együttműködési platformok terén.⁵⁸

A szomáliai haderő egy tábornoka pedig elmondta, hogy az Amerikai Egyesült Államokkal való újbóli együttműködéstől a hatékonyság fellendülését várják a katonák is.⁵⁹

Összegzés

A szomáliai légierő fejlődéspályája nem lineáris, inkább az ismétlődés jegyeit mutatja. A gyarmati rendszer utáni önállóvá válás, majd fejlesztés és összeomlás megismétlődni látszik a légierjük történelmében is.

A gyámsági korszakban Olaszország jól szervezett, de döntően támogató profilú légiképességeket épített ki (összeköttetés, szállítás, alapkiképzés), miközben a modern légifölény- és légvédelmi rendszer, valamint a korabeli vezetés-irányítás struktúrákhoz képest is hiányok mutatkoztak. Ekkor az olasz adminisztráció mellett a szomáliai személyzet kisegítő, támogató szerepkört látott el önálló döntési jogkör nélkül. A gyámsági korszakot követően főképp gazdasági akadályok miatt a kiépített rendszert nem tudta az ország szinten tartani, így az lassan amortizálódni kezdett.

A szovjet orientáció idején Szomália a térség egyik legerősebb légierőjévé vált MiG- és IL-platformokkal, de a doktrína, a kiképzés, a karbantartás és a légvédelem kritikus gyengeségei, valamint a partnermotiváció félreértése az ogadeni háborúban gyors harcértékvesztéshez és stratégiai vereséghez vezetett.

A geostratégiai érdekek azonban rövid távon a légierő fejlődését is szolgálták. A szovjet kapcsolat idején a MiG-flotta regionális hatalommá emelte, azonban az ogadeni háború rávilágított a szakmai felkészültség és tapasztalat hiányára, mind a harctéren, mind a diplomáciai kerekasztalnál. A szovjet doktrína átvétele, a kiképzés és eszközállomány szovjetek általi teljes uralása kiszolgáltatottá tette Szomáliát. Ez a típusú függés pedig igazolt krízist eredményezett. Az ogadeni kudarcból fakadó szovjet szakítás után, a CIA-jelentések szerint, a szomáliai légierő a 1980-as évekre már nem lett volna képes sem az etióp légitámadások elleni védelemre, sem a szárazföldi erők megbízható közvetlen légi támogatására. A géppark elavulása, az üzemanyag- és alkatrészhiány, a pilóta- és technikushiány, valamint a gyenge légvédelmi

⁵⁸ EUTM-S 2025.

⁵⁹ MAHSHIE 2022.

hálózat öngerjesztő spirálban rontotta le a légierő harcértékét. A polgárháború során a megmaradt MiG-17-eseket saját városok (Hargeisa, Burao) bombázására vetették be, ami nemcsak humanitárius katasztrófát, hanem a légierő társadalmi legitimációjának teljes összeomlását is előidézte; az intézmény ezt követően gyakorlatilag megszűnt, a platformokat magukra hagyták, és a légierő csak névleg maradt fenn. A polgárháború és az azt követő két évtized alatt a polgári légi irányítás is alacsony szinten működött, a légierő pedig szervezeti szinten is tönkrement, amely időszakból gyakorlatilag nem is igen áll rendelkezésre hiteles forrás. 2007-ben kezdődött az első érdemben is segítséget jelentő misszió, amelyet két további követett, ezzel biztosítva a légierő részbeni funkcióinak ellátását. 2007-től az Afrikai Unió Szomáliai Missziója (AMISOM), majd jogutódja, az ATMIS vált a szomáliai biztonsági architektúra gerincévé, benne egy erősen helikopter- és szállítógép-alapú légi komponenssel. Uganda és Kenya helikopterei és merevszárnyú gépei biztosítják a csapásmérést, a közvetlen légi támogatást (CAS), a csapat- és utánpótlás-szállítást, a MEDEVAC-et és a QRF gyors mozgását. A koncepció az ATMIS alatt még inkább elmozdult az Al-Shabaab elleni célzott műveletek, a „felszabadított” területek légi támogatása és a kulcsfontosságú MSR-ek biztosítása felé. Mindeközben az országot „újból” felfedezték más jelentős hatalmak, amelyek katonai szponzorációkon és hadfejlesztési megállapodásokon keresztül támogatják az ország légierijének újbóli kialakítását.

Paradigma ma már, hogy a háború a politika folytatása más eszközökkel (Clausewitz). Ha a háború vívásához szükséges eszközökkel nem rendelkezik egy ország, és másokra támaszkodva tudja csak pótolni azt, nem adja-e a saját politikájának kulcsát egy másik állam kezébe, kiszolgáltatva ezzel saját magát? Az állami szuverenitás alaptétele, hogy az államnak képesnek kell lennie megvédeni saját határait. Ennek hiányában nemcsak a szuverenitás kérdőjeleződhet meg nemzetközi szinten, de a beavatkozó államok igényeinek kiszolgálása és a stratégiai mozgástér szűkülésének kockázata is fennáll. Meglátásom szerint emiatt érdemes minden erővel az önállóvá válás felé törni, mert ez nem csupán hadászati, de egzisztenciális kérdés is.

Felhasznált irodalom

- ADF (2025): Drone Transfers between Houthis and Somali Terror Groups Threaten Region. *ADF*, 2025. július 1. Online: <https://adf-magazine.com/2025/07/drone-transfers-between-houthis-and-somali-terror-groups-threaten-region/>
- AFIS (1956): Bolletino Ufficiale dell'Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia 7(4) [Értesítő, 1956. április 3. Mogadiscio]. Online: <https://arcadia.sba.uniroma3.it/bitstream/2307/6217/1/12.%20ANNO%20VII.%20Mogadiscio-%203%20Aprile%201956-%20N.%204.pdf>
- Africa Intelligence (2013): Somalia Aden Adde Airport Changes Hands. *Africa Intelligence*, 2013. június 28. Online: www.africaintelligence.com/eastern-africa-and-the-horn/2013/06/28/aden-adde-airport-changes-hands,107966894-art
- African Union Peace and Security Council (2022): *Communiqué of the 1068th Meeting on the Reconfiguration of the AU Mission in Somalia (AMISOM)*. PSC/PR/COMM.1068. Online: www.peaceau.org/uploads/

eng.-final-rev1.-communique-for-the-1068th-meeting-on-atmis-mandate-8-march-2022-1-.pdf

- Amani Africa (2024): *Draft Strategic Concept of Operations (CONOPS) for the African Union Support and Stabilisation Mission in Somalia (AUSSOM)*. Online: <https://amaniafrica-et.org/draft-strategic-concept-of-operations-conops-for-the-african-union-support-and-stabilisation-mission-in-somalia-aussom>
- Amnesty International (2018): Somalia: Fatal Shooting of Four Civilians by AMISOM Troops Must Be Investigated. *Amnesty International*, 2018. november 7. Online: www.amnesty.org/en/latest/press-release/2018/11/somalia-fatal-shooting-of-four-civilians-by-amisom-troops-must-be-investigated/
- BBC (2012): Kenyan Amisom Soldier Kills Six Somali Civilians. *BBC*, 2012. szeptember 24. Online: www.bbc.com/news/world-africa-19698348
- BBC (2023): The Somali Pilot Ordered to Bomb His Own Country. *BBC*, 2023. június 20. Online: www.bbc.com/audio/play/w3ct4xg8
- BRONCHINI, Silvano (2002): L'amministrazione fiduciaria italiana della Somalia (1950–1960). L'Aeronautica. In PIZZIGALLO, Matteo – ALBERINI, Paolo (szerk.): *Missioni militari italiane all'estero in tempo di pace (1946–1989)*. Roma: [k. n.], 154–208. Online: www.difesa.it/assets/allegati/44005/missioni_militari_it_estero_tempo_pace1946_1989_rid.pdf
- BRUTON, Bronwyn E. – WILLIAMS, Paul D. (2014): *Counterinsurgency in Somalia: Lessons Learned from the African Union Mission in Somalia, 2007–2013*. Florida: The JSOU Press MacDill Air Force Base. Online: <https://doi.org/10.21236/ADA616394>
- CIA (1974): *Soviet Military Presence in Somalia*. 1974. szeptember 3. Online: www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP80B01495R000500050024-9.pdf
- CIA (1977a): *Ethiopia: Assessment of Key Issues*. Jelentés. 1977. június 16. Online: www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp79r00603a002700020003-1
- CIA (1977b): *Somali Military Posture in the Ogaden*. 1977. október 18. Online: www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp97s00289r000100170008-3
- CIA (1978): *The Soviet Union and the Horn*. Jelentés. 1978. február 2. Online: www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP81M00980R002700020054-2.pdf
- CIA (1980): *Non-Soviet Ground Force Weapons Deliveries to Somalia*. 1980. június 1. Online: www.cia.gov/readingroom/print/1673795
- CIA (1982a): *Meeting on Somalia*. 1982. január 28. Online: www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp84b00049r000400930013-7
- CIA (1982b): *Somalia: The Status of the Armed Forces*. 1982. március 4. Online: www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp84b00049r001303260018-3
- CIA (1983): *Ethiopia-Somalia: Continuing Military Imbalance in the Ogaden*. Online: www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP84S00552R000300100003-4.pdf#:~:text=The%20Somali%20military%20is%20beset%20by%20extensive,Mogadishu%20with%20even%20a%20credible%20defensive%20capability
- CIA (1988a): *Africa Review*. 1988. január 22. Online: www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp88t00792r000300040006-7
- CIA (1988b): *Congressional Roundtable Discussion Reassessing United States Policy Toward Somalia*. 1988. november 24. Online: www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp90m00005r001100080024-1

- COOPER, Tom – GRANDOLINI, Albert (2015): *Wings over Ogaden. The Ethiopian-Somali War 1978–1979*. Solihull: Helion & Company.
- EUTM-S (2023): *Missions and Operations Annual Report 2022*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Online: <https://doi.org/10.2871/890207>
- EUTM-S (2025): Digital Transformation Takes Flight: Somali Air Force Celebrates Successful Completion of EUTM-Somalia Computer Seminar [A digitális átalakulás szárnyal: A somáliai légierő ünnepli az EUTM-Somalia számítógépes szeminárium sikeres befejezését]. *EUTM-Somalia*, 2025. június 15. Online: www.eutmsomalia.eu/computer-seminar-closing-ceremony
- FILDES, David W. (1999): *Aerospace Encyclopedia of World Air Forces*. London: Airtime Publishing.
- HIIRAAN (2008): Former Somali Air Force Pilot, Who Refused to Bomb Civilians in Hargiesa *HIIRAAN*, 2008. június 23. Online: www.hiiraan.com/news4/2008/Jun/7096/former_somali_air_force_pilot_who_refused_to_bomb_civilians_in_hargiesa.aspx
- HIIRAAN (2024a): Turkey's Bayraktar TB2 Drone Maker Meets Somali Leaders in Mogadishu. *HIIRAAN*, 2024. október 2. Online: https://www.hiiraan.com/news4/2024/Oct/198281/turkey_s_bayraktar_tb2_drone_maker_meets_somali_leaders_in_mogadishu.aspx
- HIIRAAN (2024b): Italy Supplies Somalia with Four Bell Military Helicopters for Anti-Shabaab Operations. *HIIRAAN*, 2024. augusztus 30. Online: www.hiiraan.com/news4/2024/Aug/197773/italy_reportedly_supplies_somalia_with_four_bell_military_helicopters_for_anti_shabaab_operations.aspx
- Human Rights Watch (1990): *Somalia. A Government at War with Its Own People. Testimonies About the Killings and the Conflict in the North*. The Africa Watch Committee. Online: <https://cja.org/wp-content/uploads/2019/07/Africa-Watch-Somalia-A-Government-at-War-with-its-Own-People-Jan-1990.pdf>
- JOHNS, Michael (1989): Preserving American Security Ties to Somalia. *The Heritage Foundation*, 1989. december 26. Online: www.heritage.org/defense/report/preserving-american-security-ties-somalia
- KENNARD, Matt – EINASHE, Ismail (2018): Valley of Death: Somaliland's Forgotten Genocide. *Pulitzer Center*, 2018. október 22. Online: <https://pulitzercenter.org/stories/valley-death-somalilands-forgotten-genocide>
- KISS Álmos Péter – BESENYŐ János – RESPERGER István (2014): *Országismertető. Szomália*. Budapest: Honvéd Vezérkar Tudományos Kutatóhely – Magyar Honvédség Geoinformációs Szolgálat. Online: https://real.mtak.hu/83745/1/szomalia_imp-riatura__boritobeliverkep_u.pdf
- MAHSHIE, Abraham (2022): Somalia Hopes to Reconstitute Its Air Force With Renewed U.S. Partnership. *Air & Space Forces Magazine*, 2022. január 27. Online: www.airandspaceforces.com/somalia-hopes-to-reconstitute-its-air-force-with-renewed-us-partnership/
- MARSAI Viktor (2015): A somáli szövetségi kormány első két éve és az al-Sabáb elleni katonai műveletek, 2012–2014 (I.). *Nemzet és Biztonság*, 8(1), 65–95. Online: <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/neb/article/view/4085/3341>

- MARSAI Viktor (2020): A közel-keleti hatalmak versenyfutása Kelet-Afrikáért – a fókuszban Szomália. *Külügyi Szemle*, 19(Ksz.), 156–178. Online: https://hiia.hu/wp-content/uploads/2021/02/KSz_kulonszam_Marsai.pdf
- MARUF, Harun (2022): Somalia Military Rebuilding Shows Signs of Improvement. *Voa*, 2022. november 30. Online: www.voanews.com/a/somalia-military-rebuilding-shows-signs-of-improvement/6856894.html
- MELECA, Vincenzo (2016): Il Corpo di Sicurezza della Somalia. *Il Corno d'Africa*, 2016. július 14. Online: www.ilcornafrica.it/il-corpo-di-sicurezza-della-somalia/
- Ministry of Defence and Veteran Affairs [é. n.]: *Air Forces in Somalia*. Online: www.defence.go.ug/joint-updf-services/updf-services/air-forces/air-forces-in-somalia/
- MUHAMMAD, Hassan Seikh Ali Nur – AZMAN, Muhammad Danial – ROGERS, Anthony Roy (2017): Before Things Fall Apart: The Role of the Soviet Union in Somalia's Troubled Past (1969–1978). *Intellectual Discourse*, 25(2), 409–427. Online: <https://share.google/eEXznvjo7Fb9u2f1k>
- REINL, James (2014): Investigating Genocide in Somaliland. *Al Jazeera*, 2014. február 6. Online: www.aljazeera.com/features/2014/2/6/investigating-genocide-in-somaliland
- Taariikh24 (2021): Taariikhda Ciidanka Xoogga Dalka Soomaaliyeed. *Taariikh24*, 2021. április 15. Online: www.taariikh.net/taariikhda-ciidanka-xoogga-dalka-soomaaliyeed/
- Tana Consulting (2025): Szomáliában építheti fel Afrika első úrkikötőjét Törökország. *Tana Consulting*, 2025. augusztus 13. Online: <https://tanaconsulting.org/2025/08/13/afrika-urkikoto-torokorszag-szomalia/>
- United Nations (1949): *Question of the Disposal of the Former Italian Colonies*. A/RES/289(IV)[AC]. Online: <https://digitallibrary.un.org/record/666748?v=pdf>
- WILLIAMS, Paul. D. (2024): The Somali National Army Versus al-Shabaab: A Net Assessment. *CTC Sentinel*, 17(4), 35–43. Online: <https://ctc.westpoint.edu/april-2024/>

Jogi forrás

- LEGGE 4 novembre 1951, n. 1301. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di tutela per il territorio della Somalia sotto amministrazione italiana, concluso a Ginevra con il Consiglio di Amministrazione fiduciaria delle Nazioni Unite il 27 gennaio 1950. Online: www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1951/12/07/051U1301/sg