

**Piotr Taras**

**„Działania lotnictwa amerykańskiego i południowokoreańskiego  
w wojnie koreańskiej 1950-1953”**

**STRESZCZENIE**

Wojna koreańska, choć toczona ponad pół wieku temu, pozostaje jednym z najistotniejszych konfliktów zbrojnych okresu „zimnej wojny”. Było to pierwszy wielki konflikt tego okresu, stawiając po raz pierwszy świat na krawędzi nuklearnej zagłady. Był to równocześnie jedyny konflikt, w którym zaangażowały się bezpośrednio siły zbrojne najsilniejszych ówczesnie państw – Stanów Zjednoczonych Ameryki, Związku Radzieckiego i Chin Ludowych. Jako jedyny pozostaje do dzisiaj formalnie nie zakończony.

Jednocześnie jest to konflikt w dużej mierze zapomniany. W literaturze polskiej prezentowany jest niezmiernie rzadko. O ile sam temat wojny koreańskiej pojawia się od czasu do czasu, to działania lotnictwa są praktycznie nieznane. Oprócz kilku prac poświęconych jedynie taktyce i przebiegowi walk powietrznych pomiędzy myśliwcami amerykańskimi i radzieckimi oraz chińskimi pozostałe formy aktywności sił lotniczych nie są w ogóle opisywane. Dlatego też autor zmuszony był korzystać niemal wyłącznie ze źródeł i materiałów obcojęzycznych, głównie amerykańskich i rosyjskich.

Korea, kraj o wielowiekowej historii przez większość swych dziejów pozostawała pod wpływem i dominacją Chin. I podobnie, jak Chiny stopniowo słabła, pod koniec XIX wieku stała się obiektem zainteresowania innych mocarstw – Japonii i Rosji. Rywalizacja obu tych państw doprowadziła do wojny w latach 1904-1905, której wynikiem było ogłoszenie w 1907 roku protektoratu Japonii nad Koreą, a w 1910 roku wcieleniu jej do swojego terytorium. Stała się istotnym elementem tego państwa, szczególnie pod względem gospodarczym. Ludność Korei nie pogodziła się z aneksją kraju, prowadząc działalność patriotyczną, tak polityczną, jak i partyzancką. Działania polityczne prowadzono w kraju i zagranicą. W USA szczególną aktywnością wykazywał się Li Syng Man, późniejszy przywódca Republiki Korei. Równocześnie, rozwijał się ruch komunistyczny, od 1932 roku kierowany, przez Kim Ir Sena.

W okresie II wojny światowej Korea stała się obiektem zainteresowania mocarstw sojuszniczych. Na konferencji w Kairze w listopadzie 1943 roku uznano niepodległość tego państwa, co potwierdzono w deklaracji końcowej konferencji poczdamskiej, ogłoszonej 26 lipca 1945 roku. Kilkanaście dni później, 8 sierpnia 1945 roku Armia Czerwona rozpoczęła

ofensywę na stacjonującą w Mandżurii japońską Armię Kwantuńską. Opór sił japońskich został łatwo złamany i już 15 sierpnia wojska radzieckie dotarły do granic Korei. Równocześnie trwały rozmowy z USA mające na celu uregulowanie sytuacji i oba mocarstwa, wzorem Niemiec zgodziły się na tymczasowy podział wzdłuż 38. równoleżnika. Od jesieni 1945 roku w obu częściach Korei, znajdujących się pod okupacją rozpoczęły się działania zmierzające do powołania załóżków władzy państwowej. Postępujący rozdźwięk pomiędzy obu mocarstwami spowodował, że nie zdołano nawiązać dwustronnych rozmów i w roku 1947 sprawę przekazano do ONZ. Postępująca polaryzacja stanowisk obu stron spowodowała dalsze antagonizmy. Doprowadziły one ostatecznie do powstania w 1948 roku dwóch państw koreańskich, rządzonej, przez Kim Ir Sena Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej na północy i Republiki Korei na południ z Li Syng Manem, jako prezydentem.

Kim Ir Sen od początku istnienia KRL-D rozpoczął przygotowania do zbrojnego zjednoczenia kraju. Korzystając z ogromnej pomocy radzieckiej, tak sprzętowej jak i w postaci licznych doradców do połowy 1950 roku zdołał zbudować silną i dobrze wyposażoną armię, która składała się z 238 000 żołnierzy, 258 czołgów, T-34/85, kilkadziesiąt dział samobieżnych, ponad 250 dział oraz około 130 samolotów bojowych. Na tym tle armia Republiki Korei prezentowała się miernie. Liczyła 98 000 żołnierzy i nie posiadała ani jednego czołgu czy samolotu bojowego.

Wojna koreańska rozpoczęła się rankiem 25 czerwca 1950 roku. Wykorzystując przewagę w ludziach i sprzęcie armia północnokoreańska łatwo niszczyła kolejne jednostki wojsk południowokoreańskich, zadając im przy tym znaczne straty. Zaledwie po trzech dniach walk oddziały północnokoreańskie zajęły stolicę kraju Seul. Wybuch wojny spowodował ostrą reakcję ze strony ONZ. Wykorzystując nieobecność przedstawiciela ZSRR w Radzie Bezpieczeństwa przegłosowano liczne rezolucje, uznające KRL-D za agresora i wzywające członków do udzielenia Republice Korei pomocy, w tym militarnej. W wojnie tej, po stronie ONZ uczestniczyły siły zbrojne ogółem 15 państw. Jako pierwsze włączyły się do walki Stany Zjednoczone.

Ale siły zbrojne tego kraju, szczególnie jednostki Armii USA, po drastycznych redukcjach, jakie miały miejsce po zakończeniu II wojny światowej nie były przygotowane do prowadzenia konwencjonalnej wojny. Jako pierwsze, już 27 czerwca 1950r. do działań włączono lotnictwo, przygotowywano też oddziały lądowe. Na początku zdołano wysłać jedynie jeden batalion piechoty, wsparty baterią haubic. Oddział ten 4 lipca 1950 roku został zaledwie po kilku godzinach walki całkowicie rozбит. Podobna sytuacja miała miejsce z

kolejnymi oddziałami, kierowanymi na front. Armia północnokoreańska zajmowała kolejne obszary południa, 21 lipca zajmując jedno z najważniejszych miast Korei Taejon. W wyniku kolejnych walk jednostki amerykańskie i południowokoreańskie zatrzymały się na linii rzeki Naktong. Obszar ten, nazwany przyczółkiem Pusańskim miał wymiary ok. 145 x 95 kilometrów. W ocenie amerykańskiego dowódcy gen. W. Walkera była to ostateczna linia obrony. Walki w tym rejonie były bardzo zacięte i trwały do połowy września 1950 roku.

Równocześnie trwały przygotowania do przeprowadzenia operacji desantowej na tyłach przeciwnika. Głównodowodzący wojsk ONZ, generał D. MacArthur planował przeprowadzenie jej w mieście Inchon, położonym niedaleko Seulu. Oficerowie jego sztabu oponowali podkreślając niezwykle trudne warunki hydro-meteorologiczne panujące w rejonie desantu. Stanowisko generała przeważało i operacja odbyła się zgodnie z planem. Rankiem 15 września 1950 roku na położonej u wejścia do Inchon wysepce Wolmi do wylądowały pierwsze oddziały amerykańskich Marines. Z uwagi na przyływ właściwy desant w porcie odbył się dopiero po południu. Operacja zakończyła się sukcesem, i po ciężkich walkach 28 września odbito stolicę kraju. W tym samym czasie do działań ofensywnych przeszły też oddziały ONZ walczące na „przyczółku Pusańskim”. Doznawszy bardzo dużych strat jednostki północnokoreańskie rozpoczęły odwrót.

W dniu 1 października 1950 roku pierwsze oddziały południowokoreańskie przekroczyły linię 38. równoleżnika i wojska ONZ ruszyły na północ, w kierunku Phenianu. Po ciężkich walkach miasto to zostało zdobyte 19 października, a kilka dni później pierwsze oddziały dotarły do granicznej rzeki Jalu. Panowało powszechne przekonanie, że wojna wkrótce się skończy i na Boże Narodzenie wszyscy wrócą do domów. Nikt nie brał na poważnie ostrzeżeń, kierowanych ze strony Chin Ludowych. Władze tego kraju obserwowały konflikt na Półwyspie Koreańskim bardzo uważnie. Gdy wojska ONZ znalazły się na terytorium KRL-D, 8 października 1950 roku Mao Zedong ostatecznie zaakceptował udział w wojnie jednostek chińskich nazwanych „ochotnikami”. W pierwszym rzucie na front skierowano osiem armii polowych, liczących 180 000 żołnierzy.

W warunkach rozpoczynającej się zimy Chińczycy zaatakowali po raz pierwszy 26 października, likwidując II. Korpus południowokoreański. Po czym nastąpiła trwająca miesiąc przerwa. Po wzmocnieniu sił „ochotnicy” przystąpili do generalnej ofensywy 26 listopada 1950 roku. Uzyskawszy zaskoczenie zadali oni wojskom ONZ bardzo duże straty, zmuszając je do generalnego odwrotu. Szczególnie ciężkie walki toczyły odizolowane w rejonie zbiorników Chosin oddziały amerykańskiej Piechoty Morskiej. Za cenę dużych strat zdołały się one jednak wycofać do portu Hungnam, skąd zostały ewakuowane drogą morską.

Wykorzystując transport motorowy wojska ONZ zdołały wycofać się, a Chinczyccy postępowali za nimi. 5 grudnia 1950 roku odbiły Phenian, 25 grudnia dotarły do 38. równoleżnika, a 4 stycznia 1951 roku ponownie zajęły Seul. Ale same ponosiły też straty, spowodowane między innymi warunkami pogodowymi, przez co natarcie ich zatrzymało się wkrótce na linii Ansong-Wonju-Tanjang-Tonghae.

W związku z tym w połowie stycznia wojska amerykańskie rozpoczęły serię przeciwnatarć, które zaowocowały przejściem 25 lutego do generalnej kontrofensywy. Przez kolejne miesiące na froncie koreańskim trwały naprzemiennie ofensywy i kontrofensywy prowadzone to przez wojska ONZ, to przez wojska ludowe. Trwały one do lata 1952 roku, kiedy to obie strony konfliktu zatrzymały się na ufortyfikowanych liniach obrony. Od tej pory, aż do zakończenia wojny w lipcu 1952 roku działania miały wybitnie ograniczony charakter, bardzo przypominając środkowy okres I wojny światowej. Linia frontu nie przesunęła się w tym okresie nie więcej niż o kilka kilometrów. Nie mniej walki były bardzo często zacięte i krwawe, przynosząc wysokie straty ludzkie.

Równolegle, od lata 1951 roku w Kaesongu, a potem w Panmunjon prowadzone były rokowania pokojowe. Były one bardzo często przerywane. Ostateczne porozumienie rozejmowe podpisano 27 lipca 1953 roku. Zakończyło ono jedynie działania zbrojne. Problem politycznego rozwiązania i zakończenia konfliktu miał zostać rozwiązany na konferencji pokojowej w Genewie, która miała rozpocząć się w październiku 1953 roku. Obrady w sprawie Korei rozpoczęły się dopiero w kwietniu 1954 roku i pomimo długich dyskusji nie osiągnięto żadnego porozumienia. Stan taki trwa do dzisiaj.

W wojnie koreańskiej bardzo aktywnie uczestniczyło lotnictwo, od pierwszego, do ostatniego dnia wojny. Budując siły zbrojne Korei Północnej, Kim Ir Sen stworzył również siły powietrzne, wyposażone między innymi w samoloty myśliwskie i szturmowe dostarczone z ZSRR. Już pierwszego dnia wojny szturmowce zaatakowały Seul, a myśliwce lotnisko w Kimpo, niszcząc kilka maszyn lotnictwa Korei Południowej i amerykański samolot transportowy. Dwa dni później doszło do pierwszych starć w powietrzu z maszynami amerykańskimi. Wykorzystując przewagę w wyszkoleniu Amerykanie z łatwością wygrywali powietrzne pojedynki, zestrzeliwując liczne samoloty przeciwnika. Równocześnie lotnictwo amerykańskie rozpoczęło naloty bombowe. Lekkie bombowce B-26 „Invader” rozpoczęły naloty na cele położone na zapleczu, w tym w rejonie Phenianu. Natomiast maszyny myśliwsko-bombowe atakowały głównie kolumny wojsk północnokoreańskich. Szczególnie intensywnie atakowano czołgi. Ponieważ armia Korei Południowej nie posiadała

odpowiedniego sprzętu do ich niszczenia, w pierwszym okresie wojny samoloty były jedynym środkiem zdolnym je likwidować.

Amerykańskie lotnictwo miało jednak poważne problemy. Stanowiące wyposażenie większości jednostek lotnictwa myśliwsko-bombowego samoloty F-80 „Shooting Star” miały niewielki zasięg, który niemal uniemożliwiał im skuteczne działania z baz w Japonii. Dlatego też, w lipcu 1950 roku część z nich zastąpiono sprowadzonymi z USA samolotami o napędzie śmigłowym F-51 „Mustang” lepiej nadającymi się do działania z prymitywnych lotnisk w Korei. Brakowało też bombowców. Siły lotnicze USA na Pacyfiku dysponowały zaledwie jedną grupą bombowców B-29 „Superfortress”, w składzie 27 maszyn. Aby móc rozpocząć skuteczne działania przeciwko celom przemysłowym na terytorium Korei Północnej w lipcu i sierpniu z USA ściągnięto cztery kolejne grupy bombowe ze składu Strategic Air Command. Umożliwiło to rozpoczęcie kampanii strategicznej, której pierwszym celem był jeden z najważniejszych portów Korei i ważny ośrodek przemysłowy – Wonsan. Od tej pory w ciągu dwóch miesięcy intensywnych nalotów, bombowce B-29 zniszczyły cały przemysł Korei Północnej. Później skierowano je na pole walki. Często, wzorem maszyn taktycznych patrolowały one wyznaczone rejony, atakując wykryte cele. Zdarzały się przy tym sytuacje kuriozalne, gdy jeden z potężnych bombowców atakował pojedynczego rowerzystę, czy atak za pomocą ognia broni maszynowej z dolnych wieżyczek na pociąg towarowy przeprowadzony z minimalnej wysokości.

Bombowce skierowano również do działań przeciwko systemowi transportowemu przeciwnika. Od 29 lipca 1950 roku prowadzono „Interdiction Campaign No. 1”, której celem były przede wszystkim mosty. Jako cele wybrano ich 44, a także 13 innych obiektów o kluczowym znaczeniu, położonych na północ od 38. równoleżnika. W obliczu poważnej sytuacji na froncie bombowce B-29 skierowano nawet do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. Z uwagi na brak dostatecznej liczby dział polowych, od pierwszych dni wojny lotnictwo amerykańskie w bardzo znacznym stopniu zostało zaangażowane w działania na rzecz bezpośredniego wsparcia wojsk. Było to odstępniem od podstawowych zadań realizowanych przez lotnictwo taktyczne w czasie II wojny światowej, jakim były działania polegające na „izolacji pola walki”, zwane interdiction. Początkowo, gdy szwankowała łączność działania lotnictwa były mało skuteczne. Dopiero, gdy do kierowania samolotami myśliwsko-bombowymi wykorzystano oficerów naprowadzania skuteczność nalotów wzrosła. Przełomem w tym zakresie okazało się zastosowanie powietrznych stanowisk naprowadzania, wkrótce nazwanych od kodu radiowego, „Mosquito”. Piloci tych maszyn współpracowali z oddziałami armii, wskazując i oznaczając cele pilotom.

W walkach nad Koreą od pierwszych dni uczestniczyło również lotnictwo morskie. Maszyny z lotniskowców amerykańskich i brytyjskiego wykonywały te same zadania, co maszyny lotnictwa taktycznego. Atakowano głównie lotniska, mosty, drogi, linie kolejowe, składy. Naloty przeprowadzano również na cele przemysłowe, jak między innymi na zakłady chemiczne w Hamhung. Specyfika działań lotnictwa pokładowego, które operowało przeważnie w dużych grupach liczących po kilkadziesiąt maszyn powodowała trudności w prowadzeniu bezpośredniego wsparcia wojsk. Kontrolerzy powietrzni nie byli w stanie kierować tak dużymi grupami na raz. Powodowało to liczne dyskusje i zadrażnienia, które trwały niemal do końca wojny. Zdecydowanie lepiej do wsparcia wojsk nadawało się lotnictwo Piechoty Morskiej USA. Tego typu działania, są w zasadzie jedynymi, do jakich je stworzono. Ma wspierać oddziały lądowe Marines. Taktyka współpracy została wypracowana i sprawdzona w trakcie licznych operacji desantowych, które przeprowadzano na rozległych obszarach Pacyfiku w czasie II wojny światowej. Samoloty te, z braku lotnisk bazujące na lekkich lotniskowcach pojawiły się nad Koreą na przełomie lipca i sierpnia 1950 roku, równoległe z oddziałami 1. Brygady Marines. Na ziemi koreańskiej stacjonował jeden dywizjon wyposażony w lekkie samoloty i śmigłowce, oddany pod bezpośrednie dowództwo tej Brygady. Lotnictwo morskie szczególnie aktywne było przy zabezpieczaniu operacji desantowej pod Inchon. Wykonywało zarówno naloty na pozycje wojsk przeciwnika, jego składy i drogi zaopatrzenia, a w trakcie samego desantu wspierało atakujących Marines.

Oprócz lotnictwa USA w wojnie koreańskiej uczestniczyły też samoloty innych krajów. Pierwszym, który wszedł do działań już kilka dni po jej rozpoczęciu był 77. Dywizjon myśliwski lotnictwa Australii. W szybkim tempie powstał też pierwszy dywizjon myśliwski lotnictwa Korei Południowej. Wyposażono go również w myśliwce „Mustang” i skierowano do niego najbardziej doświadczonych koreańskich pilotów. W jednostce służyło też, jako instruktorzy pilotów amerykańskich. Działy one głównie na linii frontu. Wykorzystując zdobytą przewagę w powietrzu maszyny myśliwsko-bombowe jesienią 1950 roku systematycznie atakowały cofające się oddziały armii północnokoreańskiej. Jednostki te przemieszczały się za atakującymi oddziałami ONZ. Stacjonowały w większości na polowych lotniskach, w bardzo prymitywnych warunkach. Dawały się one we znaki przede wszystkim samolotom o napędzie odrzutowym.

Jesienią 1950 roku, nauczeni smutnymi doświadczeniami Koreańczycy coraz więcej zaopatrzenia transportowali nocą. W ślad za tym amerykańskie lotnictwo rozpoczęło działania nocne. Brały w nich udział przede wszystkim lekkie bombowce B-26 „Invader”. Atakowano przede wszystkim linie kolejowe i transport kołowy. W atakach nocnych bombowce

wielokrotnie korzystały z flar oświetlających zrzucanych z maszyn transportowych C-47 „Skytrain” nazywanych „Firefly”. Początkowo naloty były skuteczne, na przykład w nocy 22/23 września 1950 roku zniszczono aż trzy pociągi. W połączeniu z działaniami dziennymi masowe naloty w sposób znaczący ograniczyły dostawy zaopatrzenia dla wojsk, Kim Ir Sena, walnie przyczyniając się do zatrzymania ich ofensywy.

W działaniach na froncie koreańskim uczestniczyły nie tylko maszyny bojowe. Od pierwszego dnia wojny swoje loty wykonywały samoloty lotnictwa pomocniczego jak rozpoznawcze czy transportowe. Ich wkład jest również spory. Dzięki danym o celach uzyskanymi przez samoloty rozpoznawcze maszyny bombowe mogły skutecznie prowadzić naloty. Gdyż okazało się, że posiadane przez lotników mapy są niedokładne i liczne, na przykład mosty na nich wykazane nie istniały w rzeczywistości. Maszyny transportowe również wykorzystywano od pierwszego dnia wojny. Przewoziły na front najbardziej niezbędne towary, a w drodze powrotnej ewakuowały rannych. Szczególnie przydatne okazały się w trakcie jesiennej ofensywy wojsk ONZ. Przerzuciły też siły 187. ARCT, który wykonał desant spadochronowy w rejonie Sukchon-Sunchon. W operacji tej, dzięki zastosowaniu ciężkich samolotów C-119 „Boxcar” po raz pierwszy możliwy był zrzut na spadochronach również ciężkiego sprzętu jak samochody czy działa. Wyeliminowało to konieczność stosowania tak zawodnych szybowców, stosowanych w trakcie II wojny światowej.

Lotnictwo transportowe okazało się jeszcze bardziej przydatne w kolejnym etapie wojny, gdy rozpoczęła się chińska ofensywa i odwrót wojsk ONZ. Samoloty te przewiozły wtedy rekordowe ilości rannych i chorych żołnierzy, będąc w tym okresie jedynym skutecznym środkiem ewakuacji. Jako jedyne były też w stanie zaopatrywać walczące w bardzo trudnym, górzystym rejonie oddziały 8. Armii USA. Gdy nie można było wykonać nawet najbardziej prymitywnych lądowisk, zaopatrzenie zrucano na spadochronach. W trudnych zimowych warunkach przełomu 1950 i 1951 roku niezwykle aktywne było też lotnictwo myśliwsko-bombowe. Wykorzystując coraz skuteczniejszy system naprowadzania maszyny te wielokrotnie ratowały od zagłady poszczególne oddziały wojsk ONZ, które bardzo często wpadały w silne chińskie zasadzki czy blokady dróg. W okresie tym weszła do działań kolejna jednostka lotnicza – 2. Dywizjon lotnictwa południowoafrykańskiego. W miarę posuwania się nieprzyjaciela na południe i zbliżania się go do baz lotnictwa ONZ, poszczególne samoloty wykonywały nawet kilkanaście lotów dziennie. W atakach na zmasowane oddziały chińskiej piechoty i kawalerii najskuteczniejszym środkiem walki okazał się napalm. Naloty z jego użyciem przysporzyły ogromnych strat, idących w dziesiątki

tysięcy żołnierzy. W obliczu bardzo poważnej sytuacji na froncie po raz pierwszy do bezpośredniego wsparcia wojsk wykorzystano bombowce. Dochodziło do sytuacji, że po wykryciu dużych zgrupowań wojsk nieprzyjaciela bombowce były zawracane z lotów na wcześniej wyznaczone cele i kierowane do ataków na te właśnie zgrupowania.

Te, szczególnie B-29 cały czas kontynuowały ataki na cele związane z systemem transportu przeciwnika. W toku kolejnej kampanii „Interdiction Campaign No. 4” zmieniono priorytety działań bombowców. Ponieważ rzeka Jalu całkowicie zamarzła i umożliwiło to Chińczykom położenie na lodzie nawet torów kolejowych głównym celem nalotów przestały być mosty. Teraz skupiono się na liniach kolejowych i stacjach przeładunkowych. Coraz większą uwagę przywiązywano też do transportu drogowego, wykorzystywano w znacznie częściej. W polowaniu na ciężarówki wykorzystywano głównie bombowce B-26, samoloty myśliwsko-bombowe. Ale próbowano zastosować i niekonwencjonalne środki, jak choćby kolce zrzucane z samolotów na drogi, które miały unieruchamiać samochody nieprzyjaciela. Coraz powszechniejsze loty wykonywane w nocy spowodowały, że do kierowania nocnymi nalotami bombowców, tak na cele położone na zapleczu, jak i na cele położone w bezpośredniej bliskości frontu zaczęto wykorzystywać naprowadzani samolotów przy pomocy systemu radionawigacyjnego SHORAN oraz znacznie skuteczniejszych naziemnych stacji radiolokacyjnych AN/MPQ-2.

Zimą 1950 roku po raz pierwszy dowództwo amerykańskie poważnie rozważało użycie przeciwko wojskom chińskim broni jądrowej. Przeprowadzane przez sztabowców analizy pokazywały, że użycie kilku bomb jądrowych przeciwko zgrupowaniom wojsk chińskich może przynieść straty rzędu 35 000-45 000 żołnierzy.

Także na wschodnim odcinku frontu, gdzie walczyły oddziały amerykańskiego X. Korpusu działania lotnictwa były równie intensywne. Operowało tu głównie lotnictwo pokładowe oraz lotnictwo Piechoty Morskiej USA. Od października 1950 roku w rejon ten zostały przeniesione wszystkie bazowe jednostki lotnicze Marines, które wspierały poruszające się ku Jalu oddziały amerykańskie i południowokoreańskie. Gdy 28 listopada zostały one zaatakowane przez liczne dywizje chińskiego lotnictwa wykazywało bardzo skuteczną pomoc. Poszczególne dywizjony lotnictwa USMC wykonywały po kilkadziesiąt lotów dziennie, a myśliwce F7F „Tigercat” nękały przeciwnika w nocy. Dzięki systemowi współpracy z oddziałami lądowymi, naloty lotnictwa w tym rejonie były niezwykle skuteczne. Zarówno w trakcie walk obronnych, jak i późniejszego wycofywania się w kierunku południowym. Ważne znaczenie miały też działania samolotów obserwacyjnych i śmigłowców. Wykrywały one pozycje nieprzyjaciela kierując na nie maszyny myśliwsko-

bombowe i ogień artylerii, oraz ewakuowały najciężej rannych. Dostarczały też zaopatrzenie. Często samoloty i śmigłowce operowały w trudnych warunkach pogodowych, przy bardzo silnych wiatrach czy opadach śniegu. W walkach w tym rejonie po raz pierwszy zastosowano powietrzne stanowisko dowodzenia działaniami lotnictwa. Na kilku samolotach transportowych R5D „Skymaster” zainstalowano dodatkowe środki łączności i stanowiska dla trzech kontrolerów, stoły z mapami, dodatkową instalację tlenową i zbiorniki paliwa.

Powodzenie ofensywy chińskiej spowodowało konieczność przeniesienia w styczniu 1951 roku niemal wszystkich jednostek lotnictwa z baz w Korei do baz w Japonii. W znacznym stopniu utrudniło to działania lotnictwa, ponownie skracając czas efektywnego lotu samolotów nad Koreą, często do 7-8 minut nad celem. Nie mniej w czasie bardzo zaciętych walk wiosną 1951 roku lotnictwo myśliwsko-bombowe dokonywało maksymalnego wysiłku, starając się powstrzymać masowe ataki chińskie. W celu poprawy skuteczności działania w Taegu pozostawiono grupę mechaników, która dokonywała uzbrajania i tankowania samolotów, które wykonywały loty wahadłowe. Zmodernizowano i ulepszono sprzęt stosowany na samolotach naprowadzania, zastosowano maszyny do retransmisji danych ułatwiające komunikowanie się w górskim terenie.

Wzmocniono także działania przeciwko systemowi transportu przeciwnika. Ten wiosną 1951 roku został przestawiony niemal w całości na ciężarówki. Ale działania były bardzo utrudnione. Gruntowe drogi były z łatwością naprawiane, zastosowano doskonałe maskowanie i coraz częściej poruszano się wyłącznie w nocy. Do działań tego rodzaju od lutego skierowano też lotnictwo morskie. Operowało na wschodnim wybrzeżu Korei, prowadząc praktycznie samodzielne naloty. Priorytety zmieniały się cyklicznie. Raz były to mosty, raz centra przeładunkowe, a raz bezpośrednie wsparcie wojsk. Zasięg maszyn pokładowych, w większości o napędzie śmigłowym pozwalał im na działania na niemal całym terytorium Korei, przez co były one bardzo elastycznym środkiem walki. Oprócz lotniskowców amerykańskich na wodach koreańskich stale przebywał też jeden lotniskowiec brytyjski. Zaokrętowane na jego pokładzie samoloty wykonywały zadania analogiczne do zadań amerykańskiego lotnictwa pokładowego, przy czym działały one zachodnim wybrzeżu Korei, razem z lekkimi lotniskowcami USA, na których zaokrętowane były dywizjony lotnictwa myśliwskiego Marines. Nad Koreą i przybrzeżnymi rejonami działały również łodzie latające i samoloty patrolowe.

Od 1 listopada 1950 roku warunki działania lotnictwa ONZ legły gwałtownej zmianie. Tego dnia patrolujące rejon Jalu amerykańskie „Mustangi” zostały zaatakowane przez bardzo szybkie, srebrne myśliwce o skośnych skrzydłach. To na froncie koreańskim zadebiutowały

myśliwce MiG-15 radzieckiego 64. Samodzielnego Korpusu Lotniczego. Władze Związku Radzieckiego od początku bacznie obserwowały przebieg działań wojny w Korei. Początkowo wobec sukcesów armii KRL-D ograniczały się do wsparcia logistycznego i doradców. Dopiero po desancie pod Inchon, sukcesach wojsk ONZ sytuacja zmieniła się. Nie ryzykując globalnego konfliktu Stalin zdecydował się na wysłanie jedynie jednostek lotnictwa myśliwskiego, które miały chronić mosty na Jalu i przygraniczne rejony Korei Północnej. W tym regionie Azji ZSRR posiadał liczne jednostki lotnicze, które od marca 1950 roku aktywnie uczestniczyły w obronie Chin Ludowych, głównie rejonu Szanghaju przed nalotami lotnictwa Kuomintangu. W październiku 1950 sformowano dwie dywizje, które weszły w skład 64. Korpusu. Obecność radzieckich myśliwców na położonych w rejonie Antungu lotniskach została zauważona już 18 października, ale samo ich wejście do walki było dla Amerykanów dużym zaskoczeniem.

Jeszcze większym zaskoczeniem okazały się osiągi radzieckiego myśliwca, zdecydowanie większe od wszystkich używanych wtedy w Korei maszyn USA. Dlatego też, pomimo kilku sukcesów na początku grudnia 1950 roku w trybie pilnym przeniesiono ze Stanów jedno skrzydło myśliwskie wyposażone w najnowszy model myśliwca F-86 „Sabre”. Do pierwszej walki doszło 17 grudnia 1950 roku. Odtąd niemal codziennie na koreańskim niebie dochodziło do licznych pojedynków, często z udziałem grup liczących po kilkadziesiąt maszyn. Rejon tych walk nazwano „Aleją MiG-ów”. Wiązało się to z licznymi ograniczeniami, jakimi były poddane działania samolotów radzieckich, którym nie wolno było latać nad morzem i przekraczać linii Phenian-Wonsan. Z kolei Amerykanom nie wolno było przekraczać granicznej rzeki Jalu, co było jednak w wielu przypadkach łamane.

W okresie grudzień 1950 – styczeń 1951 roku walki powietrzne były częste i zacięte. Ze strony amerykańskiej brały w nich udział też nowe myśliwce F-84 „Thunderjet”, które jednak nie dorównywały samolotom przeciwnika. Na początku roku do walki weszła również pierwsza jednostka myśliwska lotnictwa chińskiego. W końcu lutego 1951 roku ludna Jalu zaczęła topnieć i bombowce amerykańskie ponownie skupiły się na atakach na położone nad tą rzeką mosty. I to właśnie „Superfortece” stały głównymi celami ataków myśliwców radzieckich. Amerykanie zareagowali na to agresywnymi działaniami własnych myśliwców, których zadaniem, była osłona bombowców i związanie walką maszyn przeciwnika i umożliwienie załogom B-29 wykonania zadania.

Wiosną 1951 roku nastąpiła wymiana jednostek wchodzących w skład 64. Korpusu i na front wysłano nowe jednostki, których piloci posiadali bardzo wysokie kwalifikacje, doświadczenie bojowe. Do walk weszli w kwietniu. Ich obecność dała o sobie znać w postaci

coraz liczniejszych sukcesów. Największy osiągnięto 12 kwietnia, gdy 46 amerykańskich bombowców zaatakowało mosty na Jalu w rejonie Sinuiju. Wywiązała się największa jak do tej pory bitwa powietrzna, w której uczestniczyło łącznie ponad 100 samolotów. Pomimo silnej eskorty radzieckim pilotom udało się zniszczyć lub bardzo poważnie uszkodzić sześć bombowców, uniemożliwiły dwóm grupom wykonanie zadania. Spowodowało to czasowe wstrzymanie dziennych nalotów na ten rejon. Nie mniej powietrzne starcia trwały nadal. Do walki co jakiś czas włączały się również samoloty lotnictwa północnokoreańskiego, ale ponosiły one duże straty. Również wiosną 1951 roku do działań włączono jednostki lotnictwa chińskiego, które zgrupowano razem z jednostkami lotnictwa KRL-D w Połączonej Armii Lotniczej.

Po bardzo intensywnych walkach powietrznych jakie miały miejsce wiosną, latem 1951 roku, przede wszystkim uwagi na warunki pogodowe dochodziło do nich sporadycznie. Działania lotnictwa radzieckiego i chińskiego skupiły się teraz na samolotach myśliwsko-bombowych. Między innymi na samolotach „Meteor”, w które został przebrojony 77. Dywizjon australijski. We wrześniu 1951 roku Koreańczycy rozpoczęli budowę licznych nowych lotnisk dla MiG-ów na terytorium Korei Północnej. Dowództwo amerykańskie postanowiło natychmiast je zniszczyć. Ponieważ loty nocne okazały się nieskuteczne, FEAF Bomber Command zmuszone było podjąć ryzykowną decyzję o przeprowadzeniu nalotów w dzień. Już drugiego dnia działań 18 października stracono jeden z bombowców. Następnego dnia myśliwce radzieckie strąciły kolejny. Największy sukces odnieśli 23 października, gdy w wyniku gwałtownego ataku pilotom MiG-ów udało się zestrzelić lub poważnie uszkodzić wszystkie z dziewięciu atakujących Namsi „Fortec”. Zginęło lub zostało uznanych za zaginionych 55 lotników, a dalszych 12 zostało rannych. Dzień ten nazwano „czarnym czwartkiem” i wyniku tych strat podjęto decyzję o całkowitym zaniechaniu dziennych lotów B-29.

Natomiast w listopadzie duży sukces w walce z bombowcami przeciwnika odnieśli myśliwcy amerykańscy, którzy rozbili formację chińskich maszyn atakujących wysepkę Taehwa-do. Od grudnia 1951 roku Amerykanie zwiększyli siły myśliwców, przeobrażając w maszyny „Sabre” drugie skrzydło. Pozwoliło to na zwiększenie efektywności w działaniach i skuteczności w walce. Szczególnie, że na początku 1952 roku wycofano do ZSRR zmęczone ciągłymi walkami dywizje 64. Korpusu, wysyłając na front nowe, ale niedoświadczone jednostki. Odtąd lotnictwo amerykańskie, pomimo stałej przewagi ilościowej strony ludowej odnosiło coraz większe sukcesy. Walki trwały nadal, do samego końca wojny swoje apogeum osiągając w maju czerwca 1953 roku.

Przeniesienie działań bombowców B-29 na porę nocną spowodowało, że walki powietrzne przeniosły się i na tę porę. Do działań nocnych wyznaczono jeden z pułków 64. Korpusu oraz utworzono specjalnie przeszkolone eskadry. Zwiększono także ilość dział przeciwlotniczych, reflektorów i stacji radiolokacyjnych, tworząc jednolity system kontroli obszaru i kierowania ogniem. Przeciwdziałając temu lotnictwa USA rozpoczęło działania w ramach walki radioelektronicznej oraz zastosowano do eskorty bombowców własne dywizjony nocnego lotnictwa myśliwskiego.

Intensywne działania nocne prowadziło również lotnictwo Korei Północnej. Początkowo wykorzystywano niewielkie dwupłatowe samoloty Po-2, które w tej roli doskonale sprawdziły się w czasie II wojny światowej. Przeprowadzane naloty nękające przysparzały Amerykanom sporo strat, zmuszając do przedsięwzięcia wielu środków. W okresie późniejszym do nocnych działań wykorzystywano nowsze typy samolotów. Natomiast Amerykanie kontynuowali nocne działania lekkich bombowców „Invader”.

Po zaprzestaniu dziennych nalotów na cele położone w Korei Północnej przez bombowce B-29 ciężar działań na tym obszarze przejęły samoloty myśliwsko-bombowe. Oprócz systematycznych działań przeciwko systemowi transportowemu, prowadzonymi w ramach operacji „Strangle” czy „Saturate” kilkakrotnie wzięły udział w masowych nalotach na wybrane cele strategiczne. Przeprowadzono je przeważnie jako środek nacisku politycznego w prowadzonych negocjacjach pokojowych. Działania te określono jako powietrzny „nacisk” – „Air Pressure”. Jako pierwsze w czerwcu 1952 roku zaatakowano liczne, położone nad Jalu hydroelektrownie, zaopatrujące w prąd również przygraniczne rejony Mandżurii. W następnym miesiącu zbombardowano ponad 30 ważnych z wojskowego punktu widzenia celi w rejonie Phenianu, a wiosną 1953 system zapór wodnych.

Przejście na froncie do działań statycznych latem 1951 roku nie spowodowało zmniejszenia się roli lotnictwa. Nadal prowadziło ono masowe naloty na system transportu przeciwnika, który uzyskał w tym okresie priorytet. Zmniejszono natomiast ilość lotów bojowych wykonywanych w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, uznając, że w takich warunkach znacznie lepszym środkiem wsparcia będzie artyleria. Działania te intensyfikowano jedynie w okresach wzmożonych walk, które miały miejsce na przykład jesienią 1952 roku, czy szczególnie wiosną i latem 1953 roku. W nalotach tego rodzaju ponownie szczególnie skuteczne okazały się akcje prowadzone przez maszyny lotnictwa Piechoty Morskiej USA.

Swoje naloty kontynuowało lotnictwo morskie. Ponownie koncentrowano się na wschodnim wybrzeżu Korei atakując przede wszystkim system transportowy, głównie kolej.

Ponieważ duża ilość celi w tym rejonie znajdowała się w zasięgu ognia artylerii okrętów, współpracowano z nimi. Ogień z dział pokładowych dawał osłonę samolotom, a te z kolei mogły skutecznie kierować tym ogniem, gdy góry uniemożliwiały obserwatorom. Starano się również prowadzić ataki, gdy księżyc był w pełni. Od października 1952 roku prowadzono też naloty na cele położone za linią frontu nazwane „Cherokee Strike”. Były one formą „dalekiego wsparcia” i różniły się od działań związanych z „bliskim wsparciem” bezpośrednio na linii frontu. Natomiast lotniskowce brytyjskie kontynuowały operacje na zachodnim wybrzeżu, skupiając się liniach kolejowych i drogach.

Zmniejszyła się rola lotnictwa transportowego, które teraz skupiło się na ewakuacji rannych i chorych oraz transporcie żołnierzy udających się do Japonii na wypoczynek. Samoloty transportowe wykorzystywano również w licznych działaniach specjalnych jak przerzut na Północ grup dywersyjnych, zrzut ulotek czy nadawanie audycji propagandowych. Cały czas aktywne było lotnictwo ratownicze. Prowadziło ono działania od początku wojny i było bardzo istotnym elementem podnoszenia morale lotników. W wojnie koreańskiej wykorzystywano zarówno śmigłowce ratownicze, jak i samoloty i łodzie latające. Maszyny te operowały bardzo często za liniami wroga, a akcje ratownicze miały dramatyczny przebieg.

Korea była pierwszym konfliktem zbrojnym, w którym na szerszą skalę zastosowano śmigłowce. Wykorzystywano je do wielu zadań. Najbardziej znane są maszyny sanitarne ze szpitali MASH, wykorzystywane do ewakuacji rannych z pola walki. Śmigłowce wykorzystywano również do prowadzenia obserwacji, korygowania ognia artylerii, dowodzenia, przerzutu zaopatrzenia, ratownictwa. Po raz pierwszy jeden dywizjon śmigłowców lotnictwa Piechoty Morskiej wykorzystano do przeprowadzania operacji aeromobilnych, wysadzania desantów taktycznych czy przeprowadzania rajdów artyleryjskich.

W wojnie koreańskiej lotnictwo odegrało istotną rolę. Szczególnie w pierwszym okresie działań wpływ działań lotnictwa amerykańskiego był ogromny. Praktycznie to ono zastopowało ofensywę wojsk północnokoreańskich, zdając tak ogromne straty i odcinając od źródeł zaopatrzenia i walnie przyczyniając się do utrzymania przyczółka Pusańskiego. W wojnie tej uwidoczniła się zdecydowana przewaga samolotów o napędzie odrzutowym, co spowodowało gwałtowny rozwój tego rodzaju maszyn w latach kolejnych, zarówno we lotnictwie myśliwskim, jak i bombowym. Była to wojna, w której po raz pierwszy decyzje polityczne rzutowały na przebieg działań zbrojnych, w tym szczególnie operacji prowadzonych przez lotnictwo. Do tego dochodziły liczne rozdzwięki i dyskusje prowadzone

szczególnie w dowództwie amerykańskim. Nie sprzyjało to racjonalnemu wykorzystaniu szczupłych sił lotniczych, szczególnie dotyczyło to użycia bombowców B-29.