



Uniwersytet Rzeszowski
Wydział Socjologiczno Historyczny

mgr Piotr Taras

**DZIAŁANIA LOTNICTWA AMERYKAŃSKIEGO I
POŁUDNIOWOKOREAŃSKIEGO
W WOJNIE KOREAŃSKIEJ 1950-1953**

Praca doktorska

Promotor: dr hab. prof. AMW

Piotr Semków

Pracę przyjęto

.....

(data i podpis promotora)

Rzeszów 2015

SPIS TREŚCI

WSTĘP	s. 4

ROZDZIAŁ I

OGÓLNY PRZEBIEG WOJNY KOREAŃSKIEJ

I.1 Korea do roku 1950.....	s. 17
I.2 Działania zbrojne w pierwszym etapie wojny – czerwiec – wrzesień 1950 roku.....	s. 27
I. 3 Działania zbrojne w drugim etapie wojny – kontrofensywa wojsk ONZ wrzesień – listopad 1950 roku.....	s. 45
I. 4 Działania zbrojne w trzecim etapie wojny – ofensywy wojsk chińskich i kontrofensywy wojsk ONZ – listopad 1950 – czerwiec 1951 roku.....	s. 55
I. 5 Działania zbrojne w czwartym etapie wojny – działania w warunkach ustabilizowanej linii frontu – lipiec 1951 – lipiec 1953 roku.....	s. 66
I. 6 Podsumowanie.....	s. 73

ROZDZIAŁ II

DZIAŁANIA LOTNICTWA W PIERWSZYM ETAPIE WOJNY CZERWIEC – PAŹDZIERNIK 1950 ROKU

II. 1 Powstanie, rozwój lotnictwa wojskowego Korei Północnej i jego działania w pierwszym etapie wojny.....	s. 76
II. 2 Siły powietrzne USA w 1950 roku i ich pierwsze działania w Korei.....	s. 84
II. 3 Pierwsze działania lotnictwa morskiego.....	s. 101
II. 4 Działania lotnictwa strategicznego USA na głębokim zapleczu przeciwnika.....	s. 118
II. 5 Działania lotnictwa taktycznego w okresie wrzesień – październik 1950 roku na linii frontu i liniach komunikacyjnych.....	s. 126
II. 6 Działania lotnictwa pomocniczego.....	s. 132

ROZDZIAŁ III

DZIAŁANIA LOTNICTWA W DRUGIM ETAPIE WOJNY LISTOPAD 1950 – CZERWIEC 1951 ROKU

III. 1 Pierwsze działania lotnictwa ZSRR w wojnie koreańskiej.....s.	148
III. 2 Działania lotnictwa ONZ w trakcie ofensywy chińskiej listopad 1950 – marzec 1951 roku.....s.	164
III. 3 Działania lotnictwa w rejonie Chosin.....s.	183
III. 4 Działania lotnictwa nad Koreą Północną i walki w rejonie „Alej Mig-ów”.....s.	199
III. 5 Działania lotnictwa w trakcie walk wiosna 1951 roku.....s.	220

ROZDZIAŁ IV

DZIAŁANIA LOTNICTWA W TRZECIM ETAPIE WOJNY LIPIEC 1951 – LIPIEC 1953 ROKU

IV.1 Ogólne warunki działania lotnictwa w warunkach ustabilizowanej linii frontu.....s.	240
IV. 2 Działania przeciwko celom w Korei Północnej i walki w „Alej MiG-ów”.....s.	246
IV. 3 Nocne działania lotnictwa.....s.	282
IV. 4 Działania lotnictwa przeciwko systemowi zaopatrzenia wojsk ludowych i w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk.....s.	299
IV. 5 Działania lotnictwa morskiego.....s.	320
IV. 6 Działania lotnictwa rozpoznawczego.....s.	340
IV. 7 Działania lotnictwa transportowego.....s.	350
IV. 8 Działania lotnictwa ratowniczego i śmigłowców.....s.	357
ZAKOŃCZENIE.....s.	372

BIBLIOGRAFIA.....s.	380

OZNACZENIA SKRÓTÓW NAZW JEDNOSTEK LOTNICZYCH.....s.	404

SPIS TABEL.....s.	406

SPIS SCHEMATÓW.....s.	409

SPIS MAP.....s.	410

ZAŁĄCZNIKI.....s.	412

WSTĘP

Toczona ponad pół wieku temu wojna koreańska pozostaje jednym z najważniejszym konfliktów zbrojnych okresu „zimnej wojny”. Była pierwszym wielkim konfliktem tego okresu. Jako pierwsza postawiła świat na krawędzi nuklearnej zagłady. Tylko w tej wojnie stanęły naprzeciw siebie, angażując się bezpośrednio w działania siły zbrojne najsilniejszych państw tej epoki – Stanów Zjednoczonych Ameryki, Związku Radzieckiego i Chin Ludowych. Jako jedyny z wielkich konfliktów pozostaje on do dzisiaj nie rozwiązany.

O ile sam temat wojny koreańskiej pojawia się w literaturze polskiej, to udział lotnictwa w tym konflikcie jest prezentowany niezwykle rzadko. Jednymi z nielicznych pozycji są publikacje autorstwa Jerzego Gotowały, ale wojna koreańska traktowana jest w nich bardzo skromnie, i niestety znajdują się błędy np. w pisowni nazwisk radzieckich pilotów¹. Jedynie w pracy poświęconej taktyce walk powietrznych autor ten szczegółowo omówił sposoby walki oraz manewry stosowane przez samoloty myśliwskie w wojnie koreańskiej². W innych pozycjach, jak na przykład najnowsza praca Michała Fiszer³, wojna koreańska jest całkowicie pominięta. Próbą przedstawienia całokształtu działań lotnictwa była, ograniczona charakterem i formatem wydawnictwa popularna praca Cezarego Piotrowskiego i Piotra Tarasa⁴. W pracy tej autorzy zawarli informacje na temat działań wszystkich rodzajów lotnictwa, największą uwagę skupiając jednak na walkach powietrznych, po raz pierwszy prezentując działania lotników radzieckich i chińskich. Szeroko udział pilotów ZSRR w wojnie koreańskiej i ich walk, pojedynków powietrznych przedstawił ostatnio Szymon Tetera w serii artykułów opublikowanych przez miesięcznik „Lotnictwo”⁵. Autor ten opublikował również artykuły o nocnych walkach powietrznych w Korei oraz wnoszący wiele materiału o udziale lotnictwa KRL-D w tej wojnie, oraz o udziale w wojnie w koreańskiej samolotu myśliwskiego F-80 „Shooting Star”⁶.

¹ J. Gotowała, *Lotnictwo we współczesnych konfliktach zbrojnych 1945-2003*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2004. W pracy tej nazwisko płka J. Piepielajewa zmieniono na Piepiełjanowa, a płka W. Kumaniszkina na Kumaniczkina. Inne prace J. Gotowały to na przykład: *Kamienie z nieba. Lotnictwo bojowe w konfliktach lokalnych*, Wydawnictwo Bellona Warszawa 1994.

² Idem, *Splątane wiry. Taktyka walk i bitew powietrznych lotnictwa myśliwskiego wczoraj, dziś i jutro*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1992.

³ M. Fiszer, *Lotnictwo w osiągnięciu celów strategicznych operacji militarnych*, Collegium Civitas Wydawnictwo TRIO, Warszawa 2011.

⁴ C. Piotrowski, P. Taras, *Korea 1950-1953*, AJ-Press, Gdańsk 1994.

⁵ Są to między innymi: S. Tetera, *Aleja MiG-ów – pierwsze walki powietrzne odrzutowych myśliwców*, „LOTNICTWO” numer specjalny 13. Idem, *Czerwony Sztorm nad „Aleją MiG-ów”*, „LOTNICTWO” numer specjalny 15. Idem, *„Aleja MiG-ów” 1952-1953 – luty-lipiec 1952*, „Lotnictwo” nr 2/2013.

⁶ S. Tetera, *F-80 Shooting Star nad Koreą*, „Lotnictwo” nr 4/2009.

Większość z tych publikacji skupiała się wyłącznie na opisie powietrznych pojedynków toczonych w północno-zachodnim rejonie Korei Północnej zwanym popularnie „Aleją MiG-ów”. Tam, bowiem miała miejsce największa ilość powietrznych starć, co było związane z ograniczeniami, jakie narzucono pilotom radzieckim. Walki stanowiły niezmiernie ważny i „nośny” dla społeczeństwa, szczególnie USA, gdzie asów myśliwskich traktowano ze szczególną estymą element powietrznej wojny w Korei, ale nie jedyny.

Równie istotny, a może istotniejszy wkład w ogólny wysiłek lotnictwa na niebie koreańskim miały pozostałe rodzaje lotnictwa. Od pierwszych dni wojny szczególne znaczenie miały działania lotnictwa bombowego i myśliwsko-bombowego. Samoloty te, szczególnie taktyczne samoloty myśliwsko-bombowe latem 1950 roku były jedyną siłą, która mogła zwalczać postępujące na południe kolumny wojsk Korei Północnej. Zarówno oddziały armii USA, jak i armii Korei Południowej nie posiadały w tym okresie ani czołgów, ani artylerii, która mogłaby wspierać piechotę. Skutecznie wpierać mogły je tylko samoloty. Oddziaływały one na przeciwnika zarówno bezpośrednio na linii frontu, reagując na wezwania dowódców wojsk lądowych, jak i na drogach zaopatrzenia, w sposób bardzo znaczący zmniejszając ilość dostaw broni, amunicji żywności czy szczególnie paliwa dla walczących wojsk Kim Ir Sena. Samoloty były też jedynym środkiem walki, który mógł skutecznie zwalczać czołgi przeciwnika.

Ważnym czynnikiem oddziałującym na Północną Koreę były też naloty staregicznych bombowców B-29 „Superfortress”. W ciągu trzech miesięcy zniszczyły one całkowicie potencjał przemysłowy tego kraju, zmuszając północnych Koreańczyków do importowania z ZSRR i Chin Ludowych niemal wszystkiego, co było niezbędne do dalszego prowadzenia wojny. Następnie bombowce te skierowano do działań przeciwko systemowi transportowemu, a ich głównym celem stały się najważniejsze dla przeciwnika mosty, w tym na granicznej rzece Jalu.

Niemal od początku działań wojennych w Korei udział w walkach miało też lotnictwo morskie. W rejon konfliktu lotniskowce swoje skierowały marynarki wojenne USA i Wielkiej Brytanii. Z uwagi na charakterystykę geograficzną Półwyspu Koreańskiego samoloty pokładowe mogły bez problemu dotrzeć w każdy rejon, przez co były bardzo elastycznym środkiem walki. Nie mniej, szczególnie w odniesieniu do amerykańskiego lotnictwa pokładowego odmienność taktyki działania przez cały okres wojny powodowała liczne konflikty z dowództwem amerykańskich sił powietrznych i problemy we współdziałaniu. Stany Zjednoczone wykorzystywały też w konflikcie koreańskim samoloty lotnictwa

morskiego bazujące na lądzie, które wykorzystywano głównie we działaniach patrolowych i ratowniczych.

Podobne w skali problemy dowództwo Sił Powietrznych USA miało również z biorącym udział w wojnie koreańskiej lotnictwem Piechoty Morskiej. Lotnictwo to od swojego powstania było bardzo ściśle związane z oddziałami lądowymi Marines, do których wsparcia zostało stworzone. Wypracowany w okresie II wojny światowej model działania, skupiony na bezpośrednim wsparciu lądujących na wyspach Pacyfiku oddziałów Marines okazał się równie skuteczny w Korei. Model ten, w ocenie dowódców Armii USA był zdecydowanie skuteczniejszy niż ten, jaki od II wojny światowej prezentowały USAAF i USAF. Wiązało się to głównie z faktem, że dla dowódców lotnictwa wsparcie wojsk było zagadnieniem drugorzędym.

W wojnie koreańskiej równie istotny, co udział jednostek lotnictwa bojowego były działania prowadzone przez formacje lotnictwa pomocniczego. Bez danych dostarczonych przez samoloty rozpoznawcze samoloty bombowe czy myśliwsko-bombowe nie byłyby w stanie skutecznie przeprowadzać nalotów. Z uwagi na charakter kraju, jakim była Korea, ze słabo rozwiniętą siecią dróg i linii kolejowych bardzo istotna była rola lotnictwa transportowego. Dzięki stałym, dobrze wyposażonym bazom na terenie Japonii amerykańskie dowództwo było w stanie bardzo szybko dostarczać na linię frontu najbardziej potrzebne towary, amunicję, zaopatrzenie czy nawet paliwo. Zastosowane przez lotnictwo transportowe maszyny mogły lądować na prowizorycznych pasach, a gdy ich nie było towary dostarczano poprzez zrzuty na spadochronach. W najtrudniejszych momentach wojny, jak na przykład pierwsza ofensywa chińska z listopada-grudnia 1950 roku czy walki w rejonie Chosin samoloty transportowe były jedynym skutecznym środkiem ewakuacji rannych i chorych, przez co uratowano życie tysiącom żołnierzy. Podobna była rola lotnictwa ratowniczego. Od początku wojny piloci samolotów, a przede wszystkim śmigłowców ratowniczych, nie zważając na własne bezpieczeństwo, bardzo często w trudnych warunkach pogodowych, pod ostrzałem przeciwnika wykonywali tysiące lotów, by ratować zestrzelonych kolegów, czy rannych żołnierzy.

Ewakuacja rannych z pola walki szybko stała się domeną śmigłowców MASH, które potem stały się sławne dzięki filmowi i serialowi telewizyjnemu. Piloci tych śmigłowców również działali w bardzo trudnych warunkach, nierzadko przy bardzo złej pogodzie. Często w trudnych warunkach działali też piloci śmigłowców transportowych. Korea była pierwszym konfliktem zbrojnym, w którym użyto śmigłowców desantowych i przeprowadzono pierwsze, często eksperymentalne jeszcze operacje aeromobilne. Pozytywne

doświadczenia wniesione z tych operacji oraz skuteczność, jaką wykazały bardzo proste jeszcze konstrukcji śmigłowce stała się początkiem ich burzliwego rozwoju w latach kolejnych, co dziesięć lat później doprowadziło do powstania w USA pierwszej dywizji wojsk aeromobilnych, w których śmigłowiec stał się podstawowym środkiem transportu.

W wojnie koreańskiej lotnictwo prowadziło też coraz aktywniejsze działania w nocy. Początkowo były to amerykańskie samoloty bombowe, które atakowały kolumny transportowe przeciwnika. Północni Koreańczycy, którym amerykańskie lotnictwo już w pierwszych miesiącach wojny zadało bardzo duże straty szybko przenieśli niemal cały transport, zarówno kolejowy, jak i drogowy na tę porę. W nocnych walkach uczestniczyły również samoloty lotnictwa północnokoreańskiego, które choć nieliczne przysparzały sporo strat Amerykanom, systematycznie atakując ich lotniska i składy. Po ogromnych stratach zadanych bombowcom B-29 przez myśliwce radzieckie w październiku 1951 roku Amerykanie zdecydowali o przeniesieniu i ich działań wyłącznie na porę nocną. Do walki z nimi Rosjanie również zastosowali myśliwce, co spotkało się z odpowiedzią USA i walki w powietrzu rozgorzały w mroku.

Gdy od lata 1951 roku zmienił się charakter wojny koreańskiej z manewrowej w pozycyjną zmieniły się i priorytety działania lotnictwa. Zdecydowanie zmniejszono jego udział w bezpośrednim wsparciu wojsk lądowych, niemal całą uwagę skupiając na systemie zaopatrzenia przeciwnika, pragnąc całkowicie odciąć walczące na linii frontu dywizje chińskie i północnokoreańskie do dostaw. Przeprowadzono szereg działań, operacji, takich jak „Strangle” czy „Saturate”. W okresie tym lotnictwo stało się również elementem nacisku na działania polityczne. Gdy prowadzone w Kaesong, a później w Panmunjon rokowania pokojowe stawały w impasie, lotnictwu powierzano przeprowadzanie szeregu masowych działań, ukierunkowanych na oddziaływanie na czynniki polityczne przeciwnika. Były to naloty na elektrownie, system zapór i zbiorników wodnych. Przeprowadzono też kilka masowych nalotów na obiekty militarne i przemysłowe znajdujące się w stolicy Korei Północnej Phenianie i jego najbliższej okolicy.

W dobie cyfryzacji i digitalizacji wiele odtajnionych materiałów źródłowych dotyczących meritum niniejszego tematu można znaleźć online. Wiele dokumentów prezentujących udział lotnictwa radzieckiego, decyzji politycznych związanych z jego udziałem, w tym dokumentów radzieckich i chińskich przedstawili w swojej pracy I. M.

Popov, S. J. Lavrenov, W. N. Bogdanov⁷. Liczne dokumenty opublikowali w swoich pracach Igor Seidov⁸ oraz Leonid Krylov i Yuriy Tepsurkayev⁹.

Obszerny, zdigitalizowany zbiór okresowych raportów dowódców lotniskowców¹⁰ i dowódców Grup Lotniczych¹¹ lotnictwa Marynarki Wojennej z okresu wojny koreańskiej jest dostępny na stronie Naval Historical and Heritage Command¹². Znajdują się tam również raporty jednostek lotnictwa Piechoty Morskiej USA, działających z pokładów lekkich lotniskowców. Równie obszerny jest zbiór miesięcznych raportów dowódcy 1. Marine Air Wing¹³. Zbiór ten okazał się szczególnie przydatny. Do poszczególnych raportów, szczególnie z lat 1951-1953 dołączyło, jako załączniki wiele innych bardzo istotnych dokumentów, takich jak rozkazy dzienne dowódcy 5. Air Force, w których szczegółowo przedstawiano zadania dla wszystkich jednostek lotnictwa. Są tam również dzienne informacje oficerów wywiadu, wskazujące na przykład na ilość obserwowanych danego dnia MiG-ów, czy rezultaty walk powietrznych. Znajdują się tam również liczne dokumenty analityczne, opisujące na przykład oceny stanu i organizacji lotnictwa chińskiego czy dokumenty opisujące taktykę działań sił lotniczych przeciwnika.

Szereg dokumentów z okresu wojny koreańskiej znajduje się również w zdigitalizowanych zbiorach amerykańskiego Defence Technical Information Center¹⁴ i US Army Combined Arms Center¹⁵. Znajdują się tam między innymi miesięczne raporty Naczelnego Dowództwa na Dalekim Wschodzie¹⁶. Szczególnie przydatne do pracy były raporty Dowódcy X. Korpusu USA z operacji desantowej pod Inchon¹⁷ oraz walk w rejonie

⁷ I. M. Popov, S. J. Lavrenov, W. N. Bogdanov, *Korieja w ognie wojny*, Kuchkovo Polie, Moskwa 2005.

⁸ I. Seidov, „*Krasnye diavoly*” v niebie Koriei. *Sovietskaya aviatsiya v voynie 1950-1953. Khronika vozdukhnykh srazhenij*, EKSMO, Moskwa 2000. Idem, *Sovietskije asy koreiskoi voiny*, Fond „Russkije Vitiazi”, Moskwa 2010.

⁹ Y. Tepsurkayev, L. Krylov, „*Stalinskie Sokoły*” protiv „*Lietajushchih Kriepostiej*” 1950-1953. *Khronika vozdukhnoi voiny w Koriei*, JAUZA/EKSMO, Moskwa 2008.

¹⁰ <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-combat.html> [dostęp:] 15.08.2015r.

¹¹ <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat.html> [dostęp:] 15.08.2015r.

¹² <http://www.history.navy.mil/> [dostęp:] 15.08.2015r.

¹³ http://www.koreanwar.org/html/usmc_korean_war_records_unit.html?pid=3. [dostęp:] 15.08.2015r. Zbiór ten jest systematycznie aktualizowany, jednak dopiero, gdy autor zakończył prace badawcze w lipcu 2015r. do zbioru publikowanych dokumentów włączono raporty poszczególnych dywizjonów.

¹⁴ <http://www.dtic.mil/dtic/> [dostęp:] 15.08.2015r.

¹⁵ <http://usacac.army.mil/organizations/cace/carl>, [dostęp:] 15.08.2014r.

¹⁶ General Headquarters Far East Command, United Nations Command, *Command Report December 1950*, dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll11/id/1574/rec/8> [dostęp:] 14.08.2014r.

¹⁷ Headquarters X Corps, *War diary summary for Operation Chromite 15 August – 30 September 1950*, dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll11/id/1569/rec/15>, [dostęp:] 15.08.2015.

Chosin¹⁸. Wartościowy był też raport dowódcy IX. Korpusu z walk o wzgórze „White Horse Hill”¹⁹. Zbiór DTIC zawiera również opublikowane przez siły zbrojne USA publikacje, z których szczególnie przydatna w pracy była opracowanie opisujące historię armii Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej²⁰.

Ponieważ polskojęzyczna literatura przedmiotu jest niezmiernie uboga, autor w pracy korzystał niemal wyłącznie z prac angielsko i rosyjsko-języcznych. Niemniej w pracy wykorzystano pozycje wydane w Polsce. Podstawową wiedzę o historii Korei daje publikacja Joanny P. Rurarz²¹. Wiele przydatnych, szczególnie w rozdziale I informacji zawarto w pracy Waldemara Jana Dziaka²² i pracy Andrzeja Makowskiego i Krzysztofa Kubiaka²³. Pewne dane znalazły się w wydanej w 1951 roku pracy poświęconej wojnom wyzwolenicznym w Azji²⁴. Wykorzystano również polskie wydanie pracy Maxa Hastingsa²⁵.

Bardzo przydatne w pracy były publikacje rosyjskie. Przez wiele lat udział lotnictwa radzieckiego w wojnie koreańskiej był negowany. Stąd zawarte w tych publikacjach informacje, w większości bazujące na dokumentach archiwalnych wnoszą wiele nowego, pozwalając na porównanie wydarzeń z danym zawartymi w literaturze amerykańskiej. Udział ZSRR w przygotowaniach do wojny koreańskiej, wkład w budowę i rozwój sił zbrojnych Korei Północnej i Chin Ludowych przedstawił w swej pracy Aliksandr Okorokow²⁶. Najważniejszą dla tej pracy pozycją jest publikacja Igora Seidowa²⁷, stanowiąca kronikarski, niemal codzienny zapis walk powietrznych toczonych przez pilotów radzieckich, ale i chińskich oraz koreańskich. Równie cenna jest praca tego autora poświęcona nocnym walkom powietrznym²⁸, tym cenniejsza, że zawiera porównanie danych rosyjskich i amerykańskich w odniesieniu do konkretnych starć. Informacje na temat użycia w wojnie koreańskiej myśliwca

¹⁸ Headquarters X Corps, *Special report on Chosin Reservoir 27 November to 10 December 1950*.dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/compoundobject/collection/p4013coll11/id/523/rec/1>, [dostęp:] 15.08.2015r.

¹⁹ HQ IX Corps G-3 Section, *Special after-action report Hill 393 (White Horse Mountain) 6-15 October 1952*, 23 October 1952, dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/compoundobject/collection/p4013coll11/id/537/rec/2>, [dostęp:] 15.08.2015r.

²⁰ General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *History of the North Korean Army*, 31 July 1952.

²¹ J. P. Rurarz, *Historia Korei*, DIALOG, Warszawa 2005.

²² W. J. Dziak, *Korea, pokój czy wojna ?*, Świat Książki, Warszawa 2003.

²³ A. Makowski, K. Kubiak, *Korea 1950-1953. Działania morskie*, AJ-Press, Gdańsk 2000.

²⁴ *Kryzys systemu kolonialnego. Walka narodowo-wyzwolenicza ludów wschodniej Azji*, Czytelnik – Spółdzielnia Wydawniczo-Oświatowa, Warszawa 1951.

²⁵ M. Hastings, *Wojna koreańska*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław b.d.w.

²⁶ A. Okorokov, *Sverkhsekretnye voyny SSSR. Pyervaya polnaya enciklopedya*, EKSMO, Moskwa 2010

²⁷ I. Seidov, „Krasnye diavoly” Wydanie anglojęzyczne tej pracy: *Red devils over the Yalu. A chronicle of Soviet air operations in the Korean War 1950-1953*, Helion&Company, Solihull 2014.

²⁸ I. Seidov, *Nochnyie srazhenija v koriejjskoi voinie*, Fond „Russkije Witazi”, Moskwa 2013 .

MiG-15 znajdują się w pracach monograficznych poświęconych temu samolotowi²⁹. Bardzo przydatna okazała się również zbiorowa praca poświęcona wojnie koreańskiej, w której zawarto wiele informacji zarówno o działaniach na lądzie, jak i w powietrzu³⁰.

Najwięcej publikacji poświęconych wojnie koreańskiej powstało w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Prace poświęcone temu tematowi publikowano zarówno w wydawnictwach cywilnych, jak i w działach historycznych poszczególnych rodzajów sił zbrojnych.

Ogólne opracowania opisujące przebieg wojny powstawały już w roku jej zakończenia, gdy w West Point wydano pracę *Operations in Korea*³¹, przydatną szczególnie ze względu na załączniki, głównie mapy. Wiele ogólnych informacji zawiera opracowany przez Johna I. Matray'a słownik historyczny wojny koreańskiej³². Szczegółowo przebieg działań zbrojnych na lądzie przedstawili w swoich pracach, Roy Appleman³³, Billy C. Mossman³⁴ i Walter G. Hermes³⁵. Natomiast działania morskie omówili w swojej pracy Malcolm W. Cagle i Frank A. Manson³⁶. Działania Piechoty Morskiej USA omówiono w pięciotomowej pracy pod wspólnym tytułem *U. S. Marine operations in Korea 1950-1953*³⁷ wydanych w połowie lat pięćdziesiątych. W swojej pracy autor wykorzystał pozycje wydane w latach 2000-2003 przez U. S. Marine Corps Historical Center³⁸.

W pracy autor wykorzystał również opracowania monograficzne poszczególnych bitew³⁹ lub opisujące formacje, takie jak artyleria⁴⁰ czy broń pancerna⁴¹. Natomiast działania

²⁹ Na przykład: N. Jakubovich, *Istrebitiel MiG-15. Groza „lietajushchih kriepostiej”*, JAUZA/EKSMO, Moskwa 2009.

³⁰ *Voyna v Koriee. 1950-1953*, Poligon, Sankt-Petersburg 2000.

³¹ *Operations in Korea*, United States Military Academy, West Point, 1953.

³² *Historical dictionary of the Korean war*, red. J. I. Matray, Greenwood Press, New York 1991.

³³ R. Appleman, *United States Army in the Korean war. South to the Nakdong, north to the Yalu (June-November 1950)*, Center of Military History United States Army, Washington 1992.

³⁴ B. C. Mossman, *United States Army in the Korean war. Ebb and Flow. November 1950-July 1951*, Center of Military History United States Army, Washington 1990.

³⁵ W. G. Hermes, *Truce tent and fighting front*, Center of Military History United States Army, Washington 1992.

³⁶ M. W. Cagle, F. A. Manson, *The sea war in Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 1957.

³⁷ Na przykład: L. Montross, N. A. Canzona, *Seul – Inchon operation*, vol. II, Historical Branch, G-3 Headquarters U. S. Marine Corps, Washington 1955.

³⁸ Były to między innymi: E. H. Simmons, *Over the wall. U. S. Marines at Inchon*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2000, Idem, *Frozen Chosin. U. S. Marines at the Changjin Reservoir*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2002, J. C. Chapin, *Fire Brigade. U.S. Marines in the Pusan Perimeter*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2000.

³⁹ *Chosin reservoir*, CSI Battlebook, Combat Studies Institute, Fort Leavenworth Kansas 1983.

⁴⁰ B. L. Dastrup, *King of battle. A branch history of the U.S. Army field artillery*, United States Training and Doctrine Command, Fort Monroe Virginia 1991.

⁴¹ D. A. Niedringhaus, *U. S. Army armor in limited war: armor employment techniques in Korea and Vietnam*, Ohio State University, Ohio 1987.

specjalne w wojnie koreańskiej, w tym udział lotnictwa przedstawił w swej pracy Ed Evanhoe⁴².

Podstawową pracę traktującą całościowo działania lotnictwa amerykańskiego w wojnie koreańskiej jest publikacja Roberta F. Futtrella. W pracy autor wykorzystał drugie, poprawione wydanie tej pracy⁴³. W latach wcześniejszych, jeszcze w trakcie wojny już po jej zakończeniu wydano trzy częściowe opracowanie zbiorowe, również szczegółowo opisujące działania USAF w Korei⁴⁴. Przydatne w pracy było też opracowane przez T. Warnocka kalendarium działań lotnictwa amerykańskiego w wojnie koreańskiej⁴⁵. Wydana w 1957 roku praca Jamesa T. Stewarta⁴⁶ zawiera szczegółowe opisy wybranych zagadnień działań lotnictwa, jak na przykład naloty na kompleks hydroelektrowni czy ataki za zapory wodne wiosną 1953 roku. Wykorzystano również opracowania dotyczące działań lotnictwa w Korei wydanych w pracach zbiorowych⁴⁷ bądź zbiorach referatów z konferencji naukowych⁴⁸. Duża ilość informacji, szczególnie przydatnych przy sporządzaniu tabel i załączników znalazła się w rocznikach statystycznych Sił Powietrznych, szczególnie rocznika 1953, w którym zamieszczono statystyczne podsumowanie udziału lotnictwa w wojnie koreańskiej⁴⁹.

Działania lotnictwa Marynarki Wojennej USA przedstawili Richard P. Hallion⁵⁰ i Warren E. Thompson⁵¹. Wiele publikacji omawia udział lotnictwa Piechoty Morskiej. Informacje ogólne przedstawił w swojej syntetycznej pracy o historii lotnictwa USMC Peter Mersky⁵². Ogólnie przebieg działań lotnictwa Marines opisał John P. Condon⁵³. Natomiast zagadnienie taktyki działań w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk przez to lotnictwo

⁴² E. Evanhoe, *Dark Moon. Eight Army special operations in the Korean war*, U.S. Naval Institute, Annapolis 1995.

⁴³ R. F. Futtrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953*, rev. ed., Office of the Air Force History United States Air Force, Washington 1983.

⁴⁴ Na przykład: *United States Air Force operations in the Korean conflict 25 June – 1 November 1950*, Department of the Air Force, Washington 1952.

⁴⁵ T. Warnock, *The U. S. Air Force's first war : Korea 1950-1953, significant events*, Air Force History and Museums Program, Washington 2000.

⁴⁶ J. T. Stewart, *Airpower. The decisive force in Korea*, D. Van Nostrand Company, New York 1957.

⁴⁷ *A quarter of century of air power: studies in the employment of air power 1947-1972*, red. J. H. Scrivner, Jr. Air University Maxwell AFB 1986.

⁴⁸ *Coalition air warfare in the Korean war 1950-1953, Proceedings Air Force Historical Foundation Symposium Andrews AFB, Maryland, May 7-8, 2002*. Red. J. Neufeld and G. M. Watson, U.S. Air Force History and Museum Program, Washington 2005.

⁴⁹ *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

⁵⁰ R. P. Hallion, *The naval war in Korea*, The Nautical & Aviation Publishing Company of America, Baltimore 1986.

⁵¹ W. E. Thompson, *Naval aviation in the Korean war*, Pen&Sword, Barnsley 2012.

⁵² P. B. Mersky, *U. S. Marine Corps aviation since 1912*, wyd. 4, Naval Institute Press, Annapolis 2009.

⁵³ J. P. Condon, *Corsairs to Panthers. U.S. Marine aviation in Korea*, U.S. Marine Corps Historical Center, Washington 2002.

omówił szczegółowo Lynn A. Stover⁵⁴. Wydano również prace monograficzne przedstawiające działania poszczególnych jednostek⁵⁵. Wykorzystano również pozycje przedstawiające udział w wojnie koreańskiej śmigłowców Piechoty Morskiej. Szczególnie przydatna okazała się pozycja autorstwa Lynn Montrossa⁵⁶.

Najwięcej przydatnych autorowi informacji zawarto w publikacjach monograficznych. W roku 2000 Air Force History and Museums Program wydało szereg prac omawiających udział w wojnie koreańskiej różnych rodzajów lotnictwa. Seria obejmowała między innymi prace na temat walk powietrznych w „Alei MiG-ów”⁵⁷, działania bombowców strategicznych⁵⁸ czy działań lotnictwa w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk⁵⁹.

Wykorzystano również liczne prace, poświęcone specyficznym rodzajom działania lotnictwa. Szczególnie przydatne okazały się na przykład prace poświęcone na przykład użyciu lotnictwa strategicznego w działaniach taktycznych⁶⁰, atakom lotnictwa na system energetyczny nieprzyjaciela⁶¹, walce radioelektronicznej⁶² czy bezpośredniemu wsparciu wojsk⁶³. Działania taktycznego lotnictwa rozpoznawczego opisali Doug Gordon⁶⁴, a strategicznego John T. Farquhar⁶⁵. Ewakuację rannych i działania lotnictwa ratowniczego szczegółowo przedstawili Fred M. Cligman⁶⁶ i William G. Howard⁶⁷.

Wiele informacji na temat działań w wojnie koreańskiej poszczególnych typów samolotów zawarto w pracach monograficznych poświęconych ich historii. Autor wykorzystał publikacje poświęcone samolotom USAF, jak na przykład F-80 „Shooting

⁵⁴ L. A. Stover, *Marine close air support in Korea 1950-1953*, School of Advanced Airpower Studies Air University, Maxwell Air Force Base 2001.

⁵⁵ G. W. Parker, F. M. Batha, *A history of the Marine Observation Squadron Six*, History and Museums Division Headquarters U. S. Marine Corps, Washington 1982.

⁵⁶ L. Montross, *Cavalry of the sky. The story of U.S. Marine combat helicopters*, Harper& Brothers, New York 1954.

⁵⁷ W. T. Y'Blood, *MiG Alley. The fight for air superiority*, Air Force History and Museums Program 2000.

⁵⁸ *Steadfast and courageous : FEAF Bomber Command and the air war in Korea 1950-1953*, Air Force History and Museums Program, Washington 2000.

⁵⁹ W. T. Y'Blood, *Down in the Weeds. Close air support in Korea*, Air Force History and Museums Program, Washington 2002.

⁶⁰ *The employment of strategic bombers in a tactical role 1941-1951*, USAF Historical Division, Research Studies Institute, Air University, 1953.

⁶¹ T. E. Griffith, *Strategic attack of national electrical systems*, Air University Press, Maxwell AFB 1994.

⁶² D. T. Kuehl, *The radar eye blinded: The USAF and electronic warfare, 1945-1955*, Duke University 1992.

⁶³ M. J. Chandler, *Close air support in the Korean war*, Air University Press, Maxwell AFB 2007.

⁶⁴ D. Gordon, *Tactical reconnaissance in the cold war. 1945 to Korea – Cuba – Vietnam & the Iron Curtain*, Pen&Sword, Barnsley 2006.

⁶⁵ J. T. Farquhar, *A Need to know. The role of Air Force reconnaissance in war planning, 1945-1953*, The Ohio State University 1991.

⁶⁶ F. M. Cligman, *Analysis of aeromedical evacuation in the Korean war and Vietnam war*, Air Force Institute of Technology, Wright-Patterson Air Force Base 1989.

⁶⁷ W. G. Howard, *History of aeromedical evacuation in the Korean war and Vietnam war*, Fort Leavenworth 2003.

Star”⁶⁸ oraz samolotom lotnictwa morskiego, jak F9F „Panther”⁶⁹. Bardziej przydatne były prace przedstawiające działania w wojnie koreańskiej poszczególnych typów samolotów. Najbardziej wartościowa w tej kategorii publikacji była praca Davida R. McLaren’a poświęcona działaniom myśliwców F-51 „Mustang”⁷⁰. Prace o podobnej tematyce opublikowali również Robert F. Dorr⁷¹ oraz Warren Thompson⁷².

W pracy wykorzystano również pozycje poświęcone udziałowi w wojnie koreańskiej sił lotniczych różnych krajów. Działania lotnictwa Chin Ludowych szczegółowo opisał w swojej pracy Xiaoming Zhang⁷³. Szczegółowo, w kilku pracach został opisany udział brytyjskiego lotnictwa morskiego. Najbardziej przydatna okazała się dla autora praca Johna R. P. Lansdowna⁷⁴. Działania 77. Dywizjonu lotnictwa Australii opisali, w wydanej jeszcze w trakcie trwania wojny pracy George Odgers⁷⁵ i współcześnie Doug Hurst⁷⁶. Natomiast działania 2. Dywizjonu południowoafrykańskiego szczegółowo opisali Dermot Moore i Peter Bagshawe⁷⁷.

Wiele przydatnych w pracy informacji znalazło się w literaturze o charakterze wspomnieniowym. W pracy wykorzystano zarówno zbiory relacji⁷⁸, jak i wspomnienia lotników. Szczególnie wiele informacji między innymi o procesie szkolenia pilotów zawierają wspomnienia No Kum Soka⁷⁹, pilota północnokoreańskiego, który w 1953 roku zbiegł do Korei Południowej. Równie wiele informacji zawarto we wspomnieniach pilotów radzieckich – Jevgienija Piepielajewa⁸⁰, Nikołaja Sutjagina⁸¹ i Siergieja Kramarenki⁸². Wspomnienia z

⁶⁸ D. R. McLaren, *P-80/F-80 Shooting Star*, Schieffer Military, Atglen 1996.

⁶⁹ B. Edward, *Grumman F9F Panther/Cougar. First Grumman cat of the jet age*, Specialty Press, North Branch 2010.

⁷⁰ D. R. McLaren, *Mustangs over Korea. The North American F-51 at war 1950-1953*, Schieffer Publ., Atglen 1999.

⁷¹ R.F. Dorr, *B-29 Superfortress units of the Korean war*, Osprey, London 2003.

⁷² Na przykład: W. Thompson, *F9F Panther units of the Korean war*, Osprey Publishing, Oxford 2014, Idem, *B-26 Invader units over Korea*, Osprey, Oxford 2000, Idem, *F-80 Shooting Star units over Korea*, Osprey, Oxford 2001.

⁷³ Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu, China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*, Texas A&M University Press, College 2002.

⁷⁴ J. R. P. Lansdown, *With the carriers in Korea. The sea and air war in SE Asia 1950-1953*, Crecy Publ., London 1997.

⁷⁵ G. Odgers, *Across the parallel. The Australian 77th Squadron with the United States Air Force in the Korean War*, William Heinemann Ltd., London 1953.

⁷⁶ D. Hurst, *Forgotten few. 77 RAAF Squadron in Korea*, Allen&Unwin, Crows Nest 2008.

⁷⁷ D. Moore, P. Bagshawe, *South Africa's Flying Cheetahs in Korea*, Ashanti Publishing, Johannesburg 1991.

⁷⁸ *Hot shots. An oral history of the air force combat pilots of the Korean war*, red. J. E. Chancey, W. R. Forstchen, William Morrow, New York 2000 czy D. Sears, *Such men like this. The story of the Navy pilots who flew the deadly skies over Korea*, DaCapo Press, Philadelphia 2010.

⁷⁹ No Kum Sok, *A MiG-15 to freedom. Memoir of the war time North Korean defector who first delivered the secret fighter jet to the Americans in 1953*, McFarland & Company, Inc. Publishers, Jefferson-London 1996.

⁸⁰ Y. Piepielyayev, *Luchshij as Koreiskoi voyny. „MiGi” Protiv „Seibrov”*, JAUZA-EKSMO, Moskva 2009.

⁸¹ Y. Sutiagin, I. Seidov, *MiG menace over Korea. The story of Soviet fighter ace Nikolai Sutiagin*, Pen&Sword, Barnsley 2009.

okresu wojny koreańskiej opublikowali zarówno piloci myśliwscy⁸³, jak i piloci śmigłowców⁸⁴ czy członkowie załóg bombowców B-29⁸⁵.

W pracy wykorzystano również liczne czasopisma, głównie o tematyce lotniczej. Cenne były artykuły Szymona Tetery opisujące walki powietrzne nad Koreą Północną. Najwięcej informacji przydatnych w pracy znalazło się w pochodzących z okresu wojny artykułach Lynna Montrossa czy Kennetha W. Condit i Ernesta H. Giustiego opublikowanych w „Marine Corps Gazette”⁸⁶. Wiele przydatnych informacji zawarto w artykułach opublikowanych w czasopismach rosyjskich. Szczególnie cenny był cykl artykułów Anatolija Diemina poświęcony historii i udziałowi w wojnie koreańskiej lotnictwa Chin Ludowych⁸⁷. Wykorzystano również liczne strony internetowe. Najistotniejsze dla autora była strona Air Force Research Historical Agency⁸⁸, gdzie znajdują się m. in. kompletne wykazy jednostek USAF uczestniczących w wojnie koreańskiej, czy lista asów tej wojny. Drugą stroną zawierającą najbardziej przydatne w pracy informacje jest strona KORWALD - Korean War Air Losses Database⁸⁹. Zawarte tam są dane o wszystkich utraconych w wojnie koreańskiej samolotach i śmigłowcach, wraz z przyczyną utraty danej maszyny, co umożliwia porównanie z danymi zawartymi w źródłach rosyjskich.

Tematem niniejszej pracy jest działalność lotnictwa amerykańskiego i południowokoreańskiego w konflikcie zbrojnym na półwyspie koreańskim w latach 1950-1953. Jednak w trakcie kwerendy pozyskano wiele niezwykle cennych materiałów, które w zdecydowany sposób poszerzyły dotychczasowy zakres posiadanych wiadomości. Dlatego też skupiono się nie tylko na lotnictwie USA i Korei Południowej, ale omówiono również działania sił lotniczych innych państw, takich jak Wielka Brytania, Australia, ZSRR, Chiny Ludowe czy Korea Północna. Starano się przedstawić rolę i podstawowe zadania, jakie postawiono lotnictwu w poszczególnych okresach wojny.

⁸² S. Kramarenko, *Air combat over Eastern Front & Korea. A Soviet fighter pilot remembers*, Pen&Sword, Bransley 2008.

⁸³ C. G. Foster with D. K. Vaughn, *Mig Alley to Mu Gia Pass. Memoirs of a Korean war ace*, McFarland&Company, Inc. Publishers, Jefferson-London 2001.

⁸⁴ R. C. Kirkland: *MASH Angels. Tales of an Air-Evac helicopter pilot in the Korean war*, Burford Books, Short Hills 2009.

⁸⁵ L. Fulgaro, *Giants over Korea. A sky too far*, 1st Books Library, Bloomington 2003.

⁸⁶ Były to między innymi: L. Montross, *They make men whole again. The medical battalion and Chplains in Korea*, „Marine Corps Gazette” December 1952, K. W. Condit, E. H. Giusti, *Marine air at the Chosin Reservoir*, „Marine Corps Gazette”, July 1952, E. H. Giusti, K. W. Condit, *Marine air covers the breakout*, „Marine Corps Gazette” August 1952.

⁸⁷ A. Diemin, *V niebie Koriei. „Orły” Mao Ze Donga protiv „Jastrebow” diedi sema*, „Aviatsija i Kosmonawtika” 2004.

⁸⁸ <http://www.afhra.af.mil/> [dostęp:] 24.03.2003r.

⁸⁹ http://www.dpaa.mil/portals/85/Documents/KoreaAccounting/korwald_all.pdf [dostęp:] 15.08.2015r.

W pracy przyjęto układ chronologiczno problemowy, dzieląc ją na cztery rozdziały. Rozdział pierwszy omawia ogólny przebieg wojny koreańskiej. Przedstawiono historię Korei od początku XX wieku, ze szczególnym uwzględnieniem ruchów niepodległościowych, które po 1945r. przejęły władzę w dwóch częściach Korei tj. ruchu komunistycznego kierowanego, przez Kim Ir Sena i ruchu kierowanego przez Li Syng Mana. Kolejno przedstawiono etapy formowania się dwóch państw koreańskich w latach 1945-1950 oraz tworzenia ich sił zbrojnych. Omówiono przebieg działań wojennych, skupiając się na działaniach na lądzie. Kolejno omówiono działania w okresie ofensywy wojsk północnokoreańskich latem-jesienią 1950r., kontrofensywę wojsk ONZ zapoczątkowaną operacją desantową pod Inchon, a zakończoną dotarciem do granicznej rzeki Jalu w listopadzie tegoż roku. Następnie przedstawiono działania podczas ofensywy chińskiej listopada-grudnia 1950r., kolejnych ofensyw tych wojsk i kontrofensyw wojsk ONZ do lata 1951r. oraz walk w okresie stabilizacji linii frontu w latach 1951-1953. Dokonano także podsumowania wojny koreańskiej oraz opisano przebieg konfrontacji pomiędzy państwami, który trwa do dnia dzisiejszego.

W rozdziale drugim przedstawiono przebieg działań lotnictwa w pierwszym okresie wojny od czerwca do października 1950r. Omówiono powstanie i pierwsze działania lotnictwa północnokoreańskiego. Następnie omówiono stan Sił Powietrznych USA w 1950r., ze szczególnym uwzględnieniem sił USAF w rejonie Pacyfiku tj. Far East Air Forces oraz ich pierwsze operacje w wojnie koreańskiej. Kolejno przedstawiono stan lotnictwa Marynarki Wojennej i Piechoty Morskiej USA w tym okresie oraz ich pierwsze działania na froncie wojny w Korei, w tym w zabezpieczeniu operacji desantowej pod Inchon. Następnie przedstawiono działania lotnictwa strategicznego USA na głębokim zapleczu przeciwnika, działania lotnictwa taktycznego na linii frontu i liniach komunikacyjnych w okresie wrzesień-październik 1950r. oraz działania lotnictwa pomocniczego – rozpoznawczego, transportowego czy ratowniczego.

Rozdział trzeci przedstawia działania lotnictwa w drugim okresie wojny od listopada 1950r. do czerwca 1951r. Przedstawiono w nim informacje o przygotowaniach i pierwszych walkach w Korei jednostek lotnictwa ZSRR, omówiono również skrótowo wcześniejsze działania jednostek lotnictwa radzieckiego na terenie Chin Ludowych. Kolejno omówiono działania lotnictwa w czasie pierwszej ofensywy chińskiej zimą 1950r. a także działania lotnictwa w rejonie Chosin. Następnie przedstawiono operacje lotnicze prowadzone wiosną 1951r., ze szczególnym uwzględnieniem działań nad Koreą Północną i nasilonych walk powietrznych w tym rejonie. Przedstawiono również powstanie i pierwsze walki na froncie

koreańskim lotnictwa Chin Ludowych. Omówiono również operacje prowadzone przez lotnictwo taktyczne, działania nocne lotnictwa amerykańskiego oraz działania amerykańskiego i brytyjskiego lotnictwa pokładowego.

Rozdział czwarty obejmuje trzeci, najdłuższy okres wojny od lipca 1951r. do lipca 1953r. Kolejno omówiono działania nad Koreą Północną, w tym walki myśliwców radzieckich, chińskich, północnokoreańskich, amerykańskich i australijskich w „Alej MiG-ów” oraz działania lotnictwa o charakterze strategicznym, jak naloty na system hydroelektrowni czy zapór wodnych. Szczegółowo przedstawiono nocne działania lotnictwa, w tym nocnych bombowców lotnictwa Korei Północnej, walki pomiędzy myśliwcami radzieckimi a bombowcami i myślicami amerykańskimi. Następnie omówiono działania lotnictwa przeciwko systemowi zaopatrzenia wojsk ludowych, z uwzględnieniem długoterminowych operacji takich jak „Strangle” czy „Saturate” oraz działania w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk. Przedstawiono też operacje prowadzone w tym okresie przez lotnictwo morskie, tak amerykańskie, jak i brytyjskie, australijskie oraz lotnictwo Piechoty Morskiej USA. Następnie omówiono działania lotnictwa rozpoznawczego, prowadzącego rozpoznanie fotograficzne w dzień i w nocy oraz rozpoznanie radioelektroniczne. Przedstawiono też pierwsze operacje z wykorzystaniem tankowania samolotów w powietrzu, działania lotnictwa transportowego, z uwzględnieniem udziału tego rodzaju samolotów w operacjach specjalnych, lotnictwa ratowniczego oraz śmigłowców.

Jako załączniki do niniejszej pracy zamieszczono wykazy jednostek lotniczych państw uczestniczących w wojnie koreańskiej, zestawienia najlepszych pilotów i uzyskanych przez nich zwycięstw powietrznych, dane statystyczne udziału lotnictwa, a także sylwetki i dane taktyczno-techniczne samolotów używanych w wojnie koreańskiej.

ROZDZIAŁ I

OGÓLNY PRZEBIEG WOJNY KOREAŃSKIEJ

I.1 KOREA DO 1950 ROKU

Przez wiele stuleci Korea znajdowała się pod dominacją Chin. Nie była to jednak typowa zależność, ale raczej coś na kształt symbiozy, w której Cesarstwo Chińskie roztaczało opiekę nad swym sąsiadem, przekazywało swą kulturę, wierzenia i wzorce w zamian za ochronę zewnętrznych granic i daniny⁹⁰. Dominacja ta skończyła się pod koniec XIX wieku, wraz ze słabnięciem Chin. Rozdarte wewnętrznymi waśniami Cesarstwo powoli chyliło się ku upadkowi, stając się łakomym kąskiem dla mocarstw europejskich oraz rodzącego się mocarstwa lokalnego – Japonii. Kraj ten po wiekach izolacji od lat siedemdziesiątych XIX wieku rozpoczął intensywną modernizację połączoną z ekspansją. Już w roku 1879 Japonia zajęła sporne z Chinami wyspy Riukiu, a na mocy porozumienia z Rosją, z roku 1875 Kuryle. Głównym kierunkiem, w tym okresie, stała się odległa o zaledwie 200 kilometrów Korea. Po kilku prowokacjach zbrojnych, w roku 1876 Japonia zawarła z Koreą układ w Kanagawie. Otwierał on dla japońskiego handlu trzy koreańskie porty, przyznawał jej obywatelom prawa eksterytorialne oraz klauzulę najwyższego uprzywilejowania. Ponadto, jak głosił pierwszy artykuł tego porozumienia, Korea została uznana za niepodległe państwo, z takimi samymi suwerennymi prawami, co Japonia. Było to równoznaczne z podważeniem praw Chin do Korei⁹¹. Państwo Środka zajęte własnymi sprawami, nie zareagowało.

W tym czasie państwo koreańskie bardzo przypominało swego suwerena, słabe wewnętrznie, rozdarte waśniami i sporami, targane buntami chłopów, czy nieopłacanych żołnierzy. W trakcie tych buntów dochodziło także do wystąpień skierowanych przeciwko cudzoziemcom. Zginęło w nich również kilkoro Japończyków. Dało to, w roku 1885 pretekst do wspólnej chińsko-japońskiej ingerencji wojskowej. Chińczycy wkroczyli do Korei ponownie w roku 1893, gdy w trakcie kolejnego powstania chłopskiego zostali o to poproszeni przez władze z Seulu. W wyniku kolejnych antyjapońskich zamieszek zamordowano, między innymi pro japońskiego polityka, Kim Ok-Kiuna. Japonia zareagowała na ten wypadek wysłaniem swoich wojsk, co doprowadziło do wojny z Chinami. Nowoczesna

⁹⁰ *Chosin reservoir, CSI Battlebook*....., s. 4.

⁹¹ *Konflikty kolonialne i postkolonialne w Afryce i Azji 1869-2006*, red. P. Ostaszewski, Książka i Wiedza, Warszawa 2006, s. 149.

armia japońska, dość łatwo pokonała flotę Chin w bitwie u ujścia rzeki Jalu i odniosła szereg sukcesów na lądzie. Wynikiem tej wojny był traktat pokojowy zawarty 17 kwietnia 1895 roku, w Shimonoseki. Zgodnie z tym traktatem Chiny między innymi traciły wyspę Tajwan oraz zrzekały się wszelkich uprawnień, co do Korei.

Korea stała się dla Japonii bardzo ważnym elementem gry o dominację w Azji. Jak twierdził wielokrotny premier Japonii Hirobumi Itō „*bliskość Korei do naszych wybrzeży powoduje, że jej stabilność lub nieład, jej rozwój lub upadek mają najwyższe znaczenie dla dobrobytu tego kraju* [tj. Japonii dop. P.T.]⁹². Ale pojawił się kolejny przeciwnik – Rosja, która od lat osiemdziesiątych XIX wieku coraz intensywniej interesowała się Koreą. Rywalizacja mocarstw doprowadziła do wybuchu kolejnej wojny. Piątego lutego 1904 roku, Japonia zerwała stosunki z Rosją, a w nocy z 8 na 9 lutego flota japońska dowodzona przez admirała Heihachirō Tōgō skutecznie zaatakowała flotę rosyjską w bazie Port Artur. Walki toczono, także na lądzie i co zadziwiło cały zachodni świat, armia rosyjska ponosiła w walkach z pogardzanymi Japończykami liczne klęski. Przykładem może być choćby upadek obleganego Port Artura, czy sromotna klęska Floty Bałtyckiej w bitwie pod Cuszimą. Podpisany w Portsmouth 5 września 1905 roku, traktat pokojowy, oddawał Koreę w strefę wpływów Japonii. Równolegle 19 sierpnia Japończycy zawarli traktat z Wielką Brytanią, w którym, w zamian za gwarancje dla Indii Brytyjskich, ci uznawali prawa japońskie w Korei⁹³. To pozwoliło Krajowi Kwitnącej Wiśni na dalszą swobodną ekspansję w tym kraju. Wyrazem tego było ogłoszenie w sierpniu 1907 roku oficjalnego protektoratu Japonii nad Koreą, a trzy lata później na wcieleniu jej do swojego terytorium.

Podbita Korea stała się dla Japonii ważnym zapleczem gospodarczym. Od początku swej obecności w Korei, Japończycy przejmowali systematycznie gospodarkę podbitego kraju. Uprzywilejowani w stosunku do Koreańczyków Japończycy przejmowali zakłady przemysłowe, banki i ziemię. Rozpoczęła się intensywna rozbudowa przemysłu oraz rozwój rolnictwa. Na południu wprowadzono do uprawy nowe odmiany ryżu, nowoczesne metody jego uprawy, nawadniania czy nawożenia. Spowodowało to znaczny wzrost produkcji tego zboża, jednakże z uwagi na zwiększenie jego eksportu do Japonii, spożycie w Korei znacznie spadło⁹⁴. Znacznie wzrosło, także wydobywanie surowców mineralnych, jak: węgiel kamienny, złoto, srebro, miedź i ołów. Na graniczącej z Mandżurią rzece Jalu zbudowano liczne hydroelektrownie, a jedna z nich w Suiho był ówczesnie czwartą, co do wielkości elektrownią

⁹² *Ibidem* s. 154.

⁹³ *Ibidem* s. 159.

⁹⁴ J. P. Rurarz, *op. cit.*, s. 331. Jak się ocenia, w latach dwudziestych XX wieku Korea wraz z Tajwanem dostarczała 80% importu ryżu do Japonii. B. Maszlanka, *Cztery oblicza militaryzmu*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1971, s. 237.

wodną świata. W oparciu o te elektrownie na terenie północnej Korei zbudowano liczne zakłady przemysłowe. Według danych z 1937 roku, z tego terenu pochodziło 92, 7% produkcji przemysłu metalurgicznego Korei oraz 85, 7 % produkcji przemysłu chemicznego. Natomiast południe produkowało przede wszystkim tekstylia (76, 8 % ogólnej produkcji) i przemysł spożywczy (60, 7% produkcji)⁹⁵. Gospodarcze znaczenie Korei wzrosło po roku 1931, gdy Japonia zaatakowała Mandżurię. Odtąd Korea stała się rejonem „frontowym”. Wzrosła produkcja, wprowadzono do szerokiej uprawy bawełnę, niezbędną do produkcji mundurów i oporządzenia dla armii.

Za rozwojem ekonomicznym nie szedł jednak rozwój społeczny. Japończycy w znaczny sposób ograniczyli dostęp Koreańczyków do wiedzy⁹⁶ i do prasy, która była ściśle cenzurowana. W istniejących szkołach znacznie rozszerzano program nauczania języka japońskiego. Pod naciskiem władz tworzone – wzorem Japonii – liczne organizacje, jak związki zawodowe, do których przynależność od roku 1940 była praktycznie obowiązkowa. Liczna była też emigracja japońska do Korei⁹⁷, oraz emigracja koreańska do Japonii i Mandżurii. Jak się szacuje, do 1945 roku, w obu tych krajach znajdowało się po milionie Koreańczyków⁹⁸. Działalność okupacyjna Japończyków spowodowała również przyspieszony rozwój świadomości narodowej mieszkańców Korei. Wyrazem tego stało się powstanie w roku 1919 dwóch, odrębnych rządów tymczasowych. Jeden powstał 21 marca we Władywostoku, a drugi 11 kwietnia w Szanghaju. Ostatecznie, jako reprezentujący cały naród uznany został rząd szanghajski noszący nazwę Tymczasowy Rząd Republiki Korei, którego biuro powstało nawet w Paryżu. Wznowiły działania także oddziały partyzanckie, które już w roku 1907 rozpoczęły akcje przeciwko okupantom. W toku tych walk życie straciło ponad 70 000 Koreańczyków. Naród koreański nie pogodził się, bowiem z japońską dominacją. Odpowiedzią na to stały się zaostrzone represje i systematyczne zwiększanie sił policyjnych w Korei⁹⁹.

Mimo to w Korei, jak i wśród Koreańczyków zamieszkujących w Japonii, Mandżurii powstawały liczne partie i organizacje o wszelkich możliwych orientacjach - od prawicowych po komunistyczne. Coraz liczniejsze stawały się oddziały prowadzące walkę zbrojną. Co prawda po zajęciu Mandżurii ich sytuacja znacznie się pogorszyła. Nie wpłynęło to jednak na

⁹⁵ *Kryzys systemu kolonialnego*.....s. 279.

⁹⁶ O ile w roku 1910 w Korei było 2100 szkół publicznych i państwowych, to w roku 1917 było ich już tylko 760. Do szkół stopnia podstawowego w roku 1919 uczęszczało 3,7% dzieci koreańskich i analogicznie 91,5% dzieci japońskich. J. P. Rurarz, *op. cit.*, s. 331.

⁹⁷ W 1942 roku na terenie Korei mieszkało już około 750 000 Japończyków. S. Badsey, *Korean war*, Gallery Books, New York 1990, s. 12.

⁹⁸ B. Maszlanka, ... *op. cit.*, s. 255.

⁹⁹ Liczba japońskich komend i posterunków policji wzrosła z 801 w roku 1919 do 2746 w roku 1920. J. P. Rurarz, ... *op. cit.*, s. 334.

sposób prowadzenia walk. Dwudziestego piątego kwietnia 1932 roku, młody „wojownik”, Kim Sung Chu, który przybrał imię zmarłego działacza, Kim Ir Sena, powołał do życia Antyjapońską Armię Partyzancką, która stała się zaczątkiem partyzantki komunistycznej¹⁰⁰. Toczyła ona wiele walk z wojskami japońskimi, w tym o „świętą” górę Paekdu. Wielu Koreańczyków walczyło także w oddziałach chińskich Mao Zedonga. Niektórzy z nich jak na przykład, Choe Yong Gun, czy Kim Ung zajęło potem wysokie stanowiska w armii Korei Północnej¹⁰¹. Inni uciekali do Związku Radzieckiego, gdzie w czasie II wojny światowej stworzono złożone z nich oddziały, na przykład 88. Samodzielną Brygadę Strzelecką, wchodzącą w skład Frontu Dalekowschodniego¹⁰².

Aby przeciwstawić się tym dążeniom, władze japońskie starały się jak najbardziej zasymilować społeczeństwo koreańskie. W roku 1935 mieszkańcom narzucono konieczność uczestnictwa w obrzędach shintoistycznych, sportowcy koreańscy występowali pod flagą Japonii. W roku 1940 specjalna ustawa usankcjonowała wprowadzaną od kilku lat zmianę nazwisk koreańskich na modłę japońską¹⁰³. Od 1938 roku, rozpoczęto, choć na razie ochotniczo wcielanie Koreańczyków do armii japońskiej. Natomiast od roku 1943 wprowadzono obowiązkowy pobór. Co prawda Japończycy nie bardzo im ufali, więc większość Koreańczyków służyła bądź na terenie Japonii, bądź w oddziałach pomocniczych, na przykład, jako strażnicy w obozach jenieckich.

Cały czas trwała działalność polityczna Koreańczyków na świecie. W Stanach Zjednoczonych szczególnie aktywny był Li Syng Man, pierwszy Koreańczyk, który doktoryzował się w USA. To między innymi dzięki jego energicznej działalności Korea stała się obiektem działań mocarstw w czasie II wojny światowej. Po raz pierwszy temat Korei i jej przyszłości został podjęty na konferencji w Kairze w listopadzie 1943 roku. Przedstawiciele USA, Wielkiej Brytanii i Chin zdecydowali uznaniu po wojnie niepodległości Korei. W deklaracji kończącej Konferencję Poczdamską, ogłoszonej 26 lipca 1945 roku, potwierdzono te zapisy¹⁰⁴. Kilkanaście dni później – 8 sierpnia 1945 roku Związek Radziecki realizując zobowiązania sojusznicze wypowiedział wojnę Japonii i na zgromadzoną w Mandżurii Armią

¹⁰⁰ Data ta jest przyjmowana, jako „oficjalna” data powstania sił zbrojnych Koreańskiej Republiki Ludowo – Demokratycznej. *The Heroic KPA, the Invincible Revolutionary Armed Forces, The Korean People's Army Publishing House*, b. d. i m. w., s. 3. Instytut Historii Partii KC PPK, *Zarys historii działalności rewolucyjnej towarzysza Kim Ir Sena*, Wydawnictwo Literatury w Językach Obcych, Phenian 1971, s. 32.

¹⁰¹ General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *History of the North Korean Army*....., s. 91-97.

¹⁰² Od 21 lipca 1942 roku pierwszym batalionem tej Brygady dowodził Kim Ir Sen. A. Okorokov, *op. cit.*, s. 461.

¹⁰³ J. P. Rurarz, ...*op. cit.*, s. 343.

¹⁰⁴ B. Maszlanka, ... *op. cit.*, s. 366.

Kwantuńską ruszyła ofensywa Armii Czerwonej. Pokonując z łatwością opór znacznie słabszych oddziałów japońskich, dywizje radzieckie szybko dotarły do granic Korei i 15 sierpnia oddziały 393. Dywizji z 25. Armii generała I. M. Czysziakowa, jako pierwsze wkroczyły do kraju. Sześć dni później, desant morski zajął jeden z ważniejszych portów kraju – Wonsan. Wśród lądujących tam oddziałów była i 88. Brygada, z Kim Ir Senem w stopniu radzieckiego majora, którego 29 sierpnia odznaczono Orderem Czerwonego Sztandaru¹⁰⁵.

Postępami Armii Czerwonej zaniepokoił się Amerykanie, którzy nie chcieli dopuścić do samodzielnego władania krajem przez podporządkowanych ZSRR komunistów. Dlatego też 10 sierpnia 1945 roku, w Waszyngtonie odbyła się narada, w wyniku, której ustalono, że nie wolno dopuścić do całkowitego zajęcia Korei przez Armię Czerwoną, i że Stany Zjednoczone także powinny wziąć udział w jej okupacji. Zgodne to było również z promowaną przez Waszyngton ideą „powiernictwa” *wielkich mocarstw nad krajami, które jeszcze „nie dojrzały do samodzielnych rządów”*¹⁰⁶. Jednym z takich krajów miała być Korea. Amerykanie zaproponowali Związkowi Radzieckiemu 38 równoleżnik, przecinający kraj niemal w połowie, jako linię podziału stref okupacyjnych. ZSRR przystał na tę propozycję i oddziały radzieckie w pochodzie na ziemi koreańskiej zatrzymały się na wyznaczonej linii. Pierwsi Amerykanie wylądowali w Korei dopiero 8 września 1945 roku. Dowodzący tymi siłami generał Hodges, dowódca XXIV. Korpusu nie miał pojęcia jak gospodarzyć w tym podbitym kraju. Nie wiedząc, z kim nawiązać kontakty, szybko rozwiązał lokalne Komitety Ludowe i rozpoczął współpracę z przedstawicielami dawnej władzy. Komitety Ludowe szybko przejmowały natomiast władzę w północnej części kraju, wspomagane przez liczne grono funkcjonariuszy komunistycznych pochodzących z szeregów armii czerwonej i wspieranych przez radziecką administrację cywilną, kierowaną przez generała A. A. Romanienkę¹⁰⁷. Administracja ta przejęła, między innymi całość majątku japońskiego. Tymczasem w październiku 1945 roku, do Korei przybył ze Stanów Li Syng Man, który wraz ze swoimi zwolennikami z Koreańskiej Partii Demokratycznej rozpoczął tworzenie załączków władzy państwowej na południu.

W grudniu 1945 roku w Moskwie odbyła się konferencja ministrów spraw zagranicznych Związku Radzieckiego, Wielkiej Brytanii i USA poświęcona sytuacji w Korei i sposobów dalszego zarządzania tym terenem. Zaproponowana przez USA forma wspólnego zarządu czterech mocarstw przez okres 10 lat nie znalazła uznania u pozostałych uczestników konferencji, szczególnie ZSRR. Uzgodniono natomiast powołanie wspólnej amerykańsko-

¹⁰⁵ A. Okorokov, ... *op. cit.*, s. 461.

¹⁰⁶ M. Hastings, *op. cit.*, s. 25-27.

¹⁰⁷ *Historia polityczna Dalekiego Wschodu 1945-1976*, PWN, Warszawa 1986, s. 72-73.

radzieckiej komisji, która miała pomóc w przeprowadzeniu wyborów i tworzeniu wspólnego Tymczasowego Rządu Koreańskiego¹⁰⁸, co miało potrwać maksymalnie pięć lat. Spotkania powołanej na mocy tej konferencji komisji odbyły się dwa razy – w styczniu 1946 i w maju 1947 roku. Nie wniosły one jednak nic nowego. Za pierwszym razem nawet nie udało się rozpocząć faktycznych rozmów, z uwagi na brak porozumienia w kwestii łączności i komunikacji przez linię demarkacyjną¹⁰⁹. Po fiasku rozmów dwustronnych, podsycanych narastającą „zimną wojną” USA przekazały kwestię Korei Organizacji Narodów Zjednoczonych. 14 listopada 1947 roku, Zgromadzenie Ogólne ONZ w rezolucji 112/II nakazało utworzenie Komisji do Spraw Korei¹¹⁰, mającej nadzorować wycofanie wojsk okupacyjnych i zjednoczenie kraju z zaleceniem, aby wybory odbyły się najpóźniej 31 marca 1948 roku. W tym czasie trwała postępująca polaryzacja stanowisk obu stron. Na północy, Kim Ir Sen systematycznie utrzymywał władzę komunistyczną. Powstały w roku 1946 Tymczasowy Komitet Ludowy sprawował faktyczne rządy - przeprowadził reformę rolną (w marcu) i znacjonalizował przemysł (w sierpniu). Równolegle powstawały struktury partyjne, co zaowocowało utworzeniem w sierpniu 1946 r. Partii Pracy Korei Północnej, liczącej w styczniu 1948 roku, już 750 000 członków¹¹¹. Na przełomie 1946 i 1947 roku, odbyły się na północy pierwsze wybory lokalne. Wybrani w nich przedstawiciele 17 lutego 1947 roku, spotkali się w Phenianie na I Zjeździe Komitetów Ludowych, podczas którego wybrano Zgromadzenie Narodowe – najwyższy organ władzy oraz organ wykonawczy – Komitet Narodowy, z Kim Ir Senem na czele.

Równocześnie komuniści z północy prowadzili intensywne działania na południu kraju. Niezadowolenie z prowadzonej bardzo nieumiejętnie przez Amerykanów polityki powodowało wybuchy licznych protestów, strajków, a nawet powstania na wyspie Cheju. W wyniku starć z policją zginęło prawie 7000 ludzi, a 25 000 uwięziono¹¹². Pomimo tych przeciwności i na południu tworzone załączki władzy. Na przełomie 1946 i 1947 roku, utworzono Izbę Ustawodawczą, będącą organem doradczym amerykańskiej administracji wojskowej. W styczniu 1948 roku, Komisja ONZ rozpoczęła swe prace. Jednak mogła je prowadzić wyłącznie na południu, gdyż jej przedstawiciele nie zostali wpuszczeni do kraju, Kim Ir Sena. Aby wypełnić swój mandat, pod naciskiem USA 10 maja 1948 roku, przeprowadzono wybory, w których frekwencja wyniosła 78%. W ich wyniku wybrano

¹⁰⁸ Kryzys systemu kolonialnego..., s. 289.

¹⁰⁹ J. P. Rurarz, ...*op. cit.*, s. 355.

¹¹⁰ United Nations Commission for Korea – UNCOK. W jej skład wchodziło osiem państw – Australia, Indie, Kanada, Salwador, Syria, Filipiny, Francja i Kuomintangowskie Chiny.

¹¹¹ *Historia polityczna*....., s. 82.

¹¹² *Ibidem*, s. 83.

parlament, który rozpoczął pracę 31 maja. Opracowano konstytucję, po zatwierdzeniu, której 15 sierpnia 1948 roku, prezydentem wybrano Li Syng Mana i ogłoszono powstanie Republiki Korei. Państwo to zostało uznane przez ONZ w rezolucji 195/III. Równolegle na północy 25 sierpnia 1948 roku, przeprowadzono własne wybory do Zgromadzenia Narodowego. Wybrani do niego, wyłącznie zwolennicy Kima, 9 września ogłosili powstanie Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, z Kim Ir Senem, jako prezydentem. Podział Korei, na dwa wrogie sobie państwa stał się faktem. Po powstaniu państw koreańskich do połowy 1949 roku, ich terytoria opuściły wojska okupacyjne, tak amerykańskie, jak i radzieckie. Pozostały tylko niewielkie grupy doradców, szkolących powstające armie obu Korei.

Dla Kim Ir Sena, marzącego o jak najszybszym zjednoczeniu kraju, stworzenie silnej armii było jednym z priorytetów. Dysponując doświadczoną w walkach partyzanckich i walce, w szeregach armii czerwonej kadrą już w roku 1946 przystąpiono do tworzenia armii Korei Północnej. Pod niewiele mówiącymi nazwami Szkół Oficerów Ochrony Pokoju oraz licznych grup i organizacji młodzieżowych kryły się oddziały wojskowe, które systematycznie zwiększano. Szkoły te ulokowano we wszystkich większych miastach kraju. W kwietniu 1946 roku, rozpoczęto też formowanie, podległych Ministerstwu Bezpieczeństwa, wojsk wewnętrznych, których do 1950 roku, sformowano łącznie pięć Brygad. Kadre dla tych jednostek stanowili w większości byli członkowie koreańskich jednostek walczących w Chinach¹¹³. Brygady te przeformowano na jednostki Straży Granicznej i ulokowano wzdłuż granic kraju. Jedna z nich pełniła funkcje Straży Ochrony Kolei i jej siły rozlokowano na wszystkich większych stacjach kolejowych¹¹⁴. Uzbrojenie dla tych jednostek pochodziło z zapasów oddziałów armii radzieckiej, które stopniowo wycofywano do ZSRR. W marcu 1947 roku rozpoczął się „cichy” pobór mężczyzn, w wieku 18-35 lat, bowiem do tej pory w formacjach tych służyli wyłącznie ochotnicy, w większości członkowie partii.

Wiązało się to z powstaniem we wrześniu 1947 roku, Departamentu Spraw Wojskowych, z którego powstało w roku następnym Ministerstwo Obrony Narodowej. Po tym „zrzucano” maskę Szkół Ochrony Pokoju, które przemianowano na jednostki Armii

¹¹³ Oddziały nazwane Koreańską Armią Ochotniczą powstały w 1939 roku w prowincji Yenan. Twórcami jej byli, Kim Du Bong i Kim Mu Chong. Na początku 1945 roku armia ta liczyła około 1000 bojowników, a w październiku tego roku już 5000, podzielonych na trzy Brygady. Wiosną 1946 roku wraz z reorganizacją oddziałów chińskich w Mandżurii oddziałom tym zmieniono nazwę na Zjednoczoną Armię Demokratyczną i stopniowo zaczęto przekazywać władzom koreańskim. General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *History of*, s. 6-9. Ponadto około 100 000 koreańskich żołnierzy służących w armii japońskiej wcielono w 1947 roku do Chińskiej Wyzwoleńczej Armii Ludowej, J. Polit, *Chiny 1946-1949*, Bellona, Warszawa 2010, s. 111.

¹¹⁴ General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *History of*, s. 12-14.

Ludowej. I tak na przykład 1., 2. i 3. Szkoły przeformowano na pułki piechoty, które utworzyły 1. Dywizję Piechoty. Oficjalnie Armia Ludowa Korei Północnej powstała 8 lutego 1948 roku. Odtąd nastąpił jej szybki rozwój ilościowy i jakościowy. Tworzono kolejne jednostki piechoty. Powstały też zaczątki wojsk pancernych, lotnictwa i marynarki wojennej. Szkoleniem tych wojsk zajmowała się spora grupa radzieckich doradców¹¹⁵ kierowana przez generała Sztykowa, późniejszego ambasadora ZSRR w Phenianie.

Dużą rolę przykładano do sformowania wojsk pancernych. Pierwsza jednostka szkolna – 15. pułk czołgów sformowano na początku 1948 roku. Początkowo szkolono się na przekazanych z Chin wozach amerykańskich M3 „Stuart” i M4 „Sherman”. Później ZSRR przekazał czołgi T-34/85. Pułkiem dowodził pułkownik Yu Kyong Su. Pułk ten rozwiązano w maju 1949 roku, a jego kadrę przekazano do nowoutworzonej 105. Brygady Pancernej. Posiadała ona na wyposażeniu 120 czołgów T-34/85 oraz 206. pułk piechoty zmotoryzowanej i 308. dywizjon dział samobieżnych Su-76. Pozostałe z 258 dostarczonych przez ZSRR T-34/85 przydzielono jednostkom szkolnym oraz kolejnym powstającym jednostkom – 16. i 17. Brygadzie oraz kilku samodzielny pułkom¹¹⁶. Zwiększone dostawy uzbrojenia z ZSRR były wynikiem rozmów, jakie w Moskwie prowadził, Kim Ir Sen. Bardzo nalegał on na Józefa Stalina o udzielenie mu szerokiej pomocy militarnej. Po uzyskaniu zgody na wysyłkę broni – w zamian za produkty spożywcze, do Korei Północnej wyruszyły liczne transporty nowoczesnego uzbrojenia. Do marca 1950 roku przekazano między innymi 39 638 karabinów i karabinków, 2325 ręcznych karabinów maszynowych, 793 ciężkie karabiny maszynowe, 196 dział przeciwpancernych 45 mm, 94 armaty 76,2 mm i 42 haubice 122 mm oraz samoloty i kilka okrętów¹¹⁷.

Dodatkowym źródłem uzbrojenia stały się Chiny Ludowe, które zwalniając po wygranej w 1949 roku wojnie domowej oddziały koreańskich ochotników pozwalały im zabrać swoje uzbrojenie¹¹⁸. Pozwoliło to na sformowanie kolejnych trzech dywizji – w końcu 1949 roku sformowano na przykład 4. Dywizję Piechoty, w skład, której weszli żołnierze walczący do tej pory w 164. i 166. chińskich dywizjach. Ogółem w roku 1949, w skład sił zbrojnych Korei Północnej włączono 20 000 ochotników z armii chińskiej i 40 000 poborowych¹¹⁹. Po tych wszystkich wzmocnieniach w przededniu wojny, Koreańska Armia

¹¹⁵ Do marca 1950 roku radzieccy instruktorzy wyszkolili między innymi 6349 oficerów wojsk lądowych, 116 pilotów i 228 mechaników lotniczych, 612 oficerów i 642 podoficerów marynarki wojennej. A. Okorokov, *op. cit.*, s. 470.

¹¹⁶ S. J. Zaloga, G. Balin, *Tank warfare in Korea*, Concord Publications Company, Hong Kong 2001, s. 3.

¹¹⁷ A. Okorokov, *op. cit.*, s. 470.

¹¹⁸ J. Polit, *op. cit.*, s. 170-171.

¹¹⁹ General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *History of ...*s. 23-24.

Ludowa – KAL (*Cho-sŏn In-Min Kun*) liczyła 238 000 żołnierzy. Trzon tej armii stanowiło 102 000 żołnierzy zorganizowanych w dziesięć dywizji piechoty, każda w składzie trzech pułków piechoty, pułku artylerii i dywizjonu dział samobieżnych Su-76¹²⁰ oraz 105. Brygada Pancerna. Do tego dochodziły samodzielne pułki motocyklowe, pułki artylerii, saperów oraz liczące 34 000 ludzi oddziały wojsk wewnętrznych, podporządkowane w 1949 roku wojsku. Szczegółowy wykaz posiadanego sprzętu, siły żywej oraz porównanie do dywizji piechoty armii USA i Korei Południowej przedstawia Tabela nr 1 na stronie 26.

Na tym tle armia Korei Południowej wyglądała bardzo słabo. Pierwszy pułk sformowano, co prawda już 15 stycznia 1946 roku, a w jego skład wchodził weterani armii japońskiej. Do 1948 roku, sformowano kolejne jednostki nazwane „policyjnymi” i taka była ich właściwa rola. Jednostek tych używano, bowiem głównie do walk z partyzantami i tłumienia rozruchów. W maju/czerwcu 1948 roku, sześć takich „policyjnych” Brygad przemianowano na Dywizje armii Korei Południowej (*Tae-Han Min-Guk Yuk-Kun*), popularnie nazywanej z angielskiego ROKA - Republic of Korea Army. Dywizje te nosiły numery od 1. do 3. i od 5. do 7. Liczbę 4, jako pechową dla Koreańczyków pominięto. W 1949 roku utworzono 8. Dywizję oraz Dywizję „Stołeczną” – Capital Division.

W porównaniu do dywizji północnokoreańskich, dywizje ROKA były znacznie słabsze. Amerykanie obawiając się wojowniczej polityki Li Syng Mana systematycznie odmawiali dostarczenia nowoczesnego uzbrojenia jak choćby ciężkiej artylerii, czołgów czy samolotów bojowych¹²¹. Dlatego też na wyposażeniu armii południowokoreańskiej znalazło się wyłącznie uzbrojenie obronne – lekkie 57 mm działa przeciwpancerne, lekkie haubice 105 mm M3 oraz 27 lekkich samochodów pancernych M8 „Greyhound”. Powszechnie używano też broń japońską, szczególnie broń ręczną¹²². Poza tym tylko kilka dywizji – 1., 6., 7. i Stołeczna posiadały pełne stany etatowe. Ogółem w czerwcu 1950 roku ROKA liczyła 98 000 żołnierzy. W porównaniu z sąsiadem z północy posiadała natomiast stosunkowo silną marynarkę wojenną, liczącą około 100 jednostek.

Dostrzegając fiasko działań partyzanckich prowadzonych na południu w latach 1946-1948, Kim Ir Sen zdecydował się, na początku 1949 roku, na działania zbrojne mające doprowadzić do zjednoczenia kraju. Dlatego też w marcu i kwietniu tego roku odwiedził

¹²⁰ Szczegółowa struktura i zestawienie wyposażenia jednostek armii północnokoreańskiej – *ibidem*, s. 85 i dalsze.

¹²¹ Dla przykładu w październiku 1949 roku Ministerstwo Obrony Korei wystąpiło o przekazanie 189 czołgów M26 „Pershing”, ale prośba ta została odrzucona. Dodatkowo doradcy z KMAAG stanowczo twierdzili, że teren Korei nie nadaje się do działań czołgów. R. Appleman, *op. cit.*, s. 16.

¹²² N. Thomas, P. Abbott, M. Chappel, *The Korean war 1950-1953*, Osprey, Oxford 2000, s. 10.

Moskwę. W trakcie długotrwałych rozmów z najwyższymi czynnikami politycznymi i wojskowymi ZSRR zdołał zawrzeć umowy o przyjaźni i wzajemnej pomocy oraz uzyskać

Tabela nr 1

**PORÓWNANIE LICZEBNOŚCI SIŁY ŻYWEJ I SPRZĘTU ETATOWEGO DYWIZJI
PIECHOTY ARMII KOREI PÓŁNOCNEJ, KOREI POŁUDNIOWEJ I STANÓW
ZJEDNOCZONYCH W ROKU 1950**

Ilość	Korea Północna	Korea Południowa	Stany Zjednoczone
Siła żywa			
Oficerów	926	11 975	958
Chorążych	-		49
Podoficerów i żołnierzy	9455		17 797
Łącznie	10 381	11 975	18 804
Sprzęt			
Pistolety	1239	b.d.	2794
Karabiny i karabinki	6986	9746	14 360
Karabiny automatyczne (BAR)	-	246	412
Pistolety maszynowe	1739	285	638
Ręczne/lekke karabiny maszynowe	288	81	160
Ciężkie karabiny maszynowe	135	84	40
Wielkokalibrowe karabiny maszynowe 12, 7 mm	36	119	354
Rusznice przeciwpancerne 14,5 mm	93	-	-
Granatniki przeciwpancerne 2,36 lub 3,5 cala	-	b. d.	546
Moździerze 60 mm	-	84	84
Moździerze 81/82 mm	81	54	40
Moździerze 106,7/120 mm	18	36	36
Działa bezodrzutowe 57/75 mm	-	18	120
Armaty przeciwpancerne 45mm	48	-	-
Armaty przeciwpancerne 57mm	-	16	-
Armaty 76mm	36	-	-
Haubice 105/122mm	12	18	54
Haubice 155mm	-	-	18
Sprężone 12,7 karabiny maszynowe	-	-	32
Armaty przeciwlotnicze 37/40 mm	12	-	32*
Działa samobieżne SU-76	16	-	-
Czołgi lekkie	-	-	9
Czołgi średnie/ciężkie	-	-	140
Lekkie samoloty	-	-	18

*- działa samobieżne M19

UWAGI:

- dane dotyczące dywizji Korei Południowej dotyczą etatu ze zmianami na dzień 15.09.1950 r.
- dane dywizji USA według etatu T/O&E 7N z 07 lipca 1948 r. ze zmianą #1 z 29.09.1950 r.

Opracowanie własne na podstawie: D. W. Boose Jr., *US Army forces in the Korean war 1950-1953*, Osprey, Oxford 2005., s.20, 56-57; General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *History of the North Korean Army*, 31 July 1952., chart 4A; *Voina v Koriee. 1950-1953*, Poligon, Sankt-Petersburg 2000, s. 856.

pomoc wojskową. Stalin nie dał się jednak przekonać do udziału w wojnie¹²³. Pewna zmiana stanowiska Moskwy nastąpiła jesienią tego roku. W tym czasie ZSRR zdetonował własną bombę atomową, a Mao Zedong pokonał Chang Kai Sheka i 1 października powstała Chińska Republika Ludowa – nowe mocarstwo komunistyczne na azjatyckim kontynencie. Kim usiłował skłonić do wspólnych działań także Mao, ale ten zdając sobie sprawę ze słabości dopiero, co utworzonego państwa odmawiał.

Na początku 1950 roku, miały miejsce dwa wydarzenia, które spowodowały zmianę stanowiska Stalina, który po wielu wahaniach dał wreszcie Kimowi „zielone światło”. Po pierwsze 12 stycznia na dorocznym spotkaniu Narodowego Klubu Pracy w Waszyngtonie Sekretarz Stanu USA Dean Acheson, w swoim przemówieniu odnosząc się do kwestii bezpieczeństwa, w regionie Pacyfiku nie ujął Korei, w amerykańskim „łańcuchu bezpieczeństwa” obejmującym Aleuty, Japonię i Filipiny. Drugim takim wydarzeniem było odrzucenie przez Kongres 19 stycznia zaproponowanego przez administrację Trumana programu pomocy wojskowej dla Korei (Korea Aid Bill). Wynikający z tych faktów brak zainteresowania USA losem Korei spowodował, że liczone na szybkie zwycięstwo wojsk, Kim Ir Sena, co dawałoby Moskwie – w obliczu powstania Paktu NATO w Europie możliwość dodatkowego osłabienia pozycji USA w Azji¹²⁴. Pierwotny plan działań zakładał rozpoczęcie działań zbrojnych w sierpniu, ale Kim Ir Sen znacznie je przyspieszył, czego powodem była prawdopodobnie czerwcową wizyta doradcy Trumana do spraw dalekiego wschodu, Johna Forstera Dullesa. Obawiając się możliwości zmiany polityki USA wobec Korei, Kim w dniu 23 czerwca - czym zaskoczył nawet Moskwę - nakazał rozpoczęcie wojny w ciągu 48 godzin, pomimo że nie zakończono jeszcze mobilizacji i nie dotarła z ZSRR część uzbrojenia¹²⁵.

I.2 DZIAŁANIA ZBROJNE W PIERWSZYM ETAPIE WOJNY – CZERWIEC – WRZESIEŃ 1950 ROKU

Północnokoreański plan ataku, opracowany przez radzieckich doradców zakładał uderzenie na dwóch kierunkach. Główny skierowany ku stolicy Południa – Seulowi i drugi pomocniczy na wybrzeżu wschodnim. Siły armii północnokoreańskiej podzielono na dwie armie podległe Frontowi. Dowódcą Frontu został marszałek Choe Yong Gun, minister obrony i zastępca dowódcy wojsk KRL-D. Pierwsza Armia składająca się z 1., 3., 4., 6. Dywizji

¹²³ W. J. Dziak, *op. cit.*, s. 92-93.

¹²⁴ C. Malkasian, *The Korean war 1950-1953*, Osprey, Oxford 2001, s. 15.

¹²⁵ *Konflikty kolonialne.....*, s. 307.

Piechoty i 105. Brygady pancерnej miały zaatakować w kierunku Seulu i na centralnym odcinku frontu. Natomiast druga Armia złożona z 2., 5, i 7. Dywizji miała atakować wzdłuż wschodniego wybrzeża kraju, wspomagana przez desanty morskie 549. i 766. pułków. Rozmieszczanie oddziałów rozpoczęło już 12 czerwca 1950 roku, i do 23 czerwca oddziałom koreańskim, szczególnie sztabom towarzyszyli radzieccy doradcy. Do ostatniej chwili prowadzili oni rozpoznanie, koordynując też działania. Potem doradców tych wycofano, żeby uniknąć zarzutów o udziale ZSRR w przygotowaniu agresji¹²⁶. Działania zbrojne poprzedzone były licznymi incydentami na granicy. Pierwsza większa strzelanina pomiędzy wojskami obu krajów wybuchła nieopodal Kaesongu, 4 maja 1949 roku. Od tego dnia, do chwili wybuchu wojny, miało miejsce ponad 100 tego typu wydarzeń¹²⁷.

Po drugiej stronie granicy rozmieszczono siły ROKA. Jej 17. pułk stacjonował na półwyspie Ongjin. Główną pozycję obrony zajmowała 1. Dywizja, dowodzona przez pułkownika Paik Sun Yup, uznawanego przez Amerykanów za najzdolniejszego oficera armii koreańskiej. Siły Dywizji broniły odcinka granicy o szerokości blisko 100 kilometrów. Na pierwszej linii znajdowały się dwa pułki: 12-y broniący Kaesongu, Yonan oraz 13-y broniący wraz z jednym batalionem 12. pułku Korangp'o-ri. Sztab dywizji i rezerwowi 11. pułk stacjonowały niedaleko Seulu w Suisak. Centralny odcinek granicy broniony był przez 6. Dywizję, z głównymi punktami oporu w Chunch'on i Wonju. Pomiędzy nimi rozmieszczono 7. i 2. Dywizje. Najslabsza – 8. Dywizja broniła wschodniego, nadbrzeżnego odcinka granicy. Po miesiącach przygotowań, deszczowym rankiem, 25 czerwca 1950 roku, silny ostrzał północnokoreańskiej artylerii oznajmił początek wojny¹²⁸. Jako pierwsze do ataku ruszyły oddziały 4. Dywizji Piechoty dowodzonej przez generała Lee Kwon Mu i wspartej oddziałami 3. Brygady Wojsk Wewnętrznych. Ich celem był półwysep Ongjin. Po kilku godzinach walk dwa bataliony 17. pułku zostały ewakuowane drogą morską przez południowokoreańskie jednostki desantowe. Trzeci batalion pułku został rozbity, stracono też wszystkie wspierające pułk haubice. Po zabezpieczeniu terenu i przekazaniu go oddziałom 3. Brygady, oddziały atakującego półwysep 14. pułku piechoty KAL skierowano do walk na głównym kierunku natarcia. Na tym kierunku, którego celem był Seul, jako pierwsza do natarcia ruszyła 6. Dywizja. Jej 15. pułk piechoty przetransportowany pociągiem niemal bez

¹²⁶ Z. Jagiełło, J. Kajetanowicz, *Wojska lądowe w wojnach lokalnych XX wieku*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005, s. 108.

¹²⁷ Jeden z najpoważniejszych incydentów mógł mieć miejsce w połowie 1949 roku. Planowano wówczas wysłanie na pokładach kilku jednostek pływających pułku piechoty z zadaniem zajęcia portu Pusan. W odległości kilku mil od celu jedna z jednostek została przechwycona przez południowokoreański patrolowiec PC701 i zatopiona. Zginęło około 600 ludzi i akcję odwołano. K. Kubiak, *Morskie działania specjalne po 1945 roku*, Lampart, Warszawa 2001, s. 26.

¹²⁸ Przebieg działań pierwszym etapem wojny prezentuje Mapa nr 1, s. 30.

jednego wystrzału zajął miasto Kaesong. I tu broniący miasta 12. pułk ROKA został ewakuowany drogą morską. Kolejne natarcie skierowano na broniący linii rzeki Imjin 13. pułk. Obrońcom nie udało się wysadzić mostów, przez co silne oddziały 1. Dywizji KAL wsparte czołgami z 203. pułku zdołały przełamać obronę. Najważniejszą drogą prowadzącą ku stolicy był tak zwany „korytarz Ujiongbu”, tradycyjny szlak inwazji na południe, przez który prowadziły dwie główne drogi. Zachodnią – przez Tongdu’chon atakowała 4. Dywizja wsparta wozami 107 pułku pancernego, a wschodnią 3. Dywizja i czołgi 109. pułku. Na odcinku tym rozmieszczone były dwa pułki ROKA - 3. i 9. Po początkowych lokalnych sukcesach, oddziały południowokoreańskie, poniosłszy znaczne straty rozpoczęły wycofywanie się. Oddziały północnokoreańskie zajęły Tongdu’chon, P’och’on i Sunuri.

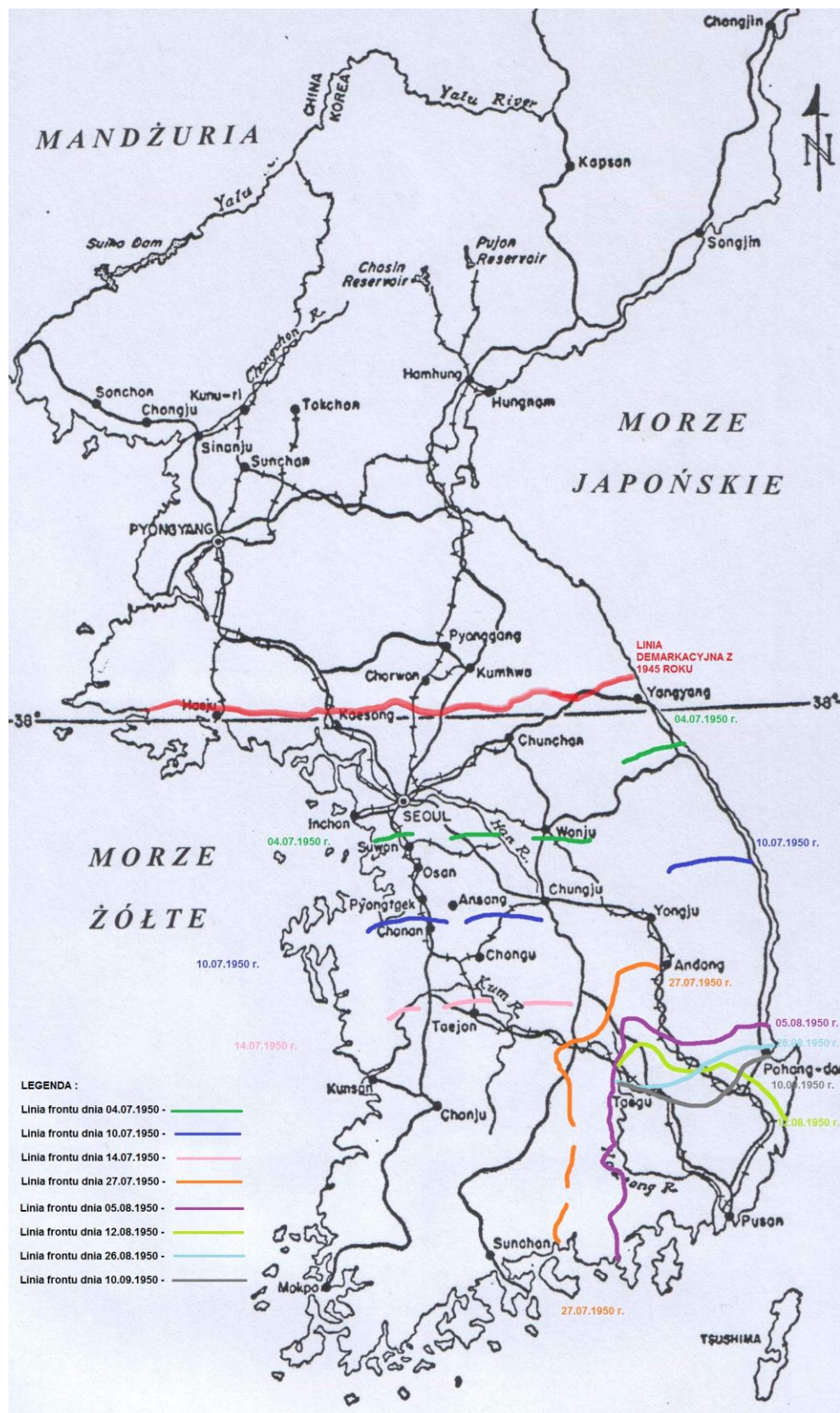
Na centralnym odcinku frontu pod Chunch’on ruszyły do natarcia pułki 2. Dywizji KAL. Nie dysponując wsparciem pancernym oddziały tej dywizji poniosły spore straty od ognia artylerii południowokoreańskiej. Nie uzyskały powodzenia, straciły też dwa działa samobieżne Su-76¹²⁹. Dopiero, gdy obrońcom skończyła się amunicja, wycofali się. Na wschodzie atak rozpoczęła 5. Dywizja KAL. Jej natarcie wspierały desanty morskie. Wysadzano je w wielu punktach przez oddziały transportowane różnego rodzaju jednostkami, nawet rybackimi dżonkami i sampanami. W większości ich lądowania prowadzone od godziny 5-ej rano zaskoczyły obrońców i odniosły powodzenie. Jedyne w kilku przypadkach, jak chociażby w Anijin czy Samch’ok lądujące jednostki zostały ostrzelane z dział i w efekcie straciły kilka zatopionych sampanów¹³⁰. Rankiem 26 czerwca wojska południowokoreańskie przystąpiły na kilku odcinkach do przeciwnatarcia. Na odcinku 7. Dywizji zmagającej się z 4. Dywizją KAL uzyskano początkowo powodzenie, ale oddziały północnokoreańskie posiadające sporą przewagę liczebną, szybko zatrzymały je i rozpoczęły własny atak. Kolumny piechoty były poprzedzane czołgami T-34/85. Oddziały ROKA próbowały je niszczyć posiadanymi środkami, głównie „bazookami”, ale bez rezultatu. W związku z tym, w wielu jednostkach ROKA miały miejsce przypadki paniki już na sam widok czołgów. Znalazły się również grupy ochotników, którzy granatami lub butelkami z benzyną usiłowały niszczyć nieprzyjacielskie pojazdy¹³¹. Pomimo tych wysiłków oddziały północnokoreańskie stale poruszały się na przód. Do godziny 13-ej zajęto Ujiongbu. Nieco lepsza sytuacja panowała na środkowym odcinku frontu. Przeciwnatarcie 2. pułku zatrzymało na pewien czas działania 2. Dywizji KAL. Jej oddziałom udało się jedynie dojść do rzeki Soyang. Kilka

¹²⁹ W. Przybylski, *Wojna w Korei. Inwazja*, „Militaria XX wieku”, nr 1(16) styczeń-luty 2007, s. 68-69.

¹³⁰ A. Makowski, K. Kubiak, *Korea 1950-1953. Działania morskie*, AJ-Press, Gdańsk 2000, s. 29-30.

¹³¹ Taki przypadek miał miejsce na przykład koło Oron-ri, W. Przybylski, *op. cit.*, s. 71.

**PRZEBIEG DZIAŁAŃ NA FRONCIE WOJNY W KOREI
W OKRESIE 25.06.1950 – 10.09.1950 ROKU**



Opracowanie własne na podstawie : *Operations in Korea*, United States Military Academy, West Point, 1953, M. Edwards, *Korean war almanac*, Fact on File, New York, 2006.

prób sforsowania zakończyło się sporymi stratami. Dywizja ta nie posiadała wsparcia czołgów, a lekko opancerzone działa samobieżne Su-76 były z łatwością niszczone. Ulokowane w solidnych, często betonowych schronach oddziały 6. Dywizji ROKA zdołały utrzymać się, zadając przeciwnikowi duże straty¹³². Słabe wyniki 2. Dywizji zmusiły dowództwo północnokoreańskie do wsparcia jej oddziałami 7. Dywizji.

Znacznie gorsza sytuacja panowała na zachodzie. Oddziały 1. Dywizji KAL oskrzydliły główne siły 1. Dywizji ROKA zmuszając ją do odwrotu. Także pozostałe jednostki armii południowokoreańskiej rozpoczęły wycofywanie się. W dniu 27 czerwca pomimo licznych prób zatrzymania, wojska, Kim Ir Sena parły do przodu, zbliżając się do Seulu. W obliczu takiej sytuacji rząd Republiki Korei podjął decyzję o przeniesieniu swej siedziby do Taejon. Następnego dnia wojska KRL-D przełamały ostatnią pozycję obronną pod Miari i wyszły nad rzekę Han. Na dodatek przedwcześnie wysadzony główny most na Han odciął na północnym brzegu rzeki liczne oddziały ROKA. Co prawda przy użyciu podręcznych środków zdołały się one przedostać na południe, ale pozostawiły cały ciężki sprzęt. Na dodatek w momencie eksplozji na moście znajdowały się liczne grupy uchodźców i żołnierzy. W wyniku eksplozji zginęło od 500 do 800 ludzi. Dwudziestego ósmego czerwca po likwidacji niewielkich grup nieprzyjaciela, oddziały północnokoreańskie zajęły Seul¹³³. W ciągu pierwszych dni walk obie strony poniosły duże straty. Nacierające na głównym kierunku natarcia 3. i 4. Dywizje KAL straciły około 1500 ludzi, ale największe straty poniosła 2. Dywizja. W walkach z 7. Dywizją ROKA straciła ona 219 zabitych, 762 rannych i 132 zaginionych. Znacznie poważniejsze straty poniosły oddziały Republiki Korei. Z blisko 100 000 ludzi w dniu wybuchu wojny, w ciągu zaledwie jednego tygodnia walk stracono łącznie 44 000 żołnierzy – zabitych, rannych, zaginionych. Stracono też niemal cały ciężki sprzęt, oraz blisko 70% broni ręcznej. Armia południowokoreańska przestała istnieć, jako efektywna siła bojowa¹³⁴.

Początek wojny na półwyspie koreańskim okazał się dla Waszyngtonu całkowitym zaskoczeniem. Pierwsza depesza w tej sprawie od ambasadora USA w Seulu J. J. Muccio została wysłana 25 czerwca o godzinie 21.26 czasu lokalnego¹³⁵. Informacje te wywołały niemal panikę, przywoływano atak japoński na Pearl Harbour, obawiano się wybuchu trzeciej

¹³² W walkach o Chun'chon straty 2. Dywizji ocenia się na 40%, a w 6. pułku nawet na 50%. Stracono też 7 z 16 posiadanych Su-76. R. Appleman, *op.cit.*, s. 27.

¹³³ W dowód „uznania” za zajęcie stolicy w dniu 10 lipca 1950 r., Kim Ir Sen nadał 3. i 4. Dywizjom oraz 105. Brygadzie Pancерnej honorowy tytuł „Seulska”. *Ibidem*, s. 35.

¹³⁴ *Ibidem*.

¹³⁵ M. Turlejska, *Zapis pierwszej dekady 1945-1954*, Książka i Wiedza, Warszawa 1972, s. 146.

wojny światowej. Prezydent Truman, który w ten weekend przebywał poza stolicą natychmiast wrócił do Waszyngtonu. Już po południu 25 czerwca zebrana przez Sekretarza Generalnego ONZ Trygve Lie Rada Bezpieczeństwa. Wykorzystując nieobecność stałego przedstawiciela ZSRR¹³⁶ Stany Zjednoczone doprowadziły do uchwalenia Rezolucji S/1501, w której uznano KRLD za agresora, wezwano jej siły zbrojne do opuszczenia terenów Korei Południowej i do nieudzielania jakiegokolwiek pomocy agresorowi. Dwa dni później – 27 czerwca przyjęto kolejną Rezolucję – S/1511. Wzywano w niej członków ONZ do „udzielenia Korei Południowej takiej pomocy, jaka okaże się niezbędna do odparcia zbrojnej napaści”¹³⁷. Rezolucja ta, w połączeniu z brytyjsko-francuską Rezolucją S/1588 o wspólnym dowództwie sił ONZ, którym miał być wyznaczony przez USA generał stała się podstawą do działań wojsk na terenie Korei. Siódmego lipca 1950 roku prezydent Truman wyznaczył na dowódcę sił ONZ w Korei charyzmatycznego, rządzącego podbitą Japonią generała Douglasa MacArthura. W walkach, w Korei wzięły udział ogółem siły zbrojne 15 państw i choć ich liczba nie przekroczyła 44 000, był to wyraz „solidarności” międzynarodowej, tak ważny dla USA i ONZ¹³⁸. Szczegółowe zestawienie stanu liczebnego sił zbrojnych państw uczestniczących w wojnie po stronie ONZ przedstawia Tabela nr 2, s. 33.

Równocześnie z działaniami na arenie politycznej USA rozpoczęły działania militarne. W pierwszym rządzie zdecydowano o wysłaniu do Korei dodatkowych dostaw amunicji i sprzętu wojskowego raz ewakuacji obywateli amerykańskich. Już 27 czerwca prezydent Truman zezwolił na użycie w konflikcie sił lotniczych i morskich, a trzy dni później i wojsk lądowych. Ale wysłanie tych wojsk na daleki teatr wojny nie był łatwy. O ile siły lotnicze – główny czynnik strategii odstraszenia, dysponowały znacznym potencjałem, to siły lądowe armii USA pozostawały w stanie niemal opłakanym. Redukcje, jakie miały miejsce po zakończeniu II wojny światowej spowodowały, że z armii, która wygrała tę wojnę pozostały niemal resztki. W 1945 roku, siły lądowe USA liczyły 8 500 000 żołnierzy i 90 Dywizji. W połowie roku 1950 siły te stopniały do 591 000 żołnierzy (z tego około 105 000 stacjonowało na Dalekim Wschodzie) i 10 dywizji „bojowych” i jednej „dywizji” wykonującej zadania okupacyjne w Niemczech¹³⁹. Przy czym, niemal wszystkie te dywizje miały niepełne stany tak osobowe, jak i sprzętowe. Pułki piechoty miały tylko po dwa

¹³⁶ Jakob Malik bojkotował obrady Rady Bezpieczeństwa od stycznia 1950 roku na znak protestu, przeciwko obecności w Radzie przedstawicieli rządu Chang Kai Sheka, a nie Chin Ludowych.

¹³⁷ S. Badsey, *op.cit.*, s. 21.

¹³⁸ *Ibidem*. Łańcuch dowodzenia wojskami ONZ w Korei przedstawiono na schemacie nr 1, s. 35.

¹³⁹ N. Thomas, P. Abbott, M. Chappel, *op.cit.*, s. 13.

bataliony, dywizjony artylerii po dwie baterie haubic. Większość kompanii nie miała jednego z plutonów.

Tabela nr 2

**STAN LICZEBNY SIŁ ZBROJNYCH PAŃSTW ONZ
UCZESTNICZĄCYCH W WOJNIE W KOREI**

Kraj	Wojska lądowe 30.06.1951	Wojska lądowe 30.06.1952	Wojska lądowe 30.07.1953	Sily powietrzne	Sily morskie
Australia	912	1844	2282	+	+
Belgia*	602	623	944	-	-
Etiopia	1153	1094	1271	-	-
Filipiny	1143	1494	1496	-	-
Francja	738	1185	1119	-	+
Grecja	1027	899	1263	+	+
Holandia	725	565	819	-	+
Kanada	5403	5155	6146	+	+
Kolumbia	1050	1007	1068	-	+
Korea Południowa	273 266	376 418	590 911	+	+
Nowa Zelandia	797	1111	1389	-	+
Stanu Zjednoczone Ameryki	253 250	265 864	302 483	+	+
Tajlandia	1057	2274	1294	+	+
Turcja	4602	4878	5455	-	-
Unia Południowoafrykańska	-	-	-	+	-
Wielka Brytania	8278	13 043	14198	+	+
Kraje, które wysłały jedynie nie-bojowe jednostki medyczne					
Indie	333	276	70		
Norwegia	79	109	105		
Szwecja	162	148	154		
Włochy	b. d.	64	72		
Łącznie	554 567	677 987	932 467		

UWAGI :

* - w batalionie belgijskim walczyli też żołnierze z Luksemburga w liczbie około 45 - 50 ludzi.

Opracowanie własne na podstawie: A. Charisius, R. Lambrecht, K. Dorst, *Weltgendarm USA. Der militärische Interventionismus der USA seit der Jahrhundertwende*, Militäverlag Deutschen Demokratischen Republik, Berlin 1983. s. 89; P. M. Edwards, *Korean war almanac*, Facts on File, New York 2006, App. IV; W. G. Hermes, *Truce tent and fighting front*, Centre of Military History United States Army, Washington 1992, App. A.

Najbliżej Korei znajdowały się dywizje tworzące okupującą Japonię 8. Armię dowodzoną przez generała Waltona Walkera. W skład 8. Armii wchodziły – 7., 24. i 25. Dywizje Piechoty oraz 1. Dywizja Kawalerii. Ta ostatnia jednostka była „kawaleryjską” tylko z nazwy, faktycznie była to zwykła dywizja piechoty¹⁴⁰. Ponadto wszystkie dywizje

¹⁴⁰ 1. Dywizja Kawalerii powstała w 1921 roku, jako jednostka konna i brała udział w ochronie granicy z Meksykiem i walkach z przemytnikami. Po wybuchu II wojny światowej została przeorganizowana, zamiast koni otrzymała jeepy i ciężarówki. W takiej formie walczyła na Pacyfiku i 20 lipca 1945 roku została całkowicie przeformowana na dywizję piechoty. S. Stanton, *Anatomy of the Division. The 1st Cav in Vietnam*, Warner Books, New York 1989, s. 6-7.

stacjonujące w Japonii pozbawione były etatowej broni pancernej. Zgodnie z etatem amerykańska dywizja piechoty powinna posiadać silne wsparcie pancerne - dywizyjny batalion czołgów średnich lub ciężkich i pułkowe kompanie czołgów, łącznie 140 wozów. Jednak, aby nie niszczyć słabych japońskich dróg dywizje te posiadały tylko po jednej kompanii czołgów lekkich M24 „Chaffee”¹⁴¹. Na dodatek żołnierze amerykańscy, wśród których spory odsetek stanowili poborowi o minimalnym stażu służby, byli słabo wyszkoleni i wiedli „słodkie” życie sił okupacyjnych. Ogólna zdolność bojowa tych jednostek była oceniana na 65 – 80%, a stany osobowe jednostek 8. Armii wynosiły tylko 48,8%¹⁴².

Jeszcze zanim z Waszyngtonu nadeszły odpowiednie rozkazy, w japońskich bazach rozpoczęły się gorączkowe przygotowania. Pierwszą jednostką armii USA, jaką skierowano na front był tak zwany „Task Force X” składający się z 33 oficerów i żołnierzy z 507. Automatic Antiaircraft Artillery Battalion, wyposażony w poczwórnie sprzężone 12,7 mm karabiny maszynowe. Oddział ten ulokowano w bazie lotniczej Suwon i już po kilku godzinach od przybycia, wziął udział w walce, odpierając nalot czterech samolotów północnokoreańskich. Jeden z nich został zestrzelony, a drugi uszkodzony¹⁴³. Natomiast pierwsze jednostki piechoty na froncie koreańskim pochodziły ze stacjonującej na Kyushiu 24. Dywizji, której dowódcą był generał William F. Dean. Na rozkaz MacArthura siły dywizji przygotowywano do transportu morskiego. Wcześniej, żeby jak najszybciej pokazać sojusznikowi obecność wojsk USA, drogą powietrzną wysłano oddział podpułkownika Charlesa B. Smitha. Nazwany od jego nazwiska Task Force „Smith” składał się z – niepełnego – 1. batalionu 21. pułku piechoty wspartego dwoma plutonami ciężkich moździerzy 106, 7 mm, plutonem 75 mm dział bezodrzutowych i baterią A z 52. Field Artillery Battalion, wyposażoną w 105 mm haubice. Łącznie siły TF „Smith” liczyły 540 żołnierzy, w tym 406 piechurów i 134 artylerzystów, dowodzonych przez podpułkownika Millera O. Perry’ego.

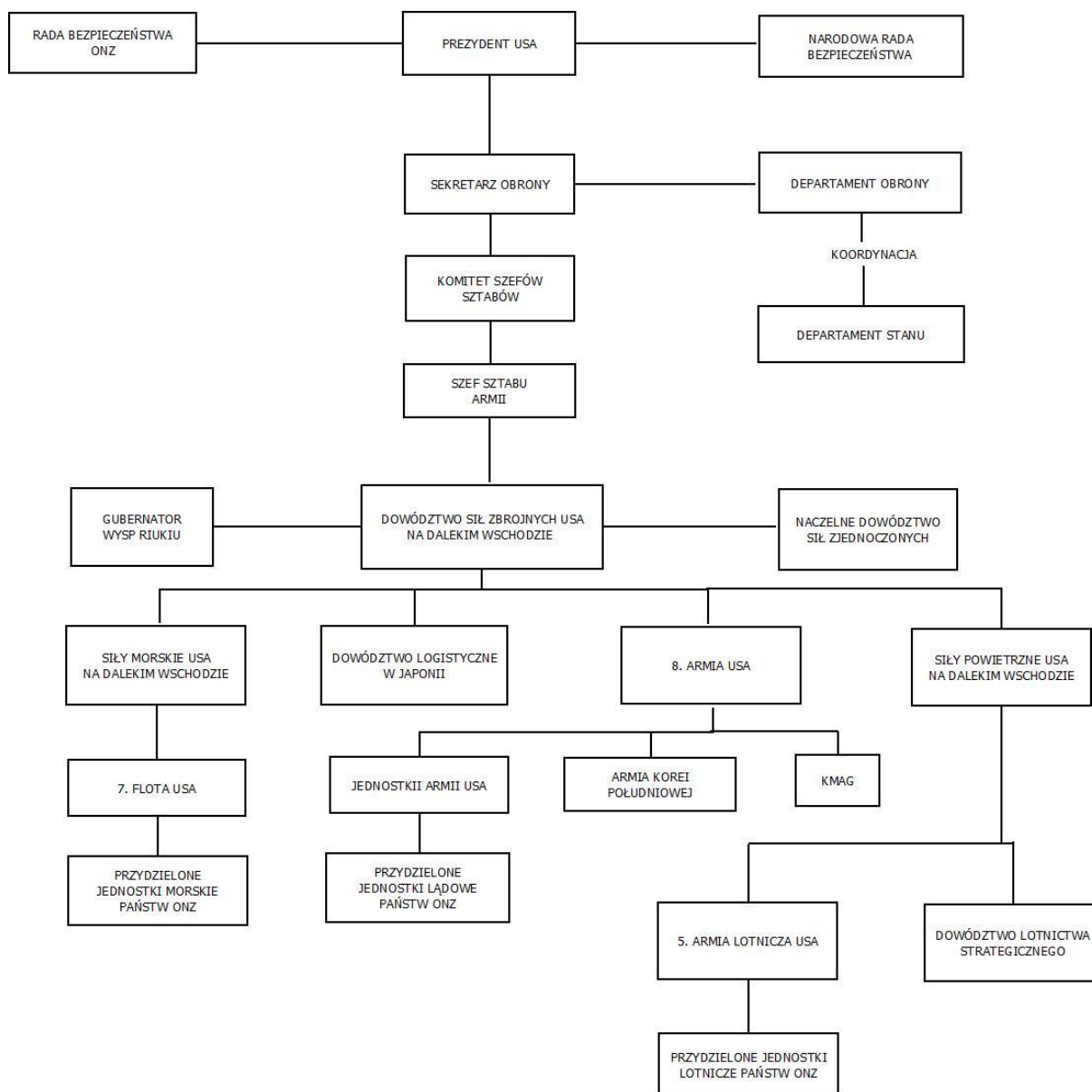
Przerzut głównych sił TF „Smith” odbył się samolotami C-54 „Skymaster” pierwszego lipca 1950 roku. Ale haubice musiały zostać przetransportowane drogą morską, co opóźniło wejście sił pułkownika do walki. Dopiero 4 lipca grupa znalazła się na pozycjach bojowych. Ponieważ w tym czasie sytuacja na froncie była bardzo „płynna” jedynym rozkazem, jaki otrzymał pułkownik od przełożonych było dotarcie drogą z Pusan ku Seulowi,

¹⁴¹ J. Mesko, *Armor in Korea*, Squadron Signal Publ., Carrollton 1984, s. 6.

¹⁴² J. Webb, *The Korean war. The Outbreak 25 June – 15 September 1950*, US Army Center of Military History, Washington 2000, s.7. Headquarters Army Forces Far East and Eight US Army G-4 Special Projects Division, *Logistics study of the Korean Campaigns 1950-1953, 31 Dec. 1954*, vol. 1, s. 4.

¹⁴³ <http://www.korean-war.com/TimeLine/1950/06-25to08-03-50.html>, [dostęp:] 09.02.2011r.

SYSTEM DOWODZENIA WOJSK ONZ W WOJNIE KOREAŃSKIEJ



Opracowanie własne na podstawie: *Historical dictionary of the Korean War*, red. J. I. Matray, Greenwood Press, New York 1991.

jak daleko się da i nawiązanie kontaktu bojowego z nieprzyjacielem. To „najdalej” okazało się pasmem wzgórz, pięć kilometrów na północ od Osan, wzdłuż drogi na Seul. Nocą z czwartego na piątego lipca oddziały Smitha okopały się na wzgórzach 90 i 117 i oczekiwały na wroga.

Około godziny 7-ej rankiem 5 lipca, pomimo padającego deszczu Amerykanie zaobserwowali poruszające się drogą z kierunku Suwon czołgi. Było to osiem wozów T-34/85 ze 107. pułku pancernego. O godzinie 08.16, gdy czołgi zbliżyły się na odległość około 2 kilometrów od pozycji 1. batalionu artyleria otworzyła ogień. Ich granaty, choć celne odbijały się od pancerzy radzieckich czołgów. Działa bezodrzutowe, do których było bardzo mało pocisków wstrzymały otwarcie ognia do momentu, aż wrogie pojazdy znalazły się w odległości około 650 metrów. Też uzyskały liczne trafienia, ale żaden z T-34/85 nie został nawet uszkodzony. Czołgi zatrzymały się i ostrzelały stanowiska amerykańskie z dział i karabinów maszynowych. Od ich ognia został zabity szer. Kenneth Shadrack – pierwszy Amerykanin poległy w tej wojnie¹⁴⁴. Dopiero celne pociski przeciwpancerne HEAT ze znajdującej się na pierwszej linii haubicy zdołały zniszczyć dwa wozy. Pozostałe, choć ostrzeliwane z dział bezodrzutowych i z bazook¹⁴⁵ po prostu minęły amerykańskie pozycje i ruszyły dalej. Przy okazji zniszczyły połączenie telefoniczne z baterią haubic. Początkowo działała jeszcze łączność radiowa, ale szybko zawiodła. Zdołano jedynie powiadomić świeżo przetransportowany do Pyongtaek 1. batalion 34. pułku o nieprzyjacielskich czołgach. Po minięciu pozycji piechurów Smitha i wyeliminowaniu 30 jego ludzi, czołgi ruszyły dalej i po paru minutach dotarły do stanowisk ogniowych haubic. Te otworzyły ogień na wprost. Ponownie granaty odłamkowe odbijały się od czołgów i tylko jeden, po trafieniu w gąsienicę zatrzymał się. Po kilkunastu minutach amerykańskie pozycje zaczęły mijać kolejne północnokoreańskie czołgi. Zaskoczyły one pozbawionych łączności z pierwszą linią artylerzystów atakując ich stanowiska i zadając straty. Amerykański ogień okazał się również skuteczny, unieruchomiono kolejnego T-34/85, zabito też część jadących na pancerzach piechurów północnokoreańskich¹⁴⁶.

Po godzinie 11-ej zauważono kolejne siły przeciwnika – ciężarówki z piechotą oraz trzy kolejne T-34/85. Były to dwa pułki – 16. i 18. z 4. Dywizji Piechoty – łącznie około 4500 żołnierzy. Zaskoczeni celnym ostrzałem z amerykańskich haubic i moździerzy Koreańczycy przegrupowali swe siły i ruszyli do natarcia. W silnym ogniu broni maszynowej zostało ono odparte. Po godzinie żołnierze północnokoreańscy ponownie ruszyli do natarcia. Głównym celem stało się wzgórze 117, które zostało zajęte szturmem, przy wydatnych udziale czołgów. Ataki przeprowadzono także na skrzydłach i w związku z zagrożeniem okrążenia, konieczna

¹⁴⁴ P. M. Edwards, *Korean war almanac*, Facts on File, New York 2006, s. 48.

¹⁴⁵ Dowódca jednego z plutonów kompanii B por. Ollie D. Connor wystrzelił w kierunku jednego z czołgów ponad 20 pocisków z „bazooki” z odległości 12 metrów. Wszystkie były celne, ale żaden nie wyrządził szkód, a kilka w ogóle nie wybuchło. W. Przybylski, *Task Force Smith Korea 1950. Koniec złudzeń*. „Militaria XX wieku”, nr 1(22) styczeń-luty 2008, s. 78-79.

¹⁴⁶ *Ibidem*, s. 80.

stała się ewakuacji pozycji ze wzgórza 90. Zacięte walki trwały do godziny 14-ej, kiedy to Amerykanom skończyła się amunicja. Nie widząc możliwości dalszej walki, o godzinie 14.30 Smith nakazał odwrót w kierunku Osan. Odwrót przebiegał bardzo chaotycznie, zmieniając się w bezładną ucieczkę, w której Amerykanie pozostawiali swą broń i wyposażenie, w tym bezcenne haubice. Co gorsza pozostawiono też rannych, których nie było jak ewakuować. Po kilku dniach w Taejon zebrało się 185 ludzi z Task Force Smith. Straty oddziału wyniosły 27 zabitych, 27 rannych, 83 wziętych do niewoli i 15 zaginionych. Natomiast północnokoreańska 4. Dywizja straciła 42 zabitych – w tym zastępcę dowódcy i 85 rannych. 107. pułk stracił cztery czołgi¹⁴⁷. Pierwsze starcie wojsk Kim Ir Sena z Amerykanami okazało się zwycięskie dla tego pierwszego. Task Force „Smith” zatrzymał natarcie 4. Dywizji na siedem godzin¹⁴⁸.

W tym samym czasie w rejonie oddalonego o kilkadziesiąt kilometrów na południe P'yongt'aek zajmowały pozycje oddziały 34. pułku 24. Dywizji. Pierwszy batalion rozmieszczono w rejonie tego miasta, drugi w rejonie Ansong, a trzeci pod Chonan. Miasta te, leżące przy głównych drogach wiodących w kierunku Taejon miały dla dowódcy 24. Dywizji kluczowe znaczenie. Już rankiem następnego dnia – 6 lipca 1950 roku, amerykańskie pozycje niedaleko P'yongt'aek zostały zaatakowane przez czołowe oddziały 4. Dywizji KAL. Po ostrzelaniu z amerykańskich moździerzy, które zniszczyły ciężarówki, Koreańczycy prowadzeni przez kilka T-34/85 ruszyli do natarcia. Po południu tego samego dnia oddziały KAL zaatakowały pozycje 3. batalionu na północ od Chonan. Pomimo gróźb dowódcy batalionu podpułkownika Martina, amerykańscy żołnierze, gdy tylko zauważyli zbliżające się nieprzyjacielskie czołgi opuścili pozycje rozpoczęli odwrót. Dopiero rankiem 7 lipca zatrzymali się na północnym skraju miasta, gdzie swoje stanowiska zajęły też haubice ze świeżo przybyłej baterii z 63. Field Artillery Battalion. Wkrótce rozpoczęły ostrzał zbliżającej się do miasta kolumny wojsk przeciwnika z 16. i 18. pułku 4. Dywizji. Pomimo ostrzału czołgi, a potem piechota wdarły się do miasta, odcinając dwie znajdujące się tam kompanie. W walkach osobiście uczestniczył pułkownik Martin, obsługując „bazookę”. Po kilkunastu minutach poległ, trafiony pociskiem z armaty czołgowej. Po śmierci dowódcy, Amerykanie rozpoczęli odwrót¹⁴⁹. W walkach o miasto 3. batalion stracił wszystkie moździerze, karabiny maszynowe i sporo broni ręcznej. 34. pułk rozpoczął odwrót w kierunku rzeki Kum do Kongju.

¹⁴⁷ *Ibidem*, s. 81., United States Army Combat Developments Command, *Dynamic of fire* ... s. I-II-7.

¹⁴⁸ Na ironię może zakrawać fakt, że pułkownik Smith jako młody podporucznik w dniu 7grudnia 1941 roku stacjonował w bazie Schofield Barracks na wyspie Oahu i jako dowódca kompanii D 35. pułku piechoty brał udział w obronie Pearl Harbour. R. Appleman, *op. cit.*, s. 60.

¹⁴⁹ *Ibidem*, s.88.

Równocześnie, dowódca dywizji generał Dean rozkazał oddziałom przybyłego z Japonii ósmego lipca 21. pułku rozlokowanie się i obronę kolejnego miasta na drodze do Taejon – Chochi'won. Zdając sobie sprawę ze słabości sił, generałowie Walker i Dean nakazali obu pułkom prowadzenie działań opóźniających - jak długo się da. W godzinach porannych 9 lipca oddziały 21. pułku zakończyły budowę pozycji obronnych, około 9 kilometrów na północ od Chochi'won pod miasteczkiem Chonui. Po południu zbliżyły się do nich czołowe oddziały 4. Dywizji KAL. Pomimo silnego ostrzału artyleryjskiego i ataków lotnictwa Koreańczycy posuwali się na przód. Po kilku godzinach walk rankiem 10 lipca zajęli Chonui, zadając duże straty broniącym się tam dwóm amerykańskim kompaniom. Przeprowadzony po południu kontratak 3. batalionu odrzucił na jakiś czas nieprzyjaciela. Po raz pierwszy w tej wojnie Amerykanie zobaczyli zbrodnie wojenne żołnierzy KAL – przy drodze odnaleziono zwłoki sześciu amerykańskich żołnierzy ze związanymi rękami i zabitych strzałami w tył głowy¹⁵⁰. W walkach o Chonui po raz pierwszy w tej wojnie wzięły udział amerykańskie czołgi. Wchodzące w skład kompanii A 78. batalionu i 24. kompanii rozpoznawczej lekkie M24 „Chaffee” nie zdołały zatrzymać T-34/85 ze 107 pułku. I choć udało się zniszczyć jednego z nich, stracono dwa własne pojazdy. Kolejnych pięć utracono już w dniu następnym, w tym dwa wozy od ognia artylerii. Wydarzenia te jeszcze bardziej przyczyniły się do powstania mitu o „niezniszczalności” północnokoreańskich czołgów¹⁵¹.

Pomimo sukcesu odniesionego w kontrataku pod Chonui, wobec możliwości okrążenia 3. batalionu wieczorem 10 lipca podjęto decyzję o jego wycofaniu do Chochi'won. Już o świcie 11 lipca oddziały liczące ponad 1000 północnokoreańskich żołnierzy, wspartych czołgami, w doskonale przeprowadzonym ataku wyeliminowało amerykańską jednostkę. Obserwatorzy artyleryjscy wobec braku łączności nie mogli nawet wezwać wsparcia. Dodatkowo Koreańczycy wykorzystując luki w obronie, wykonali manewr oskrzydłający, blokując wszelkie drogi odwrotu i zaopatrzenia nieprzyjaciela. Taktyka ta – silnego czołowego ataku z użyciem czołgów, z dodatkowymi atakami na flankach i głębokim oskrzydleniem z lewego skrzydła stała się podstawową i bardzo skuteczną metodą działań ofensywnych armii KRL-D w pierwszym okresie wojny. Po kilku godzinach zażartych walk i śmierci dowódcy – pułkownika Jensena 3. batalion został ostatecznie okrążony i rozбит. Stracono 322 ludzi i cały sprzęt¹⁵². W tym samym dniu na północ od Chochi'won oddziały 3. Dywizji KAL zaatakowały pozycje 1. batalionu 21. pułku. Sytuacja powtórzyła się. Kilka

¹⁵⁰ *Operations in Korea.....*, s. 9.

¹⁵¹ P. Taras, *Czołgi w Korei*, „Militaria XX wieku”, nr 4 (19), lipiec-sierpień 2007, s. 64.

¹⁵² R. Appleman, *op. cit.*, s. 98.

godzin walk wystarczyło, żeby kolejny amerykański batalion został rozbity i poniósł duże straty.

Coraz liczniejsze oddziały armii USA walczące na froncie koreańskim spowodowały przeniesienie wysuniętej kwatery dowodzenia 8. Armii do Korei. Oficjalnie o godzinie 13-ej 9 lipca 1950 roku, w Taegu rozpoczęła ona dowodzenie. Po tygodniu – zgodnie z poleceniem Li Syng Mana – Walkerowi podporządkowano też wszystkie oddziały armii południowokoreańskiej. W połowie lipca amerykański generał dysponował łącznie – 76 000 żołnierzy - 18 000 amerykańskich i 58 000 koreańskich¹⁵³. Uznając sytuację na froncie za krytyczną 9 lipca generał MacArthur, po raz pierwszy w tej wojnie, poprosił o użycie broni jądrowej. Tego samego dnia wysłano też żądania natychmiastowego wzmocnienia sił amerykańskich. Żądano wysłania na front między innymi 11 batalionów piechoty, 4 batalionów czołgów ciężkich, 11 dywizjonów artylerii polowej i czterech dywizjonów artylerii przeciwlotniczej.

W tym samym czasie oddziały 24. Dywizji umacniały swoje pozycje nad rzeką Kum, pierwszą od Han większą naturalną przeszkodą mogącą zatrzymać natarcie wojsk KRL-D. Amerykańskie pozycje rozciągały się od Kongju do Taep'yong. Jednak po dotychczasowych walkach siły 24. Dywizji były bardzo słabe, straciła ona łącznie ponad 1500 ludzi. Koreańczycy posuwali się szybko i już w nocy z 11 na 12 lipca do rzeki dotarły oddziały rozpoznawcze 16. pułku 4. Dywizji KAL. Rankiem siły główne tej jednostki rozpoczęły przeprawę. W ciągu kilku godzin udało im się zdobyć pozycje 3. batalionu 34. pułku i zmusić przeciwnika do odwrotu. Ponownie zawiodły radiostacje i piechurzy pozostali bez artyleryjskiego wsparcia. A w dniu następnym pozostali bez tego wsparcia. Rankiem 14 lipca kolejny pułk 4. Dywizji przeprawił się przez rzekę i na południe od Kongju zaatakował stanowiska ogniowe 63. Field Artillery Battalion. Bronione przez szwadron kawalerii południowokoreańskiej pozycje, pomimo zaciętej obrony zostały one wyeliminowane. 63. FAB stracił dowódcę dywizjonu, dowódcę baterii A., 136 żołnierzy, 10 haubic i ponad 80 pojazdów¹⁵⁴. Straciwszy wsparcie ogniowe 3. batalion do wieczora 14 lipca wycofał się, do Nonsan. W południe tego dnia do rzeki Kum dotarły też dwa pułki 3. Dywizji KAL - na odcinku bronionym przez 19. pułk 24. Dywizji.

W nocy oddziały północnokoreańskie rozpoczęły przeprawę i zaatakowały pozycje amerykańskie. Tak, jak na innych odcinkach frontu, przewaga wojsk ludowych była zbyt duża i Amerykanie zostali zmuszeni do odwrotu. 19. pułk stracił w ciągu jednego dnia ponad

¹⁵³ *Ibidem*, s. 111.

¹⁵⁴ D. M. Giangreco, *Artillery in Korea: Massing Fires and Reinventing the Wheel*, United States Army Command and General Staff College, Carlisle Barracks b.d.w., s. 3-5.

400 ludzi. Na drodze do Taejon dwa bataliony koreańskie, okrążywszy pozycje oddziałów amerykańskich urządziły silną blokadę w wąskiej dolinie nad rzeką Yongsu. Pomimo użycia ostatnich dwóch sprawnych M24 i samobieżnych dział przeciwlotniczych Amerykanom, mimo kilku prób nie udało się przebić przez tę blokadę i ponieśli kolejne straty¹⁵⁵. Straty odnotowały też wycofujące się oddziały amerykańskiej artylerii – 52. FAB stracił osiem haubic 105 mm i cały sprzęt. Ponownie rozbity został 63. FAB.¹⁵⁶ Dwudziesta czwarta Dywizja wycofała się do Taejon, szóstego, co do wielkości miasta Korei.

Przygotowując się do walk o to ważne miasto, Północni Koreańczycy wzmocnili swe siły, kierując w ten rejon dodatkowo 2. Dywizję. Miała ona atakować miasto od wschodu i południowego wschodu. Czwarta dywizja miała atakować od zachodu, a trzecia dywizja wykonać główny, frontalny atak. Znając słabość swych sił generał Dean początkowo nie zamierzał bronić miasta za wszelką cenę i wycofać się po zniszczeniu wiodących do niego tuneli, ale na spotkaniu, jakie miało miejsce w Taejon 18 lipca generał Walker zobowiązał go do opóźnienia wycofania się o 24 godziny. W związku z tym kompanie 34. pułku rozpoczęły zajmowanie stanowisk na zachodnich przedpolach miasta. Jedyne zdolne do walki 2. batalion 19. pułku zajął stanowiska w rejonie Yongdong, a jednostki 21. pułku pod Okch'on. Za miastem, w pobliżu lotniska ulokowano stanowiska ogniowe artylerii. Koreański atak na miasto rozpoczął się rankiem 19 lipca od ataku lotniczego. Po kilku godzinach do natarcia ruszyli wsparci czołgami piechurzy. Od strony Nonsan atakowały główne siły 4. Dywizji – 16. i 18. pułki piechoty, wsparte dywizyjną artylerią i czołgami. Natomiast 5. pułk wsparty kompanią czołgów zaatakował od strony Kongju i Yusong. Wszędzie rozpoczęły się zacięte walki. Pod naporem sił przeciwnika Amerykanie opuszczali kolejne pozycje. Koreańska artyleria rozpoczęła ostrzał miasta, jak i stanowisk artylerii amerykańskiej. Na wszystkich drogach wylotowych z miasta podążające szybko oddziały KAL zorganizowały blokady, odcinając miasto od zaopatrzenia.

Rankiem 20 lipca do Taejon wdarły się pierwsze koreańskie czołgi. Podążające bez osłony piechoty pojazdy dostały się pod ogień „super bazook” M20 kalibru 3,5 cala. Te ciężkie granatniki zostały przesłane drogą lotniczą z USA i przybyły do Taejon 12 lipca. Po szybkim treningu zorganizowano grupy „niszczycieli czołgów”, które rozlokowano w najważniejszych punktach miasta. Jako pierwsi nowej broni użyli saperzy z 3. Combat Engineer Battalion, kierowani przez pułkownika Beuchampa. Zdołali oni zniszczyć dwa podążające od strony Nonsan pojazdy. Dwa kolejne, przemieszczające się ku lotnisku zniszczyli żołnierze 24. kompanii rozpoznawczej. W ciągu dnia w skutecznych „łowach” na

¹⁵⁵ R. Appleman, *op. cit.*, s. 140-142.

¹⁵⁶ D. M. Giangreco, *op. cit.*, s. 6-7.

czołgi uczestniczył sam dowódca 24. Dywizji generał Dean¹⁵⁷. Pomimo tego już w godzinach rannych oddziałom koreańskim udało się wdrzeć do miasta. Jedna z kolumn pancernych zaskoczyła i całkowicie zniszczyła oddziały tyłowe 34. pułku. Zginęło 15 ludzi, zniszczono kilkadziesiąt ciężarówek. Nacierające z kilku stron kolejne kolumny przełamały amerykańską obronę i rozpoczęła się ewakuacja miasta. W trakcie odwrotu, Amerykanie byli silnie atakowani przez blokujące drogi grupy żołnierzy koreańskich. W trakcie walk odwrotowych zaginął też dowódca Dywizji. Generał Dean nocą 21 lipca pomagając rannym zsunął się ze stromego zbocza i stracił przytomność. Rankiem, gdy ją odzyskał, wokół nie było już jego podkomendnych. Przez 36 dni próbował samotnie przedrzeć się do pozycji amerykańskich, ale 25 sierpnia dwóch Koreańczyków wydało go w ręce żołnierzy KAL. Resztę wojny spędził w niewoli¹⁵⁸.

W walkach odwrotowych i obronie Taejon oddziały 24. Dywizji poniosły duże straty w ludziach i sprzęcie. 19. pułk stracił dwóch swoich kolejnych dowódców. Kompania L 34. pułku o początkowym stanie 153 żołnierzy, straciła 107 ludzi. Tylko pod Taejon dywizja straciła 1150 ludzi i 22 lipca posiadała 8660 zdolnych do walki żołnierzy. Poważne były też ubytki w sprzęcie. 63. Field Artillery Battalion został zniszczony w całości, 52. FAB stracił cały sprzęt - 8 haubic 155 mm, podobnie jak bateria A z 11. FAB. Natomiast 24. kompania kwatermistrzowska straciła 30 z 34 ciężarówek¹⁵⁹. Zdolność bojową jednostki oceniano na 53%, a 34. pułku nawet na 40%. W związku z tak poważnymi stratami, dowodzona teraz przez generała Johna M. Churcha 24. Dywizja została 22 lipca przeniesiona do rezerw 8. Armii i skierowana do rejonu P'ohang-dong na wschodnim wybrzeżu. Pozycje obronne zajęły dwie dywizje, które w międzyczasie dotarły do Korei – 25. Dywizja Piechoty i 1. Dywizja Kawalerii¹⁶⁰. Dywizję Kawalerii skierowano na północny odcinek frontu w rejonie Waegwan, a 25. Dywizję na południowy, nadbrzeżny odcinek koło Masan. Generał Walker podjął też decyzję o skróceniu linii frontu i wycofaniu sił 8. Armii na linię rzeki Nakdong. Była to ostatnia, naturalna bariera oddzielająca atakujące oddziały armii KRL-D od Pusan. Oddziały amerykańskie rozlokowano na zachodnim odcinku frontu, podczas gdy jednostki ROKA broniły północnej rubieży. Obszar ten, nazwany „przyczółkiem pusańskim” miał wymiary 145 x 95 kilometrów. Był on w ocenie generała Walkera ostateczną linią obrony, z

¹⁵⁷ P. Taras, *op. cit.*

¹⁵⁸ R. Appleman, *op. cit.*, s. 177.

¹⁵⁹ W. G. Robertson, *Counterattack on the Nakdong, 1950*, Leavenworth Paper no 13, Combat Studies Institute U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1985, s. 6-8, 15.

¹⁶⁰ Obie dywizje doprowadzono do stanu gotowości bojowej przez „kanibalizację” ostatniej, pozostałej w Japonii 7. Dywizji. J. Mesko, *op. cit.*, s. 13.

której nie można było się już cofać dalej, co wyraźnie dawał do zrozumienia swoim podwładnym.

Strategia generała spowodowała skrócenie linii frontu i umożliwiła w końcu stworzenie, w miarę ciągłej linii obrony, w której poszczególne oddziały nie walczyły już oddzielnie i nie były przez to narażone na śmiertelnie skuteczne manewry oskrzydłujące wojsk północnokoreańskich. Ponadto siły amerykańskie ulegały stałemu wzmacnianiu. W końcu lipca ze Stanów wyruszyła do Korei 2. Dywizja Piechoty. Z Hawajów wysłano na front 5. Regimental Combat Team. Wysłano też, tak potrzebne na froncie oddziały pancerne. W Stanach zdołano zebrać jedynie trzy bataliony czołgów. Jeden ze składu 2. Dywizji Pancernej oraz dwa bataliony szkolne z Fort Knox i Fort Benning. Aby uzyskać odpowiednią ilość wozów, w Fort Benning, ściągnięto pojazdy ze wszystkich postumentów i pomników. Dodatkowo w Japonii wyremontowano 54 czołgi M4A3E8 „Sherman”, ściągnięte z pól bitewnych wysp Pacyfiku¹⁶¹. Na front trafiło też kilka dywizjonów artylerii¹⁶². Zupełnie nową jakościową jednostką, która pojawiła się na froncie w pierwszych dniach sierpnia 1950 roku, był 1. Prowizoryczna Brygada Piechoty Morskiej. Utworzono ją w lipcu w Camp Peddleton, na bazie jednostek 1. Dywizji. W odróżnieniu od jednostek armii, w jej skład wchodziła, w większości powołani do czynnej służby rezerwiści, z których wielu miało za sobą walki na Pacyfiku w trakcie II wojnie światowej. Dowodzona przez generała Edwarda A. Craiga Brygada liczyła 6534 żołnierzy. W jej skład wchodziły trzy bataliony piechoty, ale tylko z dwiema kompaniami w każdym, dywizjon artylerii, kompania czołgów oraz liczne oddziały tylowe¹⁶³.

W szybkim tempie odbudowywano zdolność bojową pobitych oddziałów południowokoreańskich. Pomimo bardzo poważnych strat, jakie poniosły one w pierwszych dniach wojny, które zredukowały średnie stany osobowe dywizji do 3000 – 3500 ludzi¹⁶⁴, prowadziły one ciągle działania obronne. Najcięższe walki miały miejsce na wschodnim wybrzeżu, w okolicach Yech'on, Sangju, gdzie oddziały ROKA były wpierane przez amerykańską 24. Dywizję. Wzmacniano też oddziały północnokoreańskie. Mimo odnoszonych systematycznie sukcesów, ponosiły one w ciągłych walkach duże straty. Jak się ocenia, do końca lipca 1950 roku „KAL straciła, co najmniej 37 000 ludzi. Coraz trudniej było też dostarczać niezbędne zaopatrzenie. Siłę żywą uzupełniano przymusowym poborem

¹⁶¹ S. Zaloga, G. Balin, *op. cit.*, s.5.

¹⁶² Były to trzy dywizjony haubic 155 mm, jeden dywizjon haubic 203 mm i dywizjon obserwacji. B. L. Dastrup, *op. cit.*, s. 254.

¹⁶³ J. C. Chapin, *Fire Brigade. U.S. Marines in the Pusan Perimeter*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2000, s. 3-5. L. E. Russell, *The US Marine Corps since 1945*, Osprey, Oxford 1987, s. 6-8.

¹⁶⁴ R. Appleman, *op. cit.*, s. 189.

mężczyzn z podbitego południa. Żołnierze ci, po minimalnym szkoleniu, nie posiadali już takich walorów bojowych, a przede wszystkim motywacji, jaka cechowała weteranów¹⁶⁵. Często brakowało też dla nich broni. Do ataku wyruszali tylko z torbami granatów, a broń mieli zdobywać na nieprzyjacielu.

Trudności w zaopatrzeniu i poniesione straty nie przerwały natarcia oddziałów KAL. Dowództwo amerykańskie szczególnie zaniepokoiło pojawienie się na nadbrzeżnym, południowym odcinku frontu 6. Dywizji przeciwnika. Dywizja ta, po walkach w rejonie Seulu „zniknęła” amerykańskiemu wywiadowi i „nagle” pojawiła się w rejonie Masan. Doceniając wagę zagrożenia generał Walker skierował na ten kierunek spore siły – nazwane od dowódcy 25. Dywizji gen. Keana - Task Force „Kean”. Oprócz własnej jednostki otrzymał do dyspozycji także 5. Regimental Combat Team i 1. Brygadę Marines. Dysponując siłami liczącymi łącznie ponad 20 000 ludzi, generał Kean przygotował pierwsze w tej wojnie amerykańskie kontruderzenie. Jego początek wyznaczono na świt 5 sierpnia 1950 roku. Od początku natarcia amerykańskie rozwijało się źle. Okazało się, bowiem że w tym samym dniu swoje natarcie rozpoczęły oddziały północnokoreańskie. Oddziały 5. RCT utknęły na silnie bronionym wzgórzu 342. tak, że niezbędna stała się pomoc dwóch batalionów piechoty morskiej. Dowódcy Marines wykorzystujący organiczne śmigłowce dużo lepiej radzili sobie z dowodzeniem w trudnym, górzystym terenie. Oddziały armii USA znajdowały się w chaosie. Pomimo znacznej przewagi nad oddziałami koreańskimi, nie zdołały zdobyć pozycji przeciwnika i natarcie utknęło. Szczególnie, że w tym samym czasie natarcie rozpoczęła też 6. Dywizja północnokoreańska¹⁶⁶.

W pierwszych dniach sierpnia 1950 roku, na środkowym odcinku frontu w miejscu wybrzuszenia rzeki Naktong, zwanym „Naktong Bulge” pozycje amerykańskiej 24. Dywizji zostały zaatakowane przez dwa pułki 4. Dywizji wojsk KRL-D. Pomimo silnego oporu, stawianego przez znaczne oddziały amerykańskie, kilku jednostkom północnokoreańskim udało się przedostać na wschodni brzeg rzeki Naktong, rozbudować przyczółki i zagrozić miastu Yonsan. Na rozkaz generała Walkera, dowódca 24. Dywizji gen. Church miał kilkoma kontratakami je zlikwidować. Osłabione poprzednimi działaniami oddziały 24. Dywizji nie były w stanie wyprzeć Koreańczyków z zajmowanych pozycji i przeciwnatarcie stanęło. Dlatego do wsparcia Walker postanowił wykorzystać 1. Brygadę Marines. W błyskawicznym tempie przerzucono ją z rejonu Masan i od 15 sierpnia włączyła się do walk. Szczególnie ciężkie walki toczyły się o wzgórze nazwane „bezimiennym” położone koło Miryang. Zostało

¹⁶⁵ *American military history. Vol. II - The United States Army in global era, 1917-2003*, Center of Military History United States Army, Washington 2003, s. 226.

¹⁶⁶ W. J. Webb, *op. cit.*, s. 18-19.

ono zdobyte w nocy z 15 na 16 sierpnia przez Piechotę Morską. Od świtu pozycje Marines były bardzo intensywnie atakowane przez oddziały północnokoreańskie, jednak załamały się **one** w obliczu silnego ognia artylerii oraz falowych ataków lotnictwa. Jak ocenia się tego dnia oddziały 4. Dywizji straciły ponad 1200 ludzi¹⁶⁷.

Tego samego dnia jeden z batalionów 1. Brygady – 2/5. Marines zajął wzgórze 102 położone niedaleko Obong-ni. I te pozycje zostały zaatakowane przez oddziały 4. Dywizji, wsparte czołgami 107. Pułku pancernego. Prowadzące natarcie pojazdy wyprzedziły znacznie piechotę i same prowadziły natarcie. Dostrzeżone z powietrza wpadły w silną zasadzkę. Ostrzelano je z dział bezodrzutowych i granatników „Bazooka”. Po kilkunastu minutach na polu walki pojawiły się i amerykańskie czołgi M26 „Pershing”, dzięki którym zniszczono wszystkie pięć atakujących T-34 i zatrzymano nieprzyjaciela. Wieczorem tego samego dnia doszło do kolejnego starcia czołgów w wyniku, którego Amerykanie stracili dwa wozy, a Koreańczycy trzy¹⁶⁸. Ostatecznie do 18 sierpnia Amerykanom udało się wyeliminować wszystkie przyczółki 4. Dywizji, która w tych walkach poniosła znaczne straty. Z frontu wycofano też 24. Dywizję, która miała stanowić odwód strategiczny generała Walkera, a jej pozycje nad rzeką Naktong zajęła świeżo przybyła z USA 2. Dywizja Piechoty.

Koreańczycy nacierali także na pozostałych odcinkach frontu. Osiemnastego sierpnia trzy dywizje wojsk Kim Ir Sena wsparte pozostałymi siłami 105. Dywizji Pancerniej zaatakowały na północnym odcinku frontu, dokładnie na styku pozycji amerykańskiej 1. Dywizji Kawalerii i 1. Dywizji południowokoreańskiej koło Waegwan. Natarcie było bardzo silne, zmusiło siły ONZ do cofnięcia się i zagroziło bezpośrednio miastu Taegu. Rząd Korei Południowej musiał po raz kolejny zmienić miejsce pobytu. W celu zatrzymania natarcia amerykańskie dowództwo skierowało w ten rejon inną doborową jednostkę, uznawaną za „straż pożarną” – 27. pułk piechoty „Wolfhounds” z 25. Dywizji. Wsparty czołgami „Sherman” z 73. batalionu pułk zajął pozycję w głębokiej dolinie. Okoliczne wzgórza zajęły oddziały ROKA uniemożliwiając obejście pozycji amerykańskich. Zmusiło to oddziały KRL-D do frontalnych ataków, w których ponieśli one bardzo duże straty, w tym 13 czołgów T-34 i 5 dział samobieżnych Su-76. Większość walk prowadzonych była nocą i od efektów świetlnych użycia amunicji smugowej dolinę tę nazwano „Bowling Alley”¹⁶⁹. Równocześnie 5. Dywizja wojsk północnokoreańskich prowadząca działania na wschodnim wybrzeżu kraju zdołała okrążyć i odciąć od własnych sił oddziały 3. DP ROKA. Przy pomocy amerykańskich okrętów, oddziały te udało się ewakuować drogą morską. Po przegrupowaniu i połączeniu

¹⁶⁷ J. C. Chapin, *op. cit.*, s. 37-45.

¹⁶⁸ S. Dunstan, *Armor of the Korean war 1950-1953*, Osprey, London 1982, s. 6.

¹⁶⁹ Bong Lee, *The unfinished war: Korea*, Algora Publishing, New York 2003, s.116-117.

jednostkami Dywizji „Stołecznej” Południowym Koreańczykom udało się zatrzymać natarcie. Jednak już 26 sierpnia trzy dywizje północnokoreańskie zaatakowały w kierunku Pohang, który po ciężkich walkach zdobyły 6 września, równocześnie zadając spore straty I Korpusowi ROKA. Sukces ten spowodował utworzenie głębokiego wycięcia w liniach obronnych 8. Armii i zagrożenie szlaków komunikacyjnych. W celu jego eliminacji Walker zmuszony był zaangażować swoją ostatnią rezerwę w postaci 24. Dywizji, która w tym rejonie toczyła ciężkie walki, aż do połowy września¹⁷⁰.

I chociaż wojska północnokoreańskie ponosiły coraz większe straty, Kim Ir Sen planował kolejną natarcie. Tym razem miało to być ostateczne skoordynowane bardzo silne uderzenie na wszystkich odcinkach frontu, którego celem miało być rozbitcie sił ONZ i ostateczne zwycięstwo. Do walki rzucono kolejne, świeżo sformowane jednostki, które w poważnym stopniu ustępowały siłom, które w czerwcu rozpoczynały wojnę. Ofensywa północnokoreańska rozpoczęła się w nocy z 30 na 31 sierpnia 1950 roku. Na południu dwie dywizje koreańskie ponownie zagroziły miastu Masan i rozpoczęły spychanie oddziałów 25. Dywizji USA na wschód. W „Naktong Bulge” pozycje 2. Dywizji zostały niemal rozcięte koncentrycznym atakiem 3. i 4. Dywizji koreańskiej. Na północy ponownie w bardzo trudnym położeniu znalazła się 1. Dywizja Kawalerii, a na wschodnim odcinku frontu 8. i 15. Dywizje KRL-D rozbiły II. Korpus południowokoreański¹⁷¹. Na wszystkich odcinkach frontu walki były bardzo zacięte i obie strony ponosiły znaczne straty. Nie mniej siłom, Kim Ir Sena zabrakło siły, żeby na tak szerokim froncie pokonać nieprzyjaciela. Coraz częściej, ataki koreańskie załamywały się w ogniu coraz to silniejszej artylerii amerykańskiej.

I.3 DZIAŁANIA ZBROJNE W DRUGIM ETAPIE WOJNY - KONTROFENSYWA WOJSK ONZ WRZESIEŃ – LISTOPAD 1950 ROKU

Gdy w Korei trwały zażarte walki wojsk ONZ o utrzymanie tzw. „Przyczółka Pusańskiego”, w sztabie generała MacArthura trwały przygotowania, do operacji mającej na celu odwrócenie losów wojny. Już od pierwszej wizyty na koreańskim froncie, jaka miała miejsce 29 czerwca 1950 roku, MacArthur planował przeprowadzenie operacji desantowej na głębokich tyłach przeciwnika, z zamiarem odcięcia go od dostaw z północy i rozbitcia sił. Początkowo do desantu pod Kunsan miała być użyta 1. Dywizja Kawalerii, ale okazała się

¹⁷⁰ *Operations in Korea*..... s. 14-15.

¹⁷¹ W. J. Webb, *op. cit.*, s. 23-25.

ona niezbędna na froncie¹⁷². Miejscem planowanej operacji miał być port Inchon, położony 30 kilometrów od stolicy kraju – Seulu. Jego zajęcie i w perspektywie zdobycie miasta, będącego głównym węzłem komunikacyjnym i zaopatrzeniowym, miało też donieść znaczenie polityczne.

Decyzja MacArthura o przeprowadzeniu operacji w Inchon, od samego początku spotkała się ze zdecydowanym oporem wszystkich wyższych dowódców amerykańskich¹⁷³. Wskazywali oni na wyjątkowo trudne warunki do jej przeprowadzenia – brak odpowiednich plaż, konieczność lądowania części sił na wysokim betonowym falochronie, silne pływy, prądy w kanale Latających Ryb oraz przypływy o różnicach wysokości stanu morza nawet do 10 metrów – jedne z największych na świecie. Poważnym problemem była też leżąca u wejścia do portu wysepka Wolmi-do, która musiała zostać zajęta o świcie, podczas gdy główne siły musiałyby czekać do wieczornego przypływu. Warunki hydro-nawigacyjne umożliwiały przeprowadzenie desantu wyłącznie w dniach 15 września i 11 października. Termin październikowy, jako zbyt późny według głównodowodzącego odpadał. Dlatego też, jako jedyny pozostawał pierwszy, co dawało bardzo mało czasu na przygotowanie operacji. Do jej właściwego przeprowadzenia niezbędne były, co najmniej dwie dywizje piechoty oraz odpowiednia ilość środków desantowych, których po prostu brakowało¹⁷⁴. Na konferencji, która miała miejsce 23 sierpnia 1950 roku, dowódca grupy amfibijnej admirał J. H. Doyle stwierdził „*najlepsze, co można powiedzieć o Inchon jest to, że nie jest to niemożliwe*”. Natomiast komandor A. Capps ekspert operacji desantowych 7. Floty USA wydał opinię „*sporządziliśmy listę wszystkich możliwych przeszkód i barier w operacjach desantowych; Inchon miał je wszystkie*”¹⁷⁵. Słowo MacArthura przeważało i operacja, której nadano kryptonim „Chromite” zaczynała nabierać kształtu.

Z USA przybyła wzmocniona powołanymi rezerwistami 1. Dywizja Piechoty Morskiej, do której włączono odwołaną z frontu pod Pusan 1. Brygadę. W skład sił inwazyjnych weszła też ostatnia ze znajdujących się w rezerwie amerykańskich dywizji – 7. Jej stany uzupełniono przez włączenie 4500 żołnierzy koreańskich zwanych KATUSA¹⁷⁶. Oddziały te utworzyły nowy X. Korpus armii USA, dowodzony przez generała Almonda, dotychczasowego szefa sztabu MacArthura. Korpus ten wbrew zasadom został

¹⁷² R. O. Brunson, *The Inchon landing: an example of brilliant generalship*, U.S. Army War College, Carlisle Barracks 2003, s. 11-12.

¹⁷³ Niektórzy autorzy wspominają wręcz o „obsesji” MacArthura na punkcie Inchonu. J. Toland, *In mortal Combat, Korea 1950-1953*, William Morrow&Company, New York 1993, s. 176.

¹⁷⁴ R. O. Brunson, *op. cit.*, s. 16.

¹⁷⁵ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 76, 81.

¹⁷⁶ Korean Army to US Army. P. T. Berquist, *Organizational leadership in crisis: the 31st Regimental Combat Team at Chosin Reservoir, Korea, 24 November – 2 December 1950*, Fort Leavenworth 2007, s. 11.

podporządkowany bezpośrednio głównodowodzącemu, a nie generałowi Walkerowi. Podobne problemy nastąpiły przy formowaniu floty desantowej. Wszystkie 57 okrętów desantowych typu LST użytych w operacji pochodziło jeszcze z II wojny światowej, a służyły, jako cywilne promy w Japonii. Do potrzeb operacji wycarterowano je wraz z załogami. Cała flota desantowa, licząca 260 jednostek opuściła porty japońskie 5 września 1950 roku. Rejon desantu był silnie atakowany przez lotnictwo, a od 13 września mieszany brytyjsko-amerykański zespół okrętów wsparcia ostrzeliwał Wolmi-do oraz wybrzeża Inchon.

Pierwsze oddziały desantowe rozpoczęły lądowanie na Wolmi-do 15 września 1950 roku, o godzinie 06.33. Byli to Marines z 3. batalionu 5. pułku wsparcia czołgami z kompanii A. 1. batalionu pancernego. Lądująca na plaży „zielonej” kompania została silnie ostrzelana z umocnionych stanowisk wroga i poniosła straty. Wezwano na pomoc czołgi, które otworzyły ogień z dział, a towarzyszący im czołg saperski z lemieszem, systematycznie zakopywał poszczególne bunkry, grzebiąc ich załogi¹⁷⁷. W południe wysepka została ostatecznie opanowana, a piechota morska zajęła stanowiska na łączącej Wolmi-do z lądem stałym grobli, oczekując na kontratak północnokoreański. Pojawił się tylko jeden samochód pancerny BA-64, który dosłownie przestał istnieć po trafieniu 90mm granatem z czołgu „Pershing”¹⁷⁸. Główna część operacji rozpoczęła się o godzinie 17.30, gdy Marines przypuścili szturm na falochron portu. Nieopodal na plaży „niebieskiej” wylądowały, przerzucone na pokładach pływających transporterów LVT „Amtrack” jednostki 1. pułku Marines. Opór sił nieprzyjaciela okazał się słaby i do godziny 2-iej w nocy 16 września, wszystkie oddziały 1. Dywizji były już na brzegu, a kilka godzin później, znajdujące się na brzegu pułki połączyły się, tworząc jednolitą pozycję obronną¹⁷⁹.

Desant w Inchon okazał się dla rządzących Koreą Północną całkowitym zaskoczeniem. Niektóre źródła podają, że Kim Ir Sen był uprzedzony o możliwości takiej operacji, przez wywiad tak radziecki jak i chiński, ale zignorował to. Dlatego w rejonie desantu znajdowały się nieliczne jednostki armii północnokoreańskiej. Najliczniejszy był 42. pułk zmechanizowany, który posiadał jednak bardzo niską zdolność bojową. Mimo to jego oddziały już 16 września rozpoczęły przeciwnatarcie pod Kangsong-ni. Zakończyło się ono całkowitym niepowodzeniem, a w ogniu lotnictwa, artylerii okrętowej i czołgów pułk poniósł duże straty w ludziach i sprzęcie, tracąc między innymi 6 czołgów T-34. Wykorzystując powodzenie Amerykanie ruszyli ku Seulowi. Ale już o świcie, 17 września pod Ascom, na pozycje piechoty morskiej ruszyła kolejna kolumna pancerna wojsk północnokoreańskich. Ci

¹⁷⁷ E. H. Simmons, *Over the wall.....*, s. 26-28.

¹⁷⁸ S. Dunstan, *op. cit.*, s. 8.

¹⁷⁹ Headquarters X Corps, *War diary summary for Operation Chromite 15 August – 30 September 1950*, s. 10.

nie zdawali chyba sobie sprawy z obecności wroga, bo część jadących na czołgach piechurów spokojnie jadła śniadanie. Amerykanie podpuścili przeciwnika na bliską odległość i otworzyli ogień, gdy T-34 wjechały pomiędzy ich stanowiska. Zaskoczenie było kompletne. W ogniu „bazook”, dział bezodrzutowych i armat czołgowych oraz broni maszynowej zniszczono wszystkie atakujące czołgi i zabito około 200 żołnierzy koreańskich. Straty amerykańskie to jeden ranny¹⁸⁰.

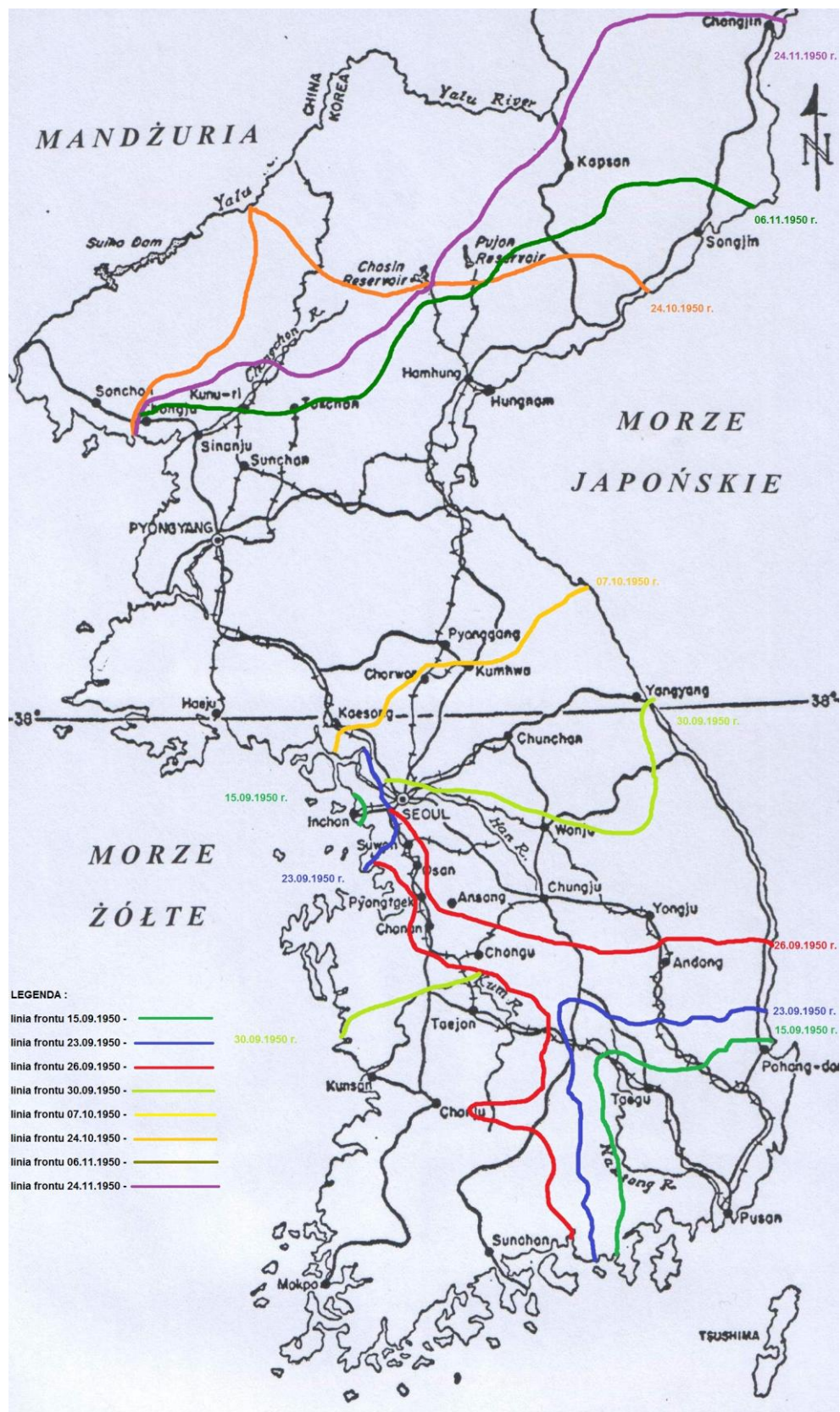
Po ustabilizowaniu sytuacji na przyczółku, w porcie Inchon wylądowały oddziały 7. Dywizji Piechoty, które wsparte czołgami 73. batalionu skierowano do zabezpieczenia prawego skrzydła wojsk amerykańskich i w kierunku ważnego lotniska w Suwon, które zajęto 18 września. Następnie, oddziały te ruszyły w kierunku południowo-wschodnim. Główny wysiłek skierowano na zdobycie stolicy kraju. W południe 17 września 1. pułk Marines zajął strategicznie ważne lotnisko Kimpo i mimo silnych kontrataków zdołał je utrzymać. Trzy dni później rozpoczęły z niego działania amerykańskie samoloty. Wieczorem tego samego dnia 5. pułk Marines dotarł do rzeki Han, ale próba jej sforsowania zakończyła się niepowodzeniem, w wyniku bardzo silnego ognia koreańskiej artylerii. Dopiero dwa dni później, po bardzo silnym ostrzale pozycji przeciwnika, na pokładach pływających transporterów, dwóch batalionom udało się przekroczyć rzekę. Także 19 września 1. pułk Marines dotarł do położonego również na brzegu Han przemysłowego przedmieścia Seulu – Yongdungpo. Nocą Amerykanie zostali zaatakowani przez silne oddziały północnokoreańskie, ale ataki zostały odparte, zniszczono również kilkanaście nieprzyjacielskich czołgów. Po sforsowaniu Han oba pułki Marines – pomimo silnych przeciwdziałań ze strony 25. Brygady północnokoreańskiej – zdołały okrążyć Seul od północy i zachodu¹⁸¹. Od południa miasto blokowały jednostki 32. pułku 7. Dywizji amerykańskiej. Ostatecznie miasto okrążono 24 września i tego dnia zaczęły się walki o Seul.

Walki te okazały się bardzo zacięte. Doceniając polityczne i propagandowe znaczenie miasta, północni Koreańczycy zamienili miasto w twierdzę. Zbudowano ponad 7000 barykad, których broniło ponad 20 000 ludzi – żołnierzy i pospolitego ruszenia, milicji i innych formacji. Na dachach domów ulokowano licznych snajperów. Zdobywający miasto Marines musieli walczyć dosłownie o każdy dom. Poruszano się bardzo powoli, stopniowo wypracowując schemat działania. Najpierw rejon natarcia bombardowało lotnictwo, potem piechota i moździerze zajmowały stanowiska, z których mogły wspierać ogniem saperów

¹⁸⁰ G. Rottman, *Inch'on 1950. The last great amphibious assault*, Osprey, Oxford 2006, s. 67-68. E.H. Simmons, *op. cit.*, s. 48.

¹⁸¹ Headquarters X Corps, *War diary summary for Operation Chromite 15 August – 30 September 1950*, s. 16-20.

PRZEBIEG DZIAŁAŃ NA FRONCIE WOJNY W KOREI W OKRESIE 15.09.1950 – 24.11.1950 ROKU



Opracowanie własne na podstawie : *Operations in Korea*, United States Military Academy, West Point, 1953, M. Edwards, *Korean war almanac*, Fact on File, New York, 2006.

likwidujących zapory i miny przeciwczołgowe. Następnie podjeżdżały czołgi i ogniem na wprost niszczyły kolejne barykady. Czołgom towarzyszyli piechurzy osłaniając je przed zasadzkami, likwidując snajperów i oczyszczając zajęty fragment terenu. Zdobycie takiej jednej umocnionej pozycji zajmowało batalionowi około godziny. Taki sposób prowadzenia działań powodował poważne straty tak wśród Marines¹⁸² jak i mieszkańców miasta, których zginęło ogółem około 50 000, i w budynkach. Chociaż walki z drobnymi grupkami wojsk północnokoreańskich w mieście jeszcze trwały, 28 września 1950 roku, Seul uznano za zdobyty, a już następnego dnia do stolicy powrócił rząd Korei Południowej, a generał Mac Arthur w symbolicznej uroczystości przekazał władze Li Syng Manowi. Zdobycie miasta oznaczało też całkowite przecięcie głównych dróg zaopatrzenia dla wojsk KRL-D walczących na południu.

Walki w tym rejonie trwały nadal. Przez pierwsze dwa tygodnie września obie armie próbowały przechylić zwycięstwo na własną stronę, ponawiając ataki. Wykorzystując swe nieliczne rezerwy generał Walker manewrował nimi, kierując na najbardziej zagrożone odcinki frontu¹⁸³. Dopiero 16 września oddziały 8. Armii zdołały przejść do działań zaczepnych na szeroką skalę. Napotkały jednak na zdecydowany opór wojsk północnokoreańskich i początkowo uzyskały tylko lokalne sukcesy. Pomimo powodzenia odniesionego w desancie pod Inchon do 21 września walczące na „przyczółku” oddziały Kim Ir Sena zdecydowanie powstrzymywały jakiekolwiek próby przełamania ich pozycji. Dopiero po kolejnych dniach walk, gdy Koreańczykom zaczęło brakować zaopatrzenia, a co gorsza zaczęły docierać informacje o klęsce pod Seulem pozycje zaczęły się załamywać¹⁸⁴.

Wykorzystując to amerykańskie dowództwo w każdą wykrytą lukę kierowało silne grupy pancerno-zmechanizowane, które szybko poruszały się na przód dokonując strat w szeregach wroga i siejąc panikę na jego tyłach. W ciągu trzech dni intensywnych działań, poruszając się w bardzo trudnym, górzystym terenie po kiepskich drogach niektóre z nich zdołały pokonać nawet 350 kilometrów. Jedna z grup – Task Force „Matthew” zdołała uratować sporą grupę amerykańskich jeńców, a Task Force „Dolvin” zdobył duże składy nieprzyjaciela. Ale na niektórych odcinkach frontu zażarty opór Koreańczyków trwał. W rejonie Waegwan, a potem Kumchon oddziały 24. Dywizji toczyły bardzo ciężkie walki z

¹⁸² W walkach o Seul amerykańska piechota morska straciła 364 poległych i 1510 rannych. J. H. Alexander, *Battle for the barricades. U.S. Marines in recapture of Seoul*, Marine Corps Historical Center, Washington 2000, s. 50.

¹⁸³ W. T. Bowers, *The Line. Combat in Korea January – February 1951*, The University Press of Kentucky, Lexington 2008, s. 25.

¹⁸⁴ S. L. Gammons, *The Korean war – the UN offensive 16 September – 2 November 1950*, U.S. Army Center of Military History, Washington 2000, s. 14-18.

oddziałami ludowymi z 3., 4. i 6. Dywizji, wspieranymi przez ostatnie sprawne czołgi 105. Dywizji. Dopiero po dwóch dniach walk, stracie kilkuset żołnierzy i blisko 30 czołgów Koreańczycy wycofali się, a 24. Dywizja odbiła Taejon.

W trakcie tych walk inne zgrupowanie – Task Force „777”¹⁸⁵ skierowano bezpośrednio na północ w celu połączenia z posuwającymi się na południe jednostkami X. Korpusu. 26 września podążający na czele grupy Task Force „Lynch” wysunął się do przodu tak daleko, że jego pojazdy musiały tankować paliwo w zdobycznych składach. Oddział ten posuwał się tak szybko, że wielokrotnie mijano zaskoczonych żołnierzy północnokoreańskich, którzy nie byli w stanie otworzyć do Amerykanów ognia. Dopiero wieczorem koło Osan-ni czołgi Task Force „Lynch” zostały ostrzelane z dział bezodrzutowych i broni maszynowej. Stracono jednego zabitego. Odgłosy broni wydały się jednak Amerykanom znajome i po krótkiej chwili okazało się, że strzelający to Amerykańscy piechurzy z 31. pułku 7. Dywizji, którzy przebywali w tym rejonie od 22 września i non stop odpierali silne ataki wojsk ludowych¹⁸⁶. Połączenie sił X. Korpusu i 8. Armii stało się faktem. Ale walki trwały nadal. Wieczorem główne siły Task Force „777” zbliżające się do Osan-ni zostały zaatakowane przez silne oddziały wojsk Kim Ir Sena. W zaciętym, trwającym kilka godzin starciu Amerykanie stracili dwa „Shermany”, ale zniszczono siedem czołgów wroga. Kolejna podobna w skali potyczka miała miejsce 25 września koło Pyongtaek, gdzie walczył 7. pułk kawalerii. Pozostałe jednostki 8. Armii również szybko parły na przód i do 1 października 1950 roku, nie było już ani jednej dużej jednostki armii Korei Północnej poniżej 38. równoleżnika. Pozostały jedynie niewielkie grupki rozproszonych żołnierzy, którzy albo próbowali przedzierać się na północ lub szli w góry zakładając kolejne oddziały partyzanckie. Oznaczało to całkowite niemal rozbitcie wojsk ludowych, które do tej pory straciły w walkach 200 000 zabitych i 135 000 wziętych do niewoli¹⁸⁷. Jak się ocenia, powyżej 38. równoleżnika udało się przebić zaledwie 30 000 północnokoreańskich żołnierzy¹⁸⁸.

Wraz ze zdobyciem Seulu i marszem wojsk ONZ na północ powstał problem celu działań wojennych. Początkowym zadaniem wojsk sojuszniczych w Korei miało być wyzwolenie Korei Południowej. Ale MacArthur zdecydowanie nalegał na kontynuowanie działań, zajęcie całego kraju i likwidację państwa komunistycznego na Północy. Uległszy tym żądaniom prezydent Truman i jego doradcy poparli przez generałów z Kolegium

¹⁸⁵ Nazwa pochodzi od numerów jednostek wchodzących w skład grupy – 7. pułku kawalerii, 70. batalionu czołgów i 77. dywizjonu artylerii.

¹⁸⁶ John Hopkins University Operations Research Office, ORO –R-1 (FEC), *The employment of armor in Korea*, 8 April 1951, s. 14.

¹⁸⁷ Przebieg działań w drugim etapie wojny przedstawia mapa nr 2, s. 49.

¹⁸⁸ *American military history*..... s. 228.

Połączonych Sztabów wymogli zgodę ONZ na przekroczenie 38. równoleżnika i zajęcie całej Korei. W obawie o włączenie się Chin i ZSRR do wojny, w najbardziej na północ położonych rejonach Korei Północnej miały operować jedynie oddziały ROKA¹⁸⁹. Po uzyskaniu w dniu 27 września 1950 roku, tej zgody, MacArthur wydał odpowiednie rozkazy i podległe mu wojska ruszyły naprzód. Amerykański I. Korpus w skład, którego wchodziły 24. DP, 1. DKaw. i 27. Brygada brytyjska znajdował się na lewym skrzydle, amerykański IX. Korpus (2. i 25. DP USA) w centrum a dwa korpusy południowokoreańskie na prawym skrzydle. Na osobiste polecenie MacArthura X. Korpus został wycofany z frontu i załadowany na statki. Jego celem był kolejny desant – tym razem na wschodnim wybrzeżu w porcie Wonsan. Decyzja ta spotkała się z silnym oporem wielu wyższych oficerów 8. Armii, uważających to za marnotrawstwo i tak szczupłych sił wojsk ONZ.

Pierwsze oddziały ROKA przekroczyły 38. równoleżnik 1 października, ale ze względu na wydłużone linie zaopatrzenia i problemy z jego dowozem wojska ONZ poruszały się powoli. Zwłaszcza, że w miarę zbliżania się do Phenianu opór wojsk ludowych tężał. Już 3. października 1950 roku, koło Kumchon oddziały 8. pułku kawalerii natknęły się na silnie umocnione pozycje wojsk ludowych, wspartych działami samobieżnymi Su-76. Dopiero po dwóch dniach żaartych walk Amerykanie zdołali przełamać pozycje nieprzyjaciela. Natomiast 16 października koło Sariwon oddziały ludowe zaatakowały kolumnę czołgów 89. batalionu, na których jako desant jechali Szkoci z batalionu 1st The Argyll and Southerland Highlanders. Atak nastąpił cztery kilometry od miasta z położonego na stoku wzgórza ogrodu. Szkoci i towarzyszące im czołgi otworzyli tak gwałtowny ogień, że Koreańczycy wycofali się pozostawiając liczne działa, moździerze i bron maszynową. Samo miasto zostało łatwo zajęte. Pozostali w nim Szkoci, a oddziały australijskie z 3. batalionu Royal Australian Regiment zajęły pozycje na jego przedmieściach. W ciągu nocy przez miasto – zapewne nie wiedząc o jego zajęciu – próbowały się przedostać liczne większe i mniejsze oddziały koreańskie. Dochodziło do wielu zaciętych potyczek, a nawet walk na bagnety. W ich wyniku poległo ponad 150 żołnierzy północnokoreańskich i tylko jeden australijski. Przeprowadzone rankiem rozpoznanie ustaliło, że znajdujące za miastem wzgórza są bardzo silnie umocnione. Ich zajęcie było zadaniem dla 3. batalionu. Australijski dowódca zdając sobie sprawę z trudności zadania i pewnych strat spróbował fortelu. Dwóch dowódców kompanii batalionu – mjr Thirwell i kpt. Fergusson wraz z tłumaczem udali się w kierunku pozycji północnokoreańskich. Koreańskiemu dowódcy wmówili, że ich pozycje są całkowicie okrążone przez bardzo liczne oddziały wojsk ONZ i zasugerowali poddanie się.

¹⁸⁹ *Ibidem*, s. 229.

Zdezorientowani zupełnie Koreańczycy – 1982 ludzi - złożyli broń, w tym wiele sztuk broni maszynowej i kilkanaście dział¹⁹⁰. Zdobyte Sariwon otworzyło oddziałom ONZ drogę na Phenian.

O zdobycie stolicy kraju toczył się swoisty wyścig. Największe szanse miała 1. Dywizja południowokoreańska wspierana przez amerykańskie czołgi M46 „Patton” z 6. batalionu czołgów. Ale 10 kilometrów od miasta, w Kojodong zastopowały ich silnie ufortyfikowane pozycje wojsk ludowych. Dopiero po kilku godzinach ciężkich walk, amerykańskie czołgi we frontalnym ataku rozjechały koreańskie pozycje i umożliwiły sojuszniczej piechocie dalszy marsz¹⁹¹. Te kilka godzin wystarczyłoby poruszający się prawie bez oporu Task Force „Indianahead” z 2. Dywizji amerykańskiej, o świcie 19 października wkroczył, jako pierwszy do opustoszałego miasta, jedynej stolicy kraju bloku wschodniego, zajętego przez nieprzyjaciela w trakcie całej zimnej wojny. Tego samego dnia do Phenianu dotarły także jednostki południowokoreańskie i amerykańskie z 1. Dywizji Kawalerii.

Podążające do Phenianu oddziały tej Dywizji – 8. pułk i wspierające go czołgi „Sherman” z 70. batalionu 12 października stoczyły jedną z najbardziej niezwykłych potyczek tej wojny. Rankiem w okolicy Songhyon-ni amerykańska kolumna podążająca w gęstej mgle głęboką doliną została zastopowana przez uszkodzonego na minie „Shermana”. Po chwili z mgły wyłonił się koreański T-34, który zderzył się z uszkodzonym wozem amerykańskim. Oba pojazdy stały tak blisko siebie, że nie mogły strzelać z dział. Załoga M4 zdołała obrócić swój pojazd, wycelować i oddać z minimalnej odległości strzał z dział. Pocisk trafił koreański czołg w lufę, całkowicie ją niszcząc. W kilka minut później nadjechał drugi „Sherman” i jednym celnym pociskiem zniszczył pojazd wroga. Ale po niedługim czasie z mgły wyłoniły się sylwetki dwóch kolejnych T-34, ale i one z odległości niecałych 50 metrów zostały unieszkodliwione¹⁹².

W celu odcięcia dróg odwrotu resztek wojsk północnokoreańskich, 20 października w rejonie Sukchon – Sunchon zrzucono desant spadochroniarzy ze 187. pułku powietrznodesantowego. Oprócz żołnierzy, po raz pierwszy w historii na spadochronach zrzucono również sprzęt ciężki, jak samochody czy 105 mm haubice¹⁹³. Siły desantu w połączeniu z nadciągającymi od południa jednostkami 2. Dywizji zniszczyły wiele jednostek wroga np. 239. pułk piechoty. Po zajęciu Phenianu 8. Armia ruszyła na przód, w kierunku granicznej rzeki Jalu. Poruszano się szybko, likwidując ostatnie nieliczne już punkty oporu

¹⁹⁰ D. Horner, J. Bou, *Duty first. A history of the Royal Australian Regiment*, Allen&Unwin, Crows Nest 2008, s. 60-61.

¹⁹¹ J. Mesko, *Armor in Korea.....*, s.28.

¹⁹² S. Zaloga, G. Balin, *op. cit.*, s. 8.

¹⁹³ Szczegółowy przebieg operacji zostanie omówiony w rozdziale II.

resztek wojsk ludowych. 29 października koło Ch'ongju oddziały 3. batalionu RAR i czołgi z 89. batalionu napotkały jednak na bardzo silny opór. Zacięte walki trwały dwa dni, przy czym po raz pierwszy od wielu dni, oddziały północnokoreańskie próbowały kontratakować i to z wykorzystaniem czołgów. W toku tych działań amerykańscy czołgiści zniszczyli, bez strat własnych, 6 wozów przeciwnika, w tym pięć T-34. Podobne starcie miało miejsce 1 listopada pod Chonggo-Dong. Tu amerykańskie „Pattony” M46 z kompanii A 6. batalionu wspierające piechurów z 1/21. batalionu zniszczyły także, bez strat własnych, siedem T-34. Było to ostatnie starcie oddziałów pancernych w tej wojnie¹⁹⁴. Tydzień wcześniej, do brzegów Jalu, jako pierwsze dotarły poruszające się na prawym skrzydle 8. Armii oddziały południowokoreańskiego 7. pułku 6. Dywizji¹⁹⁵.

Działania prowadzono równolegle na wschodnim wybrzeżu Korei. Oddzielone od reszty kraju wysokim pasmem gór Taebek walczące tam jednostki operowały samodzielnie, bez kontaktu z głównymi siłami 8. Armii. Operujące wzdłuż wybrzeża oddziały armii południowokoreańskiej posuwały się na północ bardzo szybko, nie napotykając na większy opór wojsk ludowych. W związku z tym, już 10 października 1950 roku, dotarły one do Wonsan, podczas gdy operacja desantowa X. Korpusu przewidziana była dopiero na 26 października. Lądowanie Marines zostało dodatkowo znacznie opóźnione poprzez liczne pola minowe, postawione na podejściach do portu przez marynarkę wojenną Korei północnej¹⁹⁶. Po wyładunku oddziały X. Korpusu ruszyły na północ, przy czym jednostki 1. Dywizji Marines miały atakować po zachodniej stronie zbiorników wodnych Chosin, a 7. Dywizja Piechoty osłaniała porty Wonsan i Hungnam. Po przybyciu 3. Dywizji Piechoty ruszyła na północ po wschodniej¹⁹⁷. Jeden z jej batalionów, jako jedyny oddział amerykański, dotarł do Jalu w Hyesanjin. X. Korpusowi podporządkowano także jednostki armii południowokoreańskiej walczące w tym rejonie, a które wzdłuż wybrzeża szybko poruszały się w kierunku wschodnim, ku granicy z ZSRR. W tej sytuacji wszystkim wydawało się, że wojna zbliża się do końca i na Boże Narodzenie wszyscy wrócą do domów. Wkrótce jednak sytuacja na froncie koreańskim uległa gwałtownej zmianie.

¹⁹⁴ P. Taras, *Czołgi w Korei...*, s. 71

¹⁹⁵ S. L. Gammon, *op. cit.*, s. 24.

¹⁹⁶ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 107-115.

¹⁹⁷ Headquarters X. Corps, *Special Report on Chosin Reservoir 27 November to 10 December 1950*, s. 10.

I.4 DZIAŁANIA ZBROJNE W TRZECIM ETAPIE WOJNY – OFENSYWY WOJSK CHIŃSKICH I KONTROFENSYWY WOJSK ONZ – LISTOPAD 1950 – CZERWIEC 1951 ROKU

Poruszając się na północ, w dniu 25 października 1950 roku, jedna z jednostek ROKA wzięła do niewoli 9 jeńców, których rozpoznano, jako Chińczyków. Informacja ta została jednak przez Amerykanów całkowicie zbagatelizowana. Władze Chińskiej Republiki Ludowej od samego początku bacznie przypatrywały się konfliktowi w Korei. Wojna toczona tuż obok strategicznie ważnej Mandżurii, działania USA, których jednym z pierwszych posunięć było wysłanie do Cieśniny Tajwańskiej okrętów wojennych, spowodował uzasadniony niepokój. ChRL istniała zaledwie kilka miesięcy i cały czas nie była do końca uformowanym krajem. Kanałami dyplomatycznymi władze chińskie systematycznie wysyłały ostrzeżenia pod adresem USA, równolegle konsultując kwestię przystąpienia do wojny z ZSRR. Stalin zajmował w tym względzie niejednoznaczne stanowisko, z jednej strony obiecując wyposażenie dla 20 dywizji, za co z resztą żądał zapłaty, z drugiej odmawiał Chińczykom wsparcia lotniczego¹⁹⁸. W dniu 3 października 1950 roku, Czu En Lai poprzez ambasadora Indii w Pekinie wysłał władzom USA wyraźny sygnał, że jeśli wojska ONZ przekroczą 38 równoleżnik, Chiny włączą się do wojny. Groźby te zostały potraktowane, jako blef, pomimo wielu ostrzeżeń, płynących między innymi z CIA¹⁹⁹. MacArthur utwierdzał w tym systematycznie prezydenta Trumana, między innymi w czasie spotkania obu przywódców, jakie miało miejsce na wyspie Wake 15 października 1950 roku.

Tydzień wcześniej – 8 października Mao Ze Dong ostatecznie zaakceptował udział chińskich „ochotników” w Korei i nakazał sformowanie stosownych oddziałów²⁰⁰. Władze chińskie przygotowując się do udziału w działaniach zbrojnych w Korei sformowały XII. Grupę Armii dowodzoną przez jednego z najlepszych dowódców chińskich marszałka Peng Te Huai. Oddziały – 13. i 9. Grupy Armii podzielono na osiem armii polowych, z których sześć – 50., 66., 39., 40., 38. i 42. skierowano do działań przeciwko 8. Armii, dwie armie – 27. i 28. do walk z X. Korpusem²⁰¹. Chińska armia była związkiem operacyjnym składającym się przeważnie z trzech dywizji piechoty, które liczyły po 7000-8000 żołnierzy i odpowiadały mniej więcej amerykańskiemu korpusowi. Każda z dywizji posiadała po trzy pułki piechoty i

¹⁹⁸ J. P. Dziak, *op. cit.*, s. 110-111.

¹⁹⁹ P. K. Rose, *Two strategic intelligence mistakes in Korea 1950*, „Studies in Intelligence”, vol. 45 no 5 Fall-Winter 2001, s. 60-63.

²⁰⁰ Tekst tego „rozkazu” znajduje się [w:] I. M. Popov, S. J. Lavrenov, W. N. Bogdanov, *Korieja w ognie wojny*, Kuchkovo Polie, Moskwa 2005, s. 173-174.

²⁰¹ C. Malkasian, *op. cit.*, s. 33.

oddziały wsparcia. Były też jednostki typu lekkiego składające się niemal wyłącznie z piechoty z minimalnymi oddziałami wsparcia, w tym artylerią, której prawie nie było. Bardzo słabe było również wyposażenie w środki łączności. Bardzo dobre było natomiast indywidualne wyszkolenie żołnierzy. Większość z nich była weteranami wielu, często dwudziestoletnich walk z Japończykami i Kuomintangiem²⁰². Do perfekcji opanowali oni metody działań na polu partyzanckich, skrytego przemieszczania się, czynionego głównie nocą i maskowania się. Umiejętności te spowodowały, że pomimo bardzo intensywnych działań, tak wywiadowczych, jak i prowadzonego non stop rozpoznania lotniczego, Amerykanom nie udało się odkryć obecności wojsk chińskich, aż do momentu, kiedy przeszły one do natarcia. A w pierwszym rzucie na froncie znalazło się osiemnaście dywizji liczących około 180 000 żołnierzy.

Pod koniec października pola walk w Korei opanowała zima, która szczególnie dała się we znaki zmotoryzowanym i zmechanizowanym wojskom ONZ. Temperatury spadły grubo poniżej zera, powodując liczne odmrożenia żołnierzy, którym nie dostarczono odpowiednich mundurów. Przeszawała funkcjonować broń automatyczna, zastygały czołgowe i samochodowe smary. Zamarzała znajdująca się w przewodach paliwowych woda, zatykając je. Niemal, co godzinę trzeba było uruchamiać silniki. Agregaty pomocnicze w czołgach pracowały bez przerwy, ogrzewając przedziały załóg i ładując akumulatory. Czołgi na noc trzeba było ustawiać na ryżowych matach, gdyż w przeciwnym razie pod wpływem ciężaru zapadły się w błotniste podłoże i po mroźnej nocy wmarzały w grunt, co je całkowicie unieruchamiało²⁰³. Po zamarzniętych, stromych drogach pojazdy ślizgały się jak na lodowisku, często zsuwając się z nich.

Pomimo tak trudnych warunków pogodowych wojska ONZ na wyraźny rozkaz głównodowodzącego, pragnącego zakończyć wojnę przed zimą, z maksymalną prędkością poruszały się nadal, rozszerzając zajęty teren. Spowodowało to jednak rozproszenie, szczególnie jednostek 8. Armii, które niejednokrotnie atakowały samodzielnie, bez styczności z oddziałami sąsiednimi. Dlatego też, gdy 26 października 1950 roku, 7. pułk ROKA znalazł się zbyt blisko stacjonujących przy granicy wojsk chińskich, został zniszczony w ciągu jednego dnia i „zniknął”²⁰⁴. Trzy dni później Chińczycy wyeliminowali kolejny koreański pułk, a 1 listopada cały II. Korpus ROKA znajdujący się na prawym skrzydle wojsk ONZ, został zmuszony do odwrotu, niebezpiecznie odsłaniając całe skrzydło armii. W nocy z 31

²⁰² R. W. Stewart, *The Korean war – the Chinese intervention 3 November 1950 – 24 January 1951*, U.S. Army Center of Military History, Washington 2000, s. 5.

²⁰³ S. Dunstan, *The Centurion tank in battle*, Osprey, London 1981, s. 4.

²⁰⁴ G. H. Corr, *The Red Chinese army. Campaigns and politics since 1949*, Osprey, London 1974, s. 65-66.

października na 1 listopada pod Unsan przy silnym wsparciu moździerzy i „Katusz”²⁰⁵ dwie chińskie dywizje – 115. i 116. zaatakowały pozycje amerykańskiego 8. pułku kawalerii i 15. pułku ROKA. Walki były bardzo zacięte, wielokrotnie dochodziło do starć wręcz. Po kilku godzinach Amerykanie, którym zaczęła kończyć się amunicja zaczęli odwrót. Poruszając się wąskimi, krętymi góorskimi drogami wielokrotnie wpadli w zasadzki, tracąc blisko 55% stanu osobowego i mnóstwo sprzętu, w tym 14 czołgów²⁰⁶. Znajdujący się w pobliżu 5. pułk kawalerii usiłował przyjść z pomocą, ale został zatrzymany przez silne blokady chińskie.

W ciągu pierwszego tygodnia listopada doszło do licznych potyczek z oddziałami chińskimi, zarówno na froncie 8. Armii jak i X. Korpusu. Ale po 6 listopada Chińczycy tak nagle, jak się pokazali, tak zniknęli w ośnieżonych górach. To jeszcze bardziej utwierdziło MacArthura w przekonaniu o bardzo ograniczonym zakresie chińskiej pomocy wojskowej dla Korei Północnej. Dlatego też pomimo silnych oporów dowódców, rozkazał 24 listopada wznowienie generalnej ofensywy wojsk ONZ i ostatecznego zakończenia wojny. Przy wsparciu artylerii, pułki i dywizje wojsk ONZ ruszyły, ale powodzenie trwało zaledwie dwa dni. Już, bowiem 26 listopada, przy ogłuszających dźwiękach trąbek, gwizdków i bębnow do generalnej ofensywy ruszyły oddziały chińskich „ochotników”, jak ich oficjalnie nazywano. Siły te zostały w ciągu listopada wzmocnione do 30 dywizji i 300 000 ludzi²⁰⁷. Celem strategicznym było dotarcie do morza i całkowite odcięcie 8. Armii. Ponownie pierwszym celem ataku stał się osłabiony poprzednimi działaniami prawoskrzydłowy II. Korpus ROKA, składający się z 7. i 8. Dywizji. Został on całkowicie rozbity, dosłownie w ciągu kilkunastu godzin, powodując rzeczywiste zagrożenie dla całej armii²⁰⁸. W związku z tym w ten newralgiczny rejon skierowano amerykańską 2. Dywizję Piechoty wspartą Brygadą Turecką i oddziałami 1. Dywizji Kawalerii. Jednostki te nad rzeką Ch’ongch’on stawily zacięty opór, ale nie zdołały powstrzymać atakujących. Chińczycy do perfekcji opanowali metody walki w trudnym góskim terenie²⁰⁹. Początkowo atakowali silnie od czoła zmuszając przeciwnika do odwrotu. Przywiązani do transportu motorowego Amerykanie wycofywali się wyłącznie drogami. W międzyczasie, spore oddziały chińskie zajmowały stanowiska na szczytach gór,

²⁰⁵ S. Zaloga, G. Balin, *op.cit.*, s. 9-10.

²⁰⁶ W. T. Bowers, *op cit.*, s. 31.

²⁰⁷ *Ibidem*, s. 33.

²⁰⁸ General Headquarters Far East Command United Nations Command, *Command Report November 1950*, dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll11/id/1575/rec/14>, [dostęp:] 11.08.2012r. s. 12.

²⁰⁹ Jin Zao, A. P. Olechowski, *Ochotnicy generała Penga*, „Komandos”, nr 3/2008 s. 65.

wzdłuż tych dróg i atakowały wycofujących się. W ten sposób 2. Dywizja straciła pod Kunuri całą niemal artylerię, jedną trzecią stanu osobowego i mnóstwo innego sprzętu²¹⁰.

W obliczu tak silnej ofensywy i obawy o okrążenie sił 8. Armii, na rozkaz MacArthura, który wysłał do Waszyngtonu depeszę o treści „*mamy tu zupełnie nową wojnę*”, generał Walker, 29 listopada 1950 roku, wydał rozkaz o generalnym odwrocie²¹¹. Odbył się on w bardzo trudnych warunkach, pod ciągłym ogniem poruszających się niewiarygodnie szybko Chińczyków. Straty były ogromne. Tylko w pierwszym tygodniu walk Amerykanie stracili ponad 13 000 ludzi oraz liczny sprzęt. Odwrót ten uznano potem za jedną z największych klęsk armii USA. Tak opisywał sytuację na froncie generał Ridgway: „*Kilka kilometrów na północ od Seulu natknąłem się na uciekającą armię, Czegoś podobnego nie widziałem i modłę się, aby nie przyszło raz jeszcze być świadkiem podobnego widowiska. Drogą gnały ciężarówki pełne stojących żołnierzy. Żołnierze porzucili działa, karabiny, moździerze. Jedynie niewielu zatrzymało karabiny. Wszyscy myśleli o jednym – jak najprędzej uciec, oderwać się od strasznego przeciwnika, następującego im po piętach*”²¹². Poruszającym się samochodami wojskom ONZ udało się jednak ocalić większość sił i wycofać na południe. Oddziały chińskie wolniej, ale systematycznie, podążały za nimi i 5 grudnia 1950 roku odbiły Phenian, a 25 grudnia dotarły do 38. równoleżnika. Tam napotkały pierwszą zorganizowaną linię obrony wojsk ONZ. Generał Walker poświęcił 2. Dywizję, która w walkach straciła ponad 4000 ludzi, ale zatrzymała chińską ofensywę na tyle długo, że pozostałe dywizje 8. Armii umocniły się. Ich morale było jednak bardzo słabe, więc Walker stale wizytował walczące oddziały dodając im ducha. W czasie jednej z takich wizyt, w dniu 23 grudnia 1950 roku, zginął w wypadku samochodowym. Jego miejsce zajął znany dowódca spadochroniarzy z II wojny światowej generał Matthew Ridgway. Nie zmieniło to jednak sytuacji na froncie. W Nowy Rok Chińczycy wznowili działania ofensywne, przełamując pozycje wojsk ONZ, forsując rzekę Han i 4 stycznia 1951 roku, ponownie zajęli Seul i zagrozili Wonju. Takie tempo działań znacznie wydłużyło z kolei chińskie linie zaopatrzenia. To w połączeniu z mroźną pogodą, która spowodowała liczne, idące w tysiące straty wśród żołnierzy spowolniło tempo natarcia, które w połowie miesiąca zostało zatrzymane na linii Ansong – Wonju – Tanjang - Tonghae²¹³.

²¹⁰ R. W. Stewart, *op. cit.*, s. 9-10. Dla przykładu w trakcie odwrotu 37. Field Artillery Battalion stracił 35 ludzi, 10 haubic, 53 samochody i 39 przyczep. Stracono też ogółem około 10 000 ton amunicji. General Headquarters Far East Command United Nations Command, *Command Report December 1950*, s. 5.

²¹¹ *American military history*....., s. 232.

²¹² *Historia polityczna*....., s. 154.

²¹³ B. M. Mossmann, *op. cit.*, s. 228-230.

Równie ciężkie walki toczyły jednostki X. Korpusu na wschodnim odcinku frontu. Tam także oddziały amerykańskie i południowokoreańskie były rozciągnięte na znacznym obszarze. Nie na wiele zdało się wzmocnienie X. Korpusu o 3. Dywizję Piechoty, gdyż musiała ona chronić porty w Wonsan i Hungnam przed coraz częstszymi atakami oddziałów północnokoreańskich, a potem chińskich. Zgodnie z dyrektywami Amerykanie atakowali w dwóch kolumnach. Z lewej poruszała się 1. Dywizja Marines, a z prawej oddziały 7. Dywizji. Linią rozgraniczenia był zbiornik wodny Chosin. Poszczególne oddziały, tak Marines jak i US Army były bardzo rozproszone. Poruszały się one równolegle, każda wzdłuż jednej tylko drogi i w związku z tym rozmieszczono je na przestrzeni blisko 100 kilometrów. Najdalej na północ – koło Yudam-ni – znajdowały się dwa pułki Marines – 5. i 7. oraz większość artylerii. Na południe od tej formacji, na ważnej przełęczy Toktong, ulokowano jedną kompanię – F z 2/7. Marines. Jeszcze dalej w Hagaru-ri znajdowała się kwatera dowodzenia Dywizji, niepełny batalion 3/1. Marines oraz oddział saperów budujących polowe lotnisko, natomiast w Koto-ri 2/1. batalion i przydzielony batalion brytyjskiej piechoty morskiej - 41. Royal Marine Commando²¹⁴. Natomiast na wschód od zbiornika w kierunku północnym poruszały się jednostki z 31. pułku 7. Dywizji Piechoty.

Dziesięć chińskich dywizji zaatakowało oddziały X. Korpusu w nocy z 27 na 28 listopada 1950 roku. Równolegle atakowano wszystkie pozycje Marines od Yudam-ni do Koto-ri. Jedyna droga ich zaopatrzenia została przerwana w wielu miejscach. Dowódca 1. Dywizji generał Olivier Smith wydał swoim podkomendnym rozkaz utrzymania dotychczasowych pozycji. Najtrudniejsza sytuacja miała miejsce w zaatakowanym przez dwie dywizje chińskie Hagaru-ri. Tam do walki stanęli wszyscy. Łącznie z saperami i kucharzami. Dopiero we frontalnym kontrataku na bagnety Amerykanie odrzucili atakujących i odzyskali kontrolę nad lotniskiem²¹⁵. Jednocześnie na pomoc bazie wyruszyli Brytyjczycy wsparci amerykańskimi czołgami. Przez cały dzień 29 listopada siły te nazwane Task Force Drysdale powoli przebijały się przez liczne chińskie zasadzki. Wieczorem udało im się dotrzeć do Hagaru-ri, ale straty wyniosły blisko 60% stanu²¹⁶.

W tym samym czasie znajdujące się w Yudam-ni pułki, pomimo silnych ataków trzech dywizji przeciwnika, zdołały je odeprzeć i po sformowaniu kolumny rozpocząć wycofywanie się na południe. W pierwszym etapie dotarły one do Toktong, gdzie broniąca się kompania Foxtrott raz po raz odpierała zmasowane ataki dwóch chińskich pułków.

²¹⁴ Headquarters X. Corps, *Special Report on Chosin Reservoir 27 November* s. 35-36.

²¹⁵ *Ibidem*, s. 39-40.

²¹⁶ E. H. Simmons, *Frozen Chosin. U. S. Marines at the Changjin Reservoir*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2002, s. 66 – 70.

Pozycję utrzymano, ale gdy dotarła tam odsiecz z 240 ludzi kompanii pozostało zdolnych do walki zaledwie 82. W stronę Hagaru-ri cofały się także oddziały 7. Dywizji. One też stały się celem falowych ataków dwóch dywizji z 80. Armii chińskiej. Już pierwszego dnia walk – 27 listopada poniosły one duże straty. Systematycznie powiększały się one w trakcie walk odwrotowych. Siły te od nazwiska dowódcy nazwane - Task Force „Faith” nie posiadały w swoim składzie czołgów, a jedynie lekko opancerzone samobieżne działa przeciwlotnicze²¹⁷. Było to zbyt słabe wsparcie i Chińczycy systematycznie likwidowali kolejne grupy żołnierzy. Gdy poległ pułkownik Faith, oddział rozpadł się i tylko nielicznym, pojedynczym żołnierzom jego jednostki udało się dotrzeć do pozycji piechoty morskiej²¹⁸. Niektórzy ryzykowali nawet marsz przez zamrzniętą taflę zbiornika. Kolumna Marines z Yudam-ni dotarła do Hagaru-ri 3 grudnia. W międzyczasie pracujący non stop saperzy zdołali ukończyć pas startowy, co umożliwiło lotniczą ewakuację rannych, których w ciągu najbliższych dni ewakuowano ponad 5000²¹⁹.

W obliczu przeważających sił nieprzyjaciela dowódca Korpusu gen. Almond rozkazał pozostawić cały sprzęt i ewakuować Marines drogą lotniczą. Ale generał Smith, który pozostawał w niemal otwartym konflikcie z przełożonym odmówił jego wykonania. Swoim podwładnym nakazał zabranie wszystkich pojazdów, poległych, rannych, a nawet jeńców. Po trzech dniach odpoczynku licząca prawie 1000 pojazdów i długa na osiem kilometrów kolumna pojazdów 1. Dywizji ruszyła 6 grudnia 1950 r. Marines postępowali dużo ostrożniej i w odróżnieniu od armii USA po kolei zajmowali dominujące nad drogą wzgórza, usuwając z nich mogących zagrozić kolumnie pojazdów żołnierzy chińskich. Szczególnie ciężkie walki toczono o tzw. „East Hill” zajęte przez Chińczyków już 28 listopada. Dwa bataliony piechoty morskiej z 5. pułku odbiły je i utrzymały, mimo licznych kontrataków²²⁰. Po całym dniu marszu kolumna dotarła do Koto-ri, ale już rankiem następnego dnia marsz jej został zatrzymany przez zniszczony most na przełęczy Funchilin i silne pozycje wroga na niedalekim wzgórzu 1081. Wzgórze zdobyto po południu, gdy po forsownym marszu przez góry dwa bataliony 1. pułku zaatakowały Chińczyków od tyłu. Natomiast elementy mostu składanego zostały zrzucone na spadochronach przez amerykańskie samoloty transportowe.

W ciągu kolejnych dni ataki chińskie były częste, ale coraz słabsze, co pozwoliło na dotarcie do portu w Hamhung 12 grudnia. W trakcie walk w rejonie Chosin oddziały 1.

²¹⁷ Samobieżne działa przeciwlotnicze M16 i M19 z uwagi na dużą siłę ognia były w czasie wojny koreańskiej powszechnie używane do walki z chińską piechotą. Zob. też W. F. Marquat, *Antiaircraft artillery in Korea*, „Antiaircraft Journal”, November-December, 1951, s. 2-7.

²¹⁸ P. T. Berquist, *op. cit.*, s. 74-80.

²¹⁹ Headquarters X. Corps, *Special Report on Chosin Reservoir*, s. 43.

²²⁰ E. H. Simmons, *Frozen Chosin*, s. 90-99.

Dywizji Marines straciły 2612 ludzi - w tym 393 zabitych, 2152 rannych i 76 zaginionych, a 7. Dywizja Piechoty – 70 zabitych, 185 rannych i aż 2505 zaginionych²²¹. Ale wyeliminowały one z walki sześć chińskich dywizji i około 37 500 żołnierzy nieprzyjaciela. Tak poważne straty spowodowały, że chińska IX. Grupa Armii nie była w stanie podjąć skutecznych działań przeciwko pozostałym jednostkom X. Korpusu i umożliwiło to ich bezpieczną ewakuację drogą morską. Do 15 grudnia 1950 roku z Hungnam ewakuowano ponad 100 000 amerykańskich i południowokoreańskich żołnierzy, cały ciężki sprzęt i dodatkowo 90 000 koreańskich cywilów. Sam port i jego urządzenia zostały wysadzone w powietrze²²².

Gdy w połowie stycznia 1951 roku, chińska ofensywa zwolniła, a potem zatrzymała się, generał Ridgway rozpoczął przygotowania do własnej kontrofensywy. Postępował jednak bardzo ostrożnie i powoli. Jak twierdził *„Jesteśmy zainteresowani zadaniem przeciwnikowi jak największych strat przy jak najmniejszych stratach własnych. Aby tego dokonać musimy prowadzić wojnę manewrów – smagać nieprzyjaciela, gdy ten się wycofuje, i prowadzić działania opóźniające, gdy atakuje”*²²³. Jako pierwszy został wysłany na rozpoznanie sił przeciwnika koło Osan-ni 27. pułk piechoty w ramach operacji „Wolfhound”. Wsparty czołgami pułk bez problemu zajął miasto, w którym nie było Chińczyków, a następnie ruszył do przodu i dotarł, aż do Suwon. Po tym wycofał się. Przypuszczenia amerykańskiego generała potwierdziły się – przed amerykańskimi liniami rozlokowano słabe oddziały przeciwnika²²⁴. W związku z tym, 25 stycznia oddziały 8. Armii ruszyły do pierwszego przeciwnatarcia pod kryptonimem „Thunderbolt”. Siedem kolumn poprzedzanych silnymi oddziałami pancernymi skierowano na zachodnim i centralnym odcinku frontu ku rzece Han. Jak pierwsze dotarły do niej amerykańskie I. i IX. Korpusy. Opór oddziałów chińskich początkowo rzeczywiście był bardzo słaby, ale stopniowo tężał. Między innymi pod Soam-ni Chińczycy broniący wzgórza 180 stawiali bardzo silny opór, ale dowodzona przez kapitana L. Millera kompania E 27. pułku piechoty wykonała szaleńczy atak na bagnety i granaty, zajmując wzgórze i przez kilka następnych dni odpierając silne przeciwnatarcia²²⁵.

Jednak już 10 lutego połączone siły chińsko-północnokoreańskie wykonały swoje kontruderzenie w centralnym odcinku frontu. W jego wyniku amerykańska 2. Dywizja poniosła duże straty, a południowokoreańska 8. Dywizja została całkowicie rozbita. Główny

²²¹ Headquarters X Corps, *Special report on Chosin.....*, s. 97.

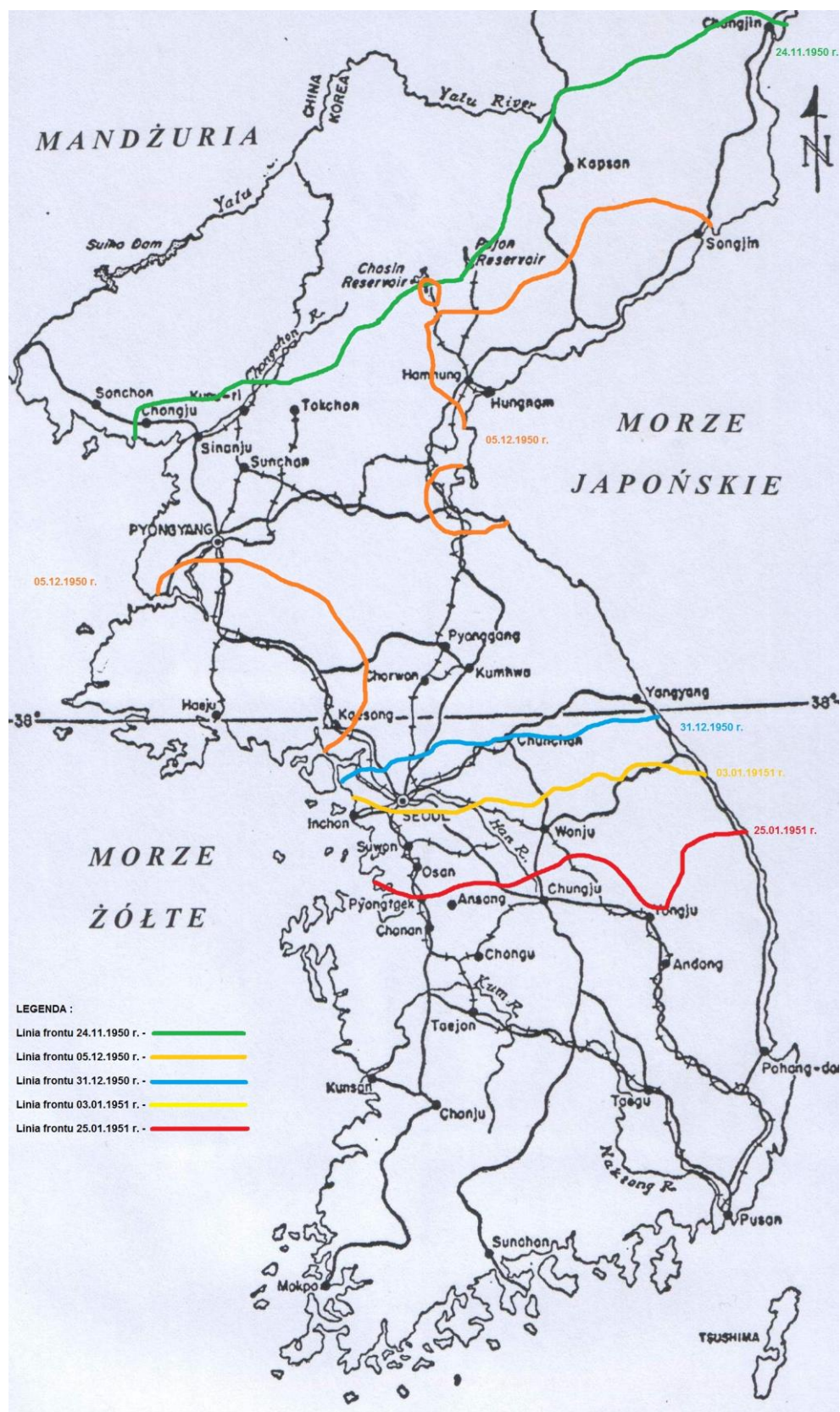
²²² R. W. Stewart, *op. cit.*, s. 25. Zob. też – A. M. Vargesco, *An analysis of Hungnam evacuation based on current and emerging joint doctrine*, Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1991.

²²³ J. F. Schnabel, *Ridgway in Korea*, „Military Review”, vol. XLIV no. 3 March 1964, s. 13.

²²⁴ B. M. Mossmann, *op. cit.*, s. 237-238.

²²⁵ J. J. McGrath, *The Korean war. Restoring the Balance, 25 January – 8 July 1951*, US Army Center of Military History, Washington 2000, s. 7.

**PRZEBIEG DZIAŁAŃ NA FRONCIE WOJNY W KOREI
W OKRESIE 24.11.1950 – 25.01.1951 ROKU**



Opracowanie własne na podstawie : *Operations in Korea*, United States Military Academy, West Point, 1953, M. Edwards, *Korean war almanac*, Fact on File, New York, 2006.

kierunek ataku, kilku chińskich oddziałów, został skierowany na miasto Chipyeong-ni, będące ważnym węzłem komunikacyjnym. Do 13 lutego miasto zostało okrążone przez trzy chińskie dywizje, a broniący go 23. Regimental Combat Team wsparty batalionem francuskim odcięty. Doceniając rolę miasta Ridgway nakazał jego obronę. Amerykanie i Francuzi okopali się na okalających miasto wzgórzach i oczekiwali na atak. Wsparcie zapewniały im haubice i czołgi. Zaopatrzenie otrzymywali drogą powietrzną. Chińczycy atakowali non stop, uzyskując nawet lokalne powodzenie, ale miasto nadal było w rękach sił ONZ²²⁶.

W celu przełamania okrążenia znajdująca się najbliżej 1. Dywizja Kawalerii otrzymała rozkaz wysłania odsieczy. Zorganizowany naprędce oddział nazwany Task Force Crombez składał się z 5. pułku kawalerii oraz czołgów i dywizjonu artylerii samobieżnej. W połowie drogi do Chipyeong-ni niedaleko Koksuri kolumna pojazdów oddziału została zatrzymana przez silne oddziały chińskie. Zdając sobie sprawę, że podobne zasadzki będą miały miejsce w dalszej części drogi zdecydował się okopać na zajętych pozycjach, a w drogę do miasta wysłać tylko czołgi z desantem piechoty i saperów. Dwie kompanie czołgów wraz ze 150 piechurami i saperami wyruszyły rankiem 15 lutego. Po drodze byli wielokrotnie atakowani, ale za cenę jednego zniszczonego „Pattona” i kilkunastu poległych, wieczorem udało im się dotrzeć do oblężonego miasta. Mimo, że czołgi po drodze wystrzelały niemal cały zapas amunicji i tak ich przybycie znacznie podniosło morale obrońców²²⁷. Następnego dnia, już bez większych problemów oddziały pancerne, powróciły do głównych sił Task Force Crombez i wraz z nimi wróciły do miasta. Chińczycy wycofali się.

Wykorzystując porażkę chińską pod Chipyeong-ni oraz niepowodzenie ofensywy 8. Armia gen Ridgway’a 25 lutego przystąpiła do generalnej kontrofensywy pod wiele znaczącym kryptonimem „Killer”. Celem jej miało być zadanie przeciwnikowi, jak największych strat. Przygotowując się do tej operacji przerzucono na front duże ilości artylerii, w tym ciężkiej, przede wszystkim 155 i 203 mm haubice. Ich zmasowane użycie dziesiątkowało lekkie chińskie dywizje²²⁸. Dwa amerykańskie korpusy – IX. i X. przełamały chińskie linie obronne nad rzeką Han, zmusiły przeciwnika do odwrotu i ruszyły na północ. Marsz oddziałów amerykańskich spowalniały wiosenne roztopy. Mimo to do końca lutego na całej linii frontu nastąpił generalny odwrót wojsk ludowych i wycofały się one poza linię rzeki Han. Po kilku dniach odpoczynku 7 marca 1951 roku, wojska ONZ rozpoczęły kolejny

²²⁶ P. Taras, *Bitwa o Chipyeong-ni*, „Militaria XX wieku”, nr 3, listopad-grudzień 2004, s. 66-69.

²²⁷ D. A. Niedringhaus, *op. cit.*, s. 58-59.

²²⁸ Amerykańska artyleria na froncie koreańskim zużywała ogromne ilości amunicji. Dla przykładu w czasie walk 2. Dywizji Piechoty o wzgórze „Heartbreak Ridge” w październiku 1951 roku wystrzelono 229 724 pocisków artyleryjskich. J. F. Antal, *Busting thru*, „Military Review”, January-February 2000, s. 31.

etap kontrofensywy pod kryptonimem „Ripper”. W jej toku po raz kolejny sforsowano rzekę Han (7 marca), wyzwolono Seul, co nastąpiło 14 marca, a 23 marca pod Munsan-ni wysadzono kolejny desant spadochronowy 187. Regimental Combat Team²²⁹. I tym razem, zadaniem spadochroniarzy miało być blokowanie dróg odwrotu nieprzyjaciela. Jego oddziały musiały wyraźnie odczuwać zmęczenie ciągłymi walkami, gdyż odwrót oddziałów chińskich był coraz szybszy, a ich opór coraz słabszy. W związku z tym na początku kwietnia 1951 roku wojska ONZ ponownie dotarły do 38. równoleżnika, zatrzymując się na linii nazwanej „Kansas”.

I ponownie pojawił się problem celu wojny i sposobu dalszego jej prowadzenia. W przemówieniu z dnia 11 kwietnia 1951 roku, prezydent Truman określił cel wojny, jako zatrzymanie komunizmu i utrzymanie Korei Południowej. Takie stanowisko zostało poparte przez Rezolucje 498(V) i 500 (V) Zgromadzenia Ogólnego ONZ z lutego i maja 1951 roku²³⁰. Z tą strategią, uznając ją za wybitnie ograniczoną, nie zgadzał się generał MacArthur. Wbrew stanowisku prezydenta stanowczo żądał rozszerzenia działań, użycia broni jądrowej, uderzenia na Chiny oraz użycia w walkach 500 000 armii Czang Kai Szeka. Tego było już Trumanowi dość i poparty licznymi głosami Kongresu 11 kwietnia 1951 roku, odwołał nieposłusznego generała ze stanowiska i wezwał do powrotu do Waszyngtonu. Tam MacArthur miał stanąć przed Komisją Senacką i złożyć wyjaśnienia ze swoich poczynań w Korei. Jego miejsce na stanowisku głównodowodzącego wojskami ONZ w Korei zajął generał M. Ridgway, którego z kolei na stanowisku dowódcy 8. Armii zastąpił generał James VanFleet.

Tydzień po odwołaniu MacArthura dwa amerykańskie Korpusy – IX. i X. rozpoczęły kolejne natarcie, którego celem było przesunięcie pozycji linii „Kansas” bardziej na północ. Po kilku dniach prowadzenia działań ofensywnych, 23 kwietnia, zostały one gwałtownie zastopowane przez kolejne chińskie uderzenie. Wzmocnione świeżymi jednostkami, liczące ponad pół miliona żołnierzy i 40 dywizji wojska chińsko-północnokoreańskie zaatakowały przede wszystkim na odcinku frontu zajmowanym przez IX. Korpus, by poprzez rzekę Imjin dotrzeć do Seulu. Jako pierwsza została rozbita 6. Dywizja koreańska. Jej upadek zmusił całą 8. Armię do cofnięcia się o blisko 50 kilometrów. Straż tylną IX. Korpusu tworzyła brytyjska 29. Brygada, w składzie, której walczył też batalion belgijski i oddziały filipińskie. Potężne uderzenie trzech chińskich dywizji skierowało się na pozostałe, na północnym brzegu dwa bataliony brygady – belgijski i Gloucester. Oba bataliony zostały szybko okrążone i odcięte. Odsiecz w postaci piechurów z batalionu Ulster Fusiliers wspartych czołgami „Centurion” ze

²²⁹ B. M. Mosmann, *op. cit.*, s. 315-334.

²³⁰ S. Badsey, *op. cit.*, s. 56-57.

szwadronu C. 8th King's Royal Irish Hussars, pomimo ponawianych wielokrotnie wysiłków nie zdołała dotrzeć do okrążonych, powstrzymywana przez silne oddziały chińskie. Mimo bardzo silnego ostrzału zdołali się przedrzeć Belgowie. Natomiast batalion Gloucester, którego umocnione pozycje znajdowały się na wzgórzu 253 walczył do końca. Po wyczerpaniu się amunicji zaprzestano walki i do niewoli dostało się 63 żołnierzy. Tylko tylu pozostało przy życiu z liczącego ponad 700 ludzi batalionu²³¹.

Bohaterska postawa Brytyjczyków, którzy za cenę tak znacznych strat skutecznie spowolniła tempo chińskiej ofensywy i spowodowała, że pozostałe jednostki IX. i I. Korpusu bez większych problemów wycofały się na nową linię obrony nazwaną „beziemienną” położoną na północ od Seulu. Działania obu stron zostały zatrzymane przez bardzo obfite deszcze. Z tych pozycji, 29 kwietnia przy huraganowym wsparciu artylerii i lotnictwa wojska ONZ rozpoczęły mozolne odzyskiwanie utraconego terenu. Opór Chińczyków był silny, więc Amerykanie poruszali się powoli²³². Natomiast na wschodnim wybrzeżu na odcinku frontu zajmowanym przez wojska obu państw koreańskich dywizje ROKA z łatwością pobiły 3. i 5. Armię Północnokoreańską i już 10 maja dotarły do poprzednich pozycji na linii „Kansas”. Pozostałe Korpusy 8. Armii dotarły tam po kilku dniach. W tym czasie Chińczycy przerzucili na wschodni odcinek frontu dwie własne armie, licząc, że łatwiej im będzie przełamać opór słabszych wojsk południowokoreańskich. Rozpoczęte 15 maja 1951 roku, kolejne uderzenie potwierdziło słuszność tych przypuszczeń. Już po dwóch dniach walk III. Korpus ROKA został zniszczony. Zagroziło to poważnie prawemu skrzydłu amerykańskiego X. Korpusu. Zgodnie z rozkazem generała VanFleeta amerykańskie jednostki cofnęły się, skróciły linię obrony i skierowały chiński atak na rejony szczególnie nasyczone artylerią. Wsparty 2. Dywizją i 187. ARCT Korpus ruszył do przeciwnatarcia i po czterech dniach zaciętych walk ofensywa chińska została zatrzymana, a straty wyniosły 90 000 żołnierzy. Ogólne straty wojsk ludowych w wiosennych działaniach oceniono na ponad 200 000 żołnierzy. Było to wynikiem sposobu prowadzenia działań oraz całkowitego nie liczenia się ze stratami. Ale nawet chiński żołnierz ma kres wytrzymałości, toteż, gdy 20 maja 1951 roku, Amerykanie ruszyli do kolejnej ofensywy, Chińczycy po raz pierwszy zaczęli się masowo poddawać.

Wojska ONZ szybko podążały na północ i odzyskiwały utracony teren. Dotarły do pozycji zajętych w trakcie poprzednich operacji „Killer”, „Ripper” i ruszyły ku Phenianowi. Na wyraźny rozkaz z Waszyngtonu operacja „Piledriver” została zastopowana. VanFleetowi nakazano zatrzymanie się i umocnienie na zajętych pozycjach. Jednocześnie zezwolono mu tylko na lokalne działania mające na celu poprawienie przebiegu linii frontu. W związku z

²³¹ G. Forty, *op. cit.*, s. 75-83.

²³² J. J. McGrath, *op. cit.*, s. 19-20.

tym, w pierwszych dnia czerwca oddziały 1. Dywizji Kawalerii pomimo silnej obrony i rozległych pól minowych zdobyły miasto Chorwon, a Turcy położone bardziej na wschód Kumhwa²³³. Ostatecznie wojska ONZ zatrzymały się na linii nazwanej „Wyoming”. Wiosenne działania z 1951 roku, uzmysłowiły obu stronom fakt niemożliwości militarnego rozwiązania konfliktu. Żadna ze stron nie była w stanie uzyskać takiego stopnia przewagi, który umożliwiłby ostateczne pokonanie przeciwnika. I wojska ONZ i ludowe przystąpiły do fortyfikowania swoich pozycji, które nazwano Główną Linią Obrony. Nadszedł czas na działania polityczne.

I.5 DZIAŁANIA ZBROJNE W CZWARTYM ETAPIE WOJNY – DZIAŁANIA W WARUNKACH SUTABILIZOWANEJ LINII FRONTU – LIPIEC 1951 – LIPIEC 1953 ROKU

Obustronne porażki w kolejnych ofensywach i kontrofensywach zmusiły obie strony do podjęcia rozwiązań politycznych. W rezolucji z 17 maja 1951 roku, Senat USA wezwał do zawarcie porozumienia uznającego 38. równoleżnik za strefę rozdzielenia wojsk. Także Sekretarz Generalny ONZ w orędziu z 1 czerwca 1951 roku, oświadczył, że takie porozumienie jest zgodne z Rezolucją 1501 Rady Bezpieczeństwa, na mocy, której wojska ONZ znalazły się w Korei. Bardziej skłonna do rozmów stała się i druga strona. 23 czerwca radziecki przedstawiciel przy Narodach Zjednoczonych, w przemówieniu radiowym, wyraził potrzebę rozpoczęcia rozmów pokojowych pomiędzy oboma państwami koreańskimi. Tydzień później generał Ridgway został upoważniony do prowadzenia negocjacji o zakończeniu działań wojennych. Rozpoczęły się one 10 lipca 1951 roku, w Kaesong – małym mieście położonym pomiędzy pozycjami obu stron²³⁴. Amerykanie liczyli na szybkie rozstrzygnięcie i uzyskanie porozumienia w czasie dwóch – trzech tygodni.

Ale już 22 sierpnia rokowania zostały przez stronę ludową zerwane. Odpowiedzią na to były jesienne działania ofensywne wojsk ONZ, mające na celu polepszenie pozycji Głównej Linii Oporu. Pierwsze operacje przeprowadziły jednostki X. Korpusu w rejonie zbiornika Hwachon. W trwających prawie dwa miesiące - do 14 października 1951 roku, walkach kosztem ponad 6400 ludzi, głównie z 2. Dywizji Piechoty zdobyto kluczowe kompleksy wzgórz, z których najbardziej znane to „Punch Bowl”²³⁵, „Heartbreak Ridge” i

²³³ B. M. Mosmann, *op. cit.*, s. 491- 494.

²³⁴ *Historical dictionary of the Korean war*.....s. 212-213.

²³⁵ A. J. Birtle, *The Korean war. Years of stalemate, July 1951 – July 1953*, US Army Center of Military History, Washington 2000, s.7-8.

„Bloody Ridge”. Walki o te wzgórza były bardzo zażarte. Oddziały amerykańskie, wspierane przez bataliony francuski i holenderski, raz za razem szturmowały silnie umocnione pozycje 2., 13. i 45. Dywizji północnokoreańskich. Początkowo dowódca 2. Dywizji generał E. de Shazo kierowała do ataków nieliczne siły, które w bardzo trudnym terenie nie były w stanie przełamać rozlokowanych na szczytach stanowisk obronnych Koreańczyków. Dopiero po ściągnięciu dużych sił artylerii i zajęciu przez czołgi doliny Mundnug-ni, którą dostarczano zaopatrzenie dla północnych Koreańczyków uporczywie prowadzone ataki zaczęły przynosić powodzenie. Dopiero skierowanie do działań wszystkich pułków Dywizji przyniosło sukces. Mimo to walki przez cały czas były bardzo zażarte wielokrotnie dochodziło do walki wręcz, na bagnety, czy pojedynków na granaty ręczne.²³⁶

Natomiast 3 października do działań zaczepnych przystąpił I. Korpus. Wchodząca w jego skład 1. Dywizja Kawalerii po bardzo zaciętych bojach zdobyła wzgórze „Old Baldy”. Do 19 października wzgórze czterokrotnie przechodziło z rąk do rąk. Ostatecznie pozostało w rękach amerykańskich, ale za cenę ponad 4000 strat. Po tych walkach wyczerpana 1. Dywizja Kawalerii została odesłana do Japonii, a jej miejsce zajęła przybyła z USA zmobilizowana 45. Dywizja Piechoty Gwardii Narodowej stanu Oklahoma²³⁷. Równie ciężkie walki toczyły oddziały świeżo utworzonej Dywizji Commonwealth²³⁸. Miała ona zająć dolinę rzeki Imjin oraz pasmo wzgórz znajdujących się na północ od niej. W walkach o wzgórza szczególnie trudne zadanie otrzymali Australijczycy. Mieli oni zdobyć dwa z nich – 217. i 317. Oba były zamienione przez Chińczyków w twierdze i bardzo solidnie ufortyfikowane. Dodatkowo ich stoki były tak strome, że można było poruszać się po nich wyłącznie na czworaka. Mimo to uparci Australijczycy, 5 października ruszyli do szturm. Poprzedzeni bardzo silnym ogniem artylerii, nie zważając na straty od ognia karabinów maszynowych przeciwnika, pili się ku górze. U szczytu zerwali się do ataku na bagnety i po kilkunastu minutach starcia wybili wszystkich obrońców. W ciągu kolejnych trzech dni i nocy Chińczycy masowymi atakami próbowali odbić mające kluczowe znaczenie dla ich pozycji obronnych wzgórza. Stracili ponad 350 ludzi i nie uzyskali powodzenia²³⁹. To niepowodzenie, między innymi przyczyniło się do powrotu strony komunistycznej, do stołu rokowań, co nastąpiło 20 października 1951 roku. Odtąd do samego końca toczyły się w innym mieście – Panmunjon.

²³⁶ P. Taras, *Bitwa o „Wzgórze Złamanych Serc”*, „Komandos” nr 3/2008 i 4/2008.

²³⁷ A. J. Birtle, *op. cit.*, s. 13.

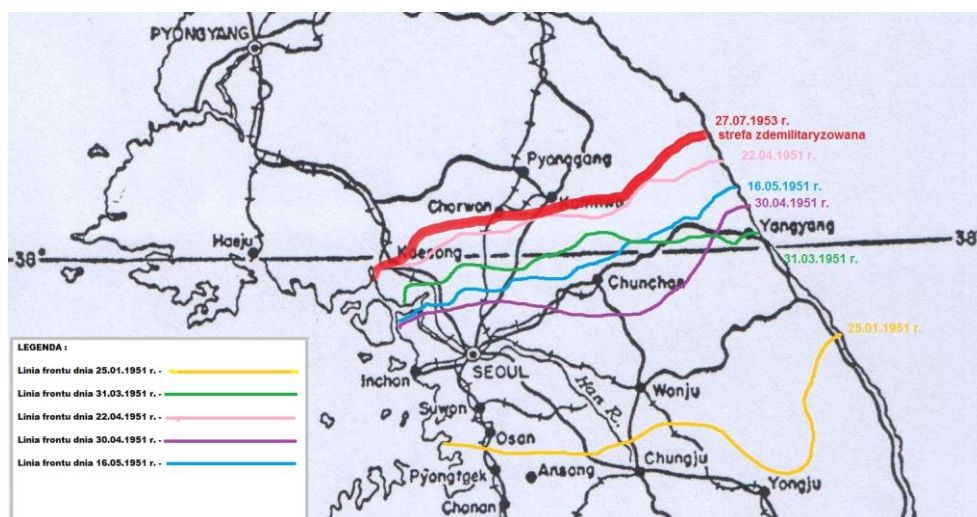
²³⁸ Sformowano ją 28 lipca 1951 roku a pierwszym dowódcą został gen. A.J.H. Cassels. Składała się ona z trzech brygad – 28. i 29. brytyjskiej i 25. kanadyjskiej. G. Forty, *At war in Korea*, Arms and Armour, London 1982, s. 92.

²³⁹ J. Laffin, *The Australian army at war 1899-1975*, Osprey, London 1982, s. 24.

Jesienne operacje zaczepne wojsk ONZ były punktem zwrotnym w tej wojnie. Dyrektywa Naczelnego Dowództwa z 12 listopada 1951 roku, nakazywała wstrzymanie działań ofensywnych na froncie koreańskim i przejście do tak zwanej „aktywnej obrony”²⁴⁰. Oznaczało to koniec działań manewrowych na lądzie, ale nie zapowiadało końca wojny, która przekształciła się w wojnę pozycyjną, zbliżoną charakterem do środkowego etapu I wojny światowej. Obie strony konfliktu ulokowały się na solidnie umocnionych, ufortyfikowanych pozycjach i wykonywały tylko niewielkie ruchy. Do końca działań zbrojnych w 1953 roku, linia frontu nigdzie nie przesunęła się więcej niż 10-15 kilometrów. Wojska ONZ rozbudowały umocnienie Głównej Linii Oporu na głębokość nawet 20 kilometrów. Podobnie ufortyfikowana była linia obrony wojsk ludowych, przy czym chińskie fortyfikacje były

Mapa nr 4

PRZEBIEG DZIAŁAŃ NA FRONCIE WOJNY W KOREI W OKRESIE 25.01.1951 – 27.07.1953 ROKU



Opracowanie własne na podstawie : *Operations in Korea*, United States Military Academy, West Point, 1953, M. Edwards, *Korean war almanac*, Fact on File, New York, 2006.

szczególnie rozbudowane i doskonale zamaskowane²⁴¹. Momenty gwałtownych walk przerywały monotonię życia w okopach. Dni spędzano głównie na obserwacji pozycji nieprzyjaciela. Szukano oznak jego aktywności, nowo budowanych schronów, czy odcinków transzei. Wszelkie nowo wykryte obiekty fortyfikacyjne były niszczone ogniem artylerii.

²⁴⁰ S. T. Hosmer, *Psychological effects of U.S. air operations in four wars 1941-1991. Lessons for U.S. commanders*, RAND, b.d.m.w., s. 115.

²⁴¹ Charakterystyka chińskich fortyfikacji polowych z okresu wojny koreańskiej została szczegółowo omówiona [w:] General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *Chinese communist reference material for field fortifications*, 01 May 1951.

Poszukiwano też stałych obiektów w terenie, które mogły być wykorzystane, jako pomoce przy nocnym wskazywaniu celi. Nocą, bowiem sytuacja zmieniała się radykalnie. Wtedy do akcji ruszały patrole obu stron, które przemierzały obszar „ziemi niczyjej”. Przeprowadzano zasadzki, akcje zdobycia jeńców, zniszczenia punktów fortyfikacyjnych wroga. W działaniach pozycyjnych wzrosła jeszcze rola artylerii, w tym szczególnie ciężkiej. W walkach wyjątkowo skuteczne okazały się 203mm samobieżne haubice M43. Często używano ich do strzelania na wprost. Z odległości 2-3 kilometrów ich ważącemu ponad 100kg pociskowi nie był w stanie oprzeć się żaden nieprzyjacielski bunkier²⁴².

Ważną rolę odgrywały także czołgi. Chociaż w aktualnej sytuacji na froncie utracili jeden z podstawowych atutów, jakim była wysoka manewrowość, w walkach pozycyjnych ich pozostałe zalety, jak gruby pancerz i silne uzbrojenie przydawały się. Pojedyncze wozy lokowano na szczytach najważniejszych wzgórz, gdzie dodatkowo były okopywane i osłaniane. Wielokrotnie ich obecność ratowała pozycje wojsk ONZ w przypadkach falowych ataków przeważających sił chińskich, jak na przykład, w czasie walk o wzgórze 854. i 812., w nocy 21 września 1952 roku, czy walkach o wzgórze „Hook”, w nocy 18 listopada tego roku. W czasie walk o „Hook” jeden ze znajdujących się tam „Centurionów” otrzymał 45 bezpośrednich trafień, ale nikt z załogi nie został ranny²⁴³.

Aktywne działania prowadziła też flota wojenna państw ONZ. Stałe zespoły okrętów, w tym nawet pancerniki, czy ciężkie krążowniki przez wiele miesięcy ostrzeliwały i blokowały główne porty Korei Północnej – Wonsan, Hungnam Sangjin oraz przybrzeżne szlaki komunikacyjne. Prowadzono też liczne rajdy i działania dywersyjne, których celem były prowadzące wzdłuż wybrzeża szlaki komunikacyjne, linie kolejowe, mosty i tunele. Akcje te prowadzono nawet w odległości 350 kilometrów za linią frontu²⁴⁴. W działaniach tych uczestniczyły oddziały amerykańskiej, brytyjskiej i południowokoreańskiej piechoty morskiej.

Oprócz działań specjalnych jednostek wojskowych USA, Amerykanie utrzymywali także działalność koreańskich oddziałów partyzanckich. Początkowo powstawały one samorzutnie, jako samoobrona przed postępującymi wojskami chińskimi. Od początku 1951 roku, większość z nich przeniosła się na liczne, położone na wschodnim, jak i zachodnim wybrzeżu wysepki. Tam partyzanci zaopatrywani przez samoloty i okręty amerykańskie oraz kierowani przez amerykańskich doradców zakładali bazy. Z nich, za pomocą łodzi, przedostawali się na teren Korei prowadząc akcje sabotażowe i dywersyjne. Niektóre z nich

²⁴² S. Dunstan, *Armour of the.....* s. 31.

²⁴³ S. Dunstan, *The Centurion tank.....*, s. 6-7.

²⁴⁴ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 388-397.

kończyły się dramatycznie, jak np. operacja „Virginia I”. Przeprowadzono ją 15 marca 1951 roku, a celem był tunel drogowy i kolejowy koło Hyong-ni. Komandosi – 4 Amerykanów i 20 Koreańczyków zostało wykrytych i po kilkugodzinnej wymianie ognia zostali z trudem ewakuowani.²⁴⁵ W celu koordynacji działań partyzanckich przy dowództwie 8. Armii utworzono specjalną komórkę nazwaną Miscellaneous Group 8086th Army Unit. W czasie największego rozwoju, kierowała ona ponad 16 000 bojowników-partyzantów, którzy przeprowadzali nawet do 100 akcji miesięcznie.²⁴⁶

Ożywioną działalność partyzancką prowadziła też strona ludowa. Koreańscy komuniści mieli bardzo bogate doświadczenie w tego typu działalności. W trakcie wojny, w większości prowadziły ją oddziały tworzone po wrześniu 1950 roku, z żołnierzy rozbitych jednostek regularnych. Jak się ocenia tylko w południowozachodniej części kraju, już w listopadzie 1950 roku, działało ponad 20 000 partyzantów, a w rejonie wokół Hungnam kolejne 25 000²⁴⁷. Do ich zwalczania armia południowokoreańska zmuszona była przeznaczyć duże oddziały wojskowe, utworzono nawet specjalne dowództwo nazwane Anti-guerilla Command, którego głównym doradcą był amerykański oficer ppłk R.W. Volckmann. Stabilizacja linii frontu i znaczne w związku z tym trudności, w pozyskaniu zaopatrzenia oraz niechęć miejscowej ludności, którą mocno dotknęły represje komunistycznego reżimu, spowodowały stopniowe osłabianie tych działań. Nie mniej musiały one być uciążliwe, skoro do ochrony szlaków kolejowych Amerykanie wykorzystywali nawet improwizowane pociągi pancerne²⁴⁸.

W ślimaczących się rokowaniach pokojowych od połowy 1952 roku, jednym z głównych problemów stała się wymiana jeńców wojennych. Obie strony konfliktu, chociaż jej nie ratyfikowały, powoływały się na 118. artykuł Konwencji Genewskiej, mówiący o repatriacji jeńców natychmiast po zakończeniu działań. Szczególnie Amerykanie podnosili ten problem, gdyż według nich ponad połowa z pośród 130 000 przetrzymywanych jeńców nie miała ochoty powrócić do Chin Ludowych, czy Korei Północnej. Problem ten szczególnie dotyczył jeńców chińskich, z których ponad 70% pragnęło przedostać się na Tajwan i wstąpić do wojsk Chang Kai Sheka²⁴⁹. Strona komunistyczna stanowczo na to się nie zgadzała. W październiku 1952 roku, rozmowy znalazły się z tego powodu w głębokim impasie. Był to jednocześnie rok wyborów prezydenckich w USA. I Chińczycy chcieli to wykorzystać. 6

²⁴⁵ E. Evanhoe, *op. cit.*, s. 47-62.

²⁴⁶ John Hopkins University Operations Research Office, Technical memorandum ORO-T-64 (AFFE), *UN partisan warfare in Korea 1951-1954*, 19.09.1956.

²⁴⁷ J. L. Bryan, *The culminating point and 38th parallel*, Air University, Maxwell AFB 1984, s. 11-12.

²⁴⁸ P. Taras, *Działania partyzanckie w wojnie koreańskiej*, „Komandos” nr 11/2005, s. 54-56.

²⁴⁹ J. Polit, *op. cit.*, s. 259.

października 1952 roku, rozpoczęli pierwsze, od wiosny poprzedniego roku, poważne działania zaczepne. Szczególnie zacięte walki toczono o wzgórze 395, nazwane „White Horse” położone niedaleko doliny Chorwon. Broniły go oddziały 9. Dywizji ROKA, wspierane amerykańską artylerią i czołgami. W ciągu tygodnia walk, szturmujący wzgórze Chińczycy stracili 9600 ludzi, a broniący go Koreańczycy 3300²⁵⁰. Odpowiedzią generała VanFleeta była operacja „Showdown”, której celem było zatrzymanie chińskiej ofensywy i wyparcie ich z wcześniej zajętych pozycji. Zakończono ją po kilku dniach zdobyciem, za cenę 8000 zabitych i rannych. Szczególnie zacięte walki toczyli amerykańscy Marines o kompleks wzgórz 1212, nazwanych potem „Bunker Hill”²⁵¹. Wywołało to spory oddźwięk w amerykańskiej opinii publicznej. Coraz bardziej zmęczone przedłużającą się wojną. Nowym prezydentem USA został były generał Dwight Eisenhower, który za główny cel postawił sobie zakończenie koreańskiej wojny. Ale nie za każdą cenę. Już 14 grudnia 1952 roku, ostrzegł on komunistów, że w przypadku dalszego zwlekania w rozmowach pokojowych „USA uderzą na Koreę Północną w wybranym przez siebie czasie i miejscu”²⁵². Ponownie w dyskusjach mówiło się o użyciu broni jądrowej, której cień przewijał się nad polami bitew Korei niemal od samego jej początku. Natomiast w dniu 2 lutego 1953 roku, Eisenhower oświadczył, że „7 Flota nie będzie dłużej udaremniać możliwej inwazji z Tajwanu na Chiny kontynentalne”. Ponadto zdymisjonował nieudolnego VanFleeta, zastępując go innym znanym dowódcą spadochroniarzy z okresu II wojny światowej – generałem Maxwelllem Taylorem.

Doniosłe wydarzenie miało też miejsce po drugiej stronie globu – 5 marca 1953 roku, zmarł wódz ZSRR i świata komunistycznego Józef Stalin. Wraz z jego odejściem zmieniła się radziecka polityka wobec konfliktu. Już dziesięć dni po śmierci wodza Gieorgij Malenkov stwierdził, że „nie ma takich problemów, których nie dałoby się rozwiązać na drodze pokojowej”. W pierwszych dniach kwietnia 1953 roku, do stołu rozmów powrócili Chińczycy, którzy zmienili zdanie i przystali na amerykańskie warunki dobrowolnej repatriacji jeńców. 20 kwietnia 1953 roku, po podpisaniu stosownego porozumienia, przeprowadzono pierwszą taką akcję nazwaną „Little Switch” i w miejscu prowadzenia negocjacji dokonano wymiany pierwszej grupy 6500 jeńców, przeważnie rannych lub chorych²⁵³.

²⁵⁰ HQ IX Corps G-3 Section, *Special after-action report Hill 393 (White Horse Mountain) 6-15 October 1952*, 23 October 1952. Zob. też R. B. Gibby, *The battle for White Horse Mountain September-October 1952*, „Army History”, Fall 2013, s. 26-46.

²⁵¹ B. C. Nalty, *Stalemate. U.S. Marines from Bunker Hill to the Hook*, U.S. Marine Corps Historical Center, Washington 2001, s. 21-22.

²⁵² S. Badsey, *op. cit.*, s. 74.

²⁵³ J. Toland, *op. cit.*, s. 561-562.

W międzyczasie Chińczycy chcąc zająć, jak najlepsze pozycje, przed spodziewanym już rozejmem, rozpoczęli wiosną 1953 roku, siłami 46. Armii serię ataków na pozycje wojsk ONZ. Na pierwszy ogień poszły tak zwane „Navada Cities” – pozycje amerykańskiej piechoty morskiej „Reno”, „Carson” „Vegas”, ulokowane około 1,5 kilometra na północ od Głównej Linii Oporu. Zaatakowano je w nocy 26 marca 1953 roku, i zostały początkowo przez Chińczyków zdobyte. Ale po trzech dniach ciężkich walk Amerykanie odbili je²⁵⁴. W dniach 16-18 kwietnia areną niezwykle gwałtownych walk, stały się wzgórza „Old Baldy” i „Pork Chop Hill” bronione przez amerykański 31. pułk piechoty. Nasilenie walk miało miejsce w maju 1953 roku. Podczas tych walk artyleria państw ONZ wystrzeliła rekordową w całej wojnie ilość 2 760 069 pocisków artyleryjskich²⁵⁵. Pomimo tych walk rokowania trwały nadal. 25 maja obie strony zgodziły się na przyjęcie zmodyfikowanej Rezolucji 610/VII Zgromadzenia Ogólnego ONZ z dnia 3 grudnia 1952 roku, która oddawała jeńców nie chcących powrócić do własnych krajów w ręce neutralnej Komisji ONZ kierowanej przez Indie.

Jedynym krajem, który nie zgadzał się na te ustalenia była Korea Południowa. Jej rząd i Li Syng Man głosili, że zostali przez USA zdradzeni. Niejako dowodem słuszności takiego myślenia była kolejna, chińska ofensywa rozpoczęta 10 czerwca 1953 roku, Trwała ona praktycznie do ostatniego dnia działań wojennych. Ponownie areną krwawych zmagających stały się „Nevada Cities”, pozycje nazwane „Berlin” i „East Berlin” oraz „Old Baldy”. Jednakże najsilniej zaatakowano pozycje pięciu dywizji południowokoreańskich w środkowym odcinku frontu. Pomimo zdecydowanej przewagi Chińczyków, Koreańczycy walczyli bardzo dobrze i oddali tylko trzy kilometry terenu, zatrzymując skutecznie działania ofensywne przeciwnika²⁵⁶. 12 lipca Amerykanie ostatecznie zmusili Li Syng Mana do wyrażenia zgody na podpisanie porozumienia rozejmowego w zamian za zwiększenie pomocy wojskowej i podpisania powojennego sojuszu.

Ostatecznie porozumienie kończące działania zbrojne wojny koreańskiej podpisano w Panmunjon 27 lipca 1953 roku²⁵⁷. Ze strony Korei Północnej podpisał je Kim Ir Sen, chińskiej marszałek Peng Teh Huai, amerykańskiej generał Mark Clark. Tylko przedstawiciel Korei Południowej odmówił podpisania dokumentu. Zgodnie z podpisanym porozumieniem 5 sierpnia 1953 roku, rozpoczęto wymianę jeńców „Big Switch”. Do 6 września tego roku wymieniono 112 000 jeńców, z czego 23 000 przekazano Komisji ONZ. Jednym z

²⁵⁴ B. C. Nalty, *Outpost war. U.S. Marines from the Navada battles to the armistice*, U.S. Marine Corps Historical Center, Washington 2002, s. 15-29.

²⁵⁵ Headquarters Army Forces Far East and Eight US Army G-4 Special Projects Division, *op. cit.*, s. 43.

²⁵⁶ *American military history.....*, s. 245.

²⁵⁷ M. Turlejska, *op. cit.* s. 187.

najważniejszych punktów porozumienia rozejmowego było ustalenie linii demarkacyjnej i strefy zdemilitaryzowanej po obu stronach linii frontu o łącznej szerokości 4 kilometrów, biegnącej mniej więcej wzdłuż 38. równoleżnika. W celu realizacji porozumień powołano dwie komisje – Wojskową Komisję Rozjemczą złożoną z przedstawicieli stron wojujących, której zadaniem było przede wszystkim rozstrzyganie spraw związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w strefie zdemilitaryzowanej, czuwaniem nad ruchami wojsk w tej strefie oraz rozstrzyganie spraw wynikających z naruszenia rozejmu oraz innych kwestii spornych²⁵⁸. Natomiast na podstawie § 41 i 43 porozumienia rozejmowego, do nadzoru nad jego wykonywaniem przez obie strony powołano Komisję Nadzorczą Państw Neutralnych, w skład, której weszli przedstawiciele Szwecji, Szwajcarii, Czechosłowacji i Polski²⁵⁹.

Podpisane w Panmunjon porozumienie oznaczało jedynie koniec działań zbrojnych, nie rozwiązywało problemów politycznych konfliktu, aczkolwiek określać miał sposób przekształcenia rozejmu w trwały pokój. Problem ten miał zostać rozwiązany w czasie konferencji pokojowej, która miała rozpocząć się w październiku 1953 roku, w Genewie. Faktycznie obrady w sprawie Korei rozpoczęły się dopiero, w kwietniu 1954 roku. Pomimo długich dyskusji nie osiągnięto żadnego porozumienia²⁶⁰. I stan taki trwa nadal. Z prawnego punktu widzenia wojna koreańska pozostaje do dzisiaj niezakończona.

I.6 PODSUMOWANIE

Trwająca ponad trzy lata wojna przyniosła przede wszystkim ogromne straty. Największą cenę zapłacił naród koreański, którego liczbę zabitych szacuje się na 2,5 miliona. Z tego armia Korei Północnej miała stracić łącznie 520 000 żołnierzy, a Południowej 843 572, w tym 415 004 zabitych. Olbrzymie straty poniosło rolnictwo i przemysł, który szczególnie w przypadku Północy został niemal całkowicie zniszczony. Równie duże straty, szacowane nawet na 900 000 ludzi poniosły oddziały chińskich „ochotników”²⁶¹. Stany Zjednoczone

²⁵⁸ W. Kozaczuk, *Misje pokojowe Wojska Polskiego 1953-1978*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1978, s. 22-23.

²⁵⁹ Szerzej o udziale Polski w pracach tej Komisji [w:] C. Brichmeier, M. Burdelski, E. Jendraszczak, *50-lecie Komisji Nadzorczej Państw Neutralnych w Korei*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2003 oraz W. Kozaczuk, *op. cit.*

²⁶⁰ Przebieg tych dyskusji, zajmowane przez strony stanowiska można znaleźć [w:] *Konferencja Genewska 26 kwietnia – 21 lipca 1954 r. Dokumenty i materiały*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa 1954.

²⁶¹ Oficjalne dane chińskie mówią o łącznych stratach na poziomie 390 000, w tym 110 400 zabitych. I. M. Popov, S. J. Lavrenov, W. N. Bogdanov, *op. cit.*, s. 517. Tamże wykaz strat wszystkich państw uczestniczących w wojnie koreańskiej. Odmienne dane w tym zakresie podaje M. Burdelski, [w:] *50-lecie Komisji Nadzorczej ...*, s.21. W wojnie koreańskiej miało zginąć 294 151 żołnierzy KRL-D, 184 128 żołnierzy chińskich, 225 784 żołnierzy Korei Południowej.

straciły 33 741 zabitych i 103 284 rannych²⁶², siły Zjednoczonego Królestwa 1263 zabitych i 4817 rannych. Brygada turecka, która największe straty poniosła w grudniu 1950 roku straciła łącznie 900 zabitych i 3500 rannych²⁶³.

W wojnie tej, żadna ze stron nie odniosła zdecydowanego zwycięstwa. Wojna toczona w Azji wywarła ogromny wpływ na ówczesną rzeczywistość całego świata. Jak twierdzą niektórzy „przeniosła zimną wojnę z Europy na cały świat”²⁶⁴. Przyspieszyła wyścig zbrojeń tak konwencjonalnych, jak i jądrowych, doprowadziła do zmiany strategii państwa np. USA oraz wzmocnienie bloków militarnych, jak NATO, czy powstanie nowych, jak SEATO, czy CENTO. W wielu krajach – w tym i Polsce – spowodowała zmiany w rozwoju gospodarczym, doprowadzając do przyspieszonej industrializacji i militaryzacji. Najwięcej na wojnie zyskała Japonia. Dużo szybciej niż było to przewidziane pozbyła się okupacji i odzyskała niezależność. Szybko odbudowano i rozbudowano japoński przemysł, służący, jako bezpośrednie zaplecze dla walczących w Korei Amerykanów. W ciągu trzech lat 1950-1953 wydatki USA, w Japonii osiągnęły zawrotną, jak na owe czasy, sumę 3,5 miliarda dolarów²⁶⁵. Znacznie ułatwiło to późniejszy start tego kraju, który już kilkanaście lat później uczynił z Kraju Kwitnącej Wiśni czołowe mocarstwo gospodarcze świata.

Pomimo podpisanego porozumienia o przerwaniu walk, stan wojny pomiędzy dwoma państwami koreańskimi trwa. Rozdzielająca kraje strefa zdemilitaryzowana ciągnąca się wzdłuż 38. równoleżnika z biegiem czasu stała się najbardziej strzeżoną i ufortyfikowaną granicą świata. Co jakiś czas dochodzi na granicy do incydentów zbrojnych. Tylko do końca 1972 roku, zanotowano ponad 700 przypadków naruszenia strefy zdemilitaryzowanej. Wielokrotnie ostrzeliwano też sporne wysepki na Morzu Żółtym, ostatnia tego typu strzelanina miała miejsce 23 listopada 2010 roku, gdy artyleria północnokoreańska ostrzelała wysepki Yeonpyeong. Poza drobnymi incydentami na granicy, w ciągu kilkudziesięciu lat od zakończenia wojny dochodziło do znacznie poważniejszych wydarzeń. Kim Ir Sen i jego następcy nigdy nie pozbyli się myśli o zjednoczeniu kraju. W związku z tym systematycznie rozbudowywano armię Korei Północnej. W chwili obecnej armii KRLD liczy około 1 100 000 żołnierzy, z czego 950 000 w wojskach lądowych, 110 000 w lotnictwie i obronie przeciwlotniczej oraz 46 000 w marynarce wojennej. Jednostki paramilitarne liczą 190 000 ludzi, aktywna rezerwa 470 000, a rodzaj „obrony cywilnej” pod nazwą Czerwona Gwardia

²⁶² H. Fisher, K. Klarman, M. J. Oboreceanu, *American war and military operations casualties: lists and statistics, updated May 14, 2008*, Congressional Research Service, Washington 2008.

²⁶³ J. Odziemkowski, *Międzynarodowe konflikty zbrojne po drugiej wojnie światowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Warszawa 2006, s. 62.

²⁶⁴ J. P. Dziak, *op. cit.*, s. 121.

²⁶⁵ P. Taras, *Korea – zapomniana wojna*, „Militaria i Fakty”, nr 4/2002, s. 10.

aż 3,5 miliona. Wojska te są uzbrojone między innymi w 4000 czołgów, 2500 transporterów opancerzonych, 15 500 dział i moździerzy, kilkaset samolotów. Od lat 60-tych rozwijany jest aktywnie program jądrowy.²⁶⁶

Istotnym komponentem wojsk KRL-D są siły specjalne, które w minionych latach wielokrotnie wykorzystywano do działań bezpośrednich wymierzonych przeciwko Korei Południowej. Najpoważniejsze tego typu zdarzenie miało miejsce 7 stycznia 1968 roku, kiedy to grupa 31 północnokoreańskich komandosów z elitarnej 124. „Jednostki Wojskowej”, przebranych w mundury armii Korei Południowej przedostało się do siedziby prezydenta Korei tzw. „Błękitnego Domu” z zadaniem zgładzenia prezydenta Park Chung-hee. Przypadkowo zostali odkryci przez policjantów i wywiązała się strzelanina. Komandosi rozproszyli się i próbowali przedostać na północ. W toku działań pościgowych 28 z nich zginęło, a po stronie wojsk południowokoreańskich poległo 68 żołnierzy²⁶⁷. W 1968 roku, próbowano dokonać akcji na jeszcze większą skalę. W rejonie Ulchin i Samchok wysadzono na brzeg ponad 130 żołnierzy z tej samej jednostki, którzy mieli przedrzeć się w góry Taebek i przy pomocy ludności miejscowej rozwinąć działania partyzanckie. Ludność okazał się jednak wroga i powiadomiła władze. Rozpoczęła się potężna oblawa, w której wzięło udział ponad 70 000 żołnierzy i funkcjonariuszy formacji bezpieczeństwa. Po dwóch tygodniach działań zabito 113 napastników, pojmano 7. Komandosi KRL-D działają również na terenie państw trzecich. 9 października 1983 roku trzech oficerów sił specjalnych Korei Północnej usiłowało dokonać zamachu na prezydenta Korei Południowej Chun Doo Hwana na terenie Birmy, w czasie, gdy składał tam wizytę.²⁶⁸

Z powyższych działań wynika jasno, że przywódcy Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, pomimo stałych zapewnień o dążeniu do pokojowego zakończenia stanu wojny, nie zaprzestali przygotowań do siłowego, militarnego rozwiązania tego trwającego już ponad pół wieku konfliktu.

²⁶⁶ T. Szulc, *Czy na Półwyspie Koreańskim wybuchnie wojna ?*, „ARMIA” nr 2/2011, s. 28. M. S. Sobański, *Marynarka Wojenna Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej*, „Okrety Wojenne” nr 66 (4/2004) s. 69-80. Bardzo szczegółowy opis potencjału militarnego współczesnej Korei Północnej przedstawił K. Chuprin [w:] *Posledniaya kriepost Stalina. Voiennye siekriety sieviernoï Koriei*, Centrograf, Moskwa 2012.

²⁶⁷ R. Wiśniewski, *Siły Specjalnego Przeznaczenia Koreańskiej Armii Ludowej*, „Komandos” nr 3/2011, s. 24-25.

²⁶⁸ K. Kubiak, *Koreański tygiel*, „RAPORT” nr 12/2010, s. 66-70.

ROZDZIAŁ II

DZIAŁANIA LOTNICTWA W PIERWSZYM ETAPIE WOJNY CZERWIEC – PAŹDZIERNIK 1950 roku

II.1 POWSTANIE, ROZWÓJ LOTNICTWA WOJSKOWEGO KOREI PÓŁNOCNEJ I JEGO DZIAŁANIA W PIERWSZYM ETAPIE WOJNY

Formując siły zbrojne Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, Kim Ir Sen już 29 listopada 1945 roku, podjął decyzję o „utworzeniu *sił powietrznych dla Nowej Korei*”²⁶⁹. Szkolenie przyszłych kadr lotniczych rozpoczęto w połowie 1946 roku, kiedy to utworzono pierwsze kluby lotnicze ulokowane, w Phenianie, Sinuiju, Hamhung, Chonjin – miejscach, w których stacjonowały jednostki lotnictwa ZSRR. Rosjanie byli też pierwszymi instruktorami, a w celu łatwiejszej komunikacji z kursantami do szkolenia kierowano obywateli Związku Radzieckiego pochodzenia chińskiego, koreańskiego czy mongolskiego. W procesie nauczania napotkano na liczne trudności. Lotników służących w czasie II wojny światowej, w lotnictwie japońskim wyeliminowano, jako wrogów ludu, a większość inteligencji wyemigrowała na południe po przejęciu władzy przez komunistów. Szkolenie podstawowe odbywało się na samolotach produkcji radzieckiej Po-2, UT-2 i Jak-18. Kadry dowódcze kierowano do szkół na terenie ZSRR. Oprócz pilotów maszyn bojowych, rozpoczęto też szkolenie pilotów maszyn transportowych. Piloci ci, jako pierwsi pod koniec 1947 roku, pod nazwą „*pierwszych jaskółek*”, ustanowili regularne połączenia lotnicze pomiędzy Phenianem a Chabarowskiem, Władywostokiem w ZSRR i Harbinem w Chinach. Na pokładach samolotów Li-2 i C-47 przewożono pocztę dyplomatyczną i najważniejsze dla władzy ludowej ładunki czy specjalistów bratnich krajów.

Szkolenie na maszynach bojowych, odbywało się również pod okiem radzieckich lotników ze stacjonujących w Korei Północnej sił okupacyjnych. Jednostki te, jak na przykład 582. Istriebitielnyj Aviacionnyj Połk (IAP)²⁷⁰ ze składu 70. Istriebitielnoj Aviacionnoj Divizji, (IAD) przekazywały także tworzącemu się lotnictwu samoloty. Pułk ten po przebrojeniu na samoloty Ła-5FN i Ła-7 przekazał posiadane do tej pory myśliwce Jak-7 Koreańczykom. Gdy w listopadzie 1948 roku, jednostki 70. IAD wycofywały się do ZSRR pozostawiły również część samolotów Ła-7. Podobnie 537. Szturmowyj Aviacionnyj Połk

²⁶⁹ V. Morozov, S. Uskov, *Na straże mira i truda*, „Mir Aviatsyi” 2.97, s. 29.

²⁷⁰ Objasnienia nazw jednostek lotniczych znajdują się w załączniku nr 37.

(SzAP), do 1948 roku, stacjonujący w Phenianie pozostawił swoje szturmowe Il-y-10²⁷¹. Po wycofaniu sił radzieckich szkolenie lotników na terenie KRL-D było kontynuowane przez grupę doradców dowodzoną przez generała Zacharowa.

Po oficjalnym powstaniu sił zbrojnych Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej w 1948 roku, powstało też i lotnictwo wojskowe. Na jego czele stanął generał Wang Yong²⁷², a głównym doradcą został pułkownik Pietraczew. Wraz z utworzeniem sił powietrznych Korei Północnej Związek Radziecki rozpoczął dostawy kolejnych samolotów. Były to przede wszystkim myśliwskie Jak-9P, szturmowe Il-10M²⁷³, transportowe Li-2 i Il-12 oraz szkolne Po-2, Jak-11 czy Jak-18. Do końca czerwca 1949 roku, dostarczono łącznie 48 samolotów bojowych i 17 szkolnych. Dostawy sprzętu pozwoliły na sformowanie mieszanej Dywizji Lotniczej, składającej się z dwóch pułków lotnictwa myśliwskiego, dwóch pułków lotnictwa szturmowego, klucza dowodzenia oraz pułku szkolnego i kilku samodzielnych kluczy maszyn łącznikowych. Stan ilościowy samolotów lotnictwa Korei Północnej w przededniu wybuchu wojny nie jest do końca znany. W literaturze zamieszczane są różne dane. Najczęściej podawana jest liczba 132 maszyn bojowych – 70 myśliwców Jak-9P, Jak-3, Jak-7, Ła-7, 62 samoloty szturmowe Il-10 oraz 67 maszyn szkolnych (w tym 22 Jak-18 i 20 Po-2). Według danych doradców radzieckich lotnictwo KRL-D miało posiadać 93 Il-y-10 oraz 79 myśliwców²⁷⁴. Personel sił powietrznych liczył 2829 oficerów i szeregowych. Jednak wyszkolonych pilotów było bardzo niewielu. Do działań na samolotach bojowych było zdolnych 32 pilotów – 11 na myśliwcach Jak-9P i 21 na szturmowych Il-10. Ponadto na samolotach szkolnych, wyszkolonych było 151 pilotów, a 120 kolejnych było w trakcie podstawowego szkolenia.

Do dyspozycji tych sił było około 30 lotnisk i lądowisk, częściowo odziedziczonych po Japończykach, a częściowo zbudowanych od podstaw już przez Koreańczyków. Głównymi bazami były – Haeju, Chinnampo, Sinanju (na zachodnim wybrzeżu), Kosong, Wonsan, Yonpo, Hungnam, Chongjin (na wschodnim) oraz Phenian, Kanggye, Sunmak, Sariwon i Pyonggang w centrum. Rozmieszczenie samolotów KRL-D w przededniu wojny - według danych wywiadu USA przedstawiono w Tabeli nr 3, s. 77.

²⁷¹ I. Seidov, „*Krasnye diavoly*” v niebie Koriei... .., s. 11-12.

²⁷² Był to doświadczony oficer. Karierę wojskową zaczynał w wojskach chińskich Mao Ze Donga. Następnie przedostał się do ZSRR, gdzie ukończył szkołę lotniczą i w trakcie II wojny światowej walczył, jako pilot a następnie instruktor w jednostkach lotnictwa bombowego. W październiku 1946 roku powrócił do Korei Północnej i objął stanowisko szefa Sekcji Lotniczej Instytutu Politycznego w Phenianie. R. P. Hallion, *The naval war in Korea*, Zebra Books, New York 1988, s. 54-55.

²⁷³ Podstawowe dane taktyczno-techniczne najważniejszych typów samolotów używanych w wojnie koreańskiej przedstawiono w Załączniku nr 36.

²⁷⁴ V. Morozov, S. Uskov, *op. cit.* s. 30. Natomiast I. Seidov [w:] *op. cit.*, s. 10 podaje liczbę 62 Il-10, 70 myśliwców, 22 transportowe oraz kilka łodzi latających MBR-2.

**ROZMIESZCZENIE SAMOLOTÓW BOJOWYCH LOTNICTWA KRL-D
na dzień 25 czerwca 1950 roku**

Lotnisko	Typ samolotu	Ilość samolotów
Yonpo	Jak-7/9	10
Yonpo	Jak-11	12
Yonpo	Ił-10	18
Sunmak	Jak-7/9	10
Sunmak	Ił-10	2
Phenian	Ił-10	48
Phenian	Jak-7/9	20
Phenian	Jak-11	2
Razem		122

Źródło: *United States Air Force operations in the Korean conflict 25 June – 1 November 1950*, Department of the Air Force, Washington 1952, s. ix.

W porównaniu z krajami europejskimi nie było to dużo, ale jeżeli porównać te dane ze stanem lotnictwa Korei Południowej to wygląda to imponująco. Lotnictwo Republiki Korei – Republic of Korea Air Forces – ROKAF, podobnie jak wojska lądowe tego kraju, pozostawało daleko w tyle za sąsiadem z północy, co w przypadku lotnictwa było jeszcze wyraźniejsze. Pomimo licznych próśb władz Republiki Korei, rząd USA stanowczo odmawiał dostaw sprzętu latającego. Nie pomogły nawet prośby gen. C. Chennaulta, dowódcy słynnych „Latających Tygrysów” z okresu II wojny światowej, który chciał stworzyć jednostkę lotnictwa myśliwskiego wyposażoną w samoloty North American F-51 D „Mustang”. Lotnictwo miało spełniać jedynie zadania pomocnicze stąd jego wyposażenie – 8 maszyn obserwacyjnych Piper L-4 „Cub”, 5 maszyn obserwacyjnych Stinson L-5 „Sentinel” oraz trzy szkolne North American T-6 „Texan”. Personel liczył 1859 ludzi, w tym 187 oficerów. Wyszkolonych pilotów było jednak zaledwie 39²⁷⁵. Głównymi bazami lotnictwa Republiki Korei było stołeczne lotnisko w Kimpo, oraz Suwon. Pozostałe lotniska w Taegu, Kunsan czy Kwangju miały charakter wyłącznie pomocniczy.

Aktywność lotnictwa Korei Północnej zaznaczyła się od pierwszego dnia wojny. Rankiem 25 czerwca 1950 roku, kilka maszyn przeprowadziło rozpoznanie na rzecz sił lądowych, a szturmowe Ił-10 zaatakowały Seul, niszcząc na stacji kolejowej pociąg z amunicją. Natomiast w południe tego samego dnia, para myśliwców Jak-9P pojawiła się nad lotniskiem Kimpo. Maszyny prawdopodobnie prowadziły wyłącznie rozpoznanie. O godzinie 13.15 cztery samoloty tego samego typu ostrzelały z działek pokładowych lotnisko w Seulu

²⁷⁵ R. F. Futtrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953.....*, s. 16-17.

niszcząc kilka – od 7 do 10 maszyn L-4 i T-6 oraz wieżę kontroli lotów i zbiorniki paliwa. Po południu – około 17-ej sześć myśliwców północnokoreańskich zaatakowało ponownie Kimpo, niszcząc na jego pasie startowym pierwszy samolot amerykański. Był to transportowy C-54 D „Skymaster” z 374. Troop Carrier Group, którego zadaniem była ewakuacja cywilnych obywateli USA oraz członków Komisji ONZ²⁷⁶. Drugiego dnia wojny doszło do pierwszego spotkania w powietrzu maszyn północnokoreańskich z samolotami amerykańskimi. Dwa myśliwce Jak-9P z 1. pułku pilotowane przez Li Don Giu i Te Gik Sena miały zaatakować bombardujące zajęty przez wojska KRL-D Kinsen i strącić dwa amerykańskie samoloty (miały to być T-6 lub dwukadłubowy myśliwiec F-82 „Twin Mustang”). Dane te nie są potwierdzone przez Amerykanów.

Siły ich działania ofensywne rozpoczęły się dopiero 27 czerwca 1950 roku. Tego też dnia doszło do pierwszych walk powietrznych pomiędzy samolotami USA i Korei Północnej. Około południa pięć północnokoreańskich myśliwców pojawiło się ponownie nad Kimpo. Tam w locie nad lotniskiem natknęły się na amerykańskie myśliwce F-82 „Twin Mustang” z 68. F(AW)S. Koreańskie samoloty zaatakowały jako pierwsze, uszkodzając jeden z samolotów wroga. Szybko jednak wyszła na jaw kolosalna przewaga pilotów amerykańskich w umiejętnościach pilotażu i doświadczeniu. Lecący samolotem o numerze taktycznym FQ-363 por. W. Hudson szybko strącił jeden z samolotów wroga. Pilot ostrzelanego celnie samolotu wyszedł na skrzydło i usiłował otworzyć tylną kabinę, by umożliwić wydostanie się prawdopodobnie rannemu obserwatorowi. Ośłona zacięła się i Koreańczyk zginął w szczątkach rozbitej maszyny. Początkowo pierwszy zestrzelony w wojnie koreańskiej samolot zidentyfikowano, jako Jak-7U. Lecz analiza wykonanego przez operatora radaru samolotu Hudsona por. C. Fräsera zdjęcia²⁷⁷, które przedstawia, co prawda tylko tylną część samolotu z numerem „06” na stateczniku pionowym skłania raczej do stwierdzenia, że był to samolot szkolny Jak-18 lub Jak-11 mogący wykonywać lot rozpoznawczy w eskorcie myśliwców. Drugi samolot, zidentyfikowany, jako Ła-7 został strącony przez załogę maszyny o numerze FQ-392 w składzie pilot por. C. Moran i operator radaru por. F. Larkins²⁷⁸.

Po kilku minutach do walki włączyły się maszyny F-82 z drugiego dywizjonu – 339. F(AW)S. W pierwszym ataku dowódca jednostki – major J. Little strącił trzeci samolot wroga, także Ła-7, prawdopodobne zwycięstwo nad Jak-iem-9 przyznano kpt. D. Trexlerowi. Należy przy tym stwierdzić, że wszystkie te walki toczyły się niemal równocześnie i dopiero specjalny rozkaz dowódcy amerykańskiego 5. Air Force z 1953 roku, uznał zwycięstwo

²⁷⁶ Według danych rosyjskich samolot ten miał zostać zestrzelony w powietrzu. I. Seidov, *op. cit.*, s.14.

²⁷⁷ Zdjęcie to opublikował L. Davis [w:] *MiG Alley. Air to air combat over Korea*, Squadron/Signal Publ., Carrolton 1978, s. 4.

²⁷⁸ R. F. Dorr, J. Lake, W. Thompson, *Korean war aces*, Osprey, London 2000, s. 7-9.

Hudsona, jako pierwsze w wojnie w Korei. Po kilku godzinach od tego starcia lotnisko Kimpo zostało ponownie zaatakowane przez samoloty północnokoreańskie. Tym razem było to osiem szturmowych Il-10. Na pasie zdołały one zniszczyć kolejnych kilka maszyn południowokoreańskich. Wracające już po wykonaniu zadania samoloty KRL-D zostały przechwycone przez amerykańskie samoloty myśliwsko-bombowe Lockheed F-80 „Shooting Star” z 35. Fighter Bomber Squadron / 8. Fighter Bomber Group, które tego dnia po raz pierwszy pojawiły się nad Koreą. Amerykańskie odrzutowce osłaniały maszyny transportowe i patrolowały rejon między Seulem a Kimpo, przy czym spodziewając się ataku wroga jeden z kluczy skierowano na północ.

W trakcie nawrotu por. R.G. Hall zauważył na tle chmur siedem sylwetek samolotów uformowanych w szyk „schody w prawo”. Dwie pary F-80 szybko zbliżyły się do nieznanych samolotów. Początkowo wzięto je za brytyjskie maszyny „Firefly” i dowódca amerykańskiej formacji nakazał odwrót, ale wtedy właśnie otworzył ogień jeden ze strzelców pokładowych z Il-10. W tym momencie F-80 były zbyt blisko by skutecznie zaatakować. Odrzutowce wykonały ciasny zawrót i kolejno rozpoczęły atak na nieprzyjacielską formację. Powolne szturmowce w starciu z szybkimi myśliwcami odrzutowymi nie miały szans. W ciągu niecałej minuty por. Robert E. Wayne strącił dwa nieprzyjacielskie samoloty. W tym czasie do walki włączyła się kolejna para „Shooting Starów” pilotowanych, przez kpt. R. E. Schillereffa i por. R. H. Dewalda. W jednym ataku obaj strącili po jednym „szturmowiku”²⁷⁹.

W tych pierwszych starciach już uwidoczniła się zdecydowana przewaga, w wyszkoleniu i technice pilotażu, jaką posiadali nad Koreańczykami piloci amerykańscy. Ale działania lotnictwa KRL-D trwały nadal, i atakowało ono coraz skuteczniej samoloty USAF. W dniu 28 czerwca dwie grupy samolotów północnokoreańskich liczące cztery i sześć myśliwców Jak-9P zaatakowało lotnisko w Suwon. W wyniku ostrzału z działek pokładowych na pasie startowym zniszczono dwa samoloty amerykańskie – bombowiec B-26 „Invader” i myśliwiec F-82 „Twin Mustang”. Tego też dnia Li Don Giu miał strącić jeden z bombardujących Phenian amerykańskich bombowców. Atak na Suwon powtórzono w południe następnego dnia, akurat w momencie, gdy na pasie znajdował się osobisty samolot generała MacArthura, który tego dnia wizytował Koreę. Tym razem w porę zareagowały amerykańskie myśliwce i doszło do walki powietrznej. W jej wyniku strącono łącznie sześć maszyn koreańskich bez strat własnych USA. Dwa Il-y-10 strącił por. Ollie Fox z 80. FBS, a dwa Jaki-9 jego koledzy z 35. FBS. Kolejne maszyny wroga tj. Jak-7 i Il-10 padły łupem

²⁷⁹ W. Thompson, *Fighter combat over Korea, Part 1 – First kills*, „Wings of Fame” vol. 1, s. 9. Zamieszczono tam także pełną listę zwycięstw powietrznych USA w okresie 27.06.1950-17.12.1950 – s. 33.

pilotów z 8. FBG. Cztery z tych zwycięstw odnieśli amerykańscy piloci lecący samolotami F-51 „Mustang” przeznaczonymi dla lotnictwa Korei Południowej²⁸⁰.

Kolejne starcie nad Suwon miało miejsce już w dniu następnym – 30 czerwca 1950 roku. W tym dniu samoloty KRL-D przeprowadziły łącznie sześć ataków na to lotnisko. Koreańskie myśliwce miały zniszczyć na pasie startowym dwa samoloty transportowe i siedem myśliwskich, a ponadto zaatakowały patrolujące „Shooting Star” z 36. FBS / 8. FBG pilotowane przez ppor. J. Thomasa i ppor. C. Wurster. Wurster, jako pierwszy ostrzelał nieprzyjacielski samolot, który w płomieniach spadł na ziemię. Ale drugi z koreańskich myśliwców zdołał wyminąć amerykańskie odrzutowce i sam ostrzelał maszynę ppor. Thomasa. Ten uniknął ostrzału i po kilku gwałtownych manewrach zajął dogodną pozycję i otworzył ogień, zestrzeliwując samolot wroga.

Lotnictwo koreańskie, które ponosiło straty, zarówno w walkach powietrznych, jak i w wyniku uderzeń na lotniska, nie dawało za wygraną i cały czas nękało przeciwnika, wykonując również ataki na cele naziemne. Już 29 czerwca grupa szturmowych Il-10 zbombardowała port w Inchon, niszcząc tam 11 małych jednostek pływających. Zaatakowano też brytyjską fregatę HMS „Black Swan” i dwa okręty wojenne Korei Południowej. W dniu 3 lipca zbombardowano pozycje wojsk południowokoreańskich w rejonie Seul – Suwon, a 10 lipca samoloty zbombardowały i ostrzelały z działek pozycje 19. pułku armii amerykańskiej. Do ataków na cele naziemne miały być używane też samoloty transportowe C-47/Li-2 doraźnie przystosowane do przenoszenia bomb²⁸¹. Ponadto w dniu 11 lipca trzy myśliwce Jak-9 zaskoczyły klucz maszyn F-80. Amerykańskie samoloty z powodu kończącego się paliwa nie podjęły walki i ratowały się ucieczką.

Spory sukces lotnicy, Kim Ir Sena odnieśli 12 lipca, gdy nad Wonsan udało im się zestrzelić pierwszą w tej wojnie „superfortecę” Boeing B-29²⁸². Również tego samego dnia strącono samolot obserwacyjny L-4 lotnictwa Korei Południowej. Trzy dni później Jak-i skutecznie zaatakowały bombardującą okolice Taejon formację lekkich bombowców Douglas B-26 „Invader”. Jeden z amerykańskich bombowców został tak silnie ostrzelany, że skraksował w wyniku przymusowego lądowania. Ogółem w okresie 7-20 lipca 1950 roku, samoloty tylko trzech eskadr dowodzonych, przez Kim Gi Oka, Li Mun Suna i Li Dong Niu

²⁸⁰ D. R. McLaren, *Mustangs over Korea*....., s. 17.

²⁸¹ 1st Provisional Marine Brigade (Reinf.), *Opn Plan 1-50, Appendix 1 – Summary of enemy situation*, 9 lipca 1950 r. Dokument dostępny online - http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/002/M002_CD18_OPO_1-50_AND_3-50_JULY_1950.pdf [dostęp:] 27.11.2012 r.

²⁸² Był to samolot o numerze seryjnym 44-69866 z 28. BS / 19. BG(M). Dwóch członków załogi – por. P. Miller i por. R. H. Dayton dostało się do niewoli, pozostałych członków załogi uratowały amerykańskie samoloty ratownicze i okręty. KORWALD - http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_769.htm . [dostęp:] 27.11.2012r.

miały zestrzelić łącznie 10 samolotów przeciwnika. Do szczególnie zaciętych walk miało dojść w dniach 12, 13 i 17 lipca. Dwunastego w rejonie Choch-i-won piloci 1. pułku w walce z 20 maszynami amerykańskimi mieli zestrzelić bez strat własnych trzy samoloty wroga – dwa B-26 i jeden myśliwski. 13-o Kim Gi Ok wraz Li Mun Sun w walce z 10 myśliwcami USA mieli zestrzelić trzy z nich. W dowód zasług na polu walki w dniu 23 lipca 1950 roku dotychczasowy 1. pułk myśliwski lotnictwa KRL-D został przemianowany na 56. gwardyjski pułk myśliwski, a dwunastu pilotów otrzymało tytuły „Bohatera KRL-D”²⁸³.

Kolejną „fortecę” bardzo poważnie uszkodzono w czasie nalotu na mosty na rzece Han koło Seulu w dniu 19 lipca. Trzy Jak-i skutecznie ostrzelały B-29 o nazwie własnej „Bug’s Ball Buster” pilotowany przez kapitana J.W. Entebo. W wyniku licznych ataków koreańskich myśliwców samolot miał ponad 100 przestrzelin, między innymi rejonie komory bombowej. Pilot został poważnie ranny i jak opisywał w swojej relacji z tego lotu jeden ze strzelców pokładowych „fortecy” szer. G. Fischer „....*W kabinie pilotów przestrzeliny były dosłownie wszędzie. Straciliśmy hermetyczność. Kapitan Entebo został trafiony. Jeden z pocisków strzaskał szkło kabiny. Które pocięło twarz kapitana. Nigdy nie zapomnę widoku leżącego go na podłodze. Na całej twarzy miał krew. Początkowo myślałem, że nie żyje. Wyjąłem z apteczki opatrunki i zająłem się nim*”²⁸⁴. Pomimo tak poważnych uszkodzeń samolotu, załoga zdołała dolecieć nim do bazy w Kadena. Tego samego dnia Jak-i-9 zdołały zestrzelić odrzutowego F-80 C z 36. FBS, którego pilot kpt. H. Odell został uznany za zaginionego w akcji²⁸⁵.

„Superfortece” zostały zaatakowane ponownie już następnego dnia. Tym razem myśliwce koreańskie nie były już tak skuteczne, a silny ogień strzelców pokładowych uniemożliwił przeprowadzenie ataków. Nie mniej intensywność działań samolotów przeciwnika zmusiła dowódcę 22. BG(M) pułkownika J.V. Edmundsona do wydania rozkazu nakazującego strzelcom pokładowym B-29 strzelania do każdego niezidentyfikowanego samolotu. Już wkrótce – 28 lipca - ofiarą tego rozkazu padł brytyjski myśliwiec „Seafire” Mk.47 z lotniskowca HMS „Triumph”, wzięty przez zbyt nerwowych strzelców za Jak-a-9. Zaraz po tym zdarzeniu na wszystkich brytyjskich samolotach pokładowych operujących nad Koreą namalowano białe-czarne pasy, analogiczne do stosowanych w trakcie operacji „Overlord” – desantu w Normandii w czerwcu 1944 roku²⁸⁶.

²⁸³ I. Seidov, *op. cit.*, s. 23-24.

²⁸⁴ R. F. Dorr, *B-29 Superfortress units of the Korean war*....., s. 15.

²⁸⁵ D. R. McLaren, *Lockheed P-80/F-80 Shooting Star*...., s. 143. Natomiast według KORWALD samolot ten został w walce tylko uszkodzony i rozbił się przy lądowaniu 1 km od lotniska w Taejon. http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_1523.htm [dostęp:] 05.12.2012 r.

²⁸⁶ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 43.

Lotnictwo północnokoreańskiej atakowało również cele na morzu. W dniu 23 sierpnia 1950 roku około 85 mil morskich na zachód od Kunsan dwa samoloty szturmowe Il-10, których pilotami byli Li Lia Sen i Ian Tha Hen ostrzelały i uszkodziły brytyjski niszczyciel HMS „Comus”, jeden z okrętów chroniących zespół lotniskowców TF. 91. W wyniku ataku bombami i ogniem działek pokładowych zginął jeden brytyjski marynarz, a uszkodzony okręt trzeba było odholować do bazy²⁸⁷. Dwie grupy szturmowców miały ponadto zbombardować i zatopić pomiędzy wyspami Mun Chan i Ka Do południowokoreański trałowiec i amerykański patrolowiec. Natomiast w dniu 17 września samoloty północnokoreańskie uderzyły na flotę desantową pod Inchon. Trzy uzbrojone w lekkie bomby myśliwce Jak-9, w locie na niskiej wysokości zaatakowały krążowniki USS „Rochester” i HMS „Jamaica”. Pierwszy z nich otrzymał dwa bezpośrednie trafienia, które zniszczyły dźwig wodnosamolotów i jedno z prawy burtowych dział przeciwlotniczych na dziobie. Drugi z okrętów uniknął trafienia. Jeden z atakujących samolotów został strącony przez artylerię przeciwlotniczą brytyjskiego krążownika, a dwa pozostałe odleciały na północ.

Pomimo niewątpliwych sukcesów lotnictwo północnokoreańskie ponosiło bardzo poważne straty. Tylko podczas ataków na lotniska samoloty amerykańskie zdołały zniszczyć ponad 60% stanu wyjściowego. Kolejne maszyny tracono w walkach powietrznych. Między innymi w dniu 9 lipca 1950 roku, dwa Jak-i-9 strącił kpt. J. Gosser z 36. FBS. Pięć dni później dwa kolejne myśliwce strącili mjr V. Candarella i kpt. W. Radcliff z 35. FBS. Natomiast 24 lipca zestrzelono samolot szturmowy Il-10. W sierpniu zwycięstwa powietrzne nad Koreą zaczęli odnosić piloci śmigłowych myśliwców F-51 „Mustang”. Trzeciego dnia tego miesiąca dwa Jak-i zostały zniszczone przez maszyny z amerykańskiego 67. FBS, a tydzień później inny pilot tej jednostki strącił myśliwiec Jak-3²⁸⁸. We wrześniu lotnictwo KRL-D straciło w walkach, w powietrzu kolejne sześć maszyn, z czego pięć strąciły odrzutowe „Shooting Star” z 8. FBG. Myśliwce koreańskie z 56. pułku zdołały zestrzelić tylko jednego „Mustanga” i jeden samolot L-4, co miało miejsce 1 września, a 9 września mieli strącić dwie „Superfortece” B-29. Kontynuowano sporadyczne ataki samolotów szturmowych na pozycje wojsk ONZ w rejonach Kesong, Inchon, Seul, Anju, które zbombardowano 27 października, a 14 października dwa samoloty zidentyfikowane, jako Jak-9 zbombardowały i ostrzelały lotnisko Kimpo.

Olbrzymie straty, jakie lotnictwo Korei Północnej poniosło w okresie lipiec-wrzesień 1950 roku, w walkach powietrznych, a przede wszystkim od uderzeń bombowych na lotniska, spowodowały praktyczne jego wyeliminowanie. Znacząco spadło też morale

²⁸⁷ S. Tetera, *op. cit.*, s. 78.

²⁸⁸ W. Thompson, *op. cit.*, s. 20-21, 25, 33.

północnokoreańskich lotników. Świadczyć może o tym fakt, że w trakcie walki powietrznej, jaka miała miejsce w dniu 2 listopada 1950 roku, jeden z koreańskich pilotów nie czekając na atak amerykańskiego „Mustanga”, który podchodził od tyłu i zajmował dogodną pozycję do otwarcia ognia, wzniósł się swoim Jak-iem i wyskoczył ze spadochronem. Pozostałe jeszcze maszyny opuściły atakowane non stop lotniska i zostały przeniesione na bezpieczny, wolny od nalotów teren Mandżurii. Tam rozpoczęto uzupełnianie stanów osobowych i sprzętu. Na terenie Korei Północnej pozostało tylko jedno zdolne do obsługi samolotów lotnisko w Sinuiju. Według danych amerykańskich z posiadanych na początku wojny 150 samolotów w październiku zostało zdolnych do walki zaledwie 18 maszyn, a według danych rosyjskich 21 – 20 samolotów szturmowych i zaledwie jeden myśliwiec²⁸⁹.

Lotnictwo KRL-D w pierwszym okresie działań wojennych nie odniosło większych sukcesów, a samo poniosło całkowitą klęskę. Władze tego kraju nie doceniły siły USA i możliwości jego lotnictwa. Górowało ono nad siłami powietrznymi Korei Północnej ilościowo i jakościowo w dziedzinie sprzętu, a przede wszystkim w wyszkoleniu pilotów. To był główny czynnik, który spowodował, że już w końcu lipca 1950 roku, samoloty amerykańskie mogły działać nad terytorium nieprzyjaciela praktycznie bez obaw o przeciwdziałanie ze strony przeciwnika.

II.2 SIŁY POWIETRZNE USA W 1950 ROKU I ICH PIERWSZE DZIAŁANIA W KOREI

Wybuch wojny w Korei nastąpił w momencie, gdy siły powietrzne USA znajdowały się w stadium głębokich zmian, zapoczątkowanych ich powstaniem zgodnie z National Defence Act z dnia 26 lipca 1947 roku. Na mocy tego aktu prawnego, dokonującego zdecydowanych zmian w strukturze sił zbrojnych USA, siły powietrzne usamodzielniały się, jako United States Air Forces z własnym Sekretarzem, sztabem i dowództwem. Było to ukoronowanie wieloletnich zabiegów i działań mających doprowadzić do wyjścia lotnictwa spod „skrzydeł” armii²⁹⁰. Było to też wyrazem roli, jaką odgrywało w tym czasie lotnictwo, jedyny rodzaj sił zbrojnych zdolny do zadawania strategicznych uderzeń atomowych.

Jeszcze, jako część składowa armii USA, w trakcie II wojny światowej siły powietrzne wniosły znaczący wkład w zwycięstwo nad Niemcami i Japonią. Masowe naloty dokonywane przez formacje ciężkich bombowców liczące setki, a nawet tysiące maszyn spowodowały

²⁸⁹ I. Seidov, *op. cit.*, s. 30.

²⁹⁰ Zob. H. Wolk, *Struggle for air force independence 1943-1947*, Air Force History and Museums Program, Washington 1997.

ogromne zniszczenia w przemysłowej transportowej infrastrukturze przeciwnika²⁹¹. Równie skuteczne były działania przeciwko systemowi transportowemu III Rzeszy. Natomiast lotnictwo taktyczne bardzo efektywnie prowadziło działania na linii frontu. W Europie działania na szczeblu strategicznym skoncentrowano na zakładach przemysłowych, podczas gdy w nalotach na Japonię celem numer jeden stały się miasta. Prowadzona od marca 1945 roku, ofensywa amerykańskich „Superfortec” z użyciem środków zapalających spowodowała gigantyczne straty wśród ludności cywilnej i niemal całkowite wypalenie dziesiątek kilometrów kwadratowych miast. Straty były w niektórych przypadkach, jak choćby w trakcie marcowych nalotów na Tokio, większe niż w atakach z użyciem broni jądrowej.

Pomimo roli, jaką w przyszłych konfliktach miały spełniać siły powietrzne, ich także nie ominęły drastyczne redukcje, które miały miejsce w siłach zbrojnych USA po zakończeniu II wojny światowej. Redukcje te szczegółowo przedstawiono w Tabeli nr 4.

Tabela nr 4

STAN PERSONELU I SPRZĘTU USAAF/USAF W LATACH 1945-1950

data	06.1945	12.1945	12.1946	12.1947	12.1948	12.1949	12.1950
Ilość personelu ogółem	2 372 292	2 359 456	341 413	339 246	412 312	413 286	559 329
Ilość pilotów	153 716	57 822	15 551	11 528	19 271	23 901	25 339
Ilość grup lotniczych	243	109	52	70	60	48	60
Ilość samolotów ogółem	68 398	44 782	30 035	23 814	20 572	17 686	17 510
Ilość samolotów myśliwskich	17 703	12 596	8765	6053	4243	3862	4198
Ilość samolotów bombowych	23 234	11 955	7681	6404	3836	3562	3159
Ilość samolotów rozpoznawczych	1990	1526	740	661	566	439	497
Ilość samolotów transportowych	9473	7500	4538	3536	3491	2839	2859

Opracowanie własne na podstawie : *Army Air Forces statistical digest World War II*, Office of Statistical Control, 1945; *United States Air Force statistical digest 1947*, Director of Statistical Services Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1948; *United States Air Force statistical digest 1948*, Statistical Services Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1949; *United States Air Force statistical digest Jan 1949 - June 1950*, Operations Statistics Division, Statistical Services Comptroller, United States Air Force, Washington 1950; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952.

²⁹¹ Zob. R. G. Davis, *Bombing the European axis powers. A historical digest of the combined bomber offensive 1939-1945*, Air University Press, Maxwell AFB 2006, D. L. Haulman, *Hitting Home. The air offensive against Japan*, Air Force History and Museum Programs, Washington 1999. W Polsce temat ten szczegółowo omówił M. Fiszer w swojej pracy *Lotnictwo w osiągnięciu celów strategicznych operacji militarnych*, Collegium Civitas Wydawnictwo TRIO, Warszawa 2011.

Jedynym dowództwem²⁹² wchodzącym w skład USAF, które w tych latach zanotowało dynamiczny rozwój było Strategic Air Command – dowództwo lotnictwa strategicznego. W jego skład wchodziły, przede wszystkim jednostki ciężkich bombowców zdolnych do przenoszenia broni jądrowej. Siły SAC były wówczas jedynym czynnikiem zdolnym zapewnić powodzenie w przyszłym konflikcie zbrojnym²⁹³. Szczegółowy rozwój SAC w latach 1946-1950 przedstawiono w Tabeli nr 5.

Tabela nr 5

ROZWÓJ STRATEGIC AIR COMMAND W LATACH 1946 – 1950

	1946	1947	1948	1949	1950
Personel	37 092 ludzi w tym 4319 oficerów	49 589 ludzi w tym 5175 oficerów	51 965 ludzi w tym 5562 oficerów	71 490 ludzi w tym 10 500 oficerów	85 473 ludzi w tym 10 600 oficerów
Samoloty	279 w tym 148 B-29 85 P-51 31 F-2 15 C-54	713 w tym 319 B-29 230 P-51 120 P-80 35 maszyn rozpoznawczych 9 C-54	837 w tym 35 B-36 35 B-50 486 B-29 131 F-51 81 F-82 24 RB-17 30 RB-29	868 w tym 36 B-36 99 B-50 390 B-29 67 KB-29 62 RB-29 18 RB-17 80 F-86 81 F-82 19 C-54 11 C-82	962 w tym 38 B-36 196 B-50 236 B-29 126 KB-29 20 RB-36 19 RB-50 46 RB-29 27 RB-45 167 F-84 14 C-97 19 C-124
Jednostki	9 grup bombowych 2 grupy myśliwskie 1 skrzydło rozpoznawcze 1 jednostka transportowa	16 grup bombowych 5 grup myśliwskich 2 grupy rozpoznawcze 1 jednostka transportowa	2 grupy ciężkich bombowców 11 grup średnich bombowców 2 grupy myśliwskie 2 grupy rozpoznania strategicznego 1 jednostka wsparcia 2 dywizjony samolotów tankujących (w organizacji)	3 grupy ciężkich bombowców 11 grup średnich bombowców 2 grupy myśliwskie 3 grupy rozpoznawcze 2 dywizjony wsparcia 6 dywizjonów samolotów tankujących (z czego tylko dwa w pełni wyekwipowane)	2 grupy ciężkich bombowców 12 grup średnich bombowców 3 grupy myśliwskie 2 grupy ciężkiego rozpoznania strategicznego 2 grupy średniego rozpoznania strategicznego 3 dywizjony wsparcia 12 dywizjonów samolotów tankujących (z czego tylko cztery w pełni wyekwipowane)
Bazy	18 na terenie USA	16 na terenie USA	21 na terenie USA	17 na terenie USA	19 na terenie USA 1 w Puerto Rico

Opracowanie własne na podstawie: J. C. Hopkins, *Development of Strategic Air Command, 1946-1976*, bmw, 1976.

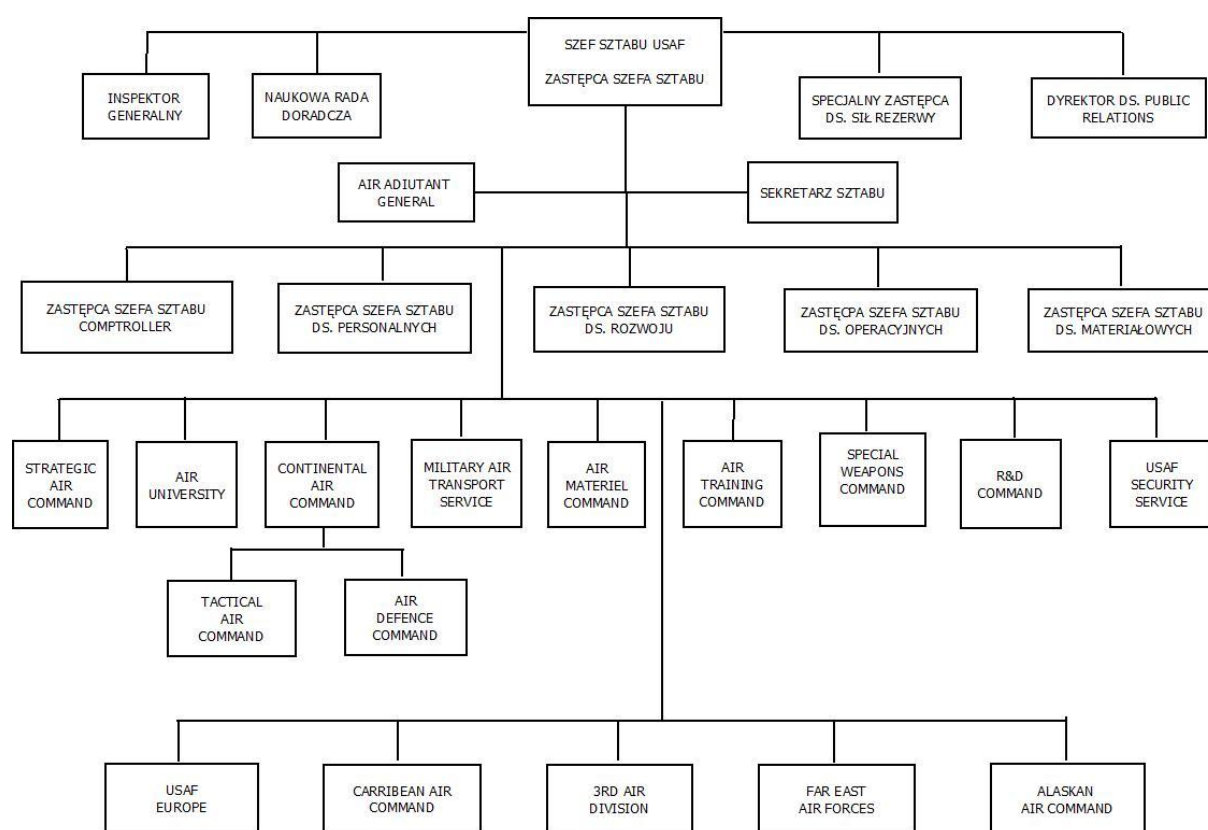
²⁹² Siły Powietrzne USA składały się z kwatery głównej, dowództw rodzajów lotnictwa jak dowództwo lotnictwa strategicznego – SAC oraz dowództw regionalnych jak USAFE czy PACAF. Struktura USAF w 1950 roku została przedstawiona na schemacie nr 2, s. 71.

²⁹³ Zob. też W. S. Moody, *Building the strategic air force*, Air Force History and Museums Program, Washington 1995.

Pozostałe dowództwa ulegały znacznym redukcjom. Dla przykładu od grudnia 1948 roku dowództwo lotnictwa taktycznego – Tactical Air Command czy Air Demence Command zostały pozbawione jednostek lotniczych i stały się wyłącznie komórkami planistyczno-operacyjną, włączonymi w skład Continental Air Command. Dopiero po silnych naciskach ze strony US Army, wielu dyskusjach, nawet kampanii prasowej w lipcu 1950 roku, przywrócono Tactical Air Command jako pełnoprawny komponent USAF²⁹⁴. Pomimo

Schemat nr 2

STRUKTURA UNITED STATES AIR FORCES W 1950 ROKU



Uwaga: na schemacie przedstawiono tylko podstawowe struktury USAF

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952, s. III.

²⁹⁴ C. C. Crane, *American airpower strategy in Korea 1950-1953*, University Press of Kansas, Lawrence 2000, s. 21-22.

redukcji ilościowych sprzętu latającego w latach 1945-1950 nastąpiła zasadnicza zmiana jakościowa. Wprowadzono do uzbrojenia samoloty o napędzie odrzutowym. Pierwszym z seryjnie produkowanych i użytkowanych przez siły powietrzne myśliwców odrzutowych był Lockheed P/F-80 „Shooting Star”. Prace nad jego konstrukcją rozpoczęto jeszcze w trakcie II wojny światowej, a pierwsze egzemplarze weszły do służby wiosną 1946 roku. W latach następnych wchodziły kolejne, coraz to nowocześniejsze modele samolotów, jak Republic F-84 „Thunderjet” czy pierwszy myśliwiec ze skrzydłami skośnymi North American F-86 A „Sabre”²⁹⁵.

W czerwcu 1950 roku, siły lotnicze USAF na Dalekim Wschodzie były podporządkowane jednemu z wydzielonych dowództw regionalnych - Far East Air Forces (FEAF). Dowodził nimi gen. G. E. Stratemayer, a w składały się z trzech Armii Lotniczych – 5. Air Force stacjonującej w Japonii (dowódca gen. E. E. Partridge), 13. Air Force na Filipinach (dowódca gen. R. F. Stearley). i 20. Air Force na Guam i Okinawie (dowódca gen. A. C. Kincaid). Szczegółowy podział rejonów odpowiedzialności poszczególnych Air Forces wchodzących w skład FEAF przedstawia Mapa nr 5, s. 89.

FEAF posiadał w tym czasie 1172 samoloty, z czego 47% - 553 - znajdowało się w jednostkach operacyjnych²⁹⁶. Podstawową siłę bojową tworzyło pięć grup lotniczych wyposażonych w myśliwce odrzutowe Lockheed F-80C „Shooting Star”. Trzy z nich miały za zadanie obronę Japonii. Sektor północny chroniła z bazy Misawa 49. Fighter Bomber Group (składająca się z trzech dywizjonów - 7., 8., 9. Fighter Bomber Squadron), centralnego z Jokoty 35. Fighter Interceptor Group (39. i 40. Fighter Interceptor Squadron), a południowego z Itazuke 8. FBG (35., 36. i 80. FBS). Dwie pozostałe grupy znajdowały się w bazach - Naha na Okinawie (51. FIG) i Clark na Filipinach (18. FBG). Ponadto w składzie 35. FIG znajdował się 8. Photo Reconnaissance Squadron także wyposażony w „Shooting Star” wersji RF-80A.

W bazie Itazuke stacjonowały również myśliwce na każdą pogodę NA F-82G „Twin Mustang” z 68. i 339. Fighter (All Weather) Squadron oraz lekkie bombowce Douglas B-26 “Invader” wchodzące w skład 3. Bomber Group (Light) (8. i 13. Bomber Squadron). W dyspozycji FEAF znajdowała się także stacjonująca w bazie Andersen na wyspie Guam 19. Bomber Group (Medium), dysponująca bombowcami B-29A „Superfortress”. Jednostka ta została w 1947 r. siłą „wyzebrana” ze składu tworzącego się Strategic Air Command i odtąd

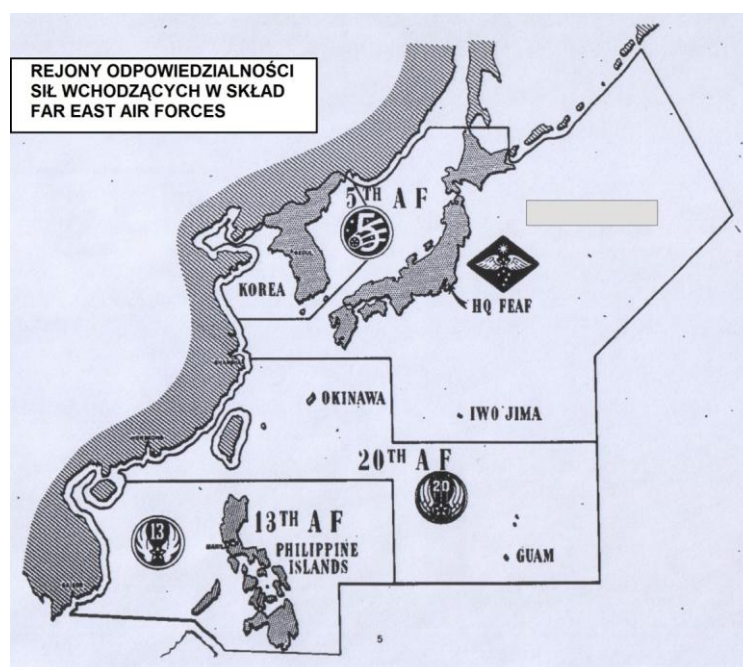
²⁹⁵ F-84 wszedł do służby w grudniu 1947 roku, a F-86 w lutym 1949 roku. M. S. Knaack, *Encyclopedia of US Air Force aircraft and missile systems*, vol. 1, Office of Air Force History, Washington 1978, s. 4, 26, 54.

²⁹⁶ *United States Air Force operations.....*, s. 3.

zwana była „MacArthur's Private Air Force”²⁹⁷. Sześcioma rozpoznawczymi „Fortecami” RB-29A dysponował bazujący w Kadenie (Okinawa) 31. Strategic Reconnaissance Squadron.

Mapa nr 5

**REJONY ODPOWIEDZIALNOŚCI JEDNOSTEK WCHODZĄCYCH W SKŁAD
FAR EAST AIR FORCES**



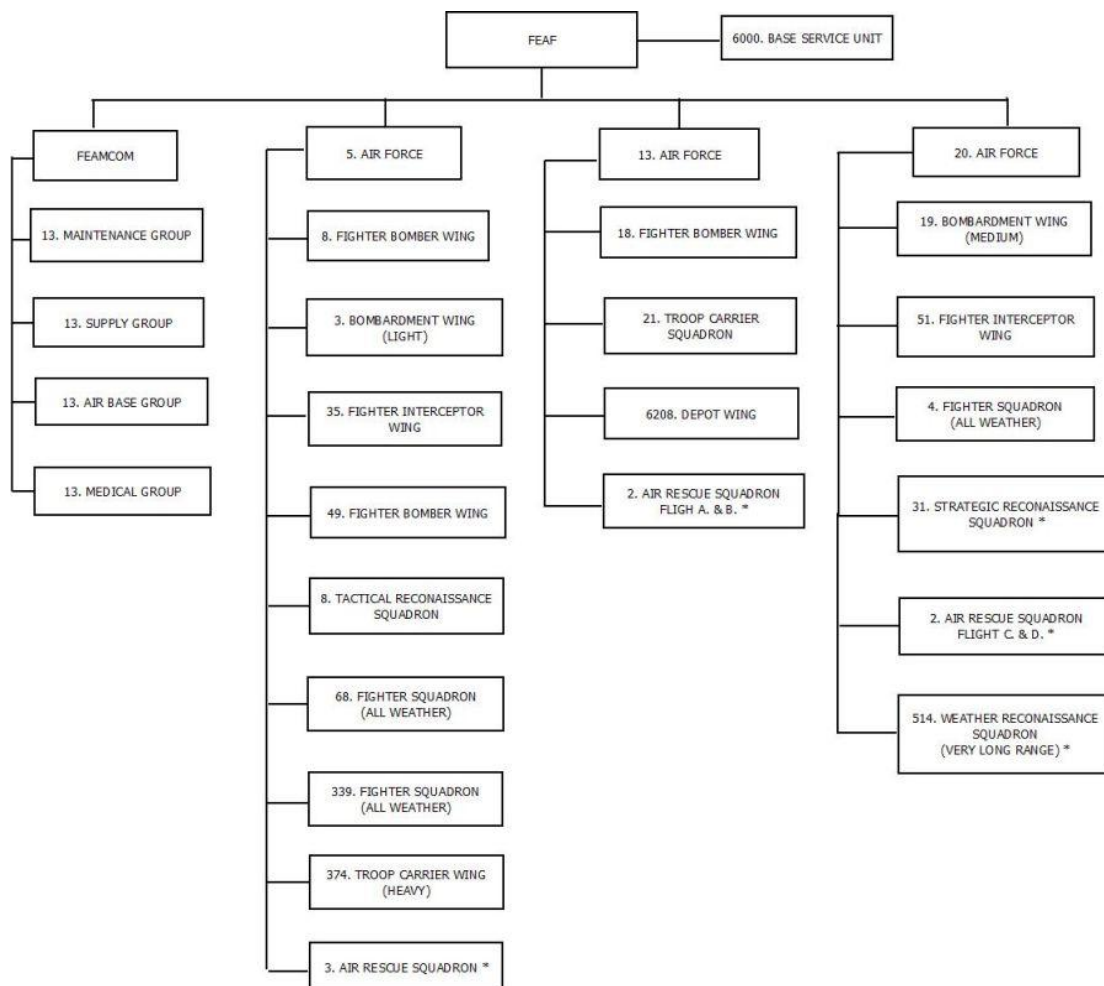
Źródło: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952, s. 13.

Jednostki bojowe wspierane były przez liczne samoloty pomocnicze m.in. maszyny rozpoznania meteorologicznego WB-29A (512. Weather Recon. Squadron) z bazy Jokota, samoloty ratownicze - 4 SB-29A i 23 SB-17G z 3. Rescue Squadron. Dywizjon ten był podzielony na tzw. Detachments, które stacjonowały w różnych bazach na terenie Japonii - Det. A Johnson k. Nagoi, Det. B Jokota, Det. C Misawa i Det. D Ashiya. Transport powietrzny zapewniały 24 „Skymastery” i „Skytrainy” C-47 ze wspomnianej wyżej 374. Troop Carrier Group (6., 21. i 22. Troop Carrier Squadron). Strukturę FEAF w czerwcu 1950 roku przedstawiono na schemacie 3, s. 90.

Łącznie w momencie rozpoczęcia wojny FEAF dysponował 1172 samolotami, z czego jednak spory odsetek maszyn przeznaczony był do wycofania z linii. Szczegółowy wykaz ilości samolotów znajdujących się w składzie FEAF przedstawiono w Tabeli nr 6, s. 91.

²⁹⁷ L. Davis, *Air war over Korea*, Squadron/Signal publ., Carrolton 1982, s. 25.

STRUKTURA FAR EAST AIR FORCES NA DZIEŃ 30 CZERWCA 1950 ROKU



* - jednostki przydzielone czasowo

Źródło: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952.

Stan sił lotniczych FEAF – mimo ich sporego stanu ilościowego – nie był najlepszy. Cięcia budżetowe w końcu lat czterdziestych spowodowały, że zaplecze techniczne – materiałowe było minimalne. Stale występowały braki części zamiennych, czy wykwalifikowanych mechaników. Także szkolenie było niewystarczające. W całym 1949 roku, FEAF przeprowadziły tylko 114 ćwiczeń w walkach powietrznych i 6 ćwiczeń, w zwalczaniu celów naziemnych. Dodatkowo, aby oszczędzić drogie 127 mm bojowe rakiety HVAR, używano rakiet ćwiczebnych o zupełnie innej trajektorii lotu²⁹⁸. Nic, więc dziwnego, że generał Stratemeyer twierdził wręcz, że „FEAF jest całkowicie niezdolne do niczego

²⁹⁸ W. T. Y'Blood, *Down in the Weeds*....., s. 2.

innego poza ograniczoną obroną Japonii, Okinawy i Filipin”. Pomimo takiego stanu, jednostki te natychmiast włączono do akcji.

Tabela nr 6

**Ilość samolotów poszczególnych typów znajdujących się w składzie Far East Air Forces
w dniu 31 maja 1950 roku**

Typ samolotu	ilość
Douglas B-26 „Invader”	73
Boeing B-29 „Stratofortress”	27
North American F-51 D „Mustang”	47
Lockheed F-80 C “Shooting Star”	504
North American F-82 G “Twin Mustang”	42
Samoloty transportowe – ogółem	179
Samoloty rozpoznawcze – ogółem	48
Samoloty inne	252
Łącznie	1172

Źródło: *United States Air Force operations in the Korean conflict 25 June – 1 November 1950*, Department of the Air Force, Washington 1952, s. 3.

Już pierwszego dnia wojny, po zniszczeniu przez myśliwce północnokoreańskie transportowego "Skymastera", prezydent Truman zezwolił na użycie jednostek lotniczych do ochrony ewakuacji obywateli USA i wsparcia wojsk południowokoreańskich, ale tylko poniżej 38 równoleżnika. W związku z tym generał MacArthur rozkazał myśliwcom FEAF patrolowanie rejonu ewakuacji. Po raz pierwszy nad Koreą pojawiły się 26 czerwca 1950 roku ochraniające ewakuację na pokładach norweskich statków „Norge” i „Reinholte” obywateli amerykańskich samoloty ratownicze SB-17 i myśliwskie F-82 G "Twin Mustang". Około godz. 13.30 para dwukadłubowych myśliwców natknęła się na samotnego Jak-a (według niektórych relacji był to „samolot z silnikiem gwiazdowym”). Piloci, nie mając wyraźnych rozkazów, minęli północnokoreański myśliwiec, który zresztą nie przejawiał agresywnych zamiarów. Sytuacja zmieniła się jednak już następnego dnia - 27 czerwca, kiedy to doszło do pierwszych walk z samolotami północnokoreańskimi.

Od początku wojny do działań włączono lotnictwo bombowe. Już kilkanaście godzin po rozpoczęciu walk załogom 19. BG(M) nakazano przebazowanie do Kadeny²⁹⁹ (Okinawa) i

²⁹⁹ Rozmieszczenie baz lotniczych USA, państw ONZ i państw ludowych przedstawiono na Mapie nr 6, s. 93.

przygotowanie się do akcji w Korei. "Fortece" opuściły bazę macierzystą wieczorem 26 czerwca i wylądowały w Kadenie o świcie 27 czerwca. Już po południu tego samego dnia - kilkanaście godzin zanim prezydent Truman zezwolił na działanie ofensywne - ruszyły do akcji. Celem ich pierwszego nalotu były stacje kolejowe i składy w rejonie Seulu oraz mosty na rzece Han. Uczestniczyły w nim cztery bombowce – „*Double Whammy*” (44-87734), „*THE OUTLAW*” (42-65306), „*Lucky Dog*” (44-86370) i „*Atomic Tom*” (44-69682)³⁰⁰. Ze względów politycznych, oficjalnie datę tego nalotu przesunięto na 28 czerwca. Natomiast 30 czerwca na północnym brzegu rzeki Han B-29 rozbiły duże zgrupowanie wojsk KRL-D. Początkowe działania tych ogromnych maszyn były, co najmniej dziwne, gdyż z braku dokładnego rozpoznania ich piloci otrzymali proste rozkazy atakować „*wszystko, co będzie warte bomb*”, ale MacArturowi zależało, na jak największym pokazie siły i wzmocnieniu upadającego morale żołnierzy południowokoreańskich. Chaos w systemie dowodzenia powodował bardzo nieefektywne użycie bombowców. Dla przykładu lekkie bombowce B-26 „*Invader*” kierowano do nalotów na duże mosty, podczas gdy „*Superfortece*” atakowały kolumny wojsk. Lekkie bombowce „*Invader*” były bardziej przydatne w atakowaniu celi w tym okresie walk niż samoloty taktyczne. Ich zasięg pozwalał na działania z baz w Japonii, bez ograniczania zabieranego uzbrojenia.

Ich debiut bojowy w Korei został opóźniony z powodu całkowitego zachmurzenia, w rejonie Seulu, co uniemożliwiło znalezienie celu – północnokoreańskich czołgów. Udany nalot, dwanaście bombowców przeprowadziło dopiero w południe 28 czerwca 1950 roku, bombardując stację przeładunkową koło Munsan. Cel został najpierw rozpoznany przez wykonującego pierwszy lot samolotu odrzutowego w Korei – pilota RF-80 A por. Bryce Poe’a II. Był to jednocześnie pierwszy atak FEAF poza 38 równoleżnik, co niezgadzało się z wytycznymi Trumana i ONZ, wkrótce jednak zmienionymi. Nalot okazał się skuteczny, ale północnokoreańska artyleria przeciwlotnicza poważnie uszkodziła dwa „*Invadery*”, z których jeden z niemal odstrzelonym lewym silnikiem musiał lądować w Suwon, a drugi ledwo doleciał do Ashiya. Celem kolejnego nalotu dla 18 samolotów z 13. BS przeprowadzonego 29 czerwca było lotnisko w Heijo koło Phenianu. Pierwszy nalot na Północną Koreę zakończył się sukcesem. Hangary, budynki, składy paliwa zostały zniszczone³⁰¹. Oprócz Jak-a zestrzelonego przez jednego ze strzelców pokładowych sierż. N. Michley'a na pasach startowych, zniszczono dalsze 25 północnokoreańskich myśliwców. Tego samego dnia sześć bombowców B-29 zbombardowało zajęte już przez komunistów lotnisko w Kimpo, a dwie kolejne „*fortece*” stację kolejową w Seulu. W czasie nalotu bombowce zostały zaatakowane

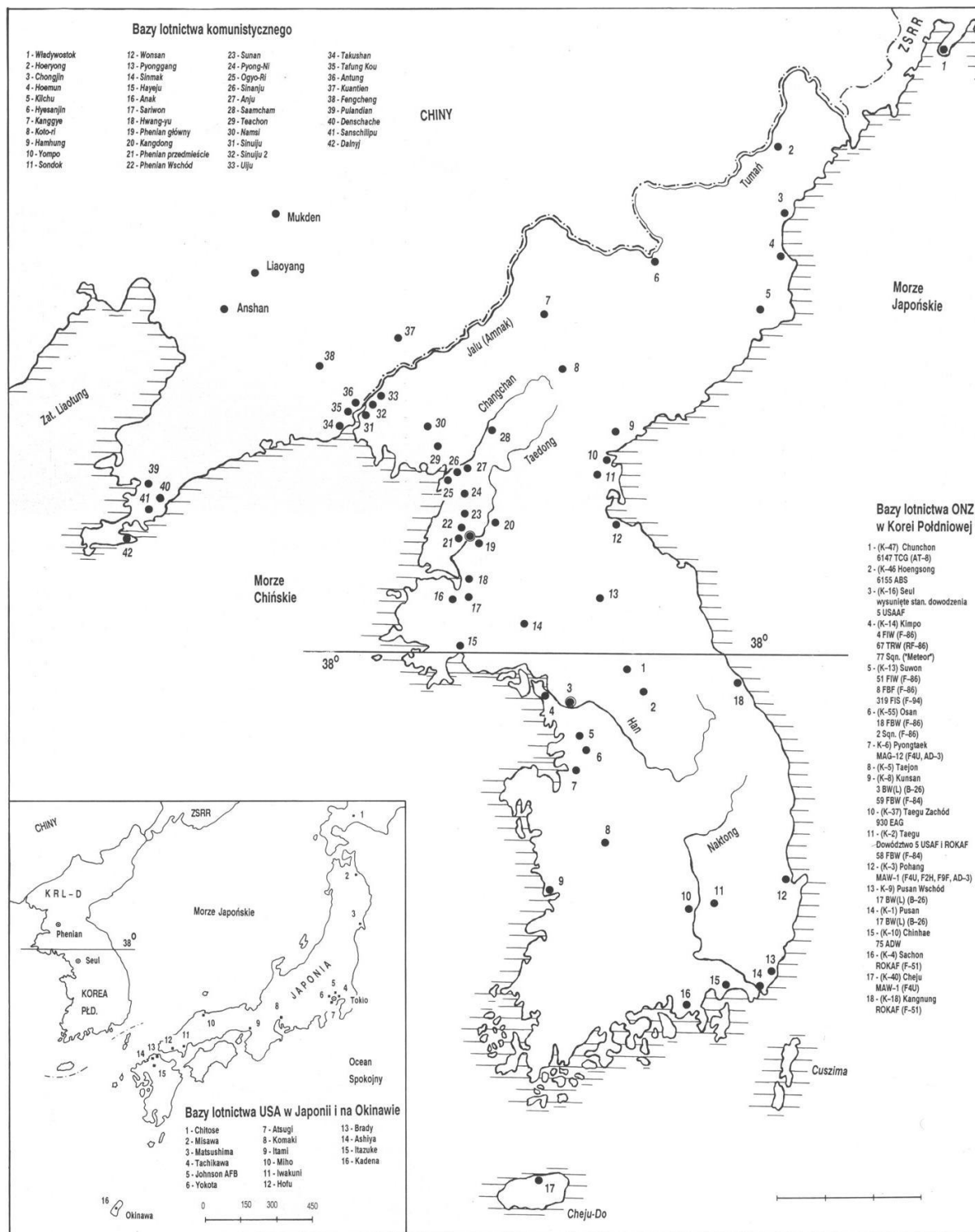
³⁰⁰ R. F. Dorr, *B-29 Superfortress units.....*, s. 11.

³⁰¹ J. Mesko, *A-26 Invader in action*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1993, s. 26.

przez trzy Jak-i, ale bombowce zdołały się obronić, i na dodatek strzelcy pokładowi zestrzelili jeden z atakujących myśliwców, a drugi ciągnąc za sobą smugę czarnego dymu odleciał szybko w kierunku północnym.

Mapa nr 6

Bazy lotnictwa ONZ i sił ludowych w wojnie koreańskiej



Źródło: C. Piotrowski, P. Taras, *Korea 1950-1953*, wyd. AJ-Press, Gdańsk 1995, s. 4

Także 29 czerwca, po raz pierwszy do działań szturmowych użyto myśliwców „Twin Mustang”. Z powodu bardzo utrudnionej łączności radiowej pomiędzy Koreą a Japonią rankiem do Suwon, gdzie znajdowało się prowizoryczne centrum kierowania wysłano por. Hudsona, który od kierującego centrum pułkownika McGinna otrzymał współrzędne celi. Szybko wrócił on do macierzystej bazy i już w południe F-82 zaatakowały – w tym po raz pierwszy, w tej wojnie napalmem – stanowiska wojsk Kim Ir Sena. Następnego dnia grupa lekkich bombowców B-26 z 13. BS patrolując rejon Seulu odnalazła kolumnę ciężarówek i czołgów oczekujących na północnym brzegu rzeki Han na dokończenie budowy mostu pontonowego. Amerykańskie bombowce lecąc w ciasnym szyku wykonały tylko jeden atak, zrzucając i wystrzeliwując na raz całe posiadane uzbrojenie. Wysłany w ten rejon kilka godzin później samolot rozpoznawczy RF-80 potwierdził, że cała kolumna została rozbita.

W cztery dni po rozpoczęciu wojny - 29 czerwca 1950 roku, do działań nad Koreą miała też wejść pierwsza nie amerykańska jednostka lotnicza. Był to 77. Squadron lotnictwa Australii, stacjonujący w Japonii w ramach brytyjskich sił okupacyjnych – BAFO. Jego wyposażenie stanowiło 26 samolotów myśliwskich „Mustang” Mk.IV. Dywizjon wkroczył do działań w bardzo trudnym momencie. Od kilku miesięcy trwały, bowiem przygotowania do powrotu jednostki do kraju macierzystego i w dywizjonie brakowało odesłanych już do Australii mechaników czy części zamiennych³⁰². Pierwszy lot bojowy – ze względu na złe warunki pogodowe nad Koreą - jednostka wykonała jednak dopiero 2 lipca 1950 roku. Cztery „Mustangi” miały osłaniać transportowe samoloty C-47 „Skytrain” prowadzące ewakuacje z Taejon rannych żołnierzy USA. Amerykańskie transportowce nie pojawiły się, tak, więc po godzinnym patrolowaniu wokół miasta australijskie myśliwce wróciły do bazy. Ale już następnego dnia operacje rozpoczęły się na dobre. Osiem „Mustangów” prowadzonych przez dowódcę Dywizjonu ppłk L. Spence osłaniało grupę 17 „Invaderów” w nalocie na mosty kolejowe na rzece Han, a druga grupa 6 samolotów chroniła „Superfortece” mające zbombardować północnokoreańskie lotnisko w Hamhung. Równocześnie rozpoczęto ataki szturmowe na cele pomiędzy Heitaku a Suwon. Lecz już w pierwszym nalocie – jak to się później okazało, na skutek błędnej informacji o celu – omyłkowo zbombardowano pozycje wojsk amerykańskich i południowokoreańskich. Incydent bardzo dokładnie wyjaśniono i w przyszłości nie doszło więcej podobnych pomyłek³⁰³. Początkowo 77. Dywizjon operował z Itazuke, lecz gdy priorytetem stały się działania szturmowe jednostkę przeniesiono do Pohang. Działano stamtąd bardzo intensywnie, co szybko doprowadziło do strat. Już 7 lipca

³⁰² D. Hurst, *op. cit.*, s.7-9.

³⁰³ G. Odgers, *op.cit.*, s. 45.

1950 r. w trakcie lotu rozpoznawczego na „Mustangu” o numerze A68-757 zginął zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą zastępca dowódcy dywizjonu mjr G. Strout, a 3 września w ataku na pozycje północnokoreańskie koło Angang-ni poległ sam dowódca 77. Squadronu.

W dniu 2 lipca 1950 roku, z bazy Taegu rozpoczęła działania inna jednostka wyposażona w "Mustangi" - 1. Fighter Squadron ROKAF. Powstawała ona w błyskawicznym tempie. Kilkanaście godzin po rozpoczęciu wojny 10 najlepszych pilotów południowokoreańskich, z których większość latała w czasie II wojny światowej nad Chinami, w lotnictwie japońskim przerzucono do Itazuke. Ich dowódcą był płk Lee Koon Suk. 26 czerwca przybyło tam 10 samolotów F-51D „Mustang” i 9 amerykańskich pilotów - instruktorów z 36. FBS. Wśród nich był także dowódca jednostki, którą nazwano „Bout 1” - mjr D. Hess³⁰⁴. Po prowizorycznym przeszkoleniu na nowym sprzęcie, mimo wyraźnych braków jednostkę skierowano momentalnie do akcji. Dziesiątego lipca w ataku klucza samolotów na kolumnę czołgów koło Anyang zginął płk Lee. W ciągu następnych tygodni jednostka południowokoreańska - chociaż większość jej pilotów stanowili nadal Amerykanie - działała bardzo intensywnie. Jej „Mustangi” wykonywały po 10-15 lotów dziennie, lądując tylko dla uzupełnienia paliwa i amunicji i często były bardzo skuteczne. W trakcie bitwy 24. Dywizji Piechoty nad rzeką Kum samoloty F-51 ROKAF, wyeliminowały z walki tylu żołnierzy przeciwnika, że przez kilka dni Kum zmieniła kolor na czerwony.

Drugą, znacznie większą grupę południowokoreańskich pilotów skierowano do bazy Ashiya w Japonii, gdzie przeszli oni gruntowniejsze szkolenie, wchodząc do akcji dopiero w sierpniu. Ogólna wartość tej jednostki była jednak niska. Używane przez nią „Mustangi”, szczególnie te z pierwszej partii były w bardzo złym stanie technicznym. Zbierane początkowo po różnych składowiskach Japonii użytkowano je do holowania celów powietrznych i bardzo często pozbawione były przyrządów pokładowych czy radiostacji³⁰⁵.

Dziewiętnastego lipca o świcie samolot rozpoznawczy RF-80A z 8. PRS odkrył koło Phenianu nowe lotnisko, na którym ukryto wśród drzew 25 samolotów. Już w południe lotnisko to stało się celem ataku ośmiu samolotów „Shooting Star” z 8. FBG dowodzonych przez ppłka Williama T. Samwaysa. W kilku zejściach ostrzelały one zaparkowane samoloty z broni pokładowej, niszcząc 14 z nich i uszkodzając kilka dalszych. Nie wiedzieć, czemu uczestniczącym w akcji pilotom zniszczone Jak-i przyznano, jako zwycięstwa w powietrzu. Dopiero w latach 80-tych „zwycięstwa” te zostały odpowiednio zweryfikowane. O świcie następnego dnia lotnisko to zbombardowały „Invadery”. Po ich ataku pas startowy był podziurawiony, jak szwajcarski ser, całkowicie zniszczono też pozostałe sprawne jeszcze

³⁰⁴ D. R. McLaren, *Mustangs over Korea*..... s. 24-25.

³⁰⁵ R. F. Futtrell, *United States Air Force in Korea 1950-1953*....., s.89.

samoloty. B-26 „Invader” były szczególnie skuteczne w zwalczaniu kolumn transportowych. W celu zwiększenia skuteczności prowadzonych przez nie działań, wprowadzono loty wahadłowe – rano bombowce startowały z macierzystej bazy Iwakuni w Japonii i kierowały się nad cel. Po wykonanym bombardowaniu leciały do Taegu, gdzie uzupełniano paliwo i amunicję. Taki system pozwalał na zaoszczędzenie czasu potrzebnego na dolot do baz, dzięki niemu poszczególne załogi bombowców mogły wykonać do trzech lotów bojowych dziennie³⁰⁶.

Najwięcej lotów wykonywało jednak lotnictwo myśliwsko-bombowe. W lipcu 1950 roku, ponad 70% wszystkich lotów nad Koreą wykonały F-80C. W tym okresie walk, ich działanie było mało skuteczne. Początkowo samoloty te nie były przystosowane do przenoszenia bomb i w okresie 28 czerwca – 6 lipca ich jedynym uzbrojeniem były karabiny maszynowe³⁰⁷. Jedyne punkty do podwieszenia ich uzbrojenia znajdowały się tylko na końcach skrzydeł, co uniemożliwiało zabieranie dodatkowych zbiorników na paliwo i redukowało promień działań bojowych do 165 km³⁰⁸. Pod skrzydłami można było mocować tylko rakiety. Dawały też o sobie znać braki w wyszkoleniu. Dla przykładu piloci F-80 odpalali rakiety HVAR zbyt blisko od celu i często wpadali w powstałe przy wybuchu rakiet odłamki. W ten sposób kilkanaście samolotów zostało poważnie uszkodzonych, a kilka nawet straconych. Dopiero po tych smutnych doświadczeniach nauczono się, że rakiety należy odpalać minimum 450 metrów od celu. Braki w łączności z ziemią, dostatecznej informacji o celach oraz szybkie zmiany sytuacji na froncie powodowały, iż większość działań na wskazane wcześniej cele była nieudana, skuteczne było tylko 25% lotów.

Panująca w Korei sytuacja zmusiła dowództwo FEAF do zmiany obowiązujących zasad. Do tej pory głównym zadaniem lotnictwa taktycznego, poza wywalczeniem przewagi w powietrzu były powszechnie stosowane w okresie II wojny światowej działania określone terminem „Interdiction” tzw. „izolacja” rejonu walk - czyli odcięcie walczących na froncie oddziałów przeciwnika od zaplecza i dostaw. Wsparcie bezpośrednie własnych oddziałów pozostawiano artylerii polowej, której jednostki znajdowały się na wszystkich szczeblach – dywizji, korpusu czy armii. Ale w Korei artylerii brakowało³⁰⁹. Dlatego też szybko

³⁰⁶ W. Thompson, *B-26 Invader units*....., s. 11.

³⁰⁷ Idem, *F-80 Shooting Star units over Korea*....., s. 17.

³⁰⁸ J. T. Stewart, *op. cit.*, s. 106.

³⁰⁹ W trakcie przesłuchań przed Senatem USA w kwietniu 1953 roku generał Van Fleet zeznał „*W Korei mieliśmy tylko 25%, około 25% albo i mniej dział na dywizję niż we Francji*”, *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950 – 30 June 1952*, USAF Historical Division Air University, 1955, s. 201.

podstawowym zadaniem lotnictwa stało się bezpośrednie wsparcie walczących wojsk³¹⁰. Ale okazało się, że brak jest odpowiedniego sprzętu i ludzi do skutecznego naprowadzania samolotów na niewielkie cele, jakimi były stanowiska artylerii czy czołgi wroga. Początkowo naprowadzaniem zajmowali się oficerowie USAF przydzielani do jednostek lądowych. Pierwsze USAF Tactical Control Parties z Det. I 620. Aircraft Control and Warning Squadron wyposażone w jeepy pojawiły się na froncie już 28 czerwca. Z bazy Suwon, a następnie Taejon współdziałały z jednostkami ROKA i 24 DP. Jednak trudna sytuacja na froncie powodowała, że działania grup naziemnych były utrudnione, a przy tym niebezpieczne. Do 11 lipca stracono 3 z pierwszych sześciu TACP³¹¹. Także zawodne, stare, pochodzące jeszcze z okresu II wojny światowej radiostacje AN/ARC-1 stanowiące wyposażenie jeepów TACP bardzo utrudniały działania.

Dużo rozsądniejsze wydawało się użycie samolotów, jako punktów naprowadzania. Na pomysł taki wpadł dowódca 5 Armii Lotniczej gen. E. Partridge. Na jego wyraźny i kategoryczny rozkaz 9 lipca do Taejon przybyło 7 oficerów i 3 lekkie samoloty Stinson L-5G³¹². Tego samego dnia rozpoczęto działania, naprowadzając formacje F-80 na odcinku frontu zajmowanym przez 24 Dywizję. Już w pierwszym locie, notabene na „wypożyczonym” z 24. DP L-17 por. J. Bryant został zaatakowany przez dwa północnokoreańskie, Jak-i, ale dzięki gwałtownym manewrom zdołał ująć nieprzyjacielskim myśliwcom. Następnego dnia w Taejon zjawił się samolot T-6C „Texan” pilotowany przez por. H. E. Morrisa, który przekonać chciał pozostałych pilotów naprowadzania, że T-6 dysponujący większą prędkością i odpornością na uszkodzenia lepiej nadaje do tej roli. Pomysł chwycił i – znowu na wyraźne żądania Partridge’ a – ze wszystkich zakątków Japonii zaczęto zbierać „Texany”. Wyposażono je w dodatkowe radiostacje AN/ARC-3 pozwalające na utrzymywanie łączności zarówno z oddziałami lądowymi, jak i lotnictwem myśliwsko-bombowym. Rozmieszczenie sił naprowadzania – TACP oraz samolotów „Mosquito” na dzień 22 sierpnia 1950 roku, przedstawiono na schemacie nr 4.

O zaletach T-6 przekonano się już pierwszego dnia ich działań. Samolot z załogą por. J. Bryant i por. F. Mitchell wykrył na drodze koło Chochiwon kolumnę ponad 40 północnokoreańskich czołgów. Wezwano natychmiast znajdującą się w pobliżu eskadrę „Shooting Starów”, która w ciągu pięciu minut zniszczyła 17 wozów. Pomimo silnego ognia przeciwlotniczego załoga T-6 cały czas przebywała w rejonie nalotu skutecznie wskazując

³¹⁰ Jak twierdził nawet dowódca 24. DP USA „*myślę, że podstawowym zadaniem lotnictwa w Korei jest działania jak artyleria*”, *United States Air Force operations ...*, s. 30.

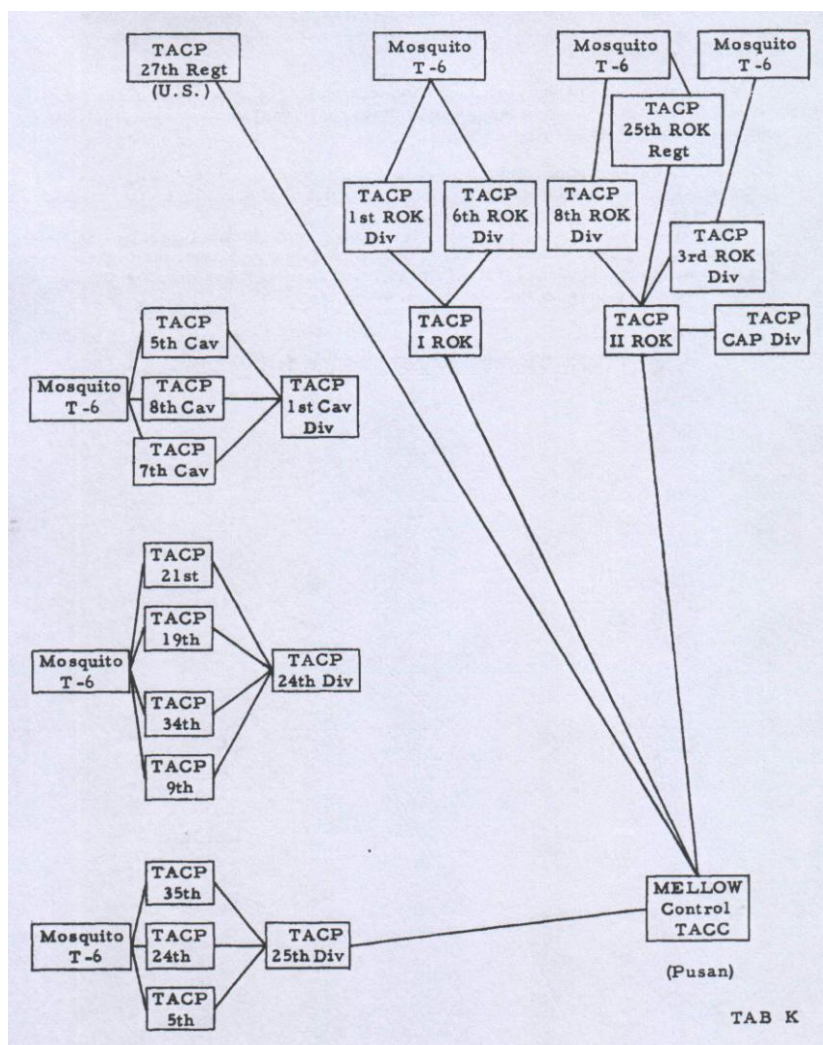
³¹¹ J. Schligh, *Help from above. Air Force close air support of the Army 1946-1973*, Air Force History and Museums Program, Washington 2003, s. 150.

³¹² W. T. Y’Blood, *op. cit.*, s. 8-9.

cele. Piętnastego lipca dowództwo przydzieliło jednostce - słynny później w całej Korei – kod radiowy „Mosquito”³¹³, a dwa tygodnie potem oficjalnie powołano do życia nową jednostkę

Schemat nr 4

**ROZMIESZCZENIE JEDNOSTEK TACP ORAZ SAMOLOTÓW „MOSQUITO”
NA DZIEŃ 22 sierpnia 1950 roku**



Źródło: Headquarters X. Corps, *Army tactical air support requirements*, 25.12.1950 r., dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll11/id/1571/rec/63>, [dostęp:] 11.08.2012r., s. 63.

6147. Tactical Control Squadron (Airborne) dowodzony przez mjra Merilla H. Carltona. Do tego dnia samoloty naprowadzania wykonały już 269 lotów.

³¹³ W. M. Cleveland, *Mosquitos in Korea*, Peter E. Randall Publisher, Portsmouth 1991, s. 28-29.

W lipcu 1950 roku, „Shooting Stry” musiały jednak przeważnie działać bez wsparcia. Rozpoczęto, więc patrolowanie poszczególnych rejonów i atakowanie odnalezionych lub wskazanych w międzyczasie celów. Taka taktyka działań była szczególnie trudna dla F-80. Pomimo przesunięcia ich na najbliższej położone Korei lotniska i ograniczenia zabieranego uzbrojenia do 4 rakiet HVAR mogły one przebywać w rejonie celu jedynie przez 15 minut i to operując na dużej wysokości. Aby temu zaradzić dwóch oficerów z 9. FBS por. E. Johnston i por. R. Eckman opracowało powiększony zbiornik podskrzydłowy dla F-80 zwany „Misawa tank” o pojemności 265 galonów³¹⁴, zwiększający promień działań bojowych „Shooting Stry” do 563 km. Powstał on przez dołożenie dwóch środkowych sekcji zbiornika o pojemności 50 galonów każdy. Umożliwiło to bardziej skuteczne działania. Jednak zastosowanie nowych, większych zbiorników powodowało i kłopoty, przede wszystkim samolotom operującym z wysuniętych baz w Korei. Przeciążone samoloty po prostu osiadały na „ogony” i przed startem mechanicy musieli je podnosić.

Nie mniej w przypadku wykrycia sił przeciwnika ich ataki okazywały się przeważnie skuteczne. Dla przykładu 11 lipca koło Chonan klucz F-80 z 8. FBS, wykrył i zaatakował uwięzioną przed zerwanym mostem dużą kolumnę wojsk północnokoreańskich. Wezwano wszystkie znajdujące się w pobliżu samoloty, w tym B-26 i F-82 i rozpoczęła się masakra. W ciągu trzech dni niemal ciągłych ataków zniszczono 117 ciężarówek, 38 czołgów i wyeliminowano kilkuset żołnierzy³¹⁵. Podobne sukcesy odnoszono jeszcze kilkakrotnie. Wynikały one z ignorancji komunistycznych dowódców, którzy nakazywali swoim żołnierzom strzelanie do samolotów, a nie krycie się. Kosztowało to wojska ludowe ogromne ilości zabitych i rannych. Najważniejsze było jednak niszczenie czołgów, na które urządzano formalne polowania³¹⁶. W ich niszczeniu szczególnie skuteczne były 127 mm rakiety HVAR z 6,5 calowymi głowicami kumulacyjnymi i napalm. W wyniku skoncentrowanych nalotów amerykańskich samolotów do sierpnia 1950 roku 105. DPanc została przez lotnictwo to praktycznie rozbita. Podobnie w rejonie Kwangung oddziały 8. Dywizji północnokoreańskiej w wyniku działań lotnictwa straciły 10 dział 76 mm, 3 haubice 122 mm, 38 czołgów, 7 transporterów i 50 ciężarówek z amunicją³¹⁷.

Pomimo niewątpliwych osiągnięć działania prowadzone przez „Shooting Stry” nie zadowalały dowództwa FEAF. Mimo podejmowanych wysiłków, ich czas działań nad polem

³¹⁴ W. Thompson, *F-80 Shooting Star units over Korea*..., s. 15-16.

³¹⁵ K. Moll, *The guns of July 1950*, „AIR FORCE Magazine”, September 2005, s. 101.

³¹⁶ Pierwszy czołg został zniszczony 9 lipca 1950r. przez por. Jima Flemminga z 77. Squadron RAAF. P. D. Chinnery, *Called to arms*, „AEROPLANE”, August 2013, s.100-101.

³¹⁷ R. F. Kropf, *The US Air Force in Korea: problems that hindered the effectiveness of air power*, „Airpower Journal”, Spring 1990.

walki był ograniczony, a żadne z lotnisk Korei Pd. nie było w stanie przyjąć ma stałe tych nowoczesnych maszyn. Według wielu dowódców F-80 były także - o ironio - za szybkie zarówno w atakowaniu celów naziemnych, jak i walkach z północnokoreańskimi myśliwcami. Obserwując działania 77. Sqd. RAAF i 1. FS ROKAF w dowództwie FEAF podjęto – dla wielu zaskakującą - decyzję wymiany dużej liczby F-80 użytkowanych przed jednostki 5. Air Force na samoloty śmigłowe, mogące operować z prymitywnych lotnisk Korei Południowej³¹⁸. Mogły one zapewnić regularne wsparcie, wykonywać dużą liczbę lotów, a przez mniejszą prędkość byłyby skuteczniejsze w atakach na niewielkie cele naziemne. Śmigłowe samoloty, jak F-51, czy B-26 o zdolności do wykonywania dużych ilości lotów dziennie miały swymi operacjami „kupić” czas niezbędny siłom ONZ na wzmocnienie sił lądowych³¹⁹.

Dowódcy dywizjonów skłaniali się ku znanym z okresu II wojny światowej i doskonałym w działaniach szturmowych samolotom Republic F-47 "Thunderbolt". Niestety nie było ich już zbyt dużo, i dowództwo USAF zdecydowało o wysłaniu do Korei "Mustangów" F-51D. Stanowiły one w 1950 roku, podstawowy sprzęt jednostek Gwardii Narodowej i było ich w służbie ponad 764³²⁰. Szybko podjęto decyzję i do 15 lipca zebrano 145 będących w najlepszym stanie samolotów, powołano do służby czynnej 70 najbardziej doświadczonych pilotów, załadowano ich na pokład lotniskowca USS „Boxer” i wysłano do Korei. Tego samego dnia rozpoczął z Taegu działania 51. FS (Provisional) zwany też „Dallas”. Jego wyposażenie stanowiły F-51 pozostałe w Japonii po zaopatrzeniu 1. FS ROKAF. Do ich pilotowania wybrano najlepszych pilotów z rozwiązanego 12. FBS/18. FBG.

Płynąc niemal non stop z maksymalną prędkością USS "Boxer" przybył do Japonii 23 lipca i rozpoczęło się błyskawiczne przebrojenie. Większość pilotów 5. Air Force знаła doskonale F-51, gdyż używała ich do końca 1949 r. W związku z tym transformacja odbyła się szybko i już na początku sierpnia pierwszy z przebrojonych dywizjonów - 40. FBS/35. FBG znalazł się w bazie w Pohang. Po kilku dniach dołączyły do niego samoloty australijskie z 77. Sqd. oraz 39. FBS. Kolejny z przebrojonych dywizjonów - 68. FBS/18. FBG dołączył w Taegu do 51. FS(P), który w międzyczasie przemianowano na 12. FBS. Natomiast dwie przebrojone jednostki 8. FBG - 35. i 36. FBS pozostały na terenie Japonii w bazie Tsuiki³²¹.

³¹⁸ Wielu dowódców USAF uważało na przykład, że najlepszym samolotem bliskiego wsparcia był użytkowany przez lotnictwo morskie Vought F4U-4 „Corsair”. Headquarters X. Corps, *Army tactical air support requirements*, 25.12.1950, dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll11/id/1571/rec/63>, [dostęp:] 11.08.2012r., s. 13.

³¹⁹ W. Thompson, *B-26 Invader units over Korea.....*, s. 9.

³²⁰ R. F. Futtrell, *op. cit.*, s.69.

³²¹ L. Davis, *Air war over Korea*, s. 6-7.

Pozostałe po przebrojeniu samoloty F-80 zgrupowano w 49. FBG, którą też w całości skierowano do działań szturmowych. Do zadań tych skierowano także 51. FIG, przenosząc ją z Okinawy do Itazuke. Do ewentualnej obrony wysp japońskich pozostał tylko jeden dywizjon.

W pierwszym okresie walk lotnictwo wniosło bardzo znaczący udział w powstrzymaniu ofensywy północnokoreańskiej. W związku z faktem, że wojska lądowe ONZ praktycznie nie dysponowały artylerią polową, samoloty myśliwsko-bombowe i bombowe były jedynym środkiem wsparcia. Działania lotnictwa były w tym okresie bardzo ograniczone zarówno przez spory kompetencyjne w amerykańskim dowództwie, jak i warunki panujące na froncie³²². Bardzo płynna sytuacja, jaka miała miejsce na polu walki w lipcu 1950 roku i trudności we właściwym wskazaniu celi ataków powodowała, że większość z nich była nieskuteczna. Przyczyniał się do tego również posiadany przez lotnictwo amerykańskie sprzęt latający, szczególnie odrzutowe myśliwce F-80 „Shooting Star”.

II.3 PIERWSZE DZIAŁANIA LOTNICTWA MORSKIEGO

W pierwszych dniach lipca 1950 roku, do działań na froncie koreańskim weszło też lotnictwo morskie. Jego gwałtowny rozwój nastąpił w latach II wojny światowej. Stacjonujące na lądzie i pokładach lotniskowców samoloty, wniosły znaczący wkład w zwycięstwo na Pacyfiku, niejednokrotnie decydując o zwycięstwie w poszczególnych bitwach, jak choćby w bitwie o Midway. Ogółem w toku działań wojennych samoloty amerykańskiego lotnictwa morskiego wykonały łącznie ponad 284 tysiące lotów bojowych, zrzuciły 102 917 ton bomb, strąciły 9291 samoloty przeciwnika, zatopiły łącznie 434 okręty wojenne i statki handlowe, w tym 5 pancerników, 11 lotniskowców i 12 krążowników³²³. Najważniejszą rolę odegrało lotnictwo pokładowe, które od połowy wojny bazowało głównie na dużych, szybkich okrętach klasy „Essex” i „Midway”³²⁴, które to były też głównymi typami lotniskowców używanych w trakcie wojny koreańskiej.

³²² Wielu dowódców jednostek armii USA jak generał Almond, czy jego następca na stanowisku dowódcy X. Korpusu gen. C. Beyers uznawało na przykład, że system wsparcia powietrznego stosowany przez Piechotę Morską za skuteczniejszy. Forsowanie takiej postawy kosztowało generała Beyersa utratę stanowiska. A. R. Millett, *Drive North. U. S. Marines at the Punchbowl*, U. S. Marine Corps Historical Center, Washington 2001, s. 21.

³²³ *Naval Aviation combat statistics World War II*, Air Branch Office of Naval Intelligence Office of the Chief of Naval Operations, Navy Department, Washington 1946, s. 14 i 126. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/download/nasc.pdf> [dostęp:] 03.12.2012 r.

³²⁴ Rozwój lotniskowców amerykańskich szczegółowo przedstawił N. Friedman [w:] *U. S. aircraft carriers. An illustrated design history*, Naval Institute Press, Annapolis 1983.

Stany Zjednoczone, dla których rejon Pacyfiku był jednym z najważniejszych akwenów utrzymywały tam zawsze silne jednostki Marynarki Wojennej, wchodzące w skład 7. Floty³²⁵. Ale US Navy – podobnie jak reszta sił zbrojnych tego kraju w okresie bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej została w znaczny sposób zmniejszona. Z 3 300 000 marynarzy w 1945 roku w 1950 roku, w służbie było 429 000³²⁶. Dla przykładu z 23 okrętów liniowych będących w linii w sierpniu 1945 roku, w czerwcu 1950 pozostał zaledwie jeden, z 28 lotniskowców uderzeniowych 11, z 71 lotniskowców lekkich 4, z 72 krążowników 13 a z 377 niszczycieli 137³²⁷. Ilość posiadanych ogółem samolotów spadła z 29 125 do 9422. Zestawienie stanu wybranych typów i jednostek lotnictwa morskiego w latach 1946-1950 przedstawiono w Tabeli nr 7.

Tabela nr 7

**ZESTAWIENIE STANU WYBRANYCH RODZAJÓW JEDNOSTEK I SAMOLOTÓW
LOTNICTWA MORSKIEGO USA W LATACH 1946-1950**

	31.10.1946	31.05.1947	28.06.1948	01.05.1949	01.07.1950
LOTNICTWO U S NAVY					
Ilość lotniskowców dużych i średnich w służbie czynnej	12	12	11	8	7
Ilość pokładowych grup lotniczych	14	14	14	14	9
Ilość dywizjonów samolotów patrolowych	38	32	31	30	20
Ilość dywizjonów samolotów transportowych	10	10	10	10	8
Ilość samolotów pokładowych	1660	1446	1464	1202	837
Ilość samolotów patrolowych	333	279	279	243	180
Ilość samolotów transportowych	89	172	142	149	93
LOTNICTWO U S MARINES					
Ilość dywizjonów myśliwskich	26	21	27	21	16
Ilość dywizjonów transportowych	6	4	4	4	4
Ilość samolotów myśliwskich	564	480	576	468	408
Ilość samolotów transportowych	90	84	60	64	48

Opracowanie własne na podstawie: corocznych opracowań: *The naval aeronautical organization*, Navy Department/Department of the Navy, Office of the Chief of Naval Operations za lata 1945-1950. Dokumenty dostępne online: <http://www.history.navy.mil/a-record/nao-23-52.htm> i <http://www.history.navy.mil/a-record/nao-53-68.htm>, [dostęp:] 26.02.2013 r.

³²⁵ Zestawienie sił 7. Floty USA w dniu 25 czerwca 1950 r. zob. J. A. Field Jr., *History of United States naval operations: Korea*, tabela 3. <http://www.history.navy.mil/books/field/index.htm> [dostęp:] 03.12.2012 r.

³²⁶ E. D. Sweeney, *The United Nations landing at Inchon: Operation Chromite*, Naval War College, Newport 2000, s. 4.

³²⁷ A. Makowski, K. Kubiak, *op. cit.*, s. 208. Zobacz też G. T. Hodermarsky, *Post war naval force reductions 1945-1950 : impact in next war*, Naval War College, Newport 1990.

Toczyły się również dyskusje na rolę marynarki wojennej w przyszłych wojnach. Dowodzący US Navy admirałowie pragnęli własnej broni atomowej, którą miały przenosić ciężkie samoloty z „super lotniskowców”, z których pierwszym miał być USS „United States”. Próby atomowe przeprowadzone pod koniec lat czterdziestych na atolu Bikini, jasno ukazały wrażliwość nawet największych okrętów na uderzenia bronią jądrową i postawiły pod znakiem zapytania sens istnienia marynarki wojennej w ogóle. Głównym czynnikiem uzyskania powodzenia w kolejnych wojnach miały stać się siły powietrzne ze swymi bombowcami. Dyskusje na ten temat w powiązaniu z problemami, jakie wynikły we wprowadzaniu do służby najnowszego bombowca strategicznego Convair B-36 doprowadziły w 1949 roku, do tak zwanej „rewolty admirałów”³²⁸. Wynikiem tego oraz zdecydowanej postawy adm. F. Shermana stało się zwiększenie w roku 1950 – po raz pierwszy od zakończenia wojny – budżetu marynarki wojennej.

Jako pierwsze skierowano do działań nad Koreą jednostki lotnictwa patrolowego. Łodzie latające PBM-5 "Mariner" z dywizjonu VP-47 stacjonującego w Iwakuni już 27 czerwca 1950 roku, rozpoczęły działania bojowe od eskortowania samolotów transportowych przerzucających na front koreański zaopatrzenie i posiłki. Po wprowadzeniu eskorty z samolotów myśliwskich USAF, "Marinery" przeniesiono do podstawowych dla tego typu sprzętu operacji. W ciągu lipca zaminowały one większość północnokoreańskich portów na Morzu Żółtym, na północ od Inchonu. Rozpoczęły też – w związku z wprowadzoną 29 czerwca blokadą wybrzeża Korei Północnej nocne patrolowanie tego akwenu, poszukując jednostek pływających wroga. W okresie późniejszym VP-47 wzmocniono kolejnymi jednostkami - VP-40 i VP-42. Natomiast na Morzu Japońskim identyczne zadania wykonywały brytyjskie "Sunderlandy" z 88., 205. i 209. Dyw. RAF. Dywizjony te wchodziły w skład RAF Far East Flying Boat Wing i stacjonowały w bazie Oppama w Japonii³²⁹. Samoloty Patrolowe P2V-2 „Neptune” z dywizjonu VP-6, w pierwszych dniach wojny wykorzystywano do zadań foto-rozpoznawczych, a nawet do ataków bombowych i rakietowych na wojska północnokoreańskie³³⁰. W celu lepszej koordynacji działań w dniu 4 sierpnia 1950 roku, utworzono Fleet Air Wing 6., któremu podporządkowano wszystkie brytyjskie i amerykańskie dywizjony lotnictwa patrolowego.

Niezwłocznie po rozpoczęciu działań wojennych do walki skierowano również lotnictwo pokładowe. Siły lotnicze US Navy na Pacyfiku – Carrier Division 3. dowodzone przez adm. J. M. Hoskinsa składały się zaledwie z dwóch lotniskowców – USS „Valley

³²⁸ R. Hallion, *op. cit.*, s. 40-46.

³²⁹ R. Jackson, *Air war Korea 1950-1953*, AirLife, Shrewsbury 1998, s. 39.

³³⁰ T. Doll, *USN/USMC over Korea. U.S. Navy/Marine Corps air operations over Korea 1950-1953*, Squadron/Signal publ., Carrollton 1988, s. 4.

Forge” i USS „Boxer”, z których natychmiast mógł być użyty tylko jeden. USS „Boxer” przybywał, bowiem w bazie San Diego w Kalifornii³³¹. Na wody koreańskie przybył USS „Valley Forge” (CVA-45) z 5. Air Group na pokładzie. Skład jej był standardowy, dla tego typu jednostek w tamtym okresie, a szczegółowo przedstawiono to w tabeli nr 8.

Lotnictwo marynarki wojennej – w odróżnieniu od sił powietrznych – znacznie wolniej wprowadzało na swoje wyposażenie samoloty o napędzie odrzutowym. Pierwszy dywizjon wyposażony w myśliwcę Grumman F9F „Panther”, uznano za zdolny do służby dopiero we wrześniu 1949 roku³³². Wiązało się to między innymi z dużymi prędkościami startu i lądowania, które charakteryzowały wczesne odrzutowce. Stanowiło to bardzo

Tabela nr 8

**ZESTAWIENIE SKŁADU GRUPY LOTNICZEJ CARRIER AIR GROUP 5
LOTNISKOWCA USS VALLEY FORGE, sierpień-wrzesień 1950 roku**

Rodzaj samolotu	Typ samolotu	Ilość samolotów	Ilość pilotów
myśliwski	Grumman F9F-3 „Panther” (dwa dywizjony)	28	39
myśliwsko-bombowy	Vought F4U-4B „Corsair” (dwa dywizjony)	24	38
bombowy nurkujący	Douglas AD-4 „Skyraider” (jeden dywizjon)	13	23
myśliwski nocny	Vought F4U-5N „Corsair” Douglas AD-3N „Skyraider” (jeden „detachment”)	4	6
do walki z okrętami podwodnymi	Douglas AD-3W „Skyraider” (jeden „detachment”)	3	4
rozpoznawczy	Vought F4U-5P „Corsair”	1	2
łącznie		73	112

Źródło: Commander Carrier Air Group Five, *Action report for period 25 August – 6 September 1950*, s. 1. Dokument dostępny online na stronie: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-25aug-6sep50.pdf>, [dostęp: 02.05.2013 r.

problem w działaniach z pokładów lotniskowców, które wymagały dużych modernizacji. Pierwszy tak zmodernizowany lotniskowiec – USS „Oriskany” wszedł do służby dopiero w listopadzie 1950 roku. Stąd też przez cały okres wojny na pokładach lotniskowców US Navy obecne były maszyny o napędzie śmigłowym³³³. W rejon konfliktu z Hong Kongu Brytyjczycy wysłali lotniskowiec HMS „Triumph” z grupą eskortową – dwóch krążowników, dwóch niszczycieli i trzech fregat. Na jego pokładzie znajdowały się dwa dywizjony Fleet Air Arm - 800. Squadron FAA dowodzony przez kmdra P. Jacksona (12 myśliwców Supermarine

³³¹ W. E. Thompson, *Naval aviation in the Korean war*....., s.13.

³³² B. Edward, *op. cit.*, s. 39.

³³³ Dla przykładu samoloty szturmowe AD „Skyraider” pełniły służbę na pokładach lotniskowców aż do kwietnia 1968 roku. R. F. Dorr, *Skyraider*, Bantam Books, Toronto-New York 1988, s. 71.

„Seafire” FR.47) oraz 817. Squadron FAA wyposażony w 12 maszyn Fairey „Firefly” Mk.I i Mk.IV. Oba lotniskowce wraz z eskortą weszły w skład zespołu okrętów Task Force 77 – Striking Force, potem zmienioną na Fast Carrier Force. Same lotniskowce tworzyły Carrier Group - TG.77.4.

Swój debiut w Korei lotnictwo pokładowe miało 3 lipca 1950 roku. Na początku wystartowały o godzinie 05.45 maszyny brytyjskie - 12 „Firefly” i 9 „Seafire”. Miały one zaatakować w pierwszej kolejności lotnisko, w Haeju, a w drugiej mosty i linie kolejowe. Kwadrans później z pokładu USS „Valley Forge” wzbily się samoloty amerykańskie, łącznie 36 maszyn. „Corsair” i „Skyraider” eskortowane przez „Panther”. Rozpoznanie celów zapewniły dwa samoloty rozpoznawcze „Corsair” z lotnictwa Marines, zaokrętowane na lotniskowcu³³⁴. W czasie nalotu zaatakowano liczne cele położone w pobliżu Phenianu - lotniska, mosty, drogi, linie kolejowe, składy, niszcząc wiele z nich, w tym m.in. dwa Jak-i-9 na ziemi. Północnokoreańskie myśliwce interweniowały, także w powietrzu, ale starcie to zakończyło się dla nich raczej niepomyślnie. Nie uzyskały sukcesów, a dwa Jak-i-9P zostały zestrzelone przez pilotów „Pantherów” z VF-51 por. L. Ploga³³⁵ i ppor. E.Browna. Pierwszy atak samolotów Marynarki okazał się bardzo skuteczny. Następnego dnia zbombardowano i ostrzelano z działek pokładowych lotnisko w Phenianie, niszcząc m.in. hangary oraz stację przeładunkową. Ogień artylerii przeciwlotniczej uszkodził cztery „Skyraider”y. Uszkodzenia jednego z nich okazały się bardzo poważne. W trakcie lądowania przekoziołkował on przez barierę ochronną na pokładzie lotniskowca i wylądował pośród zaparkowanych maszyn niszcząc innego „Skyriadera”, dwa „Corsair”y i poważnie uszkadzając trzy AD, dwa „Corsair”y i dwa „Panther”y³³⁶. Intensywność działań, w tych pierwszych dniach, spowodowała konieczność opuszczenia strefy działań wojennych i udanie się do Japonii w celu uzupełnienia zaopatrzenia.

Na pole walki lotniskowiec powrócił 18 lipca 1950 roku. Operował około 60 mil morskich od wybrzeża w rejonie Pohang. Samoloty z USS „Valley Forge” zabezpieczały lądowanie oddziałów 1. Dywizji Kawalerii USA oraz prowadziły działania rozpoznawcze i szturmowe. Z uwagi na brak obecności samolotów przeciwnika oraz duże zużycie paliwa przez maszyny odrzutowe ich loty zmniejszono do minimum. Dwie grupy samolotów szturmowych liczące 12 i 16 samolotów zaatakowały liczne cele w rejonie Wonsan. Skutecznie zbombardowano między innymi rafinerię. Ponownie zaatakowano lotniska w Phenianie i Pyonggang. W czasie tych ataków zniszczono, na ziemi 12 nieprzyjacielskich

³³⁴ J. C. Chapin, *op. cit.* s. 14.

³³⁵ Relację L. Ploga z tej walki zamieścił L. Davis [w:] *Mig Alley.....*, s. 5.

³³⁶ R. Jackson, *op. cit.*, s. 19.

samolotów, a dalszych 13 uszkodzono³³⁷. Atakowano również drogi zaopatrzenia, linie kolejowe. Następnego dnia duże zgrupowanie samolotów – to jest 13 AD, 19 F4U i 24 F9F skierowano do nalotu na zakłady chemiczne Bongun w Hamhung oraz lotniska w Yonpo i Sondok. Lotniska te zostały ostrzelane z działek pokładowych przez „Panthery”, które nie mogły przenosić żadnego uzbrojenia podwieszanego. W wyniku kilku nalotów zniszczono kolejne 13 maszyn, a 5-6 uznano za uszkodzone. W trakcie nalotu na Wonsan został trafiony samolot F4U „Corsair” por. Munchie. Z uszkodzonym systemem olejowym zdołał dolecieć nad morze, gdzie zmuszony został do wodowania. Po kilku godzinach pilota uratowała brytyjska łódź latająca „Sea Otter” z lotniskowca HMS „Triumph”.

Po 20 lipca lotniskowiec przepłynął na zachodnie wybrzeże Korei³³⁸. Tu prowadzono systematyczne działania przeciwko systemowi transportowemu przeciwnika oraz dokonywano kolejnych ataków na jego lotniska. Celami były przede wszystkim linie kolejowe, mosty i tunele. Atakowano w dużych grupach, składających się przeważnie z 3 maszyn uderzeniowych, osłanianych przez dwie grupy maszyn odrzutowych, liczących po 12 samolotów. Odrzutowce z racji większych prędkości startowały po samolotach śmigłowych, przy czym druga grupa „Pantherów” startowała dopiero 30 minut po pierwszej. Analizując dotychczasowe akcje stwierdzono, że w atakach na cele naziemne najbardziej optymalne uzbrojenie samolotów, na przykład w przypadku „Skyraidera” to – jedna bomba burząca 250 kG, jedna bomba odłamkowa 120 kG, zbiornik z napalmem, oraz maksymalna ilość rakiet HVAR lub 50 kG bomb odłamkowych. W przypadku samolotu „Corsair” była to jedna bomba 250 kG i zbiornik z napalmem oraz rakiety i małe bomby. Ponadto oba typy samolotów zabierały maksymalną ilość amunicji do 20 mm działek, ładowanych na przemian pociskami wybuchowo-zapalającymi, przeciwpancernymi i zapalającymi³³⁹. Do niszczenia poszczególnych celów za najbardziej skuteczne wskazano następujące środki bojowe, które przedstawiono w Tabeli nr 9, s. 107.

Oprócz działań uderzeniowych, przeciwko celom na zapleczu wroga, lotnictwo morskie skierowano także do zadań bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. Działania te z uwagi na specyfikę operacji z lotniskowców i prowadzone przy użyciu dużej grupy samolotów nie zawsze były skuteczne. Powietrzni kontrolerzy USAF, kierujący działaniami maszyn w ramach bezpośredniego wsparcia nie byli w stanie kierować kilkudziesięcioma

³³⁷ U.S.S. VALLEY FORGE (CV-45), *Report on operations 16 July to 31 July 1950*, dokument dostępny online <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv45-j50.pdf> [dostęp:] 29.11.2012 r.

³³⁸ Przykładowe rejony działania lotniskowców na przełomie lipca i sierpnia 1950r. przedstawiono na mapie nr 7 s. 92.

³³⁹ U.S.S. VALLEY FORGE (CV-45), *Report on operations 16 July to 31 July 1950*, dokument dostępny online <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv45-j50.pdf> [dostęp:] 29.11.2012 r.

maszynami na raz i w związku, z czym samoloty po bezowocnym patrolowaniu zmuszane były wyrzucać bomby „w pole”. Powodowało to liczne dyskusje i zadrażnienia na linii USAF – US Navy. Samoloty z lotniskowców, ponadto prowadziły działania ochronne własnych sił. Przez cały czas utrzymywano w powietrzu, co najmniej klucz samolotów myśliwskich do osłony powietrznej. Z uwagi na długotrwałość lotu były to przeważnie „Corsairy”. Prowadzono też loty patrolowe samolotów do walki z okrętami podwodnymi, które osłaniały również F4U³⁴⁰. Na froncie koreańskim samoloty z USS „Valley Forge” operowały do 31 lipca 1950 roku, by powrócić 4 sierpnia. Od 1 sierpnia w rejon walk przybył drugi amerykański lotniskowiec. Był to USS „Philippine Sea” CV-47.

Tabela nr 9

**ŚRODKI BOJOWE UZNANE PRZEZ LOTNICTWO MORSKIE USA ZA NAJBARDZIEJ W
SKUTECZNE W NISZCZENIU OKREŚLONYCH RODZAJÓW CELI**

rodzaj celu	uzbrojenie	zwłoka zapalnika bomb
samoloty na ziemi	działka 20 mm	
samoloty w ukryciu i personel	bomby	zmienna
lokomotywy	działka 20 mm i rakiety	
wagony –cysterny	działka 20 mm i rakiety	
elektrownie	działka 20 mm, rakiety, małe bomby	
mosty	bomby 1000 kG bomby 500 lub 250 kG	0.025 s Natychmiastowy lub 0.025 s.
fabryki	bomby	Natychmiastowy lub 0.025 s.
stacje przeladunkowe	bomby i rakiety	
tunele	bomby	4-5 s
pojazdy, ciężarówki	działka 20 mm i rakiety	
czołgi	napalm i rakiety	
łódzie i jednostki pływające	wszystkie rodzaje uzbrojenia	

Źródło: Commander Air Group FIVE, *Report of Operations for period 16 July – 31 July 1950 (against North Korean invasion forces)*, dokument dostępny online <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-16-31jul50.pdf> [dostęp:] 29.11.2012 r., s. 3.

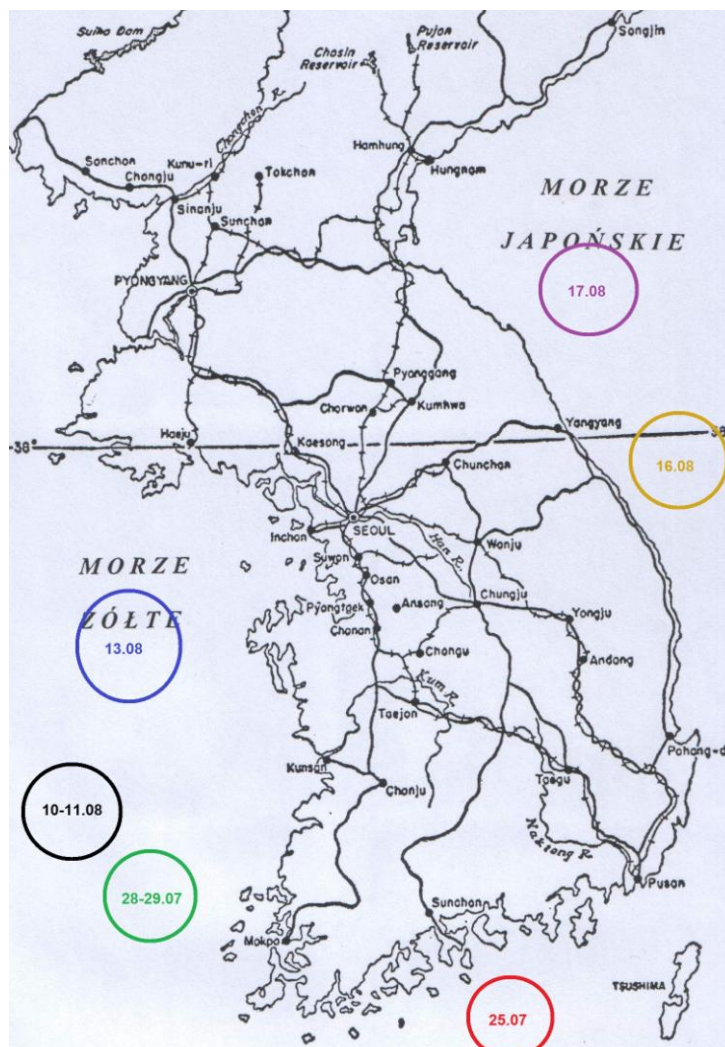
Jego grupa lotnicza CVG-11 oprócz typowego składu - 2 dywizjonów „Pantherów”, 2 „Corsairów” i jednego „Skyraiderów” miała też wydzielone klucze z dywizjonów mieszanych

³⁴⁰ Commander Air Group FIVE, *Report of Operations for period 16 July – 31 July 1950 (against North Korean invasion forces)*, dokument dostępny online <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-16-31jul50.pdf> [dostęp:] 29.11.2012 r., s. 2.

- myśliwców nocnych F4U-5N "Corsair" z VC-3, walki elektronicznej i wczesnego ostrzegania AD-4 Q/W „Skyraider”, z VC-11, rozpoznawczego F4U-5P z VC-61.

Mapa nr 7

PRZYKŁADOWE REJONY DZIAŁANIA LOTNISKOWCÓW W OKRESIE LIPIEC-SIERPIEŃ 1950 roku



Opracowanie własne na podstawie: J. A. Field Jr., *History of United States naval operations: Korea*.
<http://www.history.navy.mil/books/field/index.htm> [dostęp:] 03.12.2012 r.

Samoloty z obu okrętów na przemian wykonywały zadania związane z bezpośrednim wsparciem wojsk lądowych, co miało miejsce szczególnie w dniach 5, 6, 9 i 16 sierpnia 1950 roku³⁴¹ oraz działaniami na zapleczu wroga. W najtrudniejszym okresie walk na „przyczółku pusańskim” większość działań skierowano do wsparcia wojsk 8. Armii. Już 23 lipca 1950 roku, gen. Walker zdecydowanie zażądał użycia do tych zadań również sił TF.77, nawet kosztem planowanych działań na zapleczu. Żądanie to zostało wysłane do generała

³⁴¹ Commander Carrier Air Group FIVE, *Close Support in Korean Theater, 30 October 1950*. Dokument dostępny online <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-close-air-support-30oct50.pdf> [dostęp:] 29.11.2012 r.

Stratemyera, dowódcy Floty Pacyfiku adm. C. Turner Joy'a, a nawet do samego MacArthura. Żądanie to zostało spełnione i już 25 lipca pierwsze takie „pilne” naloty podjęto w rejonie Pohang³⁴².

Aktywne, było też przez cały czas brytyjskie lotnictwo pokładowe. W celu zminimalizowania czasu, potrzebnego na uzupełnienie zapasów, dowództwo Royal Navy przeznaczyło do zadań zaopatrywania lotniskowca inną jednostkę tego rodzaju HMS „Unicorn”. Pełniła ona tę rolę przez cały okres wojny koreańskiej. Samoloty Fleet Air Arm koncentrowały się na atakach na północnokoreańskie bazy morskie takie jak Chinnampo, Mokpo czy Kunsan. Atakowano również jednostki pływające nieprzyjaciela. Dla przykładu 14 sierpnia, u ujścia rzeki Taedong zaobserwowano trzy zakotwiczone statki. Atakujące rakietami samoloty uzyskały kilka trafień, ale z uwagi na silny ogień przeciwlotniczy musiały odlecieć bez możliwości oceny skuteczności nalotu³⁴³. Cztery dni później w tym samym rejonie samoloty zatopiły kilka dżonek transportowych, a koło Mokpo zniszczyły linię kolejową i pociąg towarowy, a 19 sierpnia zatopiły dżonkę motorową o wyporności około 150 ton. Statek był zamaskowany i przewoził towary ułożone na pokładzie. Po ostrzelaniu rakietami i ogniem z działek pokładowych zapalił się.

Na przełomie lipca i sierpnia 1950 roku, nad Koreą pojawiły się także samoloty lotnictwa Piechoty Morskiej USA. Jest ono najbardziej specyficznym rodzajem lotnictwa w siłach zbrojnych USA. Od momentu powstania w roku 1912 jego jedynym zadaniem jest wspieranie oddziałów lądowych Marines. Początkowo pełniło ono wyłącznie zadania rozpoznawcze i obserwacyjne. Od czasu walk w Nikaragui w 1927 roku, podstawowym zadaniem jest bezpośrednie wsparcie ogniowe³⁴⁴. Taktyka ta była szczególnie doskonała w trakcie licznych operacji desantowych, jakie Marines przeprowadzali na Pacyfiku z trakcie II wojny światowej. O ile oddziały regularnej armii USA w Europie, dysponowały dużą ilością artylerii, która zapewniała właściwe wsparcie, to zmagający się na wysepkach Pacyfiku piechurzy morscy byli go pozbawieni. Dotyczyło to szczególnie kluczowych pierwszych godzin od lądowania desantu. Wtedy jedynym środkiem mogącym zapewnić stosowne wsparcie było lotnictwo, tak własne, jak i US Navy. W skład lotnictwa Marines wchodziły samoloty myśliwskie, które tak zasłużyły się w walkach powietrznych z Japończykami choćby nad Wyspami Salomona, transportowe, obserwacyjne. Ale najliczniejsze były samoloty myśliwsko-bombowe i bombowe. Operowały one tak z lotnisk na lądzie stałym, jak

³⁴² R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 69.

³⁴³ G. Thomas, *Furies and Fireflys over Korea. The story of the men of the Fleet Air Arm, RAF and Commonwealth who defended South Korea, 1950-1953*, Grub Street, London 2004, s. 19.

³⁴⁴ P. B. Mersky, *op. cit.*, s. 27-28. Zob. też E. C. Johnson, *Marine Corps aviation : the early years 1912-1940*, History and Museums Division Headquarters U. S. Marine Corps, Washington 1991, s. 55-57.

i pokładów lotniskowców US Navy. W czasie II wojny światowej lotnictwo Marines przeżyło okres ogromnego wzrostu, we wrześniu 1944 roku posiadając 5 skrzydeł (Marine Air Wing), 31 grup (Marine Air Group) i 145 dywizjonów³⁴⁵. Po zakończeniu działań wojennych lotnictwo Marines, podobnie jak cały Korpus zostało znacznie zmniejszone³⁴⁶. Groziła mu nawet likwidacja, jako samodzielnego rodzaju sił zbrojnych i włączenie w skład US Navy.

Unikalne zdolności bojowe Marines spowodowały, że już w pierwszych dniach lipca 1950 roku, została podjęta decyzja o skierowaniu jednostek tej formacji do walk na froncie koreańskim. W Camp Peddleton sformowano 1. Provisional Marine Brigade. Jej komponentem lotniczym stała się 33. Marine Air Group, której dowódcą był gen. T. J. Cushman. W skład grupy weszły dwa dywizjony myśliwskie – VMF-214 i VMF-323, dywizjon myśliwców nocnych VMF(N)-513 oraz dywizjon obserwacyjny VMO-6. Dywizjony myśliwskie były wyposażone w myśliwce F4U-4 „Corsair”. Dywizjon nocny posiadał jedną eskadrę myśliwców F4U-5N „Corsair” i jedną eskadrę dwusilnikowych myśliwców F7F-3N „Tigercat”. Natomiast dywizjon VMO-6 samoloty obserwacyjne Vultee OY-2 oraz śmigłowce Sikorsky HO3-S1. Śmigłowce nie wchodziły etatowo w skład dywizjonu i w trakcie przygotowań jednostki do udziału, w wojnie odpowiednią ilość maszyn wraz z pilotami przeniesiono ze stacjonującego, w bazie Quantico, w Virginii dywizjonu „badawczo-rozwojowego” śmigłowców HMX-1³⁴⁷.

Z braku lotnisk dywizjony myśliwskie USMC operowały z pokładów lekkich lotniskowców - USS "Sicily" i USS "Badoeng Strait", nocny VMF(N)-513 „Flying Nightmares” z bazy Itazuke w Japonii. W Japonii – w Itami ulokowano także dowództwo Grupy wraz z jednostkami remontowymi. W Korei stacjonował natomiast VMO-6, przydzielony bezpośrednio dowództwu 1. Brygady. Maszyny tego dywizjonu, jako pierwsze znalazły się na ziemi koreańskiej 2 sierpnia 1950 roku³⁴⁸. Oprócz podstawowych zadań, jak rozpoznanie, korygowanie ognia artylerii, czy naprowadzanie na cel maszyn bojowych, przewoziły również na pierwszą linię frontu, tak potrzebną w to gorące lato wodę, żywność, amunicję oraz ewakuowały rannych. Bazą dywizjonu stało się Chinhae, port położony niedaleko od zagrożonego Masan. Pierwszy lot odbył się 3 sierpnia. Jeden ze śmigłowców dywizjonu przewiózł dowódcę Brygady gen. Craiga na wizytację jednego z batalionów, a następnie do Masan na spotkanie z dowódcą 25. Dywizji Piechoty gen. Keanem. Od następnego dnia samoloty OY-2 non stop – od świtu do zmierzchu patrolowały rejony walk

³⁴⁵ P. Mersky, *op. cit.*, s. 110.

³⁴⁶ Stan liczebny Korpusu zmniejszono z 480 000 w 1945 roku do 86 000 w 1950. E. D. Sweeney, *op. cit.*

³⁴⁷ R. J. Brown, *Whirlybirds. U.S. Marine helicopters in Korea*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2003, s. 9.

³⁴⁸ J. C. Chapin, *op. cit.*, s. 14.

Brygady oraz jej trasy zaopatrzenia³⁴⁹, umożliwiając w ten sposób uniknięcie zasadzek oddziałów północnokoreańskich, które tak mocno dawały się we znaki oddziałom armii amerykańskiej. Chociaż śmigłowce HO3S-1 nie były konstrukcyjnie przystosowane do przewożenia rannych na noszach, w Korei szybko przystosowano je do tego typu zadań. Wycięto prawe okno i zamontowano dodatkowe pasy do mocowania noszy. Pomimo tego nogi rannych i tak wystawały prawie pół metra poza kadłub maszyny. Pierwsza ewakuacja rannego z pola walki miała miejsce już 4 sierpnia 1950 roku³⁵⁰. Od tego dnia ewakuacja rannych stała się jednym z podstawowych zadań śmigłowców.

Działania bojowe dywizjon VMF-214 rozpoczął 3 sierpnia 1950 roku, a więc na kilka dni przed przybyciem na front lądowego komponentu 1. Brygady. Tego dnia grupa ośmiu „Corsairów”, prowadzona przez zastępcę dowódcy dywizjonu majora R. Kellera, zbombardowała pozycje wojsk północnokoreańskich w rejonie Chinju i Sinban-ni. Następnego dnia do działań wystartowało już 21 samolotów dywizjonu, które zaatakowały różnorodne cele na południowym odcinku frontu w rejonie Sachon³⁵¹. Tego samego dnia klucz czterech F4U zbombardował cele w rejonie portu Inchon, uszkodzając urządzenia portowe i zatapiając mały zbiornikowiec. W trakcie nalotu dwa samoloty zostały poważnie uszkodzone przez artylerię przeciwlotniczą. Dywizjon VMF-323 wszedł do działań w dniu 6 sierpnia bombardując linie kolejowe i pozycje wroga na rzekę Nam niedaleko Chinju.

Bezpośrednio po wylądowaniu w Korei sił 1. Brygady Marines, jej dowódca odbył wiele spotkań z przedstawicielami dowództwa 8. Armii, w których omawiano między innymi kwestię wsparcia lotniczego. Generał Craig stanowczo zażądał, aby jego jednostkę wspierało wyłącznie lotnictwo Marines, a nie samoloty 5. AF. Powoływał się przy tym na odmienne metody działania, współpracy i koordynacji oraz co najważniejsze fakt, że jego ludzie szkolili się w taktyce współdziałania z samolotami Marines. Taktyka działań lotnictwa w ramach bezpośredniego wsparcia powstawała stopniowo w trakcie II wojny światowej od czasu desantu na Tarawa, a za jej twórcę uważa się pułkownika McCutcheon’a³⁵². Najistotniejszym elementem tego systemu były komórki współpracy z lotnictwem – Tactical Air Control Party, do których kierowano odpowiednio przeszkolonych oficerów i żołnierzy. Znajdowały się one

³⁴⁹ 1st. Provisional Marine Brigade, *Special Action Report No. 1, 2 August 1950- 6 September 1950, Annex Oboe – Report of Marine Observation Squadron 6*, s. 2-6. Dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/002/M002_CD1_SAR_ANNEX_O_2_AUG_6_SEPT_1950.pdf [dostęp:] 03.12.2012 r.

³⁵⁰ L. Montross, *Cavalry of the sky. The story of U.S. Marine combat helicopters*, Harper& Brothers, New York 1954, s. 115.

³⁵¹ J. P. Condon, *Corsairs to Panthers. U.S. Marine aviation in Korea*....., s. 6-7.

³⁵² Rozwój taktyki działania lotnictwa Piechoty Morskiej w ramach bezpośredniego wsparcia w czasie II wojny światowej omówiony został przez B. S. McFaddena [w:] *Marine close air support in World War II*, U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leaveworth 1999.

w każdym dowództwie – od batalionu do Dywizji. Ich zadaniem było towarzyszenie dowódcom oddziałów Marines, selekcja właściwych celów, przekazywanie danych o nich do samolotów oraz bezpośrednie kierowanie atakami. Jeżeli korzystano z samolotów obserwacyjnych i tak właściwe naprowadzanie odbywało się przez kontrolerów naziemnych. W celu koordynacji działań na szczeblu Marine Air Wing tworzone grupy kontroli – Marine Control Group. Taki system kierowania wraz z odpowiednim szkoleniem pilotów powodował, że samoloty Marines mogły skutecznie atakować cele położone zaledwie 50-200 metrów od własnych pozycji³⁵³. Dodatkowym elementem „integracji” pilotów Marines z oddziałami lądowymi był wznowiony po zakończeniu II wojny światowej program szkoleniowy, w ramach, którego wszyscy piloci przechodzili obowiązkowy kurs szkolenia piechoty³⁵⁴.

Po raz pierwszy skuteczność takiej metody działań udowodniono już 16 sierpnia 1950 roku, w czasie walk o tzw. „Bezimienne Wzgórze” koło Minyang. Zdobyte nocą przez Marines, od świtu stało się obiektem falowych ataków Koreańczyków. W trakcie trzeciego ataku do akcji włączyły się „Corsairy”, które zaatakowały nieprzyjaciela bombami napalmowymi. Wywołały one panikę i masową ucieczkę Koreańczyków w kierunku rzeki Naktong. Zostali od niej odcięci przez samoloty i zmasakrowani. Na polu bitwy zostało 1200 ciał i zniszczony sprzęt. Tego samego dnia 2/5. Marines wsparci czołgami zajęli wzgórze 102 koło Obong-ni. W godzinach południowych ich pozycje zostały zaatakowane przez północnokoreańską 4. DP wspartą 107. p. panc. Patrolujące w pobliżu F4U-4 pierwsze zaatakowały wroga niszcząc dwa T-34 i dziesiątkując piechotę. Pomimo to kolumna przesuwała się dalej i wpadła w dobrze przygotowaną zasadzkę. Celny ogień czołgów i artylerii zatrzymał natarcie, a samoloty dokończyły dzieła zniszczenia, atakując wycofujące się resztki Koreańczyków. W ciągu pierwszego miesiąca działań, samoloty „Corsair” wykonały 1168 lotów bojowych, z czego 641 na korzyść lądowych oddziałów Marines, 192 na korzyść oddziałów armii USA, a 81 na korzyść wojsk południowokoreańskich³⁵⁵. Od 12 września, gdy do działań wszedł nocny dywizjon myśliwski VMF(N) - 513 „Flying Nightmares” oddziały 1. Brygady miały zapewnione stałe, 24 godziny na dobę wsparcie. Samoloty USMC atakowały wroga w każdym miejscu. Północnym Koreańczykom nie

³⁵³ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 48-49. Zagadnienie to szczegółowo omówił L. A. Stover [w:] *Marine close air support in Korea 1950-1953*, School of Advanced Airpower Studies Air University, Maxwell Air Force Base 2001.

³⁵⁴ F. H. Allison, *Black Sheep in Korea: a reflection of mission transformation* [w:] *Coalition air warfare in the Korean war 1950-1953, Proceedings Air Force Historical Foundation Symposium Andrews AFB, Maryland, May 7-8, 2002*. Red. J. Neufeld and G. M. Watson, U.S. Air Force History and Museum Program, Washington 2005, s. 86-87.

³⁵⁵ T. Doll, *op. cit.*, s. 7.

pomagało nawet ukrywanie się w jaskiniach. Szybko piloci VMF-214, czyli słynnego z czasów II wojny światowej „Black Sheep Squadron”, opanowali taktykę niszczenia ukrytego tak nieprzyjaciela. Jeden z samolotów leciał na minimalnej wysokości i zrzucił zbiorniki z napalmem, a drugi lecący tuż za nim ostrzeliwał je z działek, powodując eksplozję. Przykładem tego może być wyeliminowanie dużego zgrupowania wojsk północnokoreańskich, ukrytych w jaskiniach koło miasta Chidyon, przez klucz samolotów dowodzonych przez majora K. Ruessera³⁵⁶. Na froncie koreańskim samoloty myśliwsko-bombowe Marines działały do przełomu sierpnia i września 1950 roku. Wtedy oba lotniskowce udały się do portów japońskich na przegląd, a załogi samolotów do baz na wypoczynek. Jedynie VMF(N)-513 kontynuował nocne działania nękające. Do tego czasu straty wyniosły łącznie 15 samolotów, z czego w wyniku działań nieprzyjaciela utracono siedem samolotów – 4 F4U-4B, jeden F4U-5N i dwa obserwacyjne OY-2³⁵⁷.

Bardzo istotny był udział lotnictwa, a w szczególności lotnictwa morskiego w zabezpieczeniu operacji desantowej pod Inchon. Od pierwszych dni września 1950 roku, samoloty rozpoznawcze - RF-80 z 8. PRS i F4U-5P z VC-61, eskortowane przez „Twin Mustangi” i „Shooting Stars” codziennie, po kilka razy nadlatywały nad Inchon, dostarczając najświeższych informacji o sytuacji w porcie. 5 września 1950 roku, licząca 260 jednostek flota desantowa opuściła porty Japonii. Tego też dnia lotnictwo 5. Air Force oraz B-29 z FEAF Bomber Command rozpoczęły masowe naloty na rejon Seul - Inchon. W składzie floty znajdowało się sześć lotniskowców przeznaczonych do wsparcia desantu.

Trzy duże amerykańskie lotniskowce – wchodzące w skład Task Force 77. tj. USS „Philippine Sea”, USS Valley Forge” i świeżo przybyły USS „Boxer” (z 2. Air Group na pokładzie), tworzyły trzon sił uderzeniowych. Przeznaczono je do osłony powietrznej desantu oraz uderzeń na pozycje tyłowe i drogi zaopatrzenia nieprzyjaciela. Grupa Wsparcia - Task Group 90.5 składająca się z małych lotniskowców USS „Sicily” (z dywizjonem VMF-214 na pokładzie) i USS „Badoeng Strait” (z dywizjonem VMF-323 na pokładzie), miała za zadanie bezpośrednie wsparcie lądujących oddziałów Marines. Brytyjski lotniskowiec HMS „Triumph”, jako Task Force 91. miał chronić flotę od strony pełnego morza³⁵⁸. Dalekie patrolowanie i rozpoznanie zapewniały łodzie patrolowe "Mariner" z VP-42 i VP-47 i "Sunderland" z 88. i 209. Dyw. RAF oraz samoloty P2V-3 "Neptune" z VP-6.

³⁵⁶ *Naval aviation at war*, „Naval Aviation News”, November 1950, s. 19.

³⁵⁷ 1st Marine Air Wing, FMF, (Forward Echelon), *Periodic report on activity of First Marine Air Wing (Forward Echelon)*, 27 August to 2 September 1950, s. 3. Dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_REPORT_ON_ACTIVITIES_JULY_SEPTMBER.pdf [dostęp:] 03.12.2012 r.

³⁵⁸ A. Makowski, K. Kubiak. *op. cit.*, s. 58-59.

W trakcie przygotowań do operacji wydarzył się bardzo groźny incydent, który mógł zaważyć na jej przebiegu. Wczesnym popołudniem 4 września 1950 roku, około godziny 13.30 radary okrętowe zespołu TF. 77 wykryły, w odległości 60 mil morskich, silne echo samolotu kierującego się z północy, z rejonu Port Artur, w kierunku okrętów. W momencie wykrycia samolot ten znajdował się nad wysepką Haiyang Do. Po chwili echo zmieniło się w dwa. W kierunku niezidentyfikowanych samolotów skierowano klucz czterech samolotów „Corsair” z VF-53. W chwilę później jedna z wykrytych maszyn skręciła na północ, a druga nadal kierowała się w kierunku okrętów USA. Sześć minut później samolot ten, którym okazał się radziecki bombowiec produkcji amerykańskiej Douglas A-20 „Boston”, znalazł się nad amerykańskim niszczycielem USS „Thomas” i ostrzelał go. W tym momencie został dostrzeżony przez patrol F4U-4. Myśliwce zbliżyły się do bombowca, którego pilot wykonał gwałtowny skręt w kierunku wybrzeża Korei, a strzelec pokładowy otworzył ogień do amerykańskich samolotów³⁵⁹. Dowódca klucza „Corsairów” natychmiast zameldował o tym fakcie dowództwu i po uzyskaniu zgody rozpoczął atak. Po krótkim pościgu, o godzinie 13.43 samolot został strącony przez Richarda Dauns’a. „Boston” należał do stacjonującego w Port Arturze radzieckiego 36. TAP, wchodzącego w skład 589. TAD Floty Oceanu Spokojnego. Na jego pokładzie zginęła cała załoga – por. K. Karpow, por. G. Miszin i sierż. A. Makagonow.

Od 13 września mieszany amerykańsko - brytyjski zespół okrętów rozpoczął ostrzeliwanie wysepki Wolmi-do i wybrzeży Inchonu. Natomiast już od 10 września wysepka ta była również bardzo silnie bombardowana przez samoloty. Pierwszego dnia „Corsairy” Marines zrzuciły na Wolmi-do 95 zbiorników z napalmem, niszcząc 38 z 44 budynków w warsztatach portowych, a w ciągu dwóch kolejnych dni w gruzach legło 80% zabudowy wyspy³⁶⁰, także według słów jednego z pilotów „Corsairów” ppor. Edwarda H. Albrighta *„nie było tam ani jednego całego źdźbła trawy”*. Lotnictwo morskie systematycznie atakowało też sam Inchon i jego okolice, z czego 40% lotów miało być wykonywane na cele położone bezpośrednio w rejonie Inchon – Seul, a 60% na cele położone na północ i południe od tego rejonu. Nalotami objęto zachodnie wybrzeże Korei od Phenianu po Chinnampo. Częstotliwość działań była duża. Tylko samoloty z lotniskowca USS „Phillipine Sea” w dniu 01 września wykonały 82 loty bojowe³⁶¹.

³⁵⁹ R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 98-99.

³⁶⁰ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 35.

³⁶¹ Commanding Officer, U.S.S. „Phillipine Sea” CV-47. *Action report for period 4 August through 6 September 1950.* s. 3-4. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv47-as50.pdf> [dostęp:] 03.12.2012 r.

Zgodnie z planem 15 września o godz. 06.33 pierwsi Marines z 3/5. batalionu rozpoczęli lądowanie na Wolmi-do. Z góry wspierały je "Corsairy" rakietami i napalmem niszcząc pozycje obrońców. Około godz. 2.00 16 września cała 1. Dywizja Marines była już na brzegu, a kilka godzin później jej jednostki połączyły się, tworząc jednolitą linię obrony. W południe pozycje Marines zostały zaatakowane przez oddziały armii ludowej. Wsparci ogniem artylerii okrętowej i lotnictwem Amerykanie odparli trzy silne ataki, niszcząc m.in. kilkanaście czołgów T-34. Następnego dnia rozpoczęło się natarcie Marines w kierunku Seulu. W południe 17 września 1. pułk USMC zajął strategicznie ważne lotnisko Kimpo, a na nim trzy sprawne samoloty północnokoreańskie dwa Il-10 i jeden Jak-9P. samoloty te przetransportowano później do USA, gdzie zostały poddane intensywnym testom.

Dzień po zajęciu lotniska w Kimpo - 18 września - wylądował na nim pierwszy amerykański śmigłowiec HO3S-1 z VMO-6 pilotowany przez kpt. V. Armstronga, a którego pasażerem był gen. L. Shepherd. Tego samego dnia przybyły tam też pierwsze grupy personelu obsługi z MAG-33 mające przygotować lotnisko do użytku. Po 24 godzinach wytężonej pracy saperów, silnie zniszczone lotnisko nadawało się do użytku i wylądowały na nim samoloty z dywizjonów VMF-212 i VMF(N) -542, przybyłych z baz w Japonii³⁶². Następnego dnia rozpoczęły one działania bojowe, wspierając Marines w ciężkich walkach o Seul. Celami dziennych i nocnych nalotów były również linie zaopatrzenia. Aktywnie działały dywizjony USMC bazujące na lotniskowcach. 21 września "Corsairy" z VMF-323 zniszczyły duże zgrupowanie wojsk północnokoreańskich w rejonie Yongdung-po, a także wspierały forsowanie rzeki Han. Po kilku dniach do Kimpo przebazowano również dywizjon VMF-312.

Po zakończeniu operacji desantowej pod Inchon lotniskowce TF. 77 przerzucono bardziej na północ i lotnictwo pokładowe rozpoczęło "swobodne polowanie" na cele w Korei Pn., głównie drogi zaopatrzenia. Działania prowadzono siłami pojedynczych grup oraz wspólnie w koordynacji grup z kilku lotniskowców. Takie połączone akcje prowadzono między innymi w dniach 12, 13, 15, 16, 18, 21, 22, 24, 25, 27 i 28 października. Wspólne naloty przeprowadzały samoloty z trzech grup lotniczych – CVG-5, CVG-3 i CVG-11³⁶³. W trakcie tych ataków odniesiono szereg sukcesów. Między innymi 21 września samoloty Air Group 5 odkryły koło Taejong długą na dwa kilometry kolumnę ciężarówek. W trwającym

³⁶² *Operations of 1st Marine Air Wing, FMF in Korea June 25 – November 15, 1950*, s. 5. Dokument dostępny online:

http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_OPERATIONS_IN_KOREA_JUNE_NOVEMBER_1950.pdf, [dostęp:] 03.12.2012 r.

³⁶³ *Commander Carrier Group Five, Action report for period 11 October – 31 October 1950*, s. 1. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-11-31oct50.pdf> [dostęp:] 04.12.2012 r.

dwie godziny nalocie zniszczono 87 pojazdów. W trakcie tego ataku północnokoreańska obrona przeciwlotnicza zestrzeliła pierwszy w tej wojnie odrzutowy myśliwiec F9F-2B „Panther”. Samolot pochodził z dywizjonu z VF-111. Jego pilot por. Carl C. Dace zdołał jednak dolecieć nad morze i tam katapultować się. Był to pierwszy przypadek katapultowania się w warunkach bojowych. Dace spędził kilka następnych godzin w wodzie, zanim został uratowany przez amerykański niszczyciel³⁶⁴. Znacznie dłuższy pobyt w wodzie miał pilot „Corsaira” z VF-54 ppor. E. A. McCallum. Jego samolot został silnie uszkodzony przez artylerię przeciwlotniczą nad Seulem, lecz zdołał on dolecieć nad morze w odległości ok. 20 mil na południe od Inchon. Pilotowi udało się dopłynąć do maleńkiej wysepki. Lecz z powodu ciemności przybyły na miejsce zdarzenia samolot ratowniczy SB-29 „Dumbo” nie mógł mu pomóc. Pechowy pilot spędził całą noc na wysepce, zmagając się z falami przyływu oraz północnokoreańską łodzią patrolową, której załoga za wszelką cenę usiłowała zwabić McCalluma okrzykami „Hey, Joe”. Dopiero o świcie do wysepki dopłynął brytyjski niszczyciel HMS „Cockade”, odpędził północnokoreańską łódź i zabrał pilota³⁶⁵. Trzy dni później koło Seulu, artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła też pierwszego „Tigercata” z VMF(N)-542. Inny „Tigercat” pilotowany przez dowódcę dywizjonu ppłk Maxa J. Volcansek’a rozbił się, gdy nie udała się próba zrzucenia pustego dodatkowego zbiornika na paliwo. Zbiornik zaklinował się pomiędzy kadłubem, a prawym silnikiem. Samolot momentalnie stracił prędkość, sterowność i runął na ziemię. Na szczęście pilotowi w ostatniej chwili udało się opuścić samolot i bezpiecznie wyskoczyć ze spadochronem, choć ten otworzył się zaledwie kilka metrów nad ziemią.

W wyniku intensywnych działań od ognia artylerii przeciwlotniczej straty ponosiła też brytyjska Fleet Air Arm. Gdy 21 września 1950 roku, do Sasebo powrócił HMS „Triumph” jego przetrzebiona grupa lotnicza miała sprawne jedynie 4 „Seafire” i 8 „Firefly”³⁶⁶. Miejsce to na wodach koreańskich zajął lotniskowiec HMS „Theseus”. Jego 17. CAG (dowódca kmdr ppor. F. Stovin-Bradford) składała się z 807. Dyw. FAA (12 myśliwców Hawker „Sea Fury” FB.11) i 810. Dyw. FAA (12 „Firefly” AS Mk.5). Pierwszy lot bojowy maszyny z tego lotniskowca wykonały już 10 października, atakując most kolejowy w Chongyan. Z akcji nie wrócił „Sea Fury” kpt. S. Leonarda, strącony przez artylerię. Pilota uratował śmigłowiec ratowniczy³⁶⁷. Następnie we współdziałaniu z jednostkami amerykańskiego lotnictwa pokładowego samoloty z „Theseusa” atakowały liczne mosty, drogi, składy sprzętu i paliwa wojsk północnokoreańskich.

³⁶⁴ R. P. Hallion, *op.cit.*, s. 89.

³⁶⁵ *Navy air power in Korea*, „Naval Aviation News” December 1950, s. 8-9.

³⁶⁶ G. Thomas, *op. cit.*, s. 24.

³⁶⁷ J. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 62.

W początkach października 1950 roku, wszystkie siły TF. 77 przerzucono na wschodnie wybrzeże Korei. Wiązało się to z planowaną przez MacArthura kolejną operacją desantową, której celem miało być zajęcie portu Wonsan. Przeprowadzenie desantu utrudniały, jednak rozległe pola minowe wokół portu, postawione przez północnych Koreańczyków. Do ich niszczenia wykorzystywano między innymi łodzie latające „Mariner” i „Sunderland”, które ogniem karabinów maszynowych rozstrzeliwały dryfujące miny³⁶⁸. W ciągu pięciu pierwszych dni października maszyny tylko jednego z dywizjonów - VP-46 - zniszczyły w ten sposób 38 min.

W tym czasie siły TF. 77 wzmocniło przybycie 8 października kolejnego lotniskowca - USS „Leyte”. Siły lotnicze Zespołu bezustannie bombardowały okolice miasta. Dzień po jego zajęciu przez południowych Koreańczyków „Corsairy” z VMF-312 wspólnie z maszynami z VF-31 zniszczyły blisko 100 ciężarówek wroga. 13 października do Wonsanu przybyły pierwsze ekipy techniczne MAG-33, które podobnie, jak w Kimpo rozpoczęły prace mające na celu przygotowanie tamtejszego lotniska do działań. Po kilku dniach przebazowano tam VMF-214 i VMF-323. Gdy pod koniec miesiąca zainstalowano na lotnisku światła przybyła też nocna VMF(N)-513³⁶⁹.

Tabela nr 10

**PODSUMOWANIE DZIAŁAŃ 1st MARINE AIR WING
W OKRESIE 03 SIERPIEŃ – 14 GRUDZIEŃ 1950 roku**

Okres	Łączna ilość lotów	Ilość lotów: rozpoznawczych patroli bojowych innych	Ilość lotów do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych	Ilość lotów do bezpośredniego wsparcia poszczególnych rodzajów sił zbrojnych		
				Marines	Armia USA	ROK
03.08-14.09. 1950	1531	536	995	662	244	89
15.09-13.10. 1950	2533	1110	1423	1060	349	14
14.10-10.11 1950	1258	403	855	338	336	181
11.11-14.12. 1950	2316	274	2032	1441	435	156
Łącznie	7638	2313	5305	3501	1364	440

Opracowanie własne na podstawie: 1st Marine Air Wing, *Historical Diary January 1951*, s. 174, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_JANUARY_1951.pdf
[dostęp:] 14.08.2014

³⁶⁸ R. P. Hallion, *op.cit.*, s. 107-108.

³⁶⁹ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s.146. T. Doll. *op. cit.*, s. 11.

Wszystkie te jednostki początkowo osłaniały trałowanie portu Wonsan, a gdy wreszcie 26 października Marines wylądowali i ruszyli na północ zapewniały im bezpośrednie wsparcie. Między innymi średnio 35 lotów dziennie wykonywał dywizjon VMO-6, który rozpoczął działania z Wonsan, w dniu 28 października. W zależności od stopnia natężenia walk w działaniach dywizjonu przeważały loty rozpoznawcze, zaopatrzeniowe bądź ewakuacja rannych z pola walki³⁷⁰. Pod koniec miesiąca, gdy 5. pułk Marines wysunął się daleko naprzód, dywizjony przerzucono do położonego bliżej wojsk Yonpo. 16 listopada znalazły się też „Mustangi” 77. Dyw. RAAF, a 10 grudnia pierwsze samoloty odrzutowe Marines w Korei – „Panther” z dywizjonu VMF-311. Na początku listopada 1950 roku, samoloty lotnictwa morskiego włączono również do ataków na mosty na Jalu. Samoloty z lotniskowców w dniach 9 i 10 listopada zaatakowały w Chongsongjin, Manpojin Samsu i Sinuiju. Naloty na mosty w tym ostatnim mieście powtórzono 15 i 18 listopada³⁷¹.

Operacje prowadzone przez lotnictwo morskie miały istotne znaczenie dla przebiegu działań na froncie koreańskim. Najistotniejszym czynnikiem, który miał wpływ na wysoką skuteczność działań lotnictwa morskiego była jego elastyczność spowodowana bazowaniem, na lotniskowcach, które swobodnie mogły przemieszczać się w najpotrzebniejsze w danym etapie walk rejony. Dawało to znaczną przewagę nad samolotami USAF przywiązanymi do stałych baz na terenie Japonii. Skuteczność była możliwa, też w znacznym stopniu dzięki faktowi, że większość samolotów stanowiących wyposażenie dywizjonów lotnictwa morskiego posiadała napęd śmigłowy, a przez to znacznie większy zasięg działania. Lotnictwo morskie dzięki różnorodności posiadanego sprzętu było w stanie atakować zarówno cele o znaczeniu strategicznym jak i taktycznym. Niemniej istotne różnice w procedurach koordynacji i naprowadzania pomiędzy USAF, a lotnictwem morskim powodowały stałe nieporozumienia i spięcia.

II.4 DZIAŁANIA LOTNICTWA STRATEGICZNEGO USA NA GŁĘBOKIM ZAPLECZU PRZECIWNika

Działania na dalekim zapleczu przeciwnika mające na celu zniszczenie jego podstawowej infrastruktury przemysłowej od czasów II wojny światowej były jednym z

³⁷⁰ Szczegółowy przebieg działań VMO-6 w tym okresie, z uwzględnieniem operacji prowadzonych każdego dnia zawiera – Commanding Officer VMO-6, *Special action report for period 8 October 1950 to 15 December 1950*, Annex William William to 1st Marine Division Special Action Report, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/001/M001_CD14_1950_10_1145.pdf [dostęp:] 04.12.2012 r.

³⁷¹ General Headquarters Far East Command United Nations Command, *Command Report November 1950*, s. 18.

priorytetów działania lotnictwa. W tym celu w wielu krajach budowano coraz większe samoloty bombowe, o coraz większym zasięgu i udźwigu bomb. Zarówno w Europie, jak i na Dalekim Wschodzie zmasowana ofensywa prowadzona przez flotę ciężkich bombowców USA miała doprowadzić do załamania się gospodarki, woli walki nieprzyjaciela i skłonić go do zakończenia wojny. Również w Korei przed załogami bombowców B-29 postawiono podobne zadania. Lecz w pierwszych miesiącach wojny z uwagi na katastrofalną sytuację na froncie wszystkie siły lotnicze, w tym niewielkie ilości posiadanych przez FEAF „Superfortec”, na osobisty rozkaz MacArthura, rzucono do bezpośredniego wsparcia walczących na froncie oddziałów³⁷².

Ponadto pozostająca początkowo w dyspozycji generała Stratemeyera ilość bombowców B-29 – 27 sztuk - uniemożliwiała przeprowadzenie operacji na taką skalę. W związku z tym już 3 lipca 1950 roku, na rozkaz Szefa Sztabu USAF gen. H. S. Vandenbergga siły FEAF wzmocniono dwiema grupami samolotów B-29 ze składu Strategic Air Command. Trzy dywizjony z 92. BG(M) przerzucono do Jokoty, a 4 dywizjony 22. BG(M) do Kadeny. W celu sprawniejszego dowodzenia tymi siłami 8 lipca 1950 roku utworzono FEAF Bomber Command (Provisional), na którego czele stanął gen. Emmett „Rosie” O'Donnell, który w końcowym okresie II wojny światowej kierował nalotami B-29 na Japonię³⁷³. Pierwszy duży nalot na cel strategiczny przeprowadzono 13 lipca atakując Wonsan - ważny port na wschodnim wybrzeżu KRL-D z bazą lotniczą i dużą rafinerią ropy naftowej³⁷⁴. Samoloty bombowe były kierowane nad cel przez samolot rozpoznania meteorologicznego i dowodzenia WB-29 z 512 Recon. Squadron.

Następnie „Fortece” skierowano przeciwko szlakom zaopatrzenia m.in. atakowano węzły kolejowe wokół Wonju, Chinchon i Pyongtaek, a także rejony koncentracji wojsk w Jongwal i Marichan. Średnio w jednym locie „Superfortece” bazujące w Japonii zabierały na pokład 40 bomb 500-funtowych, ale samoloty startujące z Kadeny tylko 20 takich bomb. Jednak w związku z tragiczną sytuacją wokół Taejon – na wyraźne żądanie generała MacArthura - już 10 lipca bombowce skierowano do bezpośredniego wsparcia walczących wojsk. W roli samolotów pola walki wielkie „Superfortece”, których załogi szkolono głównie do ataków atomowych bądź bombami zwykłymi na cele strategiczne z dużych wysokości, wypadły raczej słabo. Już w czasie pierwszego ataku na pozycje wojsk północnokoreańskich

³⁷² *The employment of strategic bombers in a tactical role.....*, s. 135.

³⁷³ R. F. Futtrell, *The United States Air Force in Korea.....*, s. 187-188.

³⁷⁴ T. Warnock, *op. cit.*, s. 5.

10 B-29 z 19. BG(M) zbombardowało, także własne pozycje, a 17 lipca dużą grupę cywilów południowokoreańskich koło Andong³⁷⁵.

Od 1 sierpnia siły FEAF BC(P) ponownie wzmocniono, przerzucając w ciągu jednego tygodnia ze Stanów kolejne jednostki - z Fairchild przybyły dwa dywizjony tworzące 98. BG(M), a z MacHill do Kadeny trzy dywizjony 307. BG(M). Wiązało się to głównie z faktem skierowania działań B-29 na cele o znaczeniu taktycznym. W dniu 24 lipca 1950 roku, dowództwo naczelne nakazało, aby każdego dnia jedna grupę „Superfortec” kierowano do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, a dwie do ataków na cele komunikacyjne³⁷⁶. Do ataków na cele strategicznych w Korei Północnej niezbędne były kolejne jednostki. Przykładowy przydział celi dla samolotów B-29 z FEAF Bomber Command na dzień 28 lipca 1950 roku, przedstawiono w tabeli nr 10.

Dzień później lotnictwo bombowe rozpoczęło operację „Interdiction Campaign No 1”, pierwszą z wielu w tej wojnie, obliczonych na maksymalne zniszczenie linii zaopatrzeniowych prących na południe wojsk KRL-D. Jako cele wybrano 44 mosty i 13 innych obiektów o kluczowym znaczeniu, położonych na północ do 38. równoleżnika. W bazach Kadena i Jokota trwał nieustanny ruch, w dzień i w nocy "Superfortece" startowały do kolejnych wypraw. W ciągu miesiąca sierpnia 1950 roku, w ramach tej kampanii B-29 wykonały 2963 loty bojowe. Szybko okazało się jednak, że niektóre zbudowane przez Japończyków mosty odporne są nawet na bliskie eksplozje, nawet potężnych, 1000-funtowych bomb.

Jednym z nich był most na rzece Han, na zachód od Seulu, szybko nazwany przez amerykańskich lotników „elastyczny most”. Załogi 19. BG(M) – jedynej, której samoloty były przystosowane do przenoszenia dużych bomb konwencjonalnych przeprowadzały naloty używając coraz to większych bomb - 2000, a nawet 4000 funtów (1816 kg). Jednak bez efektów. Posunięto się nawet do tego, że w Japonii odszukano dokumentację techniczną i dotarto do konstruktorów mostu, którzy wskazali jego słabe punkty. Zniecierpliwiony MacArthur określił oporny most, jako cel nr 1. W sobotę 19 sierpnia z Kadeny wyruszyło 9 "Fortec", które rzuciły na most 54 tony bomb, jednak wszystkie przeszły pozostały nadal na swoim miejscu. Po B-29 do ataków na most ruszyły samoloty z lotniskowca USS „Phillipine Sea”. Trzydzieści cztery „Corsairy” z dywizjonów VF-113 i VF-114 oraz „Skyraidery” z VA-115 zaatakowały most tego samego dnia. O dziwo efekty ich nalotu z użyciem potężnych rakiet kalibru 11,75 cala „Tiny Tim” były dużo większe - jedno przeszło runęło bezpośrednio

³⁷⁵ *The employment of strategic bombers.....*, s. 128.

³⁷⁶ R. F. Futtrell, *Tactical employment of strategic air power in Korea*, „Airpower Journal”, Winter 1988.

po ataku, a drugie w nocy. Dzień później B-29 wróciły nad most i zwały kolejne przęsła³⁷⁷. Jednak głównym celem nalotów strategicznych stała się Korea Północna i jej przemysłowa infrastruktura. Już 9 lipca 1950 roku, zastępca gen. Stratemeyera ds. operacyjnych gen. Jarred V. Crabb i podwładny mu Target Section i Target Committee opracowali plan działań strategicznych przeciwko Korei Północnej. Zakładał on masowe uderzenia na lotniska oraz cele przemysłowe o kluczowym znaczeniu dla wysiłku wojennego północnej Korei, a w miarę możliwości dodatkowo linie zaopatrzeniowe. Stanowczo zakazywał on atakowania terenów zurbanizowanych oraz użycia środków zapalających, co było zgodne z wytycznymi napływającymi z Waszyngtonu. Prezydent Truman i jego doradcy obawiali się ponownego oskarżenia o masowe zabijanie azjatyckich kobiet i dzieci, które to pojawiły się po „ogniowych” nalotach B-29 na miasta Japonii wiosną 1945 roku³⁷⁸. Zabraniano także atakowania celi położonych wzdłuż granicy z Mandżurią, a także licznych na granicznej rzece Jalu hydroelektrowni³⁷⁹. Silna była cały czas obawa o bezpośrednie włączenie do wojny Związku Radzieckiego. 14 lipca gen. MacArthur powołał własny komitet – General Headquarters Target Group, którego zadaniem miała być analiza wskazanych przez USAF celi strategicznych. Ponieważ w skład GHQTG wchodził głównie oficerowie wojsk lądowych, szybko doszło do konfliktu z oficerami TS/TC. Ponadto nie dysponowali oni dokładną wiedzą. Skutkiem tego było na przykład wskazanie, jako celu bombowcom dwóch mostów widocznych na mapach, a nieistniejących w rzeczywistości³⁸⁰. Po długich, często burzliwych dyskusjach McArthur uznał racje gen. Stratemeyera i 22 lipca 1950 roku, wspólnie wyznaczono pierwsze cele ataków położone w okolicach Hungnam, Wonsan, Phenian i Konan.

Pierwszy nalot przeprowadziło w dniu 30 lipca 1950 roku, 47 „Superfortec” z 22. i 92. BG, a celem były zakłady azotowe, produkujące materiały wybuchowe w Chosen. Cały ładunek bomb został zrzucony na cel w ciągu zaledwie czterech minut. W czasie ataku z powodu złej pogody nad celem, załogi musiały wykorzystywać radary AN/APQ-13. Dwa dni później ponownie ok. 40 bombowców zniszczyło fabrykę nawozów sztucznych w Chosen. Po

³⁷⁷ *Steadfast and courageous : FEAF Bomber Command and the air war in Korea 1950-1953*, Air Force History and Museums Program, Washington 2000, s. 17.

³⁷⁸ T. C. Hone, *Strategic bombardment constrained: Korea and Vietnam*, [w:] *Case studies in strategic bombardment*, red. R. Cargill Hall, Air Force History and Museums Program, Washington 1998, s. 473-474.

³⁷⁹ Zakazy te były często łamane i atakowano cele położone na terenie Chin, jak na przykład zbombardowanie stacji przeładunkowej w Antung latem 1950 roku. Oficjalnie, jako cel tego ataku podano stację w Sinuiju, a załoga miała się „zgubić”. L. Davis, *Air war over.....*, s. 26.

³⁸⁰ Jak się ocenia nawet 20% celi wskazanych na podstawie map przez GHQTG w dniach 17 lipca - 2 sierpnia 1950 r. nie istniało w rzeczywistości. R. F. Futtrell, *Tactical employment of strategic air power.....*, s. 86.

**CELE WYZNACZONE DO ZBOMBARDOWANIA
PRZEZ SAMOŁOTY FEAF BOMBER COMMAND
W DNIU 28 lipca 1950 roku**

Rodzaj celu	Lokalizacja	Współrzędne (szerokość i długość geograficzna)
Silami jednej grupy		
Most drogowy	Yusong	36 21 – 127 21
Most drogowy	5 km na pd. zachód od Chochiwon	36 34 – 127 15
Most drogowy	Togy-e-ri	36 30 – 127 12
Most drogowy	6 km na północ od Kongju	36 31 – 127 07
Dwa mosty drogowe	Kongju	36 28 – 127 07
Most drogowy	1 km na pd. zachód od Tongai-ri	36 28 – 127 03
Most drogowy	Chukch'On-ni	36 36 – 126 51
Most drogowy	3,5 km na południe od Anyo-ri	37 22 – 126 56
Most drogowy	Osan	37 09 – 127 04
Most drogowy	Osan	37 09 – 127 03
Dwa mosty drogowe	Chongju	36 37 – 127 29
Most drogowy	Pyongdong-ni	37 08 – 128 01
Dwa mosty drogowe	Umsong	36 56 – 127 41
Most drogowy	6 km na zachód od Munsan-ni	36 48 – 127 37
Most drogowy i kolejowy	3 km na zachód od Wont'Ont-ni	36 43 – 127 32
Most drogowy	5 km na północ od Wonju	37 22 – 127 57
Most kolejowy	9 km na pd. wschód od Wonju	37 16 – 128 01
Most kolejowy	2 km na północ od Tanyang	36 57 – 128 19
Most kolejowy	Mokkye	37 05 – 127 52
Most kolejowy	Ungye-ri	37 11 – 127 53
Silami jednej grupy		
Kompleks 3 mostów	Seul	
Cel zapasowy – cele wymienione w par. 1A(3) dla grupy poniżej		
Silami jednej grupy		
Cele o priorytecie 1		
Most kolejowy	Cel nr 6 SK	37 53 – 126 44
Most kolejowy	Cel nr 5 SK	37 55 – 127 04
Most drogowy	Cel nr 11 SK	37 51 – 127 03
Most drogowy	Cel nr 12 SK	37 55 – 127 13
Most drogowy	Cel nr 13 SK	37 52 – 127 41
Most drogowy	Cel nr 124 SK	37 33 – 127 19
Most kolejowy	Cel nr 85 SK	37 33 – 127 19
Most drogowy	Cel nr 165 SK	37 24 – 127 15
Most drogowy	Cel nr 16 SK	37 23 – 128 24
Cele o priorytecie 2		
Most drogowy	Cel nr 118 SK	37 57 – 126 40
Most kolejowy	Cel nr 7 SK	37 55 – 126 40
Most drogowy	Cel nr 14 SK	37 41 – 127 53
Most drogowy	Cel nr 167 SK	37 07 – 127 38
Most kolejowy	Cel nr 175 SK	37 21 – 127 57

Źródło: Headquarters X. Corps, *Army tactical air support requirements*, 25.12.1950, s. 20-21.

nich kolej przysłała na zakłady chemiczne w Hungnam, fabrykę wagonów i rafinerię ropy naftowej w Wonsan, fabrykę broni i amunicji w Phenianie. W ciągu jednego miesiąca

masowe naloty zniszczyły wszystkie zakłady chemiczne, huty, większość stacji przeładunkowych, składów, zapasów paliwa, portów. Atakom poddano cele niemal we wszystkich miastach Korei Północnej – Chongjin, Songjin, Hamhung, Wonsan, Kujang-dong, Sinanju, Kwaksan, Phenian, Jaeju, Chinnampo, Songchon, Kaesong, Chunchon, Sariwon. Wybrane cele strategiczne na terenie Korei Północnej zniszczone przez bombowce FEAF Bomber Command przedstawiono w tabeli nr 12.

Ziszczone też 80% mostów drogowych i kolejowych na północ od 37 równoleżnika. Ataki „superfortec” były kierowane przez poprzedzające je zwykle samoloty rozpoznania meteorologicznego. Znajdujący się na ich pokładach dowódca decydował o zaatakowaniu celu głównego, lub w przypadku niesprzyjających warunków celi pomocniczych. W przypadku ataków, w warunkach dobrej widoczności samoloty atakowały trójkami, a przy złej pogodzie pojedynczo, z użyciem pokładowych stacji radiolokacyjnych. Wtedy samoloty pojawiały się nad celem, co jedną minutę. W wyniku tych nalotów już pod koniec sierpnia 1950 roku, dla B-29 zabrakło celów o kluczowym znaczeniu. Do 15 września wykonały one nad Koreą Północną ponad 4000 lotów i zrzuciły ponad 30 00 ton bomb³⁸¹. Bombowce skierowano, więc nad pole walki, atakując cele o znaczeniu operacyjnym i taktycznym. Często pojedyncze maszyny - wzorem samolotów myśliwsko-bombowych patrolowały wyznaczone rejony, szukając indywidualnych celi. Zdarzały się przy tym sytuacje wręcz kuriozalne. Jedna z "Fortec" z 19. BG(M), w czasie lotu powrotnego do bazy, będąc już bez bomb zauważyła jadący pociąg towarowy. Ogromny samolot obniżył lot do poziomu wierzchołków drzew i zaatakował cel ogniem karabinów maszynowych z dolnych wieżyczek. Pilot innego bombowca długi czas ścigał pojedynczego rowerzystę z armii północnokoreańskiej i zrzucił na niego – bomba po bombie - cały posiadany ładunek³⁸². Od sierpnia – wobec praktycznego wyeliminowania myśliwców północnokoreańskich „Superfortece” operowały bez eskorty.

Atakowały one wybrane cele, głównie miasta i węzły komunikacyjne przed frontem nacierających wojsk ONZ. Bombowce te wykorzystano także do zrzutu ulotek propagandowych, wzywających północnokoreańskich żołnierzy do poddania się. Wobec małej ilości lekkich bombowców B-26 „Invader”, co noc także 3 – 4 samoloty B-29 atakowały linie zaopatrzenia wroga. Jednak w obliczu prawie pewnego zwycięstwa wojsk ONZ i po stwierdzeniu przez gen. O'Donella 3 października 1950 roku, o zakończeniu kampanii strategicznej „Superfortec” oraz że „*nie ma już dla nich celi po koreańskiej stronie*

³⁸¹ T. C. Hone, *op. cit.*, s. 477.

³⁸² C. C. Crane, *op. cit.*, s. 44.

Jalu”³⁸³ na wyraźne żądanie dowódcy SAC gen. C. LeMay'a odesłano do Stanów 22. i 92. BG(M). Ostatnim celem strategicznym zbombardowanym przez B-29 była zniszczona w nalocie z 26 września 1950 roku, hydroelektrownia w Fusen. Od 25 października 1950 roku, FEAF zmniejszyło ilość lotów „Superfortec” do 25 dziennie³⁸⁴.

Październiku i listopadzie 1950 roku, w związku z chińską ofensywą znacznie złagodzone warunki działań nad Koreą Północną. Odtąd, zgodnie z dyrektywą gen. O'Donnella z dnia 5 listopada „wszystkie te [położone w Korei Północnej dop. autora] fabryki, fabryczki, miasta, wioski nabrały znaczenia wojskowego i należy je traktować, jako instalacje wojskowe”³⁸⁵. Ataki miały rozpocząć się od granicy mandżurskiej i kierować się na południe. Jedynym ograniczeniem stała się linia łącząca Chingjin i Musan koło granicy koreańsko-radzieckiej. Celami dla bombowców były teraz na przykład: skład broni w Kanni, centrum szkoleniowe wojsk Hungnam, składy amunicji w Namgong-ni. Jednostki bombowców B-29 otrzymały ponadto zadanie ostatecznego zniszczenia wszystkich mostów na Jalu, w tym przede wszystkim głównych w Chongsonjiu, Hyesanjin, Manpojiu, Sinuiju czy Uiju. Restrykcje polityczne, zabraniające atakowania terytorium Chin, spowodowały, że ataki te były dla załóg "Superfortec" bardzo trudne. Wszystkie mosty na Jalu leżały na osi północ - południe, przy czym ich północne przyczółki znajdowały się już na terytorium ChRL, a więc nie mogły być atakowane. Musiano, więc zaniechać klasycznej metody bombardowania mostów - wzdłuż prześię. Jedynie możliwe było atakowanie w poprzek południowych przyczółków. Z wysokości 6000 metrów, przy bardzo silnych osiągniętych 150 km/h wiatrach, trafienie w 20 metrowej szerokości most wydawało się niemożliwe. W trakcie tych ataków FEAF po raz pierwszy zezwolił na użycie środków zapalających, mających skutecznie eliminować przebywające w tych rejonach oddziały chińskie. Celem pierwszego z takich nalotów stało się Sinuiju. W jego trakcie 79 samolotów B-29 zrzuciło 584,5 tony 500-funtowych bomb zapalających i 1000-funtowych bomb burzących³⁸⁶. W wyniku tego ataku zniszczono całe centrum miasta oraz przyczółki mostu.

Aby usprawnić ataki jesienią wprowadzono do uzbrojenia bomby kierowane radiowo - 1000-funtowe "Razon" i wprowadzone w grudniu 1950 roku, 12 000-funtowe "Tarzon". W ich użyciu specjalizowała się 19. BG(M), której samoloty, jako jedyne były przystosowane do zrzutu tych potężnych bomb. Do końca grudnia 1950 roku, samoloty tej Grupy zrzuciły 489 bomb "Razon", przy czym ostatnie 150 sztuk osiągnęło celność 96%. Co prawda z pierwszych dziesięciu zrzucanych, trafiła tylko jedna. Używając wspomnianych bomb

³⁸³ The employment of strategic bombers....., s. 135.

³⁸⁴ R. F. Futtrell, Tactical employment of strategic air power.....s. 45.

³⁸⁵ T. C. Hone, op. cit., s. 478-479.

³⁸⁶ R. F. Futtrell, Tactical employment of strategic air power..... s. 68.

zniszczone 15 mostów. Bomby "Razon" były jednak zbyt małe, żeby jednym trafieniem można było zniszczyć most. Konieczne były, co najmniej 3-4 trafienia. Dopiero użycie

Tabela nr 12

WYBRANE CELE STRATEGICZNE NA TERENIE KOREI PÓŁNOCNEJ ZNISZCZONE PRZEZ SAMOŁOTY FEAF BOMBER COMMAND

Lokalizacja	Cel	Ilość atakujących samolotów	Tonaż zrzuconych bomb	Procent zniszczenia celu
WONSAN	port	27	244,7	50
	zakład naprawy lokomotyw	47	372,7	70
	stacja przeładunkowa	53	477,5	70
	rafineria nafty Chosen	40	327,5	95
HUNGNAM	zakłady chemiczne Bogun	91	695,7	70
	zakłady nawozów azotowych Chosen	70	563,5	35
	zakłady materiałów wybuchowych Chosen	55	500,6	85
PHENIAN	zakłady zbrojeniowe	11	99,5	70
	skład amunicji Kan-Ni	56	500,85	15
	stacja przeładunkowa Shunting	57	356,6	30
	zakłady produkcyjno-remontowe taboru kolejowego	74	584,5	70
CHONGJIN	port i baza marynarki	30	249,25	5
	huta żelaza Mitsubishi	16	132,5	30
	stalownia Japan Iron Works	24	203,5	20
	stacja przeładunkowa i warsztaty kolejowe	119	1063,8	55
RASHIN	składy paliwa	5	49	Brak danych
	port	27	218,25	-,,-
	stacja przeładunkowa i warsztaty naprawy taboru kolejowego	11	110	-,,-
CHINNAMPO	stacja rozrządowa	16	121,5	80
	huta i zakład przerobu aluminium Chosen Ricken Metal Co.	31	284,5	70
HAMHUNG	stacja przeładunkowa i warsztaty naprawy taboru kolejowego	72	547,45	70
HAEJU	zakłady produkcji materiałów wybuchowych Chosen Nitrogen Explosives Company	67	568,5	10
SONGJIN	zakłady metalowe –produkcja kobaltu, magnezu i stali stopowych	47	326,5	90
	zakłady produkcji magnezu	23	183	30
	stacja przeładunkowa i warsztaty naprawy taboru kolejowego	31	280	60
YANGDOK	stacja przeładunkowa i warsztaty naprawy taboru kolejowego	10	75	85
SUNCHON	Zakłady chemiczne (m.in. produkcja kwasu siarkowego) i stacja przeładunkowa	16	138,5	80
SARIWON	Stacja przeładunkowa	20	81,3	50

Źródło: *United States Air Force operations in the Korean conflict 25 June – 1 November 1950*, Department of the Air Force, Washington 1952, s. 87-89.

większych bomb "Tarzon", umożliwiło niszczenie mostów jednym uderzeniem. Przykładowo 13 stycznia 1951 roku, jedno celne trafienie taką bombą całkowicie zniszczyło kolejowo-

drogowy most w Kanggye, bezskutecznie atakowany od września³⁸⁷. Nalotu dokonał samolot z 30. BS, wykorzystując – tak jak w wielu innych tego typu atakach – system radionawigacyjny SHORAN.

Działania lotnictwa USA przeciwko celom strategicznym przeprowadzone były w sposób odmienny niż w trakcie II wojny światowej. Jako cele wybrano najważniejsze skupiska zakładów przemysłowych kluczowych dla gospodarki kraju. Z uwagi na fakt, że najważniejsze zakłady zlokalizowane wokół kilku zaledwie miast, po odpowiednim wzmocnieniu sił FEAF Bomber Command, były w stanie zniszczyć je po wykonaniu niewielkiej liczby lotów³⁸⁸. Oprócz centrów przemysłowych, jednostkom bombowców polecono niszczyć infrastrukturę transportową, stacje przeładunkowe i mosty. Wielokrotnie też, w wyniku nacisków najwyższego dowództwa, kierowano je do zadań normalnie przeznaczonych dla samolotów taktycznych, co było marnotrawieniem ich potencjału.

II.5 DZIAŁANIA LOTNICTWA TAKTYCZNEGO W OKRESIE WRZESIEŃ – PAŹDZIERNIK 1950 ROKU NA LINII FRONTU I LINIACH KOMUNIKACYJNYCH

W sierpniu 1950 roku, w obliczu coraz trudniejszej sytuacji na froncie lotnictwo niemal całkowicie zrezygnowało z działań na zapleczu i wszystkie możliwe siły skierowano do wsparcia obrońców tzw. "worka pusańskiego". Dla przykładu 26 lipca lotnictwo wykonało ogółem 600 lotów, z czego tylko 60 skierowano na zaplecze, a 2 września wszystkie 700 lotów skierowano do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. Ogółem w sierpniu FEAF wykonało 6774 loty do wsparcia wojsk lądowych³⁸⁹, to jest średnio dziennie - 218. Tak intensywne działania powodowały znaczne straty, szczególnie wśród "Mustangów", których konstrukcja z umieszczoną pod kadłubem chłodnicą czyniła je bardzo podatnymi na ostrzał z ziemi³⁹⁰.

5 sierpnia 1950 roku, mjr L. J. Seville dowódca świeżo przybyłego 68. FBS, prowadził swoje samoloty do ataku na pozycje artylerii i piechoty nieprzyjaciela koło Hamchang. W pierwszym ataku zrzucono bomby, a w drugim ostrzeliwano wroga z broni maszynowej. Samoloty wkrótce otoczył gęsty ogień artylerii plot. "Mustang" mjra Seville został poważnie trafiony. Źródła podają, że jego skrzydłowy zwrócił się do majora, aby ten zawrócił do Taegu.

³⁸⁷ Idem, *United States Air Force*....., s. 320-323. Bomb kierowanych "Tarzon" używano z różnym skutkiem do sierpnia 1951r. S. Birdsall, *SUPERFORTRESS. The Boeing B-29*, Squadron/Signal Publ., Carrolton 1980, s. 67.

³⁸⁸ Patrz załącznik nr 22.

³⁸⁹ Patrz załącznik nr 22.

³⁹⁰ Do grudnia 1950 roku na froncie wojny w Korei utracono od ognia z ziemi 115 samolotów „Mustang” i 50 samolotów „Shooting Star”. J. Schlight, *op. cit.*, s. 155.

Major zdecydował jednakże inaczej. Skierował płonący już samolot w kierunku głównej pozycji Koreańczyków. W chwilę później potężna eksplozja zniszczyła zarówno samolot, jak i stanowiska nieprzyjacielskie³⁹¹. Za swój czyn mjr Sebille został pośmiertnie - jako pierwszy pilot USAF w Korei - odznaczony najwyższym amerykańskim odznaczeniem - Congressional Medal of Honour.

W sierpniu doszło, także prawdopodobnie, do największego blamażu lotnictwa USA w tejże wojnie. Amerykański wywiad doniósł o odkryciu zgrupowania dwóch dywizji tj. ok. 40 000 żołnierzy KRL-D na północny-wschód od miasta Waegwan, poważnie zagrażających pozycjom amerykańskiej 1. Dywizji Kawalerii i 1. DP ROKA. Ponownie MacArthur osobiście nakazał wykonanie nalotu dywanowego „Superfortec”. Pomimo wewnętrznych oporów sztabowcy Stratemeyera ustalili, że nalot na teren o powierzchni ok. 7, 5 kilometra kwadratowego może być skuteczny, ale jedynie w warunkach doskonałej widoczności. Dlatego też zła pogoda uniemożliwiła pierwotnie zaplanowany na 15 sierpnia atak. W dniu następnym pogoda poprawiła się i nad rejon ten wyruszyło 98 samolotów B-29. W dywanowym nalocie rzuciły one ponad 800 ton bomb (3084 bomby 500-funtowe i 150 bomb 1000-funtowych), równając z ziemią wszystko na obszarze – znacznie większym niż pierwotnie zaplanowano - 12 x 5,6 km. Jednak, jak ustaliły wysłane tam później patrole i rozpoznanie lotnicze w zbombardowanym rejonie nigdy nie było żadnych północnokoreańskich wojsk³⁹². Atakiem tym osobiście dowodził gen. O'Donnell.

Gdy wzmocnione świeżymi odwodami wojska KRL-D, w nocy z 31 sierpnia na 1 września rozpoczęły kolejną ofensywę, siły ONZ zmuszone były do kolejnych ruchów wstecz. Walki wszędzie były bardzo zacięte, a sytuacja stawała się coraz bardziej krytyczna. W związku z tak poważnym zagrożeniem McArthur osobiście rozkazał, żeby w dniach 2 i 3 września 1950 roku, bombowce strategicznie zbombardowały kilka miast położonych tuż za linią frontu³⁹³. Do wspólnego, maksymalnego wysiłku włączono również wszelkie dostępne samoloty lotnictwa morskiego. Jednak współpraca z tymi siłami była bardzo problematyczna, gdyż dowództwo US Navy odmówiło delegowania swojego przedstawiciela do JOC i chciało działać wyłącznie samodzielnie. Były problemy z nawiązaniem łączności pomiędzy lotniskowcami a JOC, a ponadto lotnictwo morskie działało przeważnie w warunkach zachowania ciszy radiowej. Problem ten rozwiązano dopiero kilka miesięcy przed końcem wojny.

³⁹¹ R. F. Futrell, *United States Air Force in Korea.....*, s. 134.

³⁹² W. T. Y'Blood, *op. cit.*, s. 13.

³⁹³ 25 samolotów B-29 z 307. BG(M) rzuciło na miasta Kumchon, Kochang i Chinju 863 bomby 250-kg. R. F. Futrell, *op. cit.*, s. 144.

W dniu 5 września gen. Walker szykował się już do wydania rozkazu o generalnym odwróceniu. Lecz w ciągu trzech kolejnych dni skoncentrowany wysiłek artylerii oraz przede wszystkim lotnictwa powstrzymał atak i do 8 września wszystkie jednostki północnokoreańskie zostały odepchnięte na pierwotne pozycje. Trzy dni później 8. Armia - przy masowym wsparciu samolotów „Mustang”, „Shooting Star”, „Invader” i „Corsair” ruszyła na całym froncie do generalnej kontrofensywy. Natarcie Północy zostało zatrzymane na dobre. Ale, jak stwierdził gen. Walker *„gdybyśmy nie otrzymali stałego powietrznego wsparcia ze strony 5. AL nie byłibyśmy w stanie utrzymać się i na pewno musielibyśmy opuścić Koreę”*³⁹⁴.

Po zakończonym sukcesem desantem w Inchon, do kontrofensywy ruszyły także oddziały 8 Armii. Początkowo opór jednostek północnokoreańskich był bardzo zacięty. Szczególnie na odcinku 1 Dywizji Kawalerii i ponownie wokół miasta Waegwan. W związku z tym, powtórzono na ten rejon nalot „Superfortec” B-29. Opóźniony o dwa dni (znowu pogoda), miał miejsce 18 września 1950 roku, 42 „Superfortece” z 92. i 98. BG, miały tym razem zniszczyć dwa dużo mniejsze cele, o wymiarach 500 x 5000 metrów każdy. Nalot okazał się skuteczny i zlikwidowano duże zgrupowanie wojsk północnokoreańskich. Dowódca 1. Dywizji Kawalerii generał Hobart Gay określił działania lotnictwa, jako *„piękne”*³⁹⁵ i pozwoliły one na przełamanie nieprzyjacielskiej obrony. Dzienny wysiłek lotnictwa taktycznego był również bardzo duży, i tak w dniu 18 września wykonało ono 286 lotów w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk 8. Armii, a w dniu następnym 361 lotów³⁹⁶.

Na odcinku 2. Dywizji Piechoty, także 18 września, samoloty naprowadzania odkryły uciekającą przez rzekę Naktong dużą grupę wojsk ludowych. Na wezwanie „Mosquito” nadleciały „Mustangi”, które ogółem zrzuciły 260 zbiorników z napalmem, likwidując ponad 1200 żołnierzy nieprzyjaciela. Ale wszędobylskie „Mosquito” nie tylko wskazywały cele. Potrafiły też samodzielnie zdobywać jeńców. 22 września jeden z pilotów T-6 – por. George Nelson, dostrzegł na jednej z dróg grupę około 200 północnokoreańskich żołnierzy. Przeleciał nad nimi kilka razy, na bardzo niskiej wysokości i za jednym z przelotów zrzucił napisaną pospiesznie karteczkę z żądaniem poddania się. Dla podniesienia ważności swych słów podpisał się, jako „MacArthur” i poleciał w stronę najbliższej jednostki amerykańskiej. Po kilkunastu minutach powrócił prowadząc patrol amerykańskich czołgów i dostrzegł, że grupa

³⁹⁴ R. Sunderland, *Evolution of command and control doctrine for close air support*, Office of Air Force History Headquarters, United States Air Force, 1973, s. 30.

³⁹⁵ W. T. Y'Blood, *op. cit.*, s. 16.

³⁹⁶ R. F. Futtrell, *United States Air Force....*, s. 162.

nie poruszyła się ani na krok. Ogółem do 23 września lotnictwo wyeliminowało ponad 6500 żołnierzy przeciwnika³⁹⁷.

Ale nie wszystkie działania powietrznych kontrolerów były skuteczne. 23 września wezwany do wsparcia forsujących rzekę Naktong oddziałów brytyjskiej 27. Brygady samolot, błędnie określił pozycje i „Mustangi” zbombardowały pozycje Argyll Highlanders, zabijając 60 żołnierzy³⁹⁸. Wysiłek lotnictwa we wsparciu ofensywy wojsk 8 Armii był bardzo poważny. Umożliwiło to przełamanie północnokoreańskiej obrony, po czym pancerne kolumny wojsk USA ruszyły w kierunku Seulu. W celu sprawniejszego współdziałania w końcu sierpnia na pokładach „Mosquito” zamontowano przenośne radiostacje SCR-300 (tzw. „walkie-talkie”), umożliwiające bezpośrednią łączność samolotów z czołgami.

27 września po bardzo ciężkich walkach zdobyto Seul, a dzień później przesuwające się z południa oddziały 8. Armii połączyły się z X. Korpusem, a 1 października pierwsze oddziały ROKA przekroczyły linię 38 równoleżnika i rozpoczęły szybki marsz na północ. Armia północnokoreańska została praktycznie rozbita, tracąc w walkach blisko 200 000 żołnierzy, z czego 37 000 przypada na lotnictwo. O skuteczności działań lotnictwa, w tym okresie może świadczyć fakt, że aż 17, 9 % z przesłuchiwanym, wziętych do niewoli żołnierzy północnokoreańskich, jako główną przyczynę poddania się podało właśnie ciągłe naloty. Jedynie brak żywności, wskazany przez 21, 4 % żołnierzy był ważniejszym czynnikiem do poddania się.

Wykorzystując osiągniętą przewagę w powietrzu, lotnictwo ONZ całą uwagę skupiło na wsparciu posuwających się wojsk. Codziennie setki samolotów atakowały cofające się dywizje Kim Ir Sena. Dla przykładu 12 października na odcinku I. Korpusu USA samoloty myśliwsko-bombowe wykonały 81 lotów i zniszczyły 11 północnokoreańskich dział polowych, a 17 października koło Sariwon samolot naprowadzania „Mosquito” dostrzegł pełen wojska pociąg ciągnięty, aż przez trzy lokomotywy. Po kilkunastu minutach został on doszczętnie rozbity przez klucz czterech F-80. W celu usprawnienia działań na szybko odbudowywane lotniska Korei Pd. przerzucano coraz to kolejne jednostki. W dniach 28 – 30 września do Taegu przebazowała się 49. FGB na F-80C, a niecały miesiąc potem - 22 października - do Kimpo przeniesiono samoloty z 51. FIG. Warunki funkcjonowania tych lotnisk były bardzo ciężkie. Ludzie mieszkali w namiotach lub chatkach zbudowanych z pustych skrzyń po rakietach. Brakowało odpowiedniej liczby cystern do tankowania. A wykonane ze stalowych płyt pasy startowe sprawiały mnóstwo kłopotów, bardzo często uszkadzając podwozie. Gdy na początku października temperatury spadły znacznie poniżej 0

³⁹⁷ *United States Air Force operations*..... s. 68.

³⁹⁸ R. F. Futtrell, *op. cit.*, s. 167.

stopni, rozpoczęły się trudności z uruchamianiem silników "Shooting Starów". Do rozruchu trzeba było używać "pożyczaną" z jednostek "Mustangów" 140-o oktanową benzynę. Pomimo tych trudnych warunków dywizjony działały na okrągło, wykonując średnio 750 lotów miesięcznie. Porównanie działań samolotów „Mustang” i „Shooting Star” w okresie lipiec-listopad 1950 roku, przedstawiono w Tabeli nr 13, s. 131.

Od lipca 1950 roku, samoloty USAF rozpoczęły też działania nocne. Wiązało się to z faktem, iż Koreańczycy nauczeni smutnymi doświadczeniami, coraz większy procent zaopatrzenia transportowali nocą. Podstawowym samolotem USAF używanym w nocy był B-26 „Invader”, nie mniej w początkowych działaniach używano też samolotów F-82 „Twin Mustang”, które odniosły w tego typu działaniach pewne sukcesy³⁹⁹. W październiku 1950 roku, do bazy Miko w Japonii przybyła druga grupa tych samolotów - powołana do służby czynnej rezerwowa 452. BG(L). Składała się ona z czterech dywizjonów - 728., 729., 730. i 731. BS.

Już pierwszego dnia 731 BS., specjalnie szkolony w lotach nocnych wzmocnił 3. BG(L), która do tej pory posiadała w swoim składzie tylko dwa dywizjony. B-26 skupiły się głównie na atakowaniu linii kolejowych i transportu kołowego. Wielokrotnie korzystały też z flar zrzucanych przez C-47 zwane „Firefly” lub B-29. Już 8 sierpnia 1950 roku, w obliczu stale wzrastającej nocnej aktywności działań armii Korei Północnej, generał Stratemeyer zobowiązał generała Partridge’a do wykonania, co najmniej pięćdziesięciu lotów samolotów B-26 „Invader”, co noc. Sprowadzono, także dwóch brytyjskich oficerów, którzy kierowali nocnymi operacjami przeciwko liniom zaopatrzenia wojsk niemieckich we Włoszech w czasie II wojny światowej. Początkowo nocne działania „Invaderów” były proste, ponieważ koreańscy kierowcy, nie zważając na możliwość ataku samolotów, używali świateł. Gdy już nauczyli się je wyłączać, zmieniła się też i taktyka bombowców. Jeden zrzucił flary, a pozostałe atakowały. Co prawda w nocy 22/23 września 1950 roku, udało się zniszczyć aż trzy pociągi, w tym jeden z amunicją⁴⁰⁰, to akcje z użyciem flar nie zawsze były skuteczne. Wykorzystywane początkowo amerykańskie flary typu M-26 okazały się mało przydatne. W niektórych przypadkach aż 65% z nich okazywało się niesprawnymi. W związku, z czym bardzo szybko, drogą lotniczą sprowadzono duże ilości doskonałych, brytyjskich flar typu 1950. Działania były jednak kontynuowane – w okresie 3 sierpień – 23 wrzesień nocne loty stanowiły już 18, 8% wszystkich działań przeciwko liniom komunikacyjnym. Musiały być one skuteczne, skoro w okresie 25 czerwiec - 15 lipiec i 16 sierpień - 20 wrzesień – według

³⁹⁹ Na przykład nocą 30 sierpnia para F-82 z 68. F(AW)S na stacji rozrządowej na północ od Seulu zniszczyła trzy lokomotywy i kilkanaście wagonów. R. F. Futtrell, *United States Air Force in Korea...*, s. 136.

⁴⁰⁰ *United States Air Force operations.....*, s. 66.

danych wywiadu średnia ilość żywności otrzymywanej przez północnokoreańską dywizję zmniejszyła się z 18 ton dziennie do 2, 5 tony, paliwa z 12 ton do 2 ton, a amunicji ze 166 ton do 17 ton.

Tabela nr 13

**Porównanie działań samolotów F-51 „Mustang” i F-80 „Shooting Star”
w okresie lipiec – listopad 1950 roku**

	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad
Ilość samolotów w jednostkach bojowych					
F-80	145	128	138	187	169
F-51	20	141	139	144	131
Ilość wykonanych lotów bojowych					
F-80	4117	3683	3279	4314	4013
F-51	683	4946	4196	2337	2344
Średnia ilość lotów dziennie					
F-80	28	29	24	28	24
F-51	34	35	30	16	18
Ilość samolotów zdolnych do działań					
F-80	60	75	94	128	107
F-51	14	93	82	76	83
Ilość zrzuconych bomb					
F-80	34	4	34	19	162
F-51	213	1540	2065	2065	980
Ilość wystrzelonych rakiet					
F-80	7761	6732	7959	8662	9565
F-51	2876	15 581	13 861	6495	8367
Ilość wystrzelonych pocisków kalibru 12,7 mm					
F-80	24 494	30 700	25 869	25 758	28 424
F-51	2876	47 336	36 477	16 299	15 372
Ilość samolotów utraconych					
F-80	10	12	21	36	44
F-51	12	38	60	80	95

Źródło: *United States Air Forces operations in the Korean conflict 25 June – 1 November 1950*, Department of the Air Force, Washington 1952, s. 57.

II.6 DZIAŁANIA LOTNICTWA POMOCNICZEGO

Lotnictwo pomocnicze – rozpoznawcze, transportowe czy ratownicze pozostaje zawsze w cieniu operacji lotnictwa bojowego, nie mniej ma ono istotny wkład w działania lotnictwa ogółem.

Prowadzenie rozpoznania powietrznego było pierwszym zadaniem, jakie wykonywało lotnictwo w ogóle. W wojnie koreańskiej rola lotnictwa rozpoznawczego była szczególnie ważna. W dobie, gdy nie było jeszcze rozpoznania satelitarnego, a wywiad „osobowy” pozostawiał wiele do życzenia, rozpoznanie lotnicze pozostawało praktycznie jedynym środkiem mogącym zapewnić stały dopływ aktualnych informacji o nieprzyjacielu. Ale sytuacja lotnictwa rozpoznawczego USAF była jeszcze gorsza niż pozostałych rodzajów lotnictwa. W ramach cięć budżetowych końca lat czterdziestych zlikwidowano wszystkie jednostki rozpoznania taktycznego, pozostawiając jedynie ekwiwalent jednej grupy, z której dwa dywizjony stacjonowały w Europie, a jeden – 8. TRS w Japonii⁴⁰¹. Co gorsza zlikwidowano również całe zaplecze techniczne tych jednostek, bez których nie mogło ono skutecznie działać. Były to jednostki, których zadaniem było m. in. wywoływanie filmów i ich interpretacja. Oprócz 8. dywizjonu taktycznego stacjonującego w bazie Jokota, wyposażonego w 18 odrzutowych samolotów RF-80A „Shooting Star”, w momencie wybuchu wojny FEAF dysponował zaledwie jeszcze jednym dywizjonem rozpoznania strategicznego – 31. SRS stacjonujący w bazie Kadena, posiadający cztery samoloty RB-29 oraz prowizoryczną 6204. eskadrę do „mapowania” terenu wyposażoną w stare samoloty RB-17 i RC-45, stacjonującą w bazie Clark na Filipinach. Zabezpieczeniem technicznych dla tych jednostek był 548. Reconnaissance Technical Squadron, mający swoją siedzibę również w bazie Jokota.

Bezpośrednio po wybuchu wojny część sił 8. TRS przeniesiono do położonej bardziej na południe bazy Itazuke, skąd 27 czerwca „Shooting Stars” rozpoczęły działania. Pierwsze loty rozpoznawcze nad Koreą przeprowadzili por. R. Schrecengost i por. B. Poe, weteran wielu wcześniejszych „ściśle tajnych” lotów w rejon Władywostoku. Celem było rozpoznanie warunków pogodowych⁴⁰². Umożliwiło to potem pierwszy nalot samolotów myśliwsko-bombowych. Następnie maszyny 8. TRS prowadziły szeroki wachlarz działań. W pierwszych

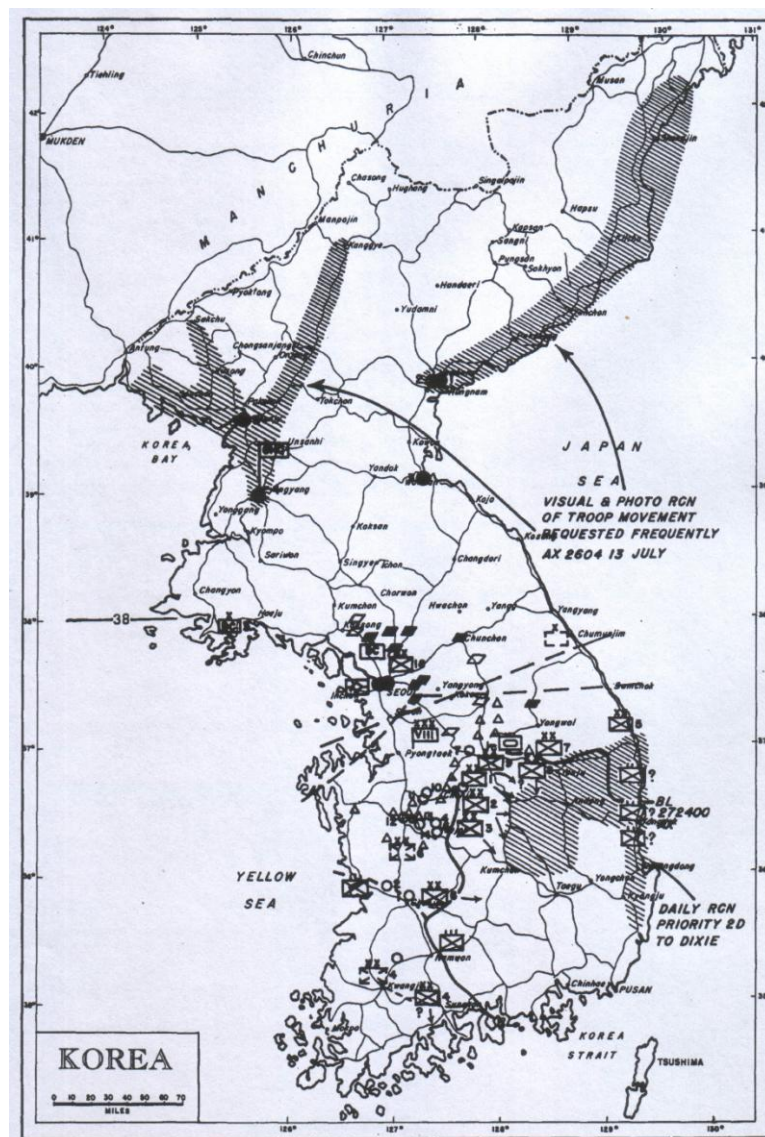
⁴⁰¹ R. F. Futtrell, *United States Air Force*....., s. 545.

⁴⁰² D. Gordon, *op. cit.*, s. 15. S. T. Dickens, *USAF reconnaissance during Korean war*, [w:] *Coalition air warfare in the Korean war 1950-1953, Proceedings Air Force Historical Foundation Symposium Andrews AFB, Maryland, May 7-8, 2002*. Red. J. Neufeld and G. M. Watson, U.S. Air Force History and Museum Program, Washington 2005, s. 24.

tygodniach, najważniejszym zadaniem było rozpoznanie wszystkich lotnisk zajmowanych przez maszyny lotnictwa Korei Północnej. Kolejno prowadzono rozpoznanie centrów

Mapa nr 8

**REJONY DZIAŁANIA SAMOLOTÓW ROZPOZNAWCZYCH FEAF
W DNIU 24 lipca 1950 roku**



Źródło: Headquarters X. Corps, Army tactical air support requirements, 25.12.1950, s. 35.

zaopatrzenia, szlaków komunikacyjnych, mostów na Jalu. Wybrane rejony działania maszyn rozpoznawczych na przykładzie zadań wykonanych w dniu 24 lipca 1950 roku, przedstawiono na Mapie nr 8.

Ważne było też szczegółowe dokumentowanie celów dla samolotów bombowych i myśliwsko-bombowych oraz weryfikacja wyników ich działań po przeprowadzonych nalotach. W celu uzyskania lepszej, jakości zdjęć, na samolotach 8. TRS zamontowano

dodatkowe kamery K-18 do zdjęć ukośnych. Modernizacji dokonano poprzez wymontowanie z nosa RF-80 radiokompasu. Kamery te były szczególnie przydatne do fotografowania z niskich wysokości celów dla maszyn myśliwsko-bombowych. Były również bardzo skuteczne w trakcie działań nad Inchon przed operacją „Chromite”. Dzięki dobrej, jakości zdjęciom, wykonanym przez RF-80, spece od interpretacji zdjęć byli w stanie określić nawet wysokość falochronów w porcie oraz dokładne czasy przypływów i odpływów. W przygotowaniach do desantu brały także udział maszyny rozpoznawcze F4U-5P „Corsair” z Photo Detachment/MAG-33. Działały pojedynczo, przebywając nad celem około 20 minut, co według słów jednego z pilotów – sierż. G. W. Glausnera było wystarczającym czasem na zapelnienie całej szpuli filmu⁴⁰³. Działania nad Inchonem prowadził w dniach 27-30 sierpnia 1950 roku, wykonując łącznie 8 lotów. Fotografowano dokładnie port w różnych stanach pływów, całą linię brzegową, zatokę i miasto. W trakcie tych lotów maszyny rozpoznawcze były osłaniane bezpośrednio przez samoloty „Twin Mustang” F-82, a osłonę „wysoką” zapewniały odrzutowe „Shooting Star”.

W celu usprawnienia działania dywizjonu oraz sprostania coraz większym wymaganiom stawianym ze strony 5. Air Force 9 lipca 1950 roku, całość sił jednostki przeniesiono do Itazuke, a 30 września do Taegu w Korei. Spowodowało to jednak komplikacje z obróbką zdjęć. Materiał negatywowowy musiał być przesyłany do Jokoty, gdzie przez cały czas były laboratoria 548. RTS. Powodowało to dodatkowe opóźnienia w dostarczaniu gotowego materiału. Jednak najpoważniejszym problemem był brak doświadczonych fachowców do interpretacji zdjęć⁴⁰⁴. Ponadto 8. TRS mógł prowadzić działania wyłącznie w warunkach dobrej pogody i w dzień. Gdy nad Koreą niebo było zachmurzone, często dowódcy pozostawali bez danych na ponad tydzień. W związku z tym w sierpniu 1950 roku, z Langley, Virginia do Korei przerzucono 162. Tactical Reconnaissance Squadron (Night Photo) wyposażony w maszyny RB-26 C „Invader”. Wraz z nim przeniesiono 363. RTS mający za zadanie obróbkę specjalnego materiału wykorzystywanego w zdjęciach nocnych⁴⁰⁵. Oprócz fotograficznego dokumentowania przyszłych celi jednym z głównych zadań 162. TRS było prowadzenie rozpoznania meteorologicznego dla potrzeb grup samolotów myśliwsko-bombowych dokonujących nalotów o świcie.

⁴⁰³ Relację G. W. Glausnera z tych lotów zamieścili w swoim artykule W. Thompson i J. Mizrahi, *Air war over Korea*, „AIRPOWER”, vol. 30 no. 5 September 2000, s. 23.

⁴⁰⁴ Kłopoty z odpowiednio wyszkolonym personelem spowodowały, że FEAF zmuszony był zatrudnić kontraktowych pracowników japońskich oraz zlecać firmom japońskim druk zdjęć. J. T. Farquhar, *op. cit.*, s. 144.

⁴⁰⁵ J. Mesko, *A-26 Invader in action*..., s. 35.

Ponieważ siły, jakimi dysponował 8. TRS szybko okazały się całkowicie nieadekwatne do stawianych zadań, decyzją dowództwa 5. AF w dniu 3 września 1950 roku, sformowano kolejny dywizjon rozpoznania taktycznego – 45. TRS również stacjonujący Itazuke. Z powodu braków sprzętowych, dywizjon wyposażono początkowo w „zwykłe” myśliwskie samoloty F-51 „Mustang”, przez co jednostka zdolna była wyłącznie do prowadzenia rozpoznania wzrokowego. Z resztą początkowo dywizjon posiadał tylko 13 pilotów. Pierwsze egzemplarze rozpoznawczych „Mustangów” RF-51 otrzymano dopiero w grudniu 1950 roku. Dopiero wtedy mógł on przystąpić do wykonywania właściwych działań, ograniczonych jednak szybko kłopotami ze sprzętem, a w szczególności kamerami, które wymagały natychmiastowej naprawy⁴⁰⁶.

Z uwagi na niewielki zasięg odrzutowych RF-80 zadanie prowadzenia rozpoznania celów położonych na dalekim zapleczu wroga przydzielono załogom rozpoznawczych „superfortec”. Korzystając z faktu, że lotnictwo Korei Północnej zostało szybko wyeliminowane, mogły one swobodnie fotografować cele położone na całym terytorium tego kraju. Polityczne restrykcje narzucone przez Waszyngton, przesłane w memorandum Joint Chiefs of Staff no. 2150/5⁴⁰⁷, spowodowały, że cele położone w bezpośredniej bliskości granicznych rzek Tiumeń i Jalu oraz strategicznie ważne cele położone już za granicą, jak na przykład chińskie lotniska, mogły być fotografowane wyłącznie za pomocą kamer do zdjęć ukośnych znad terenu Korei. Niewielka ilość samolotów spowodowała, że „pokrycie” fotograficzne było niepełne i było jednym z powodów nie wykrycia sił chińskich koncentrujących się przed rozpoczętą, w listopadzie 1950 roku, ofensywą. W pierwszym okresie działań misje RB-29 nad Koreą Północną ukierunkowane były głównie na szczegółowe rozpoznanie celów strategicznych, w tym centrów przemysłowych, które były podstawą do nalotów „superfortec”. Gdy we wrześniu wszystkie tego rodzaju cele zostały zniszczone, od 26 września tego roku wszystkie misje RB-29 skierowano na cele taktyczne⁴⁰⁸.

Kolejnym problemem była „decentralizacja” działań rozpoznawczych i brak koordynacji w tym zakresie. Do częstych należały przypadki, np. że jedno z lotnisk północnokoreańskich tego samego dnia było fotografowane przez należące do 5. AF „Shooting Star” z 8. TRS i „Fortece” RB-29 z FEAF Bomber Command, a inne leżące 20 kilometrów obok nie było fotografowane w ogóle⁴⁰⁹. Podobne przypadki miały miejsce w trakcie działań rozpoznawczych nad Wonsan na przełomie września i października 1950 roku, gdy przygotowywano operację desantową w tym rejonie. Wykonujące zadania rozpoznania

⁴⁰⁶ D. R. McLaren, *Mustangs over Korea*....., s. 154.

⁴⁰⁷ J. T. Farquhar, *op. cit.*, s. 145.

⁴⁰⁸ S. T. Dickens, *op. cit.*, s. 241.

⁴⁰⁹ J. T. Stewart, *op. cit.*, s. 228.

samoloty USAF oraz Marines i Navy, które posiadały własne maszyny rozpoznawcze prowadzące stałe rozpoznanie własnych celów wielokrotnie przelatywały obok siebie tak, blisko, że o mało, co nie dochodziło do kolizji w powietrzu.

Od pierwszego dnia konfliktu w wojnie koreańskiej uczestniczyły jednostki lotnictwa transportowego. Było to stosunkowo młoda, lecz bardzo prężnie rozwijająca się gałąź lotnictwa. Jego bardzo dynamiczny rozwój przypadł na lata II wojny światowej. Duża ilość samolotów transportowych była niezbędna do zapewnienia właściwego zabezpieczenia działań wojsk powietrznodesantowych. Duże operacje desantowe jak lądowanie w Normandii czy „Market Garden” w Holandii, gdzie jednorazowo zrzucono tysiące spadochroniarzy wraz ze sprzętem wymagały użycia setek samolotów transportowych. Kolejne setki niezbędne były do holowania przewożących ciężki sprzęt szybowców desantowych. Dla przykładu tylko pierwszy rzut 101. Dywizji Powietrznodesantowej w operacji normandzkiej przewożyły 432 samoloty, a 82. Dywizji kolejne 369 maszyn. Podobnie było w trakcie operacji „Market Garden”. Pierwszy rzut spadochronowy 101. Dywizji przewiozły 424 samoloty, a 82. Dywizji 480 samolotów⁴¹⁰. Jeszcze trudniejszym wyzwaniem była operacja „Hump”, w trakcie, której samoloty z Indii ponad Himalajami przewożyły zaopatrzenie, nawet 70 000 ton miesięcznie dla walczących z Japonią Chin oraz przede wszystkim dla stacjonujących tam jednostek lotnictwa USA – „latających tygrysów” gen. Chennaulta, a potem także dla stacjonujących tam dywizjonów „Superfortec” B-29⁴¹¹. Po zakończeniu II wojny światowej siły transportowe USAAF, a potem USAF ulegały również stałemu zmniejszeniu, co przedstawiono w tabeli nr 13.

Nie mniej rozmieszczenie jednostek sił powietrznych USA w bazach rozrzuconych po całym globie wymagało do ich zaopatrywania sporych sił. W celu właściwej koordynacji działań lotnictwa transportowego po utworzeniu USAF, stworzono odrębne dowództwo – Military Air Transport Service. Własnymi jednostkami lotnictwa transportowego dysponowały też dowództwa regionalne, w tym i FEAF. Niedługo po powstaniu MATS przeszedł surowy egzamin, jakim był słynny dziś „most berliński”. W czerwcu 1948 roku, w obliczu rozdziewików pomiędzy ZSRR i Aliantami zachodnimi, Związek Radziecki wprowadził całkowitą blokadę Berlina Zachodniego. Dzięki zapobiegliwości Amerykanów w mieście zgromadzono pewnie zapasy, ale nie wystarczyły one na długo. Wobec zablokowania połączeń drogowych i kolejowych do zaopatrywania miasta mogła być wykorzystywana droga lotnicza. Po początkowych próbach, ustalono – między innymi w celu uproszczenia

⁴¹⁰ J. C. Warren, *Airborne operations in World War II, European theater*, USAF Historical Division, Air University, 1956, s. 33, 102, 107.

⁴¹¹ Szerzej na ten temat zob. W. H. Tunner, *Over the Hump*, Air Force Historical Studies Office, Washington 1998, s. 43-135.

procedur naprawczych i kierowania lotami, że w „moście” będą używane wyłącznie samoloty Douglas C-54⁴¹². Ponieważ USAF, nawet po przeniesieniu do Europy wszystkich możliwych samolotów tego typu i tak nie dysponował właściwą ich ilością, do działań włączono też dwa dywizjony lotnictwa U. S. Navy. W trwających do września 1949 roku, działaniach samoloty transportowe, w tym brytyjskie przewiozły ogółem 2 325 509 ton ładunków. Samoloty amerykańskie przetransportowały: 1 421 118 ton węgla, 296 319.3 ton żywności i 66 134 tony innych ładunków⁴¹³. Ogółem samoloty amerykańskie przewiozły 76,7 % towarów. Koszty tej operacji poniesione przez USAF tylko do 31 grudnia 1948 roku, wyniosły łącznie ponad 101 milionów dolarów⁴¹⁴.

W momencie wybuchu wojny koreańskiej, FEAF dysponował tylko jednym skrzydłem samolotów transportowych – 374. TCW. Jego dwa dywizjony wyposażone w maszyny Douglas C-54 „Skymaster” stacjonowały w Japonii, w bazie Tachikawa, a jeden – 21. TCS wyposażony w maszyny C-47 „Skytrain” na Filipinach. Już 25 czerwca 1950 roku, jednostki te postawiono w stan pogotowia celem ewentualnego użycia do ewakuacji z Korei obywateli USA. Loty rozpoczęto w południe, a po południu pierwszy samolot został zniszczony w Kimpo. Pomimo bardzo trudnych warunków pogodowych do 1 lipca 1950 roku, maszyny transportowe wylatały 757 godzin⁴¹⁵. Warunki pogodowe opóźniły też transport na front pierwszych oddziałów piechoty amerykańskiej z 24. Dywizji. Pierwszy C-54 przewożący dowódcę grupy płk Smitha i jego sztab wystartował z Japonii 1 lipca o godzinie 8.45. Ale po dotarciu nad Pusan okazało się, że lotnisko to jest zamknięte z powodu silnych opadów deszczu i samoloty powróciły do Japonii. Dopiero po południu tego dnia udało się najbardziej niezbędne ładunki, jak amunicję przeciwpancerną, sprzęt łączności, jeepy, mapy, medykamenty. Dla przykładu w dniu 28 czerwca 1950 roku, z Korei ewakuowano 851 amerykańskich obywateli, a na front dostarczono 150 ton amunicji⁴¹⁶.

Już po kilku dniach okazało się, że ciężkie samoloty C-54 niemal całkowicie zniszczyły prowizoryczny pas startowy lotniska w Pusan, przez co stało się ono niezdolne do ich przyjmowania. W Korei Południowej nie było poza tym żadnego innego odpowiedniego pod względem wielkości lotniska. Amerykańscy saperzy, co prawda rozpoczęli gorączkowe prace na dawnym japońskim lotnisku zwanym Pusan-East, ale zostało ono oddane do użytku

⁴¹² *A quarter of century of air power: studies in the employment of air power 1947-1972*, red. J. H. Scrivner, Jr. Air University Maxwell AFB 1986, s. 8.

⁴¹³ R. G. Miller, *To save a city. The Berlin airlift 1948-1949*, Air Force History and Museums Program, Washington 1998, s. 108.

⁴¹⁴ *United States Air Force Statistical Digest 1948*, Statistical Services Comptroller, HQ U. S. Air Force, Washington, s. 342.

⁴¹⁵ *United States Air Force operations.....*, s.101.

⁴¹⁶ T. Warnock, *Air war Korea 1950-1953*, „Air Force Magazine”, October 2000, s. 38.

dopiero we wrześniu. W związku z tym, dowództwo 5. AF rozpoczęło gorączkowe poszukiwania lepszych maszyn C-46 „Commando” i C-47 „Skytrain”, których po kilka sztuk miała każda grupa lotnicza. Z zebranych na przedzie maszyn, utworzono dwa prowizoryczne

Tabela nr 14

**ZESTAWIENIE IŁOŚCI SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH W POSIADANIU USAF W
OKRESIE CZERWIEC 1945 – GRUDZIEŃ 1949**

Typ samolotu	Czerwiec 1945	Grudzień 1946	Grudzień 1947	Grudzień 1948	Grudzień 1949
C-46	2173	689	395	457	216
C-47/C-53	4789	2218	1621	1505	1274
C-54	708	489	477	459	430
C-119	-	-	-	-	19
C-121	-	-	-	-	10
Łączna ilość maszyn wszystkich typów	9475	4538	3536	3453	2839

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force Statistical Digest* za rok 1947, 1948, Jan 1949 – June 1950. Statistical Services Comptroller, HQ U S Air Force, Washington, 1948, 1949, 1951.

dywizjony – 46. i 47. TCS, które przejęły na siebie ciężar dowozu zaopatrzenia na front. Każdy z tych dywizjonów posiadał średnio 28-29 samolotów. W ciągu lipca lotnictwo transportowe było w stanie dostarczać średnio 150 ton ładunków dziennie. Sytuację poprawiło przydzielenie do 374. TCW czterech ciężkich maszyn C-119 „Boxcar”, których ładowność i układ konstrukcyjny umożliwiał przewożenie dużych rozmiarowo ładunków takich jak np. ciężarówki. Pozwoliło to na zwiększenie możliwości transportu do maksymalnie 300 ton dziennie. Ogółem w lipcu i sierpniu samoloty transportowe przewiozły 30 027 pasażerów i 22 073 tony ładunków⁴¹⁷. Dramatyczne warunki, jakie panowały na froncie w sierpniu 1950 roku i konieczność bardzo pilnego przerzutu wielu ładunków wymagały od załóg maszyn transportowych ogromnego wysiłku. Najbardziej obciążony zadaniem był 21. TCS stacjonujący w południowej Japonii w bazie Ashiya, który miał właśnie za zadanie przewóz tych najbardziej niezbędnych ładunków. W sierpniu piloci dywizjonu wykonali średnio 80 lotów, a jeden z nich por. T. W. Hunt ponad 100. Tylko w

⁴¹⁷ *United States Air Force operations.....* , s.102.

ciągu ostatniego tygodnia tego miesiąca samoloty dywizjonu przewiozły 1883 tony towarów⁴¹⁸.

Poważnym problemem była także koordynacja działań maszyn transportowych i odpowiednie nimi kierowanie. Ponieważ samolotami przewożono tylko najbardziej niezbędne ładunki każde zapotrzebowanie na taki transport było konsultowane na najwyższych szczeblach. Zapotrzebowania od jednostek były kierowane do Transport Operations Office, FEAF, które po analizie możliwości przekazywało je do realizacji, do komórki wykonawczej w sztabie 5. AF jaką było Troop Carrier Division. Ona to, na podstawie informacji o posiadanej aktualnie liczbie sprawnych samolotów i określonych priorytetach przekazywało do 374. TCW konkretne zadania. W celu usprawnienia kierowania coraz liczniejszymi⁴¹⁹ jednostkami lotnictwa transportowego w dniu 26 sierpnia 1950 roku, utworzono Far East Air Forces Combat Cargo Command (Provisional), któremu podporządkowano wszystkie jednostki lotnictwa transportowego w rejonie Korei i Japonii. Jego dowódzenie objął „architekt” sukcesów operacji „Hump” i „mostu berlińskiego” gen. W. Tunner. W październiku dowództwu podporządkowano również dywizjon lotnictwa Marines VMR-152 oraz wzmocniono przybyłym z USA kolejnym skrzydłem – 437. TCW. Dla koordynacji działań w dowództwie wojsk ONZ utworzono Joint Airlift Control Office, który zajmował się zbieraniem zapotrzebowań na transport powietrzny ze wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Po ich analizie, w oparciu o dostarczane z FEAF CC, (P) co tydzień dane ilościowe o pozostających w dyspozycji samolotach przekazywano konkretne polecenia do komórki kierowania ruchem.

Nowa organizacja i wzmocnienie sił pozwoliło na zwiększenie możliwości transportowych do 600 ton dziennie. Samoloty transportowe nawet w niesprzyjających warunkach pogodowych operowały 24 godziny na dobę. W trakcie kontrofensywy wojsk ONZ, we wrześniu i październiku 1950 roku, głównym zadaniem było dostarczanie niezbędnego zaopatrzenia dla szybko posuwających się na północ oddziałów lądowych, w tym przede wszystkim paliwa. Główną bazą wykorzystywaną w tych działaniach było zdobyte w wyniku desantu pod Inchon lotnisko w Kimpo. Pierwsza maszyna z zaopatrzeniem wylądowała tam już cztery godziny po zdobyciu bazy przez oddziały Marines 18 września 1950 roku. W ciągu kolejnego tygodnia samoloty przewiozły tam 1445 ton ładunków, przede

⁴¹⁸ W. M. Leary, *op. cit.*, s. 2.

⁴¹⁹ W sierpniu sformowano kolejną grupę transportową – 314. TCG, w skład, której wchodziły cztery dywizjony C-119 oraz 1. TCG(P) z 46., 47. TCS i nowo utworzony 48. TCS. *United States Air Force operations....*, s. 102.

wszystkim amunicję i paliwo dla działających z Kimpo samolotów myśliwskich 1. Marine Air Wing⁴²⁰.

Jednym z najważniejszych przypadków użycia samolotów transportowych w pierwszym okresie wojny było zabezpieczenia operacji desantowej 187. Regimental Combat Team w rejonie Sukchon – Sunchon w październiku 1950 roku. Zadaniem spadochroniarzy miało być zajęcie jednej z głównych dróg wiodących z Phenianu na północ, umożliwienie otoczenia – w połączeniu z posuwającymi się z południa jednostkami 8. Armii resztek wojsk północnokoreańskich. Umożliwić miało to również łatwiejsze połączenie 8. Armii i lądującego w Wonsan X. Korpusu. Tuż po zdobyciu stolicy Korei Północnej, dowództwo wojsk ONZ postanowiło zamknąć w „kleszczach”, jak największą ilość wojsk północnokoreańskich. W dniu 18 października gen. MacArthur rozkazał stacjonującemu na lotnisku Kimpo 187. RCT wykonanie desantu dwa dni później. Dodatkowym zadaniem spadochroniarzy miało być uratowanie jeńców amerykańskich przewożonych na północ⁴²¹. Do transportu ludzi sprzętu wydzielono 80 samolotów C-119 z 314. Combat Cargo Wing (Prov.) i 40 samolotów C-47 z 21. TCS⁴²². Po raz pierwszy – z uwagi na znacznie większą ładowność maszyn C-119 cały ciężki sprzęt użyty w operacji, jak samochody terenowe, przyczepy do nich, 105 mm haubice, 90 mm działa przeciwlotnicze czy radiostacje miały być zrzucone na spadochronach. Umożliwiło to rezygnację z tak zawodnych i podatnych na zniszczenie szybowców desantowych, stosowanych w trakcie operacji powietrznodesantowych w trakcie II wojny światowej. Szczegółowy wykaz ilości użytych samolotów oraz zrzuconych spadochroniarzy i sprzętu przedstawiono w tabeli nr 15.

Do desantu wyznaczono dwie strefy zrzutu – Drop Zone „East” / „Easy” pod Sunchon i Drop Zone „West” / „William” pod Sukchon. Obie strefy dzieliło około 15 kilometrów. Start samolotów nastąpił dokładnie w południe 20 października 1950 roku. Każdy samolot C-119 miał na pokładzie 46 ludzi oraz 19 zasobników z zapasami i sprzętem, a mniejszy C-47 18 ludzi i dwa zasobniki⁴²³. Po starcie samoloty skierowały się na ujście rzeki Han i wzdłuż wybrzeża skierowały się na północ. Oślaniało je 75 „Mustangów” i 62 „Shooting Stary”. O godzinie 13.55 skierowały się na wschód, bezpośrednio ku strefom zrzutu. Lądowanie przebiegło pomyślnie, bez ostrzału ze strony nieprzyjaciela. Zrzut spadochroniarzy odbywał się z wysokości 250 metrów, a sprzętu z 550 metrów.

⁴²⁰ W. M. Leary, *op. cit.*, s. 6.

⁴²¹ *The battle of Sukchon-Sunchon*, CSI Battlebook 4-C, Combat Studies Institute, Fort Leavenworth Kansas 1985, s. 9-15.

⁴²² Szczegółowe informacje na temat planów operacji, schematy załadunku poszczególnych samolotów a nawet ich rozmieszczenie przed startem na lotnisku Kimpo zawarte jest w Headquarters FEAF Combat Cargo Command (Prov.) *Operations Order FEAFCC No. 9-50* z dnia 18.10.1950 r.

⁴²³ W. M. Leary, *op. cit.*, s. 8.

ZESTAWIENIE SIŁ LOTNICZYCH ORAZ IŁOŚCI ZRZUCONYCH SPADOCHRONIARZY I SPRZĘTU W TRAKCIE OPERACJI DESANTOWEJ POD SUKCHON - SUNCHON

Data	Ilość użytych samolotów	Typ samolotu	Ilość zrzuconych spadochroniarzy	Ilość zrzuconego sprzętu (w tonach)
20 października	76	C-119	2142	301,2
	40	C-47	718	-
21 października	40	C-119	1093	106,8
22 października	22	C-119	-	130,0
23 października	9	C-119	2	54,0
Łącznie	187		3955	592,0

Źródło: *USAF airborne operations World War II and Korean War*, USAF Historical Division Liaison Office, 1962, s.102.

Jako pierwszy o godzinie 14.00 koło Sukchon wylądował 1. batalion. Po zabezpieczeniu lądowiska, jego kompanie zajęły miasto i okalające je wzgórza od strony północnej i wschodniej. Po kilku godzinach, w tej samej strefie wylądował trzeci batalion i zajął wzgórza położone na trzy kilometry na południe od miasta. W międzyczasie, o godzinie 14.20 2. batalion wylądował koło Sunchon i również bez oporu zajął miasto i leżące wokół wzgórza. Po południu koło Sukchon wylądował 3. batalion i skierował swe siły na południe, ku drodze na Phenian. Połączenie spadochroniarzy z oddziałami 8. Armii, a konkretnie z Brytyjczykami z 27. Brygady miało miejsce o godzinie 18.45 21 października 1950 roku⁴²⁴.

Sporadyczne walki z nielicznymi oddziałami północnokoreańskimi trwały jeszcze kilka dni. Operacja odniosła sukces. Odpowiednio użyte siły desantowe, w połączeniu z oddziałami pancernymi zniszczyły m.in. 239. pułk armii KRL-D z 6. Dywizji Piechoty, która przebiegała się w kierunku rzeki Chongchon. Wspierające desant samoloty zniszczyły m. in. 53 ciężarówki, 5 składów paliwa i 4 czołgi.

Po zajęciu przez wojska ONZ Phenianu, jego lotniska stały się głównym bazami logistycznymi dla 8. Armii. Oddziały te żądały dowozu samolotami 1000 ton zaopatrzenia dziennie, co miało być niezbędne w przygotowania do końcowej ofensywy wojsk ONZ. Generał Tunner obiecał gen. Walkerowi spełnienie tych żądań. W okresie 24 października – 2 listopada 1950 roku, działający na granicy wyczerpania lotnicy gen. Tunnera zdołali

⁴²⁴ *The battle of Sukchon-Sunchon....* s. 65.

dostarczyć 9934 tony ładunków. Od 30 października, po doraźnym remoncie przeprowadzonym przez amerykańskich saperów, rozpoczęto wykorzystywanie położonego dalej na północ lotniska w Sinanju na rzekę Chongchon. Pomimo, że lotnisko to było systematycznie ostrzeliwane przez artylerię północnokoreańską, starty i lądowania odbywały się bez przerwy i do 17 listopada przerzucono tam 4041 ton zaopatrzenia. Regularnie prowadzono też zaopatrywanie posuwanych się wojsk poprzez zrzuty na spadochronach oraz ewakuowano rannych. Lotnictwo transportowe prowadziło też działania na rzecz walczącego na wschodnim wybrzeżu Korei X. Korpusu. Października 1950 roku, z 21. TCS wydzielono Detachment posiadający 11 samolotów C-47, który operował początkowo z lotniska w Wonsan, a następnie przesuując się na północ za nacierającymi oddziałami stacjonował w Hungnam i Yonpo. W listopadzie 1950 roku, Detachment ten wykonał 651 lotów⁴²⁵.

Integralną częścią lotnictwa transportowego USA, była i jest do dnia dzisiejszego służba ratownictwa powietrznego – Air Rescue Service. Początki tej służby sięgają II wojny światowej, gdy tysiące samolotów amerykańskich przemierzało rozległe terytoria, w tym akweny morskie. Początkowo, amerykańscy lotnicy, dokonujący nalotów na III Rzeszę, korzystali z rozwiniętej sieci ratowniczej brytyjskiego RAFu, który dysponował zarówno łodziami latającymi, jak i szybkimi jednostkami pływającymi. Problem ten szczególnie dotyczył Pacyfiku, nad wodami, którego toczyło się większość działań lotnictwa w tym rejonie walk. Tu siły Army Air Forces współdziałały z US Navy, która do celów ratowniczych wydzielala okręty podwodne, nawodne, a przede wszystkim łodzie latające PBY „Catalina”⁴²⁶. Był to jednak samolot powolny, o zasięgu nieodpowiednim dla potrzeb. W celu zwiększenia możliwości działań ratowniczych, wzorując się na rozważaniach niemieckich, opracowano ratowniczą wersję bombowca B-17. Pod jego kadłubem montowano zrzucającą 9 metrową łódź ratunkową na pokładzie, której znajdowały się zapasy wody, żywności, ubrania. Napędzały ją dwa małe silniczki spalinowe, a posiadany zapas paliwa wystarczał na przeplnięcie 500 mil. Pierwsze tak zmodyfikowane samoloty weszły do służby w kwietniu 1945 roku. Pod koniec wojny w podobny sposób dokonano przebudowy na samolot ratowniczy „Superfortecę” B-29.

Oba typy samolotów tj. SB-17 i SB-29 nazywane potocznie „Dumbo”, stanowiły trzon sił lotnictwa ratowniczego USAF w momencie wybuchu wojny koreańskiej. Na Dalekim Wschodzie stacjonowały dwa tego rodzaju dywizjony – 2. ARS w bazie Clark na Filipinach oraz 3. ARS w bazie Johnson w Japonii. W skład 3. ARS wchodziły też śmigłowce

⁴²⁵ W. M. Leary, *op. cit.*, s. 11.

⁴²⁶ E. H. Tilford Jr., *Search and Rescue in Southeast Asia*, Center for Air Force History, Washington 1992, s. 6-7.

ratownicze Sikorsky H-5⁴²⁷ oraz lekkie samoloty L-5 „Sentinel”. I one to, jako pierwsze rozpoczęły działania na froncie wojny w Korei. W dniu 7 lipca 1950 roku, do Taegu przybył jeden samolot SC-47 i dwa L-5, tworząc Mercy Mission #1. Teren Korei, pokryty licznymi ryżowiskami uniemożliwił skuteczne działania samolotów, w związku, z czym po tygodni wycofano je do Japonii. W zamian, 22 lipca przybyły pierwsze śmigłowce z Detachment F. 3. ARS. Początkowo one również stacjonowały w Taegu, ale gdy linia frontu zbyt zbliżyła się do tego miasta, 1 sierpnia jednostkę przeniesiono do Pusan. Cztery dni po przybyciu na front, śmigłowce przeprowadziły swą pierwszą akcję, ewakuując do szpitala rannego amerykańskiego żołnierza z pod Sendang-ni⁴²⁸.

Odtąd śmigłowce rozmieszczono głównie w amerykańskich szpitalach polowych - słynnych MASH – 8076. i 8054., przy których budowano niewielkie lądowiska. Śmigłowce przebywały tam w stanie gotowości, czekając na wezwanie. Ponieważ śmigłowców było bardzo mało – we wrześniu tylko sześć⁴²⁹ – kierowano je wyłącznie do bardzo ciężko rannych. O kolejności działań oraz wstępną kwalifikację rannych dokonywał naczelny chirurg w kwaterze dowodzenia 8. Armii. Stąd najcięższe rany, kwalifikujące się do ewakuacji śmigłowcami zaczęto nazywać „ranami śmigłowcowymi”⁴³⁰. Gdy sytuacja była na prawdę krytyczna, wzywane na przykład przez samoloty naprowadzania bądź powracające z rannymi inne śmigłowce, maszyny ratownicze często startowały nawet przed uzyskaniem formalnej zgody na działania. W sierpniu śmigłowce ratownicze przewiozły już 110 rannych. W wielu przypadkach w drodze na front śmigłowce zawoziły krew czy inne leki. Gdy zachodziła taka potrzeba śmigłowce przewoziły, także rannych pomiędzy punktami pierwszej pomocy a szpitalami. Nowa taktyka działania w wielu przypadkach skracala czas potrzebny na dostarczenie rannego do szpitala z 10 godzin do jednej, co w wielu sytuacjach było jedyną szansą na uratowanie życia. W celu lepszej koordynacji działań, szczególnie w przypadku kierowania akcjami przez samoloty T-6, w tym samym miesiącu dowódca 3. ARS pułkownik K. E. Back delegował jednego ze swoich oficerów do Joint Operations Centre. Rozpoczął on służbę 27 sierpnia, działając w roli JOC Coordinator and Controller.

⁴²⁷ Po raz pierwszy śmigłowce do działań ratowniczych zastosowano już w trakcie II wojny światowej. W maju 1945 roku w Chinach Amerykanie utworzyli pierwszy dywizjon takich śmigłowców – 8. Emergency Rescue Squadron, który do końca wojny wykonał 110 lotów, ratując 43 lotników. E. H. Tilford Jr., *op. cit.*, s. 7.

⁴²⁸ P. Chinnery, *Combat over Korea*, Pen&Sword, Barnsley 2011, s. 32.

⁴²⁹ Co prawda już na początku sierpnia 1950 r. gen. Stratemeyer wysłał do dowództwa USAF pilną prośbę o przekazanie do jego dyspozycji kolejnych 25 śmigłowców H-5. Ogałając inne jednostki na terenie Stanów zdołano wysłać 14 maszyn, ale dopiero pod koniec września. R. F. Futtrell, *The United States Air Force.....*, s. 576-577.

⁴³⁰ F. L. Marion, *That others may live. USAF Air Rescue in Korea*, Air Force History and Museums Program, Washington 2004, s. 2.

Choć w sierpniu 1950 roku, podstawowym zadaniem śmigłowców była ewakuacja rannych żołnierzy z pola walki, to ratowano też zestrzelonych pilotów. 4 września miał miejsce pierwszy przypadek uratowania pilota zestrzelonego za linią frontu. Było nim kpt. R. Wayne z 35. FBS, którego „Mustang” został silnie ostrzelany i strącony w rejonie Pohang. Ponieważ do tej pory nikt nie praktykował takich działań pilot mającego dokonać tego śmigłowca kpt. P. Van Bowen otrzymał wolną rękę. Przeleciał on linię frontu i korzystając z osłony „skrzydłowego” strąconego pilota, który pozostał na miejscu i systematycznie ostrzeliwał próbujących dostać się do Wayne’a północnych Koreańczyków zdołał zawisnąć nad polem ryżowym, a jego sanitariusz kpr. J. Fuentes wciągnął pilota na pokład śmigłowca⁴³¹. Po tym zdarzeniu dowództwo FEAF uznało ratowanie strąconych pilotów za priorytetowe, nawet kosztem ewakuacji rannych.

Ale we wrześniu 1950 roku, sytuacja na froncie uległa diametralnej zmianie i wojska ONZ ruszyły do kontrofensywy. Wraz z posuwającym się na północ frontem skierowano też śmigłowce Det. F 3. ARS. 13 października całość sił jednostki przebazowano do Kimpo, ale z uwagi na panującą tam ciasnotę, w dniu 19 października ratowników przeniesiono na lotnisko w Seulu (K-16). W ciągu kolejnych tygodni poszczególne grupy maszyn wraz z obsługami przerzucano jeszcze dalej na północ, do Sariwon, Sinmak, Phenian, Anju a nawet do Kunu-ri. Z tej ostatniej lokalizacji maszyny ratowały pilotów, aż w okolicach Kanngye⁴³². W dniu 10 października H-5 pilotowany przez por. D. McDaniela pod ogniem nieprzyjaciela uratował zestrzelonego pilota brytyjskiego. Ponieważ jego stan był bardzo ciężki, śmigłowiec wylądował, a lekarz kpt. J. C. Schumate wyciągnął rannego ze strąconej maszyny, przeniósł ponad 200 metrów i udzielił mu pierwszej pomocy. Następnie wniósł rannego na pokład śmigłowca i dokonał transfuzji krwi⁴³³. Było to pierwszy przypadek wykonania takiego zabiegu na pokładzie śmigłowca.

Samoloty i śmigłowce ARS wzięły też udział w zabezpieczeniu operacji desantowej pod Sukchon – Sunchon. W dniach 22 i 23 października cztery śmigłowce H-5 i dwa samoloty L-5 regularnie ewakuowały ze strefy zrzutu rannych spadochroniarzy, łącznie 35. Kontynuowano działania ratownicze, w tym coraz częstsze operacje za linią frontu. W trakcie jednej z nich 24 listopada, załoga kpt. O. Tibbets i sierż. J. K. Bryson pod silnym ogniem nieprzyjaciela uratowała pilota myśliwca, który został zestrzelony dzień wcześniej i ukrywał się przed wojskami chińskimi. W działaniach powolne śmigłowce ponosiły też straty. Pierwszą maszynę utracono już 25 lipca 1950 roku, gdy w trakcie lotu powrotnego skończyło

⁴³¹ F. L. Manion, *op. cit.*, s. 3-4.

⁴³² R. F. Futtrell, *United States Air Force.....*, s. 577.

⁴³³ F. L. Marion, *op. cit.*, s. 6.

się paliwo. Inny utracono 1 października. Śmigłowiec w locie na wysokości około 100 metrów nad drogą podmuchem wirnika spowodował eksplozję miny przeciwpancernej, której siła rzuciła maszynę na pobliskie wzgórze niszcząc ją doszczętnie⁴³⁴.

Śmigłowce ratownicze operowały wyłącznie nad lądem. Nad morzem działały natomiast śmigłowce US Navy. Każdy z lotniskowców posiadał na swoim pokładzie kilka śmigłowców HO3S-1 (morska wersja używanego przez USAF H-5), które służyły głównie do zabezpieczania operacji startów i lądowań samolotów. W trakcie takich działań jeden śmigłowiec, zwany „plane guard” zawsze unosił się w pobliżu macierzystego okrętu w gotowości do podjęcia z wody pilota samolotu, który uległby wypadkowi⁴³⁵. Nad morzem operowały również ciężkie samoloty Air Rescue Service. Od początku działań „Superfortec” co najmniej jeden samolot ratowniczy towarzyszył formacjom bombowców w locie nad morzem. Z obawy przed atakami myśliwców północnokoreańskich na samolotach ratowniczych SB-17 ponownie zainstalowano uzbrojenie obronne⁴³⁶. Ich działaniami kierowały znajdujące się na terenie Japonii centra kontroli – Rescue Control Centre.

W tym czasie – od 1949 roku, Air Rescue Service posiadał na swoim wyposażeniu samoloty-amfibie Grumman SA-16 „Albatross”, skonstruowane specjalnie do tego typu zadań. Jednak ani jeden, ani drugi z operujących w rejonie Pacyfiku dywizjonów ratowniczych nie miał ich na swoim wyposażeniu. Doceniając zalety tego rodzaju maszyn w działaniach nad morzem, już na początku lipca 1950 roku, dowództwo USAF postanowiło wysłać w rejon Korei maszyny ze stacjonującego w Lowry w stanie Kolorado 5. ARS cztery „Albatrossy” wraz załogami. Utworzyły one Detachment E. 5. ARS. Po pokonaniu Pacyfiku, w pierwszych dniach sierpnia amfibie były gotowe do działań. Pierwszą akcję przeprowadziły 5 sierpnia. Tego dnia dywizjon VF-113 stracił nad Koreą dwa samoloty F4U-4B. Pilot jednego z nich ppor. G. Farnworth po trafieniu jego samolotu ogniem działek przeciwlotniczych znajdował się na zbyt niskiej wysokości by wyskoczyć ze spadochronem. W związku z tym doleciał nad morze i wodował. Po opuszczeniu samolotu zdołał napęłnić ponton ratunkowy. Jego koledzy powiadomili Rescue Control Centre, które natychmiast skierowało w kierunku rozbitka „Albatrossa”. Eskortowana przez trzy „Mustangi” maszyna ratownicza bez problemu odnalazła rozbitka i po wodowaniu podjęła go z wody⁴³⁷. W ciągu kolejnych trzech tygodni amfibie uratowały pięciu dalszych pilotów. Pierwsze „Albatrossy” przekazano na stan 3. ARS dopiero w listopadzie 1950 roku. W tym czasie dywizjon

⁴³⁴ E. H. Tillford Jr., *op. cit.*, 13.

⁴³⁵ Po jednym śmigłowcu do analogicznych zadań dysponowały również lotniskowce brytyjskie. J. Scutts, *Air war over Korea*, Arms and Armour Press, London-Melbourne-Harrisburg 1982, s. 9.

⁴³⁶ L. Davis, *Air war over Korea*, s. 83.

⁴³⁷ F. L. Marion, *op. cit.*, s. 21.

utrzymywał stałe dyżury amfibii na lotniskach w Suwon i Wonsan, skąd startowały na wezwanie. Utrzymywano też stałe patrole powietrzne na głównych trasach samolotów bojowych do i z Korei. Ogółem do 30 listopada 1950 roku, samoloty i śmigłowce ratownicze ARS wykonały łącznie 2498 lotów w czasie 6339 godzin. W tym czasie śmigłowcami ewakuowano 585 ludzi z własnych pozycji, 9 ludzi zza linii frontu, a amfibie SA-16 uratowały 10 ludzi⁴³⁸.

Działania lotnictwa pomocniczego, choć mniej widoczne i mniej spektakularne od działań prowadzonych przez samoloty bojowe, od pierwszego dnia wojny miały istotne znaczenie dla przebiegu konfliktu. Samoloty rozpoznawcze dostarczały informacji niezbędnych dla skutecznego prowadzenia działań ofensywnych, przeciwko celom położonym tal w pobliżu frontu, jak i na dalekim zapleczu. Samoloty transportowe ewakuowały obywateli cywilnych i przewoziły najpotrzebniejsze ładunki. Samoloty przewiozły też pierwsze amerykańskie oddziały wojskowe. Bardzo istotne, szczególnie dla morale walczących żołnierzy i pilotów były operacje lotnictwa ratowniczego. Jego śmigłowce i samoloty pozwalały na sprawne i szybkie ewakuowanie zestrzelonych pilotów i rannych żołnierzy, przede wszystkim tych najciężiej rannych. Istotna była też świadomość, że nawet zestrzelenie poza liniami wroga nie musi oznaczać niewoli. Ważnym novum było zastosowanie śmigłowców w regularnych działaniach na polu walki.

W pierwszym okresie wojny koreańskiej lotnictwo, szczególnie amerykańskie miało bardzo istotny wpływ na przebieg działań zbrojnych. W obliczu słabości sił lądowych to właśnie lotnictwo, po szybkiej eliminacji słabego lotnictwa Korei Północnej i wywalczeniu pełnej przewagi w powietrzu stało się jedyną siłą, która była w stanie powstrzymać i ostatecznie zatrzymać ofensywę wojsk północnokoreańskich i zapewnić 8. Armii USA czas niezbędny na rozbudowę sił. Masowe naloty spowodowały olbrzymie straty tak w przemysłowej infrastrukturze Korei Północnej, systemie transportowym, jak i oddziałom walczącym na froncie, pozbawiając je niemal całkowicie zaopatrzenia⁴³⁹. Działania lotnictwa, szczególnie w pierwszych tygodniach wojny były podobnie, jak działania na lądzie bardzo chaotyczne. Zdarzały się przypadki akcji zupełnie nieracjonalnych, jak na przykład wycofanie lecącej już nad cel, jakim były mosty formacji bombowców B-29 i skierowanie jej do bezpośredniego wsparcia wojsk, podczas gdy mosty te zostały niemal równocześnie zaatakowane przez samoloty myśliwsko-bombowe. Poważnym problemem były też spory

⁴³⁸ *United States Air Force operations.....*, s. 111.

⁴³⁹ Jak się ocenia, średnia dzienna ilość zaopatrzenia jaka trafiała na front zmalała z 206 ton w lipcu do 21,5 tony w sierpniu. F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 41.

doktrynalne panujące w dowództwach poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, które utrudniały w sposób znaczący koordynację i współdziałanie lotnictwa.

ROZDZIAŁ III

DZIAŁANIA LOTNICTWA W DRUGIM ETAPIE WOJNY LISTOPAD 1950 – CZERWIEC 1951 ROKU

III.1 PIERWSZE DZIAŁANIA LOTNICTWA ZSRR W WOJNIE KOREAŃSKIEJ

Władze ZSRR od wybuchu wojny bacznie obserwowały rozwój sytuacji na Płw. Koreańskim. Początkowo, wobec sukcesów armii KRL-D, ograniczały się jedynie do wsparcia logistycznego. Jednak po zwycięskiej ofensywie wojsk ONZ, sytuacja ta uległa zmianie. ZSRR i KRL-D podpisały w marcu 1949 roku, umowę o współpracy wojskowej, jednakże Stalin, obawiając się zapewne konfliktu o globalnym zasięgu, nie zdecydował się na wysłanie na front dywizji zmotoryzowanych i pancernych, ograniczając się do jednostek lotnictwa myśliwskiego. Już po desancie w Inchon, Stalin rozkazał przygotować do obrony Phenianu dwa pułki myśliwskie. Ale za radą marszałka Wasilewskiego, który obawiał się, że udział samolotów radzieckich zostanie od razu odkryty, wstrzymał się z decyzją o ich wysłaniu. Moskwa wiedząc o planowanej ofensywie chińskich „ochotników” zdawała sobie sprawę, że głównym celem lotnictwa państw ONZ będzie zniszczenie linii komunikacyjnych, którymi z Mandżurii było wysyłane zaopatrzenie dla walczących wojsk. Skromne, wtedy jeszcze, siły chińskiego lotnictwa nie byłyby w stanie obronić mostów na Jalu. Tak, więc zadanie to mieli wziąć na siebie piloci radzieccy, którzy mieli wywalczyć panowanie w powietrzu nad przygranicznym rejonem KRL-D. Kolejnym powodem był niespodziewany, omyłkowy atak dwóch F-80 przeprowadzony 8 października 1950 roku, na radzieckie lotnisko wojskowe Suchaja Riecka k. Władywostoku. I chociaż, uznano to potem za przykry incydent, kosztował on płka S. T. Smitha, dowódcę 49. FBW utratę stanowiska, dwóch pilotów stanęło przed sądem⁴⁴⁰, a u Rosjan wzmógł zaniepokojenie.

Lotnictwo Związku Radzieckiego w 1950 roku, znajdowało się w podobnej, jak USA sytuacji. Bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej przeszło znaczące redukcje ilościowe. Dla przykładu lotnictwo obrony powietrznej – PWO (Protiwo Wozdusznej Obrany) w 1946 roku, posiadało 5412 samolotów, w tym, co ciekawe aż 2961 samolotów produkcji brytyjskiej i amerykańskiej. Natomiast 1 września 1948 roku, liczyło 1909

⁴⁴⁰ C. W. Hinkle, *Air sanctuaries in limited war: a Korean war study*, Air War College, Air University, Maxwell AFB 1996, s. 8.

samolotów⁴⁴¹. Podobne redukcje objęły pozostałe rodzaje lotnictwa. Od sierpnia 1946 roku, na wyposażenie jednostek lotnictwa ZSRR, rozpoczęto wprowadzanie samolotów o napędzie odrzutowym Jak-15, a następnie Jak-17 czy MiG-9⁴⁴². Na początku 1949 roku, rozpoczęła się seryjna produkcja najnowocześniejszego ówczesnie samolotu MiG-15, który wkrótce stał się podstawowym myśliwcem sił powietrznych ZSRR. Rozwijano również wsparcie radiotechniczne wojsk lotniczych. Rozpoczęto budowę lotnictwa strategicznego, które na początku używało bombowców Tu-4, będących wierną kopią amerykańskiego bombowca Boeing B-29. W roku 1952, Stalin rozkazał sformowanie 100 dywizji odrzutowego lotnictwa bombowego⁴⁴³. Nie mniej czystki, jakie przeprowadzano regularnie w siłach zbrojnych Związku Radzieckiego, kładły się cieniem na poziom planowania rozwoju, dowodzenia nimi, w tym i lotnictwem⁴⁴⁴.

W rejonie konfliktu koreańskiego ZSRR dysponował znacznymi siłami lotnictwa. Już od marca 1950 roku, w okolicach Szanghaju stacjonowały trzy pułki lotnicze. Powstała tam Grupa Obrony Powietrznej, przemianowana potem na 106. IAD, dowodzona przez gen. P. Batyckiego. W jej skład wchodził, przeniesiony spod Moskwy 29. GIAP posiadający 40 samolotów odrzutowych MiG-15 dowodzony przez płk A. Paszkiewicza. Był to pierwszy radziecki pułk lotniczy przebrojony w tego typu maszyny. Z Płw. Liaotńskiego przebazowano 351. IAP dowodzony przez W. Makarowa wyposażony w 45 myśliwców o napędzie śmigłowym Ła-11. Oba pułki stacjonowały w Sjuiczchou, ale w kwietniu 29. GIAP przeniesiono na lotnisko w Daczan. Oprócz jednostek lotniczych do Chin skierowano także pułki artylerii przeciwlotniczej i reflektorów przeciwlotniczych⁴⁴⁵. Siły te miały zapewniać osłonę Szanghaju przed atakami lotnictwa tajwańskiego. A te były częste i przysparzały strat. Na przykład 6 lutego 1950 roku, nalot 14 samolotów bombowych B-24 „Liberator” i B-25 „Mitchell” spowodował zniszczenie elektrowni, stoczni i śmierć 1400 mieszkańców miasta.

Pierwsze zwycięstwo radzieccy piloci odnieśli już 13 marca 1950 roku. Tego dnia klucz myśliwców Ła-11, dowodzony przez por. W. Sidorowa w odległości 15 km od własnego lotniska zaatakował bombowiec B-25 „Mitchell” przeprowadzający rozpoznanie. Atak okazał się skuteczny i tajwański bombowiec rozbił się o ziemię. Tydzień później lotnictwo Kuomintangu przeprowadziło kolejny duży nalot na Szanghaj. Para radzieckich Ła-

⁴⁴¹ Y. Gordon, D. Komissarov, *Soviet air defence aviation 1945-1991*, Hikoki Publications, Manchester 2012, s. 11.

⁴⁴² Powstanie i rozwój pierwszych radzieckich samolotów o napędzie odrzutowym szczegółowo opisał J. Podriepnyj [w:] *Rieaktivnyj proryv Stalina*, JAUZA-EKSMO, Moskwa 2008.

⁴⁴³ B. Potyrała, H. Szczegół, *Armia Stalina w okresie pokoju*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Tadeusza Kotarbińskiego, Zielona Góra 1999, s. 138.

⁴⁴⁴ B. Potyrała, R. Fudali, *Od zwycięstwa do upadku. Siły Zbrojne Związku Radzieckiego 1945-1991*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 206-215.

⁴⁴⁵ A. Okorokov, *op. cit.*, s. 386.

11 zaatakowała eskortę bombowców złożoną z myśliwców P-51 „Mustang”, zmuszając je od odwrotu. Natomiast 28 kwietnia 1950 roku, maj. J. Kaliejnikow stracił dwukadłubowy myśliwiec P-38 „Lighting”, a w nocy 11 maja kpt. L. Gozkow⁴⁴⁶ z 29. GIAP zestrzelił „Liberatora”. Nieprzyjacielski bombowiec został najpierw oświetlony przez reflektory, a następnie do ataku skierowano klucz MiG-ów-15. Ogółem do końca października 1950 roku, w obronie Szanghaju radzieckie myśliwce wykonały 238 lotów, w tym 11 w nocy. Zestrzelono łącznie siedem samolotów przeciwnika – 2 „Liberatory”, 2 „Mitchelle”, 2 „Mustangi” i jednego „Lightinga”⁴⁴⁷. W pobliżu Szanghaju rozlokowano także 829. SAP - mieszany pułk bombowy płka Siemienina wyposażony w 30 Tu-2 i 30 Il-10.

Nasycony lotnictwem był także Półwysep Liaotuński z bazą morską Port Artur. Rejon ten do 1955 roku, był radziecką enklawą na terytorium ChRL. Na lotniskach Czinczou, Sanszilipu, Denschache, Dalnyj (Talien) i Pulandian stacjonowały jednostki 83. AK dowodzonego przez gen. J. Rykaczewa. W skład Korpusu wchodziła m.in. 153. IAD. W końcu 1952 roku, siły te zostały wzmocnione przeniesionym z Przymorskiego Okręgu Wojskowego 55. IAK PWO, w którym była m.in. 149. IAD (3., 18. i 582. IAP). W rejonie Port Artur stacjonowały także jednostki lotnicze radzieckiej Floty Oceanu Spokojnego⁴⁴⁸.

W październiku 1950 roku, na bazie tych i innych jednostek stacjonujących w Mandżurii przystąpiono do formowania dwóch dywizji myśliwskich - 28. IAD oraz 50. IAD. Z Mandżurii ściągnięto pospiesznie trzecią dywizję - 151. GIAD, której piloci od sierpnia 1950 roku, szkolili chińskich pilotów na MiG-ach-15. Jednostki te, dysponujące łącznie ok. 240 myśliwcami MiG-15, stanowiły pierwszy skład powstałego w wielkiej tajemnicy, rozkazem nr 5564 Naczelnika Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych ZSRR z dnia 15.11.1950 roku, 64. Osobnowo Istreibiteilnowo Aviacionnowo Korpusa dowodzonego przez gen. Iwana Biełowa⁴⁴⁹. Początkowo dywizje stacjonowały na lotniskach Mukden (Shenyang), Liaoyang i Anshan, położonych ok. 200 km od granicy chińsko-koreańskiej. Wkrótce większość tych sił została przeniesiona do leżącego nad Jalu Antungu, w rejonie, którego przystąpiono do budowy szeregu nowych lotnisk.

⁴⁴⁶ A. Okorokov, *op. cit.*, s. 382, podaje, że „Liberatora” stracił kapitan I. Szinkorenko.

⁴⁴⁷ Radzieccy myśliwcy uzyskali w tym czasie jeszcze jedno „zwycięstwo” – 6 sierpnia nad bombowcem Tu-2 lotnictwa chińskiego, który w trakcie lotu z Nankingu do Szanghaju bez uprzedzenia pojawił się w strefie chronionej przez myśliwce 106. IAD. E. Arseniev, L. Krylov, *Istreibitel MiG-15*, ARMADA, Moskwa 1999, s. 57.

⁴⁴⁸ Siły lotnicze ZSRR w Chinach systematycznie zwiększano. Między innymi pod koniec listopada 1950r. przeniesiono do ChRL kolejne jednostki – 309. IAD wyposażoną w samoloty MiG-9 i 324. IAD wyposażoną w MiG-i-15. Obie dywizje miały za zadanie osłonę kraju oraz szkolenie pilotów chińskich. W grudniu przeniesiono jeszcze jedną dywizję – 328. IAD, także wyposażoną w starsze MiG-i-9. I. Seidov, „*Krasnye diavoly*” ..., s. 57.

⁴⁴⁹ A. Okorokov, *op. cit.*, s. 522. Skład i strukturę 64. OIAK w pierwszym okresie działań przedstawiono na schemacie nr 5 na stronie 152.

Piloci i mechanicy radzieccy zostali przebrani w tradycyjne chińskie kufajki bez jakichkolwiek dystynkcji. Samoloty 64. OIAK nie posiadały namalowanych znaków rozpoznawczych ZSRR, ale tak jak maszyny używane przez 106. IAD w obronie Szanghaju znaki rozpoznawcze lotnictwa Chin Ludowych. Na początku grudnia 1950 roku, zmieniono to i namalowano znaki rozpoznawcze lotnictwa KRL-D. Dla zachowania tajemnicy, korespondencję radiową w powietrzu, starano się prowadzić po koreańsku, co jednak napotykało na spore problemy. W związku z tym, gdy dochodziło do walk powietrznych, rozmowy automatycznie „przełączały” się na język rosyjski⁴⁵⁰. Do głównych zadań Korpusu należała ochrona mostów drogowych i kolejowych na rzece Jalu, przez które biegły główne drogi zaopatrzeniowe, a także kompleksu zapór wodnych i hydroelektrowni, zaopatrujących w energię elektryczną tak północne rejony KRL-D, jak i znaczną część chińskiej Mandżurii. Piloci radzieccy mieli działać według ściśle określonych zasad. Zabroniono im kategorycznie lotów nad morzem oraz przekraczania linii wyznaczonej przez miasta Phenian i Wonsan, co miało zapobiec ewentualnemu dostaniu się do niewoli zestrzelonych pilotów i ujawnieniu ich narodowości. Obok jednostek lotniczych w rejonie Antungu, rozlokowano także dwie dywizje artylerii przeciwlotniczej (28. i 35. AAD), oraz bataliony radiotechniczne z szeregiem radarów – m.in. typu P-3, P-3A, P-8, Lida-4, Lida 313, NRZ-1, w tym także amerykańskich i brytyjskich, pochodzących jeszcze z wojennych dostaw, jak np. SCR-584⁴⁵¹. W końcu października 1950 roku, pięć pułków osiągnęło stan gotowości bojowej i oczekiwało na rozkaz wejścia do akcji. 29. GIAP włączył się do działań w grudniu, gdyż przenosząc się spod Szanghaju pozostawił Chińczykom swoje samoloty i oczekiwał na uzupełnienie.

Chociaż siedemdziesiąt pięć radzieckich MiG-ów zostało wykrytych przez samolot rozpoznawczy RB-29 z 31. SRS, już 18 października 1950 roku, to ich pojawienie się na froncie było zaskoczeniem dla Amerykanów. W dniu 1 listopada 1950 roku, Mig-i pierwszy raz przekroczyły rzekę Jalu. Była to eskadra z 72. GIAP dowodzona przez majora N. W. Strojkowa⁴⁵². Pierwsze spotkanie bojowe odbyło się raczej ze słabszym przeciwnikiem w postaci śmigłowych myśliwców F-51 "Mustang". Rankiem tego dnia szóstka MiG-ów zaatakowała parę „Mustangów” z 67. FBS, które w tym momencie dokonywały nalotu z użyciem bomb napalmowych. Piloci radzieccy popełnili błąd, rozpoczynając walkę z F-51 na minimalnej wysokości. Amerykanie wykorzystali doskonale własności manewrowe swych maszyn i nie tylko nie ponieśli strat, ale sami zdołali uszkodzić trzy MiG-i. Por. G. Olsen trafił maszynę przeciwnika w skrzydło, natomiast drugi MiG po ostrzelaniu przez por. W.

⁴⁵⁰ P. Chinnery, *op. cit.*, s. 64. J. T. Correll, *MiG Alley*, "AIR FORCE Magazine", April 2010, s. 62.

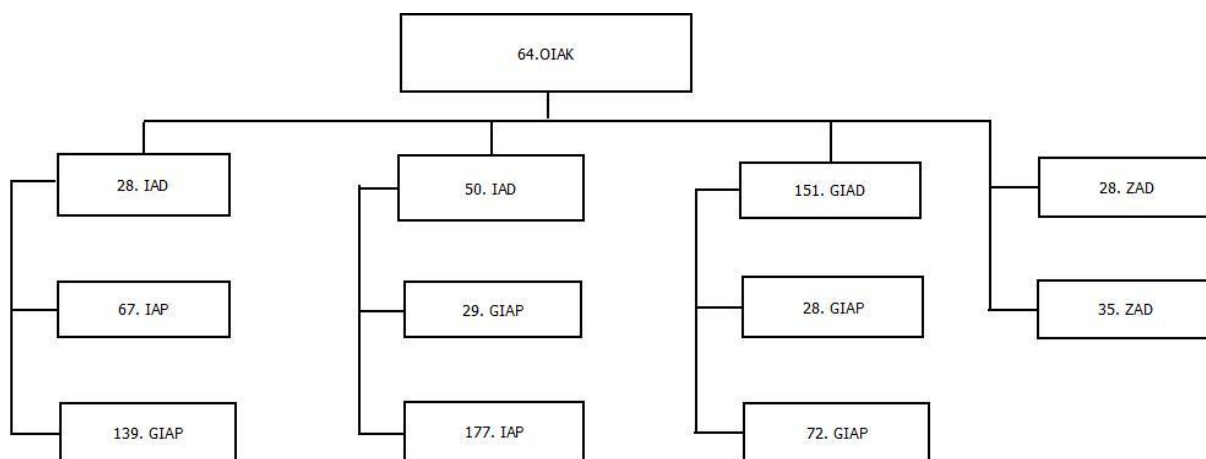
⁴⁵¹ *Voyna w Koriee.....*, s. 417.

⁴⁵² I. Seidov, „*Krasnye diavoly*”....., s. 39.

Fostera, zawrócił do bazy ciągnąc za sobą smugę dymu. Trzeci MiG został trafiony por. H. Reynoldsa, wchodzącego w skład innego klucza „Mustangów”, który osłaniał prowadzący zwiad samolot T-6. Natomiast według danych rosyjskich, jednego z „Mustangów” miał zestrzelić por. Cziż, oraz nie poniesiono też żadnych strat własnych⁴⁵³.

Schemat nr 5

STRUKTURA 64. OIAK W STYCZNIU 1951 ROKU



Opracowanie własne na podstawie: Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu, China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*, Texas A&M University Press, College 2002. L. Krylov, Y. Tepsurkaev, *Soviet MiG-15 aces of the Korean war*, Osprey, Oxford 2008. Y. Gordon, D. Kommisarov, *Soviet tactical aviation*, Hikoki Publications, Manchester 2011, s. 28-29.

Po południu, w drugiej walce z przeciwnikiem, samolotami F-80 spotkali się ponownie piloci 72.GIAP⁴⁵⁴. Dziesięć MiG-ów zaatakowało pięć maszyn amerykańskich. Jednego „Shooting Stara” miał strącić por. S. F. Chomicz. Amerykanie nie potwierdzają tej straty, ani nawet starcia – pierwszego w historii – odrzutowców. Według USA nadal pierwsza taka walka, miała miejsce dopiero tydzień później. Zgodnie z oficjalnymi danymi amerykańskimi 1 listopada 1950 roku, utracono tylko jeden samolot F-80 C o numerze seryjnym 49-593 z 16. FIS, strącony nad lotniskiem Sinuiju przez artylerię przeciwlotniczą. Samolot uderzył w ziemię około 20 km na południowy wschód od lotniska, a pilot – kpt. Frank L. Van Sickle został uznany za zaginionego w akcji⁴⁵⁵.

Do kolejnego starcia myśliwców radzieckich z Amerykanami doszło 6 listopada 1950 roku. Klucz F-51 z 36. BS dowodzony przez por. R. Dewarda w locie w kierunku Sachon

⁴⁵³ Y. Tepsurkayev, L. Krylov, „*Stalinskie Sokoly*” protiv „*Lietajushchih Kriepostiej*” 1950-1953. *Khronika vosdushnoi voiny w Koriee*, JAUZA/EKSMO, Moskva 2008, s. 62-63.

⁴⁵⁴ Szczegółowy meldunek bojowy 72. GIAP z tego starcia przedstawił P. Taras w swoim artykule *MiG kontra Sabre – pierwsze walki*, „AERO Magazyn Lotniczy”, nr 3/2008, s. 38.

⁴⁵⁵ http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_1482.htm, [dostęp:] 16.06.2013 r.

dostrzegł pojedynczego MiG-a i zawrócił w jego kierunku. Tylko mjr R. Schillereff zdołał zająć odpowiednią pozycję i ostrzelać radziecki myśliwiec, który oddalił się. Chwilę później nad Sinuiju inny klucz F-51 kpt. J. Gassera napotkał kolejnego MiG-a. Pomiędzy wrogimi samolotami wywiązała się walka kołowa, w której obie strony nie uzyskały sukcesów. Amerykańscy piloci winili za to zamontowane na ich „Mustangach” celowniki K-14C, przystosowane od ataków na cele naziemne, a nie do walki powietrznej⁴⁵⁶.

7 listopada z Kimpo wystartowały cztery "Mustangi" z 36. FBS, z zadaniem przeprowadzenia patrolu i niszczenia wykrytych celów w rejonie Sinuiju - Uiju. Po dolocie w wyznaczony rejon "Mustangi" dostrzegły startujące z lotniska w Antungu cztery MiG-i, które po kilku minutach zaatakowały F-51. Amerykanom pilotującym zwrotniejsze samoloty ponownie udało się uniknąć strat i bezpiecznie powrócić do bazy⁴⁵⁷. Tego dnia radzieckie myśliwce atakowały formacje „Mustangów” jeszcze sześć razy i także nieskutecznie.

Następnego dnia - 8 listopada 1950 roku - doszło do kolejnej walki odrzutowców. Myśliwce F-80C z 16. FIS/ 51. FIG eskortujące część z 79 B-29 atakujących lotnisko w Sinuiju, napotkały 7 MiG-15 prawdopodobnie z 28 GIAP. „Shooting Star” miały za zadanie zniszczyć ogniem broni pokładowej i rakiet, stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Radzieckie myśliwce mając przewagę wysokości, zaatakowały z lotu nurkowego eskadrę dowodzoną przez ppłka E. Stephensa. W tym momencie, F-80 znajdowały się w trakcie wznoszenia po ataku na wskazane cele. Radzieckie samoloty nadlatujące od strony Jalu, jako pierwszy dostrzegł dowódca eskadry i nakazał swoim podwładnym wykonanie ostrego skrętu w lewo. Chwilę potem przez amerykańską formację przeleciała para Mig-ów i rozpoczęła szybkie wznoszenie. „Skrzydłowy” ppłka Stephensa por. R. Brown, któremu radzieckie myśliwce przeleciały dosłownie „przed nosem”, usiłował je dogonić, ale bezskutecznie. Wtedy jeden z Mig-ów zawrócił i znalazł się w celowniku F-80 Browna. Ten oddał cztery krótkie serie, po których z radzieckiej maszyny zaczął wydobywać się dym. Pilot Mig-a wykonał szybki półobrót i rozpoczął nurkowanie ku ziemi. Brown podążył za nim, ale choć jego, „Shooting Star” leciał z niemal maksymalną prędkością odległość pomiędzy nim a Mig-iem stale się zwiększała. Gdy doszła do 300 metrów amerykański pilot oddał cztery kolejne serie. Po nich z kadłuba radzieckiego myśliwca buchnęły kłęby czarnego dymu, a po kolejnej długiej serii pojawił się ogień. Wtedy według relacji Browna cały samolot dosłownie eksplodował w powietrzu⁴⁵⁸. Według danych amerykańskich, był to pierwszy MiG-15 oficjalnie uznany za zestrzelony w wojnie koreańskiej. Natomiast radzieccy piloci po powrocie do bazy zgłosili

⁴⁵⁶ D. R. McLaren, *Mustangs over Korea*....., s. 65-66.

⁴⁵⁷ L. Davis, *MiG Alley*....., s. 9.

⁴⁵⁸ W.E. Thompson, *Jet-on-jet*, „FLYPAST”, May 2007, s. 68-69.

zestrzelenie, co najmniej jednego F-80. Straty własne to jeden samolot uszkodzony, który zdołał dolecieć do Mukdenu, gdzie został wyremontowany. Był to samolot pilotowany przez porucznika Charitonowa, który w trakcie walki odrzucił wbrew poleceniom generałów zbiorniki dodatkowe. Być może ten właśnie moment por. Brown uznał za odpadanie fragmentów kadłuba, a strumień paliwa za dym.

Po południu następnego dnia doszło do pierwszego spotkania pilotów radzieckich z amerykańskim lotnictwem pokładowym. Osiemnaście MiG-15 ze 139. GIAP napotkało grupę "Pantherów" z VF-111 i VF-112, eskortujących "Corsairy" i "Skyraidery" mające zaatakować jeden z mostów na Jalu koło Sinuiju. Według danych rosyjskich na pokład USS "Philippine Sea" nie powróciło 6 amerykańskich samolotów. Trzy z nich miał strącić dowódca pierwszej eskadry M. Graczew, który jednak w tym starciu zginął. Zestrzelony został przez myśliwiec US Navy F9F "Panther" pilotowany przez kmdr ppor. W. T. Amena dowódcę VF-111. To zwycięstwo jest uznawane przez obie strony, dlatego też komandora Amena należy uznać za pierwszego zwycięzcę ery odrzutowej.

Pierwsze walki nad Koreą Północną trwały do 18 listopada 1950 roku, po czym fatalne warunki atmosferyczne uniemożliwiły, przez blisko tydzień, prowadzenie działań radzieckim lotnikom. Do tego dnia starcia w powietrzu miały miejsce praktycznie codziennie. 10 listopada 1950 roku, formacja MiG-ów z 67. IAP i 72. GIAP zaatakowała pojedynczy B-29 i chroniące go cztery klucze myśliwców F-80. Klucz samolotów z 72. GIAP dowodzony przez por. A. Rodionowa zmierzył się z „Shooting Stars” eskorty, a para myśliwców pilotowanych przez majora A. Borduna i por. A. Dymczenkę zaatakowała bombowiec, który jednak okazał się maszyną rozpoznawczą, RB-29 z 31. SRS. Jako pierwszy, RB-29 ostrzelał Dymczenko, ale jego seria była niecelna. Celniej strzelał mjr Bordunow. Pociski z działek jego MiG-a trafiły w kadłub i silniki na lewym skrzydle Boeinga. Paląca się maszyna zdołała dotrzeć do Japonii, ale rozbiła się przy lądowaniu w bazie Johnson, grzebiąc pięciu członków załogi⁴⁵⁹. Natomiast strzelcowi pokładowemu RB-29 sierż. H. Lavene’owi zaliczono zestrzelenie jednego Mig-a, który według Rosjan doleciał jednak do macierzystego lotniska i po naprawie ponownie wziął udział w walkach. Po tym ataku RB-29 wycofano z działań nad, jak się to okazało, niebezpiecznym rejonem Jalu. Rozpoznanie w tym rejonie przejęły znacznie szybsze, odrzutowe RF-80. Kolejnego Boeinga B-29 stracili Amerykanie po południu tego samego dnia, gdy w rejonie Jalu Mig-i nieustalonej jednostki strąciły "Fortecę" z 307. BG(M).

⁴⁵⁹ Był to samolot o numerze 44-61813. http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_1126.htm [dostęp:] 15.09.2014r.

W dniu 11 listopada miało miejsce tylko jedno starcie, gdy klucz MiG-ów ze 151. IAD prowadzony przez majora Koliadina spotkał się z ponad 20 „Shooting Starami”. Wywiązała się walka, w której pomimo wielu manewrów i osłony ze strony mjr Borowkova bardzo poważnie został uszkodzony MiG pilotowany przez por. M. Nasonowa, który zginął w trakcie przymusowego lądowania w Antungu⁴⁶⁰. Prowadzony przez majora Borowkova klucz, stoczył kolejną walkę z F-80 już następnego dnia, tym razem bez efektu. Także grupie MiG-ów z 72. GIAP dowodzonej przez majora Borduna nie powiódł się atak na formację sześciu „Superfortec”. Dwa dni później Amerykanie przeprowadzili kilka silnych nalotów na rejon Sinuiju. Rankiem formacja ponad 20 B-29 z 19. BG i 307. BG osłaniana przez podobną liczbę F-80 została zaatakowana przez radzieckie samoloty ze 139. GIAP. Jeden z bombowców, ostrzelany przez mjra Charkowskiego miał runąć na ziemię⁴⁶¹. Po tym wraz z „bocznym” por. Akimowem ostrzelali oni drugą grupę bombowców. Ale bez rezultatu, podobnie jak atak innej pary radzieckich myśliwców – kpt. A. Kapranowa i kpt. I. Kakurina. Amerykańskie myśliwce usiłowały bronić bombowce, ale pilotom radzieckim wykorzystującym zdecydowaną przewagę osiągnięć, udało się oderwać od przeciwnika. Kolejnego B-29 uszkodził por. N. Podgorny z 67. IAP wspólnie z por. Kuprikiem. W trakcie drugiego ataku MiG Podgornego dostał się pod ostrzał strzelców pokładowych bombowców i zmuszony był wycofać się z walki po uszkodzeniu butli z tlenem w swoim samolocie. Amerykanie uznali „piętnastkę” Podgornego za zestrzeloną, a zwycięstwo to przyznano sierż. R. Fisherowi z 371. BS⁴⁶².

Do kolejnych walk doszło 18 listopada. Tym razem radzieccy myśliwcy starli się z lotnikami morskimi. Kapitan Bulajew miał strącić jeden samolot F9F-2 „Panther”. W tym samym czasie para „Pantherów” z VF-52, których pilotami byli kmdr ppor. W. E. Lamb i kpt. R. Parker zaatakowała i strąciła MiG-a pilotowanego przez kapitana Tarszinowa, który zginął. Kolejną „piętnastkę” strącił ppor. F. Weber. W międzyczasie drugi F9F miał zostać zestrzelony przez kpt. M. Pachomowa. Amerykanie nie wskazują, jednak w tym dniu straty ani jednego „Panthera”.

Z początkiem grudnia 1950 roku, do walk nad Koreą włączono 50. IAD, której jeden z pułków - 29. GIAP, wyposażony był w najnowszy model MiG-a – MiG-15bis o znacznie lepszych osiągnięciach. Pułki 50. IAD posiadały tylko po 30 samolotów, zamiast 40.

⁴⁶⁰ I. Seidov, *op. cit.*, s. 50-51.

⁴⁶¹ Według danych amerykańskich tego dnia stracili oni faktycznie dwa „Fortece”, ale obie wcześniej uszkodzone rozbiły się podczas lądowania w Kimpo. http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_1122.htm i http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_2957.htm. [dostęp:] 16.09.2014r.

⁴⁶² S. Tetera, *Aleja MiG-ów – pierwsze walki powietrzne odrzutowych myśliwców*, „LOTNICTWO” numer specjalny 13, s. 68-69.

Rozmieszczono je na lotnisku Anshan. Czasowo natomiast wycofano z działań 151. GIAD i 28. IAD, której samoloty ostatni lot bojowy wykonały 26 listopada 1950 roku, W dniu 4-go grudnia 1950 roku, para MiG-15 pilotowanych przez A. Andrianowa i A. Kurnosowa przechwyciła i zestrzeliła odrzutowy samolot rozpoznawczy RB-45C "Tornado" z 91. SRS⁴⁶³, a inna grupa poważnie szkodziła rozpoznawczego „Shooting Stara” RF-80 i towarzyszący mu myśliwiec F-80. Dwa dni później sześć samolotów z tego pułku prowadzonych przez kpt. S. Nieumienkę miało zestrzelić trzy B-29, okupując to stratą pilota Serikowa. Co ciekawe amerykańskie statystyki nie wykazują w tym dniu zestrzelenia żadnego MiG-a⁴⁶⁴. W ciągu kolejnych dni MiG-i regularnie atakowały formacje B-29 bombardujących cele nad Jalu. Między innymi 6-go w boju nad Sinanju myśliwce miały strącić trzy bombowce B-29, a major W. Krymskij jeszcze jednego F-80. A dziesiątego, w trakcie dużego starcia para kpt. Nieumienko – por. A. Minin, w jednym ataku miała strącić dwa „Shooting Stary”. Kolejna para tego typu myśliwców USA została zestrzelona w jednym, wspólnym ataku 28 grudnia przez por. P. Orłowa i por. S. Wołodkina.

Pojawienie się myśliwców MiG-15, które uzyskały lokalną przewagę w powietrzu, w rejonie pomiędzy rzekami Jalu i Chongch-on, nazwanym wkrótce "Aleją MiGów"⁴⁶⁵, spowodowało duże zaniepokojenie amerykańskiego dowództwa. Szybko okazało się, że radzieckie myśliwce zdecydowanie przewyższają, we wszystkich parametrach, podstawowe typy amerykańskich samolotów operujących dotychczas nad Koreą, w tym odrzutowe F-80 czy F9F. Rosnące straty wymusiły na dowództwie USAF podjęcie już 8 listopada 1950 roku, decyzji o natychmiastowym skierowaniu na front najnowszych ówczesnie myśliwców USAF - North American F-86A "Sabre". I choć Air Defence Command dysponował w tym okresie jedynie 150 maszynami tego typu, a miesięczna produkcja wynosiła zaledwie 12 sztuk⁴⁶⁶, to 45 maszyn skierowano na front koreański.

Wybór padł na 4. Fighter Interceptor Wing dowodzone przez płk G. F. Smitha. Skrzydło to stacjonowało w bazie New Castle County Airport Wilmington w stanie Delaware i składało się z trzech dywizjonów - 334., 335., i 336. FIS. Wszyscy piloci mieli za sobą 1, 5 roczny okres przeszkolenia na nowych samolotach, a wielu z nich było weteranami II wojny światowej⁴⁶⁷. Już 11 listopada 1950 roku, "Sabre" z 4. FIW przeleciały do San Diego w

⁴⁶³ I. Seidov, *Sovietskije asy koreiskoi vojny*.....s. 16.

⁴⁶⁴ Według danych rosyjskich Serikow, który jako jedyny z formacji pilotował MiG-a-15bis z mocniejszym silnikiem, wysunął się znacznie przed pozostałe samoloty i zaginął. Być może został zestrzelony przez strzelców pokładowych B-29. I. Seidov, „*Krasnye diavoly*”.....s. 64.

⁴⁶⁵ Rejon ten przedstawiono na mapie nr 9 na stronie 140.

⁴⁶⁶ Dla porównania w 1950 roku radzieckie fabryki wyprodukowały łącznie 1969 sztuk MiG-ów-15. N. Jakubovich, *Bojovyye samoloty Mikojana. Jest tolko MiG*....., JAUZA/EKSMO, Moskwa 2009, s. 133.

⁴⁶⁷ L. Davis, *The 4th Fighter Wing in the Korean war*, Schieffer Military History, Atglen 2001, s. 19-27.

Kalifornii i w bazie Marynarki North Island, zostały załadowane na pokład lotniskowca transportowego USS "Cape Esperance", który 29 listopada wypłynął do Japonii. Po dotarciu do portu Yokosuka okazało się, że większość samolotów wymaga generalnego remontu, gdyż zostały źle zabezpieczone i uszkodziła je słona woda. Wybrano jedyne siedem sprawnych "Sabre'ów", a z klucza dowodzenia i pilotów 336. FIS utworzono improwizowaną grupę – Detachment A, która 13 grudnia przeleciała do Kimpo. Była to jedyna baza amerykańska w Korei, z której mogły operować nowe myśliwce. Do pierwszego, zapoznawczego lotu piloci F-86A wystartowali 15 grudnia 1950 roku.

Dwa dni później nowe myśliwce amerykańskie przeszły swój chrzest bojowy. Około godziny 14-ej z Kimpo wystartowały cztery maszyny o kodzie radiowym „Baker” 1-4, dowodzone przez ppłka Bruce’a Hinton. Start odbył się bez problemu i „Sabre’y” ruszyły w stronę Sinuiju. Na wysokości ponad 9000 m niebo było czyste, a widoczność doskonała⁴⁶⁸. Dotarłszy w rejon patrolowania myśliwce zwolniły, licząc na to, że radzieckie radary wezmą je za formację F-80. Po kilku minutach lotu wzdłuż Jalu Baker 2, jako pierwszy dostrzegł nieprzyjaciela. Cztery samoloty ze skośnymi skrzydłami bardzo szybko zbliżały się do Amerykanów, stale wznosząc się i znajdowały się około 2 kilometry przed nimi. Prowadzący klucz radzieckich myśliwców ppłk J. Jefromiejenko wziął amerykańskie myśliwce za swoich, nakazał kontynuację lotu. Minąwszy „Sabre’y” MiG-i zaczęły wykonywać zwrot w prawo, usiłując wejść F-86 „na ogony”. Dostrzegłszy to Hinton odrzucił dodatkowe zbiorniki paliwa, zwiększył prędkość i także rozpoczął zwrot, w lekkim nurkowaniu. Skoncentrował się na prowadzącym MiG-u. Druga para F-86, osłaniająca pułkownika miała „zająć się” MiG-ami 3 i 4. Po chwili pędzący z prędkością 0,95Ma Hinton znalazł się tuż za formacją MiG-ów, która w tym czasie rozdzieliła się. Tylne para wyraźnie oddaliła się od prowadzącego i jego skrzydłowego, którzy wyrównali lot i lecieli teraz w lekkim, płaskim zakręcie. Z odległości 500 m Hinton rozpoczął strzelać do drugiego MiG-a. Na lewej stronie kadłuba wrogiego myśliwca pojawiły się liczne otwory, przez które zaczął wydobywać się dym. W tym momencie jego pilot na chwilę wypuścił hamulce aerodynamiczne, co spowodowało, że „Sabre” Hinton momentalnie zbliżył się i wpadł w strumień gazów wylotowych silnika MiG-a. F-86 zaczął trząść się niemiłosiernie i amerykański pilot musiał wzniesć się powyżej „piętnastki”. Wtedy oddał kolejną serię. Ta była celniejsza i z silnika radzieckiego samolotu buchnął gęsty dym. Po chwili pokazały się języki ognia. MiG momentalnie zwolnił. Hinton także zmniejszył prędkość, wyrównał lot i zbliżył się do nieprzyjacielskiego myśliwca, żeby dokładniej mu się przyjrzeć. Po chwili radziecki myśliwiec zaczął spadać i rozbił się na

⁴⁶⁸ Jak to wspominał ppłk B. Hinton „*aż do Moskwy*”. L. Davis, *MiG Alley*....., s. 13.

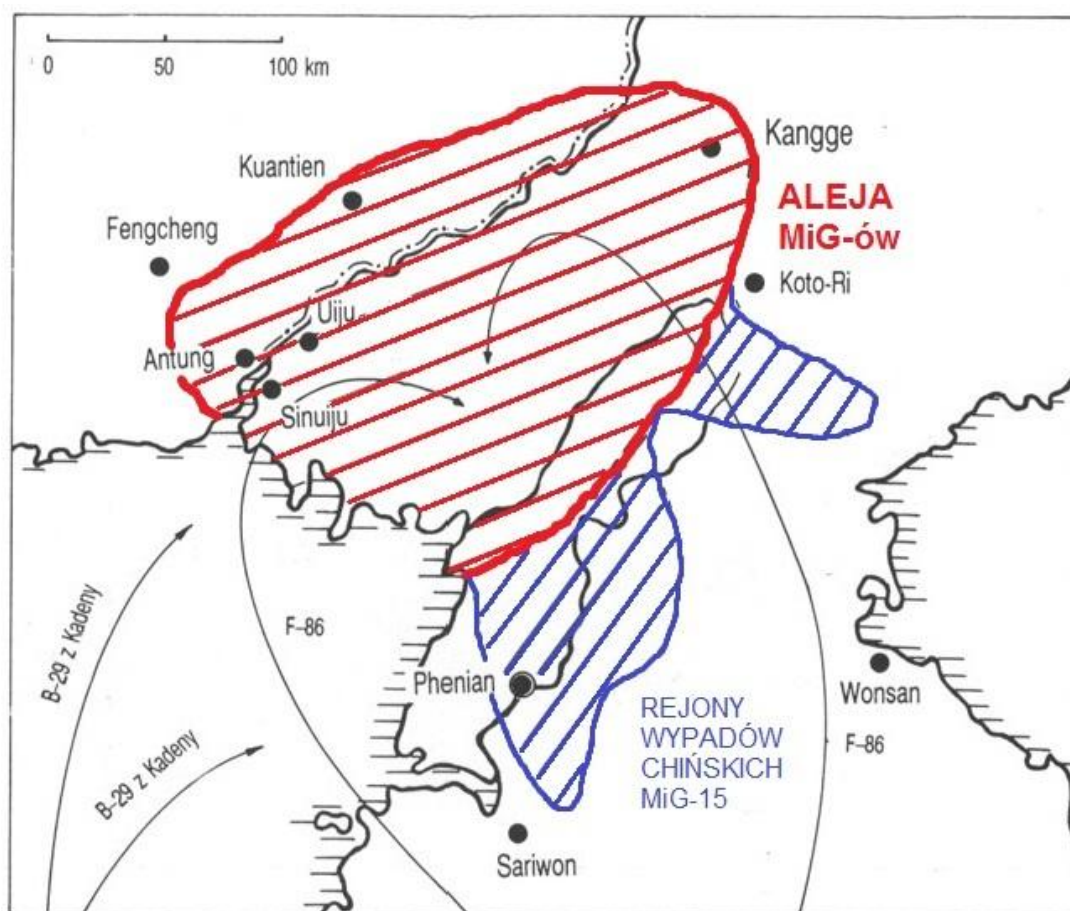
pokrytym śniegiem polu⁴⁶⁹. Jego pilot, ppłk. Jefromiejenko bezpiecznie katapultował się i już po południu wrócił do bazy. Był to pierwszy przypadek katapultowania się pilota radzieckiego w warunkach bojowych.

W tym czasie piloci drugiej pary „Sabre’ów” zmusili pozostałe MiG-i do powrotu nad Mandżurię, połączyli się ze skrzydłowym pułkownika i wrócili do bazy. Hinton, któremu tuż po rozpoczęciu walki zamikło radio musiał samotnie wracać do Kimpo. Nad lotniskiem zwolnił i wykonał beczkę – tradycyjny znak zwycięstwa.

Już 19 grudnia 1950 roku, ppłk Hinton ponownie poprowadził kolejny patrol w "Alej" prowadząc i tym razem klucz czterech "Sabre’ów". Ponownie zostali oni zaatakowani przez MiG-i. Był to jednak dziwny atak, gdyż sześć radzieckich samolotów przeleciało w nurkowaniu przez amerykańską formację nie oddając ani jednego strzału i szybko oddaliło się za Jalu, której Amerykanie nie mieli prawa przekraczać. Podobna sytuacja miała miejsce 21

Mapa nr 9

**REJON DZIAŁANIA SAMOLOTÓW MiG-15 LOTNICTWA ZSRR I CHIN LUDOWYCH
ZWANY „ALEJA MiG-ów”**



Źródło: C. Piotrowski, P. Taras, *Korea 1950-1953*, wyd. AJ-Press, Gdańsk 1995, s. 4.

⁴⁶⁹ W. Thompson, *F-86 Sabre aces of the 4th Fighter Wing*, Osprey, Oxford 2006, s. 11-12.

grudnia, gdy "Aleję" patrolowało osiem F-86 prowadzonych tego dnia przez płka G. T. Eaglestona. Na lecące na wysokości 6400 m samoloty spadły znajdujące się 2500 m wyżej Mig-i. Tym razem Eagleston był przygotowany na atak nieprzyjaciela i ruszył w pogoń za jednym z nurkujących samolotów radzieckich. Dość długo gonił go ciągle ostrzeliwując cel i wyprowadził swojego F-86 dopiero 45 m nad ziemią. MiG-a tego zaliczono mu, jako zestrzelony prawdopodobnie⁴⁷⁰.

Do realnej bitwy doszło następnego dnia, gdy o godz. 11.20 dwa klucze F-86A zostały zaatakowane przez 16 MiG-ów ze 117. IAP. Pilot N. Woroblew zestrzelił "Sabre'a" pilotowanego przez kpt. L. Bacha, który zdołał wyskoczyć ze spadochronem i odstał się do niewoli⁴⁷¹. Ogółem Rosjanie zgłosili zestrzelenie trzech F-86A, przy stracie dwóch MiG-ów, z których jeden pilot zginął. Zwycięstwa mieli uzyskać jeszcze kpt. M. Fomin i por. W. Tiszchenko. Natomiast Amerykanie przyznają się jedynie do straty samolotu Bacha, deklarując zniszczenie ogółem 6 MiG-ów. Jednego z nich przyznano ppłk G. Eaglestonowi. Inny MiG został strącony przez kmdr ppor. P. Pugh - pilota US Navy odbywającego staż bojowy w 4. FIW. Do końca grudnia 1950, walki toczyły się niemal codziennie. Między innymi 24 grudnia kpt. Nieumienko miał zestrzelić samolot F-84 „Thunderjet” nr 49-2422, którego pilot R. Baskom zginął⁴⁷².

„Thunderjet” należał do drugiego skrzydła USAF skierowanego na przełomie listopada i grudnia 1950 roku, do Korei. Był to 27. Fighter Escort Wing wydzielony ze składu SAC i składający się z 522., 523. i 524. FES. Bazował w Taegu. Była to jedna z najlepszych jednostek USAF, której ponad 50 pilotów skrzydła było weteranami II wojny światowej. Ponieważ jednostka miała za zdanie eskortowanie bombowców B-29 w atakach na ZSRR, spędzała w powietrzu najwięcej godzin ze wszystkich jednostek myśliwskich USAF⁴⁷³. Dysponujące większym niż F-86 zasięgiem samoloty skierowano szybko do bezpośredniej osłony B-29 oraz przede wszystkim do samodzielnych ataków na cele położone głęboko na terytorium Korei Pn. Pierwszy patrol bojowy przeprowadzono 6 grudnia 1950 roku, w rejonie Chinnampo. W jego trakcie, uszkodzono kilka lokomotyw oraz stacje kolejową. Tydzień później w nalocie na Kirin-ni 27. FEW stracił pierwszy samolot, strącony przez artylerię przeciwlotniczą. W czasie jednego z podobnych ataków, na most na rzece Chongton 21 stycznia 1951 roku - doszło do pierwszego spotkania „Thunderjetów” z samolotami

⁴⁷⁰ L. Davis, *The 4th Fighter Wing.....*, s. 41.

⁴⁷¹ L. Krylov, Y. Tepsurkaev, *Soviet MiG-15 aces of the Korean war*, Osprey, Oxford 2008, s. 21.

⁴⁷² Według KORWALD samolot ten rozbił się trakcie lotu powrotnego do bazy koło Kopo-ri z powodu braku paliwa, http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_1080.htm, [dostęp:] 16.09.2014r.

⁴⁷³ W. Thompson, *F-84 Thunderjet units over Korea*, Osprey, Oxford 2000, s. 11-12.

przeciwnika. Dwa klucze F-84 z 523. FES zostały zaatakowane przez 16 MiG-15. Rosjanie ponownie popełnili jednak błąd i zaatakowali "Thunderjety" od dołu, na niskiej wysokości i wdali się z Amerykanami w walkę kołową. Jej wynikiem był chiński MiG-15 zestrzelony przez ppłk. W. E. Bertrama, dowódcę dywizjonu ⁴⁷⁴. Piloci radzieccy mieli w tej walce stracić dwa F-84, a dokonali tego kpt. N. Bogatyriew i por. N. Greczko ⁴⁷⁵. Tego samego dnia w innym starciu grupa 12 MiG-ów koło Sinuiju zaatakowała klucz czterech „Shooting Starów” z 8. FBS/ 49. FBG i po krótkim starciu zestrzeliła jednego z nich.

Dwa dni później, grupa 33 F-84 dokonała ataku na lotnisko w Sinuiju, na które północni Koreańczycy przenieśli część swoich samolotów. Amerykanie zostali przechwyceni przez 30 MiG-15 z 50. IAD. Po powrocie piloci radzieccy zgłosili zestrzelenie aż 11 amerykańskich maszyn. 29. GIAP stracił w tym boju pilota Griebienkina, a chiński 10. pułk, dwa samoloty i jednego pilota. Zgoła inaczej bilans tego dnia wyglądał według Amerykanów. Bez strat własnych mieli stracić cztery „piętnastki” – po jednej kpt. W. W. Slaughter z 522. FES i kpt. A. M. McGuire z 523. FES, a dwa jego kolega z Dywizjonu por. J. Kratt. Także 23 stycznia 21 B-29 z 19. i 307. BG(M) zbombardowało lotniska wokół Phenianu. „Fortece” były osłaniane przez 46 myśliwców F-80, które tuż przed pojawieniem się bombowców bombami, rakietami i ogniem broni maszynowej zaatakowały stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Kilka dni później Kratt zestrzelił także samolot zidentyfikowany, jako Jak-3, chociaż bardziej prawdopodobnie był to Jak-9P, który w niemal samobójczym ataku rzucił się na formację "Thunderjetów"⁴⁷⁶. W samolocie tym miał zginąć pilot Ong Czi Kim, ogłoszony asem przez północnokoreańską propagandę.

10. pułk z 4. Dywizji był pierwszą chińską jednostką przeszkoloną na MiG-15. Uzyskał gotowość bojową na przełomie roku i do czasu przeszkolenia innych chińskich dywizji myśliwskich został włączony w skład jednostki radzieckiej. Chińskich pilotów przeznaczonych do wspólnych z pilotami radzieckimi lotów zgrupowano w 28. „Grupie Lotniczej” dowodzonej przez Fang Ziyi, szefa 4. Dywizji. W każdej operacji wysyłano do walki jeden klucz samolotów, mający ściśle współpracować z sojusznikami. Równolegle nadal było prowadzone szkolenie Chińczyków. Pierwszy lot bojowy 28. GL miał miejsce 28 grudnia 1950 roku. Klucz chiński wyleciał na patrol w rejonie Anju wraz z dwoma kluczami MiG-ów radzieckich. Poziom ich wyszkolenia był jednak bardzo niski, co uwidoczniło się już w tym pierwszym locie. Chińczycy byli w jego trakcie mocno zdezorientowani, a szczególnie, gdy po dostrzeżeniu samolotów amerykańskich Rosjanie wykonali gwałtowny

⁴⁷⁴ D. R. McLaren, *Republic F-84 Thunderjet, Thunderstreak & Thunderflash. A photo chronicle*, Schieffer Military History, Atglen 1998, s. 105.

⁴⁷⁵ I. Seidov, *Krasnye diavoly.....*, s. 83-84.

⁴⁷⁶ D. R. McLaren, *Republic F-84 Thunderjet.....*, s. 105.

zwrot, pozostawiając sojuszników samymi sobie. Piloci chińscy nie zdołali nawet dostrzec przeciwnika, wobec czego zawrócili do bazy⁴⁷⁷. Przez kolejne dni podobne problemy miały miejsce cały czas, a dodatkowe problemy językowe w komunikacji radiowej powodowały liczne animozje i nieporozumienia. O niskim poziomie wyszkolenia Chińczyków może świadczyć też fakt, że doszło nawet do zderzenia w powietrzu dwóch startujących z lotniska MiG-ów. Inny pilot chiński w trakcie wykonywania gwałtownego manewru wpadł w korkociąg, z którego nie był w stanie wyprowadzić swojego samolotu i rozbił się ponosząc śmierć⁴⁷⁸. Przez miesiąc działań w ramach 50. IAD grupa chińskich lotników miała strącić trzy F-84 tracąc dwa MiG-i i jednego pilota. Pierwszym chińskim pilotem mającym zestrzelić samolot wroga był Li Han.

Począwszy od końca lutego 1951 roku, gdy lód na rzece Jalu zaczął topnieć⁴⁷⁹ wznowiło działania w tym rejonie amerykańskie lotnictwo bombowe, przed którym po raz kolejny postawiono zadanie sparaliżowania linii komunikacyjnych na granicy z Mandżurią. Ciężar powstrzymania bombowców skupił się na dwóch pułkach 151. GIAD., jako że w początkach lutego do ZSRR odesłano wszystkie pułki 28. i 50. IAD. Jednostki te były już zmęczone walkami, czego dowodem były dwa przypadki zderzenia się w powietrzu samolotów, a także zgłaszane przez dowódców coraz częstsze fakty wyraźnego unikania walki przez pilotów.

Dwudziestego piątego lutego podczas nalotu na Sunchon czterech bombowców B-29 z 343. BS zaatakowały je dwa klucze MiG-15. Po powrocie strzelcy zgłosili zestrzelenie jednego radzieckiego myśliwca. Cztery dni później grupę "Superfortec" przechwyciło już dziewięć "piętnastek" - bez efektu. Większy sukces Rosjanie osiągnęli dopiero 1 marca, gdy 18 B-29 eskortowanych przez 22 F-80C przeprowadziło nalot na Kogunjong. Jednak z powodu bardzo silnego wiatru czołowego lecące z Japonii bombowce spóźniły się nad cel, w związku, z czym wracały już bez eskorty. Wykorzystali to lotnicy radzieccy i amerykańską formację zaatakowało dziewięć MiG-ów. „Superfortece” zacieśniły szyk, a ich strzelcy otworzyli do nieprzyjaciela ogień. W jego wyniku jedna z „piętnastek” miała zostać strącona, a dwie inne uszkodzone. Pomimo to powolne bombowce okazały się łatwym łupem i po serii

⁴⁷⁷ Xiaoming Zhang, *op. cit.*, s. 104-106.

⁴⁷⁸ S. Tetera, *Aleja MiG-ów*..... s. 73.

⁴⁷⁹ Jalu, jak co roku zamarza, a zima 1950/1951 roku była wyjątkowo mroźna. Umożliwiło to wojskom chińskim i koreańskim skierowanie całości ruchu kołowego a nawet kolejowego po lodzie, na którym ułożono prowizoryczne tory kolejowe. Niezależnie to transport od potrzeb korzystania z mostów, które były głównym celem amerykańskich nalotów w listopadzie 1950r. E. Mark. *op. cit.*, s. 298.

ataków MiG-ów, aż dziesięć B-29 doznało tak ciężkich uszkodzeń, że z trudem dociągnęły do Taegu. Według danych rosyjskich ich samoloty straciły trzy "Fortece"⁴⁸⁰.

Szóstego marca 1951 roku, amerykańskie myśliwce F-86 "Sabre" z 334. FIS powróciły do Suwon, skąd mogły ponownie patrolować "Aleję MiGów". Do Taegu przeleciały też samoloty z 336. FIS. Trzeci dywizjon skrzydła 335. FIS pozostał chwilowo w Japonii, gdzie włączono go do systemu obrony powietrznej wysp. Po wycofaniu z Kimpo samoloty te przeniesiono do bazy Johnson w Japonii, skąd z uwagi na zbyt mały zasięg nie mogły wykonywać lotów w rejon objęty działaniami myśliwców radzieckich. W tym czasie ciężar osłony B-29 spadł na pilotów F-80 i F-84. O powrocie F-86A piloci "piętnastek" przekonali się dość szybko. Tydzień po przeniesieniu do Suwon doszło do walki powietrznej, gdy tuzin „Sabre’ów” osłaniał dużą grupę „Shooting Starów” z 8. FBG bombardujących koreańskie lotniska koło Sinanju. A przeciw amerykańskiej formacji wystartowały MiG-i z 72. GIAP dowodzone przez mjra Borduna. W trudnej walce powietrznej piloci radzieccy zestrzelili dwa F-86, a zwycięstwa odnieśli kpt. I. Guc i ppłk. B. Muchin, który w chwilę po uzyskaniu tego zwycięstwa dostrzegł pojedynczego „Sabre’a”, który odłączył się od formacji. Koledzy widzieli po chwili, jak F-86 wpada do Morza Żółtego⁴⁸¹. Amerykanie nie potwierdzają tych strat. Natomiast sami zdołali tylko uszkodzić jeden z MiG-ów pilotowany przez ppłka Koliadina. Z 26 przestrzelinami zdołał od dolecieć do bazy i bezpiecznie wylądować. Agresywne działania amerykańskich myśliwców przynosiły efekty. Dla przykładu 23 marca w czasie, gdy 45 „Sabre’ów” walczyło nad Jalu z MiG-ami, 22 „Superfortece” z 19. i 307. BG(M) bez przeszkód zbombardowały położone w rejonie „Alej” mosty Kogunyon i Chongju.

Pomimo intensywności walk w marcu 1951 roku, piloci F-86 uzyskali tylko jedno zwycięstwo. Miało to miejsce dopiero ostatniego dnia tego miesiąca, gdy jeden z radzieckich samolotów stracił pierwszy nie amerykański pilot - Kanadyjczyk por. J. Levasque odbywający staż bojowy w 334. FIS⁴⁸². Z kolei tej straty nie potwierdzają Rosjanie. Nieco wcześniej - 17 marca miał miejsce pierwszy w tej wojnie przypadek zderzenia się w powietrzu dwóch samolotów w trakcie walki powietrznej. Porucznik Howard J. Landy

⁴⁸⁰ W. Thompson, *F-80 Shooting Star units*....., s. 65. W jednym z zestrzelonych tego dnia bombowców miał zginąć dowódca 19. BG(M) płk. P. Jennings. Według danych amerykańskich samolot ten, o numerze 45-21749 został utracony dopiero w dniu 29 marca 1951r.

http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_1760.htm [dostęp:] 18.09.2014r.

⁴⁸¹ I. Seidov, *Krasnye diavoly*....., s. 99-100.

⁴⁸² L. Davis, *The 4th Fighter Wing*, s. 50. W czasie wojny koreańskiej w jednostkach myśliwskich USAF walczyło wielu pilotów brytyjskich i kanadyjskich. Pełną listę odniesionych przez nich zwycięstw przedstawiono w załączniku nr 10. Relację jednego z brytyjskich pilotów walczących w składzie 335. FIS kpt. J. Ncholsa przedstawił M. Arthur [w:] *Lost voices of the Royal Air Force. Vivid eyewitness accounts of life in the Royal Air Force from 1918 to the present day*, Hodder and Stoughton Ltd., London 1993, s. 395-402.

pilotujący F-80C z 36. FBS ścigając Mig-a wpadł na niego, co w efekcie doprowadziło do zderzenia, eksplozji i rozbicia obu maszyn. Zginęli też obaj piloci⁴⁸³.

Tabela nr 16

ZESTAWIENIE AKTYWNOŚCI RADZIECKICH MiG-ów i ICH STRAT w OKRESIE LISTOPAD 1950 – MARZEC 1951 roku WEDŁUG DANYCH USA

Miesiąc	Ilość MiG-ów zaobserwowanych w powietrzu	Ilość MiG-ów, które podjęły walkę w powietrzu	Ilość MiG-ów strąconych na pewno	Ilość MiG-ów strąconych prawdopodobnie	Ilość MiG-ów uszkodzonych
Listopad 1950	315	139	3	2	11
Grudzień 1950	361	260	8	2	6
Styczeń 1951	189	189	4	2	9
Luty 1951	102	86	0	0	0
Marzec 1951	374	243	9	4	14

Opracowanie własne na podstawie: E. Mark, *Aerial interdiction. Air Power and the land battle in three American wars*, Center for Air Force History, Washington 1994, s. 295.

Wiosną 1951 roku, tura bojowa pierwszego składu 64. Korpusu dobiegła końca⁴⁸⁴. Wprowadzenie MiG-15 było wprawdzie sporym zaskoczeniem. Spowodowało u Amerykanów sporo zamieszania i strat, to jednak nie udało się Rosjanom do końca wypełnić postawionego zadania, jakim było wywalczenie całkowitego panowania nad "Aleją MiGów". Sześć radzieckich pułków zgłosiło zestrzelenie w okresie od listopada 1950 roku do marca 1951 roku, 125 samolotów - w tym ponad 11 B-29, 23 F-84, 14 F-86, 17 F-80, 2 F-82, po jednym RB-29, RB-45 i RT-33 oraz bliżej nieokreślonej liczby F-51 i samolotów pokładowych. Straty własne miały wynosić nie mniej niż 13 własnych maszyn. Najlepszym w rankingu był 29. GIAP ze składu 50. IAD. Zestawienie działań tego pułku przedstawiono w tabeli nr 16. Z tego pułku wywodzi się pierwszy as myśliwski wojny koreańskiej - kpt. Stiepan Nieumienko, któremu zaliczono jeden B-29, dwa F-84 i dwa F-86. Jednak liczba zgłoszonych przez pilotów radzieckich zwycięstw jest wysoce problematyczna. Przykładowo, według danych amerykańskich w omawianym okresie straty operacyjne wśród "Sabre'ów" zamknęły się liczbą 2 samolotów, a "Shooting Starów" utracono w walkach powietrznych 14, lecz w trakcie całej wojny. Rozbieżności te narastały przez cały okres wojny, co powoduje, że do dzisiaj dane dotyczące ilości zestrzelonych samolotów przeciwnika i strat własnych w wyniku walk powietrznych podawane przez Rosję i USA są zdecydowanie odmienne⁴⁸⁵.

⁴⁸³ http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_2173.htm, [dostęp:] 16.09.2014r.

⁴⁸⁴ Zestawienie działań 64. OIAK w tym okresie – według danych amerykańskich przedstawiono w Tabeli nr 16.

⁴⁸⁵ Zestawienie tych rozbieżności przedstawiono w Załączniku nr 33, natomiast wybrane przykłady omówiono szczegółowo w Załączniku nr 37.

ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ 29. GIAP W OKRESIE GRUDZIEŃ 1950 – STYCZEŃ 1951 roku

Miesiąc	Ilość lotów bojowych	Ilość grupowych walk powietrznych	Ilość zwycięstw	Ilość utraconych MiG-ów
Grudzień 1950r.	452	26	28	4
Styczeń 1951r.	172	3	9	3

Opracowanie własne na podstawie: I. Seidov, „*Krasnye diavoly*” v niebie Koriei. *Sovietskaya aviatsiya v voinie 1950-1953. Khronika vozdushnyh srazhenij*, EKSMO, Moskva 2000.

III.2 DZIAŁANIA LOTNICTWA ONZ W TRAKCIE OFENSYWY CHIŃSKIEJ LISTOPAD 1950 – MARZEC 1951 ROKU

Listopad 1950 roku, był miesiącem, w którym wojska ONZ dotarły najbardziej na północ, w kilku miejscach osiągając graniczną rzekę Jalu. W ślad za oddziałami lądowymi przebazowano siły lotnicze. Po przeniesieniu w październiku 1950 roku, niemal wszystkich jednostek taktycznych 5. Air Force na lotniska Korei Południowej, wraz z dalszym postępem 8. Armii postanowiono część tych sił przerzucić jeszcze bardziej na północ, na zajęte lotniska w Korei Północnej. Pomiędzy 10 a 19 listopada do Yonpo w północno-wschodniej Korei przeniesiono 35.FBG wzmocnioną australijskim 77. Squadron. Natomiast 22 listopada zakończono przebazowanie na lotnisko Phenian-East 18. FBG, do której włączono świeżo przybyły do Korei 2. Squadron „Flying Cheetahs” lotnictwa południowoafrykańskiego, także wyposażony w myśliwce F-51 D „Mustang”⁴⁸⁶. Na lotnisko Phenian przeniesiono „Mustangi” z 8.FBG, które rozpoczęły działania bojowe z nowej bazy 25 listopada⁴⁸⁷. Do Seulu przeniesiono też wysunięte stanowisko dowodzenia 5. AF oraz rozwinięto sieć stacji radiolokacyjnych systemu kontroli i ostrzegania. Najbardziej na północ wysuniętym posterunkiem był ulokowany w Sinuiju 605. Aircraft Control and Warning Squadron.

Przeniesienie jednostek wyposażonych w myśliwce o napędzie śmigłowym znacznie usprawniło ich działania. Operując z baz w Korei Południowej „Mustangi” miały poważne problemy z dotarciem do linii frontu, odnalezienia celu, zaatakowania go i powrotu do bazy. Dotyczyło to szczególnie maszyn 18. FBG, która bazowała w Pusan. Średni czas lotu

⁴⁸⁶ W jednostce tej zgrupowano wielu doświadczonych pilotów, z których wielu walczyło w trakcie II wojny światowej. Pierwszym dowódcą dywizjonu na froncie koreańskim był pułkownik S. van Breda Theron, D. Moore, P. Bagshave, *op. cit.*, s. 2-6.

⁴⁸⁷ *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950-.....*, s. 12-13.

samolotów tej grupy wynosił 4-5 godzin. Teraz ten czas znacząco się zmniejszył, umożliwiając pilotom lepsze rozpoznanie celów, a także wyeliminował konieczność stosowania dodatkowych zbiorników na paliwo, których zapasy były bardzo ograniczone.

W pierwszych dniach listopada 1950 roku, do działań na froncie powróciły jednostki lotnictwa północnokoreańskiego, wzmocnione nowym sprzętem⁴⁸⁸. Do walki skierowano przede wszystkim 56. „gwardyjski” pułk myśliwski dowodzony, przez Kim Tal Wona⁴⁸⁹. Pierwszego listopada około 24 km na południe od Sinuiju, trzy startujące z Mandżurii myśliwce Jak-9 zaatakowały formację bombowców B-26 z 720. BS. Jeden z Jak-ów został strącony przez strzelca pokładowego "Invadera". Równocześnie piloci bombowców wezwali na pomoc własne myśliwce. Najbliżej znajdował się klucz „Mustangów” z 67. FBS dowodzony przez kapitana H. Andridge’a. Jako pierwszy wrogie myśliwce dostrzegł por. A. Flake, który po chwili ruszył w kierunku Jak-a-9, ostrzeliwującego B-26. Trafiony koreański samolot, nagłym manewrem wznosił się w górę, po czym runął w dół i uderzył w ziemię⁴⁹⁰. Po kilku minutach piloci „Mustangów” otrzymali podobną prośbę o pomoc, tym razem od pilota samotnego T-6 „Texan”. Natychmiast dokonano zrzutu uzbrojenia podwieszanego i ruszono na pomoc. Wywiązała się kolejna walka, w której zwycięstwo uzyskał kpt. R. Thresher.

Do kolejnej bitwy z samolotami północnokoreańskimi doszło 6 listopada. Klucz trzech F-51 z 67. FBS przeprowadzający rozpoznanie rejonu na zachód od Sinuiju dostrzegł sześć maszyn nieprzyjaciela przekraczających linię rzeki Jalu. Ponownie wywiązało się starcie, w którym Jak-i próbowały wielu manewrów w poziomie, starając się wykorzystać większą zwrotność swoich maszyn i wejść „na ogon” „Mustangów”. To, jednak nie powiodło się i dwa Jak-i spadły w płomieniach na ziemię. „Półtora” z nich przyznano kapitanowi H. Price’owi, a „połowę” por. H. Reynoldsowi⁴⁹¹. Łącznie w starciach pomiędzy 1 a 6 listopada 1950 roku, północni Koreańczycy stracili siedem myśliwców. Natomiast według danych rosyjskich mieli oni bez strat własnych strącić sześć samolotów amerykańskich, w tym pięć B-26 i jedną „Superfortecę”.

⁴⁸⁸ W 1950r. już po rozpoczęciu działań wojennych ZSRR dostarczył Korei Północnej 239 samolotów, w tym między innymi 80 Il-10, 72 Jak-9P, 40 Ła-9, 22 Jak-11 czy 5 PO-2. A. Demin, *V niebie Korei*. „Orły” Mao Zedonga protw „Jastriebom” diadi sema, „Aviatsija i Kosmonavtika” nr 9.2004, s. 42.

⁴⁸⁹ I. Seidov, *Krasnye diavoly*....., s. 58.

⁴⁹⁰ D. R. McLaren, *Mustangs over Korea*....., s. 96-97.

⁴⁹¹ W. E. Thompson, *Fighter Combat over Korea*....., s. 25, 33. Podobny przypadek miał miejsce 15 stycznia 1951r., kiedy to dwa myśliwce Jak-9 w okolicy Phenianu zaatakowały eskadrę bombowców B-26 z 452. BG. Koreańscy piloci nie zdołali nawet uszkodzić ani jednego bombowca. Mimo to północnokoreańska propaganda ich akcję uznała za wielki sukces głosząc, że „bohater Ong i bohater Kim codziennie podrywali swoje myśliwce Jak, żeby przepędzać amerykańskie bombowce znad Phenianu”. R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 281.

Po rozpoczęciu 26 listopada 1950 roku, chińskiej ofensywy nastąpiła zasadnicza zmiana w działaniach FEAF. Teraz głównym zadaniem stało się bezpośrednie wsparcie wojsk ONZ, desperacko zmagających się z nowym, bardzo liczny nieprzyjacielem. Największe nasilenie tego rodzaju działań miało miejsce w listopadzie, kiedy to samoloty wykonały 3652 loty w ramach bezpośredniego wsparcia⁴⁹². Ich podstawowym celem było załamanie ataków oddziałów chińskich, zatrzymywanie tych oddziałów w rejonach postojów i koncentracji oraz likwidacja prowadzonych przez nie blokad na drogach odwrotu sił 8. Armii. Samoloty wielokrotnie ratowały od zagłady cofające się masowo wojska ONZ. Dla przykładu 12 grudnia 1950 roku, zabezpieczający odwrót oddziałów amerykańskiej 2. DP w rejonie Kunu-ri samolot naprowadzania T-6 „Mosquito”, dostrzegł kilka chińskich pułków rozlokowanych na pozycjach blokujących, dokładnie na trasie marszu Amerykanów. Natychmiast ostrzeżono konwój, którego dowódca w ostatniej chwili przeformował szyk. Jednocześnie wezwano na pomoc samoloty. Pilot T-6 oznaczył dokładnie cele, niektóre nawet w odległości 100 m od stanowisk amerykańskich i przez ponad pięć godzin kierował atakami „Mustangów”, „Shooting Starów” i „Invaderów”. Łącznie w nalotach wzięło udział 112 amerykańskich maszyn, które rozbiły siły chińskie i umożliwiły sprawne wycofanie piechoty. Ataki były przeprowadzane w tak bliskiej odległości od własnych pozycji, że wielu żołnierzy amerykańskich zostało ranionych odłamkami bomb, rakiet⁴⁹³.

W rejonie Kunu-ri – Tokchon samoloty prowadziły patrole i wielokrotnie atakowały wykryte przez siebie chińskie zasadzki i blokady dróg. Atakowały też cele wskazane przez samoloty naprowadzania. Piloci samolotów „Mosquito”, aby zapewnić właściwe kierowanie działaniami maszyn myśliwsko-bombowych również dokonywali znacznego wysiłku. Wykonywali po 2-3 loty dziennie, spędzając w powietrzu po 6-8 godzin dziennie⁴⁹⁴. Działające w tym rejonie samoloty południowoafrykańskie, których piloci dopiero doskonalili się w działaniach na koreańskim froncie zawsze współdziałali z lotnikami amerykańskimi. Przeważnie działano formacjami w sile klucza i wtedy trzem samolotom z 2. Squadronu SAAF towarzyszył jeden „Mustang” pilotowany przez Amerykanina⁴⁹⁵. Na prawym skrzydle wojsk ONZ, gdzie na odcinku Brygady Tureckiej i 27. Brygady Brytyjskiej miało miejsce najsilniejsze natarcie, skuteczne działania lotnictwa uniemożliwiły Chińczykom na właściwe rozwinięcie ataków. Między innymi jedna z jednostek 38. pułku 2. Dywizji Piechoty zameldowała, że w wyniku bombardowania około 600 chińskich żołnierzy zostało

⁴⁹² Patrz załącznik nr 22.

⁴⁹³ M. J. Chandler, *op. cit.*, s. 30.

⁴⁹⁴ P. Chinnery, *op. cit.*, s. 71.

⁴⁹⁵ D. Moore, P. Bagshawe, *op. cit.*, s. 27.

zasypanych w kopalni koło Cho-dong, a inne oddziały nieprzyjaciela w tym rejonie zostały zaskoczone na otwartej przestrzeni i wyeliminowane napalmem⁴⁹⁶.

Natomiast w nocy 28 listopada do bezpośredniego wsparcia oddziałów amerykańskiej 25. Dywizji Piechoty użyto – w ramach wyjątku – bombowców B-26 „Invader”. Samoloty pojawiły się nad celem już pół godziny po wezwaniu, około 01.30 i celnym ogniem broni maszynowej oraz bomb napalmowych, atakowały pozycje wroga oświetlone i oznaczone przez moździerzowe pociski fosforowe. Pozycje te znajdowały się nawet mniej niż 50 metrów od stanowisk własnej piechoty. Zaskakujący nalot okazał na tyle skuteczny, że zatrzymał chińskie natarcie.

Zdarzały się również pojedyncze bardziej spektakularne działania. Dla przykładu 22 listopada tuzin Mustagów z 35. FIG, w tym 4 maszyny australijskie zbombardowało kwaterę północnokoreańskiej partii komunistycznej, ulokowaną tuż przy granicy z ZSRR, w bezpośredniej bliskości Władywostoku. Pomimo złych warunków pogodowych i widzialności sięgającej momentami 300 metrów cel – trzypiętrowy budynek oznaczony wielką czerwoną gwiazdą został całkowicie zniszczony⁴⁹⁷.

Wobec niekorzystnej sytuacji na froncie alianckie lotnictwo musiało opuścić szereg zajmowanych lotnisk w Korei, pozostając na nich, jak długo się da, szczególnie wspierające oddziały lądowe "Shooting Stars". Gdy linia frontu zbliżyła się do 20-30 km od Kimpo F-80 z 49. FBG i 51. FIG, wykonywały po kilkadziesiąt lotów dziennie. Niektóre z nich trwały nie więcej niż 10 minut. Tylko 10 grudnia maszyny z 7. FBS używając napalmu zatrzymały duże chińskie natarcie, zabijając ponad 3000 żołnierzy i niszcząc 5 czołgów. 4 stycznia 1951 roku, już pod ogniem nacierających chińskich oddziałów ostatnie C-119 wystartowały z Kimpo. Kilka godzin później zalane przez setki nieprzyjacielskich żołnierzy lotnisko zostało silnie zbombardowane. Podobny los spotkał bazę w Suwon, opuszczoną 5 stycznia 1951 roku. „Sabre'y" z Kimpo przeniesiono do bazy Johnson w Japonii, lecz już 14 stycznia, część samolotów skierowano do leżącej bardziej na południe w Korei bazy w Taegu, skąd w ramach eksperymentu użyto ich do wsparcia wojsk lądowych z użyciem broni pokładowej i rakiet HVAR⁴⁹⁸. Do końca stycznia F-86 wykonały około 150 lotów tego typu, lecz okazały się mało efektywne. Jako samoloty myśliwsko-szturmowe, nie sprawdziły się głównie z powodu niskiego poziomu wyszkolenia pilotów, przygotowywanych do zupełnie innych zadań. Odnotowano przy tym jedną stratę - 18 stycznia został zestrzelony por. J. H. Powers.

⁴⁹⁶ R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 254.

⁴⁹⁷ D. Hurst, *op. cit.*, s. 85-86.

⁴⁹⁸ W. Thompson, *F-86 Sabres of the 4th Fighter Interceptor Wing*, Osprey, Oxford 2002, s. 20.

Opuszczenie, przez niemal wszystkie jednostki 5. AF, lotnisk w Korei⁴⁹⁹ i przeniesienie ich do baz w Japonii ponownie, tak jak to miało miejsce latem 1950 roku, w sposób znaczący utrudniło wykonywanie zadań lotnictwa. Znowu myśliwce odrzutowe operowały na granicy maksymalnego zasięgu, przez co znacznie zmalała efektywność ich działań.

Gdy w połowie grudnia, linia frontu chwilowo zatrzymała się, większość sił lotnictwa skierowano na cele położone, na zapleczu frontu. Lecz gdy pod koniec miesiąca Chińczycy wznowili natarcie, ponownie zasadniczym zadaniem stało się wsparcie wojsk. Już 23 grudnia, na żądanie generała MacArthura 2/3 dziennych lotów bombowców B-29 miało zostać skierowanych do bombardowania miast i wsi, w których miały biwakować oddziały chińskie.

Nie mniej kontynuowane, a nawet zintensyfikowane były działania na zapleczu przeciwnika. Zgodnie z dyrektywą generała Weylanda z 9 grudnia 1950 roku, kluczowym celem działań lotnictwa, w tym i bombowców B-29, miał stać się system kolei Korei Północnej: linie kolejowe i obiekty infrastruktury kolejowej, którymi dostarczano na front posiłki i zaopatrzenie na południe od Jalu. W efekcie tych operacji miało nastąpić wstrzymanie, bądź drastyczne ograniczenie dostaw. Miasta mogły być atakowane wyłącznie po stwierdzeniu, że znajdują się tam silne oddziały nieprzyjaciela. Dyrektywa ta została zrealizowana, jako „Interdiction Plan No.4”, rozpoczęty 15 grudnia, 1950 roku. Samolotom tak taktycznym, jak i przede wszystkim B-29, wyznaczono do systematycznego niszczenia 172 cele, w tym – 45 mostów i wiaduktów kolejowych, 12 mostów drogowych, 13 tuneli, 39 stacji przeładunkowych i 63 bazy zaopatrzeniowe w 10 strefach, na które podzielono Koreę Północną powyżej 37. równoleżnika⁵⁰⁰. B-29 miały atakować cele w najważniejszych strefach – strefie „A” w rejonie Sinuiju, strefie „B”, gdzie znajdowało się jedno z głównych centrów przeładunkowych w Manpojin i strefie „C” z Phenianem⁵⁰¹. Zakładano, że zniszczenie wszystkich tych mostów i wiaduktów kolejowych spowoduje, że żaden odcinek linii kolejowej, nadal głównego środka transportu, nie będzie dłuższy niż 45 kilometrów⁵⁰². Jednak siły amerykańskie okazały się za słabe by móc sprostać zadaniu, a sam plan uznano potem za „zbyt ambitny”⁵⁰³. Pomimo, że po uzgodnieniach w marcu 1951 roku, lotnictwo morskie przejęło ataki w trzech najbardziej wysuniętych na północny-wschód strefach, to po wycofaniu do SAC grup B-29 FEAF nie był w stanie atakować wszystkich celów. Nie mniej

⁴⁹⁹ W bazach w Korei pozostały tylko jednostki wyposażone w samoloty F-51 „Mustang”. W Taegu znajdowała się tylko niewielka grupa mechaników, którzy w ciągu dnia dokonywali tankowania i uzbrajania samolotów odrzutowych i bombowców lekkich B-26 wykonujących z baz w Japonii loty wahadłowe.

⁵⁰⁰ R. F. Fittrell, *The United States Air Force*....., s. 261, 312.

⁵⁰¹ Strefy te przedstawiono na mapie nr 10, s. 169.

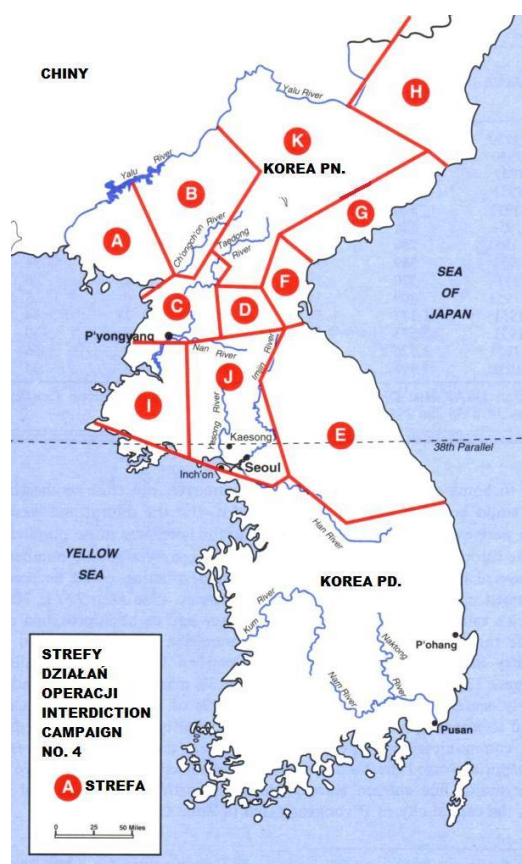
⁵⁰² Z uwagi na ukształtowanie terenu Korei, szczególnie Korei Północnej na liniach kolejowych jeden most lub wiadukt znajduje się średnio, co 2 kilometry linii a tunnel średnio, co 8 kilometrów. F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 36.

⁵⁰³ C. C. Crane, *op.cit.*, s. 82.

działania te były bardzo intensywne. W ciągu pierwszych trzech tygodni grudnia 1950 roku, „Fortece” zbombardowały stacje rozrządowe, składy kolejowe w Manpojin, Kunu-ri, Hunchon, Sinanju, Tokchon, Anju, Pukchang-ni, Sunchon, Songchon, Sukchon, Kanggye, Yangdok, Kałdong, Sariwon, Chongju, Kujang-dong czy Pakchon. W dniu 10 grudnia, zbombardowano dopiero, co opuszczone przez FEAF lotniska w Phenianie, aby uniemożliwić korzystanie z nich przez samoloty północnokoreańskie lub chińskie. Natomiast 14 grudnia,

Mapa nr 10

**STREFY DZIAŁAŃ LOTNICTWA W TRAKCIE OPERACJI
„INTERDICTION CAMPAIGN NO. 4”**



Źródło: E. Mark, *Aerial interdiction. Air Power and the land battle in three American wars*, Center for Air Force History, Washington 1994, s. 296.

samoloty z 19. BG zaatakowały stację przeładunkową, w Phenianie i pobliskie magazyny, w których znajdowało się zaopatrzenie pozostawione w trakcie odwrotu przez wojska ONZ. Atak ten miał także zapobiec dostaniu się tych zapasów w ręce przeciwnika. Natomiast siły lotnictwa taktycznego 5. Air Force, skierowano do patrolowania przydzielonych rejonów i atakowania wykrytych celów. Działania te były bardzo skuteczne, powodowały ogromne

straty wśród oddziałów chińskich, które były bardzo często blokowane na wąskich drogach przez liczne zatory. W trakcie forsowania rzeki Chongchon pod Sinanju ponawiane wielokrotnie ataki myśliwców F-80 „Shooting Star” z 49. FBG, spowodowały wśród żołnierzy nieprzyjaciela tak duże straty, że woda w rzece zabarwiła się na czerwono⁵⁰⁴.

Natomiast 29 listopada, klucz australijskich „Mustangów”, w trakcie lotu nad cel położony nad Jalu dostrzegł poruszający się granią 200-300 osobowy oddział kawalerii chińskiej. Chińscy żołnierze machali w stronę przelatujących F-51, zapewne biorąc je za własne maszyny. Natychmiast zostali ostrzelani i wyeliminowani. Piloci 77. Squadronu zużyli w tych atakach całą posiadaną amunicję i musieli zawrócić do Hamhung⁵⁰⁵. Natomiast 18 stycznia 1951 roku, Australijczycy całym dywizjonem, 12 samolotów zaatakowali bombami i napalmem kwaterę dowodzenia wojsk chińskich w pobliżu Phenianu⁵⁰⁶.

Gdy piloci myśliwców dostrzegali większe zgrupowanie wojsk przeciwnika, dowództwo FEAF kierowało na nie formacje B-29, odwoływane w trakcie lotu znad przewidzianych wcześniej celów. Co prawda szefowie FEAF Bomber Command uznawali takie działania z użyciem potężnych „Fortec”, gdy cele były niezbyt dokładnie oznaczane za niecelowe. Nie mniej rozkazywano, żeby wszystkie bombowce były uzbrajane w bomby o wagomiarze 500 funtów, na wypadek pilnej zmiany celu i atakowania wojsk przeciwnika.

Jak oceniał generał Stratemeyer tylko w grudniu 1950 roku, w wyniku ataków lotnictwa poległo ponad 33 000 chińskich żołnierzy, co stanowiło ekwiwalent czterech dywizji⁵⁰⁷. Masowe naloty spowodowały również obniżenie morale tych wojsk, czego skutkiem było poddawanie się do niewoli. Dla przykładu 28 grudnia, w rejonie zbiornika Hwachon cztery „Mustangi” z 67. FBS zaatakowało napalmem i ogniem karabinów maszynowych pozycje nieprzyjaciela oddalone o mniej niż 80 metrów od własnych pozycji. Bezpośrednio po tym ataku poddało się 126 Chińczyków. Natomiast bombardowania zaplecza, w tym miejsc potencjalnego odpoczynku i biwakowania miały pośredni wpływ na bardzo dużą liczbę strat niebojowych, związanych z odmrożeniami. Wywiad szacował, że nawet połowa ewakuowanych na północ, w drugiej połowie grudnia, miała poważne odmrożenia stóp i dłoni. Straty poniesione w wyniku nalotów dziennych, spowodowały przeniesienie niemal całości transportu wojsk chińskich na godziny nocne. Niemniej pomiędzy 15 a 30 grudnia 1950 roku, samoloty FEAF miały wyeliminować kolejnych 6694 żołnierzy, zniszczyć 17 czołgów, 60 dział polowych, 26 lokomotyw, 542 pojazdy i 4168 budynków mogących służyć, jako schronienie dla wojsk lub magazyny. Wszystkie te

⁵⁰⁴ *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 29

⁵⁰⁵ D. Hurst, *op. cit.* s. 89.

⁵⁰⁶ G. Odgers, *op. cit.*, s. 138-140.

⁵⁰⁷ R. F. Futtrell, *The United States Air Force.....*, s. 263.

działania miały w sposób znaczący zmniejszyć możliwości koncentracji oddziałów chińskich, zdolnych do przeprowadzenia głównych ataków⁵⁰⁸.

W związku ze zmianą systemu dostarczania zaopatrzenia lotnictwo amerykańskie znacznie rozszerzyło operacje prowadzone w porze nocnej. W styczniu 1951 roku, do tego typu działań włączono bombowce B-29 „Stratofortress”. Plan zakładał wysyłanie, co noc po 5-8 samolotów nad najważniejsze centra komunikacyjne, jak Phenian czy Hamhung. Stosowano przy tym bomby z zapalnikami natychmiastowymi i ze zwłoką, o różnym czasie wybuchu. Samoloty pojawiały się nad celem pojedynczo, co 20 minut do godziny. Naloty przeprowadzano z użyciem radaru. Chociaż nie w każdym przypadku. W trakcie jasnych, księżycowych nocy odblask od dużych rzek, czy pokrytego śniegiem terenu umożliwiały bombardierom dokładne celowanie⁵⁰⁹. Ocena tych nalotów była pozytywna, a wzięci do niewoli Koreańczycy twierdzili, że bardziej bali się nalotów nocnych niż dziennych. Dla amerykańskiego dowództwa tego typu działania, oprócz wymiernego skutku operacyjnego miały również – w perspektywie globalnego konfliktu z ZSRR - duże znaczenie szkoleniowe, szczególnie dla operatorów pokładowych stacji radiolokacyjnych.

W styczniu 1951 roku „Fortece” wykonały łącznie 33 nocne loty bojowe, przy czym Phenian był atakowany trzy razy, a Wonsan i Hamhung po razie. W lutym wykonano już 50 tego typu lotów, przy czym głównym celem był ponownie Phenian, bombardowany 16 razy. Od marca 1951 roku, co noc nad centra zaopatrzeniowe kierowano po trzy bombowce. Odniosły one sukcesy, między innymi piętnastego marca. Trójka B-29 zbombardowała z użyciem bomb zapalających składy w Haeju. Wynikiem tego były liczne pożary i eksplozje. Tego typu naloty miały także za zadanie zatrzymać w miastach, czy zatorach konwoje ciężarówek, które mogłyby być następnego dnia rano atakowane przez myśliwce i lekkie bombowce.

Podstawowym typem samolotu używanym w działaniach nocnych pozostał lekki bombowiec B-26 „Invader”. Ich zadaniem było powstrzymywanie nocnych ataków wojsk chińskich, izolowanie tych wojsk od dostaw posiłków i zaopatrzenia oraz niszczenie składów i instalacji wojennych znajdujących się poza zasięgiem ciężkiej artylerii wojsk ONZ. W działaniach nocnych załogi B-26 coraz częściej korzystały z systemu radionawigacyjnego SHORAN⁵¹⁰. System ten składał się z naziemnych stacji nadawczych wysyłających określony sygnał oraz zainstalowanego na pokładzie samolotu odbiornika. Dla potrzeb sprawnego działania systemu, niezbędne było określenie dokładnych współrzędnych celu, oraz

⁵⁰⁸ F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 60.

⁵⁰⁹ *Development of night air operations 1941-1952*, USAF Historical Division 1953, s. 199.

⁵¹⁰ *Ibidem*, s. 201.

rozmieszczenie stacji naziemnych. Tworzono też specjalne mapy, dzięki którym na podstawie przeliczania sygnałów stacji naziemnych, można było osiągnąć celność bombardowania, porównywaną z celnością osiąganą w dzień przy dobrej widoczności.

Było to jednak możliwe wyłącznie przy dokładnym namierzeniu stacji naziemnych i celów. W warunkach zmiennej linii frontu, gdy stacje naziemne często były przenoszone skuteczność systemu była niska. Dochodziło do tego słabe wyszkolenie załóg. Dopiero pod koniec grudnia 1950 roku, gdy linia frontu chwilowo ustabilizowała się, skuteczność działań z użyciem SHORAN zwiększyła się i odtąd stale rosła⁵¹¹. Przyczyniło się do tego między innymi intensywne szkolenie załóg, szczególnie z 3. BG. Od stycznia 1951 roku, szkolenie było prowadzone w dzień. Działania te zaczęły przynosić wymierne efekty w marcu. W trakcie nalotu czterech B-26 na most drogowy, uzyskano średni kwadratowy rozrzut bomb na poziomie 25 metrów. Most został bardzo poważnie uszkodzony. Od marca B-26 rozpoczęły systematyczne ataki z użyciem systemu SHORAN, przeciwko lotniskom, centrom komunikacyjnym i składom nieprzyjaciela znajdującym się w odległości 90 – 160 kilometrów od linii frontu.

W związku z faktem, że oddziały chińskie bardzo często prowadziły działania ofensywne w nocy, istotnym stało się zapewnienie wojskom ONZ bezpośredniego wsparcia, także o tej porze. Tego rodzaju działanie było bardzo trudne, szczególnie, że Chińczycy zajmowali pozycje w niewielkiej odległości od stanowisk amerykańskich. Stosowane przez B-29 pokładowe stacje radiolokacyjne APQ-13 dawały rozrzut bomb liczony w kilometrach, przez co były one w bezpośrednim wsparciu bezużyteczne. Dopiero wprowadzenie naziemnych stacji radiolokacyjnych AN/MPQ-2, pozwoliło na skuteczne udzielanie bezpośredniego wsparcia walczącym oddziałom. Stacje te były montowane na ciężarówkach, a wchodziły w skład 3903. Radar Bomb Scoring Squadron. W tym systemie operator stacji naziemnej, mając zapisane dane o celu oraz znając prędkość i wysokość lotu samolotu kierował go na cel. System ten został w ograniczonym zakresie użyty pod koniec II wojny światowej we Francji i Włoszech. Okazał się on bardzo skuteczny, a dobrze wyszkolony operator był w stanie kierować samoloty na cele odległe o zaledwie 30 metrów od własnych pozycji⁵¹².

Wcześniejsze działania lotnictwa były, bowiem mało efektywne. Na przykład dotyczyło to działań prowadzonych przez pojedyncze B-26, które najpierw zrzucały flary, a potem dopiero próbowały atakować dostrzeżone w ich świetle cele. Pewną poprawą

⁵¹¹ W sierpniu 1951r. 452. BG(L) osiągnęła już 83,7% skuteczności działań z wykorzystaniem tego systemu. *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 179.

⁵¹² *Development of night air operations.....*, s. 211.

skuteczności okazały się działania zespołowe, w których jeden „Invader” zrzucał flary, a pozostałe atakowały cele wskazane między innymi przez naziemnych kontrolerów. Taki sposób miał też podnosić morale własnych wojsk. Jednak dopiero wprowadzenie radarów MPQ-2 znacznie poprawiło efektywność tego rodzaju nocnych lotów. Każdy samolot skierowany do wsparcia w trakcie dolotu, w rejon celu zgłaszał się do kontrolera i był przez niego kierowany nad właściwy obiekt. Dodatkowo, efektywność ta została zwiększona przez zastosowanie 500-funtowych bomb z zapalnikami czasowymi, powodującymi wybuch kilka metrów nad ziemią. Naloty z użyciem takich bomb powodowały szczególnie wysokie straty wśród oddziałów chińskich skoncentrowanych przed uderzeniami na otwartych przestrzeniach. W kwietniu para B-26 w nalotach z użyciem MPQ-2 w ciągu jednej nocy wyeliminowała ponad 400 żołnierzy przeciwnika, a w marcu w wyniku nalotu na kwaterę dowodzenia wojsk chińskich koło Seulu zabito ponad 300 wysokiej rangi oficerów. Również od marca 1951 roku, do działań z użyciem systemu MPQ-2 użyto bombowców B-29. W miesiącu tym wykonały one 27 lotów z wykorzystaniem tego radaru. Skuteczność systemu spowodowała, że od wiosny 1951 roku, po jednej stacji zainstalowano przy kwaterach dowodzenia I., IX. i X. Korpusu armii USA.

W działaniach nocnych najtrudniejszym i nierozwiązanym do końca wojny okazał się problem ataków na linie zaopatrzenia, szczególnie środki transportu. Używane najczęściej do tego celu lekkie bombowce B-26 nie posiadały odpowiednich celowników, a wyłącznie celowniki Nordena przydatne jedynie do dziennych ataków horyzontalnych z dużych wysokości. W Korei „Invadery” latały w nocy i na niskich wysokościach. I liczba tego typu lotów systematycznie zwiększała się, osiągając w październiku 1950 roku, liczbę 2400⁵¹³. Jedynym środkiem mogącym zwiększyć skuteczność działań okazały się flary. Pierwsze próby okazały się mało efektywne. Po początkowych zrzutach flar Mk.26 przez B-26, do współpracy włączono załogi bombowców B-29. Znaczącą poprawę w tym zakresie osiągnięto na początku 1951 roku, gdy do zrzutu flar wykorzystano samoloty transportowe C-47, nazywane „*Lighting Bug*” lub „*Lamplighter*”⁵¹⁴. Mechanicy 3. BG zmodyfikowali kilka tego typu samolotów, przystosowując je do przenoszenia 150 ciężkich flar typu Mk VIII opracowanych, przez US Navy⁵¹⁵. Flary były zrzucone przez zamontowane w przedziale ładunkowym rampy. Pierwszy taki wspólny nalot przeprowadzono 2 stycznia, kiedy to

⁵¹³ *Ibidem*, s. 227.

⁵¹⁴ W. Thompson, *B-26 Invader units over Korea.....*, s. 43.

⁵¹⁵ Pierwotnie flary te były używane w morskich działaniach ratowniczych i do walki z okrętami podwodnymi. Dlatego też pozwalały one na oświetlenie obszaru o powierzchni kilku kilometrów kwadratowych. Zapalone na wysokości ok. 1500 metrów zapewniały oświetlenie na poziomie światła dziennego. *Hot shots. An oral history.....*, s. 64-65.

oświetlone przez C-47 cele tuż przy linii frontu na odcinku zajmowanym przez 25. Dywizję zostały ostrzelane i zbombardowane przez B-26 i myśliwce F-82, które w ograniczonym zakresie włączono również do działań szturmowych⁵¹⁶. Tej nocy zniszczono też lub uszkodzono ponad 30 chińskich ciężarówek.

W działaniach tych kierowanie i koordynacja ataków bombowców spoczywała na pilotach samolotu C-47, z których zawsze jeden posiadał doświadczenie w taktyce nocnych lotów B-26. To oni odnajdywali cele i oświetlali je, a następnie naprowadzali na nie „Invadery”. Jeden samolot oświetlający mógł skutecznie kierować działaniami dwóch maszyn bombowych na raz. Dla pozostałych, krążących w okolicy wskazywano wysokość i rejon wyczekiwania. Dolatując do rejonu działań, załogi B-26 meldowały się pilotowi C-47 w odległości około 75-80 kilometrów od rejonu celu i wykonywały jego polecenia, aż do zużycia całego posiadanego uzbrojenia. W styczniu działania z wykorzystaniem C-47 prowadzono wyłącznie w pobliżu linii frontu, ale od lutego samoloty te rozpoczęły działania coraz głębiej nad terytorium Korei Północnej, ale poniżej równoleżnika 39° 30’⁵¹⁷. W składzie 3. BG oświetlające „Skytrainy” służyły do maja 1951 roku, kiedy to przeniesiono je do 67. TRS. W tym okresie wykonały 4820 lotów.

W lutym 1951 roku, samoloty 3. BG wykonały już 2710 lotów nocnych. Z tego jednak wiele okazało się nieefektywnych z uwagi na silne oblodzenia maszyn, które nie były wyposażone w instalacje odladzające. Odniesiono sporo sukcesów, niszcząc liczne konwoje ciężarówek, rejon koncentracji wojsk czy składów. Jednak Chińczycy podjęli wiele środków zaradczych, mający zmniejszyć zadawane przez naloty straty. Wprowadzono zasadę poruszania się z wyłączonymi światłami. Prowadzono też działania pozoracyjne, jak na przykład podpalanie przygotowanych wcześniej beczek z paliwem, co miało sugerować skuteczny atak i zaniechanie przez bombowce dalszych nalotów. Ale i Amerykanie wprowadzali do swojego arsenału nowe środki. W marcu 1951 roku, do bardziej skutecznego atakowania ciężarówek próbowano wykorzystać gwoździe dekararskie. Pierwszej nocy na cztery główne drogi wokół Phenianu zrzucono z czterech samolotów C-47 osłanianych przez „Invadery” ponad 8 ton gwoździ⁵¹⁸. Miały one przebijać opony ciężarówek i unieruchamiać je. To z kolei miało umożliwić atakowanie ich w dzień przez myśliwce. Loty C-47 odbywały się na wysokości zaledwie 3-6 metrów, i jeden z pilotów mjr R. V. Spencer, o mało, co zderzyłby

⁵¹⁶ Flary zrzucone z C-47 były też wykorzystywane przez wojska lądowe do kierowania ogniem artylerii. Dla przykładu w nocy z 20/21 lutego 1951r. na odcinku I Korpusu umożliwiły artylerii na zniszczenie grupy ponad 200 żołnierzy chińskich usiłujących sforsować zamrzniętą rzekę Han. *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 165.

⁵¹⁷ *Ibidem*, s. 166.

⁵¹⁸ C. C. Crane, *op. cit.*, s. 81.

się z trzema czołgami nieprzyjaciela⁵¹⁹. Jednak skutek okazał się niewielki i gwoździe uszkodziły zaledwie 28 ciężarówek, które zostały zniszczone następnego ranka. Od 14 marca zaczęto stosować przeciwko samochodom nowe, udoskonalone czterograniaste kolce, wyprodukowane specjalnie na zamówienie 5. AF w Japonii. Wraz z tymi kolcami na drogi zrzucono bomby odłamkowe z czasowymi zapalnikami dotykowymi, które miały uniemożliwić ich usuwanie.

Do walki z ciężarówkami wykorzystywano także odrzutowe samoloty myśliwsko bombowe. Z uwagi na odległość od baz „Thunderjety” mogły przebywać w rejonie „polowania” maksymalnie 30 minut, a „Shooting Star” jeszcze mniej. Dlatego też w ich działaniach bardziej jeszcze niż w przypadku śmigłowych „Mustangów” znacząca była rola maszyn naprowadzania „Mosquito”. Wielokrotnie latały one nawet do 70 kilometrów za linie frontu, żeby odnaleźć cele dla myśliwców. Chińczycy wzmocnili środki obrony przeciwlotniczej na tyle silnie, że T-6 zmuszone były powrócić do działań w bezpośredniej bliskości własnych pozycji.

Pomimo zmiany systemu transportu na nocny, pilotom samolotów myśliwsko bombowych nadal udawało się skutecznie atakować transporty kolejowe. Miało to miejsce szczególnie w przypadku lotów odbywanych o świcie, gdy klucze F-80 czy F-51 niejednokrotnie zaskakiwały jadące na otwartej przestrzeni pociągi. Tak było między innymi 1 marca 1951 roku, kiedy to klucz „Shooting Starów” z 8.FBS, w trakcie lotu patrolowego, w rejonie Sonchon natknął się na długi pociąg towarowy. Jego maszynista za wszelką cenę usiłował, prowadząc pociąg z maksymalną prędkością, dotrzeć do najbliższego tunelu, gdzie mógłby doczekać kolejnej nocy. Pociąg został zaatakowany przez myśliwce i już w pierwszym nalocie por. B. Butcher ogniem karabinów maszynowych uszkodził lokomotywę, zatrzymując go. Pomimo silnego ognia ulokowanej na wagonach artylerii przeciwlotniczej w kolejnych atakach piloci klucza zdołali zniszczyć wagony, w których zaczęła wybuchać przewożona amunicja. Z jednej strony spowodowało to eliminację działek przeciwlotniczych, ale z drugiej powodowało, że ataki F-80 przeprowadzane z lotu koszącego na niskiej wysokości stały się niebezpieczne. Groziło uszkodzeniem lub nawet zniszczeniem samolotu od lecących we wszystkich kierunkach odłamków. Po zużyciu całej posiadanej amunicji wezwano inne znajdujące się w pobliżu samoloty, które zniszczyły całkowicie skład⁵²⁰.

Masowe wykorzystanie tuneli, jako dziennych schronów dla pociągów spowodowało, że lotnictwo amerykańskie za wszelką cenę próbowało je tam niszczyć. Ale było to zadanie bardzo trudne. Wykute w skałach tunele, były odporne na naloty z użyciem rakiet, napalmu

⁵¹⁹ R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 327-328.

⁵²⁰ W. Thompson, *F-80 Shooting Star units over Korea*, s. 59.

czy nawet najcięższych bomb. Dlatego też samoloty zarówno z USAF, jak i lotnictwa morskiego próbowały ataków z lotu koszącego na minimalnej wysokości z użyciem bomb o opóźnionym wybuchu, przeważnie o 3 sekundy. Bomby miały lotem ślizgowym wpadać do tuneli i dopiero wewnątrz eksplodować⁵²¹. Większość tuneli była ulokowana w głębokich, wąskich dolinach, co dodatkowo utrudniało działania szybkich odrzutowców.

Powaga sytuacji na froncie spowodowała, że po raz pierwszy przywódcy USA zaczęli zastanawiać się poważnie nad użyciem broni jądrowej. Już 30 listopada 1950 roku, prezydent Truman zadeklarował, że „*Stany Zjednoczone użyją wszelkiej posiadanej broni*”⁵²². Tego samego dnia dowództwo Strategic Air Command zdecydowało o przeniesieniu do Guam kilkunastu egzemplarzy B-29 dostosowanych do przenoszenia broni jądrowej z 509. Bomber Group. Do tej pory wszystkie używane na froncie koreańskim „Superfortece” mogły przenosić jedynie ładunki konwencjonalne. Natomiast 27 marca 1951 roku, Komitet Szefów Sztabów zarekomendował cywilnej Agencji Energii Atomowej, sprawującej nadzór nad wszystkimi ładunkami jądrowymi USA, przekazanie dziewięciu rdzeni jądrowych do bomb. Dziewięć dni później Truman zaakceptował ten plan i nakazał przewiezienie tych dziewięciu rdzeni na Guam, gdzie mogły one być wmontowane w znajdujące się w bazie Andersen korpusy bomb. Jednocześnie Prezydent zabronił MacArthurowi decydowania o ich ewentualnym użyciu, rezerwując tę decyzję wyłącznie dla siebie⁵²³. Po zdymisjonowaniu MacArthura i zajęciu jego miejsca przez gen. Ridgway’a otrzymał on zgodę na użycie bomb jądrowych przeciwko radzieckim i chińskim bazom lotniczym w Mandżurii, gdyby te zaatakowały wojska lądowe ONZ na terytorium Korei. Również w kwietniu Truman wydał zgodę na przeniesienie do Guam kolejnych bombowców, a dowództwo SAC wysłało do Tokio grupę oficerów dowodzenia i koordynacji działań.

Planowanie działań z użyciem broni nuklearnej było szczególnie aktualne w grudniu 1950 roku. Pomimo silnego oporu ze strony sztabowców 5. Air Force, którzy uważali, że wykryte koncentracje wojsk chińskich, mające stać się celami dla użycia bomb atomowych, mogłyby zostać wyeliminowane przy pomocy posiadanej broni konwencjonalnej. Natomiast szacunki przeprowadzone przez oficerów US Army wskazywały na powodzenie użycia bomb jądrowych. Dla przykładu użycie sześciu bomb 40-kilotonowych w rejonie Pyonggang-Chorwon-Kumhwa w dniach 27-29 grudnia mogło doprowadzić do wyeliminowania 30 000 – 45 000 z rozlokowanych tam 65 000 – 95 000 chińskich żołnierzy. Użycie podobnej ilości

⁵²¹ F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 67.

⁵²² *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 44.

⁵²³ T. C. Hone, *op. cit.*, s. 479-481. Zob. też S. Weintraub, *North Korea and the bomb*, “Military Review”, January-February 2000, s. 20-27.

bomb w dniach 31 grudnia-1 stycznia 1951 roku, na pozycje wroga nad rzeką Imjin miało wyeliminować 28 000-40 000 z przebywających tam 70 000-100 000 żołnierzy⁵²⁴.

Po rozpoczęciu chińskiej ofensywy równie intensywnie wykorzystywano lotnictwo transportowe. Podstawowym zadaniem samolotów tego rodzaju stało się zaopatrywanie okrążonych lub przebijających się oddziałów ONZ oraz ewakuacja rannych⁵²⁵ i sprzętu. W pierwszych dniach działań, na rozkaz gen. Walkera najistotniejszą stała się ewakuacja wszystkich rannych ze szpitali polowych w północnej Korei, w tym szczególnie z najbardziej wysuniętego rejonu Sinanju. Działania z tego lotniska prowadzono 24 godziny na dobę. Z powodu niedostatecznej liczby środków transportu wielu rannych, pomimo mrozu i opadów śniegu o własnych siłach próbowało pokonać trzy kilometry dzielące szpital od pasa startowego⁵²⁶. W ciągu 48 godzin ewakuacji, przewieziono z Sinanju 2688 rannych i chorych. Łącznie w dniach 26-30 listopada ewakuowano ponad 4000 osób. Wielokrotnie ewakuacja odbywała się już pod ogniem zbliżających się szybko oddziałów chińskich. Duże znaczenie miała też ewakuacja zapasów i sprzętu, często wobec blokad dróg przez jednostki chińskie była to jedyna metoda ratowania cennego wyposażenia. Nie zawsze to się udawało. Między innymi z powodu braku ciężarówek, w obawie o dostanie się w ręce nieprzyjaciela, obsługa musiała zniszczyć wart wiele milionów dolarów sprzęt radiolokacyjny z 605. ACWS rozlokowany koło Sinuiju. W innych miejscach, jak na przykład Yonpo udało się wywieźć sprzęt, zaopatrzenie i ludzi. Samoloty transportowe wykonały tam 393 loty, w trakcie, których ewakuowano 2089 to zaopatrzenia, 3891 pasażerów i 228 rannych. Największy dział w tym przedsięwzięciu miały ciężkie maszyny C-119 „Boxcar” z 314. TCG, na pokładach, których wywieziono między innymi 439 pojazdów⁵²⁷.

Podobne natężenie działań maszyn transportowych miało miejsce w ciągu całego miesiąca stycznia 1951 roku. Dostarczono ponad 14 000 ton zaopatrzenia, a ewakuowano ponad 10 000 rannych i chorych. Szczególna uwaga zwrócona była na 2. DP USA, której w czasie walk na najważniejszym odcinku frontu koło Wonju i Chungju, w ciągu trzech dni od 4 do 6 stycznia samoloty C-119 z 314. TCG zrzuciły na spadochronach 460 ton zaopatrzenia, a C-47 z 21. TCS dostarczyły na prowizoryczne lądowisko kolejne 115 ton. Działania z tych prowizorycznych lotnisk były niebezpieczne. Szczególnie dotyczyło to pasa w Chungju. Z uwagi na zmienne temperatury, w ciągu dnia pas rozmarzał, ale pod wierzchnią warstwą

⁵²⁴ R. Jackson, *op. cit.*, s. 59.

⁵²⁵ Rekordowym pod tym względem był grudzień 1950r., kiedy to drogą lotniczą ewakuowano z Korei 20 136 rannych. *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 241. Patrz też Załącznik nr 25 i Tabela nr 18 na stronie 178.

⁵²⁶ W. M. Leary, *op. cit.*, s. 14-15.

⁵²⁷ *Ibidem*, s. 25.

**ILOŚĆ RANNYCH I CHORYCH EWAKUOWANYCH DROGĄ LOTNICZĄ PRZEZ SAMOLOTY
FEAF W OKRESIE LIPIEC 1950 – CZERWIEC 1951 ROKU**

Miesiąc	Ilość
Lipiec 1950	831
Sierpień 1950	800
Wrzesień 1950	7243
Październik 1950	5877
Listopad 1950	13 880
Grudzień 1950	20 316
Styczeń 1951	10 301
Luty 1951	18 137
Marzec 1951	12 451
Kwiecień 1951	10 693
Maj 1951	11 051
Czerwiec 1951	14 811

UWAGA: w zestawieniu ujęto rannych i chorych transportowanych wewnątrz Korei, wewnątrz Japonii oraz z Korei do Japonii.

Źródło: *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950 – 30 June 1952*, USAF Historical Division Air University, 1955, s. 241.

zwiru znajdował się lód. To powodowało, że lądujące maszyny C-46 wielokrotnie nie były w stanie wyhamować przed końcem krótkiego pasa i ześlizgiwały się z niego. A ponieważ podstawowym przewożonym przez nie ładunkiem była benzyna w beczkach dochodziło do eksplozji, w wyniku, których zniszczeniu uległo sześć samolotów, a kilku członków ich załóg zginęło. Samoloty transportowe wspierały także wojska ONZ w trakcie kolejnych kontrataków. W trakcie operacji „Thunderbolt” 68 samolotów C-119 zrzuciło 1162 tony zaopatrzenia, w tym spiwory, paliwo i przewody telefoniczne. W czasie bardzo zaciętych walk 23. pułku piechoty USA (z batalionem francuskim w składzie) o okrążone przez oddziały chińskie miasto Chipyeong ni 24 „Boxcary” mimo silnego ognia artylerii zrzuciły w ciągu trzech dni ponad 400 ton zaopatrzenia, głównie amunicji. Jednak masowe loty samolotów transportowych okazały się niebezpieczne. Na przykład 3 czerwca 1951 roku, dwa samoloty C-119 z 315. Air Division zostały strącone omyłkowo przez własną artylerię przeciwlotniczą.

Na przełomie lutego i marca 1951 roku, wojska ONZ przystąpiły do przeciwnatarcia i zadając nieprzyjacielowi ciężkie straty zmusiły go do pospiesznego odwrotu. 14 marca ponownie odzyskano Seul. Dziewięć dni później w rejonie Munsan-ni, ok. 30 kilometrów na północny-zachód od stolicy, po raz drugi wysadzono desant spadochronowy 187. ARCT, wsparty 2. i 4. kompanią Rangersów. I tym razem zadaniem spadochroniarzy było blokowanie dróg odwrotu nieprzyjaciela. Początkowo planowano dokonać operacji z użyciem

jednostek powietrznodesantowych pod Chunchon, ważnym centrum zaopatrzeniowym i komunikacyjnym przeciwnika. Do desantu użyto 173 samoloty C-46 z 437. Troop Carrier Wing i C-119 z 314. Troop Carrier Wing, które zrzuciły 3487 ludzi i 483 tony sprzętu. Samoloty transportowe były eskortowane przez "Mustangi" z 77. Dyw. RAAF, a rejon strefy lądowania był wcześniej zbombardowany przez „Invadery” z 452. BG(L).

Tabela nr 19

ZESTAWIENIE SIŁ LOTNICZYCH ORAZ ILOŚCI ZRZUCONYCH SPADOCHRONIARZY I SPRZĘTU W TRAKCIE OPERACJI DESANTOWEJ POD MUNSAN-NI

Data	Ilość użytych samolotów	Typ samolotu	Ilość zrzuconych spadochroniarzy	Ilość zrzuconego sprzętu (w tonach)
23 marca	73	C-119	2011	204,0
	48	C-46	1436	15,5
24 marca	36	C-119	40	187,7
26 marca	4	C-46	-	10,0
27 marca	12	C-119	-	65,8
Łącznie	173		3487	483,0

Źródło: *USAF airborne operations World War II and Korean War*, USAF Historical Division Liaison Office, 1962, s.110.

Działania spadochroniarzy były zabezpieczane przez liczne samoloty 5. Air Force. Z powietrza były one kierowane przez samolot teletransmisji C-47 nazwany „Mosquito Gurantee”. W dniu 23 marca, w rejonie Munsan ni samoloty F-51 wykonały 31 lotów, F-80 50 lotów, F-84 30 lotów a bombowce B-26 wykonały 56 lotów⁵²⁸. Pomimo to samoloty transportowe napotkały na silny ogień przeciwlotniczy w wyniku, którego jeden z „Boxcarów” zapalił się tuż po dokonaniu zrzutu. Co prawda pięciu członkom załogi udało się wyskoczyć z samolotu, ale po chwili eksplodował on zabijając obu pilotów. Cztery kolejne C-119 zostały poważnie uszkodzone⁵²⁹. Szczegółowy wykaz ilości użytych samolotów oraz zrzuconych spadochroniarzy i sprzętu przedstawiono w Tabeli nr 19, na stronie 166.

Na przełomie 1950 i 1951 roku, dokonano także reorganizacji sił 5. Air Force. Choć planowano ją wcześniej, rozpoczęła się ona 1 grudnia 1950 roku. Do tej pory główna kwatera dowodzenia znajdowała się w bazie Nagoja w Japonii, a w Korei, dla sprawniejszego kierowania działaniami bojowymi w lipcu utworzono wysunięte stanowisko dowodzenia

⁵²⁸ R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 353.

⁵²⁹ *USAF airborne operations*....., s. 105-106.

nazwane Fifth Air Force in Korea. Sanowiskiem tym dowodził szef 5. AF gen. Partridge wraz ze swoim zastępcą gen. E. J. Timberlake'm. Natomiast siłami pozostałymi w Japonii, będącymi de facto tyłami, dowodził zastępca ds. logistyki gen. D. T. Spivey. Z powodu trudności w kierowaniu wszystkimi siłami 5. AF w dniu 1 grudnia 1950 roku, za zgodą dowództwa USA z jednostek na terenie Japonii utworzono 314. Air Division, dowodzoną przez gen. Spivey'a⁵³⁰. Podstawowymi zadaniami tej nowej jednostki była obrona wysp japońskich przed atakami lotnictwa przeciwnika, wsparcie logistyczne sił 5. AF stacjonujących na terenie Korei oraz sił lotniczych pozostałych w Japonii. Sprawowało, także nadzór nad programem budowy i przebudowy baz lotniczych w Japonii. Dokonano też reorganizacji poszczególnych jednostek lotniczych, likwidując liczne jednostki zaopatrzeniowo-remontowe zorganizowane latem 1950 roku, do obsługi taktycznych grup lotniczych przenoszonych na lotniska koreańskie. Teraz te jednostki połączono z jednostkami bojowymi – Grupami lotniczymi tworząc jednolite Skrzydła⁵³¹.

Poważnej reorganizacji poddano również siły lotnictwa rozpoznawczego. Amerykańskie dowództwo było niezadowolone z jego działań. Zaskoczenie chińską ofensywą usiłowano nawet tłumaczyć, między innymi, złym i niedokładnym rozpoznaniem powietrznym. W związku z tym, zrozumiano konieczność podjęcia skutecznych zmian w organizacji i działaniach maszyn rozpoznawczych. Ze Stanów w trybie pilnym został delegowany pułkownik Karl Polifka⁵³², pionier i organizator amerykańskiego lotnictwa rozpoznawczego w czasie II wojny światowej. Zadbął on przede wszystkim o doposażenie 45. TRS w samoloty rozpoznawcze RF-51 D, gdyż do tej pory dywizjon ten korzystał niemal wyłącznie ze „standartowych” myśliwskich F-51 D. Następnie dokonał zmian strukturalnych podległych mu jednostek. Przede wszystkim 25 lutego 1951 roku, powstało „stałe” skrzydło rozpoznawcze – 67. Tactical Reconnaissance Wing, które zastąpiło tymczasową 543. Tactical Support Group. Zmieniono też numerację dywizjonów. Użytkujący RF-80 8. TRS został przemianowany na 15. TRS, a nocny dywizjon 162 TRS(NP) stał się 12. TRS. W skład skrzydła wchodziły ponadto 67. Group (jednostka techniczna i logistyczna) oraz 67. Reconnaissance Technical Squadron⁵³³.

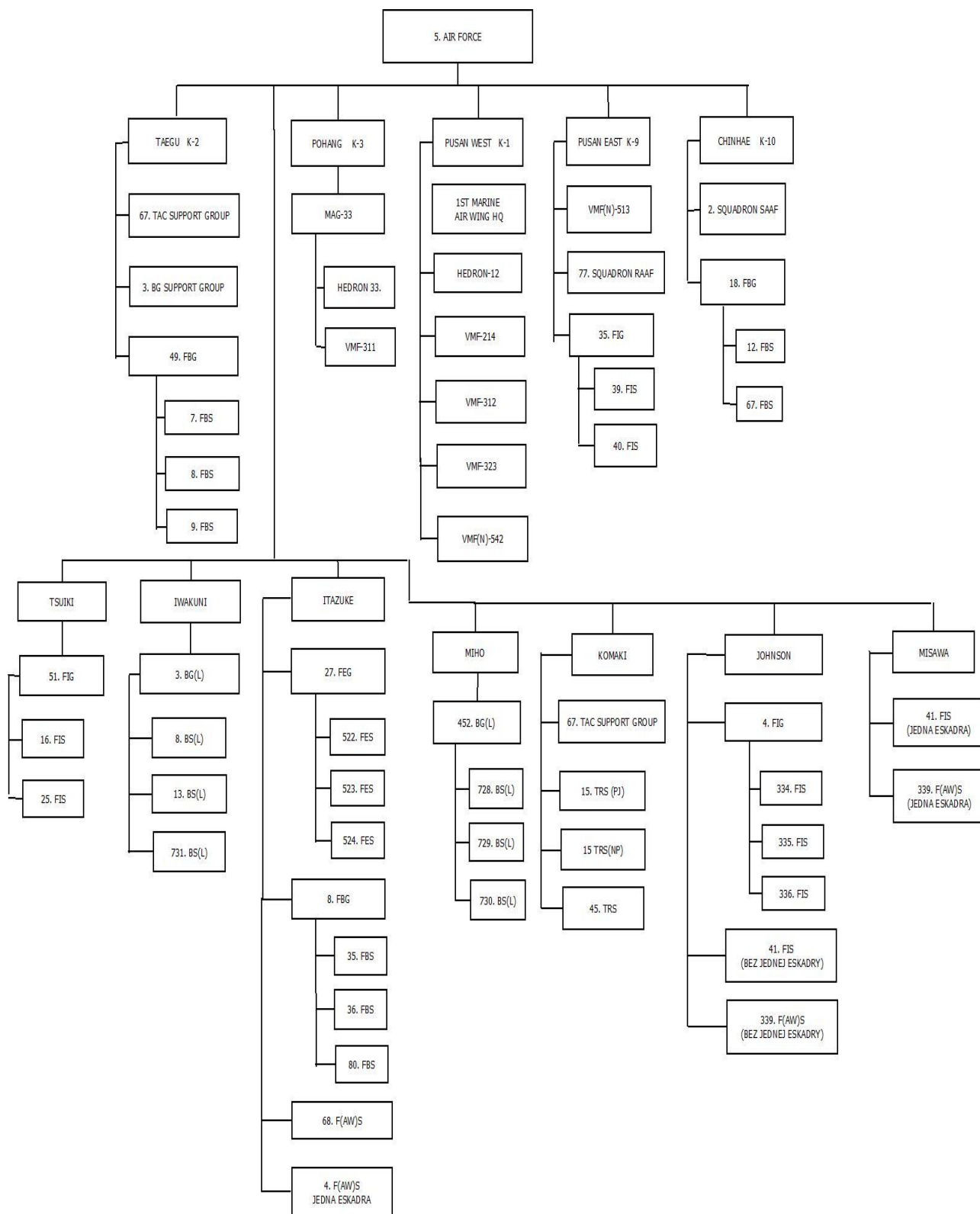
⁵³⁰ *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 38-39.

⁵³¹ Strukturę i rozmieszczenie sił taktycznych 5. AF na dzień 1 marca 1951 r. przedstawiono na Schemacie nr 6, s. 181.

⁵³² Pułkownik Karl Polifka zginął 1 lipca 1951 r. w trakcie lotu rozpoznawczego nad linią frontu. Pilotowany przez niego RF-51 D „Mustang” o numerze seryjnym 44-74638 został trafiony w silnik ogniem broni maszynowej. Pułkownik zdołał opuścić płonący samolot, ale linki jego spadochronu zaplątały się w usterzenie i zginął. D. Gordon, *op. cit.*, s. 23.

⁵³³ R. F. Futtrell, *United States Air Force.....*, s. 546-547.

**STRUKTURA I ROZMIESZCZENIE JEDNOSTEK TAKTYCZNYCH 5. AIR FORCE
NA DZIEŃ 1 MARCA 1951 roku**



Opracowanie własne na podstawie: R. F. Futtrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953*, rev. ed., Office of the Air Force History United States Air Force, Washington 1983, s. 350.

Działania 67. TRW prowadzone były na całym terytorium Korei. Od 29 grudnia 1950 roku, samoloty z 45. TRS rozpoczęły operacje z bazy w Taegu. Ich podstawowym zadaniem było prowadzenie rozpoznania wzrokowego i fotograficznego w strefie linii frontu, na głębokość do 20-30 kilometrów. W trakcie lotów rozpoznania wzrokowego, zwanych „Hammer Missions”, często o jego wynikach meldowano bezpośrednio do centrów kierowania lotnictwem znajdujących się przy dowództwach Korpusów, a w wielu przypadkach, na odnalezione cele kierowano bezpośrednio samoloty myśliwsko-bombowe. Rozpoznanie fotograficzne prowadzono na wybranych, wskazanych przez poszczególne jednostki 8. Armii rejonach. Obejmowały one przeważnie 10-o milowy odcinek frontu, przez co były nazywane „Circle Ten”⁵³⁴. Z uwagi na płynność sytuacji na froncie i opóźnienia w przekazywaniu meldunków oraz czasochłonnej obróbki i interpretacji zdjęć, wielokrotnie przekazywane informacje stawały się nieaktualne. RF-51 były też kierowane do zadań nad Koreą Północną. Między innymi 13 lutego 1951 roku, dwaj piloci dywizjonu porucznicy J. Dolan i C. East w trwającym pięć i pół godziny locie sfotografowali całą linię kolejową pomiędzy Hoeryong a Tanchon. Początkowo RF-51 działały pojedynczo, ale od kwietnia 1951 roku, z uwagi na zagrożenie ostrzałem z ziemi latały parami⁵³⁵.

Rozpoznawcze „Mustangi” przeważnie latały na bardzo niskich wysokościach, nawet 70-80 metrów. Były przez to silnie narażone na ogień broni maszynowej, co było główną przyczyną ciężkich strat 45. TRS. Pierwszy samolot został poważnie uszkodzony 26 stycznia 1951 roku. Dokonując rozpoznania nad terytorium Korei Północnej latały na maksymalnych wysokościach, nawet 12 000 metrów. Loty na tak dużych wysokościach były dokonywane przede wszystkim z uwagi na zagrożenie ze strony radzieckich Mig-ów i coraz silniejszej artylerii przeciwlotniczej.

Pierwszego lutego pierwszy „Mustang” został nad Północną Koreą zestrzelony. Jego pilot ppor. J. Rice zdołał bezpiecznie opuścić samolot. Zimą, gdy w pogodne dni niebo było krystalicznie czyste, piloci dokonujący rozpoznania obiektów w północnej czy północno-wschodniej części Korei byli w stanie dostrzec nawet dymy z kominów zakładów przemysłowych w rejonie Władywostoku⁵³⁶.

W okresie ofensywy chińskiej, podobnie, jak latem 1950 roku, lotnictwo odegrało kluczową rolę. Ponownie wielokrotnie przechylało szalę zwycięstwa w poszczególnych starciach na stronę wojsk ONZ. W skrajnie trudnych warunkach pogodowych, zamieciach

⁵³⁴ D. R. McLaren, *Mustangs over Korea*..... s. 155.

⁵³⁵ *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950*....., s. 225.

⁵³⁶ D. Gordon, *op. cit.*, s. 23.

śnieżnych⁵³⁷ dokonało on wielkiego wysiłku, wielokrotnie ratując od zniszczenia duże formacje wojsk ONZ, co miało miejsce szczególnie w przypadku 2. Dywizji Piechoty USA. Wykazało się również elastycznością. W zależności od bieżących potrzeb skupiano się na atakowaniu linii zaopatrzeniowych i zaplecza lub na bezpośrednim wsparciu walczących wojsk. Również w zależności od aktualnej sytuacji samoloty taktyczne kierowano do działań o charakterze strategicznym, a bombowce strategiczne do ataków na cele o charakterze taktycznym. Zareagowano też na zmianę systemu zaopatrzenia wojsk przeciwnika, zwiększając wydatnie działania prowadzone nocą. Starano się przy tym wdrożyć nowe technologie, które miały umożliwić lepsze i skuteczniejsze działania. Niebagatelna była też rola lotnictwa transportowego, a szczególnie samolotów C-46 i C-47, które lądowały na prowizorycznych pasach, ratując od śmierci tysiące rannych i chorych.

III.3 DZIAŁANIA LOTNICTWA W REJONIE CHOSIN

Oddzielone blisko 130 kilometrową luką od sił głównych 8. Armii oddziały X. Korpusu walczyły jesienią 1950 roku, praktycznie samodzielnie. Przygotowując siły te do działania w północno-wschodnim rejonie Korei zabezpieczono je w odpowiednie wsparcie lotnicze. Realizowały je przede wszystkim dywizjony lotnictwa Piechoty Morskiej zgrupowane w bazach Wonsan i Yonpo i na pokładach lekkich lotniskowców USS „Sicily” i „Badoeng Strait” tworzących zespół TE.95.11 oraz samoloty morskiego lotnictwa pokładowego z zespołu TF.77. Rejony działania lotniskowców w tym okresie przedstawiono na mapie nr 11, na stronie 165.

Dokonano też reorganizacji składu Marine Air Groups. W skład MAG-12 włączono dywizjony VMF-214, VMF-323 i VMF(N) -513, a w skład MAG-33 dywizjony VMF-212, VMF-312 i VMF(N)-542⁵³⁸. Siły te skierowano niemal wyłącznie do wsparcia działań X. Korpusu, jednak zgodnie z przyjętą przez Naczelne Dowództwo dyrektywą, że wszystkie operacje lotnicze prowadzone powyżej 38. równoleżnika pozostają pod kontrolą operacyjną 5. Air Force, jednostki lotnicze 1. Marine Air Wing, podlegały jego rozkazom i w każdej chwili mogły być skierowane do innych zadań⁵³⁹, na przykład myśliwskich.

Początek działań wyznaczono na dzień 20 października 1950 roku. Jednak po wizycie dowódcy 1. Marine Air Wing generała F. Harrisa w Wonsan, jaka miała miejsce tydzień wcześniej, pierwszy z dywizjonów skrzydła VMF-312 przeniesiono na nowe lotnisko już w

⁵³⁷ Między innymi w dniu 10 stycznia 1951r. warunki pogodowe uniemożliwiły prowadzenie jakichkolwiek operacji z udziałem lotnictwa.

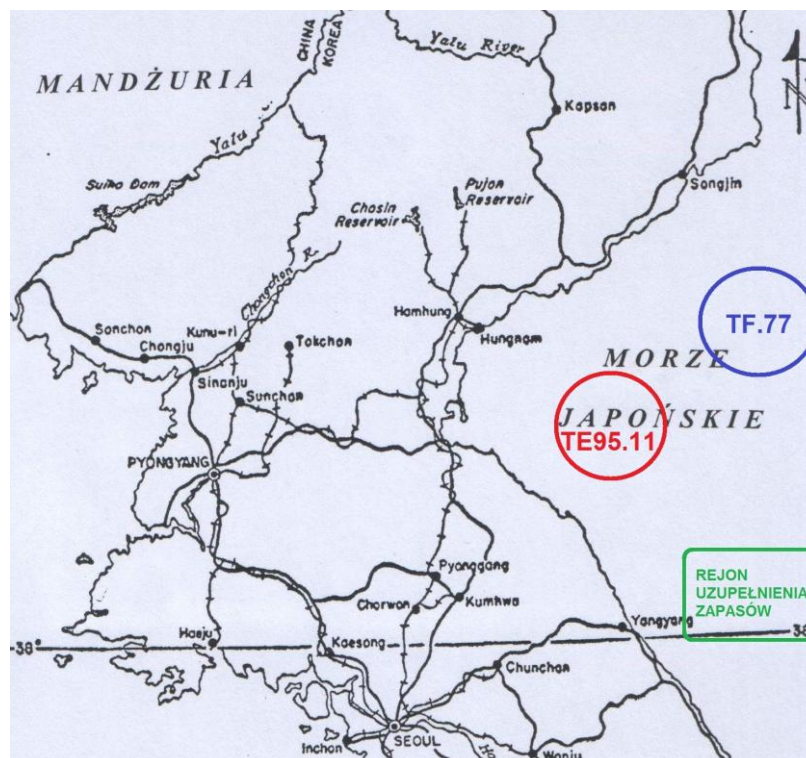
⁵³⁸ S. Tetera, *Chance Vought F4U Corsair*, cz. 2, „LOTNICTWO” numer specjalny 16, s. 69.

⁵³⁹ K. W. Condit, E. H. Giusti, *Marine air at the Chosin Reservoir*, „Marine Corps Gazette”, July 1952, s. 19.

dniu 14 października, i od razu rozpoczął on działania bojowe. Były one jednak silnie utrudnione. Z uwagi na fakt, że sprzęt i zapasy znajdowały się nadal na statkach uwięzionych w Zatoce Wonsańskiej, całość zaopatrzenia, w tym przede wszystkim paliwo lotnicze,

Mapa nr 11

REJONY DZIAŁANIA LOTNISKOWCÓW W OKRESIE LISTOPAD-GRUDZIEŃ 1950 roku



Opracowanie własne na podstawie: J. A. Field Jr., *History of United States naval operations: Korea*.

<http://www.history.navy.mil/books/field/index.htm> [dostęp:] 09.09.2012r.

musiało być dostarczane samolotami transportowymi. Trwało to przez kolejne 12 dni, zanim 26 października, statki mogły w końcu zawinąć do portu. Ale nawet wtedy, warunki działań pozostały trudne. Brakowało nadal ciężkiego sprzętu, samochodów, niemal wszystkie czynności musiały być wykonywane ręcznie, nawet załadunek bomb. Kłopoty te utrzymywały się przez cały okres działań w tym rejonie, nawet nasilając się. Dla przykładu w dniu 15 listopada, dywizjon VMF-212 z powodu braku paliwa lotniczego zmuszony był ograniczyć ilość wykonywanych lotów bojowych, a w dniu następnym wstrzymać je całkowicie⁵⁴⁰. Kolejnym czynnikiem utrudniającym właściwe zabezpieczenia działań lotnictwa była pogoda. Pracujący w niskiej temperaturze mechanicy bardzo często doznawali

⁵⁴⁰ 1st Marine Air Wing, *Historical diary November 1950*, s.5-6. Dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1950.pdf [dostęp:] 14.08.2014

odmrożeń, a brak możliwości właściwej diagnostyki sprzętu doprowadził do kilku wypadków. W nocy silniki samolotów trzeba było uruchamiać, co dwie godziny, aby nie zamarzł olej i mogły być gotowe do porannych lotów⁵⁴¹.

W pierwszym okresie działań X. Korpusu, podstawowymi zadaniami wspierającego go lotnictwa było prowadzenie patroli rozpoznawczych, udzielanie bezpośredniego wsparcia oddziałom lądowym oraz osłona powietrzna⁵⁴². Początkowo celami najczęstszych ataków stały się grupy wycofujących się wojsk północnokoreańskich. W dniu 19 października, klucz F4U-4 z VMF-312 zaatakował liczącą około 500 żołnierzy kolumnę niedaleko Yangdok, a 24 października, w wyniku ataków w rejonie Kansong wyeliminowano ponad 200 żołnierzy nieprzyjaciela. W tym czasie, dwa znajdujące się na pokładach lotniskowców dywizjony nadal prowadziły działania osłonowe sił, dokonujących trałowania akwenu wokół Wonsan.

Gdy ostatecznie Marines wylądowali w Wonsan i ruszyli na północ, w kierunku Hamhung i dalej ku zbiornikowi Chosin w pierwszych dniach listopada 1950 roku, zatrzymały je oddziały 124. Dywizji chińskiej. Już w trakcie marszu oddziały te zostały dostrzeżone i wielokrotnie atakowane przez amerykańskie lotnictwo. Już 30 października, klucz maszyn „Corsair” z VMF-3123 zaatakował liczący około 500 żołnierzy oddział w rejonie Hagaru-ri, a następnego dnia podobny oddział zbombardowano 16 kilometrów na zachód od Oro-ri. Tego samego dnia samoloty z VNF(N)-513 zniszczyły umocnione pozycje chińskie, z których ostrzeliwano posuwające się na północ bataliony 7. pułku Marines. W nocy z drugiego na trzeciego listopada pozycje amerykańskie zostały silnie zaatakowane przez Chinczyków. Od rana udzielono im wsparcia powietrznego, ale działania samolotów były utrudnione z uwagi na fakt, że 7. pułk znajdował się poza zasięgiem łączności radiowej z Centrum Kierowania Wsparciem, które znajdowało się w Wonsan. Dlatego też oficer naprowadzania 7. pułku po prostu łączył się z każdym dostrzeżonym kluczem samolotów i kierował go na cele, a gdy formacja to odlatywała, prosił o kolejne⁵⁴³. Tuż przed zachodem słońca, udało się skierować do wsparcia klucz maszyn z VMF-312, który miał dokonać rozpoznania na północ od Chosin. Celem stały pozycje chińskie na wzgórzu oddalone od własnych pozycji o zaledwie 30 metrów. W pierwszym ataku „Corsairy” zaatakowały ogniem 20mm działek pokładowych, a w kolejnych rakietami i 250kg bombami. Nalot okazał się bardzo skuteczny i nieprzyjaciel wycofał się. Czwartego listopada w rejonie Chinhung-ni kolumna Marines natknęła się na silną zasadzkę piechoty wspartej czterema czołgami T-34.

⁵⁴¹ J. P. Condon, *op. cit.*, s. 29.

⁵⁴² 1st Marine Air Wing, *Operational Order no 1-50*, 17 November 1950, s. 1. Dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1950.pdf [dostęp:] 14.08.2014r.

⁵⁴³ K. W. Condit, E. H. Giusti, *op. cit.*, s.20-21.

Krążące nad tym rejonem cztery F4U-4 natychmiast zaatakowały czołgi rakietami, trafiając jeden z nich. Następnie zbombardowały pozycje piechoty. Walki z blokującymi marsz na północ trwały jeszcze do 6 listopada 1950 roku, po czym zdziesiątkowane oddziały 124. Dywizji wycofały się. W trakcie tych działań samoloty 1st Marine Air Wing wykonały łącznie 148 lotów w ramach bezpośredniego wsparcia.

Pomimo chwilowej przerwy w walkach, prowadzące stałe działania patrolowe samoloty meldowały o licznych grupach żołnierzy przeciwnika oraz tysiącach śladów pozostawionych w pokrytych śniegiem górach. Zdając sobie sprawę z zagrożenia, centrum dowodzenia i kierowania wsparciem lotniczym przeniesiono do Hagaru-ri, gdzie rozpoczęto również przygotowania do budowy prowizorycznego pasa startowego, z którego miały korzystać samoloty transportowe C-47/R4D. Nadal prowadzono też ograniczone działania, w których wspierające samoloty wykonywały po 18-20 lotów dziennie. Jednak, gdy 25 listopada 1950 roku, siły chińskie rozpoczęły ofensywę na odcinku 8. Armii USA, na polecenie dowództwa 5. Air Force skierowano do wsparcia tych wojsk. Ale 27 listopada Chińczycy rozpoczęli silne ataki na pozycje Marines rozciągnięte od Yudam-ni do Koto-ri, i ciężar działań 1st. Marine Air Wing i lotnictwa US Navy przeniesiono na ten rejon. Pierwszego dnia walk, co prawda wykonano jeszcze 57 lotów na wsparcie 8. Armii, ale i 48 na wsparcie X. Korpusu. Lotów wykonywały wyłącznie samoloty bazujące na lądzie, gdyż fatalna pogoda uniemożliwiła starty maszyn z VMF-323 z pokładu lotniskowca USS „Badoeng Strait”⁵⁴⁴.

Działania lotnicze wznowiono od świtu 28 listopada. Samoloty dywizjonu VMF-323 skierowano do wsparcia wycofujących się jednostek I. Korpusu ROKA na wschodzie, dywizjony VMF-312 i VMF-214 do wsparcia oddziałów 8. Armii na zachodzie, a VMF-212 wyłącznie do wsparcia Marines w rejonie Yudam-ni. Do walk skierowano nawet prowizoryczną eskadrę maszyn „Corsair” z dywizjonu dowodzenia HEDRON-12. Pięć pierwszych kluczy skierowano na północny-wschód, gdzie zbombardowały pozycje chińskie.

Skuteczne działania lotnictwa uniemożliwiły koncentrację wyraźnie widocznych na śniegu oddziałów ludowych, które miały po raz kolejny atakować stanowiska 5. pułku. Bomby i napalm wyeliminowały też wiele stanowisk broni maszynowej i moździerzy, które stanowiły duże zagrożenie. Działania te pozwoliły także na wycofanie się 2. batalionu 5. pułku na lepsze pozycje i skonsolidowanie linii obrony⁵⁴⁵. Celne ataki pięciu kluczy maszyn z VMF-312 po południu, umożliwiły również odparcie silnych ataków na pozycje znajdującego się po wschodniej stronie zbiornika Chosin 1/32. batalionu z 7. Dywizji piechoty armii USA.

⁵⁴⁴ Szczegółowe zestawienie ilości lotów wykonanych w okresie 13.11 – 10.12.1950r. w ramach wsparcia lotniczego X. Korpusu USA i I. Korpusu ROKA w północnowschodniej Korei przedstawiono w tabeli nr 20 na stronie 187.

⁵⁴⁵ K. W. Condit, E. H. Giusti, *op. cit.*, s. 22-23.

Tabela nr 20

**WSPARCIE LOTNICZE DLA WOJSK X. KORPUSU USA i I. KORPUSU ROKA W CZASIE WALK
W REJONIE CHOSIN W DNIACH 13 LISTOPADA - 10 GRUDNIA 1950 roku**

	USAF	US NAVY	US MARINES			Łącznie
			pokładowe	z baz lądowych	nocne	
13.11.1950	Bd	Bd	0	60	0	60
14.11.1950	Bd	Bd	24	108	0	132
15.11.1950	Bd	Bd	74		0	74
16.11.1950	Bd	Bd	0	64	0	64
17.11.1950	Bd	Bd	63		0	63
18.11.1950	Bd	Bd	43		0	43
19.11.1950	Bd	Bd	59		0	59
20.11.1950	Bd	Bd	61		0	61
21.11.1950	Bd	Bd	92		0	92
22.11.1950	Bd	Bd	85		0	85
23.11.1950	Bd	Bd	26		0	26
24.11.1950	Bd	Bd	70		0	70
25.11.1950	Bd	Bd	8	34	0	42
26.11.1950	Bd	Bd	20	88	0	108
27.11.1950	Bd	Bd	0	113	0	113
28.11.1950	Bd	Bd	0	143	2	145
29.11.1950	Bd	Bd	4	132	0	136
30.11.1950	Bd	Bd	10	144	3	157
01.12.1950	Bd	Bd	20	88	10	118
02.12.1950	Bd	Bd	61	78	8	147
03.12.1950	Bd	Bd	28	87	21	136
04.12.1950	56	76	24	112	20	288
05.12.1950	82	44	25	98	18	267
06.12.1950	51	93	31	89	11	275
07.12.1950	32	152	32	73	5	294
08.12.1950	Z uwagi na warunki pogodowe w tym dniu lotnictwo nie wykonywało lotów					
09.12.1950	22	148	62	83	0	315
10.12.1950	13	76	33	73	10	205
ogółem	256	589	382	2240	108	3575

Opracowanie własne na podstawie: 1st Marine Air Wing, *Historical Diary December 1950*, dokument dostępny online:

http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1950.pdf

1st Marine Air Wing, *Historical Diary November 1950*, dokument dostępny online:

http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1950.pdf

[dostęp:] 14.08.2014

Najcięższe walki trwały na odcinku 7. pułku Marines. Tu samoloty wydatnie przyczyniły się do sukcesu w kontrataku 1. batalionu, którego celem było dotarcie do okrążonej i odciętej kompanii C. Naloty „Corsairów” z VMF-212 zniszczyły umocnione pozycje nieprzyjaciela ulokowane na wzgórzu, a uciekający w popłochu Chińczycy dostali się pod ogień posuwającej się z flanki kompanii A. Walki trwały cały dzień i dopiero o zmierzchu, przy wsparciu kolejnego klucza F4U-4 udało się wykonać zadanie i odepchnąć nieprzyjaciela. „Corsairy” atakowały na tak niskiej wysokości, że aż kierujący nimi oficer

naprowadzania ostrzegał pilotów o możliwości kolizji ze wzniesieniem. Z uwagi na warunki pogodowe działania lotnictwa musiały ograniczyć się do pory dziennej. Co prawda późnym wieczorem nad Yudam-ni skierowano dwie maszyny z VMF(N)-513, ale nie były one w stanie przebić się przez grube warstwy chmur i zawróciły⁵⁴⁶.

Tego dnia śmigłowce z VMO-6 ewakuowały z rejonu walk pierwszych 50 rannych. Z powodu przecięcia przez oddziały chińskie jedynej drogi zaopatrzenia, walczący pod Yudam-ni Marines musieli być zaopatrywani wyłącznie z powietrza. Dokonywały tego samoloty C-46 "Commando", C-47 i C-119 z Combat Cargo Command. Do zrzutów zaopatrzenia wykorzystywano przede wszystkim „Boxcary”. Dzięki swej konstrukcji mogły one dokonać zrzutu całego 6-o tonowego ładunku w jednym podejściu, natomiast „Skytrain”, żeby zrzucić swoje 2 tony potrzebował aż trzech podejść. W dniu 29 listopada, samoloty C-119 wykonały 12 lotów nad Yudam-ni, zrzucając 64 tony zaopatrzenia, w tym dwa „Baldwiny” – specjalnie przygotowane i wcześniej zapakowane zestawy amunicji, zaopatrzenia, wody, żywności i środków medycznych z łącznej wadze 16 ton⁵⁴⁷. Taki zestaw miał zapewnić pełne zaopatrzenie dla jednego batalionu na jeden dzień walk. Kolejne 11 ton amunicji i środków medycznych zrzuciło pięć maszyn C-47 z 21. TCS. Następnego dnia podobną ilość zaopatrzenia zrzuciono w Hagaru-ri. W związku z poważną sytuacją w rejonie Chosin 1 grudnia dowództwo FEAF zdecydowało, że wszystkie dostępne C-46, C-47 i C-119 będą wykorzystywane właśnie tam, a samoloty C-54 „Skymaster” w rejonie działania 8. Armii. Intensywność działań była tak duża, że w bazie Ashiya dowództwo 2348. Quartermaster Company Armii USA odpowiedzialnej za pakowanie zaopatrzenia dla samolotów C-119 musiało zatrudnić dodatkowo ponad 200 japońskich robotników, którzy pracowali 24 godziny na dobę. Dużą grupę żołnierzy i robotników skierowano także do Yonpo, gdzie ladowano mniejsze samoloty „Skytrain” i „Commando”. Do dyspozycji Combat Cargo Command wydzielono też kilka samolotów R4D ze składu 1st Marine Air Wing, a w przygotowywaniu zrzutów brał też udział 1st Marine Air Delivery Platoon⁵⁴⁸.

Silne opady śniegu znacznie opóźniły działania lotnictwa w dniu 29 listopada i ponownie uniemożliwiły działania samolotom z „Badoeng Strait”. Oprócz bezpośredniego wsparcia oddziałów, celem wielu ataków stały się rejony koncentracji wojsk przeciwnika. O ile w dniu 28 listopada, przeprowadzono 29 tego rodzaju nalotów, to 29-go już 61. Ale nadal najważniejsze było bezpośrednie wsparcie. W rejonie Hagaru-ri cztery samoloty z VMF-312

⁵⁴⁶ 1st Marine Air Wing, *Historical Diary November 1950*, s. 9. Dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1950.pdf [dostęp:] 14.08.2014

⁵⁴⁷ W. M. Leary, *op. cit.*, s. 18-19.

⁵⁴⁸ K. W. Condit, *Marine supply in Korea*, „Marine Corps Gazette”, January 1953, s. 55.

zaskoczyły oddział ponad 300 chińskich żołnierzy rozlokowanych na pozycjach na wschód od miasta. Bomby, napalm i pociski 20 mm działek wyeliminowały, co najmniej 75 z nich. W tym samym czasie „Corsairy” z VMF-212 wspierały Task Force „Drysdale” podążający się na północ z zaopatrzeniem. W rejonie Yudam-ni obserwatorzy dostrzegli na północ od bazy ponad 2000 żołnierzy chińskich. Grupa ta stała się obiektem wielu ataków i tylko ok. 500 z nich było w stanie zaatakować około godziny 15-ej pozycje amerykańskie. Ale poruszające się na otwartej przestrzeni oddziały, stały się łatwym celem dla kolejnych grup samolotów. Już w pierwszym nalocie, cztery celnie zrzucone zbiorniki z napalmem, utworzyły duże wyrwy w formacji przeciwnika. Kolejne wytworzyły się po atakach bombami i ogniu broni pokładowej. „Corsairy” atakowały w ten sposób, że gdy jeden odlatywał z nad celu, ostrzał rozpoczynał kolejny. Natarcie załamało się i Chińczycy rozpoczęli bezładny odwrót, pozostawiając ponad 300 ciał poległych.

Lotnictwo operowało także po wschodniej stronie zbiornika Chosin, gdzie równie zawzięcie walczyły jednostki 7. Dywizji. 29 listopada, maszyny 1st MAW wykonały w tym rejonie ponad 40 lotów bojowych, w trakcie, których zrzucono 18 bomb napalmowych, 39 bomb burzących i odłamkowych, wystrzelono 225 rakiet⁵⁴⁹. Umożliwiło to powstrzymanie falowych ataków chińskich oraz połączenie się sił dwóch batalionów. Natężenie walk w tym rejonie oraz trudności z łącznością powodowały, że znajdujący się w poszczególnych jednostkach oficerowie naprowadzania często kierowali zapotrzebowania na wsparcie bezpośrednio do baz w Wonsan i Yonpo, czy do lotniskowców TF 77. Zdarzały się sytuacje, kiedy po prostu wzywano jakiegokolwiek będące w okolicy maszyny, które mogły być przekierowane do tego rejonu⁵⁵⁰. Do działań w rejonie Chosin na rozkaz gen. Partridge’a od 28 listopada, skierowano tam również stacjonującą w Yonpo 35. FIG⁵⁵¹.

Poprawa pogody pozwoliła na przeprowadzenie ataków lotniczych już w nocy, kiedy to około godziny 00.45 pojedynczy F7F „Tigercat” z VMF(N) -513 ostrzelał rakietami i ogniem z działek stanowiska chińskie wokół Hagaru-ri⁵⁵². Dwie godziny później, dwa „Corsairy” z tego samego dywizjonu, dokonały podobnego ataku wokół Yudam-ni. Marines oznaczyły swoje pozycje granatami oświetlającymi, co umożliwiło skuteczny nalot. Od rana nad polem bitwy pojawiły się liczne maszyny, w tym w końcu maszyny pokładowe. Przez

⁵⁴⁹ K. W. Condit, E. H. Giusti, *Marine air at the Chosin Reservoir*, s. 24-25.

⁵⁵⁰ P. Condon, *op. cit.*, s. 31.

⁵⁵¹ Ponadto od 1 grudnia w związku z fatalną pogodą i niemożnością użycia samolotów pokładowych rozszerzono zakres wsparcia ze strony USAF, w tym bombowców średnich, a od 3 grudnia do wsparcia X. Korpusu skierowano niemal wszystkie siły lekkich bombowców B-26. *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950*....., s. 32-33.

⁵⁵² Działania F7F były często wspierane przez samoloty rozpoznawcze RB-26C ze 162 TRS(NP), które zrzucały flary oświetlające. *Ibidem*, s. 26.

cały dzień ponawiane naloty zatrzymywały chińskie natarcie i umożliwiły siłom 5. i 7. pułku broniącym się w Yudam-ni przegrupowanie się i przygotowanie do ewakuacji. Szczególnie ważne było także wsparcie dla walczącej samotnie kompani Foxtrott, na rzecz, której zrealizowano 10 nalotów. Dobra pogoda umożliwiła również działania samolotom obserwacyjnym z VMO-6. W trakcie jednego z takich lotów, pilot OY-1 dostrzegł niedaleko Hagaru-ri duże zgrupowanie sił chińskich, szykujących się do ataku. Na miejsce przybyły samoloty z pięciu dywizjonów, które przez kilka godzin bombardowały pozycje przeciwnika. Samoloty myśliwskie wykorzystano również do zrzutów zaopatrzenia, głównie amunicji dla niewielkich, odizolowanych grup żołnierzy 7. Dywizji. Pod skrzydłami „Corsairów” podwieszano po dwa zasobniki, które zrzucano bez spadochronów z niewielkiej wysokości. Działania takie okazały się skuteczne, choć ilość dostarczonego w ten sposób zaopatrzenia była minimalna⁵⁵³.

W związku z ogólną sytuacją na froncie koreańskim, podjęto decyzję o ewakuacji sił 1. Dywizji Marines i pozostałych oddziałów 7. Dywizji walczących w rejonie Chosin. Wymarsz pierwszych oddziałów z Yudam-ni w kierunku Hagaru-ri miał nastąpić 1 grudnia 1950 roku. Tego samego dnia zmieniono system dowodzenia lotnictwem w północno-wschodniej Korei. 1st Marine Air Wing otrzymało zadanie pełnego kierowania wsparciem lotniczym dla sił X. Korpusu, a nie jak do tej pory czyniło to dowództwo 5. Air Force codziennie przydzielając Skrzydłu konkretne zadania⁵⁵⁴. Równocześnie w celu zwiększenia efektywności działań dywizjony wchodzące w skład MAG-12 tj. VMF-214, VMF-312 i VMF(N)-513 stacjonujące dotąd w Wonsan przeniesiono do Yonpo.

Na dzień 1 grudnia lotnictwu postawiono zadanie umożliwienia opuszczenia pozycji obronnych w Yudam-ni, utworzenia kolumny marszowej i opuszczenie tego rejonu. Pierwsze samoloty startujące z Wonsan znalazły się nad celem już o 6.45, a maszyny z „Baodeng Strait” o 8.45. Silne opady śniegu znacznie opóźniły natomiast start samolotów z Yonpo. Pierwszeństwo w uzyskaniu wsparcia lotniczego otrzymały broniące najtrudniejszego, północnego odcinka jednostki 5. pułku Marines. Ponawiane raz po raz ataki „Corsairów” były bardzo skuteczne i pozwoliły na realizację założonych planów. Problemy wystąpiły tylko w jednym przypadku. Kompania B, broniąca wzgórza 1240 wycofała się, co prawda bez trudu, ale straciła łączność z lotnictwem, przez co samoloty nie mogły dalej wspierać jej działań.

⁵⁵³ 1st Marine Air Wing, *Historical Diary November 1950*, s. 9. Dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1950.pdf [dostęp:] 14.08.2014r.

⁵⁵⁴ 1st Marine Air Wing, *Historical Diary December 1950*, s. 2, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1950.pdf [dostęp:] 14.08.2014r.

Wykorzystały to oddziały chińskie, które nie niepokojone przez samoloty szybko zajęły opuszczone przez Marines pozycje i rozpoczęły intensywny ostrzał wycofujących się Amerykanów, zadając im spore straty. Dopiero po pewnym czasie udało się ponownie nawiązać kontakt radiowy i czwórka „Corsairów” z VMF-312 zbombardowała i ostrzelała rakietami i ogniem działek pozycje nieprzyjaciela na tym wzgórzu, eliminując je⁵⁵⁵.

Równie silne wsparcie otrzymały jednostki broniące południowego odcinka, które równocześnie przystąpiły do kontraataku mając zabezpieczyć pozycje wyjściowe do marszu. Tęga dnia, 46 lotów bojowych wykonano także do wsparcia jednostek 7. Dywizji, zwanych „Task Force Faith”. Jednostki te znajdowały się w znacznie gorszym położeniu i pomimo wysiłków lotników, zostały przez oddziały chińskie rozbite. W trakcie tych bardzo zaciętych walk wyjątkowo wyróżnił się przydzielony do 7. Dywizji oficer naprowadzania Marines kapitan E. Stamford, który nie zważając na ostrzał i własne bezpieczeństwo non stop kierował nalotami, z których jeden skierował na stanowiska chińskie ulokowane na małym wzgórku oddalonym od amerykańskiej kolumny zaledwie od 20 metrów. Warunki pogodowe umożliwiły także działania nocą. Od 20.00 grupy „Corsairów” i „Tigercatów” pojawiały się nad polem walki. Głównym ich celem były stanowiska chińskiej artylerii, moździerzy i broni maszynowej, łatwe do odnalezienia, dzięki rozbłyskom. Ale Chińczycy dość szybko nauczyli się przerywać ostrzał, gdy tylko usłyszeli warkot samolotowych silników. Nie mniej, w nocy z 1 na 2 grudnia lotnikom udało się zniszczyć jedną haubicę i zatrzymać natarcie. Ponadto zbombardowano kilka miejsc koncentracji wojsk chińskich koło Yudam-ni, Hagaru-ri i Kotori.

Od świtu 2 grudnia, licząca ponad 1000 pojazdów i długa na blisko 8 kilometrów kolumna Marines wyruszyła na południe, ku Hagaru-ri. Poruszając się wąską, otoczoną górami kolumną, ta była bardzo narażona na ataki przeciwnika, zadbano, więc o odpowiednie wsparcie lotnictwa. W każdej jednostce znajdowali się oficerowie naprowadzania, którzy mieli przydzielone odcinki wzdłuż kolumny, a dodatkowo oficer naprowadzania znajdował się na początku i końcu kolumny. Kierowali oni wszystkim atakami lotnictwa w promieniu do 2000 metrów od sił własnych. Działania od 2000 metrów samoloty prowadziły samodzielnie, atakując wszystkie wykryte cele. Ponadto nad wzgórzami krążyły niemal non stop maszyny obserwacyjne z VMO-6. Miały one wykryć koncentracje oddziałów chińskich za szczytami wzgórz, niewidoczne z drogi. Zadbano, by nad rejonem poruszania się kolumny stale patrolowały samoloty myśliwsko-bombowe, chwilami było ich 24 na raz⁵⁵⁶. Okazało się to szczególnie skuteczne, gdy popołudniem kolumna została zatrzymana przez silnie umocnioną

⁵⁵⁵ E. H. Giusti, K. W. Condit, *Marine air covers the breakout*, „Marine Corps Gazette” August 1952, s. 22-23.

⁵⁵⁶ R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 127.

blokadę drogi. Skoordynowany z ogniem artylerii i atakiem piechoty nalot 22 samolotów Navy i Marines, doprowadził do złamania oporu oddziałów chińskich. Szczegółowe zestawienie działań lotnictwa 1st Marine Air Wing w tym dniu przedstawiono w tabeli nr 19. W ciągu dnia kolumna otrzymała też zrzucone na spadochronach zaopatrzenie, a śmigłowce VMO-6 na bieżąco ewakuowały rannych, transportując ich do szpitala polowego w Hagaru-ri⁵⁵⁷.

Analogiczna sytuacja powtórzyła się drugiego dnia marszu tj. 2 grudnia 1950 roku. Lotnictwo Marines wykonało ponad 50 lotów do wsparcia kolumny oraz 41 do wsparcia pozostałych jednostek X. Korpusu. Około 19.00 czoło kolumny dotarło do Hagaru-ri, ale ostatnie pojazdy znalazły się w mieście dopiero następnego dnia w południe. Ostatnim pojazdem był jeep oficera naprowadzania. W Hagaru-ri najpoważniejszym problemem stała się pilna ewakuacja setek rannych, których nie były w stanie przyjąć szpitale polowe. Z powodu zablokowania drogi lądowej pozostawała jedynie droga powietrzna. Do tej pory zarówno z Yudam-ni, jak i Hagaru-ri, ewakuacji mogły dokonywać wyłącznie śmigłowce i lekkie samoloty OY-1. Działania te były niebezpieczne, często pod ogniem nieprzyjaciela. W dniu 3 grudnia 1950 roku, jeden ze śmigłowców usiłujących ewakuować ciężko rannego Marine z przełęczy Shinhung-ni został zestrzelony, a jego pilot por. R. A. Longstaff zginął⁵⁵⁸. Do ewakuacji tak dużej liczby rannych niezbędne były większe maszyny. Co prawda już od 19 listopada, saperzy Marines rozpoczęli budowę prowizorycznego pasa startowego, ale jego budowa narażała mnóstwo problemów, a szczególnie zmarznięta na kamień ziemia. Z obliczeń wynikało, że na wysokości 1300 metrów nad poziomem morza, na jakiej leżało Hagaru-ri, żeby móc przyjmować samoloty klasy C-47/R4D pas powinien mieć długość, co najmniej 2300 metrów, a saperom, pracującym często pod ostrzałem chińskim udało się zbudować pas o długości niecałych 1000 metrów⁵⁵⁹. Pomimo to, 30 listopada pierwszy samolot C-47 wylądował na tym prowizorycznym pasie. Na jego pokład załadowano 24 rannych, pilot dokołował na koniec pasa i rozpoczął start. Z trudem, powoli samolot zdołał oderwać się od ziemi i skierował się ku Yonpo. Tego dnia w Hagaru-ri wylądowało jeszcze osiem samolotów transportowych – cztery z 21. TCS i cztery z 1st Marine Air Wing.

⁵⁵⁷ L. Montross, *They make men whole again. The medical battalion and Chaplains in Korea*, "Marine Corps Gazette" December 1952, s. 48-49.

⁵⁵⁸ G. W. Parker, F. M. Batha, *op. cit.*, s. 22.

⁵⁵⁹ W. M. Leary, *op. cit.*, s.17.

**SZCZEGÓŁOWE ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ SAMOLOTÓW 1st MARINE AIR WING
W DNIU 2 GRUDNIA 1950 roku**

Godzina	Ilość samolotów	Współrzędne celi, cele, skutki ataków
MAG-33 37 lotów		
07.30	2	CV 4276 – przydzielony cel 100 żołnierzy na grani wzgórza, z powodu niemożliwości właściwego zidentyfikowania celu, nie zaatakowano CV 5262 – zidentyfikowano 50 świeżo wykopanych pozycji nieprzyjaciela
07.48	1	CV 4077 – atak na grani wzgórza, na której znajdowali się żołnierze chińscy ostrzeliwujący pozycje Marines koło Yudam-ni
08.40	4	CV 4575 – zaatakowano pozycje nieprzyjaciela napalmem, zniszczono stanowisko moździerza
10.15	2	CV 4284 – zaatakowano grupę 70 żołnierzy
11.00	2	CU 3535 – zaatakowano rejon na wskazanie kontrolera powietrznego, brak rezultatów
11.10	4	Rozpoznanie rejonu na północ od zbiornika Chosin, w rejonie CV 4895 zniszczono jeden pojazd
11.15	2	CV 4477 – zaatakowano pozycje nieprzyjaciela na wzgórzu CV387 – dostrzeżono 75-100 żołnierzy na szczycie wzgórza
11.30	2	Rozpoznanie rejonu południowej części zbiornika Chosin
11.50	2	CV 4375 – zaatakowano 150-200 żołnierzy
12.20	4	CV 4078 – zaatakowano pozycje nieprzyjaciela CV 3783 – zabito około 25 żołnierzy CV 3886 – zniszczono stanowisko broni maszynowej, straty osobowe nieznane
13.30	2	CU 1633-CU1735 – zniszczono jeden pojazd, który ostrzelany eksplodował, uszkodzone kolejne trzy, zabito 25 żołnierzy CU 1735 – zaatakowano budynek CU 1834 – zaatakowano budynek magazynowy CU 2338 – zaatakowany 3 piętrowy budynek, spłonął CU 2339 – uszkodzono czołg, otrzymał bezpośrednie trafienie rakietą HVAR
15.00	4	CV 5373 – zaatakowano napalmem grupę ok. 200 żołnierzy, zniszczono 2 pojazdy i zabito ok. 30 ludzi
15.00	4	CV 4275 – zaatakowano koncentrację wojsk przeciwnika, z uwagi na podstawę chmur 30-60 metrów i obecność łącznie 18 samolotów, działania utrudnione. CV 5367, CV 5363, CV 4759-CV 4456 – dostrzeżono liczne pozycje nieprzyjaciela, okopy i dwa bunkry
16.20	2	CV 4374 – zabito ok. 50 żołnierzy CV 4180 – zabito ok. 20 żołnierzy, zniszczono skład amunicji CV3976 – dostrzeżono 50-75 pozycji nieprzyjaciela
MAG-12 41 lotów		
09.40	3	CV 3976 - Zaatakowano piechotę nieprzyjaciela
11.15	2	CV 4280 – zaatakowano umocnione pozycje ok. 300 żołnierzy
12.30	2	CA 4415 – zniszczono 2 ciężarówki CV5780 – zabito 10 żołnierzy
13.05	2	CU 1257 – zaatakowano kierujący się na wschód pociąg, lokomotywa eksplodowała, zniszczono 4 wagony
13.15	2	CV 5779 – zaatakowano pozycje wojsk nieprzyjaciela
13.16	2	CV 3978 – zabito ok. 50 żołnierzy
13.30	2	CV 4176 – zaatakowano pozycje nieprzyjaciela
13.40	2	Rozpoznanie na południe od zbiornika Chosin.
14.50	2	CU 1835 – zaatakowano miasto Yangdok, zniszczono 8 dużych budynków CU 1835 – CU 3831 – dostrzeżono 15 porzuconych pojazdów amerykańskich CU 3536 – dostrzeżono ok. 150 niezidentyfikowanych żołnierzy kierujących się na wschód
15.00	4	Do dyspozycji „Mosquito”, nie wyznaczono celu
15.15	2	Nie były w stanie skontaktować się z kontrolerem
15.15	2	CU 4274 – zaatakowano żołnierzy i budynki, 2 budynki spalono
15.15	2	CV 3976 – zaatakowano ok. 100 żołnierzy z „dobrym rezultatem”
15.25	2	CV 5382 – zaatakowano żołnierzy
15.30	2	CV 5374 – zaatakowano żołnierzy i budynki
16.00	2	CV 3139 – zaatakowano amerykańską ciężarówkę zdobytą przez nieprzyjaciela, zniszczono ją. Ponad 100 żołnierzy w okolicy

16.50	2	CU 1835 – zaatakowano pociąg składający się z 30 wagonów, 10 zniszczono
17.15	4	CV 5575 – zaatakowano umocnione pozycje ok. 300 żołnierzy, zabito ok. 100
SAMOLOTY Z LOTNISKOWCÓW 61 lotów		
		CV 3981 – zaatakowano oddziały piechoty CV 4071 – zaatakowano pozycje piechoty CV 4374 – zaatakowano pozycje piechoty CV 4666-CV 6154-CV 4656-CU 2036 – zaatakowano oddziały ulokowane w budynkach, zniszczono 89 budynków, uszkodzono 40

Opracowanie własne na podstawie: Headquarters 1st Marine Air Wing, *Report No. 12 – G2 daily summary of operations for the period 0700 2 December 1950 to 0700 3 December 1950*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1950.pdf, [dostęp:] 15.08.2014r.

W ciągu kolejnych dni ilość lotów systematycznie się zwiększała, osiągając apogeum w dniach 3-4 grudnia, kiedy to ewakuowano po 1500 rannych dziennie. Blisko 1/3 z nich musiała być ewakuowana z powodu poważnych odmrożeń. Średnio jeden samolot zabierał 35 rannych, w jednym przypadku ewakuowano aż 42 rannych. Jednak samolot pilotowany przez kapitana P. Fritza ledwo zdołał wystartować. W drodze do Hagaru-ri samoloty przewoziły zaopatrzenie oraz uzupełnienia. W działaniach tych po raz pierwszy – od 5 grudnia - wzięły udział załogi samodzielnej eskadry transportowej Królewskiego Lotnictwa Grecji, którą włączono w skład 21. TCS⁵⁶⁰. Łącznie pomiędzy 30 listopada, a 6 grudnia samoloty transportowe dostarczyły do Hagaru-ri 239, 5 ton zaopatrzenia oraz 615 żołnierzy, a ewakuowały ponad 4000 rannych i 44 tony sprzętu. W tym czasie ewakuowano łącznie 4312 rannych, w tym 3150 Marines, 1137 z armii USA i 25 Brytyjskich Royal Marines⁵⁶¹.

Szóstego grudnia 1950 roku, po odpoczynku i przegrupowaniu kolumna Marines ruszyła z Koto-ri w dalszą drogę. Jednak, już po kilku kilometrach, zatrzymała się przy zwalonym moście na przełęczy Funchilin, głębokiej na 800 metrów. Na żądanie gen. Smitha samoloty miały dostarczyć na spadochronach sekcje mostu składanego M-2 Treadway Bridge. Okazało się to jednak bardzo trudnym przedsięwzięciem. Sekcje mostu miały 5,5 metra długości, ważyły po 1400 kg i nigdy do tej pory nie były zrzucone na spadochronach. W dniu 6 grudnia, koło Yonpo dokonano z pokładu C-119 próbnego zrzutu, który okazał się katastrofą. Pomimo zastosowania dwóch spadochronów o średnicy czaszy 8 metrów sekcja uderzyła o ziemię z takim impetem, że złamała się. Konieczne było zastosowanie większych spadochronów G-5 o średnicy czaszy 16 metrów i sprowadzonych naprędce z Japonii do Yonpo specjalistów do ich pakowania. Akcja właściwego zrzutu rozpoczęła się 7 grudnia, o godzinie 9.30. Pierwszy C-119 dokonał zrzutu ładunku z wysokości 260 metrów. Co prawda element mostu wylądował bezpiecznie, ale postanowiono, aby kolejne zrzuty dokonywane

⁵⁶⁰ *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 33.

⁵⁶¹ P. Chinnery, *op. cit.*, s. 61.

były z wysokości 350 metrów. Łącznie do południa wykonano 9 lotów, z czego tylko jeden element został uszkodzony przy lądowaniu, a drugi został zniesiony nad chińskie pozycje⁵⁶². Po kilkunastu godzinach wytężonej pracy saperów most zmontowano i długa kolumna pojazdów i żołnierzy ruszyła w dalszą drogę, a po trzech dniach dotarto do punktu przeznaczenia.

Nowością w tej operacji było zastosowanie – również od 6 grudnia 1950 roku - powietrznego stanowiska dowodzenia. Dywizjon transportowy USMC VMR-152 wydzielił cztery samoloty transportowe, R5D "Skymaster" nazwane „super Mosquito”. Zainstalowano na nich dodatkowe środki łączności, stanowiska dla trzech kontrolerów, stoły z mapami, dodatkową instalację tlenową i zbiorniki paliwa⁵⁶³. Samoloty te bezustannie krążyły nad polem walki, kierując na wybrane cele samoloty bojowe. Zmiana następowała, co 12 godzin. Odtąd, aż do 10 grudnia 1950 roku, kiedy to siły 1. Dywizji Marines dotarły do Hamhung wszystkie działania lotnictwa były koordynowane i kierowane właśnie przez to powietrzne stanowisko dowodzenia. Obejmowało to głównie działania samolotów US Navy i US Marines, operujących w bezpośredniej bliskości wycofującej się Dywizji. Lotnictwo U. S. Navy przez cały ten okres bardzo intensywnie wspierało operacje w tym rejonie, większość działań prowadząc na korzyść piechoty morskiej. Przykładowe zestawienie działań w grudniu 1950 roku, samolotów CAG-3 z lotniskowca USS „Leyte” przedstawiono w tabeli nr 20 na stronie 177.

Natomiast samoloty USAF działały na zapleczu wroga utrudniając mu koncentrację sił i prowadzenie działań ofensywnych. Między innymi 7 grudnia, bombowce B-29 przeprowadziły naloty na zajęte przez oddziały chińskie miasta w rejonie Chosin⁵⁶⁴. W Kotori, również trwała ewakuacja rannych z pasa startowego, który wykończono w ciągu kilkunastu godzin. Oprócz samolotów transportowych C-47 – jedynych, które mogły wylądować na tym pasie do ewakuacji rannych włączono, także dwa samoloty General Motors TBM-3E "Avenger", wypożyczone z eskadry dowodzenia 1st Marine Air Wing. Pilotowali je kpt. A. T. McCaleb z VMO-6 i por. T. Clark z VMF(N)-513. Pomimo bardzo trudnych warunków, wymagających wzorem lotniskowców wykwalifikowanego oficera lądowania, w którego obowiązki wcielił się kpt. Malcolm G. Moncrief jr. z VMF-312 do 12 grudnia "Avengery" wywiozły 102 najciężiej rannych Marines⁵⁶⁵. Podsumowanie ilości rannych i chorych ewakuowanych drogą lotniczą z rejonu Chosin przedstawiono w tabeli nr 21 na stronie 178.

⁵⁶² W. M. Leary, *op. cit.*, s. 23.

⁵⁶³ R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 128.

⁵⁶⁴ T. Warnock, *op. cit.*, s. 16.

⁵⁶⁵ T. Doll, *op. cit.*, s.15

**ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ SAMOLOTÓW Z LOTNISKOWCA USS „LEYTE” W RAMACH
BEZPOŚREDNIEGO WSPARCIA WOJSK LĄDOWYCH W GRUDNIU 1950 roku**

Data	Ilość użytych samolotów	Rejon celu	Rodzaj celu
01.12	14	Kunu-ri	Koncentracje oddziałów
02.12	23	Chosin	Oddziały nieprzyjaciela, rejonu postoju
03.12	39	Chosin	Oddziały nieprzyjaciela, stanowiska na wzgórzach, pozycje bojowe
04.12	62	Chosin, na północ od Chosin	Oddziały nieprzyjaciela, pozycje bojowe, budynki
06.12	45	Chosin	Oddziały nieprzyjaciela, pozycje bojowe
07.12	55	Chosin	Oddziały nieprzyjaciela, pozycje bojowe, budynki
09.12	34	Chosin	Oddziały nieprzyjaciela
11.12	23	Chosin	Oddziały nieprzyjaciela, pozycje bojowe
12.12	41	Chosin	Oddziały nieprzyjaciela, pozycje bojowe, budynki, ciężarówka
13.12	53	Chosin, Hungnam, Hagaru-ri	Oddziały nieprzyjaciela, pozycje bojowe
14.12	30	Chosin	Oddziały nieprzyjaciela
17.12	30	Koto-ri, Chuhari	Oddziały nieprzyjaciela, pozycje bojowe
20.12	33	Hungnam	Oddziały nieprzyjaciela, budynki
21.12	45	Hungnam, Chosin	Oddziały nieprzyjaciela, budynki, linie okopów
23.12	29	Chosin, lotnisko w Yonpo	Oddziały nieprzyjaciela, pozycje bojowe, składy zaopatrzenia i paliwa
24.12	40	Chosin, Hamhung	Oddziały nieprzyjaciela, budynki, lotnisko

Źródło: Commanding Officer, U. S. S. LEYTE (CV-32), *Narrative Report of Action for the period 1 December 1950 through 26 December 1950*, s. 5-7, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv32c-50.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

W czasie walk o Chosin było wiele przypadków bohaterstwa, ale jeden zasługuje na szczególną uwagę. Miał on miejsce 4 grudnia 1950 roku. W czasie ataku na chińskie pozycje w rejonie Hagaru-ri został poważnie uszkodzony "Corsair" z dywizjonu VF-32, pilotowany przez pierwszego czarnoskórego pilota US Navy por. J. L. Browna. Na polecenie dowódcy dywizjonu komandora R. Cevoli Brown zdołał wylądować na pokrytym śniegiem stoku wzgórza. Jednak z powodu odniesionych ran i zacięcia się pokrywy kabiny, nie był on w stanie opuścić maszyny. Widząc to, raz wiedząc, że śmigłowiec ratowniczy przebędzie dopiero za 30 minut, jego przyjaciel i skrzydłowy por. T. J. Hudner podjął ryzykowną decyzję o lądowaniu swoim F4U-4 „na brzuchu” tuż obok palącego się już samolotu Browna. Wyskoczył on z kabiny, podbiegł do płonącej maszyny i usiłował wydostać z niej rannego. Nie udało mu się to, wobec czego zaczął okładaćabinę śniegiem, aby nie dopuścić do niej

ognia. Po 45 minutach na miejsce nadleciał śmigłowiec HO3S z VMO-6 pilotowany przez por. C. Warda, z gaśnicami i siekierą. Tak wyposażeni Hudner i ratownik kontynuował próbę ratowania pilota. Niestety okazały się one bezskuteczne, Brown zmarł w kabinie⁵⁶⁶.

Tabela nr 23

**ILOŚĆ RANNYCH I CHORYCH EWAKUOWANYCH DROGĄ LOTNICZĄ
Z REJONU CHOSIN W DNIACH 27.11. – 10.12.1950 roku**

	Hagaru-ri			Koto-ri			Razem
	L-5/OY-1	C-47	Łącznie	L-5/OY-1	C-47	Łącznie	
27 listopada	19	0	19	0	0	0	19
28 listopada	24	0	24	0	0	0	24
29 listopada	31	0	31	0	0	0	31
30 listopada	62	0	62	0	0	0	62
1 grudnia	52	157	209	0	0	0	209
2 grudnia	0	960	960	47	0	47	1007
3 grudnia	0	464	464	53	0	53	517
4 grudnia	0	1045	1045	89	0	0	1135
5 grudnia	0	1580	1580	48	0	48	1628
6 grudnia	0	137	137	0	0	0	137
7 grudnia	0	0	0	226	0	226	226
8 grudnia	0	0	0	0	19	19	19
9 grudnia	0	0	0	21	277	298	298
10 grudnia	0	0	0	0	8	8	8
Ogółem	188	4344	4532	484	304	788	5320

Źródło: Headquarters X Corps, *Special report on Chosin Reservoir 27 November to 10 December 1950*, s. 95.

Ale działania nad górzystymi rejonami północnej Korei były niebezpieczne również i z innego powodu. W poprzek głębokich dolin północy Koreańczycy rozpoczęli rozpinanie stalowych przewodów. Jednym z pierwszych samolotów, które wpadły w tego typu pułapki był F7F „Tigercat” z VMF(N)-513 pilotowany przez kpt. D. Derryberry. W trakcie ataku na konwój nieprzyjacielskich ciężarówek, śmigła jego samolotu zaplątały się w przewód. Prawie 60 metrów kabla dostało się w łopaty śmigieł, zmuszając amerykańskiego pilota do wyłączenia jednego z silników. Uszkodzona została także osłona kabiny. Pomimo olbrzymich trudności w utrzymaniu samolotu w powietrzu kpt. Derryberry zdołał dolecieć uszkodzonym myśliwcem do bazy⁵⁶⁷. W przewody wpadały też F-82 „Twin Mustang”, a szczególnie często wykonujące zadania w nocy B-26 „Invader”.

Kolejny tydzień piechurzy i lotnicy USMC osłaniali ewakuację portu i jako ostatni opuścili Hamhung 24 grudnia 1950 roku. Już wcześniej północnokoreańskie lotniska opuściły

⁵⁶⁶ Za swój czyn por. T. Hudner został odznaczony Medal of Honour. B. Tillman, *Bent wings Medals of Honour. Corsair pilots going above and beyond*, „Flight Journal Essential WW II Collector’s Issue – Corsair”, August 2014, s. 15-16. Zob. też W. Thompson, *F4U Corsair units of the Korean war*, Osprey, Oxford 2009.

⁵⁶⁷ P. B. Mersky, *op. cit.*, s. 130.

dywizjony lotnicze, przebazowując się na lotniska Korei Południowej, między innymi do Pusan⁵⁶⁸. Jako pierwszy - 7 grudnia - na pokład USS "Sicily" przebazowano VMF-214, a 12 grudnia, na USS "Bataan" dywizjon VMF-312. Dywizjony nocne przeniesiono natomiast do baz w Japonii.

Ewakuacja głównych sił amerykańskich i koreańskich z portu Hungnam rozpoczęła się 14 grudnia 1950 roku. W celu zapewnienia właściwej osłony ewakuacji wokół miasta rozpięto dosłowny „pierścień” ognia. Ścisłe skoordynowane ataki lotnictwa pokładowego, w tym brytyjskiego i ostrzał artylerii okrętowej, prowadzony od 15 grudnia, na rejon koncentracji sił chińskich, ich pozycje bojowe, drogi zaopatrzenia, środki transportu⁵⁶⁹. Siła tego ostrzału zwiększała się z częstotliwością ataków na pozycje osłonowe wokół miasta. Ogień artylerii okrętowej było kierowany wielokrotnie przez samoloty i śmigłowce z VMO-6.

W walkach, w rejonie Chosin lotnictwo tak bojowe, jak i pomocnicze odegrało kluczową rolę. Prowadzone niemal non stop, działania samolotów myśliwsko-bombowych, wielokrotnie doprowadziły do powstrzymania chińskich ataków i kontynuowania natarcia bądź utrzymania pozycji obronnych. Należy tu podkreślić rolę oficerów kierowania lotnictwem, zarówno znajdujących się na ziemi, towarzyszących oddziałom piechoty oraz kierujących nalotami powietrza. Po raz pierwszy w walkach w Chosin zastosowano powietrzne stanowisko dowodzenia. Bardzo ważna była też rola lotnictwa transportowego. Tylko dzięki zrzućcanym z powietrza dostawom, oddziały Marines były w stanie kontynuować walkę⁵⁷⁰, a sprawna, prowadzona mimo bardzo trudnych warunków, ewakuacja rannych i chorych przyczyniła się do uratowania setek ludzi. Po raz kolejny uwidoczniły się walory śmigłowców, które w górskich warunkach rejonu Chosin operowały niemal na granicy swoich możliwości. Mimo to w okresie 28 października – 15 grudnia 1950 roku, wykonały one ogółem 747 lotów, w tym 421 transportowych i 191 ratowniczych, w trakcie, których ewakuowały ponad 200 rannych⁵⁷¹.

⁵⁶⁸ 1st Marine Air Wing, *Historical Diary December 1950*, s. 5, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1950.pdf [dostęp:] 14.08.2014r.

⁵⁶⁹ General Headquarters Far East Command, United Nations Command, *Command Report December 1950*, s.17-18.

⁵⁷⁰ W ciągu walk w rejonie Chosin zapotrzebowanie na zrzućcane na spadochoronach zaopatrzenie dla oddziałów marines obejmowało między innymi 119 630 racji żywnościowych, 37 710 galonów paliwa, 3 552 940 naboju karabinowych, 58 862 pociski moździerzowe i 9620 pocisków do haubic 105mm. K. W. Condit, *Marine supply in Korea*, „Marine Corps Gazette” January 1953, s. 55.

⁵⁷¹ R. J. Brown, *op. cit.*, s. 33.

III.4 DZIAŁANIA LOTNICTWA NAD KOREĄ PÓŁNOCNĄ I WALKI W REJONIE „ALEI MIGÓW”

O ile dobór pierwszego składu 64. OIAK w 1950 roku, był podyktowany potrzebą chwili, to kolejne jednostki kierowane na front koreański postanowiono dobrać i przygotować znacznie dokładniej. Dowództwo radzieckiego lotnictwa wybrało dwie dywizje lotnictwa myśliwskiego, które osiągnęły znaczne sukcesy w czasie II wojny światowej. Pierwszą była stacjonująca w rejonie Moskwy 324. IAD dowodzona przez największego radzieckiego wojennego asa myśliwskiego, trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego gen. Iwana Kożeduba. W trakcie przygotowań do walk w Korei dywizja została zredukowana z trzech do dwóch pułków - 176. GIAP dowodzonego przez kpt. S. Wiszniakowa i 196. IAP mjr J. Piepieljajewa. Trafili do nich niemal sami ochotnicy posiadający największe doświadczenie bojowe⁵⁷². W prawie 90% byli weteranami II wojny światowej, mający za sobą wiele walk i zwycięstw nad Niemcami, a także, co nie było bez znaczenia, mający za sobą wiele godzin spędzonych za sterami Mig-ów-15.

Jesienią 1950 roku, 324. IAD rozpoczęła przebazowanie do Chin i na początku stycznia 1951 roku, przybyła na lotnisko Dunfin. 12 lutego 1951 roku, samoloty 196. IAP przeleciały do Mukden, skąd po uzupełnieniu paliwa udały się do Anshan. Równolegle przebazowano tam także 176. GIAP. Lotnisko w Anshan, wybudowane jeszcze przez Japończyków było dobrze przygotowane do obsługi odrzutowców, posiadało asfaltowe drogi startowe, betonowe schrony mogące pomieścić część samolotów oraz system radionawigacyjny umożliwiający loty nocne. Tu lotnicy spotkali się z pilotami pułków biorących już udział w walkach. Z ich relacji wynikało, że amerykańscy piloci są niezwykle groźnym przeciwnikiem i nawet doświadczenie z walk z Niemcami może okazać się niewystarczające. Rozpoczęto, więc trwający dwa miesiące niezwykle intensywny trening. Drugą dywizją przeznaczoną na front koreański była znana z II wojny światowej 303. IAD⁵⁷³ dowodzona przez gen. Gieorgija Łobowa, która stacjonowała w środkowej Rosji. W sierpniu 1950 roku, jej trzy pułki - 18. GIAP, 17. IAP i 523. IAP zostały przebazowane do Przymorskiego Okręgu Wojskowego na Dalekim Wschodzie, a w marcu 1951 roku, przeniesiono je do Chin na lotnisko w Mukdenie⁵⁷⁴.

⁵⁷² I. Seidov, *Krasnyje diawoły.....*, s. 115. Pułk Piepieljajewa ćwiczył szczególnie intensywnie, zgodnie z mottem swojego dowódcy „*trudno na treningu, łatwo w boju*”. Y. Gordon, D. Kommisarov, *Soviet tactical aviation.....*s. 37.

⁵⁷³ W trakcie II wojny światowej w jej składzie walczył francuski pułk „Normandie-Niemen”.

⁵⁷⁴ E. Arseniev, L. Krylov, *op.cit.*, s. 50.

Na początku kwietnia 324. IAD otrzymała rozkaz przelotu na przyfrontowe lotnisko Antung, gdzie miała zastąpić wracającą do ZSRR 151.GIAP. Amerykańskie samoloty napotkano już w czasie pierwszego lotu pilotów 176. IAP, który miał miejsce 2 kwietnia 1951 roku. Radzieckie myśliwce wystartowały jednak za późno i zaatakowały amerykańskie maszyny w trakcie lotu powrotnego, i to od dołu. Jeden z pilotów kpt. Łazutin zdołał nawet zaatakować główny cel - rozpoznawczy RB-45 "Tornado", lecz zapomniał włączyć zasilanie uzbrojenia. "Ostrzelana" jedynie z fotokarabinu załoga amerykańskiego samolotu, nie czekając na kolejny atak, natychmiast zawróciła na południe, a lotnikom radzieckim pozostał jedynie bardzo wyraźny film⁵⁷⁵. Natomiast towarzyszące jej „Sabre’y” zaatakowały od góry radzieckie myśliwce. Starcie zakończyło się jednak bez strat po obu stronach.

Do kolejnej akcji piloci 176. GIAP wystartowali już następnego dnia. Starcie z formacją F-86A zakończyło się ich porażką. Pierwsza eskadra pułku w trakcie powrotu do bazy, po ataku na formację F-84 „Thunderjet”, została zaskoczona przez „Sabre’y”. W trakcie tej walki kpt. J. Jabara z 334. FIS strącił MiG-a pilotowanego przez por. Nikiczenkę. W międzyczasie z lotniska poderwano 2. eskadrę 176. GIAP. Jej piloci również nie odnieśli w walce z przeciwnikiem sukcesu, a dwie „piętnastki” zostały poważnie uszkodzone. Pilot jednej z nich por. Werdisz zdołał bezpiecznie wylądować bez podwozia, natomiast por. Rejtarowski rozbił swój samolot w trakcie przymusowego lądowania⁵⁷⁶. Jedyny sukces tego dnia osiągnął kpt. Jabłokow z pary, która pozostała na dużej wysokości i osłaniała pozostałe MiG-i. Miał on poważnie uszkodzić F-86 mjra R. Shirlawa, który dymiąc odleciał w kierunku bazy⁵⁷⁷. Kolejnego dnia doszło do dwóch walk powietrznych, w których zadebiutowali lotnicy 196. IAP. W jej wyniku został poważnie uszkodzony przez mjra E. Fletchera i przymusowo lądował na terytorium Korei Północnej MiG pilotowany przez por. W. Kałmykowa. Natomiast w trakcie drugiej, popołudniowej walki jednego „Sabre’a” miał strącić por. Szebanow, co nie jest potwierdzone przez Amerykanów.

Lepiej powiodło się lotnikom radzieckim kilka dni później. 7 kwietnia 1951 roku, na mosty kolejowy w Sinuiju wyruszyły łącznie 32 bombowce B-29 z 98. i 307. BG(M) eskortowanych przez 60 myśliwców F-86A i F-84E. Amerykanie podzielili swoją formację na trzy grupy. W skład pierwszej i drugiej wchodziło po osiem bombowców i 12-16 myśliwców eskorty. W trzeciej grupie znajdowało się 16 bombowców i 20 myśliwców⁵⁷⁸. Do walki z tak dużą formacją przeciwnika dowództwo radzieckie skierowało wszystkie dostępne siły. Jako

⁵⁷⁵ S. Kramarenko, *op. cit.*, s. 115-116.

⁵⁷⁶ S. Tetera, *Aleja MiG-ów.....*, s. 75.

⁵⁷⁷ Amerykanie uznali, że samolot miał awarię i wylądował przymusowo po wyczerpaniu paliwa koło Kesong. http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_2642.htm [dostęp:] 23.09.2014r.

⁵⁷⁸ *Voyna w Koriee.....*, s. 433-434.

pierwsze, w trybie alarmowym wystartowały 22 MiG-i ze 176. IAP. Z przeciwnikiem starło się sześć maszyn dowodzonych przez kpt. A. Basko. Ich głównym celem były bombowce, ale złożona z myśliwców F-84 eskorta bezpośrednia zagroziła drogę radzieckim samolotom. Amerykanom udało się odseparować MiG-i od „Fortec” i związać je w walce. Podobna sytuacja miała miejsce również w przypadku drugiej grupy myśliwców radzieckich prowadzonej przez kpt. W. Muraszowa.

Dopiero trzecia grupa MiG-ów dowodzona przez kpt. Szebierstowa zdołała przedostać się do bombowców. Prowadzący jeden z kluczy radzieckich myśliwców kpt. I. Suczkow, ostrzelał czołowy B-29 grupy, który z palącymi się dwoma silnikami opuścił szyk. Samolot ten skierował się w stronę morza, gdzie spadł do wody⁵⁷⁹. Kolejny bombowiec miał zestrzelić kpt. S. Subotin, ale ostrzelany przez niego Boeing zdołał dolecieć do bazy Naha na Okinawie. Natomiast Amerykanie zgłosili jeden myśliwiec strącony przez „Thunderjeta”, co nie zostało jednak potwierdzone. Pomimo straty jednego bombowca, działania eskorty uznano za „wzorowe”.

Dwunastego kwietnia mosty kolejowe na Jalu w Sinuiju zostały ponownie zaatakowane przez – największą jak do tej pory formację - 46 "Fortec"⁵⁸⁰ ze wszystkich trzech Grup. Osłonę bezpośrednią stanowiło 36 "Thunderjetów", a osłonę wysoką 18 myśliwców "Sabre". Ponownie uczestniczące w nalocie bombowce, podzielono na trzy grupy. W pierwszej znajdował się B-29 z bombą kierowaną „Tarzon”. Grupa ta atakowała mosty wzdłuż, natomiast pozostałe pod kątem 30-35°. „Tarzon” uderzył w ziemię 150 metrów od mostu, a tylko samolotom trzeciej grupy udało się zrzucić bomby w bezpośredniej bliskości celu⁵⁸¹. W obliczu tak silnego ataku radzieckie dowództwo ponownie zdecydowało o użyciu wszystkich dostępnych sił. Jako pierwsza na spotkanie z nieprzyjacielską formacją, po godzinie 9-ej, wystartowała ósemka MiG-ów-15 ze 196. IAP. Gdy jasnym stało się, jak duże siły Amerykanie skierowały nad Sinuiju gen. Kożedub zdecydował o wysłaniu kolejnych grup MiG-ów. Tuż przed 10.00 wystartowały dwie eskadry, liczące łącznie 14 maszyn, dowodzone przez kpt. Szelamonowa i kpt. Tkackiego. Kwadrans później poderwano kolejnych 14 myśliwców⁵⁸².

W tym czasie, piloci czołowej grupy meldowali już o wykrytych bombowcach. Jako pierwszy zameldował i rozpoczął atak dowódca klucza kpt. L. Iwanow. Pierwszy atak z odległości 600 metrów był niecelny, ale druga seria oddana z odległości 300-400 metrów

⁵⁷⁹ I. Seidov, „Krasnyje diavoly”....., s. 119-120.

⁵⁸⁰ Tyle samolotów faktycznie dotarło w rejon celu. Jeden bombowiec rozbił się przy starcie, a osiem zawróciło z trasy. S. Tetera, *Aleja MiG-ów*....., s. 76. Trasę ich nalotu przedstawiono na schemacie nr 7 na stronie 183.

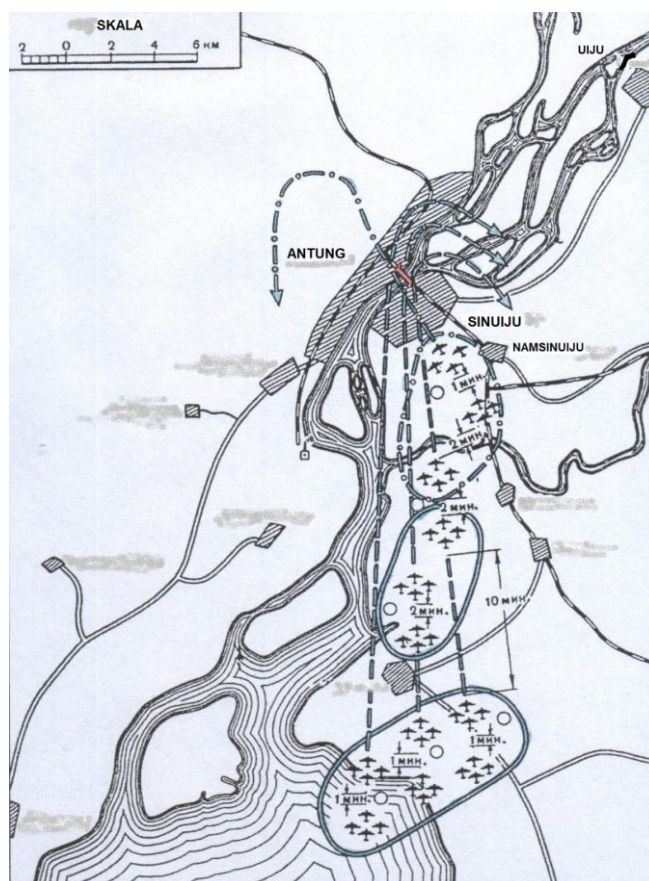
⁵⁸¹ *Voina w Koriee*....., s. 550-551.

⁵⁸² L. Kryłow, I. Tepsurkayev, *op. cit.*, s. 26.

okazała się celna i liczne pociski trafiły w kadłub i skrzydła „Fortecy”, która dymiąc opuściła sztyk i skierowała się w stronę wybrzeża. Jego partner por. Koczegarow ostrzelał drugi bombowiec, który również został trafiony i z płonącymi silnikami wycofał się z sztyku. Gdy nadleciały kolejne grupy radzieckich myśliwców doszło do największej, jak do tej pory bitwy powietrznej nad Koreą, w której uczestniczyło łącznie ponad 100 samolotów. Przez blisko 40 minut walczyły ze sobą MiG-i, „Sabre’y”, „Thunderjety” i „Shooting Star”. Strzelcy pokładowi „Fortec” również próbowali osłonić swoje maszyny. Boeingi były, bowiem głównym celem ataków myśliwców radzieckich⁵⁸³.

Schemat nr 7

**TRASA NALOTU SAMOLOTÓW B-29 NA MOST W SINIUJU
W DNIU 12 KWIECZNIA 1951 roku**



Źródło: *Voina v Koriee. 1950-1953*, Poligon, Sankt-Petersburg 2000., s. 550.

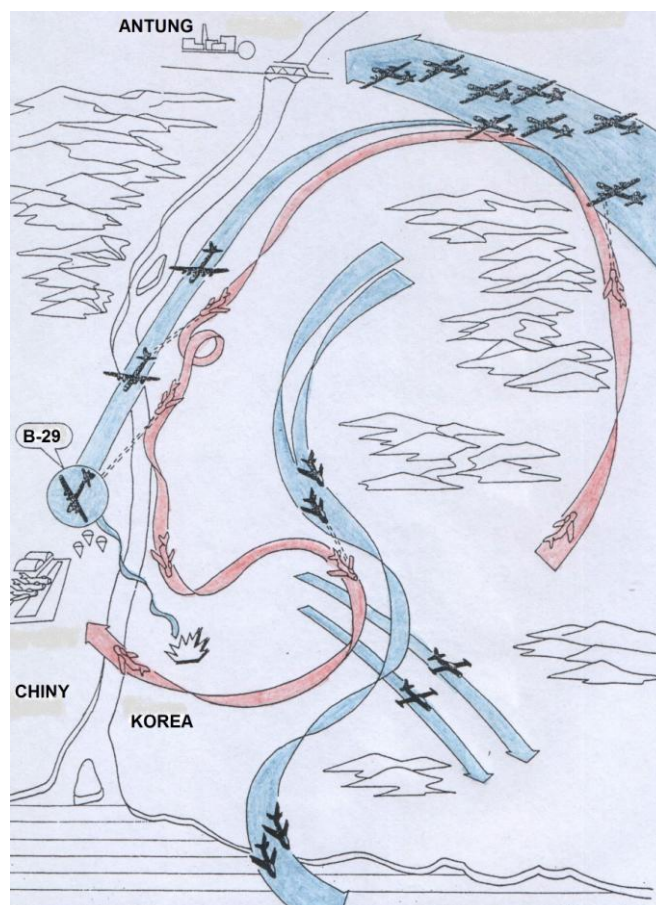
Pilotom radzieckim nakazano atakować wyłącznie bombowce i ignorować amerykańskie myśliwce. Jak to wynikało z dotychczasowych doświadczeń „Sabre’y” czy „Thunderjety” będąc związanymi z ochranianymi bombowcami i lecąc z prędkością najwyżej 700 km/h, nie były w stanie skutecznie zaatakować nurkujących z różnych stron z prędkością

⁵⁸³ Przebieg ataku MiG-ów ze 196. IAP na formację B-29 12 kwietnia 1951r. przedstawiono graficznie na Schemacie nr 8 na stronie 203.

900 km/h MiG-ów. Kwadrans po pierwszym sukcesie, atak na drugą grupę B-29, znajdującą się w tym momencie 30-35 km na południowy-zachód od Antungu rozpoczęły „piętnastki” klucza dowodzonego przez kpt. Szebierstowa. Po celnych seriach K. Szebierstowa i S. Subotina dwa bombowce miały spaść w płomieniach na ziemię, a kolejna silnie uszkodzona

Schemat nr 8

**SCHEMAT ATAKU MiG-ów ZE 196. IAP
NA FORMACJĘ BOMBOWCÓW B-29 W DNIU 12 KWIETNIA 1951 roku**



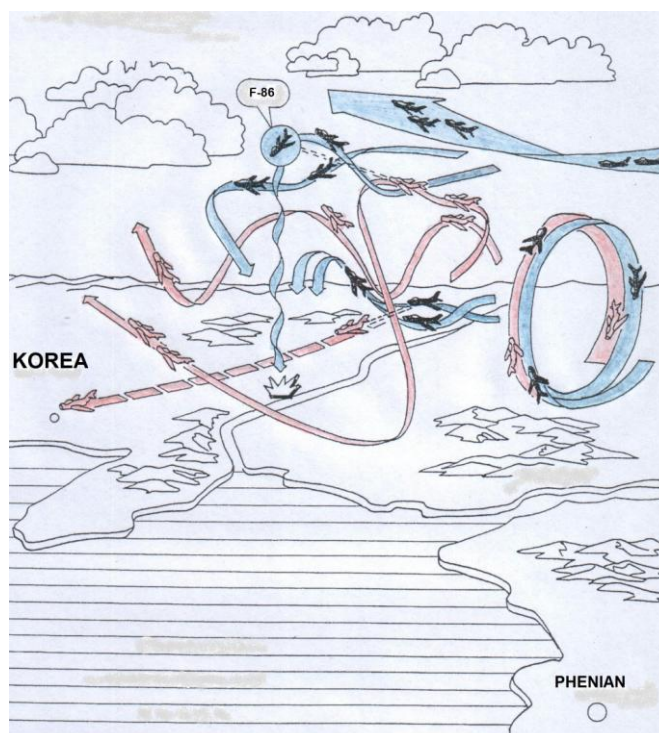
Źródło: N. Jakubovich, *Istrebitel MiG-15. Groza „lietajushchih kriepostiej”*, JAUZA/EKSMO, Moskwa 2009, s. 80.

wycofać się z walki. W międzyczasie do walki włączyły się MiG-i z ostatnich kluczy, które wystartowały już w trakcie boju. Eskadra kpt. Muraszewa podzieliła się na pary, które po kolei zaatakowały bombowce z pierwszej grupy. Po jednej „Fortecy” zestrzelili por. Plitkin i por. Obrazcow. Gdy amerykańskie bombowce znajdowały się już tylko 15 km od Antungu zaatakowały je MiG-i z eskadry kpt. A. Wasko. Czwórka „piętnastek” zmierzyła się z ośmioma B-29 eskortowanymi przez myśliwce. Para kpt. Wasko rozpoczęła ostrzał bombowców, podczas gdy druga para MiG-ów rowadzona przez kpt. S. Kramarenkę związała walką amerykańskie myśliwce F-84 „Thunderjet”. Jeden z nich miał zostać przez Kramarenkę

zestrzelony. Jako ostatnia do walki włączyła się ósemka MiG-ów ze 196. IAP dowodzona przez por. B. Bokacza. Jej piloci dostrzegli klucz B-29 w eskorcie ośmiu myśliwców w podobnej odległości od celu. Zostali jednak wykryci przez pilotów amerykańskich „Thunderjetów”, którzy skierowali się w stronę nieprzyjaciela w ataku czołowym. Bokacz rozkazał dowódcy drugiego klucza por. B. Abakumowowi zaatakowanie eskorty, podczas gdy on sam skierował się ku bombowcom. Klucz Abakumowa stoczył ciężki pojedynek z amerykańskimi myśliwcami⁵⁸⁴, po czym ruszył w kierunku bombowców. W tym czasie samoloty klucza por. Bokacza rozpoczęły równoczesny ostrzał „Fortec”, uszkadzając trzy z nich. Jedną z maszyn, którą atakował kpt. Nazarkin zapaliła się i runęła na ziemię.

Schemat nr 9

**SCHEMAT WALKI MiG-ów ZE 196. IAP Z MYŚLIWCAMI AMERYKAŃSKIMI
W DNIU 12 KWIETNIA 1951 roku**



Źródło: N. Jakubovich, *Istrebitiel MiG-15. Groza „lietajushchih kriepostiej”*, JAUZA/EKSMO, Moskwa 2009, s. 79.

Według danych rosyjskich w boju 12 kwietnia, miało wziąć udział 40 MiG-ów, 52-60 B-29 i 60-75 amerykańskich myśliwców. Piloci 324. IAD mieli zestrzelić, aż jednaście „Fortec” i dwa F-80, oraz kolejnych 14 bombowców i pięć myśliwców uszkodzić. Straty własne to pięć MiG-ów uszkodzonych⁵⁸⁵. Ataki radzieckich myśliwców przerwały skutecznie

⁵⁸⁴ Przebieg tej walki przedstawiono graficznie na Schemacie nr 9.

⁵⁸⁵ L. Krylov, Y. Tepsurkayev, *op. cit.*, s. 28.

nalot dwóch pierwszych grup bombowców, które były zmuszone do przedwczesnego zrzutu bomb. Dopiero „Fortece” z trzeciej grupy wykorzystując osłonę myśliwców oraz fakt zużycia amunicji i kończącego się paliwa radzieckich samolotów zdołały zbombardować cel.

Zupełnie inaczej wygląda ta walka ze strony amerykańskiej. Sześć MiG-ów mieli strącić strzelcy pokładowi atakowanych tak intensywnie bombowców, z tego dwa sierż. B. G. Beach z 28. BS⁵⁸⁶. Jeden z MiG-ów został przyznany sierż. R. Veath'owi z 19. BG. W swojej relacji podaje on, że formacja, w której leciał jego bombowiec⁵⁸⁷ została zaatakowana około 40 kilometrów od celu i atakowana non stop, nawet, gdy już zawracała znad celu do bazy. Jako prawy strzelec dostrzegł on MiG-a, który rozpoczął atak z prawej półsfery i miał zamiar minąć bombowiec dołem. Veath otworzył do myśliwca radzieckiego ogień z odległości ok. 500 metrów, strzelając krótkimi seriami. Gdy dystans dzielący samoloty był minimalny oddał jedną długą serię, po której z MiG-a buchnęły płomienie i dym, a następnie niekontrolowanym lotem runął w dół. Cztery kolejne „piętnastki” zapisali sobie na konto piloci „Sabre'ów”, a piloci „Thunderejetów” zgłosili trzy MiG-i zniszczone prawdopodobnie. Zwycięstwa odnieśli piloci z 334. i 335. Dywizjonów – Meyer, Hinton, Lane i Jabara⁵⁸⁸. Pomimo to straty wśród bombowców, których utracono łącznie sześć okazały się zbyt wysokie. Szczegółowo przedstawiono to w tabeli nr 22 na stronie 187. W związku z tym gen. Stratemeyer wydał rozkaz natychmiastowego wstrzymania dziennych nalotów B-29 na rejon Sinuiju, dopóki nie zostanie opracowana skuteczna metoda ich ochrony przed atakami MiG-ów⁵⁸⁹.

Po południu 12 kwietnia, doszło do powtórnego stracenia amerykańskich „Sabre'ów” z 4. FIG z MiG-ami ze 196. IAP. Dwa zwycięstwa mieli odnieść ppłk B. Hinton oraz kpt. H. Lane. Faktycznie zdołali tylko poważnie uszkodzić MiG-a kpt. Jakowlewa, który ranny wylądował przymusowo na polu ryżowym ok. 15 km od lotniska. Do kolejnej walki doszło 16 kwietnia 1951 roku, kiedy to lotnicy ze 196. IAP dwukrotnie atakowali formacje samolotów myśliwsko-bombowych. Por. Szelomonow miał zestrzelić jednego „Shooting Stara”, ale tego dnia Amerykanie potwierdzają tylko stratę jednego „Thunderjeta” z 524. FES, który miał jednak uderzyć w górę⁵⁹⁰. Dwa dni później w powietrznym starciu ośmiu MiG-15 z „Sabre” piloci 196. IAP mieli zestrzelić trzy amerykańskie myśliwce. Faktycznie tylko jeden F-86A

⁵⁸⁶ W. Thompson, *Fighter combat over Korea. Part 2 – Jet Aces*, „Wings of Fame”, vol. 2, s. 22.

⁵⁸⁷ Veath był strzelcem B-29 przenoszącego bombę „Tarzon” i prawdopodobnie z tego powodu samolot ten był szczególnie atakowany. L. Davis, *MiG Alley*....., s. 17.

⁵⁸⁸ W. Thompson, *F-86 Sabres of the 4th*, s. 32.

⁵⁸⁹ R. F. Futtrell, *United States Air Force*....., s. 298-300.

⁵⁹⁰ http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_date.htm [dostęp:] 24.09.2014r.

por. B. Moore'a otrzymał trafienie pociskiem z 37mm działka w statecznik, ale zdołał dolecieć do Suwon.

Tabela nr 24

**ZESTAWIENIE BOMBOWCÓW B-29 „SUPERFORTRESS” UTRACONYCH
W DNIU 12 KWIETNIA 1951 roku WEDŁUG DANYCH USA**

Numer seryjny	Jednostka	Przyczyna utraty	Nazwisko pilota radzieckiego, który miał zestrzelić bombowiec
42-63569	93. BS/ 19. BG	Z powodu silnego wiatru wyczerpało się paliwo. Lądował przymusowo, skraksował i spłonął niedaleko od bazy Kadena.	kpt. P. Miłauszkin
44-61835	30. BS/ 19. BG	Uszkodzony przez MiG-i. Trafienia w statecznik pionowy i kabinę. Lądował przymusowo w Suwon.	kpt. G. Ges
44-62252	371. BS/ 307. BG	Silnie uszkodzony przez MiG-i. Trafienia w tylną część kadłuba i usterzenie. Uderzył we wzgórze niedaleko Suwon	por. B. Obrazcow
44-69862	93. BS/ 19. BG	Atakowany przez około 15-20 MiG-ów. Zapalił się silnik nr 2, a potem całe skrzydło. Ekspłodował i runął na ziemię.	Prawdopodobnie kpt. I. Suczkow
44-86370	93. BS/19. BG	Uszkodzony przez MiG-i. Zapalił się silnik nr 1. Lądował przymusowo na wodzie. Widoczne szczątki płamy oleju.	mjr S. Subotin
44-87618	19. BG	Silnie uszkodzony przez MiG-i i ogień artylerii przeciwlotniczej. Uszkodzone silniki i instalacja hydrauliczna. Przymusowo lądował na lotnisku w Seulu. Rozbity przy lądowaniu, skreślony z ewidencji.	por. F. Szebanow

Opracowanie własne na podstawie: <http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/> [dostęp:] 24.09.2014r. I. Seidov, *Sovietskije asy koreiskoi voiny*, Fond „Russkije Vitiazi”, Moskwa 2010.

Do kolejnej większej bitwy doszło dopiero 22 kwietnia 1951 roku. Rosjanie wysłali w powietrze łącznie 36 myśliwców z obu pułków, które napotkały maszyny przeciwnika. W wyniku zaciętej walki piloci radzieccy mieli zestrzelić dwie maszyny amerykańskie. Jedną strącił por. Szebanow, a że było to jego piąte zwycięstwo uzyskał on tytuł asa. Amerykanie tych strat nie potwierdzają, sami zgłosili natomiast cztery pewne zestrzelenia MiG-ów i cztery uszkodzenia. Po jednym radzieckim myśliwcem mieli strącić ppłk Eagleston, kpt. Jabara, por. Becker i por. Yancey. Według jednak danych rosyjskich trafione zostały tylko dwa MiG-i. Uszkodzony został samolot Szelomonowa, ale zdołał dolecieć do bazy. Natomiast

„piętnastka” por. Samusina, trafiona w zbiornik paliwa i silnik, zapaliła się, ale radziecki pilot zdołał bezpiecznie katapultować się⁵⁹¹.

Dwudziestego pierwszego kwietnia 1951 roku, spory sukces odniosły „Corsairy” z VMF-312 stacjonującego na pokładzie lotniskowca USS „Bataan”⁵⁹². Tego dnia, cztery F4U-4 miały za zadanie rozpoznanie dróg wzdłuż wybrzeża na odcinku od Choppeki do Onjong-ni na zachodnim wybrzeżu Korei. Po godzinie lotu por. W. Godbey pilot, innego znajdującego się w pobliżu klucza z VMF-312, zameldował o kłopotach z silnikiem i konieczności opuszczenia samolotu. Wezwano śmigłowiec ratowniczy i pozostawiono jednego „Corsaira” do osłony. Druga para myśliwców pilotowana przez kpt. DeLonga i por. Daigha kontynuowała zadanie. Nad Hojong-do, lecąc na wysokości około 600 m Daigh zaobserwował cztery samoloty zbliżające się z północnego zachodu na wysokości 1400 m. Początkowo piloci Marines myśleli, że są to „Mustangi” i kontynuowali lot. Zbliżające się samoloty wykonały zwrot i otworzyły ogień. Pociski uderzyły w kadłub F4U DeLonga uszkadzając m.in. radio. Nie wiedzieć, czemu Daigh nie dostrzegł północnokoreańskich myśliwców i przeleciał dokładnie między dwoma Jak-ami. Znalazłszy się za nimi rozpoczął szybkie wznoszenie i zawrót o 360 stopni. Gdy już znalazł się za Jakami otworzył ogień do pary myśliwców, osiągając liczne trafienia. Kilkanaście sekund później wykonał ostry zakręt i znalazł się dokładnie za jednym z Koreańczyków. Oddana z bliskiej odległości długa seria z działek „Corsaia” dosłownie odcięła skrzydło myśliwca, który momentalnie spadł na ziemię, rozbijając się w kuli ognia.

W tym czasie DeLong zajął się drugą parą północnokoreańskich myśliwców, która ostrzeliwała go, ale bardzo niecelnie. Chwilę później jeden z Jak-ów przeleciał tuż przed nosem „Corsaira” i to wystarczyłoby po serii działek samolotu DeLonga spadł w płomieniach na ziemię. Po tym zwycięstwie amerykański pilot zakręcił na wschód i zobaczył dwa Jak-i lecące dokładnie w jego kierunku. Ale pomiędzy nimi znajdował się F4U Daigha. DeLong nakazał mu przez radio natychmiast wznieść się do góry. Wykonując polecenie dowódcy Daigh wykonał szybki zakręt w lewo na wznoszeniu, tak, że ścigający go Jak znalazł się przed nim. Momentalnie znalazł się w celowniku „Corsaira” i po krótkiej serii koreański samolot zaczął płonąć. Także DeLong trafił „swojego”, Jak-a, który również zaczął dymić. Jego pilot wykonywał rozpaczliwe manewry, usiłując ująć pogoni, ale na nic to się nie zdało.

⁵⁹¹ I. Seidov, *Krasnyje diawoły.....*, s. 140.

⁵⁹² Dziesięć dni wcześniej dwa „Corsairy” z 1. MAW, prawdopodobnie z tego samego dywizjonu omyłkowo ostrzelały w rejonie Wonsan dwa brytyjskie samoloty „Sea Fury” z 810. Squadron pilotowane przez por. Leece i por. Lavender. Oba samoloty FAA zostały poważnie uszkodzone, ale ich piloci nie odnieśli obrażeń. Incydent dokładnie wyjaśniono i za przyczynę uznano błędne rozpoznanie samolotów brytyjskich przez pilotów Marines, którzy wzięli je za chińskie Ła-9. G. Thomas, *op. cit.*, s. 45.

Po kilku kolejnych seriach Jak dymił już „jak lokomotywa”, a z kadłuba zaczęły spadać liczne kawałki. Koreański pilot otworzyłabinę i natychmiast wyfrunęły z niej pliki papierów. Po chwili opuścił on samolot, który rozbił się o toń morza⁵⁹³.

W marcu - kwietniu 1951 roku, lotnictwo północnokoreańskie i chińskie ponownie podjęło próbę przerzucenia części swoich samolotów na południową stronę rzeki Jalu, skąd mogłyby być użyte do wsparcia własnych wojsk lądowych. Dowództwo chińskie bardzo poważnie zaczęło traktować możliwość lotniczego wsparcia swojej ofensywy. W 4. Armii chińskiej z każdego pułku wydelegowano do Mukdenu po kilku oficerów, na kurs koordynacji bliskiego wsparcia lotniczego. Dowódca lotnictwa ChRL generał Liu Ya-lou, nakazał przygotowania do przebazowania w rejon walk dwóch pułków Ił-ów-10. W końcu kwietnia amerykańskie rozpoznanie lotnicze zidentyfikowało na przygranicznym lotnisku Sinuiju 39 śmigłowych Jak-ów, Ła-9 i Ił-ów-10. Lotnisko zostało gruntownie przebudowane. Zbudowano nowe zbiorniki paliwa, składy amunicji i zaopatrzenia. Stanowiska postojowe otoczono ziemnymi osłonami. Wokół lotniska rozmieszczono liczne stanowiska artylerii przeciwlotniczej.

Z uwagi na znaczne potencjalne zagrożenie ze strony bazujących tam samolotów przeciwnika dowództwo FEAF postanowiło je zniszczyć. Tym razem nad cel nie wysłano jednak bombowców B-29, a wyłącznie taktyczne samoloty myśliwsko-bombowe. W dniu 9 maja 1951 roku, około godz. 14.00 nad tym rejonem pojawiło się łącznie aż 314 samolotów FEAF i 1st MAW. Obszar pomiędzy Jalu a Sinuiju patrolowały myśliwce osłony "Sabre", "Thunderjet" i "Panther". Odrzutowe myśliwce F-80C z 8. i 49. FBG oraz 51. FIG zaatakowały rakietami i bombami rozpryskowymi stanowiska obrony przeciwlotniczej. Po tym śmigłowe „Mustangi” z 18. FBG oraz „Skyraidery” lotnictwa morskiego rozpoczęły właściwy nalot na lotnisko i znajdujące się tam samoloty⁵⁹⁴. Zakończył się on pełnym sukcesem. Zniszczono wszystkie znajdujące się na lotnisku maszyny, podpalono składy paliwa, spowodowano eksplozję 26 składów amunicji i zaopatrzenia. Pradopodobnie spowodowano też znaczne straty wśród personelu.

Ku wielkiemu zdziwieniu Amerykanów, 40 Mig-ów wprawdzie wystartowało z Antungu, lecz krążyły spokojnie po chińskiej stronie i tylko kilka usiłowało przekroczyć graniczną rzekę Jalu. Zostały jednak zaatakowane przez myśliwce amerykańskie, które uszkodziły dwa z nich, jeden przez pilota F-86, a drugi przez pilota F-84. Tylko jeden F-84E

⁵⁹³ *Aircraft action report of capt Phillip DeLong 016434/7302/USMC and 1st ltn Harold Daigh, 038633/7302/USMCR*, załącznik do: Commanding Officer U. S. S. BATAAN (CVL-29), *Action report; period 8 April 1951 – 11 May 1951*, s. 1-I-1 – 1-I-3, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvl29-am51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2104r.

⁵⁹⁴ R. F. Futtrell, *United States Air Force.....*, s. 303-305.

został uszkodzony przez artylerię⁵⁹⁵. Bierność Rosjan zdaje się tłumaczyć skromność ich sił. W tym czasie gen. Bielow miał do dyspozycji jedynie dwa pułki dywizji Kożeduba, które już na początku swej działalności nie miały pełnych stanów - przeciętnie po 8 samolotów w eskadrze, co dawało łącznie ok. 48 MiG-15. Wysyłanie ich do walki z niemal siedmiokrotnie silniejszym przeciwnikiem mogło okazać się posunięciem samobójczym i doprowadzić do unicestwienia 64. Korpusu. Zadanie obrony lotniska powierzono, więc artylerii przeciwlotniczej. Strona rosyjska podaje, że tego dnia piloci 324. IAD odnieśli jednak kilka zwycięstw. Między innymi jednego „Mustanga” miał stracić kpt. Szelomonow. Ale zestrzelenie to miało mieć miejsce nad morzem, nie zostało oficjalnie uznane⁵⁹⁶. Natomiast zwycięstwa nad odrzutowymi F-80 mieli odnieść dwaj piloci 176. GIAP kpt. Szebierstow i kpt. Ges. Ponadto w dniach 17 – 23 kwietnia bombowce zaatakowały też lotniska w Phenianie, Anak, Sariwon, Kangdong, Yonpo, Hamhung, Sinmak i Sunan. Po nalotach B-29 nad tymi lotniskami systematycznie pojawiały się samoloty myśliwsko-bombowe atakujące naprawiające zniszczone pasy grupy saperów, a w nocy nękały ich „Invadery”.

Wiosną 1951 roku, także pierwszej grupie pilotów 4. FIW zbliżał się termin powrotu do USA po zakończeniu tury bojowej⁵⁹⁷. Kilku z nich, jak płk J. C. Mayer, ppłk G. Eagleston, ppłk B. Hinton czy kpt. J. Jabara miało już na swoim koncie po kilka zestrzelonych MiGów. Rozpoczęli, więc swoisty wyścig o tytuł pierwszego amerykańskiego asa ery odrzutowej. Ale w maju aktywność MiG-ów spadła. Tytuł ten udało się zdobyć kapitanowi J. Jabarze dopiero w walce, jaka rozegrała się 20 maja 1951 roku, gdy grupa kilkunastu „Sabre’ów” została zaatakowana przez ponad 50 MiG-ów⁵⁹⁸. W jednym locie zestrzelił swój piąty i szósty samolot. Tego dnia dwie grupy „Sabre’ów” z 334. i 335. FIS zostały zaskoczone przez ponad 50 MiG-ów-15. Myśliwce rozproszyły się, walcząc w grupach po 2 – 3 samoloty. Jabara, któremu poważny kłopot sprawiał jeden z dodatkowych zbiorników paliwa, który nie odpadł, wraz ze skrzydłowym por. Kempem próbował zaatakować parę „piętnastek”. Ale zamiast tego sam stał się obiektem ataku trzech MiG-ów. Oстрыm zakrętem w kierunku Rosjan Jabara spowodował, że musieli oni przelecieć nad nim, nie oddając jednego strzału. Dwa z nich oddaliły się, ale jeden pozostał w walce i to właśnie jemu wszedł na ogon Amerykanin. Radziecki pilot próbował wielu manewrów, aby umknąć z pod luf „Sabre’a”, ale nie udawało

⁵⁹⁵ D. R. McLaren, *Republic F-84 Thunderjet*....., s. 107.

⁵⁹⁶ S. Tetera, *Aleja MiG-ów*....., s. 78.

⁵⁹⁷ W trakcie wojny koreańskiej normalna tura bojowa dla pilotów samolotów myśliwskich, samolotów naprowadzania i taktycznych samolotów rozpoznawczych wynosiła 100 lotów bojowych a 50 lotów bojowych dla załóg bombowców lekkich i średnich, myśliwców dwusilnikowych i wielosilnikowych samolotów rozpoznawczych. Historical Studies Branch USAF Historical Division, *Combat crew rotation. World War II and Korean War*, Aerospace Studies Institute, Air University, Maxwell AFB 1968, s. 22-24.

⁵⁹⁸ W. T. Y’Blood, *MiG Alley. The fight for air superiority*, Air Force History and Museums Program 2000, s. 21-22.

się. Uparty Jabara, leciał jak przyklejony i stale zmniejszał dzielący samoloty dystans. Z odległości około 450 metrów wypuścił trzy długie serie. Półcalowe pociski podziurawiły skrzydło i kadłub MiG-a, który wykonał dwa obroty i runął spiralą w dół. Na wysokości ok. 3000 m rosyjski pilot katapultował się, a kilkanaście sekund później MiG eksplodował⁵⁹⁹.

Następne kilkanaście minut trwała walka 28 F-86, wokół których krążyło – jak stado os – pół setki MiG-ów. Jabara po pierwszym zwycięstwie wzniósł się na wysokość 6800 m i dostrzegł sześć „piętnastek”. Znajdując się w dogodnej sytuacji otworzył ogień do jednej z nich. I tym razem jego salwa okazała się skuteczna. Z trafionego licznymi pociskami radzieckiego myśliwca zaczął wydobywać się dym. Po kolejnej serii pojawiły się płomienie i samolot runął do ziemi. Jabara wypuścił hamulce, aby nieco zwolnić i podążył za nim aż do wysokości 200 m, aby upewnić się, że nieprzyjacielski myśliwiec uderzy w ziemię. W tej samej chwili usłyszał rytmiczne uderzenia i dostrzegł dwa MiG-i strzelające w jego kierunku z najbliższej odległości. Jabara natychmiast schował hamulce zwiększył ciąg silnika. Teraz to on przez ponad pięć minut wykonywał wszelkie dopuszczalne i niedopuszczalne manewry **żeby** ująć ścigającym go i stale strzelającym „piętnastkom”. Wtedy z pomocą przyszły mu dwa inne „Sabre’y”. W tym momencie jeden z MiG-ów odleciał, ale drugi nadal podążał jego śladem. Sam jednak był ścigany przez F-86 pilotowanego przez por. G.Holley’a, nad którym leciał drugi „Sabre” Pittsa, osłaniający całą grupę. Ostrzelany przez Holley’a Mig zaczął dymić i natychmiast zawrócił nad Jalu, a amerykańskie myśliwce na resztkach paliwa wróciły do bazy. Trzeci ze strąconych tego dnia MiG-ów przyznano kpt. M. E. Nelsonowi z 335. FIS. Ale tego dnia swoje cztery zwycięstwa mieli też odnieść lotnicy radzieccy. Pierwszego „Sabre’a” zestrzelił, najlepszy radziecki pilot z Korei, Jewgienij Piepieljajew, innego major Kirisow⁶⁰⁰. Pozostałe dwa miał strącić kapitan Szebanow.

Po stratach zadanych 20 maja MiG-i pojawiły się w rejonie "Alej" dopiero w końcu miesiąca. Ostatniego dnia maja dwa B-29 z 28. BS/ 19. BG(M) wyruszyły na północ z zadaniem zbombardowania kolejnego mostu, tym razem w Hyesanjin. Ok. 120 km na pd. wsch. od Sinuiju bombowce miały spotkać się z F-86 eskorty. Jednak zamiast "Sabre'ów" pojawił się tuzin MiG-ów-15, które zaatakowały amerykańskie bombowce. Na szczęście dla załóg "Superfortec" niezwłocznie nadleciała eskorta. Po zakończeniu starcia porucznicy O. Gordon i B. Smith z 335. FIS zgłosili po jednym zestrzelonym Mig-u. Trzeciego zaliczył strzelec pokładowy B-29 sierż. M. Martocchia. W jednym z zestrzelonych MIG-ów zginął

⁵⁹⁹ L. Davis, *The 4th Fighter Wing*....., s. 50-60.

⁶⁰⁰ I. Seidov, *Sovietskije asy*....., s. 110-111.

ppłk Pieriewozczikow z Instytutu Naukowo-Badawczego Sił Powietrznych ZSRR, który wraz ze specjalną grupą z tego Instytutu został skierowany na front⁶⁰¹.

Pierwszego czerwca 1951 roku, „Fortece” zaatakowały most w Kwaksan. W boju, który miał miejsce tego dnia zginął dowódca klucza z 18. GIAP por. J. Stelmach, który po zestrzeleniu dwóch bombowców sam padł ofiarą F-86. Amerykanie faktycznie przyznają się do utraty jednego B-29 strąconego przez MiG-i, natomiast drugi miał być poważnie uszkodzony przez artylerię i rozbił się w trakcie przymusowego lądowania w Taegu⁶⁰². Stelmach wylądował na spadochronie na terenie, na którym działał amerykański oddział specjalny. Otoczony, zaczął się ostrzeliwać, lecz widząc przeważające siły wroga, ostatnim pociskiem odebrał sobie życie⁶⁰³. MiG-i zaatakowały też grupę „Mustangów” z 18. FBG, którą wysłano na poszukiwanie lotników uratowanych z zestrzelonej przez Stelmacha „Fortecy”. Radzieccy piloci mieli strącić dwa „Mustangi”. Indywidualne zwycięstwo przyznano por. L. Szczukinowi z 18. GIAP⁶⁰⁴.

Tego samego dnia inna czwórka B-29 z 343. BS/ 98.BG(M) zaatakowała most na Jalu na płn. zach. od Sinanju. Po wykonaniu zadania "Sabre'y" osłony wycofały się z powodu kończącego się paliwa. Sytuację wykorzystały MiG-i, które odstrzeliły część skrzydła jednego z bombowców i uszkodziły pozostałe. Podobnie, jak dzień wcześniej załogi "Superfortec" wybawiło z opresji przybycie kolejnej grupy F-86 z 336. FIS, których piloci stracili dwie "piętnastki". Dwie dalsze wpisano na konto strzelców pokładowych bombowców, sierżantów J. Davisa i E. Kanopa. Po tym nastąpiła niespodziewana w przerwa w działaniach radzieckich myśliwców, częściowo usprawiedliwiona fatalnymi warunkami pogodowymi. Do kolejnych walk doszło dopiero w drugiej połowie czerwca. Jedynie 6 czerwca, doszło do walki szóstki MiG-ów z 18. GIAP z kluczem „Shooting Starów”. Według danych rosyjskich ich piloci, kpt. Antonow i kpt. Szczukin, mieli strącić po jednym F-80. Amerykanie potwierdzają stratę jednego swojego myśliwca z 16. FIS, którego pilot ppor. F. E. Johnson bezpiecznie wylądował w morzu i został uratowany⁶⁰⁵.

W Mandzurii tym czasem ukończono budowę nowych lotnisk, w Ta-Kushan (Dagushan) i Tafung Kou, na które przeniesiono jednostki powstałej na przełomie listopada i

⁶⁰¹ S. Tetera, *Aleja MiG-ów*....., s. 79.

⁶⁰² http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_2891.htm i http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_info_26.htm [dostęp:] 26.09.2014r.

⁶⁰³ Inne relacje podają, że Stelmacha zabili żołnierze północnokoreańscy, którzy wzięli go za pilota amerykańskiego. Y. Sutiagin, I. Seidov, *MiG menace over Korea. The story of Soviet fighter ace Nikolai Sutiagin*, Pen&Sword, Barnsley 2009, s. 30-31.

⁶⁰⁴ L. Krylov, Y. Tepsurkayev, *op. cit.*, s. 30-31.

⁶⁰⁵ S. Tetera, *Czerwony Sztorm nad „Aleją MiG-ów”*, LOTNICTWO numer specjalny 15, s. 70.

grudnia 1950 roku, chińsko-koreańskiej Połączonej Armii Lotniczej (PAL)⁶⁰⁶ dowodzonej przez chińskiego generała Lju Czchena. Jego radzieckim doradcą był gen. D. Gałunow. W skład PAL wchodziło pięć dywizji lotniczych. Z tego dwie dywizje chińskie były wyposażone w MiG-15 i dowodzone przez Si Buana i Fang Ziyi, jedna w myśliwce śmigłowe, jedna bombowa oraz jedna północnokoreańska dywizja lotnictwa szturmowego. Faktycznie była to jednak dywizja mieszana, wyposażona w samoloty szturmowe Il-10, jak i myśliwskie. Dowódcą tej dywizji był gen. Wan Len, a jego głównym doradcą płk Pietraczew. Jednostki koreańskie nadal były wyposażone w samoloty z napędem tłokowym, z tym, że posiadały coraz większą ilość myśliwców Ła-9 i Ła-11. Po utworzeniu PAL dowodzenie całością sił lotniczych stacjonujących w Chinach powierzono gen. Stiepanowi Krasowskiemu, który doświadczenie w dowodzeniu dużymi związkami taktycznymi zdobył jeszcze w czasie II wojny światowej, dowodząc 2. Armią Lotniczą⁶⁰⁷.

Sytuacja, w jakiej znajdowało się formowane lotnictwo ChRL była lepsza niż to miało miejsce w przypadku sił powietrznych Korei Północnej. Wprawdzie po zwycięstwie nad wojskami Czang Kai Szeka, większość personelu lotniczego Kuomintangu, wcześniej walczących przeciwko Japończykom ewakuowała się na Tajwan, to jednak wielu pozostało na kontynencie, deklarując chęć wstąpienia do armii ludowej⁶⁰⁸. Komuniści zdobyli też wiele sprzętu, używanego wcześniej przez nacjonalistów. Szkolenie pierwszych kadr lotniczych rozpoczęto już w lipcu 1946 roku, posiadając jedynie cztery japońskie samoloty Tachikawa Ki.55. Pierwsza jednostka lotnictwa wojskowego Chin Ludowych powstała natomiast w połowie 1949 roku. Nazywano ją „1 eskadra ludowa”, a w jej skład wchodziło sześć samolotów myśliwskich P-51 „Mustang” oraz kilka myśliwsko-bombowych DeHavilland „Mosquito”⁶⁰⁹. Na początku 1950 roku, siły powietrzne ChRL liczyły 159 samolotów ponad dwudziestu typów stanowiących mieszaninę sprzętu odziedziczonego po Czang Kai Szeku, jak "Mustangi", P-47D "Thunderbolt", B-25H "Mitchell", czy brytyjskie "Mosquito" oraz maszyn japońskich zdobytych i przekazanych przez Związek Radziecki. Utworzono też dywizje artylerii przeciwlotniczej, pułk reflektorów przeciwlotniczych i dwa bataliony stacji radiolokacyjnych. Stan większości samolotów pozostawiał jednak wiele do życzenia.

⁶⁰⁶ Strukturę PAL w kwietniu, 1951r. przedstawiono na Schemacie nr 10 na stronie 213.

⁶⁰⁷ B. Potyrała, H. Szczegół, *op. cit.*, s. 137.

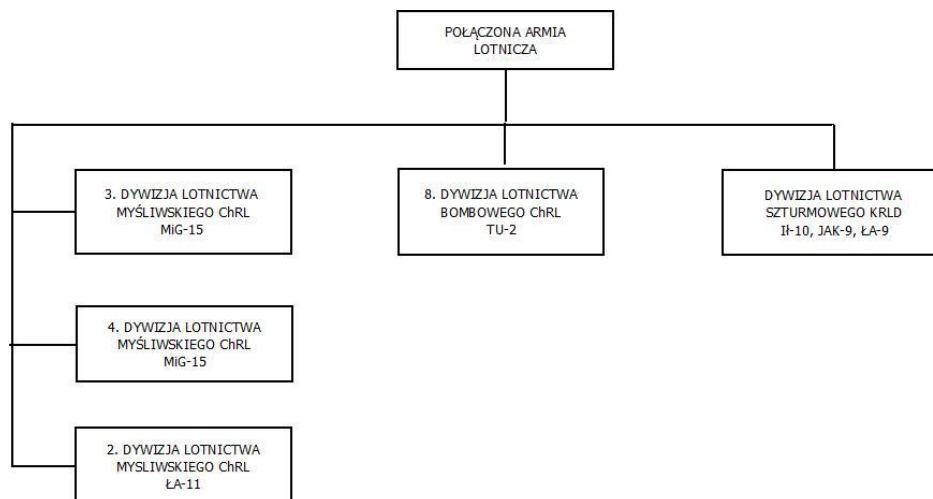
⁶⁰⁸ Dotyczyło to szczególnie personelu naziemnego. Pod koniec 1949r. aż 85% mechaników lotnictwa ChRL służyło wcześniej w siłach powietrznych Kuomintangu. Wśród wyższego personelu technicznego odsetek ten był jeszcze wyższy. Za to aż 88% pilotów zostało wyszkolonych już w lotnictwie ludowym. Po 1945r. w Chinach pozostało też, co najmniej 100 pilotów i mechaników lotnictwa japońskiego. K. W. Allen, G. Krumel, J. D. Pollack, *China's air force enters the 21st century*, RAND, Santa Monica 1995, s. 38. Skład i wyposażenie lotnictwa Tajwanu w tym okresie patrz Y. Tepsurkayev, L. Krylov, *op. cit.*, s. 26-27.

⁶⁰⁹ A. Diemin, *op. cit.*, s. 42.

Sytuacja uległa radykalnej zmianie po podpisaniu na Kremlu 14 lutego 1950 roku, paktu o wzajemnej pomocy i przyjaźni.

Schemat nr 10

STRUKTURA POŁĄCZONEJ ARMII LOTNICZEJ W KWIETNIU 1951 roku



Opracowanie własne na podstawie: A. Diemin, *V niebie Koriei. „Orły” Mao Ze Donga protiv „Jastrebom” diedi sema*, „Aviatsija i Kosmonavtika” 10.2004, s. 33.

Do Chin przybyła liczna grupa radzieckich doradców, specjalistów różnych dziedzin i instruktorów. Powstały ośrodki szkolące przyszłych pilotów i personel techniczny. Grupę przewidzianą na przyszłych pilotów odrzutowców wysłano do szkół na terenie ZSRR. Już wcześniej, bo od jesieni 1949 roku, rozpoczęły się dostawy dużych ilości radzieckiego sprzętu latającego - myśliwców Jak-9P i Ła-9/11, szturmowców Ił-2 i Ił-10, bombowców Pe-2 i Tu-2 oraz maszyn transportowych, szkolnych i łącznikowych, łącznie 336 maszyn. W 1950 roku, Chińczycy otrzymali kolejne 310 samolotów, w tym pierwsze myśliwce odrzutowe MiG-9 i Jak-17UTI, pod koniec roku także pierwsze 42 sztuki MiG-15. W końcu 1950 roku, osiągnął gotowość pierwszy chiński pułk myśliwski uzbrojony w MiG-15 - wspomniany wyżej 10. pułk myśliwski, w którym zgrupowano najbardziej doświadczonych pilotów.

Wejście do walki chińskich dywizji z PAL, spowodowało wprowadzić bardzo istotne ilościowe wzmocnienie dla 64.OIAK, lecz w pierwszym okresie był to praktycznie jedyny zauważalny efekt. Wartość bojowa tych jednostek była, bowiem bardzo mała. Piloci po kilku zaledwie miesiącach intensywnego szkolenia mieli wylatane niewiele godzin, co pozwoliło jedynie na opanowanie podstawowego pilotażu samolotów. Lecz do wypracowania nawyków typowych dla pilota myśliwca, było im jeszcze daleko. W konfrontacji z doświadczonymi pilotami amerykańskimi ponosili dotkliwe straty. Przykładowo jeszcze 2 października 1951

roku, siedem samolotów MiG-15 z 4. Dywizji, gdy nie zdołało uniknąć starcia z tuzinem F-86 z 4. FIW. W jednostronnej walce miały zostać strącone wszystkie chińskie samoloty.

Chińczycy mieli, także i inne problemy. Ich personel naziemny reprezentował niski poziom kultury technicznej, co prowadziło do licznych awarii samolotów, a nawet katastrof. Usiłowano to zrzucić na karb dywersantów, co przypominało przysłowiowe polowanie na czarownice, gdyż wszędzie widziano szpiegów. Poważną bolączką było też, chroniczne niedożywienie personelu, które w przypadku pilotów poddawanych dużym przeciążeniom w wielu przypadkach powodowało nawet utratę przytomności, w czasie lotu i katastrofy⁶¹⁰.

Mało skuteczne, okazały się również pierwsze operacje lotnictwa chińskiego o charakterze ofensywnym. W dniu 20 czerwca 1951 roku, dowództwo PAL wysłało formację sześciu szturmowych Il-ów-10, w osłonie sześciu Jak-ów-9, przeciwko zajętej przez wojska ONZ, a położonej niedaleko wybrzeża KRL-D, wysepce Sinmi-do. Podążające w kierunku wysepki maszyny chińskie zostały przechwycone przez grupę „Mustangów” z 67. FBS. Ich piloci, wykonujący zadania szturmowe odrzucili bomby i skierowali swoje maszyny w kierunku przeciwnika. Jako pierwszy sukces osiągnął kpt. J. Harrison. Trafiony przez niego Jak rozbił się w morzu, a pilot ratował się skokiem ze spadochronem. W toku walki kolejne zwycięstwa, nad szturmowcami mieli osiągnąć kpt. B. Clark, kpt. Landell. Natomiast por. J. Reins miał uszkodzić chiński myśliwiec. Zwycięstwo prawdopodobne nad Il-10 miał uzyskać sam dowódca 18. FBG płk R. H. Stralsman, a trzy Il-y miały zostać uszkodzone. Oficjalnie uznano jednak tylko sukces kpt. Harrisona⁶¹¹. Ale na tym walka ta nie skończyła się. Niemal równocześnie nad rejon starcia nadleciały, wezwane zapewne przez obie strony, posiłki w postaci osiemnastu MiG-ów-15 ze 176. GIAP oraz „Sabre’y” z 4. FIW. Wywiązała się kolejna bitwa, w której jednego „Mustanga” zestrzelił S. Wiszniakow. Pilot F-51D kpt. J. J. Coleman poległ. Natomiast amerykańskie myśliwce miały uszkodzić dwa MiG-i, a kolejny MiG z 18. GIAP został strącony już w pobliżu własnego lotniska. Jego pilot kpt. Skidan zdołał się bezpiecznie katapultować⁶¹².

W końcu, także w czerwcu 1951 roku, weszła do walki 303. IAD gen. Łobowa. Początkowo jej pułki operowały z Antungu, ale w połowie czerwca zostały przeniesione na nowe lotniskow Miaogow (Manpo)⁶¹³. Pierwsza akcja samolotów tej dywizji, w dniu 14 czerwca nie przyniosła efektów. Do ciężkiej walki doszło trzy dni później. Przed południem 17 czerwca 1951 roku, w rejonie Sinanju starło się w powietrzu szesnaście MiG-ów z 18.

⁶¹⁰ A. Diemin, *V niebie Koriei. „Orły” Mao Ze Donga protiv „Jastrebow” diedi sema*, „Aviatsija i Kosmonawtika” 10.2004, s. 35.

⁶¹¹ W. Thompson, *Fighter combat over Korea, part 2*....., s. 22.

⁶¹² S. Tetera, *Siły powietrzne KRLD*....., s. 80.

⁶¹³ Y. Gordon, D. Kommisarov, *Soviet tactical aviation*....., s. 36.

GIAP kierowanych przez dowódcę pułku ppłk A. Biełostockiego, z podobną liczebną grupą „Sabre’ów”. Prowadzący formację radzieckich myśliwców dowódca został zaatakowany jako pierwszy, ale jego boczny kpt. D. Oskin zdołał uniemożliwić ten atak i uszkodzić amerykańskiego F-86, który dymiąc odleciał w kierunku morza. Drugiego „Sabre’a” strącił por. L. Szczukin, który jednak po chwili sam został zestrzelony i musiał się katapultować. Zestrzelił go pilot z dowództwa 4. FIG kpt. S. Pesacreta⁶¹⁴. Tego dnia, spotkanie z nieprzajacielem miała też grupa myśliwców ze 176. GIAP, a jeden samolot amerykański miał stracić kpt. Subbotin.

Tabela nr 25

ZESTAWIENIE AKTYWNOŚCI RADZIECKICH MiG-ów i ICH STRAT w OKRESIE KWIECIEŃ – CZERWIEC 1951r. WEDŁUG DANYCH USA

Miesiąc	Ilość MiG-ów zaobserwowanych w powietrzu	Ilość MiG-ów, które podjęły walkę w powietrzu	Ilość MiG-ów strąconych na pewno	Ilość MiG-ów strąconych prawdopodobnie	Ilość MiG-ów uszkodzonych
Kwiecień 1951	531	413	14	4	40
Maj 1951	280	137	9	1	15
Czerwiec 1951	389	309	14	1	34

Opracowanie własne na podstawie: E. Mark, *Aerial interdiction. Air Power and the land battle in three American wars*, Center for Air Force History, Washington 1994, s. 295.

Do jeszcze większej walki, stoczonej w kilku odsłonach, doszło następnego dnia, gdy starły się 32 "Sabre" i 40 MiG-ów. W trakcie najwcześniejszego, w tym dniu spotkania, 20 maszyn z 532. IAP jego piloci odnieśli pierwsze zwycięstwa, a konkretnie kpt. M. Ponomariew i por. I. Jakowlew. Najcięższe walki stoczyli w tym dniu piloci 176. GIAP, którzy stracili jednego ze swoich asów kpt. Subbotina. Miał on strącić z bliskiej odległości jednego „Sabre’a”, ale wkrótce potem sam został trafiony. Kabina MiG-a Subbotina wypełniła się dymem, więc radziecki pilot odrzucił owiewkę kabiny, kontynuując jednak walkę. Po wyjściu z korkociągu ponownie jego „piętnastka” została a trafiona, a gdy wypuścił hamulce aerodynamiczne, została staranowana przez amerykański samolot, który stracił połowę jednego ze skrzydeł⁶¹⁵. Według danych amerykańskich, tego dnia mieli oni zestrzelić aż pięć MiG-ów, z czego dwa przyznano por. R. Gibsonowi z 336. FIS. Prawdopodobnie wszystkie te „zwycięstwa” dotyczyły MiG-a kpt. Subbotina, który był wielokrotnie ostrzeliwany przez wiele maszyn amerykańskich. Amerykanie przyznają się do straty tylko jednego F-86 z 334. FIS o numerze 49-1307, którego pilot kpt. W. D. Krone zaginął. Być może był to samolot, który zderzył się z maszyną Subbotina.

⁶¹⁴ I. Seidov, *Krasnyje diavoly...*, s. 168-169.

⁶¹⁵ I. Seidov, *Sovietskije asy...*, s. 58-60.

Lepiej powiodło się pilotom radzieckim 19 czerwca, gdy późniejszy as por. N. Sutjagin z 17. IAP zestrzelił swojego pierwszego "Sabre'a". W tym dniu para F-86 zaatakowała z góry patrol dziesięciu MiG-15 z tegoż pułku, ale same zostały zaskoczone przez parę radzieckich myśliwców z grupy osłony. Drugi amerykański myśliwiec miał zostać tego dnia strącony przez „bocznego” Sutjagina por. Szuliewa. Do następnego starcia lotników z tego pułku z pilotami 4. FIW doszło trzy dni później, gdy Rosjanie usiłowali rozbić formację F-80C atakujących lotnisko w Sinuiju. Jednego F-86A strącił I. Tjuliajew, a dwa Sutjagin. Amerykanie zniszczyli, co prawda tylko jednego MiG-a przyznanego por. C. O. Reisterowi z 336. FIS, ale też zgłosili stratę tylko jednego samolotu. Był to samolot por. H. Millera, który po katapultowaniu się trafił do niewoli. Być może „Sabre” Millera został strącony przez własne maszyny, gdyż po analizie filmów z fotokarabinów stwierdzono, że jeden z wyższych oficerów 4. FIW uczestniczących w tym locie ostrzelał własny samolot, za co został z jednostki usunięty⁶¹⁶. "Shooting Stary" z 51. FIG zostały zaatakowane przez MiG-i z 523. IAP także 24 czerwca, lecz bez strat udało im się wycofać z walki, choć piloci radzieccy zgłosili aż pięć zwycięstw.

W końcu czerwca 1951 roku, do walki włączyła się kolejna amerykańska jednostka - 136. FBG wyposażona w F-84E "Thunderjet". Powstała ona na bazie trzech dywizjonów Gwardii Narodowej, powołanych do czynnej służby - 111. i 182. FBS z Texas ANG i 154. FBS z Arizona ANG. Po krótkim przeszkoleniu z F-51 na F-84 Grupę skierowano do Japonii, gdzie przybyła 1 maja. W Itazuke piloci 136. FBG przejęli "Thunderjety" pozostawione przez 27. FEW, który w końcu maja - na wyraźne żądanie LeMaya miał wrócić do Stanów⁶¹⁷. Piloci Gwardii wykonywali loty bojowe z Itazuke do października, wtedy jednostkę przebazowano do Taegu. W dniu 26 czerwca, samoloty tej Grupy stoczyły pierwsze walki z MiG-ami. Tego dnia cztery klucze ze 182. FBS/ 136. FBG wraz z ósemką „Thunderjetów” z 523. FES/27. FEW osłaniało cztery „Fortece”, które miały za zadanie zbombardowanie lotniska Kanggye (Jongju), gdzie zaobserwowano obecność północnokoreańskich samolotów. Formacja amerykańskich samolotów, została zaatakowana przez trzy grupy MiG-ów ze 17. IAP, liczące łącznie ponad 20 maszyn. Pierwsze dwie z nich natrafiły na grupę sześciu „Sabre’ów” z 4. FIW prowadzących „wymiatanie” przed głównymi siłami uderzeniowymi. W wyniku starcia myśliwców, jeden F-86A miał zostać zestrzelony. W tym czasie bombowce dotarły nad cel i zbombardowały go. Cztery minuty po zwrocie znad celu zostały zaatakowane przez szóstkę MiG-ów. Piloci „Thunderjetów” zareagowali w porę i uniemożliwili przeciwnikowi zbliżenie się do „Fortec”. Udało się to jedynie parze radzieckich myśliwców, pilotowanych przez por.

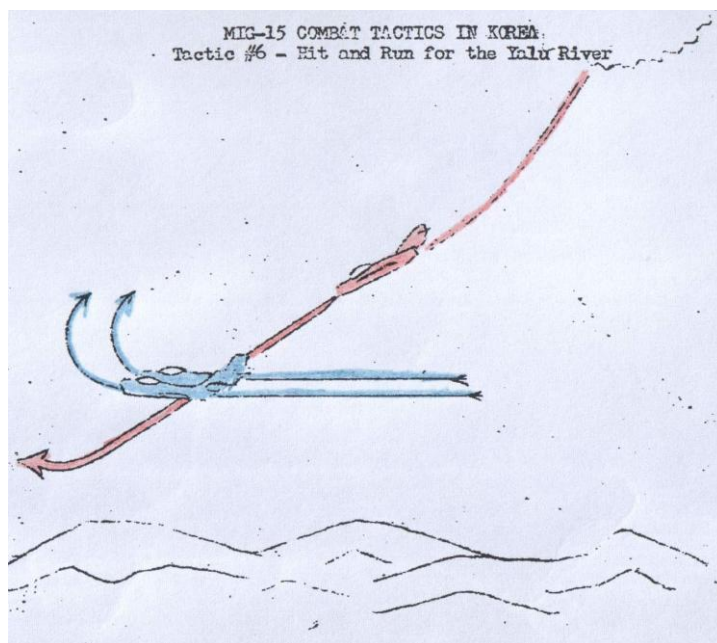
⁶¹⁶ S. Tetera, *Czerwony Sztorm*....., s. 72.

⁶¹⁷ D. R. McLaren, *Republic F-84 Thunderjet*....., s. 107-108.

Fokina i por. Arganowicza. Fokin atakował, jako pierwszy i udało mu się uszkodzić silnik jednego z bombowców, lecz samolot Arganowicza został ostrzelany przez dwa F-84E ze 182. FBS pilotowane przez kpt. H. Underwooda i kpt. A. Oliviera. Atak był skuteczny i Arganowicz zginął w płonącej maszynie, a zwycięstwo to przyznano amerykańskim pilotom po połowie⁶¹⁸.

Schemat nr 11

SCHEMAT MANEWRU „UDERZ I UCIEKAJ”



Źródło: FEAF Intelligence Roundup No. 123 of 3 Jan 1953, *MiG-15 combat tactics in Korea*, incl. 6, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_HISTORICAL_DIARY_MAY_1953_1.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

Wprowadzenie do walki chińskich dywizji, zostało wyraźnie zauważone w czerwcu 1951 roku, gdy przez Jalu zaczęły przelatywać formacje liczące po kilkadziesiąt samolotów nazwane przez Amerykanów "pociągami". Składały się one przeważnie z kilku grup. Jako pierwsza w rejonie „Alej MiG-ów” pojawiała się „grupa czołowa” w sile jednego-dwóch pułków. Startowała ona o 4-8 minut przed siłami głównymi, a jej zadaniem było podążanie przybliżoną trasą, jaką leciały amerykańskie samoloty myśliwsko-bombowe, przechwycenie ich i zmuszenie do przedwczesnego zrzutu bomb. Grupa miała także ułatwić wejście do walki „grupy uderzeniowej”, składającej się z dwóch-trzech pułków, która leciała za nią w odstępie 6-8 kilometrów po tej samej trasie, na wysokości 6000-8000 metrów. Zadaniem tej grupy

⁶¹⁸ I. Seidov, *Krasnyje diavoly*..., s. 187-189.

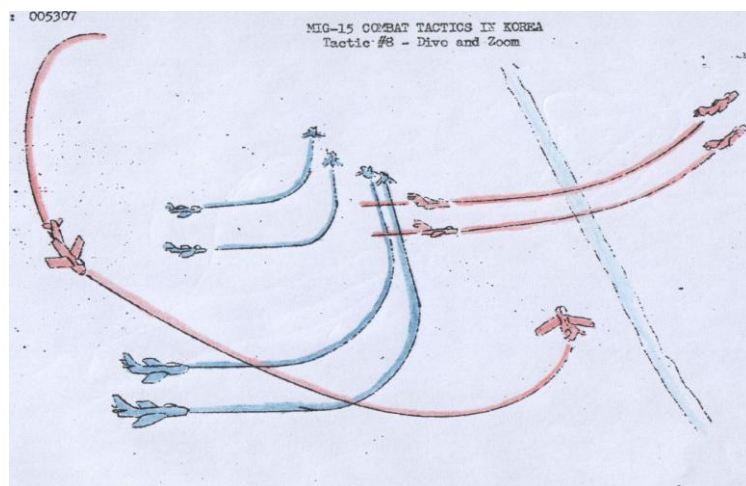
było zniszczenie, jak największej liczby samolotów przeciwnika. „Grupie uderzeniowej” towarzyszyła zwykle eskorta w sile do jednego pułku, której samoloty znajdowały się za nią i nieco wyżej. W rezerwie dowództwo pozostawiało zawsze dwa pułki. Czasami niewielkie grupy „myśliwych”, po 4-8 MiG-ów kierowano do „izolacji” rejonu walk. Patrolowały one na wysokościach 8000-12000 metrów wokół sił uderzeniowych i miały atakować zbliżające się do nich nowe grupy samolotów nieprzyjaciela lub „wylapywać” maszyny usiłujące opuścić rejon walk⁶¹⁹.

Braki w wyszkoleniu, chińscy piloci starali się nadrobić lepszymi charakterystykami swoich maszyn. "Pociągi" latały często na granicy pułapu, gdzie były nieosiągalne dla F-86A. Najczęściej stosowały najprostszą formę ataku. W dogodnym momencie grupa rozdzielała się i MiGi spadały z góry na amerykańskie samoloty, żeby natychmiast po ataku ostrym wznoszeniem osiągnąć bezpieczną wysokość i czekać na kolejną okazję do ataku. Manewr ten przedstawiono na Schemacie nr 11, s. 217.

Często po pierwszych atakach na samoloty nieprzyjaciela, chińskie Mig-i zbierały się w duże formacje, które krążyły na maksymalnej wysokości już nad terenem Chin, gdzie były bezpieczne, a w odpowiednich warunkach atakowały ponownie. Amerykanie nazwali tę taktykę „Dive and Zoom” lub „Yo Yo”⁶²⁰. Przedstawiono je na Schematach nr 12 i 13, s. 219.

Schemat nr 12

SCHEMAT MANEWRU „DIVE AND ZOOM”



Źródło: FEAF Intelligence Roundup No. 123 of 3 Jan 1953, *MiG-15 combat tactics in Korea*, incl. 8, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_HISTORICAL_DIARY_MAY_1953_1.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

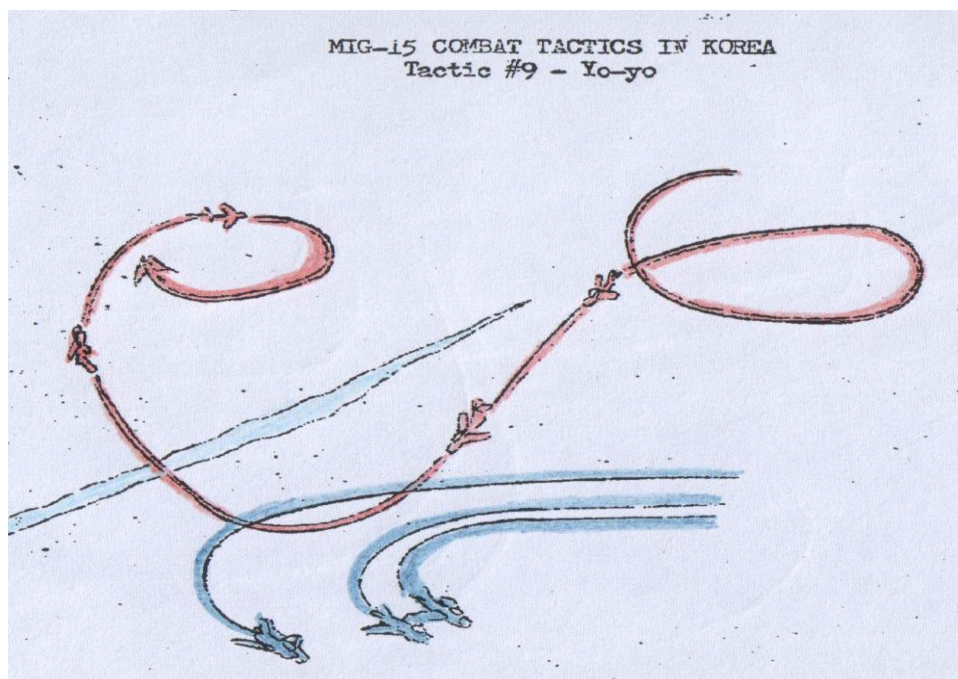
⁶¹⁹ *Voينا w Koriee.....*, s. 394-395.

⁶²⁰ K. W. Allen, G. Krumel, J. D. Pollack, *op. cit.*, s. 49.

Inną formą ataku było "przejście czołowe", wzorowane na taktyce myśliwców niemieckich, przeciwko bombowcom B-17 podczas II wojny światowej. Jednak, zdecydowanie najlepiej czuli się Chińczycy, gdy obok nich byli w powietrzu doświadczeni koledzy radzieccy. Akcje takich mieszanych zespołów napotykały jednak na spore problemy w dowodzeniu, gdyż pomiędzy sojusznikami występowała trudna do pokonania bariera językowa.

Schemat nr 13

SCHEMAT MANEWRU „YO YO”



Źródło: FEAF Intelligence Roundup No. 123 of 3 Jan 1953, *MiG-15 combat tactics in Korea*, incl. 9, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_HISTORICAL_DIARY_MAY_1953_1.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

Wiosną 1951 roku, a szczególnie w kwietniu, walki powietrzne nad Koreą Północną były bardzo intensywne, co przedstawiono w tabeli nr 25. W tym okresie piloci amerykańscy coraz częściej meldowali też o wyjątkowo agresywnych pilotach przeciwnika, których zaczęli nazywać „Honcho”⁶²¹. Działania radzieckich MiG-ów powodowały coraz to większe straty szczególnie wśród tak cennych bombowców B-29 „Superfortress”. I choć statystycznie nie były może one takie duże, znacznie mniejsze niż straty zadawane formacjom amerykańskich bombowców w trakcie II wojny światowej⁶²², FEAF Bomber Command dysponujący mniej niż setką sprawnych bombowców nie mógł dopuścić do dalszych strat.

⁶²¹ W języku japońskim oznacza to „szef”. R. F. Futtrell, *United States Air Force*....., s. 309.

⁶²² W Korei straty bombowców B-29 w ilości maszyn zniszczonych na 100 ataków MiG-ów wyniosły 4,0 w okresie listopad 1950 – czerwiec 1951, ale w dniu 12 kwietnia 1951r. czynnik ten wyniósł 12,5. Natomiast analogiczny czynnik dla maszyn B-17/B-24 atakowanych w okresie marzec-kwiecień 1945r. przez odrzutowe

III. 5 DZIAŁANIA LOTNICTWA W TRAKCIE WALK WIOSNĄ 1951 ROKU

W czasie wiosennych działań na koreańskim froncie, kolejnych ofensyw chińskich i kontrofensyw wojsk ONZ, lotnictwo dokonywało maksymalnego wysiłku. Za wszelką cenę starano się powstrzymać falowe ataki tysięcy chińskich żołnierzy. W związku z panującą sytuacją niemal wszystkie jednostki 5. Air Force nadal stacjonowały w Japonii. Jedynie w Taegu pozostała niewielka grupa mechaników z 49. FBG, których wykorzystywano do działań "wahadłowych". Wszystkie trzy grupy startowały do pierwszego lotu z Japonii i po wykonaniu zadania lądowały w Taegu⁶²³. Tam uzupełniano amunicję i paliwo i startowano do następnego lotu. Sytuacja taka powtarzała się jeszcze raz i dopiero po trzecim nalocie samoloty wracały do Tsuiki. Warunki działań z tych lotnisk były trudne, z powodu znacznego nagromadzenia samolotów dochodziło nawet do przypadków zderzenia się maszyn w powietrzu. Sporo wypadków było spowodowanych awariami silnika, wynikającymi z zanieczyszczenia paliwa.

Taki sposób prowadzenia działań umożliwiał znacznie efektywniejsze wykorzystanie sprzętu i skuteczniejsze wsparcie. Do niszczenia umocnionych punktów oporu wykorzystano szeroko używane już wcześniej przez lotnictwo morskie potężne rakiety niekierowane "Tiny Tim" kalibru 11, 5 cala (292 mm)⁶²⁴. W działaniach przeciwko piechocie szczególnie skuteczny był napalm, używany w coraz większych ilościach⁶²⁵ oraz bomby rozpryskowe. Przykładowo 23 kwietnia 1951 roku, klucz F-80C z 35. FBS dostrzegł w dolinie rzeki Imjin grupę ok. 200 chińskich żołnierzy przygotowujących pozycje obronne. Osiem zrzuconych bomb napalmowych całkowicie pokryło dolinę morzem ognia. Przysłany później T-6G "Mosquito" naliczył 175 zwłok. Natomiast 25 maja, w rejonie Hwachon klucz czterech F-80 z 8. FBG zaskoczył na drodze konwój składający się z 9 załadowanych wojskiem ciężarówek oraz liczych wozów, zwierząt jucznych i piechoty. Zrzucone z wysokości niecałych 30 metrów bomby napalmowe całkowicie pokryły teren eliminując cały konwój. W dniu 17 maja, na odcinku frontu zajmowanym przez amerykańską 2. Dywizję Piechoty samoloty wyeliminowały ponad 5000 żołnierzy nieprzyjaciela, a według szacunków dowództwa X. Korpusu USA, w trakcie kwietniowych walk lotnictwo zabiło ponad 16 000 chińskich

myśliwce niemieckie Me-262 wyniósł 16 dla bombowców z eskortą, i aż 32 dla maszyn bez eskorty myśliwskiej. T. C. Hone, *Korea.....*, s. 486.

⁶²³ D. R. McLaren, *Lockheed P-80/F-80.....*, s. 153.

⁶²⁴ Na przykład w styczniu 1951r. 27. FEG użyła tych rakiet do ataków na betonowe hangary lotniska w Wonsan. *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 215.

⁶²⁵ Rekordowy pod tym względem był kwiecień 1951r., kiedy to zrzucono 3854 tony napalmu. Dla porównania w grudniu 1950r. zrzucono 1964 tony napalmu, a w lipcu 1951r. tylko 516 ton. *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953. Zob. też Załącznik nr 27.

żołnierzy⁶²⁶. Działania lotnictwa były ograniczane przez pogodę i na przykład 27 maja, tylko 27. FEG była w stanie wysłać do walki swoje „Thunderjety”, które w rejonie Inje przebiły się przez gęste chmury i w kilku atakach wyeliminowały ponad 700 chińskich żołnierzy.

Zadanie tak dużych strat było możliwe dzięki ponownemu, maksymalnemu zaangażowaniu sił lotnictwa do wsparcia wojsk. Pomiędzy 10 majem a 5 czerwca 1951 roku, samoloty wykonały 2330 tego rodzaju lotów. W najbardziej krytycznych momentach, na najbardziej zagrożonych odcinkach frontu, lotnictwo wykonywało nawet 3-4 ataki na godzinę. Jednak rekord padł 30 kwietnia, kiedy to samoloty FEAF jednego dnia wykonały 1277 lotów bojowych, z czego 960 samoloty 5. Air Force⁶²⁷. W działaniach wiosennych lotnictwo wykazało się elastycznością. Dla przykładu, w ciągu pierwszych trzech tygodni kwietnia samoloty F-51 „Mustang” z 18. FBG operowały parami, wykonując patrole bojowe i rozpoznanie szlaków komunikacyjnych. Podstawowym uzbrojeniem były 500 funtowe bomby. Po rozpoczęciu działań ofensywnych przez wojska chińskie „Mustangi” operowały czwórkami uzbrojone w napalm i rakiety.

W celu zwiększenia efektywności działań lotnictwa, w ramach bezpośredniego wsparcia piechoty od początku 1951 roku, rozpoczęto również zmiany w jednostkach naprowadzania i kontroli. Na samochodach kontrolerów naziemnych zamontowano lepsze ośmiokanałowe radiostacje AN/ACR-3, uzupełnione później o kolejne radia SCR-522, AN/ARC-8 oraz dodatkowe źródła zasilania. Wzmocniono też zawieszenie pojazdów. Od stycznia wzorem Marines zastosowano samolot kierowania i teletransmisji C-47 wyposażony w urządzenie do transmisji sygnałów ARC-28. Maszyna ta miała za zadanie przekazywanie informacji pomiędzy naziemnymi TACP, samolotami naprowadzania „Mosquito”, naziemnymi centrami kierowania TACC oraz maszynami myśliwsko-bombowymi. Przez cały dzień samolot ten znajdował się około 35 kilometrów za linią frontu, lecąc równolegle do niej. Miało to zapewnić lepsze wsparcie. Pomimo to średni czas, od wezwania lotnictwa przez jednostki szczebla batalionu, do ataku wynosił 67 minut, przy czym minimalny czas to 18 minut, a maksymalny aż 145 minut. W przypadku lotnictwa Marines średni czas oczekiwania wynosił 10 minut. Nie dziwi, więc fakt, iż większość dowódców jednostek wojsk lądowych zdecydowanie wskazywała system kierowania i naprowadzania lotnictwa stosowany przez Marines, jako lepszy. W tym przypadku 90% ataków lotnictwa było kierowanych przez

⁶²⁶ *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 62.

⁶²⁷ W ciągu całego okresu wiosennych walk, od 22 kwietnia do 2 czerwca 1951r. lotnictwo taktyczne wykonało 16 130 lotów bojowych, bombowce lekkie 2408 lotów, a B-29 589 lotów.

kontrolerów naziemnych, podczas gdy w przypadku USAF 95% ataków kierowali kontrolerzy w powietrzu⁶²⁸.

Podobnych do wymienionych wyżej sukcesów było wiele, ale były i straty. Coraz bardziej rozbudowana i skuteczniejsza obrona przeciwlotnicza tylko w kwietniu 1951 roku, straciła 13 F-80, aż 25 "Mustangów" i tylko 2 F-84⁶²⁹. Konstrukcja „Mustanga”, szczególnie układ chłodzenia powodował, że był on wyjątkowo „wrażliwy” na ostrzał z ziemi⁶³⁰. Średnie straty w przeliczeniu na loty były dla F-51 dwukrotnie wyższe od F-80 i aż sześciokrotnie wyższe od „Thunderjeta”. Szczególnie duże straty poniosła 35. FIG, która stacjonowała na lotnisku Seulu. Bliskość frontu powodowała, że jej samoloty wykonywały najwięcej lotów, w niektóre dni kwietnia po blisko 100 dziennie. Trudne warunki działania, obsługi oraz straty bojowe spowodowały wycofanie Grupy z frontu i przeniesienie jej do zadań związanych z obroną Japonii. Starano się również, jak najszybciej odbudować lotniska w Korei, tak, aby mogły one przyjmować samoloty o napędzie odrzutowym. Co prawda 18 maja, przeniesiono do Suwon część sił 51. FIW, ale warunki były tam skrajnie trudne. Rozmokłe, po ulewnych monsunowych deszczach, lotnisko z trudem było w stanie obsłużyć „Shooting Star”. Dodatkowym utrudnieniem stało się zamknięcie 20 maja, bazy w Taegu, która przyjmowała wyłącznie samoloty w sytuacjach awaryjnych. Spowodowało to, że bazujące w Itazuke samoloty F-80 z 8. FBG nawet z dodatkowymi zbiornikami na paliwo mogły przebywać w rejonie celi tylko przez 7-8 minut. Dopiero pod koniec czerwca 8. FBG mogła przenieść się do Kimpo.

Równie aktywnie, co samoloty USA walczyły samoloty sojuszników. 1 marca 1951 roku, 2. Squadron SAAF wykonując 32 loty bojowe pobił rekord 18. FBG. Tego dnia zniszczono m.in. 17 ciężarówek i 2 czołgi. Ale już następnego dnia, w trakcie nalotu na cele na północ od Wonsan stracono dwóch doświadczonych pilotów - kpt. Bondenhorsta i por. Ruitera⁶³¹. W lutym jednostka ta straciła trzech kolejnych pilotów. W styczniu i lutym aż 7 lotników stracił dywizjon australijski. Pomimo tych strat non stop wykonywano po kilkanaście, a nawet 20 lotów dziennie. Wielokrotnie uzyskując sukcesy. Na przykład 19 lutego 1951 roku, dwóch pilotów 77. Squadron P. Olorenshaw i D. Bessel odkryło sześć starannie zamaskowanych wśród domów ciężarówek, które udało im się zniszczyć. Tego samego dnia, inna para pilotów – R. Trebilco i K. Foster, wykryła podobnej wielkości grupę pojazdów

⁶²⁸ *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 200-201.

⁶²⁹ *Ibidem*, s. 86.

⁶³⁰ Jak twierdził generał Partridge „Jeden szczęśliwy strzał w chłodnicę mógł strącić samolot na ziemię”. A. E. Purdham, *America's first air battles. Lessons learned or lessons lost*, Air University, Maxwell AFB 2002, s. 20.

⁶³¹ D. Moore, P. Bagshawe, *op. cit.*, s. 81-82.

ukrytą i zamaskowaną wśród drzew. Po ostrzale z broni maszynowej pojazdy eksplodowały⁶³².

Po zmianie przez Koreańczyków i Chińczyków sposobu dostarczania zaopatrzenia i przerzucenia się na transport drogowy, zmianie uległa także taktyka działań lotnictwa. Początkowo ataki na transport samochodowy przeprowadzano w odległości ok. 70-80 kilometrów od linii frontu. Całość rejonu działań podzielono na trzy sektory, przydzielone na stałe trzem Skrzydłom – dwóm z lotnictwa myśliwsko-bombowego USAF – jednego lotnictwa Marines. Natomiast poszczególne sektory dzielono na mniejsze obszary, przydzielane dywizjom, które wydzielały stałe grupy „Mustangów” i „Corsairów” do ich patrolowania. Takie działania umożliwiały pilotom dokładne zaznajomienie się z terenem, wdrożenie najbardziej efektywnych metod ataku i szybsze rozpoznanie zmian w otoczeniu, spowodowanych na przykład maskowaniem sprzętu czy samochodów⁶³³. Same ataki prowadzono w odmienny niż do tej pory sposób. Ładunek bomb przenoszony przez poszczególne samoloty nie był zrzucały w jedno miejsce, a pojedyncze bomby zrzucono, co 500 – 700 metrów, aby wyrządzić, jak najwięcej dziur w gruntowych drogach, jakie dominowały w Korei. Bomby starano się rzucić tam, gdzie odcinki dróg przebiegały wzdłuż naturalnych przeszkód, jak pola ryżowe, zbocza gór czy głębokie doliny. Tam gdzie niemożliwe było wytyczenie objazdów⁶³⁴. Nocami te same rejony były patrolowane przez B-26, które miały uniemożliwić dokonywanie napraw.

Loty odbywały się przeważnie parami. Jeden z samolotów prowadził poszukiwanie celi lecąc na wysokości 30-100 metrów, a drugi ubezpieczał go lecąc na wysokości 300 metrów. Na te działania Chińczycy odpowiedzieli bardzo dużym zwiększeniem ilości broni przeciwlotniczej i amerykańskie straty gwałtownie wzrosły. Szybko zmieniono, więc taktykę - latano czwórkami odpowiednio na wysokościach – jeden samolot na 100 metrach, a pozostała trójka na 1000 metrach⁶³⁵. Jednak efektywność takich akcji zmniejszała się. O ile w marcu 1951 roku, samoloty 5. Air Force zgłosiły zniszczenie 2261 pojazdów, to w kwietniu 1245, a w czerwcu tylko 827 pojazdów. Za to straty wzrosły z 19 samolotów w styczniu 1951 roku, do 44 w kwietniu.

Systematycznie zwiększano też ilość lotów wykonywanych w nocy. Od 23 kwietnia 1951 roku, gen. Partridge nakazał, aby 3. BG zwiększyła ilość wykonywanych lotów nocnych do 48⁶³⁶. Trwało to do początku czerwca, gdy wstrzymano loty wahadłowe „Invaderów” z

⁶³² D. Hurst, *op. cit.*, s.118.

⁶³³ *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 142.

⁶³⁴ G. Odgers, *op. cit.*, s. 178.

⁶³⁵ R. F. Futtrell, *The United States Air Force.....*, s. 334.

⁶³⁶ Do tej pory średnia wynosiła 38 lotów. *Ibidem*, s. 325-326.

Taegu. Uszkodzony, zbudowany z płyt stalowych pas startowy tego lotniska powodował ciągle uszkodzenia opon B-26, których zapas był minimalny. Pomimo tych trudności załogi lekkich bombowców wykonywały loty. Pomimo oślepiania ogniem wylotowym, piloci coraz częściej stosowali ataki z lotu koszącego z użyciem pokładowych karabinów maszynowych. Przyniosło to pewne efekty, gdyż w okresie kwiecień-maj 1951 roku, „Invadery” zniszczyły 856 ciężarówek, a 1817 uszkodziły. Potrzeba zwiększenia ilości lotów nocnych spowodowała, że od początku 1951 roku, rozpoczęto przygotowywanie drugiej grupy lekkich bombowców 452. GB(L) do działań w nocy. Początkowo samoloty grupy działały w dzień, wdrażając się w wykorzystaniu radarów MPQ-2. W maju 452. BG(L) przeniesiono na lotnisko Pusan, a od 11 czerwca, rozpoczęła ona loty nocne. Po dziewięciu dniach działań jednostkę oficjalnie skierowano wyłącznie do lotów nocnych⁶³⁷. Działano w sposób podobny, jak myśliwce. W okresie nasilonych działań ofensywnych armii chińskiej, przy użyciu systemu MPQ-2 wspierano oddziały lądowe. Natomiast, gdy wojska te odpoczywały lub przegrupowywały się bombowce atakowały środki transportu tuż za linią frontu, korzystając z flar zrzucających przez samoloty C-47.

W obliczu masowych ataków oddziałów chińskich, też coraz częściej przeprowadzanych nocą, wzrosło zapotrzebowanie na tego typu działania lotnictwa. Ustabilizowanie w pewnym zakresie linii frontu, pozwoliło na właściwe ulokowanie stacji MPQ-2, a za tym zwiększenie skuteczności nocnych ataków. Od stycznia 1951 roku, przy dowództwie każdego z amerykańskich Korpusów zorganizowano nowy element kontroli wsparcia lotniczego nazwany Tactical Air Direction Post (TADP), w strukturach, których znajdowały się radary MPQ-2 i ich obsługi. Znajdowały się one zawsze w pobliżu tych dowództw, i wraz z nimi poruszały się do przodu lub w tył, zapewniając stałe i dokładne kierowanie lotami⁶³⁸. Do zadań nocnego wsparcia skierowano nawet bombowce B-29, które w kwietniu 1951 roku, wykonały 58 tego typu misji, zrzucając 558 ton bomb. W maju wykonano już 208 lotów, zrzucając 2042 tony bomb. Średnia ilość wykonywanych w ciągu jednej nocy wzrosła z 4 na początku kwietnia do 19 w nocy 22/23 maja. Pojedyncze B-29 nadlatywały w rejon działania, co 30 minut, i po zgłoszeniu się do kontrolera systemu MPQ-2 były przez niego kierowane na indywidualnie przydzielone cele. Zastosowanie przez te duże bombowce bomb rozpryskowych o różnym czasie zwłoki powodowało ogromne straty⁶³⁹. Po

⁶³⁷ W okresie od października 1950r. do czerwca 1951r. samoloty Grupy wykonały ogółem 4469 lotów, wszystkie w dzień. Natomiast w ciągu ostatnich trzech miesięcy 1951r. wykonały 2708 lotów bojowych, z czego tylko 51 w dzień. *Development of night air operations.....*, s. 242.

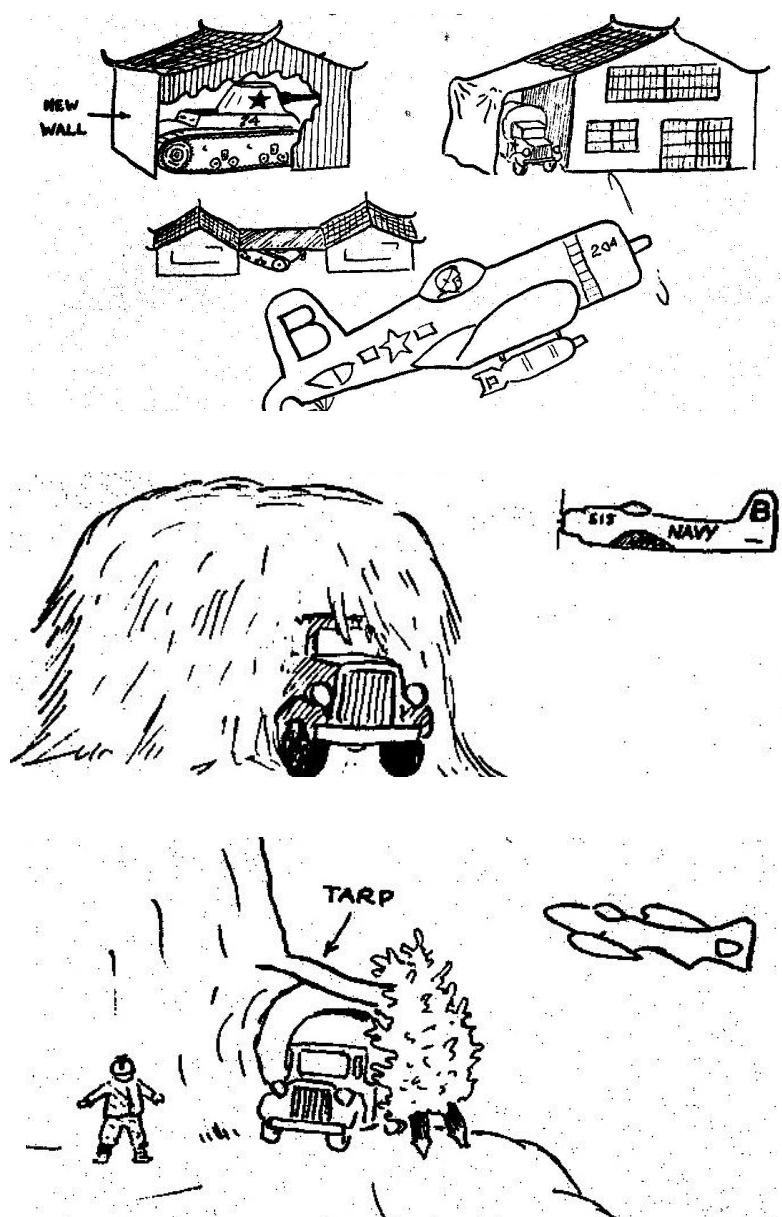
⁶³⁸ J. Schlicht, *op. cit.*, s. 149.

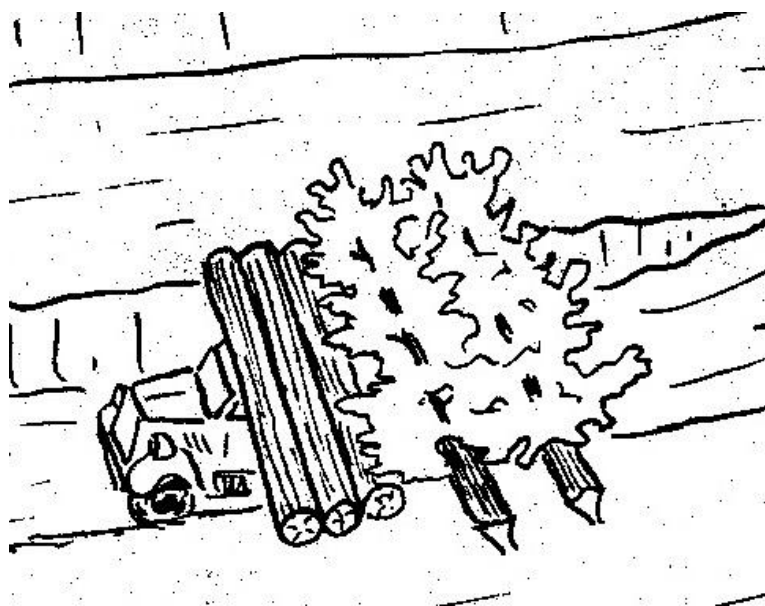
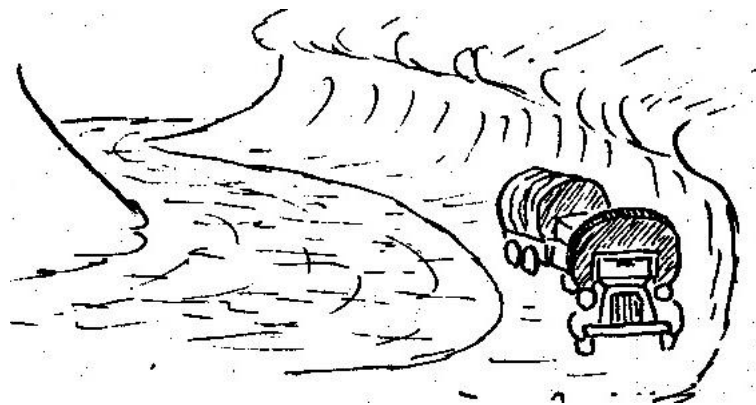
⁶³⁹ Szacuje się, że bomby rozpryskowe stanowiące ładunek pojedynczego B-29 dawały ponad 600 000 odłamków. *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November.....*, s. 65-66.

takim ataku pojedynczego B-29 w rejonie Kapyong, w nocy 26/27 kwietnia wysłany rano patrol naliczył ponad 600 zwłok chińskich żołnierzy. Szczególne nasilenie nocnych nalotów na oddziały nieprzyjaciela miało miejsce w okresie 16 – 23 maja 1951 roku. Pierwszej nocy na korzyść oddziałów działały dwa B-29 i osiem B-26, a ostatniej już 22 „Superfortece”. Głównymi celami tych nalotów, były rezerwy ludzkie i rejony koncentracji. Nocą z 20/21 maja naloty B-29 wyeliminowały cały chiński pułk, ponad 4000 żołnierzy.

Schemat nr 14

WYBRANE PRZYKŁADY SPOSOBÓW MASKOWANIA CIĘŻARÓWEK STOSOWANYCH PRZEZ WOJSKA CHIŃSKIE I PÓLNOCNOKOREAŃSKIE





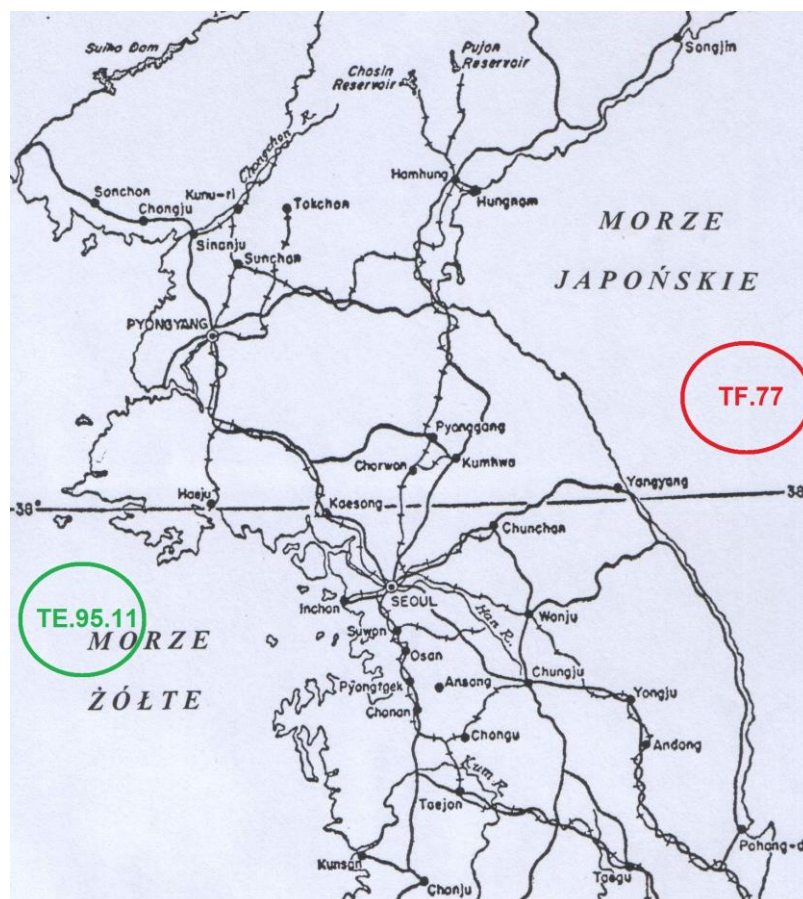
Źródło: Commander Air Group NINETEEN, *Action Report for period 3 April 1951 through 19 May 1951*, s. 8-10. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg19-3apr-19may51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

W obliczu masowych, prowadzonych w dzień i w nocy nalotów Chińczycy i Północni Koreańczycy bardzo szybko podjęli liczne środki zaradcze. Do prac remontowych zaangażowano dziesiątki tysięcy ludzi, których podzielono na grupy robocze i rozlokowano wzdłuż głównych szlaków, żeby jak najszybciej dokonywać napraw. Jako objazdy budowano równoległe drugie, a nawet trzecie mosty. Dodatkowo, niedaleko nich składowano gotowe przęsła, ustawiane tylko na noc. W dzień taki most wyglądał na uszkodzony. Do perfekcji doprowadzono sztukę maskowania siły żywej i pojazdów. Wykorzystywano w tym zakresie zarówno elementy naturalnego krajobrazu, jak i budowane specjalnie w tym celu. Kilka przykładów sposobów maskowania ciężarówek stosowanego przez oddziały chińskie i północnokoreańskie przedstawiono na schemacie nr 14. Organizowano też pułapki na samoloty. W głębokich, wąskich dolinach pozostawiano na wabia kilka ciężarówek lub pociąg, licząc, że piloci amerykańscy nie oprą się pokusie zaatakowania tak widocznego celu.

W poprzek doliny przeciągano kable lub stalowe liny, a na szczytach okalających dolinę wzgórz ustawiano działa przeciwlotnicze, niejednokrotnie strzelające w dół. Jako pierwszy w liny zaplątał się F-82 „Twin Mustang”, ale najczęściej wpadały na nie latające w nocy „Invadery”⁶⁴⁰.

Mapa nr 12

REJONY DZIAŁANIA LOTNISKOWCÓW W OKRESIE STYCZEŃ-KWIECIEŃ 1951 roku



Opracowanie własne na podstawie: J. A. Field Jr., *History of United States naval operations: Korea*.
<http://www.history.navy.mil/books/field/index.htm> [dostęp:] 09.09.20124 r.

W działaniach zimowo/wiosennych 1950-1951 roku, przez cały czas aktywne było również lotnictwo morskie. Od 29 stycznia 1951 roku, działało ono samodzielnie, przede wszystkim przeciwko liniom komunikacyjnym w północno-wschodniej Korei: od Wonsanu do granicy z ZSRR. Doszło przy tym do kolejnego rozdziwku, gdyż według admirała Struble, działania na tyłach i liniach zaopatrzenia były zdecydowanie mniej efektywne, niż bezpośrednie wsparcie i atakowanie środków zaopatrzenia przeciwnika, tuż za linią frontu⁶⁴¹.

⁶⁴⁰ W. Thompson, *F-80 Shooting Star units*....., s. 56.

⁶⁴¹ F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 66-67.

Przeważało jednak zdanie dowódcy Floty Pacyfiku admirała Joy'a i lotnictwo morskie skierowano do działań na zapleczu. Lotniskowce wchodziły w skład zgrupowania okrętów Task Force 77. Oprócz dwóch – trzech lotniskowców, w jego skład wchodził też przeważnie jeden okręt liniowy, kilka krążowników i średnio osiem dywizjonów niszczycieli⁶⁴². Zespół ten znajdował się na wschodnim wybrzeżu Korei⁶⁴³, lecz samoloty pokładowe w zależności od bieżących potrzeb mogły atakować cele na całym terytorium kraju. Również w zależności od aktualnej sytuacji na froncie, definiowano podstawowe zadania dla lotnictwa morskiego. Pewne zadania, takie jak osłona floty przed ewentualnymi atakami z powietrza, osłona przed zagrożeniem ze strony okrętów podwodnych nieprzyjaciela czy rozpoznawanie wykonywano zawsze.

Zmieniały się natomiast priorytety zadań bojowych. Na przykład, w marcu 1951 roku, były to mosty⁶⁴⁴. Natomiast w kwietniu – maju, jako podstawowe zadania wskazano bezpośrednie wsparcie walczących wojsk, izolację pola walki, działania na liniach zaopatrzenia⁶⁴⁵. Działania prowadzono cyklicznie. Przerwy były niezbędne na uzupełnienie zaopatrzenia i paliwa, co dokonywano na morzu. Co kilka tygodni zawijano do jednego z portów Japonii, w celu wykonania niezbędnych napraw. Szczególnie w okresie zimowym, często następowały niezamierzone przerwy w prowadzeniu operacji przez lotnictwo morskie, spowodowane niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi. To dodatkowo utrudniało i tak niełatwe operowanie z pokładów lotniskowców, gdzie bardzo często dochodziło do wypadków. Dlatego też w trakcie operacji startów i lądowań zawsze wokół okrętu krążył śmigłowiec ratowniczy, przeznaczony do ratowania pilotów. Zimą, gdy woda Morza Japońskiego jest bardzo zimna, miało to szczególne znaczenie. Dlatego śmigłowce starały się podejmować pilotów, jak najszybciej. Rekord szybkości należy chyba do ppor. D. A. Jacobsa z USS „Leyte”, którego AD-3 „Skyraider” w wyniku awarii silnika wpadł do wody tuż po

⁶⁴² Commanding Officer, U.S.S. PHILLIPINE SEA (CV-47), *Action Report for period 1 February through 15 March 1951*, s. 1. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv47-fm51.pdf>, [dostęp:] 08.09.2014r.

⁶⁴³ Rejon ten przedstawiono na mapie nr 12, s. 227.

⁶⁴⁴ W tym okresie Air Group 11 zaokrętowana na lotniskowcu USS „Phillippine Sea” z 352 lotów bojowych 203 były skierowane na mosty i wiadukty. W ciągu 20 dni działań zniszczono 11 mostów, a kolejne 62 uszkodzono. *Ibidem*, s. 2.

⁶⁴⁵ Commanding Officer, U.S.S. BON HOMME RICHARD (CV-31), *Action Report for the period 31 May 1951 through 28 July 1951*, s. 1. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv31aa-51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r. W okresie 18 stycznia – 11 lutego 1951r. samoloty z CAG-19 lotniskowca USS „Princeton” na 794 loty bojowe 498 wykonały w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk. Commander Carrier Air Group NINETEEN, *Action Report for the period 18 January 1951 through 15 February 1951*, s. 1. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg19-18jan-15feb51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

starcie 14 stycznia 1951 roku. Po czterech minutach został wyłowiony z wody przez śmigłowiec, a po siedmiu był już powrotem na pokładzie macierzystego okrętu⁶⁴⁶.

Intensywność działań lotnictwa morskiego na froncie koreańskim spowodowała, że zimą i wiosną 1951 roku, do służby czynnej powołano wiele jednostek rezerwowych lotnictwa US Navy. Pełny ich wykaz przedstawiono w tabeli nr 26 na stronie 216. Pierwszą Lotniskowcową Grupę Bojową złożoną wyłącznie z powołanych dywizjonów rezerwowych, CAG-101 zorganizowano 27 marca 1951 roku i zaokrętowano na USS „Boxer”⁶⁴⁷. W jej skład wchodził jeden dywizjon wyposażony w odrzutowe myśliwce F9F-2 „Panther” VF-721, dwa dywizjony wyposażone w „Corsairy” VF-884 i VF-791 oraz wyposażony w szturmowe AD-2 i AD-4 „Skyraider” dywizjon VA-702.

Tabela nr 26

WYKAZ JEDNOSTEK REZERWOWYCH LOTNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ I PIECHOTY MORSKIEJ USA POWOŁANYCH DO CZYNNEJ SŁUŻBY ZIMĄ I WIOSNĄ 1951 roku

DATA POWOŁANIA DO SŁUŻBY CZYNNEJ	JEDNOSTKA	MIEJSCE STACJONOWANIA
11 stycznia 1951r.	VMF-251	Gross Ile
	VMF-451	Willow Grove
	VMF-131	brak anych
1 lutego 1951r.	VF-653	Akron
	VF-671	Atlanta
	CVFAS-701	Dallas
	VF-713	Denver
	VA-728	Glenview
	VF-742	Jacksonville
	VS-801	Miami
	CVFAS-821	New Orleans
	VF-831/VF-837	New York
	VA-859	Niagara Falls
	VF-921	S. Louis
	VF-916	Squantum
1 marca 1951r.	VP-741	Jacksonville
	VPFAS-795	Memphis
	VP-871	Oakland
	VPFAS-885	Olathe
	VS-931	Willow Grove
1 kwietnia 1951r.	VS-913	Squantum
1 maja 1951r.	VS-871	Oakland
1 czerwca 1951r.	VS-831	New York

Źródło: T. E. Doll, *USN/USMC over Korea. US Navy/Marine Corps air operations over Korea 1950-1953*, Squadron/Signal publications, Carrolton 1988, s. 18.

⁶⁴⁶ Commanding Officer, U.S.S. LEYTE (CV-32), *Narrative Report of Action for the period 7 January 1951 through 19 January 1951*, s. 2. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv32a-51.pdf>, [dostęp:] 08.09.2014r.

⁶⁴⁷ T. E. Doll, *op. cit.*, s. 18. Od 10 maja 1951r. na wody koreańskie skierowano drugą Grupę złożoną z jednostek rezerwowych - CAG-102, którą zaokrętowano na lotniskowcu USS „Bon Homme Richard”. W jej skład wchodziły następujące dywizjony: VF-781 (F9F-2B), VF-783, VF-874 (F4U-4), VA-923 (AD-3) plus Detachmenty z VC-3, VC-11, VC-35, VC-61. Commander Carrier Air Group ONE HUNDRED TWO, *Action Report of Carrier Air Group ONE HUNDRED TWO for period of 10 May 1951 to 28 July 1951*, s. 1-2. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg102-10may-28jul51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

Szczególnie istotnym celem ataków lotnictwa w Korei, także dla lotników morskich, były przez cały okres wojny mosty. Zanim rozpoczęto ataki na nie, zgodnie z rozkazem dowódcy Task Force 77. admirała R. A. Ostie, samoloty rozpoznawcze przez cały miesiąc lutego 1951 roku, dokonywały systematycznego i bardzo dokładnego rozpoznania wszystkich mostów kolejowych i drogowych w północno-wschodniej Korei⁶⁴⁸. Ponadto, drugiego marca 1951 roku, w czasie lotu rozpoznawczego dowódca VF-193 komandor G. M. Douglas z lotniskowca USS "Princeton" zauważył koło Kilchu bardzo istotny cel – długi na ponad 200 metrów, wysoki na 30 metrów sześcioprzęsłowy most kolejowy, leżący w bardzo głębokiej dolinie, z obu stron zakończony tunelami. Znajdował się on na głównej trasie zaopatrzenia z Mandżurii. Jeszcze tego samego popołudnia na most przeprowadzono pierwszy nalot, ale został on tylko lekko uszkodzony. Już następnego dnia, stał się obiektem kolejnego ataku ośmiu "Skyraiderów" z VA-195, dowodzonej przez kmdr H. G. Carlsona. W wyniku tego ataku zniszczono jedno przęsło, poważnie uszkodzono dwa, a dwa kolejne miały naruszoną konstrukcję⁶⁴⁹. Uszkodzenia te zostały jednak szybko przez Koreańczyków odbudowane. W związku z tym naloty powtórzono 7 i 15 marca, ale z podobnym rezultatem. Napalmem udało się zniszczyć tylko naprawione doraźnie drewnem jedno przęsło. Rozpoznanie lotnicze wskazywało, że Koreańczycy i Chińczycy bardzo szybko odbudowują most. Amerykanie nie dawali za wygraną i 2 kwietnia do ataku rzucili wszystkie siły 19. Air Group. Zgodnie z powiedzeniem "do trzech razy sztuka", tym razem atak powiódł się całkowicie - wszystkie przęsła runęły do wody i most nie zostały nigdy odbudowane. Wytoczono i zbudowano nową nitkę linii kolejowej. Dolinę tę nazwano później na cześć dowódcy VA-195 "Carlson's Canyon", a wydarzenia te stały się kanwą dla znanego filmu "Mosty na Toko-ri".

W kwietniu, w czasie ataku na most drogowo-kolejowy k. Songjin po raz pierwszy do działań szturmowych użyto odrzutowych myśliwców "Panther" uzbrojonych w rakiety ATAR i HVAR. Jednak podstawowym sprzętem do działań szturmowych nadal pozostawały maszyny śmigłowe⁶⁵⁰, przede wszystkim "Skyraiderzy". One też były bohaterami kolejnego sławnego ataku. Był to jednocześnie bardzo trudny nalot. Jego celem była potężna zaporą wodną w Hwachon. Regulowała ona poziom wody w rzekach Han i Fukhon, a zajęta przez Chińczyków umożliwiała im swobodne sterowanie ich poziomem i zapewnienie dogodnych warunków do ewentualnego forsowania rzek. Aby temu zapobiec dowództwo wojsk ONZ

⁶⁴⁸ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 233.

⁶⁴⁹ F. J. Merrill, *op. cit.*

⁶⁵⁰ Odrzutowe F9F "Panther" wykorzystywano w ograniczonym zakresie głównie z powodu ich nieprzydatności w działaniach ofensywnych, ponieważ nie mogły przenosić bomb, a także wysokiego zużycia paliwa oraz trudności w obsłudze. Commanding Officer, U.S.S. PHILLIPINE SEA (CV-47), *Action Report for period 1 February through 15 March 1951*, s. 4. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv47-fm51.pdf>, [dostęp:] 08.09.2014r.

postanowiło zniszczyć zaporę. Jednakże pierwsze ataki bombowców B-29 okazały się nieskuteczne. Podobnie, jak naloty AD-4 z użyciem 2000-funtowych bomb i potężnych rakiet "Tiny Tim", które dosłownie odbijały się od zapory⁶⁵¹. Zdecydowano, więc o ataku torpedami lotniczymi, a do jego przeprowadzenia wytypowano dywizjony, z USS „Princeton”.

Ale wtedy zaczęły się problemy. Okazało się, że spośród wszystkich pilotów na lotniskowcu "Princeton" tylko dwóch kiedykolwiek zrzucało torpedy. W magazynie lotniskowca znajdowało się wprawdzie kilkanaście torped Mk.13, ale początkowo nikt nie pamiętał gdzie one są. Co gorsza, także specje od uzbrojenia nie za bardzo wiedzieli, jak się z nimi obchodzić. Podporucznik R. E. Bennett, jeden z pilotów przydzielonych do tej akcji nigdy przedtem nie widział torpedy lotniczej. Mimo tych przeciwności 1 maja 1951 roku, do ataku na zaporę wystartowało osiem "Skyraiderów" z VA-195 i VC-35, eskortowanych przez 12 myśliwców F4U-4 "Corsair" z VF-192 i VF-193⁶⁵². Wyprawę prowadził osobiście dowódca 19. Air Group kmdr R. Merrick. „Corsairy” zaatakowały, jako pierwsze, usiłując ogniem broni pokładowej i bomb rozpryskowych wyeliminować stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Pomimo silnego ognia artylerii i niesprzyjających warunków⁶⁵³ do zrzutu torped nalot zakończył się pomyślnie. Sześć z ośmiu zrzuconych torped trafiło we wrota powodziowe rozbijając je doszczętnie, co potwierdziło przeprowadzone, tuż po ataku rozpoznanie. Dokonały tego dwa samoloty F9F-5P „Panther” z VC-61⁶⁵⁴. Był to ostatni przypadek użycia torped lotniczych przez lotnictwo morskie USA.

Od tej pory używano wyłącznie bomb. Naloty z ich użyciem też były skuteczne. W ciągu maja 1951 roku, samoloty TF.77 zniszczyły, co najmniej jedno przesło w 31 mostach. Najskuteczniejszy nalot w ciągu tego miesiąca miał miejsce 11 maja, gdy samoloty morskie, na specjalne żądanie dowództwa 5. AF zbombardowały kompleks czterech mostów, położonych na zachodnim wybrzeżu Korei, w rejonie Anju. W atakach wzięło udział łącznie 32 „Skyraidery”, z których każdy przenosił po dwie 1000kg bomby oraz 32 „Corsairy” uzbrojone w osiem bomb 50kg. W wyniku tego nalotu trzy mosty zostały całkowicie zniszczone, a czwarty poważnie uszkodzony⁶⁵⁵.

Większość działań lotnictwa morskiego, nie była tak spektakularna. Nie mniej prowadzono je regularnie, na bieżąco zmieniając priorytety. Typowe działania Grupy Lotniczej, w okresie jednego miesiąca, na przykładzie CAG-102 przedstawiono w tabeli nr 27

⁶⁵¹ R. R. Powell, *The last torpedo. Dam busters, Korean style*, "Flight Journal", April 2013, s.40.

⁶⁵² Commander Carrier Group NINETEEN, *Action report for period 3 April through 19 May 1951*, s. 2-3. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg19-3apr-19may51.pdf>, [dostęp:] 23.08.2014

⁶⁵³ Otaczające zaporę góry wznosiły się na wysokość blisko 800 metrów.

⁶⁵⁴ R. F. Dorr, *Douglas A-1 Skyraider*, Osprey, London 1989, s. 58.

⁶⁵⁵ F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 80.

Tabela nr 27

**DZIAŁANIA GRUPY LOTNICZEJ LOTNISKOWCÓW USA W CZERWCU 1951 roku NA
PRZYKŁADZIE CAG-102 Z LOTNISKOWCA USS „BON HOMME RICHARD”**

Data	Ilość lotów	Rodzaje wykonywanych lotów	Zgłoszone wyniki
01.06	105	Patrole przeciwko okrętom podwodnym, patrole bojowe, naloty na mosty, rozpoznanie fotograficzne, loty nocne	Uszkodzenie - 1 czołg, 76 wozów, 7 ciężarówek, odcinek toru kolejowego, 17 budynków, 4 mosty drogowe. Zniszczenie – 2 wagony kolejowe, 2 budynki warsztatowe i 2 budynki inne
02.06	96	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, naloty na mosty, patrole przeciwko okrętom podwodnym	Zniszczenie – 2 mosty drogowe, 3 domy, czołg, 3 ciężarówki, 7 wozów. Uszkodzenie – 11 wagonów kolejowych, most drogowy, 5 budynków, 7 ciężarówek. „doskonałe” wyniki w bezpośrednim wsparciu, 20 żołnierzy zabitych
03.06	63	Naloty na mosty, bezpośrednie wsparcie, rozpoznanie bojowe	Zniszczenie – 1 most drogowy, 2 budynki, czołg, 3 ciężarówki, wóz. Uszkodzenie – 65 wozów, most drogowy, 9 budynków, 2 budynki warsztatowe. Zabito 87 żołnierzy
04.06	94	Bezpośrednie wsparcie, patrole przeciwko okrętom podwodnym, patrole bojowe, naloty na mosty, rozpoznanie fotograficzne	Zniszczenie – 20 budynków, most drogowy, czołg, 2 ciężarówki, 6 wozów. Uszkodzenie – 48 wozów, most kolejowy, most drogowy, 18 budynków, 2 stacje kolejowe, 2 składy, stanowisko artylerii. Zabito 156 żołnierzy
05.06	101	Patrole przeciwko okrętom podwodnym, bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, naloty na mosty, rozpoznanie fotograficzne, korygowanie ognia artylerii okrętowej	Zniszczenie – most kolejowy, 30 budynków, 3 stanowiska artylerii, lokomotywa, skład. Uszkodzenie – most kolejowy, wioska, ciężarówka, skład zaopatrzenia. „doskonałe” wyniki w bezpośrednim wsparciu.
06.06	91	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, naloty na mosty, rozpoznanie fotograficzne, korygowanie ognia artylerii okrętowej.	Zniszczenie – 10 wagonów kolejowych, most drogowy, most kolejowy, 19 budynków, 2 ciężarówki, 14 wozów. Uszkodzenie – 72 wagony kolejowe, 2 mosty kolejowe, 2 stacje kolejowe, odcinek torów, warsztat, 11 ciężarówek. Zabito 20 żołnierzy i jednego wołu.
08.06	82	Bezpośrednie wsparcie, naloty na mosty, korygowanie ognia artylerii okrętowej	Zniszczenie – most kolejowy, samochód, 14 czołgów, wóz. Uszkodzenie – 27 wozów, budynek koszarowy. Zabito 20 żołnierzy
09.06.	105	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, patrole przeciwko okrętom podwodnym loty nocne	Zniszczenie – 10 wozów, 12 budynków, 2 ciężarówki. Uszkodzenie – 2 lokomotywy, czołg, 27 wozów, most kolejowy, 3 mosty drogowe, tunel, stacja kolejowa, 4 budynki, 4 ciężarówki. Zabito 10 żołnierzy.
11.06	69	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, patrole przeciwko okrętom podwodnym, loty nocne	Zniszczenie – 16 budynków, wóz. Uszkodzenie – 3 tunele, fabryka, skład zaopatrzenia, warsztat, budynek mieszkalny, 3 wioski.
12.06	54	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, patrole przeciwko okrętom podwodnym, loty nocne	Zniszczenie – wóz, 3 wagony kolejowe, 4 budynki koszarowe. Uszkodzenie – 6 domów, stanowisko moździerza, 2 mosty kolejowe, 2 wagony kolejowe, wioska, fabryka.
13.06	99	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, patrole przeciwko okrętom podwodnym, loty nocne	Zniszczenie – 14 budynków fabrycznych, 26 ciężarówek. Uszkodzenie – fabryka, warsztat, 2 budynki, wioska, 24 ciężarówki. „doskonałe” wyniki w bezpośrednim wsparciu, zabito 25 żołnierzy.
14.06	32	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, rozpoznanie fotograficzne	Zniszczenie – 7 wozów. Uszkodzenie – most kolejowy, most drogowy, fabryka
15.06	52	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, naloty na mosty, patrole przeciwko okrętom podwodnym, loty nocne, korygowanie ognia artylerii okrętowej	Uszkodzenie – most kolejowy, 2 pojazdy, 3 budynki
16.06	42	Bezpośrednie wsparcie, patrole bojowe, patrole przeciwko okrętom podwodnym	Zniszczenie – 4 stanowiska artylerii. Zabito 90 żołnierzy.

Opracowanie własne na podstawie: Commanding Officer, U.S.S. BON HOMME RICHARD (CV-31), *Action Report for the period 31 May 1951 through 28 July 1951*, s. 2-4. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv31aa-51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

na stronie 232. Wzorem USAF i lotnictwa Marines od zimy 1950/1951 roku, również i lotnictwo morskie włączyło się do operacji nocnych. Na każdym z lotniskowców znajdowały się tak zwane „Detachments” z dywizjonów mieszanych – Composite Squadrons wyposażone w nocne wersje samolotów F4U „Corsair” i AD „Skyraider”. Kierowano je przede wszystkim do działań przeciwko systemowi zaopatrzenia nieprzyjaciela, jak oddziały w marszu, ciężarówki, pociągi, wozy zaprzężone w woły, składy, warsztaty. W akcjach przeciwko środkom transportu, najbardziej efektywne okazały się naloty przeprowadzane o zmierzchu i o świcie⁶⁵⁶.

Oprócz lotniskowców TF 77., na wodach koreańskich stale operował także jeden lotniskowiec floty Jej Królewskiej Mości. Działał on przeważnie w 18-20 dniowych turach, po czym okręt zawijał do portów Japonii, celem uzupełnienia zaopatrzenia. Rejonem działania było początkowo zachodnie wybrzeże Korei, gdzie działano wymiennie z lekkimi lotniskowcami USA, na których były zaokrętowane dywizjony lotnictwa Piechoty Morskiej. W grudniu 1950 roku, warunki, w jakich działał HMS „Theseus” i jego dwa dywizjony pokładowe, były szczególnie trudne. Deszcz, deszcz ze śniegiem, śnieg, wiatry wiejące z prędkością do 130 km/h, połączone z oblodzeniem pokładu startowego, na wiele dni uniemożliwiały prowadzenie działań lotniczych⁶⁵⁷. Pogoda poprawiła się dopiero w połowie stycznia 1951 roku. Wtedy samoloty rozpoczęły intensywne działania. Podobnie, jak większość sił lotniczych ONZ skierowano je do bezpośredniego wsparcia wojsk. Samoloty „Firefly” wspierały przede wszystkim oddziały 25. Dywizji USA w rejonie na południe od Osan. Prowadziły również działania wzdłuż około 200 mil wybrzeża w rejonie Chinnampo, prowadząc działania patrolowe i rozpoznawcze, w tym szczególnie w Haeju, Ongjin i Chinnampo, gdzie znajdowały się opuszczone lotniska sił powietrznych Korei Północnej. Natomiast samoloty „Sea Fury”, skierowano do patrolowania i atakowania sił nieprzyjaciela na liniach zaopatrzenia, w rejonach Kaesong-Seul-Kimpo oraz Chopeki-Inchon. Prowadzono także działania doraźne, gdy na przykład 31 stycznia, samolot T-6 korygujący ogień artylerii okrętowej brytyjskich niszczycieli w rejonie Inchonu, wezwał klucz „Sea Fury” na odkryte przez niego zbiorniki paliwa i umocnione pozycje wojsk i artylerii. W ciągu 10 dni stycznia, 1951 roku, samoloty pokładowe HMS „Theseus” wykonały 301 lotów bojowych, z czego 60

⁶⁵⁶ Commander Air Group NINETEEN, *Action Report for period 26 February 1951 through 2 April 1951*, s. 2. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg19-26feb-2apr51.pdf>, [dostęp:] 08.09.2014r.

⁶⁵⁷ Dodatkowo w styczniu 1951r. uszkodzeniu uległa jedna z katapult lotniskowca, co wymagało użycia przy starcie dodatkowych rakiet startowych RATOG. G. Thomas, *op. cit.*, s. 35-37.

w dniu 16 stycznia. Zniszczono między innymi 136 budynków, 5 ciężarówek, 2 lokomotywy, 3 wagony kolejowe, 26 dżonek⁶⁵⁸.

Po powrocie z kolejnej przerwy, w lutym 1951 roku, celami dla samolotów z „Theseusa” stały się przede wszystkim mosty, drogi i składy zaopatrzeniowe, w tym samym, co w styczniu rejonie. Wykonywano również loty do wsparcia walczących wojsk, jak choćby 15 lutego, gdy w rejonie Wonju zniszczono liczne wioski i pozycje wojsk chińskich, na odcinku bronionym przez 29. Brygadę brytyjską⁶⁵⁹. W czasie tych działań brytyjskie samoloty były coraz silniej ostrzeliwane przez nieprzyjaciela. Wiele maszyn zostało poważnie uszkodzonych, zmuszonych do przymusowego lądowania na lądzie, jak choćby „Firefly” pilotowany przez por. D. L. G. James’a. W dniu 12 marca został on trafiony, w czasie ataku na most w rejonie Hungsu-ri. Natomiast następnego dnia w ataku na most koło Haeju został zestrzelony „Firefly” nr WB269, a jego załoga zginęła⁶⁶⁰. Oprócz akcji bojowych oraz rozpoznania okazjonalnie samoloty FAA, a szczególnie dysponujące dwuosobową załogą „Firefly”, kierowały ogniem artylerii brytyjskich okrętów ostrzeliwujących cele na wybrzeżu Korei Północnej. Na początku kwietnia 1951 roku, HMS „Theseus” został przeniesiony na wschodnie wybrzeże Korei. Tam włączono go, w skład międzynarodowego zespołu task Eelement 95.11, w skład, którego wchodził również amerykański lotniskowiec USS „Bataan” oraz amerykańskie, brytyjskie i kanadyjskie niszczyciele⁶⁶¹. Pierwszy nalot przeprowadzono 6 kwietnia na magazyny, składy paliwa i pociąg w rejonie Wonsan. W kolejnych dniach atakowano cele, między innymi mosty w rejonie Hamhung. Ostatni patrol samoloty HMS „Theseus” przeprowadziły w dniu 19 kwietnia, w rejonie Chinnampo⁶⁶², po czym 25 kwietnia lotniskowiec rozpoczął drogę powrotną do Wielkiej Brytanii. W ciągu siedmiu miesięcy pobytu na koreańskim froncie, jego dwa dywizjony wykonały 3446 lotów bojowych, zrzucając 1474 bomby, wystrzeliwując 6617 rakiet i niemal pół miliona pocisków do 20mm działek. Zniszczono 153 wagony kolejowe, 33 stanowiska dział, liczne budynki oraz zatopiono 93 dżonki⁶⁶³.

Trzy dni później do Japonii przybył jego następca, lotniskowiec HMS "Glory" z 804. ("Sea Fury") i 812. ("Firefly") Dywizjonami FAA. Działania na wodach koreańskich zostały już na samym początku opóźnione przez chmury i ulewne deszcze, zmniejszające widzialność

⁶⁵⁸ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s.89-90.

⁶⁵⁹ B. Cull, D. Newton, *With the Yanks in Korea*, vol. 1, Grub Street, London 2000, s. 276-277.

⁶⁶⁰ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 104.

⁶⁶¹ Commanding Officer U. S. S. BATAAN (CVL-29), *Action report; period 8 April 1951 – 11 May 1951*, s. I-1, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvl29-am51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2104r.

⁶⁶² Pomimo, że HMS „Theseus” znajdował się na Morzu Japońskim, jego samoloty operowały tak nad wschodnim jak i zachodnim wybrzeżem Korei. J. R. P. Lansdown, *op. cit.* s. 114.

⁶⁶³ B. Cull, D. Newton, *op. cit.*, s. 284.

niemal do zera. Już podczas pierwszej akcji na magazyny w Haeju jego 14. Carrier Air Group straciła "Sea Fury" nr VX610 pilotowanego przez por. E. Stevermana, a 2 maja kolejny samolot. Działania w tym dniu prowadzono wspólnie z lotnikami Marines z lotniskowca USS „Bataan”, który podpłynął w pobliże „Glory”⁶⁶⁴. W ciągu kolejnych dni, operacje często były przerywane przez fatalne warunki pogodowe. Podstawowym typem działań były patrole bojowe Combat Air Patrols, w trakcie, których maszyny samoloty dolatywały do wyznaczonego rejonu, prowadziły rozpoznanie i atakowały wykryte cele. Ponownie najczęściej bombardowano środki transportu, wioski, w których biwakowali żołnierze chińscy oraz jednostki pływające przeciwnika. Okazjonalnie kierowano też ogniem artylerii okrętowej, jak to miało miejsce 19 maja, gdy para „Sea Fury” korygowała ogień krążownika HMS „Ceylon”.

W czerwcu samoloty z HMS „Glory” coraz częściej były wykorzystywane do działań w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk, kierowane przez amerykańskie JOC. I choć lotniskowiec znajdował się na wodach Morza Żółtego, jego samolotom wyznaczono wschodni odcinek frontu, a kierowane były przez stanowisko kierowania w Taegu. Praktyka taka, choć całkowicie nieekonomiczna stosowana była przez dowództwo TF. 77 do końca wojny. W trakcie jednego z takich lotów 25 czerwca 1951 roku, klucz samolotów „Sea Fury” dowodzony przez por. Kilburn’a nie były w stanie skontaktować się z samolotem naprowadzania „Mosquito”, w związku, z czym rozpoczęły patrolowania rejonu Hanchon. Nagle zostały zaatakowane przez amerykańskie myśliwce F-80 „Shooting Star”. Na szczęście dla Brytyjczyków amerykańscy piloci nie strzelali zbyt celnie, i żaden z ich samolotów nie został trafiony⁶⁶⁵.

Po ewakuacji z rejonu Chosin-Hungnam-Won san, niemal wszystkie jednostki lotnictwa Piechoty Morskiej USA przeniesiono do Japonii, głównie do Itazuke albo na pokłady lekkich lotniskowców. Na USS „Scilly” zaokrętowano VMF-214, na USS „Badoeng Strait” VMF-323, a na USS „Bataan” VMF-212. W Korei pozostał tylko dywizjon VMO-6, ulokowany wraz z 1. Dywizją oraz VMF-311 w Pusan. Jednak z powodu stwierdzonych licznych usterek mechanicznych i elektroniki na odrzutowych F9F „Panther” w styczniu 1951 roku, dywizjon został na okres kilku tygodni „uziemiony”⁶⁶⁶. W pierwszych dwóch miesiącach roku 1. Dywizja Marines pozostawała w odwodzie i prowadziła jedynie działania oczyszczające i przeciwpartyzanckie, w rejonie Pohang-Andong-Yongdok na wschodnim wybrzeżu Korei. Ponieważ jej zapotrzebowanie na wsparcie było minimalne, niemal całość

⁶⁶⁴ G. Thomas, *op. cit.*, s. 48.

⁶⁶⁵ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 149.

⁶⁶⁶ R. J. Brown, *Counteroffensive. U.S. Marines from Pohang to No Name Line*, U.S. Marine Corps Historical Center, Washington 2001, s. 54-55.

działań lotnictwa taktycznego USMC skierowano do działań na rzecz dywizji z 8. Armii, pod dowództwem 5. Air Force, choć nadal nominalne zwierzchnictwo nad tymi jednostkami sprawowało 1. Marine Air Wing. Operacje Dywizji wspierały jedynie samoloty i śmigłowce z VMO-6. Samoloty prowadziły obserwację i korygowały ogień artylerii. Natomiast śmigłowców, używano przede wszystkim do ewakuacji rannych, ale również do zadań obserwacyjnych i łącznikowych. W tym okresie na wyposażenie dywizjon włączono nowe śmigłowce Bell HTL, używane niemal wyłącznie do ewakuacji rannych. Nie mniej kilkakrotnie w działaniach w rejonie Pohangu wykorzystywano samoloty bojowe. Między innymi 4 lutego 1951 roku, samolotów F4U-4 z VMF-323 użyto do likwidacji zgrupowania wojsk północnokoreańskich. Najpierw samolot transportowy R4D przez zamontowane głośniki wezwał Koreańczyków do poddania się, a gdy Ci tego nie uczynili, „Corsairy” obrzuciły ich pozycje bombami napalmowymi⁶⁶⁷.

W lutym 1951 roku, rozpoczęło się ponowne przetrzymywanie kolejnych dywizjonów lotnictwa USMC do baz w Korei. Do Pohang przeniesiono VMF-214, VMF-312, VMF-311, VMF-323 i VMF(N)-513⁶⁶⁸, a do Pusan (K-1) VMF(N)-542 i HEDRON-1 (Headquarters Squadron-1). VMF-212 pozostał na pokładzie lotniskowca USS „Bataan”. Po miesiącu działań, w połowie marca 1951 roku, Koreę opuścił nocny dywizjon VMF(N)-542, który wycofano do USA, celem przebrojenia w odrzutowe samoloty myśliwskie Douglas F3D-2 „Skyknight”. Pozostały na froncie dywizjon VMF(N)-51 wzmocniono kilkoma pozostawionymi przez VMF(N)-542 samolotami F4U-5N, pilotami oraz przekazanymi z USAF kilkoma F-82G „Twin Mustang”. Brak jest jednak informacji na temat ich ewentualnego użycia. Na pokładzie lotniskowca „Bataan” pozostawał jeden dywizjon, były to na zmianę VMF-212 i VMF-312. Dywizjony te, na zmianę pełniły zadania, związane z bezpośrednim wsparciem wojsk oraz osłoną okrętów państw ONZ, a także blokadą wybrzeża i zwalczaniem jednostek pływających nieprzyjaciela⁶⁶⁹.

Podobnie, jak w poprzednim okresie większość lotów wykonywano wspierając oddziały lądowe Marines, wykonując średnio 40 lotów dziennie. Powróciły one na front na początku marca 1951 roku. W trakcie operacji „Ripper” na prośbę dowódcy 1. Dywizji Marines gen. E. Partridge przydzielił jej bezpośrednio do wsparcia jeden z dywizjonów myśliwskich. Wiązało się to z ogromnymi trudnościami w zaopatrzeniu poruszających się

⁶⁶⁷ *Ibidem*, s. 16.

⁶⁶⁸ Początkowo Dywizjon wykorzystywany był do bezpośredniego wsparcia wojsk i stacjonował w Pusan East. 1st Marine Air Wing, *Historical Diary February 1951*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_FEBRUARY_1951.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

⁶⁶⁹ W. J. Sambito, *A history of Marine Fighter Attack Squadron 312*, History and Museums Division Headquarters U.S. Marine Corps, Washington 1978, s. 8.

wojsk, a szczególnie w zaopatrzeniu, w amunicję dywizjonów artylerii. Lotnictwo okazało się szczególnie przydatne w ciężkich walkach o wzgórza 246 i 248, w rejonie na północ od Hongchon. Walki o nie toczyły się w dniach 15-17 marca. Samoloty bombami i napalmem zlikwidowały stanowiska chińskiej artylerii, której celny ogień spowodował znaczne straty wśród atakujących Marines, a następnie po kolei eliminowały pozycje obronne nieprzyjaciela. W tych dniach samoloty Skrzydła wykonywały 148-160 lotów bojowych dziennie⁶⁷⁰.

W kwietniu 1951 roku, po rozpoczęciu przez Chińczyków kolejnej ofensywy, w rejonie Hwachon, do działań rzucono wszystkie możliwe siły 1. Marine Air Wing. Szczególnie skuteczne były VMF-323 i VMF-214, które już pierwszego dnia operacji wykonały 205 lotów bojowych. Dzięki ich stałemu i skutecznemu wsparciu, Marines mogli bez strat opuścić pozycje m.in. na "Horseshoe Ridge". W trakcie tych ciężkich walk doszło do pierwszej masowej ewakuacji rannych śmigłowcami. W dniu 23 kwietnia oddziały 1. pułku Marines zostały odizolowane od reszty Dywizji na ważnym wzgórzu 902. Walki o nie było bardzo zacięte. Pomiędzy godziną 06.00 a 19.30 śmigłowce VMO-6 wykonały 36 lotów, ewakuując ponad 50 najciężiej rannych. Najwięcej, bo aż 18 rannych ewakuował por. G. A. Eaton, który tego dnia spędził w powietrzu prawie 10 godzin. Loty dbywały się pod ciągłym ogniem broni maszynowej nieprzyjaciela, a ostatni miał miejsce już w ciemnościach, a lądowisko zostało oświetlone latarkami⁶⁷¹. Śmigłowce kontynuowały też działania ratownicze, w tym za linią frontu. Dla przykładu 13 kwietnia 1951 roku, załoga w składzie kpt. V. Schmidt i kpr. R. Sarvia została wysłana do poszukiwania pilota USAF zestrzelonego 35 kilometrów za pozycjami Marines. W trakcie lotu śmigłowiec został wielokrotnie trafiony z broni maszynowej i został zmuszony do lądowania, w trakcie, którego HO3S-1 skraksował i przewrócił się. W wyniku tego lądowania sanitariusz doznał poważnych obrażeń, złamania nogi, wstrząśnienia mózgu⁶⁷². Oślaniani z powietrza przez „Mustangi”, które ogniem karabinów maszynowych uniemożliwiały chińskim żołnierzom zbliżenie się do rannych, doczekali, aż zabierze ich kolejny śmigłowiec pilotowany przez kpt. F. E. Wilsona. Zdołał on zabrać wszystkich poszkodowanych, w tym i pilota USAF. W operacjach w kwietniu i maju 1951 roku, samoloty bazujące na lądzie były aktywnie wspierane przez samoloty Marines bazujące na lotniskowcach. Między innymi zaokrętowany na USS „Bataan” dywizjon VM-

⁶⁷⁰ 1st Marine Air Wing, *Historical Diary March 1951*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_MARCH_1951.pdf [dostęp:] 31.08.2014r., s. 5.

⁶⁷¹ R. J. Brown, *Whirlybirds*....., s. 39-40.

⁶⁷² G. W. Parker, F. M. Batha, *op. cit.*, s. 24-25.

312 tylko w dniach 2-10 maja wykonał 293 loty bojowe, z tego aż 244 do wsparcia wojsk lądowych i ataków na pozycje wojsk chińskich⁶⁷³.

Wiosną 1951 roku, samoloty myśliwskie Marines z dywizjonu VMF(N)-513 rozpoczęły, analogicznie do maszyn B-26 z USAF regularne nocne loty przeciwko szlakom zaopatrzenia nieprzyjaciela oraz nocne wsparcie własnych oddziałów. I one korzystały z flar, zrzuconych przez samoloty transportowe R4D z dywizjonu dowodzenia HEDRON-1. Samoloty te zostały pomalowane od dołu czarną farbą, co miało zminimalizować odbłaski od światła flar. R4D z flarami były kierowane w rejony patrolowania wyłącznie przez kontrolerów 1. Dywizji Marines. Od czerwca 1951 roku, do zrzutu flar dla samolotów Marines rozpoczęło wykorzystywanie ciężkich maszyn patrolowych US Navy PB4Y-2 „Privateer” z dywizjonu VP-871, a później także VP-772 i VP-9⁶⁷⁴. Maszyny te dysponowały dużym zasięgiem, który umożliwiał wielogodzinne przebywanie w rejonie działań myśliwców. Jak się szacuje pomiędzy 1 kwietnia a 30 czerwca 1951 roku, w czasie nocnych działań z użyciem flar, nocne myśliwce Marines wykryły nie mniej niż 11 890 ciężarówek, z których 1420 miało zostać zniszczonych.

W drugim etapie wojny, nastąpiła zasadnicza zmiana sytuacji na froncie działań lotniczych. Wejście do walki jednostek myśliwskich lotnictwa radzieckiego spowodowało, że wywalczona przez siły powietrzne USA przewaga w powietrzu załamała się. Na dodatek od pierwszych starć okazało się, że radzieckie myśliwce MiG-15 zdecydowanie przewyższają samoloty używane przez 5. Air Force. Niezbędne stało się sprowadzenie najwornyszch modeli myśliwców USAF. Pomimo to, piloci radzieccy wielokrotnie odnosili zwycięstwa w walakch powietrznych, w tym tak spektakularne, jak odniesione 12 kwietnia 1951 roku, nad Sinuiju. Zmusiło to lotnictwo USA, do niemal całkowitego zaniechania dziennych działań z użyciem bombowców B-29 nad Koreą Północną. Samoloty te wykorzystano z powodzeniem do działań przeciwko wojskom chińskim i północnokoreańskim. Ponownie, jak to miało miejsce latem 1950 roku, lotnictwo okazało się jedyną siłą zdolną do powstrzymania przeprowadzanych z użyciem mas żołnierzy ofensyw wojsk ludowych. Wykorzystując do ich niszczenia głównie napalm, lotnictwo bombowe i myśliwsko-bombowe zadało tym wojskom olbrzymie, idące w dziesiątki tysięcy żołnierzy straty. Lotnictwo było również głównym czynnikiem, który umożliwił sprawne wycofanie sił amerykańskiej piechoty morskiej z rejonu Chosin. Równie silnie, lotnictwo atakowało system zaopatrzenia i transportu wojsk ludowych, coraz więcej działań przenosząc na porę nocną. Oprócz działań bojowych, równie

⁶⁷³ Commanding Officer U. S. S. BATAAN (CVL-29), *Action report; period 8 April 1951 – 11 May 1951*, s. I-6, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvl29-am51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2104r.

⁶⁷⁴ T. E. Doll, *op. cit.*, s. 24.

istotne były działania lotnictwa pomocniczego, przede wszystkim transportowego, które w bardzo trudnych warunkach zdołało ewakuować tysiące rannych i chorych oraz dostarczyć w krytycznych sytuacjach niezbędne zaopatrzenie.

ROZDZIAŁ IV

DZIAŁANIA LOTNICTWA W TRZECIM ETAPIE WOJNY LIPIEC 1951 – LIPIEC 1953 ROKU

IV.1 OGÓLNE WARUNKI DZIAŁANIA LOTNICTWA W WARUNKACH USTABILIZOWANEJ LINII FRONTU

Od lata 1951 r., po stabilizacji linii frontu rola lotnictwa w wojnie nie zmniejszyła się, a było wręcz odwrotnie. Według niektórych, ostatnie osiemnaście miesięcy wojny koreańskiej to był swoisty „*pojedynek pomiędzy siłami logistycznymi wojsk ludowych, a samolotami myśliwsko-bombowymi państw ONZ*”⁶⁷⁵. Siły lotnicze, a głównie FEAF miały tak oddziaływać na przeciwnika, aby z jednej strony zapewnić nacisk na negocjatorów i dopomóc w osiągnięciu jak najlepszych warunków spodziewanego porozumienia pokojowego. Ale jak twierdził gen. Otto P. Weyland⁶⁷⁶ lotnictwo miało też „*osiągnąć maksymalny stopień zniszczenia selektywnie wybranych celów, aby spowodować, że konflikt koreański będzie dla przeciwnika tak kosztowny jak to tylko możliwe w kategoriach wyposażenia, dostaw i personelu*”⁶⁷⁷. Natomiast gen. H. Vandenberg uważał, że „*właściwe użycie sił powietrznych polega na zatrzymaniu dostaw zaopatrzenia, amunicji i wyposażenia wszelkiego rodzaju u źródła, tam gdzie jest wytwarzane. Kolejny najbardziej efektywny sposób to niszczenie go po drodze, zanim trafi na linię frontu. Najmniej efektywne jest niszczenie go, kiedy jest już „okopany” na linii frontu*”⁶⁷⁸. W Korei, gdzie niemal całe zaopatrzenie było wytwarzane w ZSRR lub Chinach Ludowych i w warunkach ograniczeń politycznych, pierwszy sposób działania nie wchodził w rachubę. Dlatego, aby zrealizować te zadania lotnictwo rozpoczęło serię masowych, długotrwałych operacji przeciwko systemowi transportowemu nieprzyjaciela. Ale działania nad północną Koreą spotykały się z coraz silniejszym oporem ze strony lotnictwa radzieckiego, a później też chińskiego i północnokoreańskiego. Północni Koreańczycy podejmowali też liczne próby przeniesienia swoich jednostek lotniczych za Jalu, na terytorium KRL-D. Zlokalizowane tam samoloty i lotniska były natychmiast

⁶⁷⁵ W. Thompson, *F-80 Shooting Star units*....., s. 81.

⁶⁷⁶ Gen. O. P. Weyland był drugim z kolei dowódcą FEAF, zastąpił on w maju 1951r. gen. E. Stratemeyera, który uległ poważnemu zawałowi serca.

⁶⁷⁷ P. D. Chinnery, *Combat over Korea*....., s. 87-88.

⁶⁷⁸ Cyt. za K. R. Whiting, *op. cit.*, s. 55.

bombardowane przez lotnictwo, które zadania te traktowało priorytetowo⁶⁷⁹. Kolejnym zadaniem na liście FEAF było wywalczenie i utrzymanie przewagi w powietrzu, co wiązało się z ciągłymi walkami z myśliwcami przeciwnika. Nie zaniedbywano również działań w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, które nasilały się w okresach zwiększonej aktywności wojsk. Przez cały ten czas w amerykańskim dowództwie trwały dyskusje, co do warunków i zasad użycia lotnictwa Marines i jego współdziałania z siłami FEAF, w tym wspólnymi z maszynami USAF działaniami⁶⁸⁰.

W tym też czasie FEAF dokonał znacznej rozbudowy zaplecza. Wyremontowano i przedłużono pasy w Kimpo i Suwon, powstały też całkowicie nowe lotniska w Kunsan czy Osan ni⁶⁸¹. Z uwagi na duże odległości pomiędzy lotniskami w Korei Południowej a celami, szczególnie w „Aleji MiGów”, dowództwo amerykańskie starało się jak najwięcej jednostek ulokować w bazie Kimpo, która znajdowała się najbliżej Jalu. Przez to lotnisko stało się bardzo zatłoczone, a warunki działania i życia trudne. W tamtym okresie Kimpo było jednym z najbardziej „ruchliwych” lotnisk na świecie⁶⁸². W czerwcu 1951r. do Seulu przeniesiono kwaterę dowodzenia 5. Air Force, a do połowy sierpnia 1951r. na lotniska położone na terytorium Korei przeniesiono wszystkie jednostki taktyczne 5. Air Force, które zimą 1950/1951 roku zostały zmuszone do ewakuowania się do baz w Japonii⁶⁸³. Natomiast na terenie Japonii pozostały niemal wszystkie jednostki remontowe lotnictwa. Wiazało się to między innymi z trudnymi warunkami, jakie panowały w Korei, problemami z dowozem zaopatrzenia, materiałów czy części zamiennych. System z wykorzystaniem dobrze wyposażonych baz remontowych znajdujących się w Japonii nazwano REMCO⁶⁸⁴. W zamyśle jego twórców miał w sposób najbardziej racjonalny wykorzystać szczupłe ilościowo siły techniczne.

Zadania, jakie postawiono w nowej sytuacji ustabilizowanej linii frontu lotnictwu wymagały jego wzmocnienia. Tak ilościowego jak i jakościowego. Ponieważ najbardziej obciążone działaniami były skrzydła lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-bombowego, te rodzaje jednostek musiały otrzymać nowe samoloty.

⁶⁷⁹ Zgodnie z opracowaną w lipcu 1951r. w dowództwie FEAF nową strategią działania nazwaną „*Air Attack Program*” celom nadano następujące priorytety, poczynając od najważniejszych: samoloty, zdolne do użytku lotniska, elektrownie, stacje radiolokacyjne, zakłady przemysłowe, centra łączności, kwatery dowodzenia wojsk, zakłady remontowe taboru kolejowego, zakłady remontu samochodów, lokomotywy, zapasy, szczególnie paliwa i smarów, wagony kolejowe, samochody ciężarowe, siła żywa, tunele i mosty kolejowe, stacje rozrządowe i mosty drogowe. C. C. Crane, *op. cit.*, s. 117-118.

⁶⁸⁰ Zob. B. C. Nalty, *Outpost war*.....s. 11.

⁶⁸¹ Szerzej na ten temat patrz: D. K. Tomajan III, *Aviation Engineer contributions to the air war in Korea*, „*Air Force Civil Engineer*” Vol. 9 No. 4 Winter 2001, s. 13-21.

⁶⁸² D. Hurst, *op. cit.*, s. 141-142.

⁶⁸³ F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 85. Rozmieszczenie jednostek 5. Air Force w 1953r. przedstawiono na schemacie nr 15, strona 244.

⁶⁸⁴ Rear Echelon Maintenance Combined Operation. J. T. Stewart, *op. cit.*, s. 244.

W sytuacji coraz większej ilości obserwowanych w powietrzu MiG-ów priorytetem było pozyskanie kolejnych dostaw myśliwca F-86 „Sabre”. Pomimo osiągniętych sukcesów ogromna przewaga liczebna myśliwców przeciwnika oraz spore straty⁶⁸⁵, wymusiło konieczność sprowadzenia z USA uzupełnień. Pierwszego listopada 1951 r. nowy dowódca 4. Skrzydła płk H. Thyng po zorientowaniu się w tragicznej sytuacji sprzętowej jednostki⁶⁸⁶ wysłał bezpośrednio do Szefa Sztabu USAF - z pominięciem drogi służbowej - dramatyczną depezę, w której stwierdził *"Dłużej nie mogę ponosić odpowiedzialności za panowanie w powietrzu w północno-zachodniej Korei"*⁶⁸⁷. Sytuacja taka była wynikiem dziwnej polityki Dowództwa USAF, które w najnowsze modele samolotów wyposażało stacjonujące na terenie Stanów jednostki Air Defence Command. Korea była cały czas postrzegana, jako konflikt o drugorzędym znaczeniu. Głównym miejscem konfrontacji z blokiem wschodnim była cały czas Europa. Tym razem zareagowano jednak błyskawicznie. Już 22 października gen. H. Vandenberg rozkazał Air Defence Command przygotować do wysłania do Korei 75 myśliwców z pilotami i mechanikami. W pierwszych dniach listopada 1951 r. z portów Kalifornii wypłynęły dwa lotniskowce transportowe, wiozące na swoich pokładach fabrycznie nowe "Sabre" w zmodernizowanej wersji F-86E⁶⁸⁸. Po przybyciu do Japonii samoloty otrzymały 16. i 25. FIS z 51. FIW, które eksploatowane dotąd "Shooting Stars" przekazały do 8. FBG, latającej wcześniej na F-51D.

Dla dowództwa FEAF bardzo istotne było też wyposażenie jednostek myśliwsko-bombowych w maszyny F-84 „Thunderjet”. W końcu sierpnia 1951 r. zakończono przebrojenie na "Thunderjety" sił 49. FBG. Dzięki temu, że jej piloci wcześniej latali na odrzutowych F-80C proces wymiany sprzętu odbył się szybko i sprawnie. Ale tak oczekiwane uzupełnienia nadeszły dopiero pod koniec roku. Drugiego grudnia 1951 r. z bazy K-2 koło Taegu wystartowały do pierwszego lotu nad Koreą Republic F-84E „Thunderjet” ze 159. FBS, wchodzącego w skład 116. FBG drugiej jednostki Gwardii Narodowej zaangażowanej w ten konflikt. Grupa ta została sformowana już w październiku 1950 r. z powołanych do służby czynnej dywizjonów Gwardii ze stanów Georgia (158. FBS), Kalifornia (196. FBS) i Floryda (159. FBS)⁶⁸⁹. Po przebrojeniu jednostki z F-80 na "Thunderjety" przebazowano ją do Japonii. Pierwszym zadaniem przerzuconego czasowo do Taegu 159. FBS było

⁶⁸⁵ Do końca października 1951 r. w działaniach bojowych utracono 28 F-86A.

⁶⁸⁶ Mechanikom z trudem udawało się utrzymać w stanie zdatnym do lotu połowę z 44 posiadanych przez 4. FIW samolotów. L. Davis, *MiG alley.....*, s. 25.

⁶⁸⁷ W. E. Thompson, *Fighter combat over Korea. Part 2 – jet aces.....*, s. 20.

⁶⁸⁸ W celu uzyskania odpowiedniej liczby maszyn wysłanych na front koreański rząd USA zmuszony był zakupić partię 60 maszyn w kanadyjskich zakładach Canadair, produkujących myśliwce "Sabre" na licencji. W. Thompson, *F-86 Sabre aces of the 51st Fighter Wing*, Osprey, Oxford 2006, s. 9.

⁶⁸⁹ D. R. McLaren, *Republic F-84 Thunderjet.....*, s. 113.

zaatakowanie węzła kolejowego w Wonsanie. Cele te były też dwukrotnie bombardowane następnego dnia. Do 6 grudnia piloci Dywizjonu wykonali 40 nalotów na cele w głębi KRL-D. Następnie dywizjon wycofano do Misawy w Japonii, a po sześciu dniach jego miejsce w Taegu zajął 158. FBS, który latał bojowo także przez tydzień. Taktyka przerzucania jednostek na krótkie okresy, zwana "Skat Mission" wynikała z użycia części sił Grupy do ochrony Japonii.

Jednocześnie w lipcu 1952 roku dokonano kolejnych "papierowych" zmian w strukturze grup lotnictwa myśliwsko-bombowego. Jednostki Gwardii Narodowej powróciły do Stanów, a na ich miejsce powołano nowe jednostki. Od 10 lipca 136.FBG ANG przemianowano na 58. FBW, a jego dywizjony zmieniły numerację ze 111., 154. i 183. FBS na 69., 310. i 311. FBS. Analogiczne zmiany zaszły w drugiej Grupie sił Gwardii Narodowej – 116. FBG, przemianowanej na 474. FBW. Jej dywizjony przemianowano odpowiednio z 158., 159. i 196. FBS na 428., 429. i 430. FBS. Oba skrzydła pozostały przy dotychczasowych barwach i oznaczeniach samolotów. Krótco po tej reorganizacji 474. FBW przeniesiono z Japonii do bazy w Kunsan⁶⁹⁰.

Także w lipcu 1952 r. 49. FBG, jako pierwsza rozpoczęła przezbieranie na nowy model "Thunderjeta" - F-84G. Po niej - do października tego roku w nowe maszyny przebrojono pozostałe jednostki myśliwsko-bombowe i równocześnie wycofano wszystkie samoloty starszego modelu - D. Stało się to przede wszystkim po wypadku, do którego doszło 11 sierpnia 1952 r., gdy w ataku samolotów 311. FBS na pozycje północnokoreańskie w samolocie dowódcy Dywizjonu odpadły skrzydła i F-84 spadł na ziemię. Występujący w liczbie 193 samolotów "Thunderjet" stał się podstawowym samolotem myśliwsko-bombowym w Korei.

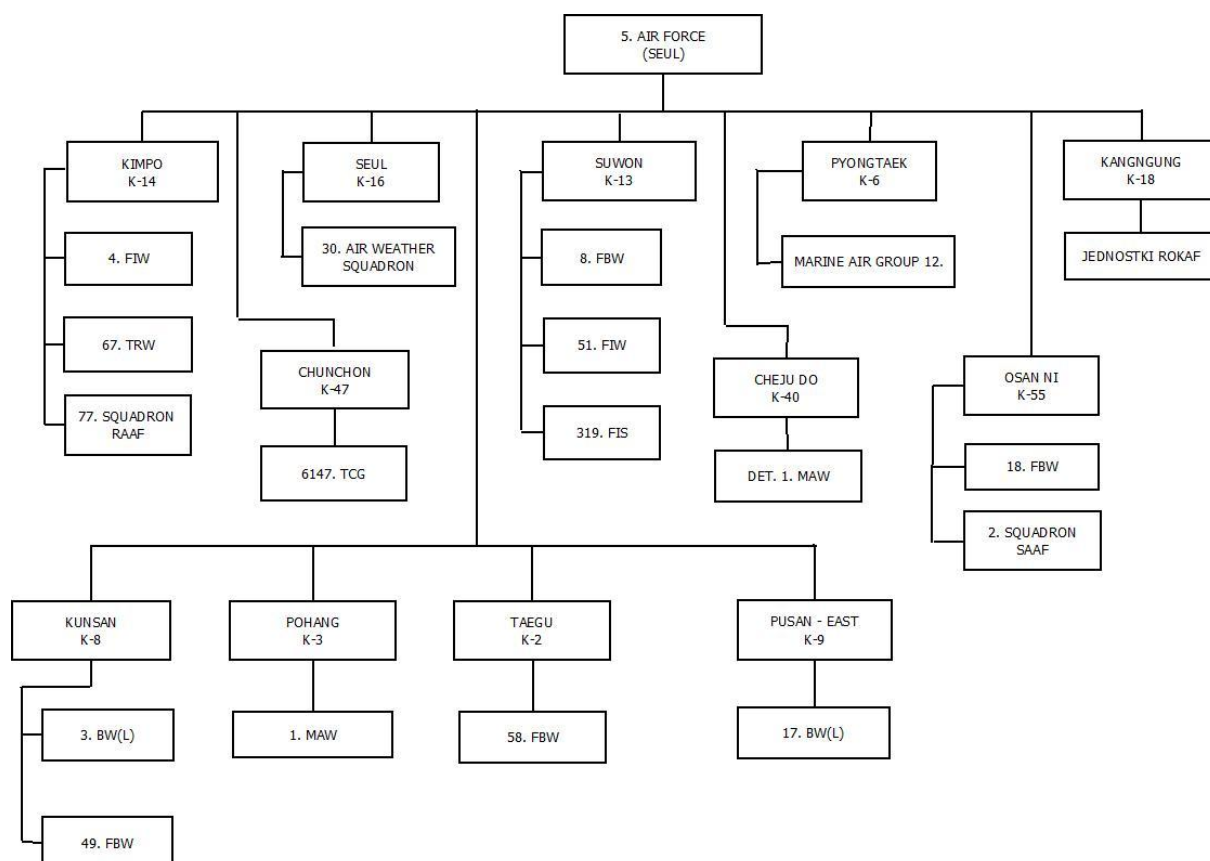
Jesienią 1952 r., wobec kolejnego zwiększenia ilości MiG-ów FEAF zdecydował o przebrojeniu dwóch pozostałych grup myśliwsko-bombowych - 8. i 18. FBG - w nową szturmową wersję myśliwca F-86F "Sabre". Chciano przy okazji uzyskać podwójny efekt - posiadać nowoczesne maszyny szturmowe i jednocześnie podwoić liczbę "Sabre'ów", gotowych do walki z myśliwcami radzieckimi. Jako pierwsza nowe samoloty otrzymała 18. FBG w składzie 12. i 67. FBS oraz 2. Dyw. SAAF latająca cały czas jeszcze na "Mustangach" F-51D – ostatni lot bojowy te samoloty wykonały 23 stycznia 1953 r. Używano jej przede wszystkim do bezpośredniego wsparcia wojsk i ResCAP - patroli w osłonie działań jednostek ratowniczych. Latając na stosunkowo powolnych F-51 Grupa ponosiła ogromne straty. Dla przykładu 2. Squadron SAAF w okresie użytkowania "Mustangów" w Korei tj. od listopada

⁶⁹⁰ Do tej pory samoloty 116. FBG były włączone w skład sił obrony Japonii, a działały z bazy Chitose. W. Thompson, *F-84 Thunderjet units*.....s. 58.

1950 r. do stycznia 1953 r. wykonał 10 373 loty bojowe i stracił aż 74 z 95 dostarczonych samolotów. Zginęło 34 pilotów, a dalszych 8 dostało się do niewoli⁶⁹¹. Jako pierwszy nowe samoloty w styczniu 1953 r. otrzymał 67. FBS.

Schemat nr 15

STRUKTURA I ROZMIESZCZENIE JEDNOSTEK LOTNICZYCH 5. AIR FORCE W KOREI W LIPCU 1953 roku



Opracowanie własne na podstawie: R. F. Futtrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953*, rev. ed., Office of the Air Force History United States Air Force, Washington 1983, s. 644.

Był to także jeden z niewielu przykładów, gdy wymieniano całe jednostki. Powodem był fakt, że piloci do tej pory latający na maszynach śmigłowych wymagaliby znacznego okresu czasu na przeszkolenie na nowych odrzutowych samolotach, zbyt długiego jak na warunki wojny koreańskiej. Wobec tego prosto z Las Vegas AFB Fighter School przysłano dużą grupę pilotów, która zasilila 12. i 67. FBS. Pod okiem doświadczonej kadry z 18. Grupy oraz wydzielonych pilotów z 4. i 51. FIW przeszli oni szybkie doskonalenie bojowe. Połowa pilotów uczestniczyła w patrolach myśliwskich nad "Aleją MiG-ów", a druga połowa szkoliła

⁶⁹¹ J. C. Nicholls, W. Thompson, *Korea. The air war 1950-1953*, Osprey Publ., London 1991, s.110.

się w bombardowaniach. Po tygodniu następowała zamiana. Dzięki temu proces przeszkalania odbył się sprawnie i już 25 lutego 1953 r. 67. FBS wystartował do pierwszego lotu bojowego, a 16 marca do działań powróciły południowoafrykańskie "Latające Gepardy" z 2. Squadron. Niecały miesiąc później - 14 kwietnia - 18. FBW wykonało swe pierwsze zadanie bombowe, atakując pozycje wroga koło Meunsan.

Tabela nr 28

**STAN ILOŚCIOWY LOTNICTWA CHIN LUDOWYCH W LATACH 1950-1953
WEDŁUG DANYCH WYWIADU USA**

	Grudzień 1950	Grudzień 1951	Marzec 1952	Czerwiec 1953
Myśliwce o napędzie śmigłowym	250	200	250	240
Myśliwce o napędzie odrzutowym		800	850	1400
Samoloty szturmowe	175	175	200	200
Lekkie bombowce o napędzie śmigłowym	150	180	230	300
Lekkie bombowce o napędzie odrzutowym	0	0	0	100
Samoloty transportowe	75	100	130	170
Łącznie	650	1455	1660	2420

Opracowanie własne na podstawie: *USAF tactical operations World War II and Korean war with statistical tables*, USAF Historical Division Liaison Office 1962, s. 161. *Appendix II to Annex Charlie to CTF 91 and 1st Marine Air Wing Operations Order No: 5-51 of 1 December 1951 "Estimate of enemy air situation"*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_4.pdf, *Enclosure (1) to 1st MAW DIS No. 92 of 3 April 1952 "Estimate of enemy air capabilities"*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_APRIL_1952_4.pdf, *Hq 1st Marine Air Wing, Estimate of enemy air situation 2-53*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_COMMAND_DIARY_JUNE_1953_VOLUME_1.pdf [dostęp:] 11.06.2015r.

Także w kwietniu - 8-go - nad Koreą po raz pierwszy pojawiły się F-86F-30 z 8. FBW, które rozpoczęło wymianę swych "Shooting Starów" w końcu lutego. Piloci tego skrzydła cały czas latający na odrzutowcach mieli łatwiejsze zadanie. Według jednego z pilotów 35. FBS *"przezbrajanie odbywało się tak szybko, że silniki praktycznie nigdy nie gasły"*. Jako pierwszy nowe samoloty otrzymał 35. FBS, a po nim 36. i na końcu 80. FBS.

Ostatni lot bojowy ich F-80C, będący zarazem końcem operacyjnego użycia tych maszyn w Korei miał miejsce 6 maja 1953 roku⁶⁹².

Stale rozbudowywne też były siły lotnictwa Chin Ludowych. Dzięki dostawom sprzętu latającego z ZSRR oraz szkoleniu pilotów już w grudniu 1951r. osiągnęło ono, według danych wywiadu USA liczbę prawie półtora tysiąca samolotów, w tym ponad połowę stanowiły odrzutowe myśliwce MiG-15⁶⁹³. Przygotowując się do wprowadzenia do walki kolejnych chińskich Dywizji Lotniczych w przygranicznym rejonie Mandżurii rozpoczęto budowę szeregu nowych lotnisk. Obok znanych już Takushan i Tatung Kao w lipcu 1951 r. oddano do użytku lotnisko w Manpo, zbudowane w ciągu miesiąca przez 10 000 robotników nieposiadających żadnego specjalistycznego sprzętu. Krótco potem powstały lotniska w Fengchen, Kuantien i Tapcho.

IV. 2 DZIAŁANIA PRZECIWKO CELOM W KOREI PÓŁNOCNEJ I WALKI W „ALEI MIG-ÓW”

W ciągu letnich miesięcy 1951r. w „Alej MiG-ów” dochodziło tylko do sporadycznych walk w powietrzu. Wynikało to głównie z niesprzyjających warunków pogodowych. Działania myśliwców radzieckich i coraz częściej chińskich skupiły się teraz na samolotach myśliwsko-bombowych przeciwnika atakujących w ramach operacji „Strangle”⁶⁹⁴ system transportowy w Korei Północnej. Między innymi w dniu 8 lipca 1951 r. doszło do pierwszego spotkania MiG-ów z "Mustangami" z 2. Dyw. "Latających Gepardów". Wracające z wyprawy na lotnisko Kangdong samoloty południowoafrykańskie zostały zaatakowane przez grupę ok. 20 MiG-15. Pilotom zwrotniejszych F-51 udało się wymanewrować odrzutowce i lecąc nisko nad ziemią wyjść z walki, po włączeniu się do niej wezwanych na pomoc F-86A⁶⁹⁵. Amerykanie poradzili sobie z Chińczykami dość szybko i bez strat własnych zestrzelili im trzy samoloty. W tej potyczce pierwszy swój samolot na froncie koreańskim stracił trzeci na liście amerykańskich asów II wojny światowej pilot polskiego pochodzenia płk Francis Gabreski⁶⁹⁶. Inną "piętnastkę" stracił por. R. Becker z 334. FIS.

Następnego dnia chińskie MiG-i usiłowały przeszkodzić sześciu B-29 z 19. BG(M) w zbombardowaniu lotniska w Sinuiju. Braki w wyszkoleniu spowodowały, że ataki okazały się

⁶⁹² W. Thompson, *F-86 Sabre fighter-bomber units over Korea*, Osprey Publishing, Oxford 1999, s. 28-35.

⁶⁹³ Zestawienie rozwoju ilościowego lotnictwa ChRL w latach 1950-1953 przedstawiono w tabeli nr 28, s. 245.

⁶⁹⁴ Patrz s. 299-304.

⁶⁹⁵ D. Moore, P. Bagshawe, *op. cit.*, s. 96.

⁶⁹⁶ W czasie II wojny światowej F. Gabreski uzyskał 31 zwycięstw powietrznych. *A preliminary list of U. S. Air Force aces 1917-1953*, Air University, 1962, s. 30.

nieskuteczne, poniesiono za to straty. Kapitan M. E. Nelson z 335. FIS strącił swojego trzeciego MiG-a, a dwa inne zgłosili strzelcy bombowców. Nelson zestrzelił swój kolejny, zarazem ostatni samolot 11 lipca, gdy grupa 30 MiG-ów zaatakowała 21 obciążonych bombami F-80C na południe od Sinuiju. "Shooting Stars" pospieszenie rzuciły bomby gdzie popadnie i wycofały się na południe, ustępując miejsca 34 "Sabre'om" eskorty. Jeden MiG, celnie ostrzelany eksplodował w powietrzu, drugi zaczął mocno dymić i wkrótce jego pilot katapultował się, a chwilę potem rozbił się jeszcze jeden samolot. Obok Nelsona swoje pierwsze zwycięstwo uzyskał późniejszy as ppłk G. L. Jones, a kpt. R. D. Gibson powiększył swoje konto do trzech zwycięstw⁶⁹⁷. Po tych stratach MiG-i zniknęły z "Alej" na ponad dwa tygodnie. Pojawiły się dopiero 29 lipca, kiedy zaatakowały grupę "Shooting Starów". Por. W. W. McAllister z 16. FIS/51.FIG zdołał zestrzelić jednego z napastników.

Tego też dnia do walki włączył się ponownie australijski 77. Dywizjon, który zakończył przeszkolenie na odrzutowych myśliwcach Gloster "Meteor" F. Mk.8. Przebrojenie na nowy typ samolotu odbyło się wiosną 1951 r. Dnia 24 lutego 1951 roku do japońskiego portu Iwakuni przybył angielski lotniskowiec H.M.S. „Warrior”, na pokładzie, którego znajdowało się 15 „Meteorów” jednomiejscowych i dwa treningowe T.7. Druga grupa 16 samolotów przybyła 23 marca na pokładzie H.M.S. „Unicorn”⁶⁹⁸. Szkolenie Australijczyków na nowym sprzęcie dobywało się grupami. Część pilotów wykonywała jeszcze loty bojowe na „Mustangach”. Oficjalna uroczystość przekazania sprzętu odbyła się 4 maja 1951 r. w Iwakuni. Po tym cały Dywizjon przeniesiono do Kimpo włączono w skład 4 FIW. Pierwszą akcją "Meteorów" był atak 16 samolotów na cele naziemne pomiędzy Songchou i Chongju. Głównym zadaniem australijskich odrzutowców miała być eskorta samolotów bombowych B-29 i maszyn rozpoznawczych w rejonie „Alej MiG-ów”. Pierwszy kontakt z MiG-ami nowe samoloty australijskie miały 25 sierpnia 1951 r. Eskortująca RF-80 grupa „Meteorów” została koło Sinanju zaatakowana przez parę „piętnastek”. Dowódca australijskiego klucza por. Scannell zbliżył się do napastników i oddał w ich kierunku długą salwę z działek, ale bez rezultatu. Natomiast 29 sierpnia doszło do pierwszej prawdziwej walki z MiG-ami. Ósemka "Meteorów" prowadząca patrol bojowy w rejonie Chongju została przechwycona przez 24 MiG-15bis z 523. IAP, 303.IAD. Grupę tę prowadził kpt. G. Ochaj. Dwie ósemki pozostawił w odwodzie, na wypadek pojawienia się F-86, widzianych wcześniej nad morzem, a sam z siedmioma pilotami uderzył na "Meteory". Po walce Ochaj zgłosił zestrzelenie dwóch australijskich samolotów, a piloci Tjuliajew, Razorwin i Szerew po jednym. Oficjalne dane australijskie podają jednak stratę tylko jednego samolotu nr A77-721,

⁶⁹⁷ S. Tetera, *Czerwony sztorm*....., s. 73.

⁶⁹⁸ R. Jackson, *op. cit.*, s. 90-91.

którego pilot R. Guthriem dostał się do niewoli⁶⁹⁹. Według danych rosyjskich do walk z „Meteorami” miało dojść już wcześniej, a 22 sierpnia 1951r. major Pułow i por. Sutjagin mieli zestrzelić po jednym z nich. Według danych australijskich, w tym dniu dwie maszyny o numerach A77-128 i A77-354 miały zderzyć się w powietrzu nad lotniskiem Kimpo⁷⁰⁰. Być może oba samoloty zostały w walce z MiG-ami uszkodzone, i to było powodem ich zderzenia się.

W sierpniu 1951 r. 4. FIW zmienił bazę z Suwon na Kimpo, skąd "Sabre" mogły dłuższy czas przebywać nad "Aleją". Mimo to do starć z przeciwnikiem dochodziło w tym miesiącu rzadko, jedynie kilka razy. Dwa spotkania skończyły się zestrzeleniem czterech samolotów. Znacznie bardziej intensywne działania lotnicze miały miejsce od września 1951r⁷⁰¹. W dniach 1 i 2 tego miesiąca doszło do dużych starć. Drugiego września 22 „Sabre’y” zostały zaatakowane przez ponad 30 radzieckich myśliwców z 18. IAP. W wyniku tego rozgorzała ponad półgodzinna walka toczona na obszarze od Sinuiju aż do Phenianu. W tych dniach piloci 4. Skrzydła wyeliminowali pięć MiG-ów, a 9 września swoje piąte zwycięstwo uzyskali kapitanowie R. S. Becker i R. D. Gibson stając się drugim i trzecim asem amerykańskim w Korei. Tego dnia zwycięstwo odnotował też dowódca 303. Dywizji gen. Łobow. Wraz z por. A. Kaljużnym wyleciał on na patrol, prowadząc grupę czterech nowych pilotów. W rejonie Anju zauważyli dużą formację F-80, lecącą na wysokości 3000 m w kolumnie ósemek. Łobow z Kaljużnym zaatakowali ostatnią z ósemek i radziecki dowódca stracił samolot prowadzącego⁷⁰². Wkrótce potem gen. Łobow został mianowany dowódcą 64. OIAK, a dowodzenie 303. IAD przejął płk A. Kumaniszkin.

Dwunastego września 80 MiG-15 przechwyciło między Anju i Phenianem inną dużą grupę, ocenianą przez Rosjan nawet na 150 "Shooting Starów". Piloci MiG-ów zgłosili zestrzelenie aż 15 samolotów wroga, przy własnych stratach wynoszących jedynie trzy uszkodzone maszyny. Danych tych nie potwierdziła strona amerykańska. Tydzień wcześniej z MiG-ami ponownie spotkali się Australijczycy. Sześć "Meteorów" eskortowało dwa rozpoznawcze RF-80A z 67. TRW. Zostali zaatakowani przez tuzin myśliwców MiG-15, lecz tym razem udało im się wycofać bez strat, uszkodzony został tylko samolot pilotowany przez sierż. Armitta o numerze A77-949 oraz maszyna B. Michelsona. Stało się jednak jasne, że "Meteory" zdecydowanie ustępują myśliwcom przeciwnika⁷⁰³. 19 września do działań włączono ponownie 49. FBG. Celem ich pierwszego ataku miały być linie kolejowe koło

⁶⁹⁹ G. Odgers, *op. cit.*, s. 204-205. Y. Tepsurkayev, L. Krylov, *op. cit.*, s.304-305.

⁷⁰⁰ Patrz Załącznik nr 37.

⁷⁰¹ Patrz Tabela nr 30, str. 255.

⁷⁰² I. Seidov, „*Krasnye diavoly*”....., s. 213.

⁷⁰³ D. Hurst, *op. cit.*, s. 150-151.

Phenianu. Po minięciu Seulu samoloty zostały zaatakowane przez chińskie MiG-i. "Thunderjety" pospiesznie rzuciły bomby i rozpoczęły odwrót na południe. Wprawdzie zadanie nie zostało wykonane, to jednak nie poniesiono żadnych strat, a kpt. K. L. Skeen zdołał nawet zestrzelić jeden samolot przeciwnika.

Kolejne pięć samolotów przeciwnika Amerykanie stracili 25 września, w największej od kilku tygodni potyczce nad rejonem Sinanju. Wzięło w niej udział 36 F-86 i około 100 MiG-ów. W starciu tym o mało, co nie zostałby strącony dowódca 1. eskadry 12. pułku Li Yongtai, którego MiG z ponad 30 przestrzelinami ledwo doleciał do Antung. Chińczycy początkowo zaatakowali „Shooting Star”, ale szybko doleciała eskorta F-86. Kolejne duże starcia Chińczyków miały miejsce w dniach 26 i 27 września, lecz również byli oni nieskuteczni i na dodatek stracili kolejne maszyny. Swoje błędy naprawili 5 października, gdy 42 samoloty z 10. Dywizji jak stado os opadły formację F-80, choć według strony amerykańskiej miały to być F-84, atakujących przeprawę w Chongchon i w gwałtownym starciu miały strącić bez strat własnych trzy „Shooting Star”⁷⁰⁴.

Planując przerzucenie lotnictwa odrzutowego na południe, we wrześniu 1951r. Koreańczycy rozpoczęli przyspieszone prace przy budowie nowych baz lotniczych. W dniu 25 września 1951 r. amerykańskie rozpoznanie lotnicze odkryło na północ od rzeki Chong-on, niedaleko od miasta Saamchan nowobudowane lotnisko. W promieniu 30 km odkryto dwa następne - jedno na południe od Teachon, a drugie ok. 5 km na północny-wschód od Namsi. Długie na 2100 m pasy startowe nie pozostawiały wątpliwości, dla jakich samolotów lotniska te były szykowane. O ile Amerykanie nie mieli możliwości reagowania na rozbudowę baz MiG-ów po chińskiej stronie Jalu, to nowe lotniska w Korei Północnej postanowiono niezwłocznie zniszczyć.

Pierwsze ataki bombowe przeprowadzone 13/14, 16/17 października 1951 r. przebiegły nadspodziewanie gładko. Przeciwnik został zakoczony masowymi uderzeniami i MiG-i nie interweniowały. Jednak działania nocne z wykorzystaniem stacji radiolokacyjnych okazały się mało skuteczne. Na przykład w nocnym nalocie na Saamchan 13/14 października z 278 zrzuconych bomb tylko 24 trafiły w skrajną, północną część pasa startowego. W związku z tym dowódca FEAF Bomber Command gen. Joe Kelly zmuszony był podjąć ryzykowną decyzję o atakach dziennych. Wystawiało to załogi „Superfortec” na duże niebezpieczeństwo, co zostało potwierdzone już w pierwszym nalocie, który miał miejsce 18 października 1951r.

⁷⁰⁴ Xiaoming Zhang, *op. cit.*, s. 146-148.

Tego dnia dziewięć B-29 zbombardowało lotnisko, w Saamchan. Kolejna dziewiątka bombowców miało zaatakować lotnisko, w Taechon, ale nie napotkała eskorty „Sabre’ów” i zaatakowała cel zastępczy. Na dodatek w trakcie lądowania w bazie, Jokota rozbiła się maszyna pilotowana por. Masona, zginęło ośmiu członków załogi⁷⁰⁵. W czasie kolejnego nalotu 21 października bombowce z 98. BG ponownie nie zdołały spotkać eskorty myśliwskiej, prowadzonej przez samego płka Gabreskiego. Kolejnego dnia, co orawda zdołano nawiązać kontakt z eskortą bezpośrednią, złożoną z maszyn 24 F-84 „Thunderjet”, ale ponownie nie napotkano F-86. Wykorzystały to myśliwce radzieckie, które zaatakowały formację „Superfortec”. Dowództwo 64. OIAK poderwało w powietrze aż 54 maszyny ze wszystkich trzech pułków 303. IAD. MiG-i z 523. i 17. IAP miały zniszczyć bombowce, a 18. GIAP eskortę myśliwców. Niemal każdy z pilotów radzieckich zgłosił zestrzelenie jednej „Fortecy”, przy czym faktycznie udało im się strącić jeden, wcześniej uszkodzony przez artylerię bombowiec, który ostatecznie zaliczono ppłkowi Smorczkowowi. Mieli też strącić jednego „Sabre’a” i dwa „Thunderjety”. Straty własne to pięć MiG-ów uszkodzonych i jeden ranny pilot⁷⁰⁶.

Tabela nr 29

ZESTAWIENIE BOMBOWCÓW B-29 „SUPERFORTRESS” BIORĄCYCH UDZIAŁ W NALOCIE NA NAMSI W DNIU 23 PAŹDZIERNIKA 1951 roku

Pozycja w szyku	Jednostka	Numer seryjny	Dowódca załogi	Odniesione uszkodzenia	Pilot radziecki, który zniszczył/uszkodził bombowiec
prowadzący I trójki	371. BS	44-61816	kpt. C. I. Fogler	ciężko uszkodzony	kpt. Bykow
prawy I trójki	371. BS	44-87760	kpt. J. R. Lewis	ciężko uszkodzony	por. J. Nikołajew
lewy I trójki	371. BS	42-04045	kpt. R. M. Krumm	zestrzelony	mjr D. Oskin
prowadzący II trójki	372. BS	44-86295	por. W. Reeter	ciężko uszkodzony	por. Liadienko
prawy II trójki	372. BS	44-61940	kpt. J. A. Foulks	zestrzelony	mjr D. Oskin
lewy II trójki	372. BS	44-27347	mjr W. R. Greiner	ciężko uszkodzony	kpt. S. Bachajew
prowadzący III trójki	370. BS	44-70151	kpt. T. L. Shields	zestrzelony	ppłk A. Smorczkow
prawy III trójki	370. BS	44-86395	mjr D. L. Field	lekko uszkodzony	por. S. Byczkow
lewy III trójki	370. BS	44-61824	por. P. Dempsey	ciężko uszkodzony	kpt. Kornijenko

Opracowanie własne na podstawie: E. J. McGill, *Black Tuesday over Namsi. A true story of the epic air battle of the Korean war*, Heritage Books Inc., Westminster 2008, s. 118. I. Seidov, „Krasnye diavoly” v niebie Koriei. *Sovietskaya aviatsiya v voinie 1950-1953. Khronika vozdušnyh srazhenij*, EKSMO, Moskva 2000, s. 269-270.

Wczesnym rankiem godzinie 04.15 następnego dnia, 23 października z Kadeny wystartowało dziewięć B-29 z 307. BG(M) by uderzyć na kolejne lotnisko, w Namsi. Około

⁷⁰⁵ R. F. Dorr, *B-29 Superfortress*....., s. 54.

⁷⁰⁶ Y. Tepsurkayev, L. Krylov, *op. cit.*, s. 179-182.

godziny 09.00 do "Superfortec" dołączyło 55 F-84E ze 136. i 49. FBG stanowiących osłonę bezpośrednią, a 32 F-86A z 4. FIW z osłony wysokiej miało od 09.35 patrolować w rejonie Sonchon⁷⁰⁷. Do ataku na formację bombowców ponownie wysłano 58 samolotów 303. IAD, podczas gdy 24 maszyny z 324. IAD miały osłaniać powracające do baz MiG-i. Dwadzieścia dwie pary radzieckich myśliwców rozpoczęło atak nurkując z prędkością ok. 1000 km/h i z łatwością przedarło się poprzez "Thunderjety" osłony. I nim do walki włączyły się "Sabre'y" w ciągu dosłownie minut strąciły trzy B-29. Czwarty, ciężko uszkodzony, rozbił się w drodze powrotnej, a trzy doleciały wprawdzie do Kadeny, lecz nadawały się już tylko na złom. Był to zdecydowanie najgorszy dzień amerykańskiego lotnictwa bombowego, nazwany „Czarnym wtorkiem”. Zginęło lub zostało uznanych za zaginionych 55 lotników, a dalszych 12 zostało rannych. Ponadto utracono jednego F-84, zestrzelonego przez asa, mjr. L. Szczukina. Rosjanie, zgłosili zniszczenie 12 B-29 i 4 F-84 przy stracie jednego MiG-a zestrzelonego przez "Sabre'a" już nad Chinami. Amerykanie natomiast zadeklarowali zestrzelenie dwóch MiG-15 przez pilotów F-86 z 336. FIS, dwóch przez F-84E ze 154. FBS i trzech przez strzelców z 344. i 371. BS⁷⁰⁸.

Nie był to jednak koniec strat. Następnego dnia, 24 października osiem B-29 z 98. BG(M) eskortowanych przez 16 "Meteorów" i 10 "Thunderjetów" zostało zaatakowanych przez MiG-i podczas lotu na Saamchan. Do przechwycenia nieprzyjacielskiej formacji radzieckie dowództwo o godzinie 15.06 wysłało 16 MiG-ów z 523. IAP, 20 z 18. GIAP i 18 z 17. IAP. W wyniku ataku radzieckich myśliwców stracono jedną "Fortecę", a "Meteor" A77-316 por. Hamilton-Fostera został uszkodzony. Niektóre Mig-i ściagały wracające bombowce aż do okolic Wonsan. Tam też, w Zatoce Wonsańskiej wodowała uszkodzona przez radzieckie myśliwce B-29, której załoga została jednak uratowana⁷⁰⁹. Trzy dni później - 27 października - 25 chińskich MiG-15 przechwyciło nad Morzem żółtym 8 B-29 z 19. BG(M) lecącą nad mosty w Sinanju pod eskortą 16 "Meteorów" i aż 32 F-84E. Chińczycy zdołali ciężko uszkodzić jeden bombowiec i trzy dalsze lekko, natomiast strzelcy pokładowi zgłosili zestrzelenie 3 do 6 MiG-ów.

⁷⁰⁷ HQ FIFTH AIR FORCE, *OPERATIONS ORDER NO: 296-51 for 23 October 1951*, dokument dostępny online:

http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD2_HISTORICAL_DIARY_OCTOBER_1951_5.pdf
[dostęp:] 27.07.2015r.

⁷⁰⁸ E. J. McGill, *Black Tuesday over Namsi. A true history of the epic air battle of the Korean war*, Heritage Books Inc., Westminster 2008, s. 119-140.

⁷⁰⁹ Y. Tepsurkayev, L. Krylov, *op. cit.*, s. 194-197.

Ciężkie straty poniesione w czasie tych lotów⁷¹⁰ dobitnie wykazały, że bombowce B-29 praktycznie nie spełniają wymagań nowoczesnej wojny powietrznej. Straty te wynikały także z małej liczby myśliwców amerykańskich - w swym raporcie po akcji 23 października dowódca 307. Grupy stanowczo żądał minimum 150 „Sabre’ów” do eskortowania swoich bombowców, które nie były w stanie zapewnić odpowiedniej eskorty, a przede wszystkim przeprowadzać tak skuteczne, jak to wynikało z doświadczeń II wojny światowej – wymiatanie. Bazy radzieckich myśliwców znajdowały się na terenie Chin Ludowych, a więc poza zasięgiem działań FEAF. Nie było także pełnej współpracy pomiędzy B-29 podległym dowództwu FEAF, a dywizjonami myśliwskimi podległymi 5. Air Force⁷¹¹. Amerykanie nie mieli też stacji radiolokacyjnych kontroli obszaru umożliwiających naprowadzanie formacji „Sabre’ów” na atakujące bombowce MiG-i. Dopiero w październiku 1952 r. na wyspie Cho do zainstalowano taki radar zapewniający kontrolę obszaru „Alej”.

Skłoniło to dowództwo alianckie do ostatecznego wycofania „Superfortec” z akcji dziennych. Ostatnią akcją przeprowadzoną przez B-29 w dzień był nalot ośmiu bombowców z 98. Grupy na most kolejowy w Songchon, przeprowadzony 28 października, podczas którego jak na ironię nie napotkano żadnych MiG-ów. Dwa dni wcześniej, 26 października Rosjanie stracili jednego ze swych asów. Od ran odniesionych w czasie walki z F-86A z 336. FIS zmarł por. Fiodor Szebanow, mający za sobą 150 lotów bojowych i 6 zwycięstw⁷¹². Tego dnia porucznicy D. Evans i C. Mitson zgłosili zestrzelenie dwóch MiG-ów. W ciągu całego miesiąca piloci "Sabre" z 4. Skrzydła zestrzelili łącznie 24 MiG-15, tracąc jednak największą jak dotąd liczbę 7 własnych maszyn. Ponadto łupem MiG-ów padły też 2 F-84 i 1 RF-80. W dniu 2 listopada 1951 r. pilot 334. FIS/4. FIW por. R. A. Pincoski zestrzelił swojego pierwszego MiG-a, który był jednocześnie setnym samolotem tego typu zniszczonym od początku wojny.

Czwartego listopada 1951r. duża formacja chińskich piętnastek z 7. pułku dowodzona przez Meng Jina w okolicach Kaechon przechwyciła liczną grupę amerykańskich samolotów myśliwsko-bombowych i w wyniku gwałtownego, lecz chaotycznego starcia chiński as Zhao Baotong miał strącić jednego „Thunderjeta”⁷¹³. W dniu 5 listopada został zestrzelony dowódca 136. FBG płk A. G. Prendregast. Do następnego spotkania "Thunderjetów" ze 136. Grupy z MiG-ami doszło 18 listopada. Tym razem wynik spotkania był remisowy.

⁷¹⁰ W ciągu „czarnego tygodnia”, czyli od 22 do 29 października 1951r. FEAF Bomber Command utracił więcej bombowców, niż od początku wojny do tego okresu. T. C. Hone, *Korea.....*, s. 478.

⁷¹¹ T. C. Hone, *Korea.....*, s. 478-479.

⁷¹² I. Seidov, *Sovietskie asy.....*, s. 49.

⁷¹³ Xiaoming Zhang, *op. cit.*, s. 151.

"Piętnastki" straciły jednego F-84 a jednym MiG-15 podzielili się piloci 111. FBS, porucznicy K. Cooley i J. Hewett. Co prawda piloci chińscy z 3. Dywizji zgłosili tego dnia pięć strąconych „Thunderjetów”, w tym jeden zestrzelony przez czołowego pilota Dywizji Wang Hai. Dziewięć dni wcześniej miał on także strącić australijskiego „Meteora”. Tego samego dnia piloci czterech "Sabre" patrolując "Aleję MiG-ów" zauważyli na przygranicznym lotnisku Uiju, po koreańskiej stronie Jalu około tuzina MiG-15. Jedna para amerykańskich myśliwców pozostała nad lotniskiem, a kpt. K. D. Chandler i por. D. W. Ragland zeszli nad samą ziemię i z lotu koszącego zaczęli ostrzeliwać stojące na pasie startowym samoloty. Chandler zniszczył cztery maszyny, a cztery dalsze uszkodził⁷¹⁴. Następnego dnia pozostałe "piętnastki" przeleciały do Chin. W tym locie Chandler zestrzelił też samolot, który zidentyfikowano, jako MiG-9! Dzień 27 listopada 1951 r. przyniósł Amerykanom kolejnego asa, gdy swe piąte zwycięstwo uzyskał R. D. Creighton z 336. FIS. Dwa inne z czterech strąconych tego dnia MiG-ów zestrzelił mjr G. A. Davis.

Listopad 1951 roku był także miesiącem, w którym do działań na froncie koreańskim aktywnie włączyło się chińskie lotnictwo bombowe. Celem pierwszych nalotów miała być wyspa Taehwa-do położona zaledwie 60 kilometrów od ujścia Jalu. Od początku wojny stacjonowało tam ponad 1200 południowokoreańskich żołnierzy oraz znajdowały się na niej stacje radiolokacyjne oraz nasłuchowe do monitorowani korespondencji radiowej wojsk ludowych. Pierwsze loty rozpoznawcze przeprowadzono 1 listopada 1951r. Rankiem wykonały je cztery Mig-i-15 z 3. Dywizji, a po południu klucz Ła-11 z 2. Dywizji. Atak bombowy wyznaczono na dzień 6 listopada, a miało wziąć w nim udział 9 bombowców Tu-2 z 24. pułku 8. Dywizji. Start z lotniska Yuhongtun nastąpiło o godzinie 14.35. W drodze bombowce spotkały się z bezpośrednią eskortą w postaci 16 Ła-11 z 2. Dywizji. Natomiast 24 MiG-15 z 3. Dywizji patrolowały rejon pomiędzy Sonchon a wyspą Sinmi-do. Wyprawa pojawiła się nad celem o godzinie 15.38 i pomimo silnego ognia artylerii przeciwlotniczej dokonano skutecznego bombardowania. W jego wyniku zniszczono kilka budynków oraz skład amunicji⁷¹⁵.

Zachęceni sukcesem Chińczycy postanowili powtórzyć nalot. Kolejny atak miał mieć miejsce 30 listopada. Jednak upojeni poprzednim sukcesem zbyt nagłośnili kolejną akcję i dzięki doniesieniom wywiadu FEAF, który bardzo dokładnie przeanalizował wypadki z 6

⁷¹⁴ Na lotnisku tym stacjonowała pierwsza jednostka lotnictwa północnokoreańskiego wyposażona w MiG-i-15. Nalot ten szczegółowo opisał w swoich wspomnieniach pilot, który latem 1953r. uciekł do Korei Południowej wraz ze swoim samolotem - No Kum Sok, *A MiG-15 to freedom. Memoir of the war time North Korean defector who first delivered the secret fighter jet to the Americans in 1953*, McFarland & Company, Inc. Publishers, Jefferson-London 1996, s. 102-103.

⁷¹⁵ Xiaoming Zhang, *op. cit.*, s. 157.

listopada Amerykanie byli przygotowani. Chińska wyprawa bombowa, również składająca się z dziewięciu Tu-2 prowadzonych przez Gao Yueminga wystartowała o godz. 14.19 i przez pomyłkę dowódcy wykonano kilka niepotrzebnych zwrotów, przez co bombowce znalazły się na właściwej trasie pięć minut za wcześnie. Co prawda bezpośrednia eskorta złożona z 19 Ławoczkinów zdołała spotkać się z bombowcami, ale MiG-i wystartowały za późno. Mimo to kilka minut po 15-ej chińscy piloci dostrzegli grupę odrzutowców i wiedząc, że Amerykanie właśnie około 15-ej kończą działania w „Alej” byli pewni, że to własne myśliwce. Byli w ogromnym błędzie. Zbliżające się szybko myśliwce były, bowiem „Sabre’ami” z 4. Skrzydła, dowodzonymi przez pułkownika Bena Prestona. Dzięki informacjom wywiadowczym Amerykanie dokładnie wiedzieli, gdzie i kiedy uderzyć.

Gdy bombowce znajdowały się zaledwie dwie minuty od celu jak stado jastrzębi spadły na nie F-86. Gao nakazał zacieśnić szyk i podążać do celu. Pomimo olbrzymiej przewagi Amerykanów piloci Ławoczkinów desperacko rzucili się obrony Tupolewów. Jeden z pilotów – Wang Tianbao miał nawet zestrzelić jednego z napastników. Pomimo bohaterskiej postawy chińskich myśliwców rozpoczęła się prawdziwa rzeź. W ciągu kilku minut w wodach Morza Żółtego spoczęły wraki czterech Tu-2 i trzech Ła-11. Pomimo to pozostałym bombowcom udało się dotrzeć do wyspy i rzucić bomby. W tym momencie rejon walki osiągnęła pierwsza grupa sześciu z łącznie 24 Mig-ów-15 wyznaczonych do wsparcia wyprawy. I one momentalnie zostały zaatakowane przez amerykańskie myśliwce, tracąc jedną maszynę. W tej walce major George Davis zestrzelił trzy bombowce, odrzutowiec i w rewelacyjnym tempie trzech dni stał się piątym asem amerykańskim. Tytuł szóstego otrzymał mjr W. W. Marshall, który strącił po jednym Tu-2 i Ła-11⁷¹⁶.

Australijskie "Meteory" z 77. Dywizjonu nie stanowiły wprawdzie większego zagrożenia dla MiGów, nie sprawdziły się też, jako myśliwce eskortujące. Lecz zaczęły dawać się we znaki wojskom lądowym, wykorzystywane, jako samoloty myśliwsko-bombowe. Specjalnie do walki z nimi na wniosek generała Łobowa wydzielono grupę szesnastu MiG-15bis ze składu 176.GIAP, którą dowodził "kamandir" jednostki ppłk S. Wiszniakow. Mieli oni urządzić zasadzki na australijskie samoloty, tak, aby zniszczyć 77. Squadron w całości. W zamysle dowództwa radzieckiego mieć wymiar polityczny w skłonić rząd Australii, a może i Wielkiej Brytanii do wycofania swych wojsk z Korei. Największy sukces grupa Wiszniakowa osiągnęła 1 grudnia 1951 r. Tego dnia Australijczycy wysłali 14 swych samolotów przeciwko celom w rejonie Sunchon. "Meteory" leciały w trzech grupach na wysokości 6000 m, gdy zostały zaatakowane przez lotników radzieckich. 77. Dywizjon

⁷¹⁶ L. Davis, *The 4th Fighter Wing.....*, s. 97-100.

stracił trzy samoloty, sierżanci B. Thompson i V. Drummond katapultowali się i zostali wzięci do niewoli. Zginął natomiast sierż. E. Armitt, pilotujący samolot A77-949. Lecz tym razem i Australijczykowi udało się zestrzelić jeden samolot przeciwnika. Ostrzelany przez chor. B. Gogerlego MiG-15 eksplodował w powietrzu po trafieniu w zbiorniki paliwa⁷¹⁷. Tego dnia inny MiG został zestrzelony przez ppor. R. E. Smitha z 36. FBS/8. FBG. Było to ostatnie zwycięstwo odniesione w tej wojnie przez "Shooting Stars".

Innym istotnym wydarzeniem pierwszego dnia grudnia, 1951r. było wejście do akcji F-86E "Sabre" z 51. FIW. Skrzydło, którego nowym dowódcą został przeniesiony z 4. FIW wraz z grupą doświadczonych pilotów płk F. Gabreski stacjonowało na lotnisku Suwon (K-13). Po przebrojeniu 51. Skrzydła na F-86E Amerykanie mieli do dyspozycji łącznie 127 "Sabre", co i tak nie niwelowało przewagi liczebnej, jaką w dalszym ciągu miały MiG-i. Zwłaszcza, że służby logistyczne USAF w Korei nie były odpowiednio przygotowane do tak intensywnych działań. Brakowało wielu części zamiennych do samolotów, a nawet zbiorników dodatkowych. W związku, z czym często F-86 latały nas „Aleję MiG-ów” z jednym zbiornikiem, co zmniejszało zasięg i w wielu przypadkach powodowało konieczność przedwczesnego lądowania na najbliższych lotniskach, czy wręcz katapultowania się po wyczerpaniu paliwa. Doprowadziło to również do tego, że w lutym 1952 r. aż 45% „Sabre’ów” 51. Skrzydła było z powodu braku części zamiennych uziemionych⁷¹⁸.

Tabela nr 30

**ZESTAWIENIE AKTYWNOŚCI RADZIECKICH MiG-ów i ICH STRAT
W OKRESIE LIPIEC 1951 – CZERWIEC 1952 roku WEDŁUG DANYCH USA**

Miesiąc	Ilość MiG-ów zaobserwowanych w powietrzu	Ilość MiG-ów, które podjęły walkę w powietrzu	Ilość MiG-ów strąconych na pewno	Ilość MiG-ów strąconych prawdopodobnie	Ilość MiG-ów uszkodzonych
Lipiec 1951	370	194	9	1	6
Sierpień 1951	309	197	4	0	3
Wrzesień 1951	1177	911	14	2	34
Październik 1951	2573	2166	32	8	50
Listopad 1951	2326	1381	20	9	56
Grudzień 1951	3997	1849	27	5	34
Styczeń 1952	3663	951	31	3	19
Luty 1952	3608	621	17	4	43
Marzec 1952	2662	527	39	9	74
Kwiecień 1952	1398	540	44	6	51
Maj 1952	620	396	27	3	24
Czerwiec 1952	298	162	20	2	4

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Forces operations in the Korean conflict 1 November 1950 – 30 June 1952*, Air University 1953, s. 109.

⁷¹⁷ D. Hurst, *op. cit.*, 171-174. Szczegółowy przebieg tej walki przedstawili Y. Tepsurkayev i L. Krylov, *op. cit.*, s. 321-331.

⁷¹⁸ W. Thompson, *F-86 Sabre aces of the 51st Fighter Wing*....., s. 12.

W grudniu 1951 r. MiG-i były bardzo aktywne, a chińscy piloci, po osiągnięciu odpowiedniego poziomu wyszkolenia coraz częściej wdawali się w potyczki z amerykańskimi samolotami. Jednakże w starciach z weteranami ponosili duże straty. 2 grudnia "Sabre" zestrzeliły pięć samolotów przeciwnika, z czego jeden wyeliminował pilot 335. FIS o swojsko brzmiącym nazwisku M. Nowak. Piątego grudnia na ziemię spadły 4 MiG-15, w dniach 6 i 11 dalsze cztery. Czwartek 13 grudnia okazał się prawdziwie pechowy dla lotników sił ludowych. Po starciu 29 „Sabre’ów” z formacją 145 samolotów MiG piloci 4. Skrzydła zgłosili zestrzelenie adekwatnej do daty liczby 13 "piętnastek". Cztery zapisał sobie na konto mjr G. Davis, stając się pierwszym „podwójnym” asem wojny koreańskiej⁷¹⁹. Inne zestrzelenie przyznano m.in. por. Pincoskiemu i por. A. Kulengoskiemu. Po zwycięstwie tym gen. Vandenberg wysłał do dowódcy 4. FIW specjalny telegram z gratulacjami, szczególnie dla majora Davisa. Według danych rosyjskich w tym dniu tracono tylko jeden samolot z 18. IAP, którego pilot kpt. I. A. Gorskij szczęśliwie katapultował się⁷²⁰. W związku z tym, ofiarami amerykańskich myśliwców najprawdopodobniej padły MiG-i z chińskiej 3. Dywizji.

Piętnastego grudnia 1951 r. kpt. P. C. Mitchell ze 158. FBS/116. FBG odniósł ostatnie zwycięstwo powietrzne uzyskane na F-84E. Od tego momentu wszystkie dzienne zwycięstwa USAF nad MiG-ami były dziełem pilotów myśliwców F-86 "Sabre". Po ciężkich stratach, jakie lotnictwo radzieckie i chińskie poniosło w połowie grudnia, do walk dochodziło rzadko i do końca miesiąca zwycięstwa uzyskano jedynie w dniach 22, 27 i 28 grudnia. Jedno z nich uzyskał pilot US Navy odbywający staż w 4. FIW kmdr por. P. E. Pugh⁷²¹. Ogółem w ciągu tego miesiąca strącono według danych amerykańskich 36 MiG-15, z czego 27 zestrzelili piloci F-86, tracąc 7 "Sabre". W grudniu padł też dotychczasowy rekord lotów bojowych. "Sabre" startowały nad "Aleję MiGów" 2066 razy, co daje średnio 66 wylotów dziennie.

Na początku stycznia 1952 r. do Mandżurii przybyła przeniesiona spod Moskwy 97. IAD płka A. Szewcowa. W jej skład wchodziły 16. IAP i 148. GIAP. Sprowadzenie tej dywizji było pierwszym krokiem na drodze do wymiany składu 64. OIAK. Nie wpłynęło to jednak na sytuację w "Alei". Po kilku względnie spokojnych dniach na początku miesiąca od 6 stycznia 1952r. do walk pomiędzy MiG-ami i F-86 dochodziło niemal codziennie. 7 stycznia nowego roku 196. IAP stoczył jeden ze swoich ostatnich pojedynków z F-86E z 25. FIS/ 51. FIW. W jednym z zestrzelonych tego dnia MiG-ów leciał płk B. Abakumow mający na koncie pięć strąconych samolotów. Rannego pilota odesłano do szpitala na zapleczu. Według danych rosyjskich ich piloci w tej walce stracili cztery amerykańskie maszyny. Jedną

⁷¹⁹ L. Davis, *MiG Alley*....., s. 24.

⁷²⁰ I. Seidov, *"Krasnye diavoly"*....., s. 353.

⁷²¹ W. Thompson, *Fighter combat over Korea. Part 2*....., s. 23.

z nich stracił największy radziecki as wojny koreańskiej płk J. Piepieljajew ze 196. IAP⁷²². Natomiast 11 stycznia ponownie został zestrzelony Lew Szczukin, a 17 stycznia inny as Siergiej Kramarenko. Straty nawet wśród asów były widocznym znakiem zmęczenia radzieckich pilotów. Walcząc niemal bez przerwy od kilku miesięcy znajdowali się oni na krawędzi wytrzymałości. Pomimo kategorycznych rozkazów dowództwa, poszczególne pułki nie były w stanie wysłać więcej niż 12-16 maszyn dziennie⁷²³.

Najszczęśliwszym dla Amerykanów dniem był 25 stycznia, gdy po spotkaniu z F-86 obu Skrzydeł samolotami chińskich 6. i 15. Dywizji na ziemi dopalały się szczątki dziewięciu "piętnastek". Z kolei chińscy piloci mieli zestrzelić cztery „Thunderjety” i jednego „Shooting Stara”. Ogółem w styczniu "Sabre'y" wykonały 2340 lotów bojowych zapisując na swoje konto 32 MiG-i. Z tego aż 27 stracili piloci nowych F-86E z obu dywizjonów 51. FIW. Straty własne to 11 samolotów, z czego MiG-i zestrzeliły 5. W lutym ponownie swoją wyższość ponownie udowodniły "Sabre" wersji E. Piloci 16. i 25. Dywizjonów zestrzelili 10 samolotów przeciwnika, podczas gdy trzy dywizjony 4. FIW latającego ciągle na wersji A tylko 7⁷²⁴.

W walkach powietrznych stracono wprawdzie tylko dwa "Sabre", lecz w jednym z nich zginął dotychczasowy lider amerykańskich asów - mjr George Davis. Sprawa jego zestrzelenia i śmierci do dzisiaj pozostaje nierozwiązana. Przez długie lata, gdy obecność lotników radzieckich w Korei była kwestionowana, zestrzelenie amerykańskiego super-asa przypisywano chińskiemu pilotowi Zhang Jihai – dowódcy eskadry 12. pułku 4. Dywizji. Obecnie zwycięstwo to przypisują sobie Rosjanie, a konkretnie Michaiłowi Awerinowi ze 148 GIAP. W niedzielę 10 lutego 1952 r. Davis prowadził grupę 18 F-86A osłaniającą samoloty myśliwsko-bombowe mające zbombardować stację kolejową w Kunu-ri. Po dotarciu do rejonu ataku major Davis dostrzegł dużą grupę samolotów nieprzyjaciela podążającą od strony Mandżurii w stronę maszyn amerykańskich⁷²⁵. Aby uprzedzić niechybny – w swoim mniemaniu – atak Davis wraz ze swoim skrzydłowym por. Williamem W. Littlefieldem odłączył się od grupy „Sabre’ów” i skierował się w stronę wroga. Błyskawiczny atak zaskoczył pilotów MiG-ów. W jednym ataku Davis stracił dwa samoloty przeciwnika, a były to jego 13-e i 14-e zwycięstwa w Korei i w momencie, gdy po chwili

⁷²² J. Piepieljajew miał stracić w Korei aż 23 nieprzyjacielskie samoloty. Ta liczba podawana jest w jego wspomnieniach: Y. Piepielyayev, *Luchshij as Korejskoi voiny. „MiGi” Protiv „Seibrov”*, JAUZA-EKSMO, Moskwa 2009. Jednak liczba ta jest w niektórych publikacjach kwestionowana. Podawane są liczby od 15 do 19. On sam podaje, że trzy zwycięstwa „oddal” innemu pilotowi jednostki. K. P. Werrell, *op. cit.* s. 214-215. I. Seidov w swojej pracy: *Sovietskie asy.....*, s. 435 czy A. Chechin i N. Okolenov, *op. cit.*, s. 252 podają liczbę 19 zwycięstw. Ta liczba wskazywana jest w największej liczbie publikacji. Przy uznaniu tej liczby, z największego asa radzieckiego uznaje się N. Sutjagina z 22 zwycięstwami.

⁷²³ I. Seidov, *„Krasnye diavoly”.....*, s. 378, 392.

⁷²⁴ W. Thompson, *F-86 Sabre aces of the 4th Fighter Wing.....*, s. 88, W. Thompson, *F-86 Sabre aces of the 51st Fighter Wing.....*, s. 88.

⁷²⁵ J. L. Frisbee, *MiG hunter*, „AIR FORCE Magazine” May 1984, s. 207.

atakował kolejną „pietnastkę” jego „Sabre” został trafiony i w płomieniach runął ku ziemi. Samodzielna i egoistyczna akcja Davisa, niewynikająca z rzeczywistego zagrożenia, a będąca raczej przejawem jego zbytnej zapalczywości i chęci strącenia jak największej liczby maszyn nieprzyjaciela została potem przez Amerykanów ostro skrytykowana. Lecz w oficjalnych dokumentach m.in. we wniosku o nadanie „Medal of Honour” przemilczana. Sam fakt jego śmierci był przez kilka dni utrzymywany w tajemnicy.

Według Chińczyków 4. Dywizja dowodzona przez Fang Ziyi wystartowała tego dnia około 7.30 z celem przechwycenia wroga. Równocześnie do akcji wystartowały cztery pułki radzieckie. Siły chińskie miały tego dnia stoczyć dwie potyczki z „dużymi formacjami „Sabre’ów”. Jedno starcie – nad Taegwan-dong (ok. 60 km na południowy-wschód od Sinuiju) zakończyło się bez strat po obu stronach. Natomiast w drugim, koło Taecheon piloci chińscy mieli strącić dwa F-86 za cenę trzech MiG-ów. Oba zwycięstwa przypisano właśnie Zhang Jihui, który sam został w tej walce także zestrzelony. Uratowali go chińscy piechurzy, a po powrocie do Antung Zhang złożył obszerny raport ze swojej walki. W związku z tym naczelne dowództwo armii chińskiej wysłało w ten rejon grupę poszukiwawczą, która odnalazła wrak F-86 i zwłoki majora Davisa. Znajdowały się one koło wioski Samdang-ri tylko o 500 metrów od miejsca, w którym szczęśliwie wylądował strącony Zhang. Według zgodnych zeznań żołnierzy stacjonującej tam 149. Dywizji, potwierdzonymi potem przez dowództwo lotnictwa jedynymi samolotami, które tego dnia walczyły w tym rejonie były samoloty 12. pułku 4. Dywizji. W uznaniu zasług za ten – tak ważny dla chińskiej propagandy wyczyn, Davis był przecież jednym z głównych sprawców masakry bombowców w listopadzie 1951 r. – Zhang otrzymał z rąk przewodniczącego Mao Medal Bohatera Wojennego I Klasy⁷²⁶.

Natomiast według meldunku prowadzącego jedną z eskadr 148. GIAP Leonida Sawiczewa grupa dwudziestu dwóch MiG-15 patrolująca w rejonie hydroelektrowni Suprung została nagle zaatakowana z chmur przez parę „Sabre’ów”. Sawiczew, prowadzący „tylną” grupę momentalnie skierował się w stronę amerykańskich samolotów ostrzeliwujących już samoloty grupy „przedniej”. Gdy znajdował się około 800 metrów za Amerykanami dostrzegł jak jeden z pilotów jego grupy – porucznik Michaił Awierin otworzył do nich ogień⁷²⁷. Jednak obszar, który patrolowały samoloty radzieckie znajdował się o kilkadziesiąt kilometrów od miejsca, w którym Chińczycy znaleźli wrak „Sabre’a” Davisa. Tak, więc do dzisiaj nie wiadomo, kto na pewno zestrzelił amerykańskiego pilota. Dla obu stron zwycięstwo to miało ogromne znaczenie psychologiczne. Davis był przecież nie tylko super-asem z Korei,

⁷²⁶ Xiaoming Zhang, *op. cit.*, s. 163-168.

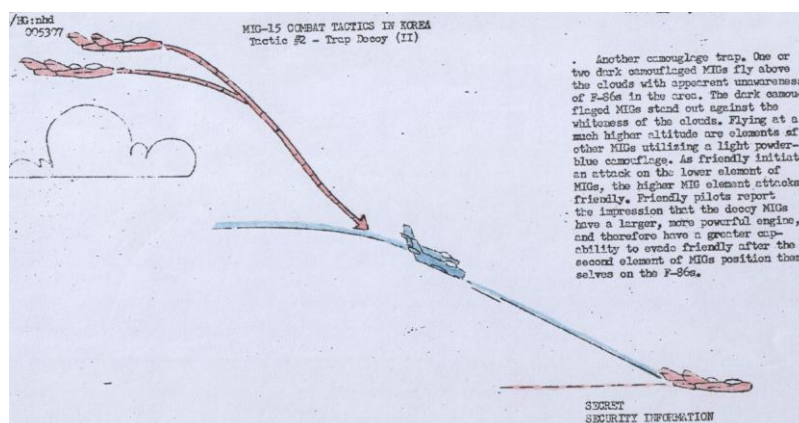
⁷²⁷ I. Seidov, „*Krasnye diavoly*”....., s. 414-415.

ale miał także na swoim koncie 7 maszyn japońskich strąconych w czasie II wojny światowej. Do kolejnej dużej bitwy doszło 19 lutego, gdy MiG-i wykonały rekordową liczbę 389 lotów bojowych. W walce tej strącone zostały 3 „piętnastki”.

W lutym 1952r. Mandzurskie lotniska opuściły ostatecznie 324. IAD Kożeduba i 303. IAD Kumaniszkina. Jedenaście miesięcy ich pobytu na froncie uważane jest przez Rosjan za najbardziej owocny okres wojny. Obie dywizje straciły wprawdzie ponad 60 MiG-ów i 27 pilotów, lecz zgłosiły zestrzelenie aż 534 samolotów przeciwnika⁷²⁸. Z tego okresu pochodzi też najwięcej radzieckich asów jak płk J. Piepielajew, kpt. N. Sutjagin, mjr L. Szczukin, kpt. S. Kramarenko, mjr D. Oskin i inni. Przykładowo w 18. GIAP zwycięstwa odnotowało 27 pilotów, a w 523. IAP 26. Podobnie było w innych jednostkach. Generał Iwan Kożedub nie powiększył swego konta zwycięstw z okresu II wojny światowej. Otrzymał on z Moskwy kategoryczny zakaz udziału w lotach bojowych. Najwidoczniej obawiano się utraty chodzącej legendy.

Schemat nr 16

SCHEMAT MANEWRU „PUŁAPKA Z PRZYNETĄ II”



Źródło: FEAF Intelligence Roundup No. 123 of 3 Jan 1953, *MiG-15 combat tactics in Korea*, incl. 2, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_HISTORICAL_DIARY_MAY_1953_1.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

Podobnie jak w przypadku pierwszego składu 64. Korpusu ilość samolotów deklarowanych, jako zniszczona jest wielokrotnie wyższa od strat podawanych w oficjalnych amerykańskich statystykach. Według nich w wyniku walk powietrznych od kwietnia 1951 r.

⁷²⁸ Zestawienie wyników osiągniętych w czasie działań na froncie koreańskim przez 303. i 324. IAD przedstawiono w Tabeli nr 31, s. 260.

do lutego 1952 r. miano stracić jedynie ok. 50 samolotów, z czego przykładowo 30 F-86 "Sabre". Rosjanie twierdzą, iż zestrzelili ich 275. W lutym 1952 r., jako zmiana powracających do ZSRR jednostek przybyły - 190. IAD dowodzona przez płka A. Korniłowa (256., 494. i 821. IAP) i 216. IAD dowodzona przez płka N. Zameskina (676. i 878. IAP). W marcu dołączył do tych sił 518. IAP ze składu 282. IAD. Pomimo wprowadzenia do walki ośmiu nowych jednostek (ok. 280 MiG-15bis) wartość bojowa nowego składu 64. OIAK pozostawiała początkowo wiele do życzenia. Podobnie jak w przypadku poprzedniej wymiany, radzieckie dowództwo popełniło ten sam błąd. Nowe pułki, pochodzące z Wojsk Obrony Powietrznej, nie były tak dokładnie wyselekcjonowane jak dywizje Kożeduba i Łobowa. Wiele z ich było świeżo po przebrojeniu na MiG-i-15, a poziom wyszkolenia znacznej części ich pilotów był niski. Mieli oni zaledwie po ok. 50 godzin spędzonych za sterami nowych samolotów⁷²⁹. Nic, więc dziwnego, że nie zdołano już odnieść takich sukcesów jak w 1951 r., a straty zaczęły gwałtownie rosnać.

Tabela nr 31

**ZESTAWIENIE WYNIKÓW OSIĄGNIĘTYCH PRZEZ 303. i 324. IAD
W CZASIE DZIAŁAŃ W WOJNIE KOREAŃSKIEJ**

Dywizja	Pułk	Ilość zwycięstw	Ilość przyznanych tytułów „Bohatera Związku Radzieckiego”	Okres działania w wojnie koreańskiej	Dowódca	Ilość straconych samolotów	Ilość poległych pilotów
303. IAD		318		05.51-02.52	Gen. M. Łobow Płk N. Kumaniszkin		
	17. IAP	108	4	06.51-02.52	Mjr G. Pułow	10	4
	18. GIAP	96	3	05.51-02.52	Płk Bielostockij	18	8
	523. IAP	105	4	06.51-02.52	Płk A. Karasiew Mjr D. Oskin	16	6
324. IAD		216		03.51-01.52	Płk I. Kożedub		
	176. GIAP	107	4	03.51-01.52	Płk S. Wiszniakow	15	5
	196. IAP	109	2	03.51-01.52	Płk J. Piepieljajew	12	4
Łącznie		534	17			71	27

Źródło: I. Seidov, „Krasnye diavoly” v niebie Koriei. *Sovietskaya aviatsiya v voinie 1950-1953. Khronika vozdušnyh srazhenij*, EKSMO, Moskwa 2000, s. 405.

W początkowym okresie piloci radzieccy stosowali taktykę podobną do chińskiej. Latali z dużą prędkością na maksymalnej wysokości, sporadycznie wdając się w walki z amerykańskimi myśliwcami. Często Jalu przekraczały lecące obok siebie dwie duże formacje zwane przez Amerykanów "pociągami" liczące po ok. 75 maszyn. Do walki z samolotami amerykańskimi w rejonie "Alej" przystępowały grupy najbardziej doświadczonych pilotów,

⁷²⁹ Y. Gordon, D. Kommisarov, *Soviet tactical aviation.....*, s. 35.

podczas gdy siły główne leciały dalej. "Pociągi" spotykały się w rejonie Phenianu i zawracały na północ polując na powracające na resztkach paliwa, często uszkodzone maszyny amerykańskie. Jednocześnie do akcji wchodził trzeci "pociąg" osłaniający odwrót pozostałych dwóch⁷³⁰.

Efekty były jednak dalekie od oczekiwań⁷³¹. Podczas walk powietrznych w marcu 1952 r. piloci F-86 z 4. i 51. Skrzydeł nadal odnosili sukcesy i zgłosili zestrzelenie 37 MiG-ów, przy stracie zaledwie 3 "Sabre'ów". Strącone zostały także 2 F-84E. Jednego "Mustanga" stracili też Afrykanerzy, gdy 20 marca, ósemka F-51D bombardujących linię kolejową pomiędzy Suchon a Kuandong-ni w rejonie zwanym „*Zakręt Motyla*” zostało zaatakowanych przez sześć MiG-ów. W zestrzelonej maszynie zginął młody pilot D. Taylor⁷³². Tego samego dnia w starciu nad Sui-ho strącono pięć MiG-ów. Jeszcze lepszy dla Amerykanów był kwiecień, w którym strącono aż 42 "piętnastki", a pięciu pilotów - w tym płk Gabreski, uzyskało tytuł asa. Straty własne to cztery F-86 i jeden, „Shooting Star”.

Po zimowej przerwie wiosną 1952 r. Północni Koreańczycy kolejny raz przerzucili swoje samoloty za Jalu. 22 kwietnia piloci grupy F-86E z 51. FIW przelatując nad lotniskiem Sinuiju zaobserwowali obecność 24 maszyn, głównie typu Jak-9P. Dwaj piloci - mjr E. W. Harris i kpt. I. G. Kinchenloe zaatakowali lotnisko, niszcząc pięć samolotów⁷³³. "Sabre'y" z obu skrzydeł atakowały bombami Sinuiju także 4 maja, 13-o maja rankiem stację przeładunkową w Kunu-ri, a późnym popołudniem ponownie Sinuiju. Podczas tego ostatniego ataku został zestrzelony dowódca 4. FIW płk W. M. Mahurin, który dostał się do niewoli. Według Rosjan miał go strącić mjr A. Prudnikow z 821. IAP, natomiast według strony amerykańskiej samolot Mahurina został zestrzelony przez artylerię⁷³⁴. Piloci F-86 zgłosili natomiast zestrzelenie pięciu samolotów wroga.

Pod koniec kwietnia 1952r. piloci amerykańscy, za cichym przyzwoleniem swojego dowództwa rozpoczęli swoiste „polowania” na lądujące lub startujące z Mandżurskich lotnisk samoloty przeciwnika. Choć stało to w sprzeczności z rezolucją ONZ, zabraniającą działań na terytorium Chin Ludowych. Pierwszy raz zastosowano takie działania 21 kwietnia 1952r. Po walce, w której piloci radzieccy mieli zestrzelić trzy amerykańskie myśliwce, z tego dwa piloci 821. IAP, a jeden kpt. Obrazow z 256. IAP. wracające na macierzyste lotnisko MiG-i z tego pułku, tuż przed lądowaniem zostały ponownie zaatakowane przez „Sabre’y”. Wynikiem

⁷³⁰ L. Davis, *MiG Alley*....., s. 24.

⁷³¹ W okresie luty – sierpień 1952r. 133. IAD odnotowała 85 zwycięstw, ale przy stratach własnych aż 64 samoloty i 15 poległych lotników. S. Tetera, „*Aleja MiG-ów*” 1952-1953 – luty-lipiec 1952, „*Lotnictwo*” nr 2/2013, s. 80.

⁷³² D. Moore, P. Bagshawe, *op. cit.*, s. 128-130.

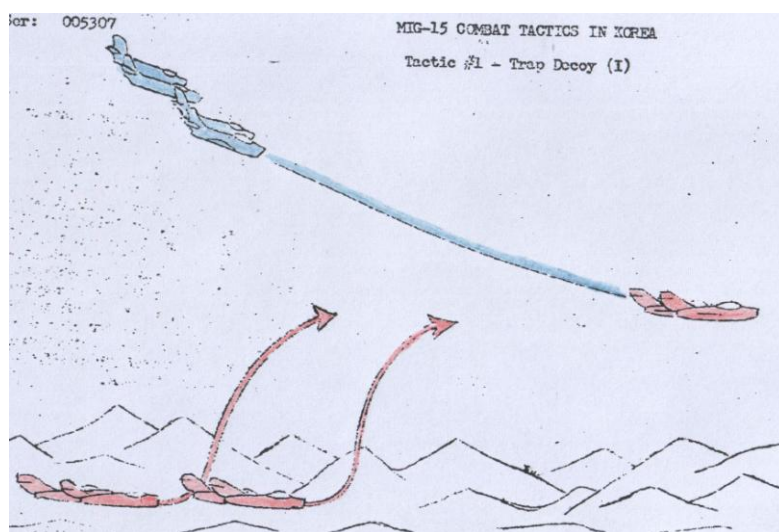
⁷³³ K. P. Werrell, *op. cit.*, s. 209.

⁷³⁴ I. Seidov, „*Krasnye diavoly*”....., s. 457.

tego były trzy strącone „piętnastki”, dwóch pilotów por. D. S. Seliwanow i S. A. Tłomackij zginęło, a ranny por. Bondarenko zdołał awaryjnie wylądować, ale jego samolot spłonął. Amerykanie stracili też dwa kolejne myśliwce przeciwnika, z grupy sześciu maszyn z 16. IAP wysłanych na pomoc. Ogółem tego dnia 64. OIAK stracił sześć samolotów, trzech poległych i dwóch rannych pilotów. Była to największa strata dzienna radzieckiego lotnictwa w Korei od początku wojny⁷³⁵. Po atakach tych rozpoczęto stosowanie na radzieckich MiG-ach-15 malowania maskującego. Okazało się ono przydatne, gdy latem 1952r. wprowadzono nową taktykę działania. Gdy celem ataków MiG-ów stały się głównie samoloty myśliwsko-bombowe rozpoczęły opne działania na niskich wysokościach. Kamuflowane samoloty wykorzystywano też w nowych technikach walki z „Sabre’ami”. Wykorzystując agresywność amerykańskich pilotów w walkach z MiG-ami wystawiano jeden lub dwa własne myśliwce, jako „przynętę”, podczas gdy pozostałe myśliwce, wykorzystując maskujące malowanie leciały bardzo nisko lub bardzo wysoko i w dogodnych momencie, z zaskoczenia atakowały przeciwnika⁷³⁶. Działania prowadzono też mniejszymi grupami samolotów, siłami eskadry.

Schemat nr 17

SCHEMAT MANEWRU „PUŁAPKA Z PRZYNĘTĄ I”



Źródło: FEAF Intelligence Roundup No. 123 of 3 Jan 1953, *MiG-15 combat tactics in Korea*, incl. 1, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_HISTORICAL_DIARY_MAY_1953_1.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

Sukcesy udało się osiągnąć także Australijczykom. W dniu 4 maja podczas starcia "Meteorów" z MiG-ami koło Phenianu jeden samolot został przyznany młodemu

⁷³⁵ S. Tetera, „*Aleja MiG-ów*” 1952-1953 – luty-lipiec 1952....., s. 75.

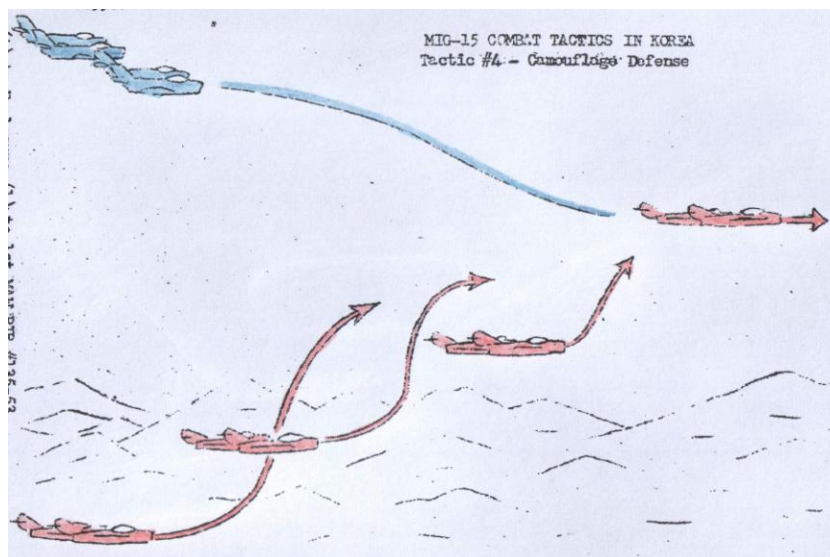
⁷³⁶ L. Krylov, Y. Tepsurkayev, *op. cit.*, s. 66. Graficznie przedstawiono to na schemacie nr 16, s. 259, schemacie nr 17 s. 262 i nr 18 s. 263. Wszystkie manewry stosowane przez lotnictwo myśliwskie w wojnie koreańskiej omówił szczegółowo J. Gotowała [w:] *Splątane wiryże.....*, s. 150-168.

podporucznikowi J. Surmanowi, jako zestrzelony prawdopodobnie. Lepiej powiodło się „latającym kangurom” ósmego maja podczas potyczki, do której doszło także w rejonie Phenianu. Zwycięstwo odniósł ppor. W. H. Simmonds. Ostrzelany przez niego chiński MiG-15 zwałił się w korkociąg, a po chwili jego pilot katapultował się.

W czerwcu, z uwagi na złe warunki pogodowe doszło tylko do kilku starć, w których m. in. szóstego strącono osiem MiG-ów oraz pierwszego od wielu miesięcy spotkania w powietrzu z samolotami północnokoreańskimi. 20 czerwca płk R. Baker zestrzelił swój pierwszy samolot - Ławoczki-9. Innego Ła-9 strącił kpt. F. Blesse, także późniejszy as. Trzeci padł łupem por. G. Wooda. Samoloty te były pilotowane przez doświadczonych pilotów, dowodzonych przez bohatera Korei Północnej mjra Pak Ki Raka, którzy należeli do grupy wydzielonej do studiowania radzieckiej taktyki walk powietrznych. Było to związane z planami przebrojenia lotnictwa KRL-D w MiG-15. Na macierzyste lotnisko powrócił tylko mjr Rak, który zgłosił zestrzelenie jednego F-86. Po południu tego samego dnia wystartowała kolejna para koreańskich myśliwców, która również stoczyła walkę z samolotami przeciwnika. Pomimo przewagi zwrotności śmigłowych Ła-9, po trwającej osiemnaście minut walce obaj koreańscy piloci – kpt. Kim i por. Kahn zginęli⁷³⁷.

Schemat nr 18

SCHEMAT MANEWRU „OBRONA Z KAMUFLAŻEM”



Źródło: FEAF Intelligence Roundup No. 123 of 3 Jan 1953, *MiG-15 combat tactics in Korea*, incl. 4, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_HISTORICAL_DIARY_MAY_1953_1.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

⁷³⁷ S. Tetera, *Siły powietrzne KRLD*..., s. 80-81.

W lipcu aktywność MiG-ów znacznie zmalała, wprawdzie pojawiały się w "Alej MiG-ów", lecz do starć doszło jedynie kilka razy. W dniu amerykańskiego święta narodowego - 4 lipca – Amerykanie przeprowadzili rajd na północnokoreańską Akademię Wojskową w Sakchu, niedaleko Jalu. W ataku wzięło udział ok. 50 F-86 i 70 F-84. Nad celem zostały one zaatakowane przez 53 MiG-i w wyniku, czego odbyło się kilka niezależnych bitew, efektem, których było aż 13 strąconych MiG-ów. Siedem z nich zapisali sobie na konto piloci 4. Skrzydła, które zakończyło przezbieranie swoich dywizjonów z F-86A na nowsze modelu E. Pozostałe "piętnastki" przypadły w udziale drugiemu, 51. Skrzydłu. Po tym fatalnym dniu MiG-i unikały walk i do końca miesiąca Amerykanom udało się zestrzelić tylko jeszcze 3 samoloty. Za 16 MiG-ów oba Skrzydła zapłaciły stratą pięciu "Sabre". Tak duże straty wśród jednostek radzieckich (np. w ciągu trzech miesięcy tylko 190. IAD straciła aż 36 samolotów) były głównie spowodowane słabym wyszkoleniem młodych pilotów, których coraz więcej przybywało w ramach uzupełnień oraz przemęczeniem pilotów⁷³⁸. Wielu pilotów, zwłaszcza żonatych wyraźnie unikało walk, a wielu z powodu przemęczenia trzeba było hospitalizować. Jedną w przyczyn takiego stanu rzeczy były np. nieodpowiednie kombinezony, całkowicie nieprzystosowane do walk z dużymi przeciążeniami, co prowadziło w wielu przypadkach do uszkodzeń narządów wewnętrznych.

Od lipca 1952 r. 51. Skrzydło występowało już w pełnym składzie trzech dywizjonów, gdyż w jego skład włączono ponownie 39. FIS. Dywizjon ten, jako pierwszy otrzymał najnowsze samoloty F-86F-1. Nowa wersja dzięki mocniejszemu silnikowi J45-GE-27 mogła wreszcie dorównać MiG-om-15bis, których piloci stracili dotychczasowy atut tj. prędkość wznoszenia i pułap lotu⁷³⁹. Ponadto, na F-86F zastosowano większe dodatkowe zbiorniki paliwa o pojemności 757 l (poprzednio 455 l), dzięki czemu zasięg lotu zwiększył się o 200 km, co pozwoliło na dłuższe przebywanie w rejonie "Alej". Aby dodatkowo zwiększyć czas patrolowania myśliwców w tym rejonie poszczególne czwórki F-86 pojawiały się, co pięć minut, przebywając tam maksymalnie 20 minut, o ile nie doszło do walk⁷⁴⁰.

Po lipcowej stagnacji sierpień i wrzesień 1952 r. charakteryzował się bardzo intensywnymi działaniami lotniczymi. W sierpniu myśliwce państw ludowych wykonały 1155 lotów, przynajmniej tyle zaobserwowali Amerykanie, podczas gdy w czerwcu tylko 298. Dochodziło do wielu bitew powietrznych, w które było zaangażowanych po kilkadziesiąt samolotów obu stron. Ze strony radzieckiej po raz pierwszy wzięły udział w walkach maszyny z 518. IAP, 216. IAD. Amerykanie meldowali o spektakularnych sukcesach.

⁷³⁸ I. Seidov, "Krasnye diavoly"....., s. 469-470.

⁷³⁹ W. Thompson, *F-86 Sabre aces of the 51st Fighter Wing*....., s. 24-25.

⁷⁴⁰ W. Thomson, B. C. Nalty, *Within limits. The U. S. Air Force and the Korean war*, Air Force History and Museums Program, Washington 1996, s. 30.

Szóstego sierpnia grupa MiG-15bis z 518. i 676. IAP podczas ataku na bombardującą stację w Sapiong F-84 sama została zaatakowana przez F-86. W powietrznym starciu Rosjanom udało

Tabela nr 32

ZESTAWIENIE ZWYCIĘSTW POWIETRZNYCH ODNIESIONYCH PRZEZ PILOTÓW

4. i 51. FIW W OKRESIE LIPIEC 1951 – LIPIEC 1953 roku

rok	miesiąc	4. FIW	51. FIW	razem
1951	Lipiec	6		6
	Sierpień	4		4
	Wrzesień	12		12
	Październik	24		24
	Listopad	25		25
	Grudzień	22	5	27
1952	Styczeń	5	27	32
	Luty	7	10	17
	Marzec	24	13	37
	Kwiecień	20	22	42
	Maj	23	11	34
	Czerwiec	15	6	21
	Lipiec	8	8	16
	Sierpień	21	12	33
	Wrzesień	36	26	62
	Październik	14	12	26
	Listopad	9	17	26
	Grudzień	17	11	28
1953	Styczeń	14	24	38
	Luty	39	7	46
	Marzec	21	8,9	29,5
	Kwiecień	8	18	26
	Maj	32	23	55
	Czerwiec	44	29	73
	Lipiec	21	12	33
Łącznie		471	301,5	772,5

Opracowanie własne na podstawie: W. Thompson, *F-86 Sabre aces of the 4th Fighter Wing*, Osprey, Oxford 2006, s. 88, W. Thompson, *F-86 Sabre aces of the 51st Fighter Wing*, Osprey, Oxford 2006, s. 88.

się zestrzelić trzy amerykańskie samoloty, z czego dwa miał zestrzelić kpt. W. Bielousow⁷⁴¹. Według Amerykanów mieli stracić aż 7 swoich maszyn. Później straty jeszcze bardziej rosły - 30 sierpnia stracono 9 MiG-ów, a 4 września w ataku, na „Thunderjety” bombardujące składy

⁷⁴¹ I. Seidov, „Krasnye diavoly”....., s. 492.

w rejonie rzeki Chongchon aż trzynaście, ale kosztem czterech F-86, a 15 września 8 kolejnych. Ogółem w ciągu tych dwóch miesięcy Amerykanie przy stracie 18 "Sabre" zgłosili zestrzelenie olbrzymiej liczby 94 "piętnastek". Ale sukcesy odnotowali także i Rosjanie. Dla przykładu 9 września osiemnaście MiG-15bis z 726. IAP miało zestrzelić aż 14 "Thunderjetów", tracąc 2 pilotów i 3 samoloty. Amerykańska formacja 44 F-84 atakowała akademię wojskową w Sakchu. Do jej przechwycenia wystartowało aż 50 MiG-ów ze wszystkich trzech pułków 216. IAD. Amerykanie przyznają się do straty trzech F-84E, ale większość maszyn była zmuszona przedwcześnie zrzucić bomby⁷⁴².

Lotnictwo ludowe rozpoczęło też działania loty bojowe przeciwko brytyjskiemu lotnictwu pokładowemu, które bardzo aktywnie działało na zachodnim wybrzeżu Korei, znajdując się, więc w zasięgu MiG-ów. Do pierwszego starcia doszło 27 lipca 1952r. Klucz samolotów „Firefly” z 825. Dywizjonu lotniskowca HMS „Ocean” w rejonie Chinnampo zaobserwował trzy klucze po cztery MiG-i, które jednak nie zaatakowały Brytyjczyków. Drugi klucz tym razem myśliwców „Sea Fury” dowodzony przez por. Peniston-Birda atakujący cele w tym samym rejonie zaatakowany przez trójkę nieprzyjacielskich odrzutowców. Ogień działem radzieckich myśliwców trafił w skrzydło myśliwca pilotowanego przez por. N. Cooka powodując jego pożar. Brytyjski pilot odrzucił owiewkę kabiny i rozpoczął lot nurkowy, w wyniku, czego płomień został zduszony przez pęd powietrza. Udało mu się dotrzeć na macierzysty lotniskowiec i awaryjnie wylądować⁷⁴³. Drugi myśliwiec pilotowany przez ppor. Arbuthnota otrzymał kilka trafień w usterzenie.

Dziewiętego września osiem MiG-15 zaatakowało cztery "Sea Fury" z 802. Dyw. FAA. Chińczycy okazali się jednak kiepskimi taktykami. Posiadając nowocześniejsze samoloty nie tylko nie uzyskali ani jednego zwycięstwa, ale sami stracili jedną maszynę. Dokonał tego por. P. Carmichael⁷⁴⁴. Dwa inne MiG-i były uszkodzone. Później tego samego dnia Anglicy uszkodzili jeszcze trzy inne Mig-i a następnego dnia kolejne dwa.

Miesiąc później z Chińczykami spotkali się piloci Piechoty Morskiej USA latający na F4U-4B "Corsair" z VMA-312, bazującego na pokładzie USS "Sicily". 7 września do spotkania doszło koło wyspy Cho do, a 9 września koło Chinnampo. Do walki doszło jednak dopiero następnego dnia. Dwa "Corsairy" z VMA-312 pilotowane przez kpt. J. Folmara i por. W. E. Danielsa atakujące pozycje wojsk ludowych na brzegu rzeki Taedong zostały zaatakowane najpierw przez dwa, a następnie przez pięć kolejnych MiG-ów. Zacięty pojedynek zakończył się remisowo. Jesse Folmar po serii ciasnych manewrów, choć bardzo

⁷⁴² S. Tetera, „*Aleja MiG-ów*” 1952-1953 – *sierpień-grudzień 1952r.*, „Lotnictwo” nr 3/2013, s. 79-80.

⁷⁴³ G. Thomas, *op. cit.*, s. 79.

⁷⁴⁴ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 273-274.

silnie ostrzeliwany zestrzelił jeden samolot przeciwnika. Lecz po chwili, gdy rozkazał zawrócić w stronę lotniskowca musiał sam opuścić kabinę swojego F4U-4, któremu pocisk z 37 mm działka MiG-a oderwał niemal jedno skrzydło⁷⁴⁵. Ostatnie spotkanie "Corsairów" Piechoty Morskiej z MiG-ami-15 miało miejsce koło Chinnampo 29 października i zakończyło się bez strat po obu stronach.

W sierpniu 1952 r. w skład 133. IAD włączono 578. IAP przydzielony ze składu radzieckiej Floty Pacyfiku. Natomiast we wrześniu na przyfrontowych lotniskach mandzurskich rozlokowano trzy pułki - 224., 535. i 913. IAP z 32. IAD dowodzonej przez płk G. Grochowieckiego. Po ściągnięciu na front tej, ostatniej już dywizji Rosjanie dysponowali piętnastoma pułkami myśliwców MiG-15bis. Działał też przez cały czas samodzielny pułk myśliwców nocnych, podlegający bezpośrednio dowódcy 64.OIAK. Stanowiło to ok. 500 samolotów, przeciwko którym Amerykanie mogli wystawić najwyżej ok. 150 F-86E/F "Sabre". Nie należy jednak zapominać, że kilka dywizji na MiG-ach-15 mieli też Chińczycy, a do walki szykowały się też pierwsze "odrzutowe" jednostki północnokoreańskie. Tej miażdżącej przewadze liczebnej Amerykanie mogli przeciwstawić jedynie lepsze przygotowanie i doświadczenie bojowe.

Tabela nr 33

**ILOŚĆ SAMOLOTÓW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA STANIE
POŁĄCZONEJ ARMII LOTNICZEJ W OKRESIE 1951-1953**

	01.04.1951r.	01.07.1951r.	01.07.1952r.	01.06.1953r.
Ła-11	30/6	31/5	-	-
MiG-9	-	30/2	56/6	-
MiG-15	150/16	243/7	580/22	503/2
MiG-15bis	-	-	-	214/23
łącznie	180/22	304/14	636/28	717/25

Uwaga: w liczniku podano ilość samolotów sprawnych, w mianowniku niesprawnych

Źródło: *Voina v Koriee. 1950-1953*, Poligon, Sankt-Petersburg 2000, s. 886.

Po dwóch miesiącach bardzo intensywnych działań w październiku i listopadzie 1952 r. MiG-i powróciły do starej taktyki lotów na maksymalnej wysokości z dużą prędkością. Ich piloci nie wykazywali agresywności w stosunku do myśliwców, atakując jedynie maszyny myśliwsko-bombowe, w walce, z którymi odnosiły sukcesy. 12 października cztery F-51D z

⁷⁴⁵ W. Thompson, *F4U Corsair units.....*, s. 62-63.

2. dyw. SAAF wykonujące lot rozpoznawczy między Samdong a Kowon zostały zaatakowane przez dwie pary MiG-15, które zestrzeliły samolot por. T. R. "Chicka" Freyera. Pilot ratował się skokiem ze spadochronem i po wylądowaniu został wzięty do niewoli⁷⁴⁶. W październiku MiG-om udało się także strącić jednego F-84.

Zwycięstwa odnosili też piloci morscy. W dniu 18 listopada 1952r. amerykańskie lotniskowce znajdowały się w odległości ok. 200 km od Władywostoku. Tego dnia okręty te znalazły się bliżej wybrzeża ZSRR bliżej niż zwykle, bombardując kompleks przemysłowy w Hoeryong⁷⁴⁷. Po godzinie 13ej operatorzy radarów na amerykańskich okrętach wykryli siedem szybko zbliżających się niezidentyfikowanych samolotów. Gdy te zbliżyły się na odległość 100 km skierowano w ich kierunku patrol bojowy czterech F9F-5 "Panther" z VF-781 lotniskowca USS „Oriskany”. Po chwili do pomocy wysłano kolejne czwórki - F2H-2 "Banshee" z VF-11 i F9F-2 z VF-721 lotniskowca USS "Kearsage". W kierunku lecącego bardzo wysoko przeciwnika mogły polecieć jednak tylko dwa „Panthery” gdyż w samolocie kpt. C. Eiwooda uszkodzeniu uległa pompa paliwa, i nie mógł on lecieć wyżej niż 4000m. Wraz z nim pozostał jego skrzydłowy por. J. D. Middleton⁷⁴⁸. Pozostała para pilotów, szybko wznosiła się kierunku wyraźnie widocznych smug kondensacyjnych z dysz wylotowych siódemki MiG-ów. Do stracia doszło w rejonie ok. 70km na południe od Przylądka Gamowa i ok. 85km na północ od floty amerykańskiej operującej na południowy-wschód od miasta Chongjin.

W trwającej piętnaście minut potyczce dwaj piloci "Pacemaker Squadron" – por. E. R. Williams i ppor. D. M. Rowlands strącili dwa samoloty, w których zginęli piloci Bieljakow i Bandałow, a Pachomkin, śmiertelnie ranny pilot trzeciego silnie uszkodzonego MiG-a, zdołał dolecieć w okolice Władywostoku i posadzić swoją maszynę na brzegu morza. Na macierzyste lotnisko wrócił tylko jeden samolot. Pechowe MiG-15bis pochodziły z 781. IAP lotnictwa Floty Oceanu Spokojnego. Jednostka ta, jako ostatni już radziecki pułk, została włączona w lutym 1953 r. w skład 216. IAD i z jednego z mandżurskich lotnisk działała do końca wojny.

W grudniu 1952 r. piloci MiG-ów nauczeni smutnym doświadczeniem poprzednich miesięcy, zaczęli latać znacznie rozważniej, ubezpieczając się wzajemnie tak dobrze, że "Sabre", którym już udało się je przechwycić, miały poważne problemy z utrzymaniem się na

⁷⁴⁶ D. Moore, P. Bagshawe, *op. cit.*, s. 166-167.

⁷⁴⁷ B. Edward, *op. cit.*, s. 94.

⁷⁴⁸ Commander Carrier Air Group ONE HUNDRED TWO, *Action report of Carrier Air Group ONE HUNDRED TWO for the period 28 October through 22 November 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-102/cvg-102-28-oct-22-nov-1952.html> [dostęp:] 05.06.2015r.

ogonie wystarczająco długo, by oddać skuteczną serię. Mimo to amerykańscy myśliwcy zgłosili w grudniu zestrzelenie 26 samolotów przy stracie tylko 2 własnych. Jednym ze strąconych "Sabre" był samolot pilotowany przez Kanadyjczyka mjr A. R. McKenzie posłany do ziemi 8 grudnia. McKenzie został wzięty do niewoli i odzyskał wolność dopiero dwa lata później - 5 grudnia 1954 r.

Znacznie więcej samolotów utracono, gdy piloci w ferworze walki zapominali o paliwie. Po jego wyczerpaniu musieli "wysiadać" ze swoich samolotów nad morzem i czekać na wyłowienie przez śmigłowce lub okręty. Nie zawsze jednak pomoc przychodziła na czas. 4 grudnia 1952r., po zaciętej bitwie z MiG-ami z F-86E wyskoczył boczny mjr R. Risnera z 336 FIS. Cała ta walka toczyła się praktycznie już na terytorium Chin⁷⁴⁹. Oslaniający samoloty myśliwsko bombowe atakujące zakłady chemiczne koło Sinuiju klucz „Sabre’ów” Risnera został zniemacka zaatakowany przez „piętnastki”, które po jednym przelocie zawróciły w stronę Antung. Obawiając się, że za kilka minut mogą one zaatakować „Thunderjety” z innej strony amerykański dowódca nakazał swoim pilotom podążyć za nieprzyjacielem. Zbliżywszy się do MiG-ów „Sabre’y” rozpoczęły atak. Ostrzelany przez Risnera radziecki myśliwiec zniżył się na minimalną wysokość i leciał wewnątrz wyschniętego koryta rzeki, wznosząc tumany kurzu. Nie mogąc utrzymać swego myśliwca z powodu turbulencji Risner musiał oddalić się. Wtedy radziecki – sądząc po umiejętnościach – pilot nagle wypuścił hamulce i zwolnił. Teraz dwa wrogie samoloty leciały tuż obok siebie, niemal dotykając się końcówkami skrzydeł. Po chwili Risner wykonał szybki półobrót i znalazł się po drugiej stronie MiG-a. Jego pilot nie wytrzymał i wykonał ostry zawrót w prawo. Amerykanin podążył za nim, wykonując zawrót tak ostro, że końcówką swojego skrzydła ściął fragment usterzenia pionowego MiG-a. Radziecki pilot po chwili ponownie zniżył lot i znowu leciał korytem rzeki. Risner uparcie leciał tuż za nim i po chwili obaj znaleźli się nad lotniskiem Ta Tung Kao, przelatując między dwoma hangarami. W tym momencie ze wszystkich stron otworzyła do nich ogień artyleria przeciwlotnicza. Pilot MiG-a prawdopodobnie usiłował posadzić maszynę bez podwozia, zmniejszając wysokość i prędkość nad samym pasem startowym. Tam jednak dosięgła go seria z F-86 Risnera. Odpadł kawałek skrzydła, buchnęły płomienie. Mimo to radziecki pilot zdołał jednak wylądować na pasie trawy za pasem

⁷⁴⁹ Choć rozkazy dowództwa amerykańskiego kategorycznie zabraniały pilotom przekraczania granicznej rzeki Jalu, w praktyce wielokrotnie dochodziło do jej naruszenia. Piloci przekraczali granice przeważnie w trakcie tak zwanych „gorących pościgów”. Już 27 sierpnia 1950r. pilot 67. FBS zaatakował jedno z lotnisk, ale film z jego fotokarabinu został „utajniony”. Podobny przypadek miał miejsce z pilotem 4. FIW por. B. Gintherem, który ostrzelał lotnisko w Antungu. Na jego filmie widać MiG-a atakowanego zaledwie trzy metry nad pasem startowym lotniska, rzędy radzieckich myśliwców, a nawet stojących na ich skrzydłach mechaników. C. W. Winkle, *op. cit.*, s. 7-8. O przypadkach przekraczania Jalu przez pilotów tak 4., jak I 51. FIW wspomina w swoim pamiętniku jeden z asów kpt. Cecil Foster. C. G. Foster with D. K. Vaughn, *Mig Alley to Mu Gia Pass. Memoirs of a Korean war ace*, McFarland&Company, Inc. Publishers, Jefferson-London 2001, s.48.

startowy. Jednak po chwili jego samolot eksplodował. Parze amerykańskich myśliwców pozostał jednak trudny powrót do domu. Znajdowali się ponad 50 km wgląd Chin i wracając musieli przelecieć nad Antung, którego broniło ponad 250 dział różnych kalibrów. Skrzydłowy Risnera otrzymał liczne trafienia w dolną część kadłuba i zaczął tracić paliwo. Prowadzony przez Risnera zdołał jednak dociągnąć w pobliże wyspu Cho Do, gdzie wyskoczył ze spadochronem. Nie zdołał jednak doczekać błyskawicznie przybyłej pomocy, utonął⁷⁵⁰. Dla Risnera było to siódme zwycięstwo.

17 grudnia doszło do wydarzenia, które podziało na dowództwo amerykańskie jak zimny prysznic. Po powrocie do Kimpo piloci patrolujących "Aleję" F-86 zameldowali o zauważeniu lecących po chińskiej stronie Jalu dwóch dwusilnikowych bombowców odrzutowych. Była to pierwsza demonstracja samolotów Il-28, które w ciągu roku weszły na wyposażenie chińskich pułków lotnictwa bombowego. Amerykanie bardzo obawiali się tych samolotów. Il-28, którego prędkość maksymalna była niemal równa tej, jaką osiągał F-84 "Thunderjet" i tylko nieznacznie mniejsza od F-86, mógłby być poważnym zagrożeniem dla lotnisk alianckich. Jednak do końca wojny odrzutowe bombowce Iljuszyna nie pojawiły się więcej. Prawdopodobnie Rosjanie obawiając się, że ten bardzo wówczas nowoczesny samolot może przypadkowo wpaść w ręce przeciwnika, zakazali Chińczykom ich użycia na froncie wojny w Korei.

Styczeń 1953 r. był kolejnym miesiącem zaciętych walk powietrznych. 64. OIAK dokonał kolejnej wymiany jednostek. Na lotniska „frontowe” położone przy granicy koreańskiej przeniesiono drugorzutowe pułki 32. IAD, natomiast walczące nad Koreą pułki 133. IAD przeniesiono w rejon Mukdenu. Do akcji weszły pierwsze MiG-15bis pilotowane przez Północnych Koreańczyków. Coraz większe grono pilotów radzieckich i chińskich osiągnęło wysoki poziom wyszkolenia, stając się groźnym przeciwnikiem. Niemal codzień dochodziło do starc w powietrzu, ale nie były to już duże butwy z udziałem po kilkadziesiąt maszyn z każdej strony, jak to miało miejsce w latach poprzednich. Między innymi 15 stycznia piloci z 726. IAP przechwycili formację „Thunderjetów” z 58. FBW. Trzy samoloty amerykańskie mieli strącić ppłk Cziż, por. Zacharow i por. Miszczenko, a kolejne trzy miały zostać uszkodzone. Amerykanie przyznają się do utraty zaledwie jednej maszyny⁷⁵¹. Natomiast 21 stycznia aż siedem MiG-ów strącili piloci 51. FIW, w tym jeden z nich późniejszy czołowy as amerykański por. J. McConnell. Walczący z Amerykanami piloci 224. IAP stracili tylko dwa MiG-i uszkodzone, więc wszystkie strącone maszyny musiały należeć

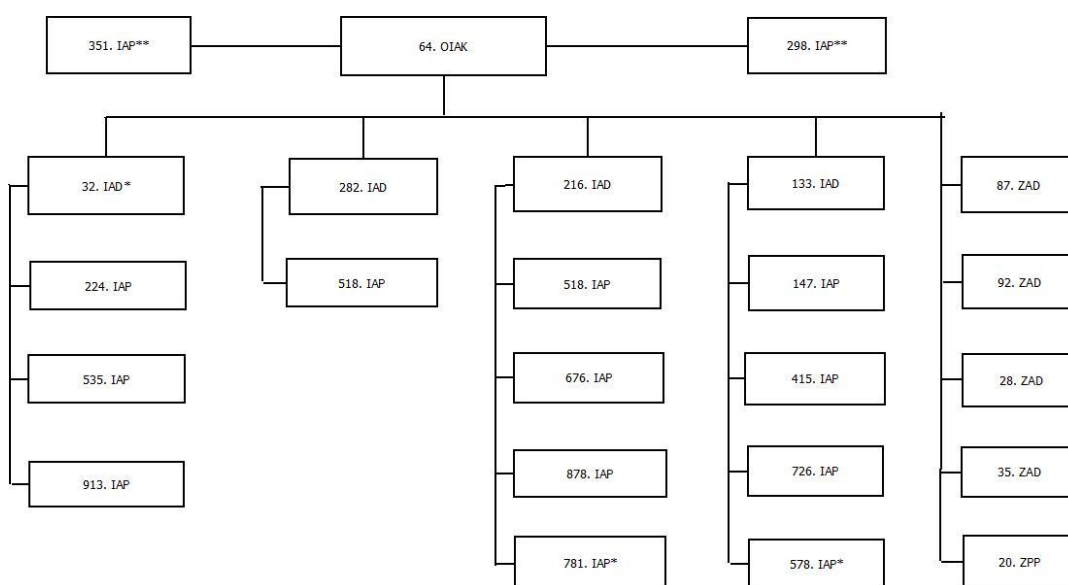
⁷⁵⁰ K. P. Werrell, *Sabres over MiG Alley. The F-86 and the battle for air superiority in Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 2005, s. 205-206.

⁷⁵¹ S. Tetera, „Aleja MiG-ów” 1952-1953 – styczeń – lipiec 1953r., „Lotnictwo” nr 4/2013, s. 74.

do lotnictwa chińskiego. W końcu miesiąca łupem MiG-ów padł „Sabre” pilotowany przez doświadczonego pilota ppłka E. Hellera, dowódcę 16. FIS/51. FIW. Zestrzelił go kpt. Karpow z 913. IAP 32. IAD, który wkrótce sam zginął w walce z kilkoma F-86⁷⁵². Ogółem odnotowano ok. 2200 akcji MiG-ów, z czego 650 zakończyło się walkami z amerykańskimi myśliwcami. Zgłoszono zestrzelenie 37 „piętnastek”, przy stracie 4 „Sabre”.

Schemat nr 19

STRUKTURA 64. OIAK W STYCZNIU 1953 roku



* - jednostki przydzielone ze składu lotnictwa morskiego

** - jednostki nocne

Opracowanie własne na podstawie: Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu, China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*, Texas A&M University Press, College 2002. L. Krylov, Y. Tsepurkaev, *Soviet MiG-15 aces of the Korean war*, Osprey, Oxford 2008. Y. Gordon, D. Kommisarov, *Soviet tactical aviation*, Hikoki Publications, Manchester 2011, s. 28-29.

W styczniu 1953r. wszystkie amerykańskie jednostki myśliwskie walczące w Korei otrzymały już najnowszy model myśliwca F-86F „Sabre”. Wyposażony został w mocniejszy silnik, nowe skrzydło nazwane „6-3”, nowy celownik i dalmierz radiolokacyjny AN/APG-30. To spowodowało, że amerykańscy lotnicy mogli podejmować skuteczne walki z MiG-ami na wszystkich wysokościach, szczególnie, że posiadający „pływające” usterzenie poziome F-86 był znacznie zwrotniejszy przy dużych prędkościach. W okresie tym przysłano z USA do testowania w ramach „Project Gunval” maszyny F-86F-2 „Sabre” uzbrojone w cztery działka 20mm T-160. Było to wynikiem wielu raportów pilotów, którzy informowali o niskiej „mocy uderzeniowej” 12,7 mm pocisków z wielkokalibrowych karabinów maszynowych będących

⁷⁵² I. Seidov, „Krasnye diavoly”....., s. 573-574.

standartowym uzbrojeniem „Sabre’a”. Piloci byli bardzo zadowoleni z siły ognia działek, jednak gazy prochowe wydostające się z luf działek wielokrotnie doprowadzały do zatrzymania silnika myśliwca w trakcie lotu i pompażu, co zostało jednak rozwiązane. Testy trwały do końca czerwca 1953r. Wyposażone w działka „Sabre’y” wykonały 282 loty bojowe, w trakcie, których zestrzelono sześć maszyn przeciwnika na pewno, trzy prawdopodobnie, a 13 zostało uszkodzonych⁷⁵³.

30. stycznia 1953 r. por. R. J. Kinsey z 336 FIS, 4. FIW strącił ostatni już w tej wojnie chiński samolot Tu-2. Samotny bombowiec został wykryty przez amerykańskie stacje radiolokacyjne nad morzem. Wysłana na jego przechwycenie para „Sabre’ów” spotkała go w odległości około 45 kilometrów na północny zachód od wyspy Cho do⁷⁵⁴. Natomiast 6 lutego 1953 r. para chińskich MiG-15 przechwyciła wracające na pokład HMS "Glory" cztery "Firefly" AS Mk.5 z 821. Dyw. FAA. Jeden brytyjski samolot spadł do Morza Żółtego. Według Brytyjczyków zaatakowany został klucz myśliwców „Sea Fury” powracający z rozpoznania rejonu Hanchon. I wszystkie bezpiecznie powróciły na lotniskowiec⁷⁵⁵.

Po śmierci mjr G. Davisa przez rok nie było wśród amerykańskich pilotów podwójnego asa. Stan ten zmienił się dopiero 14 lutego 1953 r., gdy płk R. Baker zestrzelił swój dziesiąty samolot. Dwóch kolejnych podwójnych asów przyniósł 21 marca. Dziesiątego MiG-a zestrzelił wtedy kpt. H. Fischer z 39. FIS, a dziewiąte i dziesiąte zwycięstwo uzyskał kpt. Manuel "Peter" Fernandez z 334. FIS. „Zwykłym” asem został on w dniu 18 lutego, gdy w czasie walki nad zbiornikiem Sui-Ho cztery F-86 zaatakowały formację 48 MiG-ów, strąciły dwa, a dwa kolejne w wyniku ostrych manewrów wpadły w korkociągi i rozbiły się. Kilka dni później piąte zwycięstwo i jednocześnie tytuł jedynego asa wśród pilotów jednostek niemyśliwskich uzyskał dowódca 67. FBS/18. FBW mjr J. P. Hagerstorm.

Tego też dnia cztery australijskie "Meteory" leciały na rozpoznanie rejonu Namch’ onjon. Około godziny 14.20 ich piloci zaobserwowali dwa rozpoznawcze RF-80 ścigane przez parę MiG-ów. Sierżant G. Hale, pilotujący "Meteora" A77-851 o nazwie własnej "Halestrom" odpalił rakiety w stronę napastników. Przeszły one pomiędzy „piętnastkami”, które natychmiast rozdzieliły się. Australijski pilot podążył za jednym z nich. W trakcie zwrotu zauważył zbliżające się od strony słońca dwa kolejne samoloty przeciwnika, które zaatakowały „Meteora” pilotowanego przez sierż. I. D. Irlama. Ten ostrzeżony w porę przez kolegę ostrym zakrętem odleciał w chmury. W tym momencie Hale skierował swój samolot w

⁷⁵³ L. Davis, *The 4th Fighter Wing in the Korean war.....*, s. 168-171. Szczegółowy przebieg testów znajduje się [w:] Technical Report no. 53-42, *Project "Gunval", Engineering evaluation of Type 160 gun and installation in F-86 aircraft*, Air Force Armament Center, Eglin Air Force Base, September 1953.

⁷⁵⁴ *Air war at night*, "Naval Aviation News" May 1953, s. 55.

⁷⁵⁵ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 350-351.

stronę wroga. Jeden z MiG-ów, chcąc zwolnić otworzył hamulce aerodynamiczne, lecz nie zdołał wyhamować prędkości i przeleciał tuż obok „Meteora” Hale’ a. Ten także wypuścił hamulce i momentalnie znalazł się na ogonie MiG-a w idealnej pozycji strzeleckiej. Oddana z bliskiej odległości seria 20-mm działek okazała się skuteczna i dymiący MiG zwałił się ku ziemi. Hale nie miał jednak czasu na obserwowanie płonącej maszyny, gdyż został zaatakowany przez dwa kolejne MiG-i. Po chwili na scenie bitwy pojawiły się dwa kolejne. Ostro manewrując Australijczyk zdołał jednak obronić się, a nawet oddać kilka serii w kierunku nieprzyjaciela. Te okazały się jednak niecelne. Druga para „Meteorów” usłyszała wołanie o pomoc i szybko zbliżała się do rejonu bitwy. „Meteory” płk Hubble’ a i por. Reesa mknęły z pełną szybkością i nagle zauważono dwa kolejne MiG-i. Dwie pary myśliwców zbliżały się ku sobie z prędkością blisko 1600 km/h i prowadziły do siebie intensywny ogień. Okazał się on niecelny. Pierwsi nie wytrzymali piloci ludowi i w ostrym nurkowaniu przerwali spotkanie. Czwórka australijskich samolotów bezpiecznie wróciła do bazy, ale „Meteor” Irlama miał ponad sto przestrzelin⁷⁵⁶.

Na początku kwietnia 1953 r. w obliczu kończących się rokowań i rychłego podpisania porozumienia rozejmowego wojska chińskie rozpoczęły zakrojoną na dużą skalę ofensywę, której celem było zakończenie wojny na jak najlepszych pozycjach. W czasie tej ofensywy dowództwo Połączonej Armii Lotniczej pierwszy raz wykorzystało MiG-15bis do bezpośredniej osłony bliskiego zaplecza swych wojsk. Wyposażone w dodatkowe zbiorniki paliwa samoloty pojawiały się zaledwie 50 km za linią frontu. Do walk powietrznych dochodziło nad Sariwonem, Chinnampo czy Sinmak. Rosjanie nadal latali tylko nad "Aleją MiG-ów", lecz stali się bardzo agresywni. Ich łupem padali najlepsi amerykańscy piloci. Dwunastego kwietnia 1953 r. po celnym ostrzelaniu przez majora S. Fiedorenkę ze swego F-86 po uzyskaniu ósmego zwycięstwa musiał katapultować się nad Morzem Żółtym por. J. McConnell. Miał szczęście i bardzo szybko został uratowany przez śmigłowiec z 3. ARS. Powrócił do walki i już 24 kwietnia posłał do ziemi kolejnego MiG-a. W dniu 12 kwietnia został zestrzelony tym razem radziecki as – Semen Fedorec⁷⁵⁷.

W maju w obliczu zbliżającego się zakończenia wojny wśród pilotów amerykańskich na dobre rozgorzał wyścig o tytuły asów. Zadanie to było dość łatwe. MiG-i pojawiały się nad Północną Koreą bardzo często⁷⁵⁸ i wielokrotnie same inicjowały walki, mimo to jednak ich

⁷⁵⁶ D. Hurst, *op. cit.*, s. 215-216.

⁷⁵⁷ L. Krylov, Y. Tepsurkayev, *Khronika potier istriebitielnoi elity. Koriea, 1950-1953gg*, „Mir Aviatsyi” 1.96, s. 23. Zob. też I. Seidov, *Poiedinok*, „Mir Aviatsyi” 1.95, s. 34-37.

⁷⁵⁸ Szczegółowe, miesięczne zestawienia działań Połączonej Armii Lotniczej w okresie listopad 1952 – lipiec 1953r. przedstawił A. Diemin, *V niebie Koriei. „Orły” Mao Ze Donga protiv „Jastrebow” diedi sema*, „Aviatsija i Kosmonavtika” 12.2004, s. 27.

piloci reprezentowali zaskakująco niski poziom, popełniając niemal szkolne błędy. Kilkakrotnie meldowano o pilotach, którzy katapultowali się ze swych samolotów, nim jeszcze siedzące im na ogonach F-86 otworzyły ogień. Według niektórych danych od kwietnia 1953r. w walkach uczestniczyły wyłącznie samoloty chińskie i północnokoreańskie. To mogło tłumaczyć olbrzymie straty wśród jednostek MiG-ów. A straty te rosły dramatycznie. O ile w kwietniu maszyny 4. i 51. FIW zestrzeliły łącznie 26 maszyn przeciwnika, to w maju już 55, a w czerwcu rekordową liczbę 73 maszyn. Co prawda koreańska propaganda podawał kolejne nazwiska bohaterskich lotników takich, jak Kim Di San, Kan Den Chou, Kim Si Po, Ju Men Sek, czy Pan De I⁷⁵⁹.

W dniu 16 maja 1953 r. swój siódmy już samolot zestrzelił mjr James Jabara, który powrócił do 334. FIS na drugą turę bojową. W poniedziałek 18 maja swoje 14, 15 i 16 zwycięstwo - odniósł kpt. J. McConnell. Tego dnia od rana samoloty 39 FIS patrolowały na wysokości ponad 14 000 m rejon ujścia rzeki Jalu. Pomimo stałego kontaktu ze stacją naprowadzania z wyspy Cho Do, zwaną „Kodak” cztery MiG-i zaatakowały amerykańską formację. Natychmiast wywiązała się walka. McConnell w ostrych zwrotach usiłował zaatakować pierwszą, a następnie drugą parę „piętnastek”. Ostatecznie po kilku minutach ciągłego manewrowania zaatakował MiG-a nr 2 z pierwszej pary. Po celnej serii „piętnastka” rozpoczęła przewrót na plecy i runęła w dół. Po kilku chwilach jej pilot katapultował się. W tym momencie prowadzący Mig zdołał wejść na ogon F-86 McConnella i otworzyć ogień. Pociski radzieckiego myśliwca, jak kule ognia coraz ciśniej zaczęły otaczać „Sabre’a”. Po kilku nieudanych próbach wymanewrowania MiG-a, McConnell gwałtownie odwrócił swój samolot na plecy i wykonał najciaśniejszy, jaki tylko był możliwy zakręt, który zakończył się wejściem na ogon MiG-a. Długa seria karabinów maszynowych F-86 McConnella trafiła w tylną część kadłuba i usterzenie. Z dyszy wylotowej silnika buchnął dym i ogień, zaczęły odpadać kawałki metalu. Dymiąc MiG rozpoczął jednak wznoszenie, a „Sabre” podążył za nim, ciągle strzelając. Przebijając się przez dym McConnell o mało, co nie zderzył się z MiG-iem, którego pilot wyraźnie usiłował staranować amerykański myśliwiec. Gdy to się nie udało skierował swój samolot ku ziemi i katapultował się. W tym czasie pozostałe amerykańskie samoloty uwikłane były w liczne pojedynki z MiG-ami, ale wobec kończącego się paliwa przerwały walkę.

Jednak już po 14-ej samoloty 39. FIS powróciły nad Jalu, z podobnym jak rano zadaniem. I tym razem grupę amerykańskich myśliwców zaatakowały dwie pary MiG-ów. I tak jak rano McConnell szybko zestrzelił jednego z nich, a pozostałe „piętnastki” nie podjęły

⁷⁵⁹ I. Seidov, *„Krasnye diavoly”*....., s. 620.

walki i zawróciły nad Chiny. Łącznie tego dnia amerykańskie samoloty zestrzeliły aż jedenastcie MiG-ów Połączonej Armii Lotniczej⁷⁶⁰. Po powrocie do Suwon McConnella – najlepszego w tym momencie amerykańskiego pilota w Korei – czekało uroczyste przyjęcie. Ale następnego dnia, razem z M. Fernandezem został odesłany do USA. Amerykanie widać obawiali się powtórzenia historii mjra Davisa⁷⁶¹. Ogółem w maju zaobserwowano 1507 MiG-ów, z których 537 wzięło udział w walkach. Zestrzelono 55 MiG-ów, przy stracie tylko jednego F-86⁷⁶². Jednak całkowite straty to dalsze jedenastcie "Sabre'ów" z większości, których piloci zmuszeni byli katapultować się po wyczerpaniu paliwa.

W czerwcu padł dotychczasowy rekord ilości lotów. Piloci czterech skrzydeł latających na F-86 wykonali 7696 lotów bojowych, co dało ponad 256 wylotów dziennie. Ponad 50 razy doszło do spotkania z MiGami, których strącono także rekordową ilość - 77 maszyn. Osiem radzieckich samolotów spadło 5 czerwca, 10 24-go, a aż 16 MiG-ów 30-go. Kosztowało to utratę 14 F-86 zestrzelonych przez "piętnastki", 9 innych "Sabre" utracono w wypadkach i katastrofach. Pięciu pilotów USA zostało asami pierwszy raz, a 10 czerwca J. Jabara został asem podwójnym. Podobnie 30 czerwca płk J. K. Johnson. W dniu 13 czerwca por. D. Forbes z 12. FBS zestrzelił siódmego, a zarazem ostatniego MiG-a zapisanego na konto 18. FBW. W ciągu lipca działania lotnicze nie osłabły, a piloci F-86 wykonali 5841 lotów bojowych, strącając 33 MiG-i-15 i tracąc 10 F-86.

Trzech kolejnych pilotów uzyskało tytuł asa. Był wśród nich mjr J. F. Bolt, który 11 lipca zestrzelił swój piąty i szósty samolot. Bolt był pilotem USMC i po wykonaniu 92 lotów bojowych na F9F-2 w VMF-115 odbywał staż w 39. FIS. Początkowo był skrzydłowym McConnella w jego kluczu o kodowej nazwie „Dog Flight”, znanym bardziej, jako „Hot Dogs”. Po odejściu asa w maju 1953 r. Bolt został dowódcą klucza. Jedenastego lipca 1953 r. „Dog Flight” eskortował samoloty rozpoznawcze, mające fotografować lotnisko w Antung. Po spotkaniu się z maszynami rozpoznawczymi nad Phenianem ugrupowanie amerykańskie ruszyło nad cel. Zbliżając się do Jalu Bolt zaobserwował cztery startujące MiG-i. Nakazał odrzucenie zbiorników dodatkowych i sformowanie szyku bojowego. Amerykańskie myśliwce rozpoczęły nurkowanie i atak na wznoszące się samoloty nieprzyjaciela. Zbliżywszy się na odległość 200 metrów od MiG-a Bolt otworzył ogień i po czterech krótkich seriach lewoskrzydłowy MiG zaczął dymić, zwałił się na skrzydło i uderzył w pobliskie w górze. W tym czasie „Dog 2” ostrzeliwał prowadzącą „piętnastkę”, która wykonując uniki znalazła się na kursie kolizyjnym z „Sabre'm” Bolta. Zmusiło go to do wykonania ostrego

⁷⁶⁰ S. Tetera, *„Aleja MiG-ów” 1952-1953 – styczeń – lipiec 1953r.....*, s. 80.

⁷⁶¹ K. P. Werrell, *op. cit.*, s. 150-151.

⁷⁶² W. T. Y'Blood, *MiG alley.....*, s. 40.

wznoszenia i kolejnego zwrotu. W jego wyniku Amerykanin znalazł się 180 metrów za Migiem. Pomimo to, że radziecki myśliwiec znajdował się w głębokim skręcie, Bolt zdołał oddać w jego kierunku kilka serii. Pociski jego F-86 trafiły w tył kadłuba i usterzenie MiG-a, z którego zaczął wydobywać się dym i ogień. Po chwili z samolotu odpadła kabina i pilot katapultował się. Druga para MiG-ów w ogóle nie podjęła walki i odleciała. Całe starcie trwało niecałe pięć minut⁷⁶³.

Ostatnim czterdziestym amerykańskim asem wojny koreańskiej został mjr S. Bettinger z 336. FIS. Swoje piąte zwycięstwo uzyskał on 20 lipca, lecz sam tego dnia też został strącony i dostał się do niewoli⁷⁶⁴. W dniu 15 lipca drugim potrójnym asem po McConnellu został Jabara. Ostatniego Mig-a w tej wojnie strącił 22 lipca młody pilot 25. FIS ppor. Sam Young. Natomiast ostatnie zwycięstwo dla Rosjan odniósł 17 lipca major Fiedorenko.

Ostateczne porozumienie kończące wojnę podpisano 27 lipca 1953 r. Walki miały ustać o północy tego dnia. Po południu nad Północną Koreę wyleciała grupa samolotów rozpoznawczych, eskortowana przez F-86F z 335. FIS. Ich zadaniem było sprawdzenie przestrzegania przez komunistów jednego z punktów porozumienia, dotyczącego zakazu wprowadzania do KRL-D nowych oddziałów i sprzętu wojskowego. W drodze powrotnej kpt. R. Parr zauważył lecący na wysokości ok. 3000 m samolot transportowy. Po zbliżeniu okazał się nim srebrny Il-12 radzieckiego lotnictwa wojskowego. Parr, upewniwszy się, że samolot leci po południowej stronie Jalu zestrzelił go, stając się kolejnym podwójnym asem. Był to ostatni samolot zestrzelony w czasie wojny koreańskiej. Jednak nieprzyjemne następstwa tego zdarzenia ciągnęły się za Parrem jeszcze długo. Rosjanie oskarżyli go o zestrzelenie radzieckiego samolotu pasażerskiego, lecącego ponad 100 km w głąbi Mandżurii. Sprawa trafiła nawet do Międzynarodowego Trybunału w Hadze, lecz przed główną rozprawą Rosjanie wycofali oskarżenie⁷⁶⁵.

Lotnictwo myśliwsko-bombowe i bombowe było też kilkakrotnie wykorzystane do przeprowadzenia masowych, spektakularnych nalotów na wybrane ważne cele w Korei Północnej. Miały one miejsce zawsze, gdy strona ludowa zrywała lub złośliwie przeciągała rokowania pokojowe. Naloty te były za każdym razem aprobowane przez najwyższe szczeble dowództwa wojsk ONZ, a ich podstawowym celem miało być "nakłonienie" Chińczyków i Koreańczyków do powrotu do stołu rokowań. Cele dla takich nalotów wybierano bardzo dokładnie i musiały one mieć strategiczne znaczenie dla przeciwnika. Pierwszy taki nalot

⁷⁶³ L. Davis, *MiG Alley*....., s. 68.

⁷⁶⁴ W. Thompson, *F-86 Sabres of the 4th Fighter Interceptor Wing*....., s. 105.

⁷⁶⁵ I. Seidov, *"Krasnye diavoly"*....., s. 665-666.

przeprowadzono 11 marca 1952r. Wtedy to samoloty 8. TFW wykonały 254 loty na centrum zaopatrzeniowe wojsk koreańskich w Mulgae-ri, zrzucając 154 tony bomb, 33 600 galonów napalmu. Następnym celem były potężne składy, w Suan, które zbombardowało 8 maja łącznie 485 samolotów myśliwsko-bombowych. Był to największy jak do tej pory nalot w trakcie wojny koreańskiej⁷⁶⁶. Kolejno zniszczono zakłady remontowe ciężarówek w Tangdong niedaleko Phenianu, zaatakowane 15 maja przez 256 samolotów, zakłady zbrojeniowe w Kijang-ni, zaatakowane 22 maja przez 472 samoloty.

Były to w większości cele związane z prowadzoną wojną. W czerwcu 1952r. nastąpiła zmiana założeń działań związanych z prowadzeniem kampanii „Air Pressure”, „powietrznego nacisku” na nieprzyjaciela. Było to możliwe po zmianie dowództwa wojsk ONZ w Korei. W połowie maja do Tokio przybył gen. Mark Clark, nowy głównodowodzący wojsk ONZ, a w przedostatnim dniu tego miesiąca nowym dowódcą 5. Air Force został mianowany gen. Glenn Barcus, a nowym dowódcą 7. Floty USA został wiceadm. J. J. Clark. Ta trójka generałów była w stanie porozumieć się, co do współdziałania, szczególnie w zakresie udziału lotnictwa pokładowego w zniszczeniu niezmiernie istotnego, a od początku wojny nieatakowanego celu – kompleksu hydroelektrowni na rzece Jalu⁷⁶⁷. 17 czerwca generał Mark W. Clark rozkazał gen. O. Weylandowi i adm. Robertowi P. Briscoe (dowódca Naval Forces Far East) zaatakowanie ośmiu najważniejszych hydroelektrowni położonych na terenie Korei Północnej. Były to początkowo – Choshin, Fusen i Kyosen. Dwa dni później do listy celi dołożono elektrownię w Suiho, ówczynie czwartą, co do wielkości hydroelektrownię na świecie⁷⁶⁸. W operacji tej miały wziąć udział jednostki lotnictwa FEAF, U.S. Navy i U.S. Marines. Jako pierwsze zaatakowało lotnictwo morskie, które po raz pierwszy w wojnie w Korei skierowało do działań samoloty z czterech lotniskowców jednocześnie.

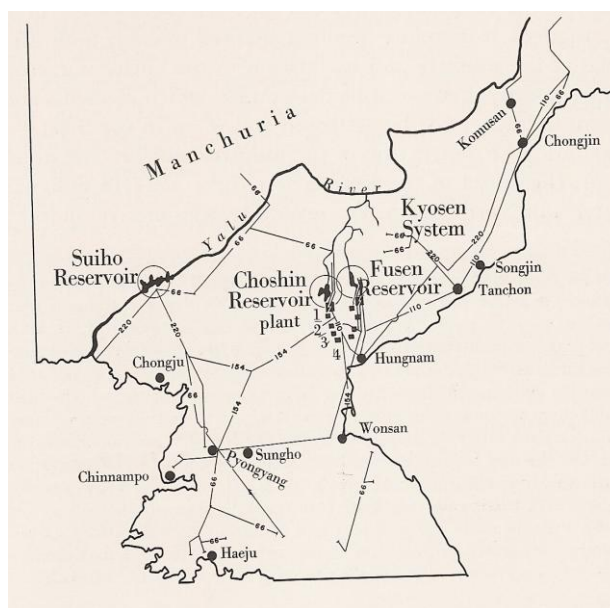
Naloty miały rozpocząć się 23 czerwca o świcie, ale zła pogoda i silne zachmurzenie nad celem spowodowało, że ataki rozpoczęto dopiero po południu. Nad elektrownią Suiho pojawiły się trzy dywizjony myśliwców "Panther", których zadaniem było unieszkodliwienie stanowisk obrony przeciwlotniczej. Były one osłaniane przez 84 myśliwce „Sabre”. Zaskoczyły one obrońców i w kilka minut zniszczono 80 stanowisk dział. Tuż po nich nadleciało 35 "Skyraiderów" AD-4 z VA-65 (USS "Boxer"), VA-195 (USS "Princeton") i VA-115 (USS "Phillippine Sea"), które 2000-funtowymi bombami w ciągu dwóch minut

⁷⁶⁶ R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 483.

⁷⁶⁷ Do połowy 1952r. tylko raz, 25 września 1950r. zbombardowano hydroelektrownię w Fusen. T. E. Griffith, *Strategic attack of national electrical systems*, Air University Press, Maxwell AFB 1994, s. 33.

⁷⁶⁸ Szczegółową charakterystykę systemu hydroelektrowni Korei Północnej przedstawił J. T. Stewart, *op. cit.*, s. 121-130. Graficznie system ten przedstawiono na Mapie nr 13, s. 278.

SYSTEM ELEKTROENERGETYCZNY KOREI PÓŁNOCNEJ



Źródło: J. T. Stewart, *Airpower. The decisive force in Korea*, D. Van Nostrand Company, New York 1957, s. 120.

zrównały z ziemią główny budynek elektrowni⁷⁶⁹. Słaby ogień przeciwlotniczy zdołał uszkodzić tylko pięć samolotów. Zaledwie dziesięć minut później nadleciało 79 samolotów F-84 "Thunderjet" i 45 „Shooting Starów”, które zrzucały nad budynki elektrowni kolejne 145 ton bomb. Dwie godziny po zakończeniu ataków nad Suiho pojawiły się dwa rozpoznawcze, RF-80 w osłonie 25 „Sabre’ów”. Miały one dokonać oceny skutków nalotu.

Kilka minut po rozpoczęciu nalotów na Suiho „Mustangi” zaatakowały elektrownie Fusen 3 i Fusen 4, a samoloty Marines elektrownie Choshin 3 i Choshin 4. Wieczorem „Panthery” z czterech lotniskowców zbombardowały elektrownię w Kyosen, Fusen 1 i Fusen 2. Naloty na te same elektrownie były powtórzone kolejnego dnia. Ponownie zbombardowano wszystkie elektrownie, a dodatkowo samoloty myśliwsko-bombowe 5. Air Force zbombardowały elektrownie Choshin 1 i Choshin 2, które w pierwotnych planach miały być zaatakowane przez bombowce B-29 w nalotach nocnych. Ogółem do 27 czerwca wykonano 1654 loty, w wyniku, których cele zostały doszczętnie zniszczone. Jak się oblicza naloty wyeliminowały 90 % mocy energetycznej Korei Północnej i na ponad dwa tygodnie niemal cały kraj został pozbawiony dostaw energii elektrycznej. Hydroelektrownie na Jalu dostarczały również prąd od północnych Chin. Jak oceniano zniszczenie tylko elektrowni w

⁷⁶⁹ W nalocie na hydroelektrownię w Suiho wzięło udział łącznie, 208 samolotów lotnictwa pokładowego. Commanding Officer U.S.S. Boxer (CV-21), *Action report for the period 9 June through 8 July 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-combat/boxer-cv-cva-21-action-reports-for-korea/uss-boxer-cv-21-9-jun-8-jul-1952.html> [dostęp: 10.06.2015r., s. 4-5.

Suiho spowodowało zmniejszenie dostaw prądu do zakładów przemysłowych Mandżurii o 23%⁷⁷⁰. Amerykanie stracili w czasie tych nalotów tylko trzy samoloty – dwa „Shooting Star” z 8. FBW oraz jednego, Corsaira z VF-63 U.S. Navy, których piloci zostali uratowani.

Do kolejnego uderzenia przystąpiono miesiąc później. Przeznaczeniem operacji "Pressure Pump" było zniszczenie 30 ważnych militarnie celów położonych w najbliższym rejonie stolicy - Phenianu. Aby zminimalizować straty wśród ludności cywilnej, kilka dni przed rozpoczęciem operacji nad miastem zrzucono tysiące ulotek ostrzegających jego mieszkańców. Naloty rozpoczęły się 11 lipca 1952 r. o godzinie 10.00 i zakończyły się o świcie dnia następnego. W ciągu tych kilkunastu godzin połączone siły 5. Air Force, TF. 77, Marines, FAA, i RAAF w trzech falach wykonały 822 loty całkowicie niszcząc trzy cele, a pozostałe bardzo poważnie uszkadzając. W nocy nad Phenian nadleciały 54 bombowce B-29 „Superfortress”, które przy użyciu systemu SHORAN zbombardowały osiem kolejnych celów. Straty własne wyniosły trzy zniszczone samoloty, w tym jeden F-84 „Thunderjet” i dwa samoloty U.S. Navy⁷⁷¹. Naloty na Phenian, w tym główną kwaterę armii północnokoreańskiej powtórzono 29 sierpnia. W ich wyniku miasto straciło praktycznie znaczenie militarne. Natomiast komunistyczna propaganda głośno mówiła o zabiciu ponad 7000 cywilnych mieszkańców miasta i zniszczeniu 1500 budynków mieszkalnych. Atakowano także ważne zakłady przemysłowe – 15 lipca 171 samolotów myśliwsko-bombowych zniszczyło cementownię w Sungho-ri, a w nocy z 30/31 lipca w największym do tej pory nalocie 63 „Superfortece” w 90% zniszczyły niezmiernie ważną dla wysiłku wojennego Korei Północnej hutę metali lekkich koło Sinuiju, znajdującą się zaledwie 4 kilometry od Jalu. Natomiast 25 października 1952r. 84 maszyny F-84 „Thunderjet” z 49., 58., i 474. FBG wykonało bardzo skuteczny nalot na szkołę oficerów politycznych Kumgang niedaleko Odong-ni. Zabudowania ważnej dla „walki politycznej” szkoły zrównano z ziemią, a zginęło ponad 1000 jej słuchaczy i wielu wykładowców⁷⁷².

Kolejne ataki przeprowadzono w maju 1953 r. Pierwszy z nich miał miejsce w dniu Świąta Pracy - 1 maja. Celem była rozgłosnia radiowa w Phenianie. Wielokrotnie głoszone przez nią audycje propagandowe, między innymi, że „*Amerykanie bombardują szkoły i szpitale*”. W dniu ataku nad Phenianem pojawiły się wszystkie sprawne F-86. Samoloty z 8. i 18. FBW zbombardowały gmach rozgłośni i zasilający ją zespół energetyczny, a były osłaniane przez 4. i 51. FIW. Generał Barcus osobiście nadzorował nalot z kabiny swego „Sabre'a” o nazwie własnej „*Barcus Carcus*”. Cała akcja przebiegała niezwykle gładko, bez

⁷⁷⁰ R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 488.

⁷⁷¹ *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 July 1952*....., s. 98.

⁷⁷² W. Thompson, *Korea. The air war (2)*, Osprey Publ., London 1992, s. 45.

jakiegokolwiek ingerencji ze strony przeciwnika, który o nalocie był powiadomiony tydzień wcześniej.

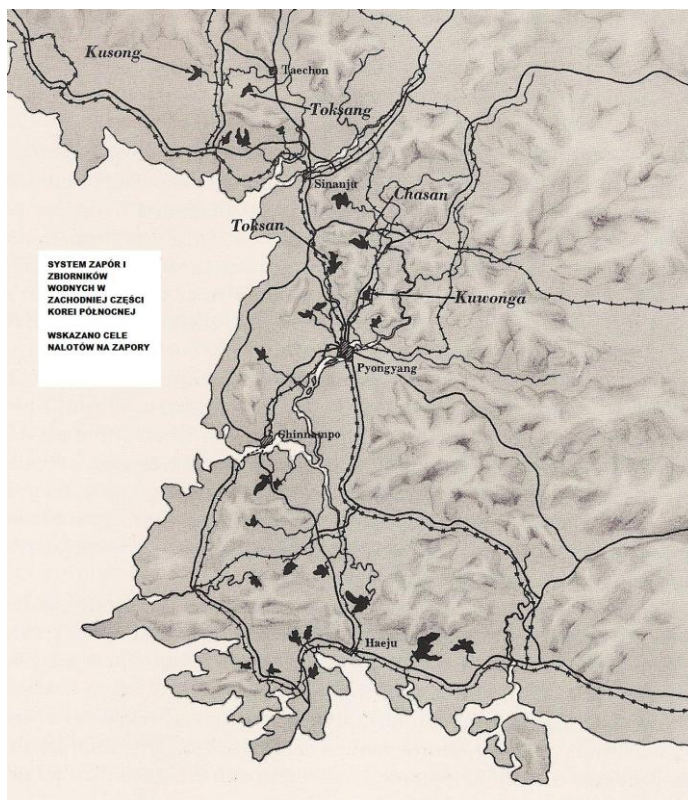
Także w maju 1953 r., jako "*ostatnie poważne ostrzeżenie*" dla negocjatorów strony ludowej silne naloty skierowano na nieatakowany dotąd system irygacyjny Północnej Korei. Jako cele wybrano zapory wodne położone zachodniej części kraju, ułożone w pobliżu ważnych szlaków komunikacyjnych. Były to zapory w Toksan, Chasan i Kuwonga. Po południu 13 maja 1953r. nad zaporą w Toksan pojawiło się dwadzieścia samolotów F-84 „Thunderjet” z 58. FBW, które w locie na wysokości 100 metrów zrzuciły bomby, które zniszczyły ziemne wały zapory. Nalot powtórzono rankiem 14 maja. Kolejnym celem była zaporą w Chasan. Tu pierwsze dwa ataki przeprowadzone w godzinach porannych 15 i 16 maja okazały się nieskuteczne. Tu z uwagi na ukształtowanie terenu „Thunderjety” musiały bombardować z lotu nurkowego. Powodzenie przyniósł dopiero trzeci atak, przeprowadzony przez 24 F-84 z 58. FBW po południu 16 maja. Druga fala myśliwców ułożyła pięć bomb dokładnie w wale zapory, co spowodowało jej przerwanie. W ciągu kilku minut wezbrane wody poszerzyły wyrwę do blisko 70 metrów⁷⁷³. Do nalotu na trzecią zaporę – w Kuwonga przeznaczono bombowce, B-29, których siódemka nocą 22 maja zrzuciła 56 bomb o wadze 900 kG każda. Ale przeciwnik, nauczony poprzednimi atakami zdołał opuścić poziom wody w zbiorniku, przez co straty spowodowane zniszczeniem zapory były dużo mniejsze. Tydzień później, 29 maja „Fortece” powtórzyły nalot na Kuwonga.

Kolejna seria nalotów na zapory wodne miała miejsce w czerwcu 1953r. Trzynastego 26 samolotów „Thunderjet” z 58. FBW zaatakował z lotu ślizgowego na małej wysokości zaporę w Kusong. Dziesięć minut później nalot rozpoczęła druga fala 28 samolotów. Pomimo uzyskania kilkunastu bezpośrednich trafień, wały zapory nie zostały przerwane. Trzy dni później ósemka F-84 wraz z 16 samolotami „Corsair” lotnictwa Marines dokonała ponownego nalotu, 18-o przeprowadzono trzeci atak. I tu Koreańczycy wcześniej dokonali spustu wody, przez co bombardowania okazały się nieskuteczne⁷⁷⁴. Ostatnim celem ataków stała się zaporą w Toksang. Pierwszy nalot, również przeprowadzony 13 czerwca przeprowadziło 40 samolotów myśliwsko-bombowych, powtórzony kolejnego dnia przez 56 maszyn. W nocy zaporę zbombardowały „Fortece”. Kombinację nalotów – dziennego samolotów myśliwsko-bombowych i nocnego B-29 powtórzono 18 czerwca. I tu zaporą została bardzo poważnie uszkodzona, ale niezniszczona.

⁷⁷³ W. Thompson, *F-84 Thunderjet units*....., s. 92-93.

⁷⁷⁴ R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 668-669.

**ROZMIESZCZENIE ZAPÓR I ZBIORNIKÓW WODNYCH W ZACHODNIEJ CZĘŚCI
KOREI PÓŁNOCNEJ ZE WSKAZANIEM ZAPÓR ZNISZCZONYCH
W NALOTACH W MAJU 1953 roku**



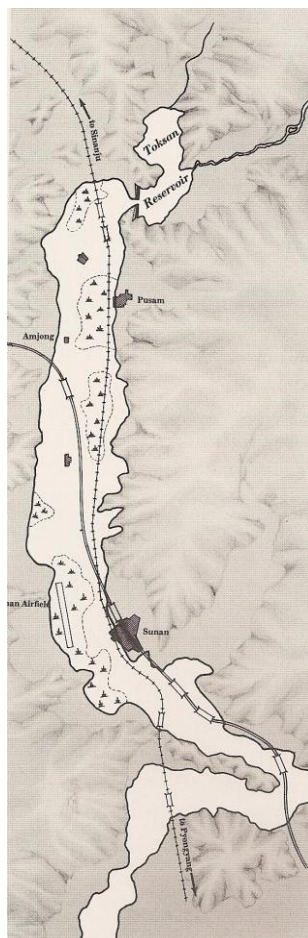
Źródło: J. T. Stewart, *Airpower. The decisive force in Korea*, D. Van Nostrand Company, New York 1957, s. 170.

Przerwanie zapór i spowodowanie lokalnych powodzi oznaczało podwójny sukces. Z jednej strony zalanie pól ryżowych i zniszczenie zbiorów, a z drugiej przerwanie przez wezbrane wody przebiegających w tym rejonie linii kolejowych i dróg. Dla przykładu w wyniku ataku na zaporę w Toksan rzeka Potong zalała dolinę na długości ponad 43 kilometrów. W rejonie tym całkowitemu zniszczeniu uległo 9 kilometrów linii kolejowej, 3 kilometry dróg, 5 mostów kolejowych, 5 mostów drogowych na głównych szlakach łączących Sinanju z Phenianem. Ponadto wiele kilometrów dróg i linii kolejowych zostało podmytych i uszkodzonych. Zniszczono też 700 budynków, a kolejne 877 zostało uszkodzonych. Całkowicie zniszczone zostało też pobliskie lotnisko w Sunan, którego gruntowy pas startowy został dosłownie zmyty przez falę powodziową, a dodatkowo zniszczono osiem stanowisk

dział przeciwlotniczych. Fala powodziowa ze zniszczonej zapory dotarła aż do przedmieść stolicy kraju, czyniąc po drodze kolejne zniszczenia⁷⁷⁵.

Mapa nr 15

PÓŁNOCNA CZĘŚĆ OBSZARU ZALANEGO PO ZNISZCZENIU ZAPORY W TOKSAN



Źródło: J. T. Stewart, *Airpower. The decisive force in Korea*, D. Van Nostrand Company, New York 1957, s. 175.

Ostatnią z takich akcji pokazowych był nalot dwudziestu myśliwsko-bombowych F-86F z 8. FBW osłanianych przez 66 myśliwców "Sabre" z 4. i 51. FIW na elektrownię Suiho, przeprowadzony 7 czerwca 1953 r.

IV. 3 NOCNE DZIAŁANIA LOTNICTWA

Kontynuowano nocne działania lotnictwa. Stoczono też szereg nocnych walk i pojedynków. Lotnictwo amerykańskie działało nocą od samego początku wojny, ale były to głównie naloty samolotów bombowych i szturmowych skierowane przeciwko pozycjom wojsk przeciwnika czy przede wszystkim jego liniom zaopatrzenia. Natomiast po stronie

⁷⁷⁵ J. T. Stewart, *op. cit.*, s. 175.

północnokoreańskiej pierwsza jednostka lotnicza przeznaczona do działań nocnych powstała w listopadzie 1950 r. Była to początkowo eskadra, a następnie pułk nocnych bombowców dowodzony przez Pak Den Sika. Jednostkę sformowano i szkolono w Antungu, a zajmowała się tym grupa oficerów radzieckich z 534. pułku szkolnego dowodzona przez ppłka S. Matwiejewicza⁷⁷⁶. Uzbrojeniem jednostki były lekkie bombowce Polikarpow Po-2 LNB, które wykorzystywane w tej roli niejednokrotnie mocno dały się we znaki wojskom niemieckim w czasie II wojny światowej. Taktyka ich użycia była z resztą w Korei bardzo podobna. Jeśli podstawa chmur wynosiła ponad 1400 m bombardowano z lotu szybowego. Samolot przed rozpoczęciem ataku wznosił się na 1300-1400 m, kierował nad cel jednocześnie redukując obroty silnika i po znizeniu się lotem szybowym do 800-900 m zrzucił bomby, po czym zwiększając obroty wchodził na kurs powrotny. Przy niższej podstawie chmur bombardowanie wykonywano z lotu poziomego z wysokości 800-900 m. Bombardowanie z mniejszych wysokości było niebezpieczne, gdyż przy małej prędkości samolot mógł być porażony odłamkami własnych bomb.

Jedną z pierwszych akcji północnokoreańskich Po-2 był atak na lotnisko w Phenianie 28 listopada 1950 r., podczas którego zostało uszkodzonych 11 "Mustangów" F-51D z 8. FBG. Uszkodzenia trzech samolotów były tak znaczne, że w trakcie grudniowego odwrotu wojsk ONZ musiano je zniszczyć. Pheniańskie lotnisko było celem ataku Po-2 także w nocy 1 grudnia około godz. 01.10. Uszkodzony został wtedy C-47⁷⁷⁷. Podobne ataki przeprowadzano także w następnych dniach.

Jednostka ponownie włączyła się do działań latem 1951 r., już po ustabilizowaniu linii frontu. Głównym celem nalotów Po-2 stały się amerykańskie bazy lotnicze. Do pierwszego spotkania samolotów obu walczących stron doszło w nocy 24 na 25 maja 1951 r., gdy Po-2 zostały zaobserwowane przez załogi bombowców B-26. W czerwcu intensywność lotów pułku Pak Den Sika bardzo wzrosła. W nocy 16 na 17 czerwca dwa Po-2 pojawiły się nad Suwon. Samolot pilotowany przez por. La Woon Junga zrzucił bomby na płytę postojową samolotów, niszcząc F-86A "Sabre" (nr ser. 49-1334) z 335. FIS, oraz uszkadzając 8 innych maszyn⁷⁷⁸. Drugi Po-2 zbombardował park samochodowy 802. lotniczego batalionu technicznego. 21 czerwca 1951r. celem ataku była stacja kolejowa w Seulu, a trzy dni później ponownie lotnisko w Suwon, gdzie uszkodzono kolejne 10 samolotów. Jeden z wracających znad Suwon nocnych bombowców wszedł dosłownie pod lufy "Invadera" B-26B z 8. BS/3. BG(L) na północ od Seulu. Mimo to kpt. Richard Heyman musiał ponad 10 minut bawić się

⁷⁷⁶ I. Seidov, *Nochnyie srazhenija v koriejskoi voinie.....*, s. 15.

⁷⁷⁷ *Ibidem*, s. 19-20.

⁷⁷⁸ A. Kotłobowski, *Saga o niebiesnom tikchokchodie*, Glava II, „Aviatsiya i Vremia” 5/2002.

„w kotka i myszkę” ze zwinnym dwupłatowcem usiłując zestrzelić go. Aby obniżyć prędkość pilot „Invadera” musiał wysunąć podwozie oraz wysunąć klapy do lądowania. Po tym już myślał, że zgubił koreański samolot. Ale po chwili zauważył nieprzyjacielską maszynę lecącą tuż nad poziomem rzeki, pomiędzy jej wysokimi brzegami. Prawdopodobnie północnokoreański pilot nie zdawał sobie sprawy, że w świetle księżyca jego „Pociak” będzie dawał refleksy na wodzie. I to go zgubiło. Salwa ośmiu dziobowych karabinów maszynowych „Invadera” rozniosła północnokoreański samolot na strzępy⁷⁷⁹. Było to pierwsze nocne zwycięstwo tej wojny. Natomiast w nocy z 15/16 czerwca baza w Kimpo została zaatakowana przez niezwykle samolot – zidentyfikowany, jako łódź latająca MBR-2. Maszyna ta ostrzelała lotnisko z broni maszynowej, trafiając w pełnego żołnierzy jeepa.

Skuteczne ataki Po-2 zmusiły dowództwo amerykańskie do wprowadzenia środków zaradczych. Znacznie nasilono ataki na północnokoreańskie lotniska. W bazach lotniczych na terenie Korei Południowej wokół stanowisk postojowych samolotów wzniesiono solidne obwałowania z worków z piaskiem. Znacznie zwiększono ilość dział przeciwlotniczych i wielkokalibrowych karabinów maszynowych strzegących bazy. Skala nalotów samolotów północnokoreańskich spowodowała, że amerykańscy artylerzyści stali się bardzo nerwowi i strzelali do każdego samolotu lecącego wolniej niż 180 km/h⁷⁸⁰. Na północ od Seulu zainstalowano kilka radarów wczesnego ostrzegania z 606. Aircraft Control and Warning Squadron, tworząc jednolity system kontroli obszaru powietrznego. Wprowadzono także stałe nocne dyżury samolotów myśliwskich do walki z intruzami, kierowane przez centrum dowodzenia – Tactical Air Control Center o kodzie radiowym „Dentist”, zlokalizowane w bazie Kimpo⁷⁸¹. Wykorzystywano tu samoloty o napędzie tłokowym, najlepiej nadające się do walki z powolnymi Po-2. Były wśród nich "Corsairy", "Tigercaty", "Avengery", "Twin Mustangi", a nawet naprędce uzbrojone "Texany". Najskuteczniejszą jednostką w walce z Po-2, zwanymi popularnie "Bedcheck Charlie" był dywizjon VMF(N)-513 "Flying Nightmares" z lotnictwa Piechoty Morskiej, który wykonywał nawet 2010 godzin nocnych lotów miesięcznie, którego łupem padło kilka nieprzyjacielskich samolotów⁷⁸².

Wieczorem 30 czerwca 1951 r. z Kimpo wystartował F7F-3N pilotowany przez kpt. E. B. Longa z operatorem radaru chor. R. C. Buckinghamem. Około 01.00 w nocy, już 1 lipca załoga ta została naprowadzona na powracającego z misji, Po-2, który znajdował się ok. 20 km na północ od Kimpo, lecąc na wysokości poniżej 1000 m. Long potrzebował aż trzech

⁷⁷⁹ J. R. Bruning, *Crimson sky. The air battle for Korea*, Brassey's, Dulles 2000, s. 121-122.

⁷⁸⁰ J. F. Kreis, *Air warfare and air base defense 1914-1973*, Office of Air Force History United States Air Force, Washington 1988, s. 274.

⁷⁸¹ *Night hecklers in Korea*, „Naval Aviation News” August 1952, s. 25.

⁷⁸² Patrz Załącznik nr 11.

podejść by posłać przeciwnika do ziemi. 12 lipca konto jednostki wzrosło o kolejnego Po-2 zestrzelonego przez kpt. D. Fentona pilotującego nocną wersję "Corsaira" F4U-5NL. Nad ranem 23 września Po-2 zrzucił bomby na Kimpo, uszkadzając kilka F-86A z 4. FIW. Do jego przechwycenia wystartował F7F-3N "Tigercat" z załogą - mjr E. van Grundy i sierż. sztab. T. H. Ullom. Około godziny 04.00 naprowadzani z ziemi uzyskali kontakt radarowy i po zbliżeniu się na odległość 150 m Grundy oddał śmiertelną salwę, która wyeliminowała Po-2 z dalszej walki. Działania nocne „Tigercatów” były bardzo niebezpieczne. W dużej mierze skuteczność ich działań zależała od wysokości ataków. Im niższy lot, tym większa skuteczność. Gdy ataku dokonywano z wysokości 15-20 metrów, skuteczność ataków na ciężarówkę była ośmiokrotnie większa niż w przypadku ataków z wysokości 600-1600 metrów. Działania na tak niskiej wysokości były możliwe między innymi w rejonie półwyspu Haeju, w maju 1952r. stanowiły już 18% wszystkich ataków na ciężarówkę przeprowadzonych przez samoloty F7F-3N⁷⁸³.

Coraz większa była także nocna aktywność amerykańskiego lotnictwa bombowego. Non stop operowały dokuczliwe dla transportu B-26 „Invader” czy „Tigercaty” lotnictwa Marines. Samoloty F7F-3N operowały przeważnie samodzielnie. Wielokrotnie odnosiły sukcesy, jak jednej nocy, gdy maszyna pilotowana przez ppor. A. G. Sadeski’ego dostrzegła na drodze duży konwój ciężarówek. Prowadzący samochód został ostrzelany z działek i zniszczony, co zastopowało cały konwój. Następnie bombami napalmowymi zaatakował kolejne samochody-cysterny. Płonące samochody wyraźnie oświetliły pozostałe ciężarówkę konwoju, które usiłowały ominąć zniszczone pojazdy i wydostać się. Były one po kolei atakowane i niszczone ogniem działek pokładowych. A. Sadeski zniszczył w tym ataku łącznie 10 ciężarówek, a cztery kolejne uszkodził⁷⁸⁴. „Tigercaty” wyznaczano też do eskorty „Invaderów”. W trakcie tych zadań głównie niszczyły stanowiska artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela.

W związku z dużymi stratami w nalotach dziennych zwiększono radykalnie liczbę nocnych lotów „Superfortec” B-29, praktycznie zniechając lotów dziennych. Działo się to przy zmniejszaniu się ilości lotów B-29 w ogóle. Głównym celem nocnych ataków B-29 stały się północnokoreańskie lotniska, stacje przeładunkowe, mosty. W grudniu 1951 r. generał Otto Weyland rozkazał, aby przynajmniej jedno ważne lotnisko na terytorium Korei Północnej

⁷⁸³ Dla porównania w lutym 1952r. ilość ataków na wysokości do 30 metrów wynosiła zaledwie 3%. Headquarters 1st Marine Aircraft Wing, CEG Memorandum no. 10-52 30 September 1952, *Combat losses to Night Intruder Aircraft*, s. 1-3, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD2_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1952.pdf, [dostęp:] 29.06.2015r.

⁷⁸⁴ *Korean air war*, „Naval Aviation News” May 1952, s. 12.

było atakowane, co noc. Amerykańscy sztabowcy bardzo obawiali się zwiększenia zasięgu działania MiG-ów i ewentualnego użycia ich w rejonie linii frontu. Niektóre z analiz dokonanych przez FEAF wskazywały, że gdyby Chińczykom udało się przenieść większość sił lotniczych na lotniska północnokoreańskie, mogłyby one całkowicie wyeliminować amerykańskie myśliwce w ciągu zaledwie dwóch dni walk i zapewnić sobie całkowite panowanie w powietrzu.

Tabela nr 34

**ILOŚĆ NOCNYCH LOTÓW BOJOWYCH WYKONANYCH PRZEZ BOMBOWCE
BOEING B-29 “SUPERFORTRESS” W WOJNIE KOREAŃSKIEJ**

Okres	Ilość lotów
X. – XII. 1950	42
I. – III. 1951	178
IV. – VI. 1951	496
VII. – IX. 1951	430
X. – XII. 1951	1032
I. – III. 1952	1472
IV. – VI. 1952	1237
VII. – IX. 1952	1247
X. – XII. 1952	1435
I. – III. 1953	1343
IV. – VI. 1953	1568

Opracowanie własne na podstawie: T. C. Hone, *Korea* [w:] *Case studies in the achievement of air superiority*, red. B. F. Cooling, Air Force History and Museums Program, Washington 1994, s. 480-485.

Nocne naloty na lotniska rozpoczęto już w kwietniu 1951 roku, a znacznie zwiększono w listopadzie-grudniu tego roku. Przeprowadzano je przede wszystkim z użyciem systemu SHORAN. Co prawda cele znajdowały się na granicy zasięgu stacji radiolokacyjnych systemu, co powodowało niezbyt dużą celność bombardowań – tylko połowa bomb spadała w odległości mniejszej niż 200 metrów od celu. Słabą celność nocnych bombardowań tłumaczono głównie brakiem przeszkolenia nadsyłanych w ramach uzupełnień ze Strategic Air Command załóg w obsłudze systemu SHORAN⁷⁸⁵.

Coraz liczniejsze nocne naloty na cele w Korei Północnej spowodowały silną rozbudowę systemu obrony przeciwlotniczej⁷⁸⁶. Wokół miast, najważniejszych ośrodków przemysłowych i lotnisk rozmieszczono liczne jednostki artylerii przeciwlotniczej i

⁷⁸⁵ *Steadfast and courageous*....., s. 43.

⁷⁸⁶ Dla przykładu latem 1951r. z ZSRR przeniesiono do Korei dwie kolejne dywizje artylerii przeciwlotniczej – 87. i 92. ZAD. I Seidov, *Nochnyye srazheniya*....., s. 39.

reflektorów, których było tak dużo, że wokół niektórych obiektów tworzyły one całe świetlne pola. Związek Radziecki wykorzystywał kilka typów reflektorów przeciwlotniczych, produkcji rodzimej, zdobycznych niemieckich oraz brytyjskich i amerykańskich pochodzących, tak jak stacje radiolokacyjne z dostaw „Lend-Lease”. Dostarczono między innymi 312 amerykańskich reflektorów Sperry o średnicy 150 cm oraz ponad 700 reflektorów brytyjskich typu No. 2 Mark VI i Mark VII. Jak oceniali Amerykanie wykorzystane przez jednostki radzieckie reflektory były skuteczne nawet na wysokości 7600 metrów⁷⁸⁷. Ulokowanie 50 reflektorów na trasie dolotowej bombowców amerykańskich dawało ciągłe oświetlenie pasa na przestrzeni blisko 90 kilometrów, co równało się 10-12minutom lotu B-29. Reflektory rozmieszczano najczęściej wokół lotnisk takich jak Namsi, Taechon, Saamchan⁷⁸⁸. Oprócz pułku reflektorów radzieckich sił zbrojnych od grudnia 1952r. w Korei rozlokowano też trzy bataliony reflektorów przeciwlotniczych armii chińskiej⁷⁸⁹.

Od września 1951 r. większość pułków artylerii, zwłaszcza dużego kalibru, a od października także i jednostki reflektorów były naprowadzane przez stacje radiolokacyjne. W końcu tego roku wokół Phenianu i głównych baz lotnictwa rozmieszczono ponad 60 takich radarów. Ścisłe współpracowały one z coraz liczniejszymi radarami wczesnego wykrywania i naprowadzania samolotów myśliwskich, które także pojawiły się na nocnym polu walki. Ponieważ MiG-i-15 nie posiadały własnych stacji radiolokacyjnych, musiały być naprowadzane z ziemi. Z powodu technicznej niedoskonałości ówczesnego sprzętu nie zawsze zdawało to egzamin. Starano się wykorzystać światło księżyca, szczególnie, gdy był on w pełni oraz smugi kondensacyjne pozostawiane przez silniki B-29. Myśliwce okazały się dużo skuteczniejsze, gdy „Superfortece” zostały uchwycione przez światła reflektorów. Atakowały przeważnie niemal natychmiast po uchwyceniu bombowców w stożek światła. W przerwach pomiędzy atakami myśliwców, B-29 były ostrzeliwane przez artylerię.

Coraz większa skuteczność obrony przeciwlotniczej spowodowała, że dowództwo FEAF zezwoliło na początku 1952 r. na wykorzystanie w nalotach pokładowych stacji zakłócających i dipoli. Bombowce były też coraz częściej wspierane przez samoloty zakłócania radioelektronicznego. Systematycznie zmieniano też taktykę działań B-29. Stosowano różne wysokości ataków, mylenie przeciwnika przez markowanie ataku jednego celu, podczas gdy faktycznie bombardowano inny, zacieśnianie szyków bombowców, aby jak

⁷⁸⁷ *Soviet night interception tactics in Korea*, Enclosure (1) to 1st MAW DIS no. 247 dtd 3 September 1952, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD4_G-3_REPORT_SEPTMBER_1952_3.pdf, [dostęp:] 29.06.2015r.

⁷⁸⁸ Rejony chronione przez baterie reflektorów przedstawiono szczegółowo na mapie [w:] *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 July 1952.....*, s. 44.

⁷⁸⁹ *Voyna.....*, s. 567.

najkrócej przebywać w rejonie celu⁷⁹⁰. Samoloty od spodu pomalowano czarną, antyrefleksyjną farbą.

Równolegle z nasilaniem nocnych nalotów amerykańskich bombowców wiosną 1951 r. powstała pierwsza radziecka jednostka nocnych myśliwców. W oparciu o stacjonujący na Płw. Liaotuńskim 351. IAP 153. IAD sformowano nocny pułk myśliwski, w skład, którego włączono pilotów mających największe doświadczenie w nocnych lotach. Formowanie zakończono w czerwcu 1951 r. i w dniu 13 tego miesiąca jednostkę przebazowano z Sanschilipu do Anshan. W skład pułku dowodzonego przez ppłk Iwana Efimowa wchodziły trzy eskadry po 10 myśliwców Ła-11 w każdej. Pierwsze loty 351. IAP przeprowadził już w końcu czerwca, a w lipcu jednostka odnotowała pierwszą stratę, gdy podczas lotu szkolnego rozbił się Ławoczkin pilotowany przez I. W. Guriłowa.

Jesienią rozpoczęli aktywne działania. Starty na przechwycenie nieprzyjacielskich samolotów miały miejsce od 9 września 1951r. Według danych rosyjskich pierwszy sukces piloci 351. IAP mieli odnieść w nocy 12 na 13 października, kiedy to por. Simko zgłosił zestrzelenie „Invadera” B-26. Tej nocy bombowiec należący do 3. BG(LNI) rzeczywiście został ostrzeany przez nieprzyjacielski myśliwiec, ale nie odniósł uszkodzeń⁷⁹¹. Pierwszy atak na bombowiec B-29 miał miejsce w nocy 22 października 1951r. W nocy 16 listopada pilot 2. eskadry por. W. Kurganow zestrzelił uchwycony w stożek światła piętnastu refektorów B-26 „Invader” otwierając konto zwycięstw pułku⁷⁹². Po rozpoczęciu nocnych lotów przez B-29 piloci 351. IAP rozpoczęli polowanie na te bombowce. Jednak tłokowe Ła-11, które miały maksymalną prędkość lotu i pułap zbliżony do "Superfortecy" nie były w stanie ich przechwycić. Przykładowo 22 listopada 1951 r. do przechwycenia grupy B-29 wystartował cały pułk, ale bez efektów. Podobna sytuacja miała miejsce 28 listopada⁷⁹³. W grudniu po jednym z kolejnych niepowodzeń, do głównodowodzącego lotnictwem w Chinach gen. Krasowskiego został wezwany na „trudną” rozmowę zastępcą dowódcy 351. IAP mjr A. Karelin. Efektem ich burzliwej rozmowy była decyzja o przebrojeniu pułku w odrzutowe MiG-15bis. Wcześniej, bo w nocy z 12 na 13 grudnia 1951r. załoga bombowca B-26 „Invader” została zaatakowana przez myśliwiec, który zidentyfikowano, jako odrzutowiec MiG-9. Strzelec bombowca ostrzelał samolot przeciwnika z górnej wieżyczki, obserwując jak pociski trafiają dół kadłuba MiG-a. Po tym ostrzale myśliwiec przerwał atak i odleciał. Przed

⁷⁹⁰ T. Warnock, *op. cit.*, s. 77.

⁷⁹¹ S. Tetera, *Nocne walki powietrzne w wojnie koreańskiej 1950-1953*, „Lotnictwo” nr 7/2013, s. 77.

⁷⁹² Appendix II to Annex Charlie to CTF 91 and 1st Marine Air Wing Operations Order No: 5-51 of 1 December 1951 “*Estimate of enemy air situation*”, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_4.pdf, [dostęp:] 29.06.2015.

⁷⁹³ I Seidov, *Nochnyie srazhenija.....*, s. 40.

atakiem B-26 został oświetlony przez 12-16 reflektorów, z których jeden kierował myśliwiec w kierunku bombowca⁷⁹⁴.

Pierwsze samoloty trafiły do jednostki jeszcze w grudniu, a na początku stycznia 1952 r. do pułku przybyła grupa pilotów wydzielonych z 97.IAD, której zadaniem było przeszkolenie pilotów Efimowa na nowych samolotach. Grupa ta, dowodzona przez kpt. W. Zatykina przebywała w 351. IAP do wiosny 1952 r., po czym powróciła do swoich jednostek. Po przeszkoleniu 351. pułk przeformowano i od tej pory miał on jedną eskadrę z tuzinem MiG-15bis i jedną latającą na dwunastu Ła-11. Pierwsze nocne zwycięstwo nad B-29 odniósł 351. IAP w nocy 10 czerwca 1952 r. Tej nocy FEAF Bomber Command wysłał cztery bombowce nad mosty kolejowe w Kwaksan. Nad celem bombowce zostały najpierw uchwycone w światło 24 naprowadzanych radarem reflektorów, a następnie zaatakowane przez 12 radzieckich myśliwców. Major A. Karelin zgłosił zestrzelenie dwóch "Superfortec", a kolejną strącił kpt. Żachman Ichcangaliew. Amerykanie potwierdzają w tym dniu stratę 2 B-29 z 19. BG(M), trzeci samolot miał być bardzo poważnie uszkodzony i lądować awaryjnie w Kimpo⁷⁹⁵.

Siódmego listopada 1952 r. MiG-15bis por. I. Kowalewa został tak „precyzyjnie” nakierowany przez naziemną stację radiolokacyjną, że zderzył się w powietrzu z amerykańskim myśliwcem zidentyfikowanym, jako F-94B "Starfire" w efekcie, czego obie załogi musiały opuścić swe samoloty. Za tę akcję radziecki pilot otrzymał Order Czerwonego Sztandaru⁷⁹⁶. W dniu 11 stycznia 1953 r. mjr I. Gałyszewski posłał do ziemi kolejną B-29 tym razem z 307. BG, która bombardowała Anju. Prawdopodobnie był on też autorem ostatniego nocnego zestrzelenia "Fortecy", do którego przyznają się Amerykanie. W nocy 28 na 29 stycznia 1953 r. miał zostać strącony nad Kimpodong samolot z 19. Grupy. Zwycięstwo to miał uzyskać mjr Karelin. Natomiast w nocy 30/31 stycznia w czasie kolejnego ataku na amerykański bombowiec MiG Karelina został uszkodzony ogniem strzelca pokładowego „Superfortecy”. W wyniku tego nad Antungiem silnik myśliwca przestał pracować i radziecki pilot musiał katapultować się⁷⁹⁷. W dniu 18 lutego 1953 r. pułk Efimowa został wycofany do ZSRR. Ogółem od lipca 1951 r. do lutego 1953 r. piloci tej jednostki zgłosili zestrzelenie dziewięciu B-29, jednego RB-50 i 5 B-26, tracąc dwa samoloty i jednego pilota. Z tego pułku

⁷⁹⁴ Headquarters 1st Marine Air Wing, *G-2 daily air intelligence summary, period: 122000/I to 132000/I*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_2_FOL_D_2_OF_2.pdf, [dostęp:] 07.08.2015r.

⁷⁹⁵ R. F. Dorr, *B-29 Superfortress units.....*, s. 62-63.

⁷⁹⁶ I Seidov, *Nochnyie srazhenija.....*, s. 82.

⁷⁹⁷ L. Kryov, Y. Tepsurkayev, *Soviet Mig-15 aces.....*, s. 78.

wywodzi się też jedyny nocny as radziecki Korei - mjr Karelin, któremu zaliczono zestrzelenie 5 amerykańskich bombowców.

Obok 351. IAP już od wiosny 1952 r. operowała w Korei inna jednostka nocnych myśliwców. Była to samodzielna eskadra utworzona na bazie 2 eskadry 147. GIAP ze składu 133. IAD. Do eskadry dowodzonej przez mjr Tryszkina skierowano pilotów różnych pułków legitymujących się największym doświadczeniem w nocnych lotach. Często na patrol startował sam dowódca 147. GIAP ppłk M. Studilin. On też uzyskał dla jednostki pierwsze zwycięstwo, strącając na początku maja 1952 r. bombowiec B-29. Eskadra działała do końca wojny, strącając ok. 10 samolotów przeciwnika. Najskuteczniejszym jej pilotem był por. J. Dobrowicz, któremu zaliczono cztery strącone B-29. Własne straty wynosiły tylko jeden samolot i jednego pilota - jesienią 1952 r. zginął kpt. Połtawiec usiłujący wylądować ciężko uszkodzonym samolotem. W listopadzie 1952 r. do zadań nocnych oddelegowano kolejne dwie eskadry. Jedną ze składu 224. IAP, 32. IAD, która została przebazowana do Mukdenu, gdzie stacjonowała do lutego 1953 r. Dowodził nią mjr P. Swiszczew. Nie odnotowano spotkań z amerykańskimi samolotami, które nie zapuszczały się tak daleko nad Mandżurię i eskadra wróciła do pułku, włączając się ponownie do zadań dziennych.

Także w listopadzie do uzupełnienia 351. IAP przydzielono jedną eskadrę z 535. IAP 32. IAD. Eskadra ta dowodzona przez kpt. K. Siema, który miał pod rozkazami 8 pilotów działał w składzie pułku Efimowa do czasu jego powrotu do ZSRR. Jej piloci zestrzelili 4 samoloty amerykańskie. W grudniu 1952 r. B-26 został posłany do ziemi przez kpt. S. Kobzewa. W nocy z 30 na 31 grudnia wykorzystując czyste niebo i pełnię księżyca radzieckie myśliwce zdołały strącić jeden z bombardujących zakład przerobu rudy żelaza w Choak-tong bombowców, a dwa kolejne uszkodzić tak mocno, że musiały one przymusowo lądować w Suwon⁷⁹⁸. Znaczący sukces odniesiono 12 stycznia 1953 r., gdy por. J. Chabujew strącił rozpoznawczą "Fortecę" RB-29 (nr ser. 44-62217) z 91. SRS. Do niewoli dostało się 11 lotników w tym dowódca 581. Wing, 13. Air Forces płk J. Arnold oraz dowódca 91. SRS mjr W. H. Baumer. Samolot ten wystartował z Japonii i został zestrzelony nad Antungiem o godz. 21.15. W lutym 1953 r. zestrzelenie dwóch kolejnych B-29 zgłosili piloci M. Murawiew i A. Andrejew. W działaniach przeciwko bombowcom B-29 radzieckie myśliwce starały się jak najczęściej atakować jeszcze przed dolotem „Superfortec” w rejon przypuszczalnego celu nalotu⁷⁹⁹.

⁷⁹⁸ T. Warnock, *op. cit.*, s. 81.

⁷⁹⁹ W 1953r. miało to miejsce w 60% ataków, natomiast 20% ataków przeprowadzano w rejonie celu, a 20% już w trakcie odlotu znad celu. *Voina.....*, s. 409.

W zamian za odesłany do ZSRR 351. IAP do Mandżurii przybył 298. IAP operujący nocą, aż do końca wojny. Wśród trzech eskadr miał on jedną składającą się z lotników chińskich. Byli to najlepsi piloci wybrani z 2. i 4. Dywizji i mieli do dyspozycji osiem myśliwców Ła-11 i osiem MiG-15. W dniu, a raczej nocy 29 maja 1953 r. pilot eskadry – Hou Shujun, etatowo zastępca dowódcy 10. pułku 4. Dywizji odniósł jedyne nocne zwycięstwo strącając nad Anju F-94B. Amerykanie nie wykazują w tym dniu straty F-94B, a F-3D2 BuNo 127024 z VMF(N)-513. Pułk zgłosił zestrzelenie 4 samolotów, z czego dwa to F-94B oraz dwa F-84. Ponadto uszkodzono 4 B-29, 1 B-26 i 1 F3D-2. Straty własne to jeden samolot i jeden pilot.

W 1951 r. północnokoreańskie lotnictwo nocne zostało wzmocnione poprzez wprowadzenie do działań jednostki, Po-2, której pilotami były wyłącznie kobiety⁸⁰⁰. Szkolenie prowadzone przez radzieckich instruktorów rozpoczęło się w czerwcu tego roku, a do walki jednostka weszła jesienią. Natomiast w roku 1952 nastąpiło wzmocnienie sprzętowe jednostek nocnych. Na ich uzbrojenie, obok dwupłatowców Polikarpowa, wprowadzono nowe samoloty Jak-11 i Jak-18, uzbrajając je w stanowiska strzelców pokładowych z karabinami maszynowymi i przystosowując do ataków z wykorzystaniem bomb i niekierowanych pocisków rakietowych. Ponadto nocne loty rozpoczęły też jednostki latające na Jak-9P i Ła-9/11⁸⁰¹. Także Amerykanie wprowadzili do walki nowe jednostki i nowe samoloty. Już od grudnia 1951 r. na lotnisku Suwon stacjonowała para nocnych myśliwców odrzutowych F-94B "Starfire" z 68. F(AW)S, zastąpionych 22 marca 1952 r. przez sprowadzony z bazy McCord w USA 319. FIS, także wyposażony w te bardzo nowoczesne jak na owe czasy samoloty. Zastąpiły one „Twin Mustangi” F-82, które w toku wojny wykonały 1868 lotów bojowych, odnosząc 4 zwycięstwa w powietrzu i niszcząc 20 samolotów wroga na ziemi.

Znacznie skuteczniejsi w nocnych działaniach myśliwskich byli lotnicy Marines zdywizjonu VMF(N)-513. W dniu 7 czerwca 1952 r. por. J. Andre pilotując F4U-5NL zestrzelił Jak-a-9P, dołączając go do czterech samolotów japońskich strąconych w czasie II wojny światowej. Do zadań nocnych wykorzystywano także wyposażone w radary brytyjskie „Firefly”, lecz nie odniosły one żadnych sukcesów⁸⁰². W czerwcu 1952 r. VMF(N)-513 otrzymał na wyposażenie ciężkie dwusilnikowe myśliwce odrzutowe Douglas F3D-2 "Skyknight". Wyposażone one były w nowoczesne radary: poszukiwawczy AN/APS-21 o

⁸⁰⁰ I. Seidov, *Nochnyie srazhenija.....*, s. 34-35.

⁸⁰¹ Myśliwce Ła-9 zostały przystosowane do działań tego typu poprzez zamontowanie pod skrzydłami dwóch zaczepów na 50 kG bomby. W. R. Kotielnikow, M. W. Orłow, N. W. Jakubowicz, *Ławoczkin Ła-9*, Wydawnictwo „MILITARIA”, Warszawa 2009, s. 36.

⁸⁰² J. C. Nicholls, W. Thompson, *op. cit.*, s. 115.

zasięgu do 23 km, śledzący AN/APG-26 o zasięgu do 6 km oraz radar ostrzegawczy tylnej półsfery AN/APS-28 o zasięgu od 120 metrów do 6 km⁸⁰³. Jednak z przyczyn technicznych gotowość bojową osiągnięto dopiero 1 listopada.

"Skyknighty" były wykorzystywane przede wszystkim do osłony formacji B-29 latających nad terytorium Korei Północnej. Do zadań tym związanych dowództwo Dywizjonu wysyłało przeważnie po dziewięć myśliwców. Prowadziły one działania w trzech rejonach. Najdalej na północ, w pobliżu rzeki Jalu i znanych, przybliżonych rejonach działania myśliwców nieprzyjaciela, ściśle określonych przez dowództwo patrolowały po 2-4 samoloty z „Barrier Patrol” lub „Barrier Screen”. Ich zadaniem było niedopuszczenie maszyn przeciwnika do nadlatujących bombowców. W rejonie celu znajdowały się myśliwce z „Target Combat Air Patrol”. W jednym z samolotów tego patrolu przeważnie znajdował się dowódca eskorty, koordynujący jej działania. Miały one za zadanie „oczyszczenie” rejonu z celu z potencjalnych samolotów nieprzyjaciela tuż przed przybyciem formacji „Superfortec” i ewentualnie wspomagać myśliwce eskorty bezpośredniej w walce z Mig-ami⁸⁰⁴. Bombowcom, zarówno na trasie dolotowej do celu, jak i w trakcie odlotu znad celu towarzyszyły myśliwce eskorty bezpośredniej, które miały atakować samoloty przeciwnika, które przedarłyby się przez zasłonę nad Jalu. Przeważnie myśliwce eskorty znajdowały się bardzo blisko osłanianych „Superfortec”, wykonując spiralne loty wokół ich formacji. Często znajdowały się tak blisko B-29, że wpadały turbulencje wywołane przez ich potężne śmigła. Miało to na celu ukrycie F3D-2 wśród bombowców, przez co stawały się niewidoczne dla nieprzyjacielskich radarów. „Skyknighty” leciały, więc niewidoczne, czekając na pojawienie się Mig-ów. Często dopiero wtedy załogi B-29 dowiadywały się, że leci z nimi eskorta⁸⁰⁵.

Trzeciego listopada 1952 r. F3D-2 pilotowany przez mjr W. Strattona zestrzelił w nocy samolot odrzutowy, który zidentyfikował, jako myśliwiec Jak-15. Jednak wobec braku potwierdzenia o użyciu tych samolotów przez lotnictwo koreańsko-chińskie bardziej prawdopodobnym wydaje się, iż był to szkolny Jak-17 UTI, którego załoga w wyniku błędu nawigacyjnego doleciała na południe od Jalu, lub samolot ten wykonywał lot kurierski na jedno z lotnisk KRL-D. Na cel, lecący na wysokości ok. 4000 metrów załoga mjra Strattona została naprowadzona przez naziemne stanowisko kierowania⁸⁰⁶.

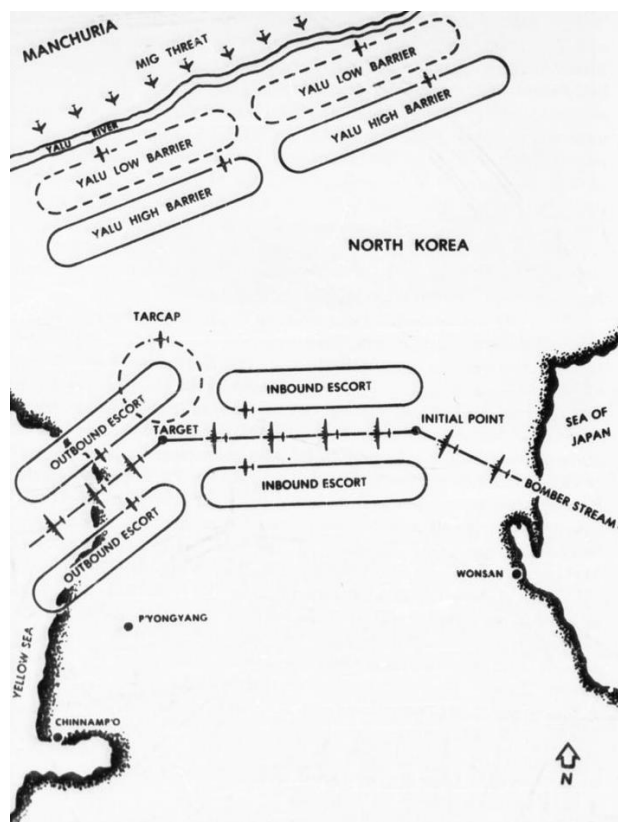
⁸⁰³ *Ibidem*, s. 90.

⁸⁰⁴ 1st MAW General Order no 129, *Standing Operating Procedure for all-weather escort for medium bombers*, 24 March 1953, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_COMMAND_DIARY_MARCH_1953_2.pdf, [dostęp:] 29.06.2015r.

⁸⁰⁵ L. Davis, *Air war over Korea*, s. 39-42.

⁸⁰⁶ P. Mersky, *op. cit.*, s. 147.

**REJONY DZIAŁANIA ESKORTY MYŚLIWSKIEJ BOMBOWCÓW
B-29 „SUPERFORTRESS” W CZASIE DZIAŁAŃ NOCNYCH W LATACH 1952-1953**



Źródło: R. P. Hallion, *The naval war in Korea*, The Nautical & Aviation Publishing Company of America, Baltimore 1986, s. 178.

Kilka dni później - 8 listopada - inny "Skyknight" pilotowany przez kpt. O. P. Davisa zestrzelił samolot MiG-15. Davis wraz z operatorem radaru chor. D. Fesslerem znajdowali się na nocnym patrolu bojowym (NightCAP) współpracując z naziemną stacją naprowadzania. Około 1.30 Davis został poinformowany o celu znajdującym się około 15 kilometrów przed nimi, na wysokości ok. 4000 m. Ponieważ znajdowali kilkaset metrów powyżej celu, rozpoczęli nurkowanie. Po chwili operator uchwycił na swoim radarze kontakt. I nakazał pilotowi „delikatny zakręt w lewo”. Ale w tym momencie kontakt został stracony i poproszono o pomoc stację naziemną. Chwilę potem Davis otrzymał nowy kurs i potwierdzenie poprzedniej wysokości celu. Wkrótce i Fessler uchwycił go na swoim radarze. Tak kierował pilotem, że po kilku minutach znaleźli się tuż za nieprzyjacielskim samolotem, około 10 stopni w lewo. Wtedy Davis dostrzegł płomień z dyszy wylotowej silnika. Po potwierdzeniu z ziemi, że samolot jest „obcy” z odległości 350 metrów rozpoczął atak, jednocześnie wypuszczając hamulce aerodynamiczne. Mimo to zbliżał się bardzo szybko i

zdołał oddać tylko jedną serię z działek, gdy, musiał ostro skręcać. Seria okazała się na tyle skuteczna, że z nieprzyjacielskiego samolotu zaczął wydobywać się ogień i zaczęły odpadać fragmenty kadłuba. Wykonawszy pełny obrót Davis zaobserwował, jak płonący coraz bardziej samolot spada i po chwili rozbija się o ziemię⁸⁰⁷. Była godzina 1.37. Miesiąc później - 10 grudnia łupem F3D-2 pilotowanego przez por. J. A. Corvi padł północnokoreański Po-2. Pięć dni wcześniej jeden z takich samolotów zrzucił bomby na wyspę Cho do. Było to już piąty nalot na tę wyspę przeprowadzony przez maszyny północnokoreańskie. Pierwszy miał miejsce 13 października 1952r., a celem nalotu po-2 była amerykańska stacja radiolokacyjna. Została ona zbombardowana, a następnie ostrzelana z broni maszynowej.

Bardzo intensywny, jeśli chodzi o nocne walki był styczeń 1953 r. W dniu 12 stycznia mjr E. P. Dunn na F3D-2 zestrzelił MiG-a-15 usiłującego przechwycić formację B-29 bombardującą hydroelektrownię w Sunchun. W nocy 28 na 29 stycznia inny pilot VMF(N)-513 kpt. J. R. Weaver strącił kolejną "piętnastkę" pochodzącą najprawdopodobniej z 351. pułku. Dwa dni później pierwsze nocne zwycięstwo odnieśli piloci 319. FIS. 30 stycznia ppor. A. M. Rankin, z operatorem radaru A. G. Washburnem ok. 6 nad ranem zaatakowali MiG-a-15, lecz samolot ten został im przyznany, jako zestrzelony prawdopodobnie. Lepiej powiodło się kilkanaście godzin później innej załodze - kpt. B. Fithian i ppor. S. R. Lyons⁸⁰⁸. Uzyskali oni potwierdzone zwycięstwo nad tłokowym myśliwcem Ła-9, który spadł o godz 20.55. Następnej nocy MiG-15 padł ofiarą "Skyknighta" pilotowanego przez ppłka R. F. Conley'a. Tej samej nocy MiGi ciężko uszkodziły nad Undjong-ni B-29 z 307 BG, który rozbił się podczas awaryjnego lądowania w południowej Korei. Także 31 stycznia prawdopodobne zwycięstwo nad Jak-9 uzyskała załoga ppor. W. R. Thomasa z 319. FIS. W dniu 23 kwietnia 1953 r. północnokoreańskie Po-2 zaatakowały lotnisko w Kimpo uszkadzając pięć RF-80 "Shooting Star". W ciągu marca i kwietnia F-94B z 319. FIS były wykorzystywane podobnie jak "Skyknighty" z VMF(N)-513 do eskorty nocnych wypraw B-29. Myśliwce latały zazwyczaj ok. 50 km przed formacją bombowców i miały związać walką samoloty przeciwnika usiłujące je przechwycić. Do spotkań z MiG-ami jednak nie doszło.

Doszło natomiast do trzech poważnych wypadków. Wszystkie wynikały z olbrzymiej różnicy prędkości pomiędzy odrzutowymi F-94B „Starfire”, a powolnymi Po-2. Jako pierwszy Amerykanie stracili samolot w nocy 24 lutego 1953r., kiedy to doszło do zderzenia w powietrzu samolotu koreańskiego i „Starfire” z załogą por. J. E. Brindley i por. R. D. Cunningham. W nocy 3 maja 1953 r., o godz. 23.30 załoga F-94B w składzie ppor. S. G. Wilcox i ppor. I. L. Goldberg nie uwzględniła ogromnej różnicy prędkości pomiędzy swoim

⁸⁰⁷ L. Davis, *MiG alley...*, s. 31-34.

⁸⁰⁸ R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 275.

samolotem i przechwytywanym dwupłatowcem Po-2 i dosłownie wpadła na niego. W efekcie zderzenia samolotów śmierć ponieśli załogi obu samolotów. Trzeci wypadek miał miejsce 12 czerwca, a zginął w nim dowódca 319. FIS ppłk R. V. McHale⁸⁰⁹.

Dziesiątego maja 1953r. za sprawą kpt. J. R. Philipsa i por. B. J. Atto konto zwycięstw 319. FIS powiększyło się o kolejnego MiG-a-15, zestrzelonego ok. 04.25 nad ranem. Czwarte, ostatnie zwycięstwo dla tej jednostki uzyskał na F-94B ppłk R. V. McHale z operatorem kpt. S. Hosterem. 7 czerwca 1953 r. o godz. 22.45 w rejonie Jalu zestrzelili oni MiG-a-15, który był jednocześnie ostatnim odrzutowcem zestrzelonym w działaniach nocnych. Wiosną 1953r. do dywizjonu VMF(N)-513 przydzielono kilku załóg lotnictwa Marynarki Wojennej z dywizjonu VC-4, tworzących Det. 44N i też latających na F3D-2. Ale nie odnieśli one sukcesów⁸¹⁰. Stracono natomiast maszynę kpt. R. S. Bicka, która zaginęła po walce z Mig-ami w rejonie wyspy Cho do.

W ostatnich dwóch miesiącach wojny intensywność działań lotnictwa północnokoreańskiego bardzo wzrosła, a radarowe punkty kontroli odnotowywały jednorazowo formacje liczące po kilkanaście samolotów różnych typów. Przykładowo w nocy z 16 na 17 czerwca kilkanaście Po-2, Jak-18 i Ła-11 dokonało nalotu na składy paliwa w Inchon. Jeden z wracających z tego zadania Po-2 został zestrzelony przez załogę AD-4NL "Skyraider" z VMC-1 w składzie - pilot mjr G. H. Linnemeier i operator radaru chor. V. Kramer. Zwycięstwo to, odniesione nad Kimpo, było jedynym uzyskanym w Korei przez szturmowe maszyny "Skyraider", aczkolwiek jeszcze jedno zwycięstwo uznano za prawdopodobne. Samolot ten należał do pary AD-4NL, specjalnie opracowanej do trudnych warunków działania w Korei wersji „Skyraidera” wyposażonego w stację radiolokacyjną AN/APS-31 wydzielonej z dywizjonu VMC-1 do walki z „Bedcheck Charlie”. Para stacjonowała początkowo w Kimpo, a potem w Seulu⁸¹¹.

Także w czerwcu na lotnisko K-13 w Seulu przeniesiono kilka myśliwców F4U-5N "Corsair" ze stacjonującego na lotniskowcach USS "Philippine Sea" i "Princeton" mieszanego dywizjonu VC-3. W dniu 30 czerwca dowódca pary por. Guy Bordelon wystartował z bazy z zadaniem przechwycenia kręcących się w tym rejonie samolotów wroga. Po 45 minutach lotu zauważył lecącego na wysokości ok. 250 m, Jak-a-18, którego szybko zestrzelił. Następnie naziemne stanowisko dowodzenia skierowało go na inny samolot, którym okazał się również Jak-18. Nie zważając na silny ogień strzelca nieprzyjacielskiego samolotu Bordelon wszedł mu na ogon i także zestrzelił. 7 lipca amerykański pilot w długiej i zaciętej walce posłał do

⁸⁰⁹ S. Tetera, *Siły powietrzne KRLD...*, s. 82.

⁸¹⁰ Działania tego zespołu opisał szczegółowo w swoich wspomnieniach jeden z pilotów G. G. O'Rourke: G. G. O'Rourke, E. T. Wooldridge, *Night fighter over Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 1998.

⁸¹¹ P. Mersky, *op. cit.*, s. 140-141.

ziemi dwa myśliwce, zidentyfikowane, jako Ła-11. Drugi z samolotów został doścignięty już za linią frontu. Kolejnego Ła-11 Bordelon zestrzelił 17 lipca. Był to ostatni samolot zestrzelony w nocy, a zarazem piąte zwycięstwo Bordelona⁸¹², dzięki któremu wpisał się on na listę amerykańskich asów myśliwskich Korei - jako jedyny pilot nie latający na odrzutowych F-86 "Sabre".

Zakrojone na bardzo szeroką skalę działania lotnictwa ONZ zmusiły wojska ludowe do zmian w organizacji zaopatrzenia i przeniesienia całości transportu na porę nocną. O ile w 1951 r. można było jeszcze w dzień znaleźć duże grupy ciężarówek, to już rok później, jak stwierdzał jeden z pilotów 116. FBG *"można było latać całymi godzinami i nie spotkać nawet jednego samochodu, nie mówiąc już o pociągu"*.

Do walki nocnej ze środkami transportu wojsk ludowych skierowano przede wszystkim bombowce B-26 "Invader", które w nalotach dziennych także zaczynały ponosić spore straty. Pierwsze loty nocne wykonywały już jesienią 1950 r. z wzrastającą stale ich ilością. Ogółem loty nocne stanowiły 80% z 53 000 lotów wykonanych przez nie w Korei. Oficjalnym wyrazem takiego stanu rzeczy było przemianowanie w marcu 1951 r. wszystkich dywizjonów B-26 na Bomber Squadron (Light-Night Intruder). W tym też czasie obie Grupy przeniesiono z Japonii do Korei: 3. BG(L) do Kunsan, a 452. Grupę do Pusan. Działając z tych baz Grupy dokonały swoistego podziału – 3. operowała nad zachodnią częścią Korei, a 452. nad wschodnią⁸¹³. Ta ostatnia jednostka 10 maja 1952 r. została przemianowana na 17. BG(LNI), a jej poszczególne dywizjony na 34., 37. i 95. BS. Jednocześnie 731. BS/3. BG przemianowano na 30. BS.

"Invadery" działały pojedynczo. Dywizjony wysyłały w powietrze poszczególne maszyny, co kilkanaście minut, tak, aby mogły atakować przez całą noc. Warunki ich działań były bardzo trudne. Na samolotach powoli instalowano odpowiednie wyposażenie, jednak system SHORAN nadawał się tylko do ataków na cele stałe jak mosty czy skrzyżowania dróg. Dodatkowo, na niektórych B-26C, mających służyć do naprowadzania innych maszyn dokonano przebudowach nosowej części „Invadera” montując urządzenia radiolokacyjne. Tak przebudowane maszyny nazywano „Pathfinder”⁸¹⁴. We znaki dawała się też zła pogoda, szczególnie deszcze i mgły, górzysty teren i coraz silniejsza artyleria. Aby uniknąć ewentualnych kolizji w powietrzu samoloty miały opracowane marszruty i "bramy" wlotowe i wylotowe, gdzie były kierowane przez naziemne stacje radiolokacyjne. Mimo to zdarzały się wypadki. Załogi 452. Grupy długo pamiętały noc, gdy powracający znad Korei Pn. B-26 z

⁸¹² L. Davis, *Air war over Korea*....., s. 42.

⁸¹³ J. Mesko, *A-26 Invader in action*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1980, s. 27.

⁸¹⁴ J. Mesko, *A-26 Invader in action*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1993, s. 36-37.

730. BS znalazł się w tej samej "bramie", gdy inny "Invader" z 730. BS kierował się akurat w odwrotną stronę. Końcówka skrzydła maszyny z 730. trafiła w prawoskrzydłowy pylon drugiego samolotu. Piloci nic nawet nie poculi. Cała sprawa wydała się dopiero następnego dnia rano, gdy mechanicy odkryli urwaną końcówkę skrzydła i zmiażdżony pylon z wyraźnymi śladami białej farby - koloru używanego przez 730. BS. Podobnych przypadków było jeszcze sporo.

"Invaderom" bardzo dawał się we znaki nieprzyjaciel. Oprócz coraz silniejszej artylerii, szczególnie Chińczycy wykorzystując warunki terenowe zastawiali na B-26 pułapki. Jedną było przeciągnięcie w poprzek głębokich dolin grubych kabli z nadzieją, że lecące nisko samoloty zahaczą o nie skrzydłami lub statecznikami. Druga, coraz szerzej stosowana, była zmyślniejsza. Sytuowano ją także w wąskich, głębokich dolinach. Dołem opuszczano na przynętę kilka ciężarówek lub lokomotyw. Gdy zwabiony tym samolot wlatywał w dolinę dostawał się w krzyżowy ogień dział przeciwlotniczych ustawionych na szczytach i niejednokrotnie strzelających w dół.

Mimo wielu przeciwności B-26 i dużych strat⁸¹⁵ działały coraz skuteczniej, pomału wypracowując własne techniki ataków. Co noc wysyłano nad Koreę Północną 47 – 52 samoloty. Początkowo operacje były dość proste, gdy chińscy kierowcy podróżowali z włączonymi światłami. Później, gdy tylko usłyszeli samolot nauczyli się je gasić i sprawa stała się trudniejsza. Jedną z zastosowanych metod było użycie zespołu dwóch samolotów zwanego "Hunter-Killer". Oba samoloty leciały na tej samej wysokości, z tą samą prędkością i w tym samym kierunku, lecz w odstępie 3-6 km. Gdy pierwszy samolot przelatywał nad wykrytymi ciężarówkami, które oczywiście natychmiast gasiły światła - meldował o tym drugiemu i odlatywał. Gdy kierowcy ponownie zapalali światła w tym momencie pojawiał się nad nimi niespodziewanie drugi samolot i rozpoczynał atak. Po wyczerpaniu amunicji samoloty zamieniały się rolami. Gdy noc była jasna np. w czasie pełni księżyca lub zimą samochody poruszały się w ogóle bez światel. Ale i ich odnalezienie było wtedy łatwiejsze. Podobne metody stosowano w czasie polowań na pociągi⁸¹⁶. Były one, a szczególnie lokomotywy cennym łupem.

Pomimo znacznych sukcesów - w ciągu trzech lat "Invadery" zniszczyły ponad 39000 samochodów, 406 lokomotyw i 4000 wagonów kolejowych dowództwa obu Grup starały się zwiększyć efektywność nocnych działań swych samolotów. Jedną z metod była wymiana w wielu B-26B "solidnych" nosów z karabinami maszynowymi na szklane nosy z wersji B-26C.

⁸¹⁵ Tylko do stycznia 1952r. 3. BG(LNI) straciła łącznie 119 samolotów, w tym 67 w nocy. *Developement of night air.....*, s. 240.

⁸¹⁶ Szczegółowo przebieg jednego z takich ataków przeprowadzonych w nocy z 25 na 26 lutego 1953r. przez załogę por. W. McGinisa przedstawił W. Thompson [w:] *B-26 Invader units.....*, s. 34-35.

W rozpoznawaniu celi miała być pomocna dodatkowa para oczu bombardiera. Wymieniono doskonale, ale trudne w obsłudze celowniki Nordena na prostsze, brytyjskie celowniki Mark IX. Zalecono też rzucanie, jako pierwszego napalmu. Inną koncepcją było oświetlenie terenu przez flary zrzucone z C-47 i B-29. Chociaż metoda ta była skuteczna, wielu pilotów krytykowało ją, uważając, że załogi "światlików" zrzucają za dużo flar na raz i za bardzo oświetlają teren, co prowadziło do oślepiania pilotów B-26. Nie mniej działania te kontynuowano przez cały okres wojny, a kilka C-47 do rzutu flar włączono nawet w skład 3. BG.

Także w 1951 r. w jednostkach B-26, na wniosek nowego dowódcy 3. BG płka N. Ohmana wprowadzono kolejną innowację - podwieszane reflektory AN/AVQ-2A o mocy 80 mln świateł. Pochodziły one jeszcze z okresu II wojny światowej i poprzednio służyły na sterowcach patrolowych do oślepiania załóg U-bootów. Zapalano je na maksymalnie 30 sekund, a oświetlały cee w odległości do trzech kilometrów⁸¹⁷. Początkowo używano ich na „Invaderach” z powodzeniem. Dla przykładu 12 września 1951 r. w rejonie Hwangjin kpt. J. S. Walmsley z 8. BS odkrył duży konwój ciężarówek. W pierwszym ataku zrzucił bomby, po czym włączył reflektor i rozpoczął ostrzeliwanie celu z broni maszynowej. Jego bombardier por. W. D. Mulhin relacjonował potem, że chińscy kierowcy oślepieni silnym światłem byli tak przerażeni, że wpadali swoimi samochodami na przydrożne drzewa i na siebie nawzajem. Ogółem w czasie tego ataku zniszczono 16 samochodów i zabito 300 chińskich żołnierzy. Dwie noce później Walmsley, także korzystając z reflektora dopadł i unieruchomił pociąg towarowy. Gdy zabrakło mu amunicji wezwał drugą załogę, a sam oświetlał im cel. Na nim jednak skupił się cały ogień artylerii, która wkrótce zestrzeliła samolot, a cała załoga zginęła. Kapitan Walmsley pośmiertnie został odznaczony Medalem of Honour⁸¹⁸. To wystawianie samolotów na ogień było główną przyczyną szerokiej krytyki użycia reflektorów. Były też i inne zarzuty - skomplikowana obsługa, częsty brak synchronizacji snopa światła z torem lotu i kierunku ognia, bardzo wąski snop, oślepianie pilota. Tak, więc gdy dodatkowo reflektory zaczęły odpadać w locie lub nawet zapalać się w połowie listopada 1951r. zrezygnowano z nich.

Oprócz systematycznych "polowań" na pociągi i ciężarówki "Invadery" sporadycznie wykorzystywano też do wsparcia "Superfortec". B-26 atakowały stanowiska artylerii i reflektorów przeciwlotniczych. Kilkanaście samolotów przebudowano także do potrzeb walki elektronicznej. Zainstalowano urządzenia APA-24 służące do wyszukiwania i naprowadzania na radzieckie stacje radiolokacyjne. Wyposażone w to urządzenie samoloty

⁸¹⁷ *Development of night air operations.....*, s. 235-236.

⁸¹⁸ W. Thompson, *B-26 Invader units.....*, s. 73.

łatwo było rozpoznać po umieszczonej przed kabiną pilotów antenie. Do zwalczania radzieckich radarów wykorzystywano także zespoły złożone z „bombowych” B-26 kierowanych przez wyposażone w radiolokator APA samoloty TB-25 J zwane „Ferret”, których dwadzieścia cztery sztuki użyto w Korei⁸¹⁹. „Invadery” zarówno w wersji bombowej jak i rozpoznawczej były też samolotami, które 27 lipca 1953 r. wykonały ostatnie loty bojowe w wojnie koreańskiej. Ostatnią bombę tej wojny zrzucił samolot o numerze 44-35754 z 8. BS/3. BG⁸²⁰.

IV.4 DZIAŁANIA LOTNICTWA PRZECIWKO SYSTEMOWI ZAOPATRZENIA WOJSK LUDOWYCH I W RAMACH BEZPOŚREDNIEGO WSPARCIA WOJSK

Jednym z najważniejszym zadaniem, jakie w czasie wojny koreańskiej postawiono lotnictwu, szczególnie myśliwsko-bombowemu było całkowite zniszczenie systemu zaopatrzenia armii ludowych i uniemożliwić im podjęcie kolejnej generalnej ofensywy. Lotnictwu taktycznemu powierzono, więc zadanie przeprowadzenia strategicznej ofensywy powietrznej. Lotniczą kampanię przeciwko celom związanym z transportem Korei Północnej kontynuowano praktycznie od początku wojny. Początkowo – do wiosny 1951 roku - zasadniczym celem ataków były linie i mosty kolejowe, a także wybrane mosty drogowe. Były one w większości atakowane przez bombowce B-29 „Superfortress”. W maju 1951r. w obliczu kolejnej silnej ofensywy wojsk chińskich i wobec niskiej skuteczności ataków B-29 zdecydowano, aby zadanie atakowania systemu transportowego przeciwnika powierzyć samolotom myśliwsko-bombowym. W związku z tym 31 maja na rozkaz dowódcy 5. Air Force gen. Timberlake’a rozpoczęto operację, której nadano kryptonim „Strangle”⁸²¹.

Jej zadaniem było całkowite zatrzymanie dostaw zaopatrzenia i niszczenie środków transportu, przede wszystkim drogowego na obszarze pomiędzy linią frontu a „końcówkami” linii kolejowych położonych na północ od 39 równoleżnika. Był to pas położony mniej więcej pomiędzy 38° 15' a 39° 15' szerokości geograficznej północnej i miał szerokość około

⁸¹⁹ L. Davis, *Wild Weasel. The SAM suppression story*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1993, s. 6.

⁸²⁰ Samolot nosił nazwę własną „Bye Bye Bluebird” i kod radiowy „Typhoon 73”. Pilotem był por. D. Mansfield. W. Thompson, *B-26 Invader units.....*, s. 83.

⁸²¹ Było to nawiązanie do podobnej operacji, jaką lotnictwo USA prowadziło wiosną 1944r. na froncie włoskim, a która również była wymierzona przeciwko systemowi transportowemu wojsk niemieckich. Szerzej na ten temat zob. F. M. Sallagar, *Operation „Strangle” (Italy, spring 1944). A case study of tactical air interdiction*, USAF Project RAND no. R-851-PR, Santa Monica 1972 oraz *The Army Air Forces in World War II*, red. W. F. Craven, J. L. Cate, The University of Chicago Press, Chicago 1951, vol. III, s. 373-383.

90 kilometrów⁸²². Taktykę tę nazwano „*Izolacją strefową*”. Nalotami lotnictwa objęto osiem stref, w których przebiegały główne drogi. Trzy strefy położone na zachodzie kraju przydzielono jednostkom 5. AF, dwie w centralnej Korei jednostkom lotnictwa pokładowego TF. 77, a trzy we wschodniej części kraju 1. Marine Air Wing. W strefie tej atakowano wszystkie cele związane z zaopatrzeniem. Drogi, mosty, wiadukty, składy i przede wszystkim ciężarówki.

Natomiast poszczególne sektory dzielono na mniejsze obszary, przydzielane dywizjom, które wydzielały stałe grupy „Mustangów” i „Corsairów” do ich patrolowania. Loty odbywały się przeważnie parami. Jeden z samolotów prowadził poszukiwanie celi lecąc na wysokości 30-100 metrów, a drugi ubezpieczał go lecąc na wysokości 300 metrów. Na te działania Chińczycy i Koreańczycy odpowiedzieli zwiększeniem ilości broni przeciwlotniczej rozmieszczonej wzdłuż dróg i straty lotnictwa gwałtownie wzrosły. Szybko zmieniono, więc taktykę, latano czwórkami na wysokościach odpowiednio – jeden samolot na 100 metrach, a pozostała trójka na 1000 metrach. Jednak efektywność takich akcji zmniejszała się. O ile w marcu 1951 r. samoloty 5. Air Force zgłosiły zniszczenie 2261 pojazdów, w kwietniu 2236, to w maju spadło do 1245 a w czerwcu już tylko 827 pojazdów⁸²³. Za to straty wzrosły z 19 samolotów w styczniu 1951 r. do 44 w kwietniu, a samolotów US Navy wzrosły z 7 w styczniu do 23 w maju 1951r.

Po dwóch pierwszych tygodniach intensywnych nalotów rozpoznanie powietrzne wykryło, że nieprzyjaciel skierował większość ruchu kołowego na drogi boczne. One również były systematycznie bombardowane, a po kolejnych trzech tygodniach okazało się, że niemal cały transport drogowy został przeniesiony, na te drugorzędne, boczne drogi. Tam gdzie okazało się to konieczne, drogi te zostały szybko przebudowane⁸²⁴. Straty spowodowane przez lotnictwo okazały się niższe niż się spodziewano. Dodatkowo w miesiącach wiosennych z uwagi na złe warunki pogodowe, głównie deszcze lotnictwo nie było w stanie bombardować celi w sposób ciągły, co jedynie mogło zapewnić sukces operacji.

Przejsie do działań statycznych spowodowało znaczne zmniejszenie zapotrzebowania wojsk ludowych na dostawy zaopatrzenia. Jak oceniali amerykańscy sztabowcy każda z 60 walczących na froncie dywizji chińskich i północnokoreańskich potrzebowała ok. 40 ton zaopatrzenia dziennie, co dawało łącznie 2400 ton. Aby dostarczyć to zaopatrzenie

⁸²² F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 81.

⁸²³ E. Mark, *op. cit.*, s. 303.

⁸²⁴ *Summary of Fifth Air Force air effort from 1 Mar 1951 to 1 Apr 1952*, 5th Air Force Intelligence summary, vol. no. 2 Issue no. 8 of 5 May 1952, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_MAY_1952_2.pdf [dostęp:] 19.06.2015r.

samochodami, niezbędne było 6000 ciężarówek, które potrzebowałyby 5 do 10 na dostarczenie zaopatrzenia z rejonu Antung na linię frontu. Dodatkowo, samochody spalały benzynę, która również musiała być importowana. Ta sama ilość zaopatrzenia mogłaby być dostarczona na front zaledwie 120 wagonami kolejowymi, których lokomotywy były opalane węglem, którego w Korei Północnej było pod dostatkiem⁸²⁵. Tak, więc dla Amerykanów transport kolejowy wydawał się najbardziej logicznym, jaki powinni wykorzystać Koreańczycy.

W związku z tym 18 sierpnia 1951 r. rozpoczęto kolejną operację, również nazwaną „Strangle”. Polegała ona na regularnym atakowaniu wybranych linii kolejowych, raz za razem, aby uniemożliwić ich odbudowę i wykorzystanie. Starano się atakować głównie tam, gdzie linie przebiegały w dolinach, wąwozach, gdzie trudniej byłoby je potem naprawiać. Uderzenia bomb w stoki gór mogły dodatkowo spowodować zasypanie torów. Przykładowo 2. Squadron SAAF atakował odcinki linii kolejowych między Phenianem a Sariwonem oraz pomiędzy Sunchon a Hwadong-ni. Ataki przeprowadzono przeważnie dużymi formacjami wystawianymi przez poszczególne Skrzydła, liczącymi od 32 do 64 samolotów. Samoloty atakowały zużyciem bomb 1000 i 500 funtowych zarówno z lotu nurkowego jak i ślizgowego, w zależności od lokalnych warunków terenowych. Z uwagi na obronę przeciwlotniczą w czasie tych nalotów nigdy nie zniżano się na wysokość mniejszą niż 500-600 metrów. Bombowce B-29 z FEAF Bomber Command miały stale atakować główne mosty w Sinanju, Sunchon, Songchon i Phenianie. Od czasu do czasu przeprowadzano też duże, skoordynowane uderzenia, jak na przykład 21 grudnia 1951r., kiedy to samoloty wykonały 530 lotów, niszcząc kompleks logistyczny w Kunu ri oraz w trzydziestu miejscach przerwano linię kolejową pomiędzy Sinanju a Sukchon⁸²⁶. Natomiast 16 listopada w podobnie skoordynowanych atakach uzyskano ponad sto przerwań torów na liniach Sinanju – Sukchon i Kunu ri – Sukchon. Zniszczono ponadto wiele wagonów, kilka mostów i składy, w tym paliwa.

Początkowo w operacji odniesiono sukces. W ciągu pierwszego miesiąca intensywnych nalotów linię główną linię kolejową z Sinanju do Phenianu zredukowano o 70%, linię Phenianu do Sariwon o 40% a linię z Sinuiju do Sinanju o 90%. Aby utrzymać zdolność przewozową tych głównych linii zdemontowano ponad 180 kilometrów torów z linii dwutorowych, linii bocznych czy torów na niektórych stacjach rozrządowych⁸²⁷. Często

⁸²⁵ K. R. Whiting, *The Korean war [w:] A quarter century of air power: studies on employment of air power 1947-1972*, red. J. H. Scrivner Jr, Air University, Maxwell AFB 1972, s. 46-47.

⁸²⁶ *The USAF in Korea. A chronology.....*, s. 57.

⁸²⁷ F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 91-92. Ale nawet w tym okresie celność bomb w atakach na tory kolejowe wynosiła zaledwie 12,9%. R. F. Futtrell, *The United States Air Force.....*, s. 442.

jednak amerykańskie samoloty niszczyły tory szybciej, niż Koreańczycy byli w stanie je naprawiać. Dlatego też po 2 października 1951r. wstrzymano całkowicie ruch na linii Phenian – Sariwon, a 25 października na linii pomiędzy Sukchon a Sinanju. Do połowy listopada wszystkie linie wiodące ku Mandżurii zostały zerwane.

Bardzo szybko przeciwnik podjął liczne środki zaradcze. Do prac remontowych zaangażowano dziesiątki tysięcy ludzi, których podzielono na grupy robocze i rozlokowano wzdłuż głównych szlaków, co kilka kilometrów, aby jak najszybciej dokonywać napraw. Również, co kilka kilometrów składowano materiały niezbędne do prowadzenia napraw. Naprawy początkowo prowadzono wyłącznie w nocy, gdy działania lotnictwa, prowadzone wyłącznie przez bombowce B-26 były słabsze. Ale skala działań spowodowała, że od stycznia 1952r. Koreańczycy zostali zmuszeni do prowadzenia prac naprawczych również i w dzień⁸²⁸. Ekipy te rozpoczynały naprawy niemal natychmiast po odlocie samolotów, w związku, z czym mniejsze uszkodzenia były likwidowane już po kilku godzinach. W listopadzie 1951r. uzyskano zdolność likwidacji niemal wszystkich uszkodzeń w ciągu 24 godzin. Jako objazdy budowano równoległe drugie, a nawet trzecie mosty. Dodatkowo niedaleko nich składowano gotowe przęsła, ustawiane tylko na noc. W dzień taki most wyglądał na uszkodzony. Do perfekcji doprowadzono sztukę maskowania. Wprowadzone środki były skuteczne i szybko spowodowały zmniejszenie się skuteczności amerykańskich działań, już w grudniu 1951r, odbudowując poprzednie zdolności przewozowe linii. Ale zdarzały się i sukcesy lotnictwa. 12 stycznia 1952r. „Thunderjety” zaskoczyły w rejonie Sunchon trzy pociągi towarowe, które z maksymalną prędkością usiłowały schronić się w niedalekim tunelu. Samoloty na początku zbombardowały wlot do tunelu, powodując jego zawalenie się. Po tym po kolei atakowały znajdujące się w potrzasku pociągi. Zniszczono dwie lokomotywy i kilkadziesiąt wagonów.

Ponieważ większość działań prowadzono w pobliżu Jalu i innych północnych rejonach Korei, do działań w ramach operacji „Strangle” starano się kierować głównie samoloty F-84 „Thunderjet”⁸²⁹, które posiadały większą prędkość od F-80, a przede wszystkim większy zasięg.

Samoloty te działając w rejonach „Alej MiG-ów” były często atakowane przez myśliwce przeciwnika. Ataki te były skuteczne przede wszystkim w tym, że zmuszały pilotów F-84 do przedwczesnego zrzutu bomb. Dla przykładu 18 listopada 1951r. MiG-i

⁸²⁸ *Summary of Fifth Air Force air effort from 1 March 1951.....*, s. 2.

⁸²⁹ Rezultaty działań tego typu samolotów w operacji „Strangle” przedstawiono w tabeli nr 35, s. 302.

zaskoczyły i zaatakowały trzy klucze F-84 uniemożliwiając im atak na linię kolejową w pobliżu Sinanju⁸³⁰.

Tabela nr 35

**REZULTATY DZIAŁAŃ GRUP LOTNICZYCH WYPOSAŻONYCH W SAMOLOTY
F-84 „THUNDERJET” W OPERACJI „STRANGLE” LIPIEC – GRUDZIEŃ 1951 roku**

	136. FBG	49. FBG	Łącznie
Przerwanie linii kolejowych	2335	1779	4114
Zniszczone budynki	1943	1880	3823
Zniszczone pojazdy	216	203	419
Zniszczone mosty	88	39	127
Zniszczone tunele	18	4	22
Zniszczone lokomotywy	31	56	87
Zniszczone wagony kolejowe	1343	688	2031
Zniszczone jednostki pływające	89	3	92
Zniszczone czołgi	6	2	8
Zniszczone stanowiska dział	126	0	126
Zniszczone składy	19	14	33
Przerwanie dróg	18	18	36
Zniszczone działa	30	96	126

Źródło: W. Thompson, *F-84 Thunderjet units over Korea*, Osprey, Oxford 2000, s. 44.

Masowe ataki na linie kolejowe, szczególnie w pierwszym okresie operacji „Strangle” jesienią 1951r. spowodowały, że wojska ludowe dokonały ponownej zmiany systemu zaopatrzenia, przenosząc większość dostaw na porę nocną, przy użyciu transportu samochodowego. To z kolei spowodowało zwiększoną skuteczność działań samolotów nocnych – B-26 z 3. i 452. BG(NLI) oraz maszyn Marines. Ich załogi podawały zawrotne ilości niszczonych każdej nocy ciężarówek. Ogółem w okresie od początku sierpnia do końca października 1951r. miano zniszczyć aż 14 000 ciężarówek. W ciągu kolejnych miesięcy liczba ta była równie wysoka. Szacunki wywiadu FEAF mówiły o 4571 ciężarówkach zniszczonych listopadzie, 4290 w grudniu. Ale do stycznia 1952r. liczba niszczonych ciężarówek zaczęła systematycznie spadać, osiągając zaledwie 1723 w kwietniu 1952r.⁸³¹ Spore sukcesy w zwalczaniu transportu samochodowego miały też samoloty myśliwsko-bombowe, wykonujące tak zwane „first light” lub „last light”, loty wykonywane o świcie lub o zmierzchu. 24 sierpnia klucz maszyn „Shooting Star” z 16. FIS dostrzegły duży konwój ciężarówek w trakcie przeprawy promowej przez rzekę. W wyniku ataku zniszczono 40 ciężarówek, 20 wagonów kilka barek i ulokowany na brzegu skład. Natomiast 30 września para F-80 z 80. FBS w przeprowadzonym o zmierzchu ataku zniszczyło też około 40

⁸³⁰ P. D. Chinnery, *Combat over Korea.....*, s. 90.

⁸³¹ K. R. Whiting, *op. cit.*, s. 47.

ciężarówek. O świcie w tym samym rejonie „Thunderjety” odkryły i zniszczyły ukryte lokomotywy⁸³².

I choć na papierze wyniki operacji „Strangle” wyglądały pozytywnie – w 16 000 miejscach przerwano tory, zniszczono 200 i uszkodzono 240 lokomotyw, zniszczono 210 i uszkodzono 775 mostów to uznano ją za porażkę. Nie zatrzymano całkowicie dostaw zaopatrzenia dla wojsk nieprzyjaciela, a fakt, że nie podjął on w tym czasie poważniejszych działań ofensywnych mógł wynikać z planowej strategii, a nie działań lotnictwa. Poniesiono

Tabela nr 36

**ZESTAWIENIE STRAT SAMOLOTÓW 5. AIR FORCE W DZIAŁANIACH
W RAMACH OPERACJI „STRANGLE” W OKRESIE SIERPIEŃ –LISTOPAD 1951 roku
OD OGNIARZY PRZECIWOLOTNICZEJ**

Miesiąc	Ilość samolotów zniszczonych	Ilość samolotów uszkodzonych
Sierpień	26	24
Wrzesień	32	233
Październik	33	238
Listopad	24	255
Łącznie	113	750

Źródło: R. F. Futtrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953*, rev. ed., Office of the Air Force History United States Air Force, Washington 1983, s. 446.

przy tym znaczne straty⁸³³. W jednym z raportów amerykańskiej Marynarki Wojennej z grudnia 1951r. napisano między innymi „....lekcja wyniesiona z Korei jest taka, że słabiej rozwinięty system transportu jest mniej wrażliwy na działania, między innymi lotnictwa. Jest praktycznie niemożliwe izolowanie kraju słabo zindustrializowanego, wykorzystującego masę siły roboczej bez jego fizycznej okupacji. Kampania „izolacji” zmusiła przeciwnika do zaangażowania znacznych sił ludzkich i wysiłku wojennego do przeciwdziałania temu. Ale koszt ponoszony przez przeciwnika musi być porównany z kosztem, jaki ponoszą Stany Zjednoczone, który w grudniu [1951] wyniósł niemal cały ofensywny wysiłek TF. 77, 60% wysiłku 1. Marine Air Wing i ponad 95% wysiłku 5. Air Force w Korei”⁸³⁴. Dlatego też w lutym 1952r. operację „Strangle” zakończono.

⁸³² *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950.....s. 150.*

⁸³³ Zestawienie strat samolotów 5. Air Force w operacji „Strangle” w okresie sierpień – listopad 1951r. przedstawiono w Tabeli nr 36.

⁸³⁴ Cyt. za R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 146.

Aby zwiększyć skuteczność swych operacji Amerykanie, a szczególnie dowództwo FEAF organizowało wiele narad, których owocem była kolejna operacja "Saturate", rozpoczęta 3 marca 1952 r. Jej autorem był płk J. H. Daugherty, szef wywiadu 5 AL. Za punkt wyjścia przyjął on słowa dowódcy 8. FBG ppłka L. R. Chase'a, według którego *„naszym celem jest uzyskanie prostego równania: uzyskanie maksymalnej ilości zniszczeń na szlakach kolejowych w odwrotności do naszych strat w ludziach i sprzęcie”*⁸³⁵. Zaproponował on skupienie wysiłku na stałych, krótkich, liczących maksymalnie kilka kilometrów odcinkach szlaków, w najtrudniejszych do remontowania rejonach np. bagnach czy głębokich dolinach. W dzień miały operować maszyny myśliwsko-bombowe, a w nocy B-26. „Invadery” miały przebywać w rejonie atakowanego w dzień celu, przez co najmniej pół godziny, co każde dwie godziny. Ciągłe nękające ataki miały spowolnić lub wręcz uniemożliwić prowadzenie prac naprawczych. Jako cele wybrano cztery główne linie kolejowe: Kunuri - Huichon, Sunchon - Samndong-ni, Sinaiju - Namsi-dong i Phenian - Namchonjon. Loty wykonywano w mniejszych grupach po 16 – 24 maszyny, ale za to dwa razy na dobę. Natomiast B-29 miały kontynuować wysiłek na głównych mostach na Jalu w rejonie Sinaiju - Sunchon. Kierujące centralnie operacją Joint Operation Centre opracowało bardzo szczegółowe wytyczne działań, mające zapewnić możliwie minimalny czas przelotu nad nieprzyjacielskimi terenami i taki przebieg tras, aby napotkać na jak najmniejsze skupiska artylerii. Poszczególne cele miały być atakowane nie dłużej niż przez dwa dni z rzędu, co miało uchronić samoloty przed spodziewaną koncentracją artylerii przeciwlotniczej⁸³⁶.

Plan operacji zakładał skoncentrowane ataki na każdym z wyznaczonych odcinków. Dziennie samoloty miały wykonywać 300 lotów i zrzucać 600 bomb. W dziennych nalotach miały też uczestniczyć lekkie bombowce B-26, które rozpoczęły działania 15 marca. Zła pogoda opóźniła rozpoczęcie operacji do dnia 25 marca 1952r. Tego dnia 307 samolotów zrzuciło łącznie 530 bomb 1000-funtowych i 84 bomby 500-funtowe, a następnego 166 myśliwców zrzuciło 322 bomby 1000-funtowe. Celem był odcinek linii kolejowej pomiędzy Chongju a Sinanju. Rejon ten wybrano z uwagi na wysoki poziom rzek, długie nasypy, dwa mosty nad rzekami oraz stosunkowo nieliczną artylerię. Rozpoznanie lotnicze przeprowadzone już 30 marca wykazało, że zniszczone w wyniku nalotów nasypy są wyrównane, a nowe tory ułożone⁸³⁷. Ataki na ten odcinek zaangażował wszystkie dostępne siły, przez co pozostałe odcinki linii nie były atakowane. W działaniach połączone siły lotnicze były w stanie wykonać tak silne ataki na najwyżej sześć odcinków dziennie.

⁸³⁵ Cyt. za R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 448.

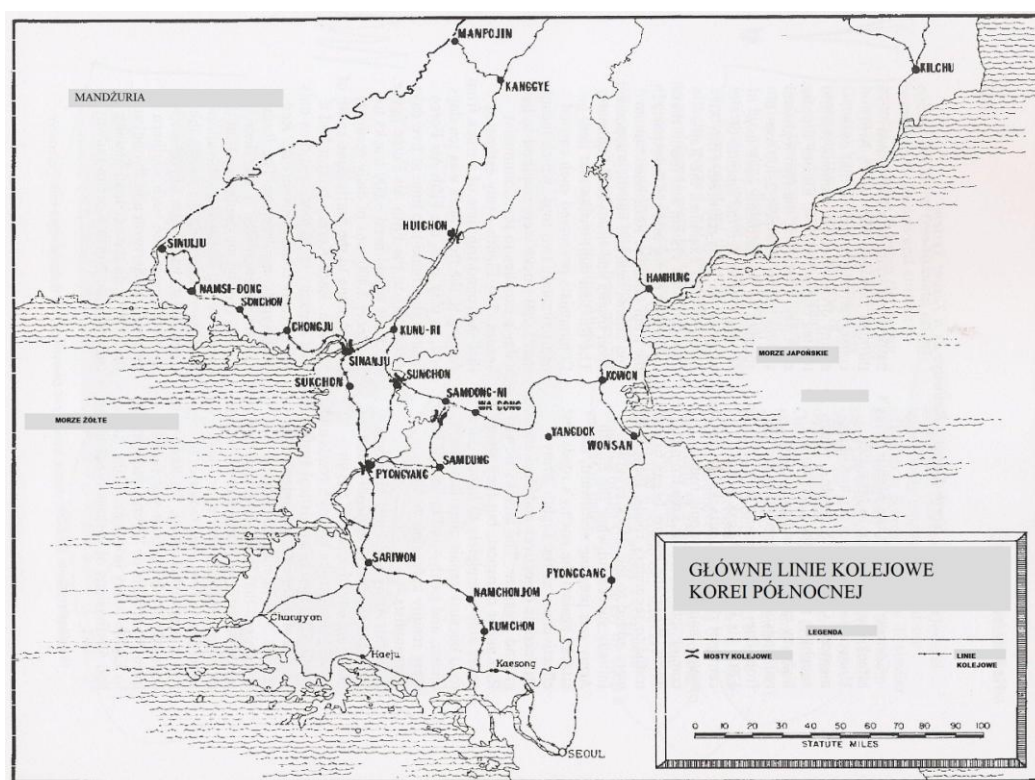
⁸³⁶ *Summary*....., s. 3.

⁸³⁷ *The United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950*....., s. 153.

Zmieniono również sposób działania „Superfortec” B-29. Do nalotów na przydzielone im mosty kierowano teraz nie 8-10 samolotów jak to miało miejsce do tej pory, ale aż 40. Starano się też znaleźć im nowe cele. Jednym, jak się wydawało szczególnie podatnym na bombardowania B-29 miał być odcinek głównej linii kolejowej w rejonie Wadong. Linia kolejowa przebiegała tam w głębokim wąwozie, a na dodatek przecinała ją biegnąca pod wiaduktem kolejowym droga. Liczono, że bomby, które ominą tory lub wiadukt uderzą w zbocza powodując osunięcia skał i zablokowanie tak torów jak i drogi. Rejon ten bombowce, B-29 w dzień, a „Invadery” w nocy atakowały przez blisko dwa miesiące od 26 stycznia do 11 marca 1952r. Samoloty zrzuciły ponad 3928 bomb, łącznie ważące ponad 1000 ton. Okazały się one jednak za słabe i na wiadukt, jak i na zbocza. Ni spowodowały ani jednej lawiny. W wiadukt lub drogę trafiło zaledwie 1% zrzuconych bomb, a jak ocenił wywiad amerykański przez cały ten okres linia kolejowa została wyłączona z użytkowania na cztery dni, a droga na siedem dni⁸³⁸.

Mapa nr 16

PRZEBIEG GŁÓWNYCH LINII KOLEJOWYCH NA TERYTORIUM KOREI PÓLNOCNEJ



Źródło: *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950 – 30 June 1952*, Air University 1953, s. 148.

⁸³⁸ W. Thompson, B. C. Nalty, *op. cit.*, s. 42.

Coraz silniejsza artyleria przeciwlotnicza była główną przyczyną jeszcze poważniejszych strat wśród samolotów myśliwsko-bombowych. Siły chińskie i północnokoreańskie systematycznie zwiększały ilość dział przeciwlotniczych rozmieszczonych wzdłuż wszystkich linii kolejowych i najważniejszych dróg. Jak oceniali Amerykanie, na początku 1952 roku Chińczycy i północni Koreańczycy posiadali ponad 1000 dział różnych kalibrów i ponad 3200 przeciwlotniczych 12,7mm karabinów maszynowych⁸³⁹.

Tabela nr 37

**IŁOŚĆ DZIAŁ PRZECIWLOTNICZYCH BĘDĄCYCH NA WYPOSAŻENIU
WOJSK KRL-D I CHIŃSKICH W KOREI PÓŁNOCNEJ W OKRESIE 1950-1953**

	Czerwiec 1950	Listopad 1950	Listopad 1951	Luty 1952	Czerwiec 1953
Armata 85mm	24	87	76	150	339
Armata 76mm	-	-	-	12	44
Armata 37mm	48	165	297	1017	1488
Łącznie armat	72	252	373	1179	1971
12,7mm wielkokalibrowe karabiny maszynowe	30	227	256	3517	3295

Źródło: *Voina v Koriee. 1950-1953*, Poligon, Sankt-Petersburg 2000, s. 542.

Stanowiły one wyposażenie czterech dywizji artylerii przeciwlotniczej, 18 samodzielnych pułków, 80 samodzielnych dywizjonów i 20 samodzielnych kompanii karabinów maszynowych. W miesiącu kwietniu 1952 r. celny ogień artylerii zniszczył już 243 samoloty i uszkodził 290 dalszych⁸⁴⁰. Poszczególne Grupy miały po ok. 50% stanów, np. 49-a 41 maszyn, a 136-a - 39. W praktyce sprawnych samolotów było jeszcze mniej (odpowiednio 30 i 29), gdyż odczuwano dotkliwe braki części zamiennych. Spowodowało to znaczne zmniejszenie liczby lotów - z 1727 w październiku 1951 r. do 1039 w kwietniu 1952 r. Jako uzupełnienie ze Stanów przysłano 102 "Thunderjety", lecz wyłącznie starszych wersji B i D,

⁸³⁹ Szczegółowe zestawienie ilości dział przeciwlotniczych i wielkokalibrowych karabinów maszynowych będących na wyposażeniu wojsk KRL-D i Chin Ludowych w Korei w latach 1950-1953 przedstawiono w Tabeli nr. 37.

⁸⁴⁰ Przy tak znacznych stratach od 10 lipca 1952r. dowództwo 5. AF nakazało, aby minimalna wysokość, na której samoloty zbierały się po przeprowadzonych atakach wynosiła 1000 metrów, a dla B-26 „Invader” 1200 metrów. W sierpniu podobną wysokość przyjęło lotnictwo morskie. Podjęte środki spowodowały zmniejszenie skuteczności artylerii. O ile dla pierwszych czterech miesięcy 1952r. straty samolotów myśliwsko-bombowych wynosiły 21,6 samolotu zniszczonego na 1000 lotów, to dla okresu 1 września 1952 – 30 kwietnia 1953 czynnik ten zmniejszył się do 11,1 samolotu. K. P. Werrell, *Archie to SAM. A short operational history of ground-based air defence*, wyd. 2, Air University Press, Maxwell AFB 2005, s.. 77-78.

które pośpiesznie modernizowano do standardu E. Aby nie mieszać typów zdecydowano, że wszystkie maszyny wersji E znajdują się w 49. FBG, a D w 136. FBG⁸⁴¹.

Wiosną 1952 r. do działań wyłącznie szturmowych, w tym przeciwko systemowi transportowemu przeniesiono 77. Squadron RAAF. Co prawda „Meteory” nie mogły przenosić bomb, ale mechanicy australijscy przy pomocy kolegów, z USAF zdołali zainstalować na samolotach podskrzydłowe wyrzutnie dla rakiet niekierowanych. Aby zwiększyć skuteczność ataków do rakiet tych opracowano specjalne 60-funtowe głowice napalmowe. Pierwsza akcja z ich użyciem miała miejsce 8 stycznia 1952 r. Celem była wieża ciśnień w Chongdon, którą skutecznie zniszczono. Działania 77. Dywizjonu były bardzo intensywne. Znaczne były też straty. Tylko w ciągu pięciu pierwszych miesięcy 1952 r. stracono dziewięć samolotów. Oprócz działań szturmowych australijskie samoloty często były wykorzystywane do prowadzonych przeważnie o świcie lub zmierzchu lotów rozpoznawczych. Odbываły się one najczęściej nad określonym odcinkiem Głównej Linii Zaopatrzenia wojsk ludowych. Do akcji tego typu dywizjon wydzielał 16 samolotów, które po dotarciu nad rejon działania dzieliły się na pary, i prowadziły obserwację nad ściśle określonym fragmentem trasy. Ze względu na mistrzostwo Chińczyków w maskowaniu loty odbywały się na minimalnych wysokościach, często nawet na 10-15 metrach. Wymagało to od pilotów maksymalnej koncentracji. Wielokrotnie przynosiło jednak efekty. Na przykład 16 marca 1953 r. para dowodzona przez chor. A.R.Turnera odkryła konwój ponad 150 chińskich ciężarówek. Piloci ostrzelali czoło i koniec kolumny rakietami, unieruchamiając ją. Potem wezwano na pomoc kolegów, którzy do wieczora systematycznie niszczyli jeden samochód po drugim. Ale taki sposób prowadzenia wojny był bardzo kosztowny. Liczne samoloty tracone były w wypadkach, m.in. 9 czerwca 1952 r. z lotu nurkowego po ataku na piechotę chińską nie wyszedł i zginął por. Surman⁸⁴². Znaczne straty wśród personelu australijskiego spowodowały, że od połowy 1952 r. – na mocy porozumienia międzyrządowego Australii i Wielkiej Brytanii – na staże bojowe do 77. Dywizjonu kierowani byli piloci RAF. Ogółem w Korei służyło ich ponad 30, a pięciu zginęło.

„Saturate”, podobnie jak wcześniejsza operacja „Strangle” przyniosła pewne sukcesy. Poddane atakom odcinki linii były skutecznie niszczone, ale siły lotnicze ONZ były zbyt słabe by skutecznie oddziaływać na system linii kolejowych Korei Północnej liczący blisko 900 kilometrów. Nie mniej pomiędzy 18 sierpnia 1951r. a 30 czerwca 1952r. lotnictwo, szczególnie FEAF dokonało znacznego wysiłku w walce z systemem transportowym przeciwnika. Wykonano 87 552 loty bojowe. Piloci zgłosili zniszczenie 34 211 ciężarówek,

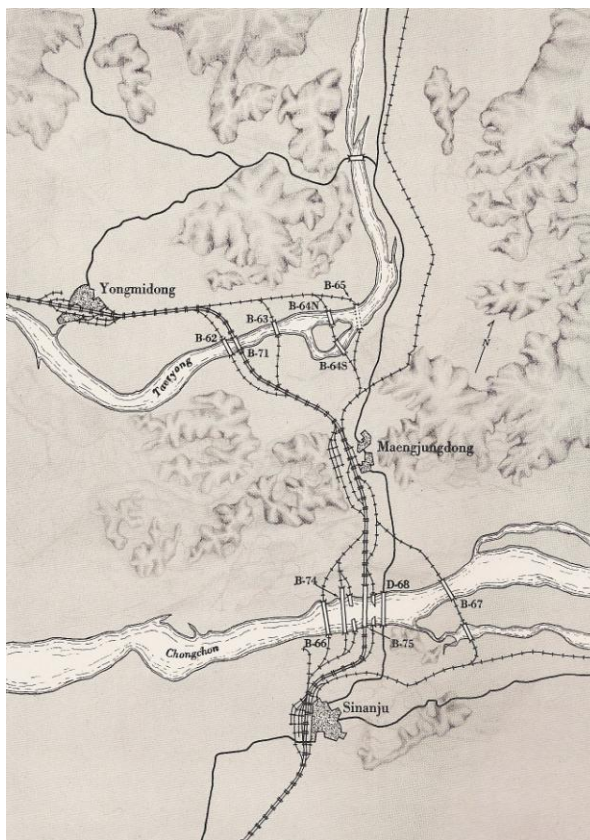
⁸⁴¹ W. Thompson, *F-84 Thunderjet units.....*, s. 50.

⁸⁴² D. Hurst, *op. cit.*, s.198-199.

276 lokomotyw, 3820 wagonów kolejowych i przecięcie linii kolejowych w 19 000 miejsc. Osiągnięto to za cenę 330 zestrzelonych samolotów i 451 poległych lotników⁸⁴³.

Mapa nr 17

REJON YONGMIDONG – SINANJU Z ZAZNACZONYMI MOSTAMI



Źródło: J. T. Stewart, *Airpower. The decisive force in Korea*, D. Van Nostrand Company, New York 1957, s. 147.

Pod koniec 1952r. planiści z FEAF postanowili po raz kolejny zmienić taktykę działania i znaleźć nową, skuteczniejszą metodę w walce z systemem transportowym przeciwnika. Zaniechano całkowicie nieustannych nalotów, powtarzanych stale na te same cele położone na niemal całym terytorium Korei Północnej. Dzięki szczegółowemu rozpoznaniu skupiono się, na tych miejscach, które były aktualnie najbardziej wykorzystywane przez przeciwnika. Po szczegółowej analizie funkcjonowania tego systemu, jako jeden z celi dla kolejnej serii masowych nalotów wybrano, jak to nazwano „Lejek” – obejmujący rejon o wymiarach 3x6 kilometrów położony nad rzekami Chongchon i Taeryong pomiędzy miastami Yongmidong a Sinanju. W rejonie tym, z uwagi na warunki terenowe skupiały się trzy główne linie kolejowe, w tym najważniejsza dwutorowa linia Kyongui oraz główne drogi zaopatrzenia wiodące z Mandżurii ku linii frontu. Pomiędzy tymi miastami znajdowała się potężna stacja rozrządowa Maengjungdong. Tędy przechodziła znakomita

⁸⁴³ F. J. Merrill, *op. cit.*, s. 103-104.

większość zaopatrzenia dostarczanego w zachodniej części Korei Północnej. Podstawowym środkiem transportu była kolej, i dopiero na południe od Sinanju i jego dużej stacji przeładunkowej towary przeładowywano na ciężarówki, wozy zaprzężone w zwierzęta czy nawet ludzkich tragarzy⁸⁴⁴. Graficznie rejon ten przedstawiono na Mapie nr. 17, s. 309.

Rozśrodkowanie zaopatrzenia, jakie miało miejsce na południe od Sinanju, kiedy to dostarczano je licznymi drogami, spowodowało, że USAF postanowił całkowicie zamknąć ten proces w najtrudniejszym dla przeciwnika miejscu. Do 1952 pomiędzy Yongmidong a Sinanju znajdowały się tylko dwa potężne betonowo-stalowe mosty, po jednym na rzece Taeryong i Chongchon. Z uwagi na znaczenie tego rejonu, ponownie wykorzystując środki z nieistotnych dla wysiłku wojennego linii zbudowano kilka, liczących łącznie ponad 50 km objazdów oraz zbudowano na każdej z rzek po kilka dodatkowych torów i mostów, tworzących swoiste „objazdy”. Dlatego, aby zamknąć „lejek” należało równocześnie wyeliminować wszystkie te mosty. Od października 1952r. nie były one atakowane, więc po naprawie skierowano na nie silny ruch kolejowy. Doceniając rolę tego rejonu Koreańczycy umieścili tam silne jednostki artylerii przeciwlotniczej, obejmujące około 90 stanowisk ciężkich i 45 stanowisk lekkich dział⁸⁴⁵.

Pierwszy z serii ataków przeciwko rejonowi Yongmidong-Sinanju miał miejsce w nocy 9 stycznia 1953r. Osiemnaście „Superfortec”, pomimo bardzo silnego ognia artylerii zrzuciło 170 ton bomb na mosty, stanowiska dział i stacje rozrządowe. Niecałe 12 godzin później na rejon ten uderzyło ponad 300 samolotów myśliwsko-bombowych. Był to jednak początek masowej, trwającej pięć dni, od 10 do 15 stycznia zmasowanej akcji przeciwko temu rejonowi. Od nocy 12 na 13 stycznia do końca 15 stycznia masowe, ściśle skoordynowane naloty trwały niemal non stop, w dzień i w nocy. W ciągu dnia, formacje liczące nawet 200 samolotów falami atakowały wyznaczone cele⁸⁴⁶. Co minutę nad celem pojawiało się osiem samolotów, a każda para z nich miała na dolot, zrzut bomb i odejście 15 sekund. Osobne, bardzo silne formacje przeznaczono do ataków na stanowiska obrony przeciwlotniczej, podobnie silna była eskorta myśliwskich „Sabre’ów” chroniąca atakujących przed atakami MiG-ów⁸⁴⁷. Nocą samoloty B-26 „Invader” prowadziły działania „nękające” uniemożliwiając pracę ekipom remontowym oraz atakując stanowiska artylerii i reflektorów przeciwlotniczych.

⁸⁴⁴ J. T. Stewart, *op. cit.*, s. 143.

⁸⁴⁵ *Ibidem*, s. 146.

⁸⁴⁶ Szczegółowe zestawienie działań lotnictwa w nocy 12/13, 13/14 stycznia i w ciągu dnia 13 stycznia przedstawiono w Tabeli nr. 38, s. 311.

⁸⁴⁷ MiG-i pojawiły się w rejonie nalołów dopiero 13 stycznia 1952 po południu. Zaobserwowano 168 myśliwców nieprzyjaciela, z których tylko 24 podjęły walkę. Dwa zostały zestrzelone, a dwa uszkodzone. J. T. Stewart, *op. cit.*, s. 159.

Tabela nr 38

**ZESTAWIENIE SIŁ LOTNICZYCH UŻYTYCH DO ATAÓW NA KOMPLEKS MOSTÓW I STACJI
W YONGMIDONG – SINANJU W DNIACH 12-14 STYCZNIA 1953 roku**

Data	Zadanie/cel	Ilość samolotów	Jednostka	Godzina rozpoczęcia nalotu
Noc 12/13 stycznia	Działania „nękające”	6 B-26 „Invader”	3. BW(LNI) 17. BW(LNI)	
	Niszczenie reflektorów przeciwlotniczych	5 myśliwsko-bombowych	49. FBW 58. FBW	
	Stacja przeładunkowa Kwaksan	6 B-29 „Superfortress”		
	Stacja przeładunkowa Chongju	6 B-29 „Superfortress”		
13 stycznia rano	Niszczenie stanowisk artylerii przeciwlotniczej	114 myśliwsko-bombowych	8. FBW 474. FBW 49. FBW 58. FBW MAG 33	09.01 09.20 09.25 09.28 09.20
	Most B-62	8 myśliwsko-bombowych	49. FBW	09.35
	Most B-63	11 myśliwsko-bombowych	58. FBW	09.19
	Most B-64N	9 myśliwsko-bombowych 1 myśliwsko-bombowy	474. FBW 58. FBW	09.22
	Most B-64S	10 myśliwsko-bombowych	474. FBW	
	Most B-66	9 myśliwsko-bombowych	58. FBW	
	Most B-67	12 myśliwsko-bombowych	8. FBW	
	Ośłona myśliwska	122 F-86 „Sabre”		
13 stycznia popołudnie	Niszczenie stanowisk artylerii przeciwlotniczej	103 myśliwsko-bombowe	8. FBW 474. FBW 49. FBW 58. FBW MAG 33	14.55-15.30
	Most B-63	7 myśliwsko-bombowych	58. FBW	15.15
	Most B-64N	12 myśliwsko-bombowych	474. FBW	15.26
	Most B-64S	12 myśliwsko-bombowych	474. FBW	15.15
	Most B-66	6 myśliwsko-bombowych	49. FBW	15.17
	Most B-67	12 myśliwsko-bombowych 3 myśliwsko-bombowe	58. FBW 49. FBW	15.17 15.19
	Ośłona myśliwska	11 myśliwsko-bombowych	8. FBW	15.22
	Działania „nękające”	8 B-26 „Invader”	3. BW(LNI)	19.51-22.32
Noc 13/14 stycznia	Działania „nękające”	8 B-26 „Invader” 4 myśliwsko-bombowe	3. BW(LNI) 474. FBW 8. FBW	
	Stacja przeładunkowa Sinanju	6 B-29 „Superfortress”		
	Stacja przeładunkowa Kunuri	6 B-29 „Superfortress”		

Opracowanie własne na podstawie: J. T. Stewart, *Airpower. The decisive force in Korea*, D. Van Nostrand Company, New York 1957, s. 158-159.

Równolegle do nalotów na rejon „Lejka” amerykańskie lotnictwo atakowało linie kolejowe położone do nawet 100 kilometrów na północ i południe od tego rejonu. Bombowce B-29 i B-26 zbombardowały centra przeładunkowe w Namsi czy Sinhungodng. Zniszczono też ważny most kolejowy w Kunu ri. Miało to spowodować dodatkowe zniszczenia i utrudnienia w dostawie zaopatrzenia. W ciągu pięciu dni zmasowanych działań lotnictwo

amerykańskie wykonało w tym rejonie łącznie 2292 loty bojowe, co stanowiło 54% ogólnej liczby lotów samolotów FEAF w tym okresie. Najwięcej, bo 1234 loty wykonały samoloty 5. Air Force, z czego 1116 przypadło na samoloty myśliwsko-bombowe. Skutkiem tej operacji było całkowite zniszczenie całego kompleksu. Zerwano wszystkie mosty, a niektóre z nich nie nadawały się do użytku do dnia zakończenia działań wojennych. Zniszczeniu uległy wszystkie stacje, a także lokomotywy, wagony i ciężarówki uwięzione w rejonie pomiędzy rzekami Chongchon i Taeryong. Wiele innych pociągów zostało uwięzionych w zasypanych od wybuchów bomb tunelach.

W marcu 1953r. przeprowadzono ostatnią zorganizowaną operację przeciwko systemowi transportu nazwaną „Spring Thaw”. Przeprowadzono ją w okresie 18 – 31 marca 1953r. Celem były wszystkie istotne szlaki zaopatrzeniowe biegnące na południe od linii Phenian-Wonsan. Cele zostały wcześniej dokładnie rozpoznane i wyznaczone. Biorące udział w nalotach dziennych „Thunderjety” i „Sabre’y” zniszczyły 37 mostów drogowych, uszkodziły 34 dalsze i zniszczyły drogi w 94 miejscach. Mające ściśle z nimi współdziałać „Invadery” zniszczyły kolejne 13 mostów, uszkodziły 22 i zniszczyły drogi w 40 miejscach. Zaplanowana współpraca odrzutowców i lekkich bombowców, wymagająca ścisłej dyscypliny czasowej często zawodziła z uwagi na trudne warunki pogodowe. Ponadto zgłoszono zniszczenie 2005 ciężarówek⁸⁴⁸.

Chociaż działania samolotów myśliwsko-bombowych przeciwko systemowi transportowemu, w tym w ramach operacji "Strangle" i "Saturate" były bardzo intensywne – w ich toku USAF wykonał 227 560 lotów bojowych (dla porównania w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych wykonano 92 681 lotów) i przysporzyły stronie ludowej olbrzymich strat to nie były one do końca skuteczne. Ocena ich skuteczności była bardzo trudna, gdyż piloci podawali tak fantastyczne dane o zniszczonych pojazdach⁸⁴⁹ bądź budynkach, że – bazując na doświadczeniach II wojny światowej - samo dowództwo FEAF zmuszone było odgórnie zaniżać je aż o połowę.

Według oceny gen. Weylanda, „Jeżeli przyjmiemy, że celem działań lotnictwa przeciw komunikacji drogowej i kolejowej jest całkowite odcięcie nieprzyjaciela od jego baz zaopatrzenia i pozbawienie go na dłuższy czas możliwości wykonywania ograniczonych ataków oraz uniemożliwienie mu prowadzenia uporczywej obrony, to lotnictwo tego zadania

⁸⁴⁸ The United States Air Force operations in the Korean conflict 1 July 1952....., s. 116-117.

⁸⁴⁹ Zestawienie zgłoszeń zniszczonych środków transportu, mostów i przerwań linii kolejowych w czasie wojny koreańskiej przedstawiono w Tabeli nr 39, s. 312. Działania lotnictwa musiały się jednak dać we znaki Koreańczykom i Chińczykom, skoro z powodu wysokich strat wyszkolonych kierowców zmuszali do kierowania swoimi ciężarówkami amerykańskich jeńców wojennych. S. T. Hosmer, *Psychological effects of U.S. air operations in four wars 1941-1991. Lessons for US commanders*, RAND Project MR-576, RAND, s. 106.

oczywiście nie wykonało. Jednakże jest rzeczą pewną, że lotnictwo osiągnęło postawiony sobie cel - nie pozwoliło nieprzyjacielowi na rozpoczęcie i przeprowadzenie ogólnej ofensywy⁸⁵⁰. O ile z trudem można zgodzić się z pierwszą częścią oceny amerykańskiego generała, to już z drugą na pewno nie. Dowodem na to może być choćby fakt, że w czerwcu 1951 r. chińska artyleria wystrzeliła w kierunku wojsk ONZ 8000 pocisków artyleryjskich i moździerzowych, a w lipcu 1952 r. ponad 102 000 pocisków⁸⁵¹. Jak oceniał wywiad amerykański w lipcu 1953 r. wojska chińsko-północnokoreańskie dysponowały 270 dywizjonami artylerii polowej. Z roku na rok coraz lepszym wyposażeniem dysponowały także oddziały piechoty. O skali zgromadzonych przez Chińczyków zapasów może też świadczyć rozmach wiosennej ofensywy z 1953 roku.

Tabela nr 39

**ZESTAWIENIE ZGŁOSZEŃ ZNISZCZENIA I USZKODZENIA ŚRODKÓW TRANSPORTU,
MOSTÓW I PRZERWANIA LINII KOLEJOWYCH W WOJNIE KOREAŃSKIEJ
W LATACH 1950-1953**

Rodzaj celu	Ilość zniszczonych/uszkodzonych		Łącznie
	Zgłoszenia FEAF	Zgłoszenia lotnictwa US Navy/Marines	
Mosty	3082	2005	5087
Przerwania linii kolejowych	22 828	b. d.	22828+
Lokomotywy	1954	391	2345
Wagony kolejowe	35 986	5896	41 882
Pojazdy kołowe	104 186	7437	111 623

Źródło: E. Dews, F. Kozaczka, *Air interdiction: lessons from past campaign*, RAND Publ., Santa Monica 1981, s. 55.

Stale kontynuowano bezpośrednie wsparcie walczących wojsk. Ilość tego typu lotów jednak zdecydowanie zmniejszyła się⁸⁵². Nasilano je tylko w krótkotrwałych momentach zażartych walk o poszczególne pozycje obronne na Głównej Linii Oporu. I tak na przykład w lutym 1952r. wykonano zaledwie 192 loty w ramach wsparcia, ale w lipcu tego roku już 2082 loty, a w październiku 3009 lotów. Ale i w okresach spokoju samolotom udawało się odnosić sukcesy. W listopadzie 1951r. samolot naprowadzania „Mosquito” dostrzegł w rejonie Hupyong grupę czołgów i dział samobieżnych nieprzyjaciela ostrzeliwujących stanowiska wojsk amerykańskich. Wezwany klucz samolotów F-51 „Mustang” w ciągu kilku minut

⁸⁵⁰ Cyt. za C. Piotrowski, P. Taras, *op. cit.*, s. 47.

⁸⁵¹ K. R. Whiting, *op. cit.*, s. 50.

⁸⁵² Patrz Załącznik nr. 22.

nalotu zdołał zniszczyć cztery czołgi i jedno działo⁸⁵³. Ale takie sukcesy były rzadkie, gdyż przeciwnik przeważnie spędzał całe dnie w solidnych bunkrach.

Nasilenie lotów nastąpiło w czasie jesiennej ofensywy wojsk ONZ w roku 1951r. W trakcie zażartych walk o „Punchbowl” i „Heartbreak Ridge” tylko we wrześniu samoloty myśliwsko-bombowe wykonały 2451 lotów, a w dniach 6 – 15 października 1952 r. w czasie chińskiej ofensywy na wzgórze „White Horse Hill”⁸⁵⁴ i „Arrowhead” lotnictwo wykonało 669 lotów. Ataki odparto, a Chińczycy stracili ponad 10 000 ludzi. W tym samym czasie jeszcze bardziej krwawe boje toczono o kompleks pięciu wzgórz koło Kumwha, zwanych „Sniper Ridge”. W ciągu pięciu tygodni zmagania samoloty myśliwsko-bombowe w ramach operacji „Showdown” wykonały 2217 lotów. We wrześniu 1952r. lotnictwo wykonywało średnio 292 loty na wsparcie wojsk dziennie. W ciągu tego miesiąca zgłoszono zniszczenie między innymi 450 stanowisk artylerii i 802 bunkrów⁸⁵⁵. W trakcie działań w rejonie „Sniper Ridge”, 22 listopada 1952r. bohaterstwem wykazał się mjr C. J. Loring z 80. FBS / 8. FBG. Pilotowany przez niego „Shooting Star” w trakcie ataku na pozycje chińskie został poważnie uszkodzony przez ogień artylerii. Pomimo to pilot kontynuował atak, uderzając swoim samolotem w pozycje chińskich dział, niszcząc je całkowicie. Za swój czyn mjr Loring został pośmiertnie odznaczony Medal of Honour⁸⁵⁶. Było to też rejon, w którym w nocy z 24/25 czerwca 1952r. przeprowadzono jeden z nielicznych nalotów samolotów B-29 „Superfortess”. Dwadzieścia pięć bombowców zbombardowało pozycje chińskie wzdłuż linii frontu. Bombowce korzystały z systemu radarowego MPQ-2. System ten, a od czerwca 1952r. zmodernizowany system MSQ-1 wykorzystywały też samoloty myśliwsko-bombowe, szczególnie w działaniach w złych warunkach meteorologicznych.

Szczególne nasilenie działań lotnictwa miało miejsce wiosną 1953r. W trakcie silnych walk związanych z odpieraniem kolejnych chińskich ofensyw samoloty ponownie, tak jak to miało miejsce latem 1950 roku. W ciągu pierwszych czterech miesięcy 1953r. samoloty 5. AF wykonały 6457 lotów na linii frontu, lotnictwo Marines kolejne 3954, a samoloty australijskie i południowoafrykańskie 1201⁸⁵⁷. Rekordowe były jednak ostatnie miesiące wojny, czerwiec i lipiec. W czerwcu wykonano łącznie 8908 lotów w ramach wsparcia wojsk, w tym samoloty FEAF 7023 loty.

⁸⁵³ W. T. Y'Blood, *Down in the weeds*....., s. 38.

⁸⁵⁴ Szczegółowe zestawienie działań lotnictwa w czasie walk o „White Horse Hill” przedstawiono w Tabeli nr 40, s. 316.

⁸⁵⁵ J. Schlicht, *op. cit.*, s. 140.

⁸⁵⁶ D. R. McLaren, *P-80/F-80 Shooting Star*....., s. 167.

⁸⁵⁷ W. T. Y'Blood, *op. cit.*, s. 45.

Po zatrzymaniu się linii frontu i przejściu do statycznej fazy działań gen. O. Weyland już latem 1951r. w porozumieniu z gen. Van Fleetem określił dzienną liczbę lotów w ramach bezpośredniego wsparcia na 96⁸⁵⁸. Dowódcy lotniczy uznawali, bowiem, na bazie doświadczeń z II wojny światowej, że działania lotnictwa w tym zakresie są najbardziej efektywne w manewrowym okresie działań, gdy sytuacja na linii frontu jest „płynna”. Tak też było w pierwszym okresie wojny koreańskiej, w którym lotnictwo odniosło znaczne sukcesy. Ale po przejściu do działań statycznych, z linią frontu z mnóstwem umocnionych pozycji uznano w dowództwie FEAF, że do tego typu zadań zdecydowanie bardziej nadaje się artyleria. A działania lotnictwa będą marnotrawieniem jego potencjału bojowego, zdecydowanie bardziej skutecznego w działaniach na zapleczu wroga⁸⁵⁹. Dowódcy oddziałów lądowych nie zgadzali się z tym twierdzeniem, żądali zdecydowanie intensywniejszych działań lotnictwa na linii frontu. Ponadto bardzo często krytykowali stosowany przez 5. Air Force system bezpośredniego wsparcia wojsk.

Niemal od początku wojny wskazywali na system współdziałania lotnictwa z piechurami stosowany w Piechocie Morskiej. Wskazywano na większą zdolność do działania – 37 lotów na rzecz 1. Dywizji Marines dziennie, w porównaniu do 19 lotów, jakie średnio otrzymywała dywizji Armii USA. Ponadto krytyce poddano sprzęt lotniczy, ponownie wskazując na większe możliwości taktyczne, w tym czas przebywania nad linią frontu zdecydowanie dłuższy dla śmigłowych samolotów używanych przez lotnictwo Marines takich jak F4U „Corsair” czy AD „Skyraider”, wynoszący do 3-4 godzin. Dla porównania ten czas dla odrzutowych maszyn używanych przez USAF takich jak F-80 „Shooting Star” czy F-84 „Thunderjet” wynosił zaledwie 30 minut⁸⁶⁰. Dopiero w lutym 1952r. dowództwo FEAF zdecydowało się na zwiększenie ilości lotów w ramach wsparcia wojsk. Było to związane jednak z wprowadzonym właśnie programem szkolenia pilotów jednostek myśliwsko-bombowych w tego typu działaniach, a nie realnymi potrzebami jednostek piechoty. Od końca marca tego roku, każda jednostka uczestniczyła w tego typu działaniach. Od tego czasu tak dowódcy FEAF, jak i 8. Armii odnotowali wzrost skuteczności działań lotnictwa w tym zakresie.

⁸⁵⁸ G. R. Lester, *Mosquitoes to wolves. The evolution of the airborne forward controller*, Air University Press, Maxwell AFB 1997, s. 21.

⁸⁵⁹ P. A. Costello, *A matter of trust. Close air support apportionment and allocation for operational level effects*, School of Advanced Airpower Studies, Air University, Maxwell AFB 1995, s. 15.

⁸⁶⁰ A. T. DeSmet, *Effects of doctrine and experience on close air support operations in Korea (1950-1951)*, Air Command and Staff College, Air University, Maxwell FB 2000, s. 14-18.

Nie mniej, przez cały czas wojny, tak w Korei, jak i w Waszyngtonie⁸⁶¹ trwały spory, co do sposobu prowadzenia przez lotnictwo działań na linii frontu. Spory doktrynalne dotyczyły przede wszystkim stopnia zcentralizowania dowodzenia wsparciem lotniczym, zaangażowania lotnictwa w walki na linii frontu, dowodzenia tymi działaniami oraz szkolenia lotników. Szef Sztabu Armii gen. L. Collins twierdził nawet, że lotnictwo nie jest zainteresowane w prowadzeniu działań związanych ze wsparciem wojsk. Wskazywał też na potrzebę kierowania działaniami lotnictwa przez dowódców korpusów i armii polowych⁸⁶². Natomiast dwódcy lotniczy wskazywali, że dowódcy lądowi pomimo posiadania silnego wsparcia artylerii⁸⁶³, zbyt często wzywali wsparcie lotnicze. A było ono i tak silniejsze niż te, jakie otrzymywały wojska USA w walkach w Europie Zachodniej w czasie II wojny światowej⁸⁶⁴.

W Korei stworzono jednolity system kontroli powietrznej, łączący elementy lotnicze i naziemne. Jednak w odróżnieniu od systemu zastosowanego przez Piechotę Morską USA w przypadku współdziałania Armii USA i USAF komórki współpracy w lotnictwie umieszczono dopiero na szczeblu Dywizji i Korpusu. Zasięg działania samolotów wykonujących zadania bezpośredniego wsparcia ograniczono do tzw. „bomb line” – linii maksymalnego zasięgu skutecznego ognia ciężkiej artylerii, położonej do ok. 13 kilometrów na północ od linii frontu. Wszystkie akcje lotnictwa w tym pasie musiały być naprowadzane przez powietrznych kontrolerów. Aby temu sprostać znacznie powiększono ich siły. Dwudziestego piątego kwietnia 1951 r. w miejsce jednego dywizjonu utworzono całą grupę – 6147. Tactical Control Group stacjonującą w Chunchon i składającą się z dwóch dywizjonów lotniczych – 6148. i 6149. TCS oraz dywizjonu naprowadzania naziemnego – 6150. TCS⁸⁶⁵.

Naziemni kontrolerzy na jeepach byli przydzielani do jednostek lądowych na szczeblu korpusu, dywizji lub pułku. 80-cio dniowe staże w tym dywizjonie odbywali wszyscy nowoprzybyli piloci, którzy następnie wykonywali pod okiem doświadczonych kolegów 80 lotów. Dopiero wtedy mogli rozpocząć samodzielne działania. Natomiast jednostki lądowe kierowały do dywizjonów lotniczych swoich ludzi pełniących funkcje obserwatorów. Ci odbywali najpierw intensywny, tygodniowy trening na ziemi, a następnie wykonywali 15 lotów szkolnych z najbardziej doświadczonymi pilotami. W dywizjonach TCS służyli

⁸⁶¹ J. E. Langlois, *The mission of the United States Air Force and its support to the United States Army compared to the Marine Air Ground Task Force (MAGTF) concept*, United States Marine Corps Command and Staff College, Quantico 2009, s. 7.

⁸⁶² P. A. Costello, *op. cit.*, s.19, 21.

⁸⁶³ W okresie czerwiec 1950 – grudzień 1952 artyleria amerykańska w Korei wystrzeliła więcej pocisków niż w całym okresie II wojny światowej na Pacyfiku i w rejonie Morza Śródziemnego. W. T. Y'Blood, *op. cit.*, s. 37.

⁸⁶⁴ W czasie II wojny działania w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych stanowiły 10% ogółu lotów, natomiast w Korei 30%. *Ibidem*, s. 25.

⁸⁶⁵ W. M. Cleveland, *op. cit.*, s. 57.

obserwatorzy nie tylko z armii amerykańskiej, ale także brytyjskiej, kanadyjskiej, australijskiej czy francuskiej. Natomiast w 6148. TCS latało kilkunastu pilotów południowokoreańskich. W jednostce tej było też kilka C-47 zwanych „Shirley” wyposażonych w dodatkowe radiostacje i służących, jako latające stanowiska retransmisji danych, a czasami dowodzenia.

Tabela nr 40

ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ LOTNICTWA W RAMACH BEZPOŚREDNIEGO WSPARCIA WOJSK W TRAKCIE WALK O WZGÓRZE 395 (WHITE HORSE HILL) W DNIACH 6-15 PAŹDZIERNIKA 1952 roku

	Działania dzienne	Działania nocne z użyciem MPQ-2	Łącznie
Łączna ilość lotów	669	76	745
Ilość zrzuconych bomb 1000 funtowych	187	-	187
Ilość zrzuconych bomb 500 funtowych	783	355	1138
Ilość zrzuconych bomb 260 funtowych	120	149	269
Ilość zrzuconych bomb 250 funtowych	358	36	394
Ilość zrzuconych bomb 220 funtowych	-	256	256
Ilość zrzuconych bomb 100 funtowych	78	470	548
Ilość wystrzelonych rakiet 5" HVAR	359	-	359
Ilość zrzuconych bomb napalmowych	359	18	377

Opracowanie własne na podstawie: HQ IX Corps G-3 Section, *Special after-action report Hill 393 (White Horse Mountain) 6-15 October 1952*, 23 October 1952, s. 37-38. Dokument dostępny online: HQ IX Corps G-3 Section, *Special after-action report Hill 393 (White Horse Mountain) 6-15 October 1952*, 23 October 1952, dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/compoundobject/collection/p4013coll11/id/537/rec/2>, [dostęp:] 15.08.2015r.

Ulepszano też sprzęt powietrznych kontrolerów. Po nieudanych próbach wykorzystania samolotu Cessna L-19⁸⁶⁶ na początku 1952 r. do Korei przybyło 55 nowych samolotów, LT-6G, specjalnie przystosowanych do tych zadań. Wyposażono je w radiostacje AN/ARC-3, AN/ARN-6, AN/SCR-522A pozwalające im połączyć się niemal z każdym w Korei⁸⁶⁷. Pod skrzydłami zamontowano sześć punktów podwieszeń dla potrójnych wyrzutni rakiet dymnych, a pod kadłubem można było podczepić dodatkowy zbiornik paliwa. Początkowo LT-6G miały też dwa karabiny maszynowe umieszczone w zasobnikach pod skrzydłami, ale szybko je zdemonutowano. Nowy sprzęt otrzymali też kontrolerzy naziemni.

⁸⁶⁶ Samoloty te uznano w Korei za zbyt wolne i nienadające się do zadań naprowadzania samolotów myśliwsko-bombowych. Natomiast w wojnie w Wietnamie Cessny L-19, oznaczone, jako O-1 były podstawowym sprzętem latającym powietrznych kontrolerów do, 1968r., kiedy to wprowadzono do służby nowe, lepsze maszyny Cessna O-2 i Rockwell OV-10. G. R. Lester, *op. cit.*, s. 90-118.

⁸⁶⁷ Występowały cały czas problemy z utrzymywaniem łączności z samolotami lotnictwa morskiego, które używało nowoczesne radiostacje VHF o 12 lub 20 kanałach pracy, w tym kanale „awaryjnym”. Natomiast większość maszyn USAF, w tym i „Mosquito” posiadało radiostacje 8 kanałowe. To powodowało, że maszyny te w niektórych przypadkach, gdy w powietrzu było dużo samolotów różnych formacji miały problemy z kierowaniem, dochodziło do zakłóceń w łączności. A. T. DeSmet, *op. cit.*, s.24.

Wyposażono ich w nowe jeepy M38 z nowymi, znacznie solidniej zamontowanymi radiostacjami typu AN/ARC-3, AN/ARC-27 i AN/ARC-7⁸⁶⁸.

Aby ulepszyć działania załóg maszyn naprowadzania, linię frontu podzielono na sektory, stale przydzielane poszczególnym dywizjom. I tak 6148. TCS odpowiadał za zachodni odcinek frontu, a 6149. TCS za wschodni. Umożliwiało to załogom samolotów naprowadzania zaznajomienie się z terenem operacji i łatwiejsze wychwycenie wszelkich zmian w krajobrazie. Było to konieczne, gdyż Chińczycy do perfekcji opanowali sztukę kamuflażu.

Samoloty naprowadzania działaniach z maszynami myśliwsko-bombowymi miały jeden podstawowy cel – wykrycie i identyfikacja celu. Następnie, gdy samoloty przystępowały do niszczenia celi „Mosquito” miały kontrolować te ataki, dokonywać wyboru uzbrojenia, wskazywać kolejność celi do ataków, oznaczać te cele i dokonać rozpoznania skutków ataków⁸⁶⁹. Gdy tylko było to możliwe, już w drodze nad cel starano się dobrać formacje samolotów, dysponujących odpowiednim do rodzaju celu uzbrojeniem – rakietami, bombami czy napalmem. Samoloty myśliwsko-bombowe operowały najczęściej czterosamolotowymi kluczami. Do ataku kierowano przeważnie pary maszyn, a pozostałe oczekiwały na dużej wysokości. Gdy kluczy w rejonie celu było więcej, pilot „Mosquito” kierował je do stref wyczekiwania, położonych na różnych wysokościach. Początkowo sporo trudności przysparzało wskazywanie celi. Podawanie przez radio cech charakterystycznych terenu wokół celu, czy zrzut ręcznych granatów dymnych okazało się nieskuteczne. Dopiero wprowadzenie jesienią 1950r. rakiet dymnych o kalibrze 2,36 cala usprawniło ten proces.

W obliczu coraz silniejszej obrony przeciwlotniczej, loty samolotów naprowadzania stawały się coraz bardziej niebezpieczne⁸⁷⁰. W związku z tym od grudnia 1952r. rozpoczęto współdziałanie z jednostkami artylerii amerykańskiej, które w czasie działań lotnictwa miały ostrzeliwać wykryte wcześniej pozycje artylerii przeciwlotniczej wroga. Pomimo coraz częstszego ostrzału załogi „Mosquito” kontynuowały działania⁸⁷¹. 9 grudnia 1951r. w okolicy Sagijom kpt. R. L. Miller kierował nalotem na stanowisko wykrytej wcześniej baterii artylerii. Pomimo uszkodzenia samolotu kpt. Miller przez prawie godzinę kierował samolotami, które zniszczyły dwa działa i osiągnęły 85% pokrycie bombami wskazanego terenu. Pół roku

⁸⁶⁸ J. Schlight, *op. cit.*, s. 150.

⁸⁶⁹ G. R. Lester, *op. cit.*, s. 53.

⁸⁷⁰ W związku z zagrożeniem ostrzałem przeciwnika latem 1951r. przeprowadzono próby z zastosowaniem, jako maszyn naprowadzania samolotów F-51 „Mustang”. Jedną z powodu niemożliwości zainstalowania dodatkowych środków łączności, niezbędnych do właściwego wykonywania zadań zaniechano tego. G. R. Lester, *op. cit.*, s. 67.

⁸⁷¹ Przykładowe zestawienie wyników działania samolotów „Mosquito” w dniu 9 lipca 1952r. przedstawiono w tabeli nr 41, s. 319.

poźniej – 15 maja 1952r. ten sam pilot w trakcie lotu rozpoznawczego w rejonie Kumguong-ni wykrył silnie umocnione pozycje chińskiej piechoty. Skierowano w ten rejon trzy klucze samolotów myśliwsko-bombowych. Kapitan Miller kierował po kolei atakiem każdego klucza, wykonując szereg przelotów nad pozycjami nieprzyjaciela. W ich toku jego samolot otrzymał szereg trafień. Pomimo to nadal kierował atakami, dopóki samoloty nie zrzuciły całego posiadanego uzbrojenia.

Tabela nr 41

**ZESTAWIENIE WYNIKÓW ZNISZCZEŃ POWSTAŁYCH W WYNIKU NALOTÓW SAMOLOTÓW
MYŚLIWSKO-BOMBOWYCH KIEROWANYCH PRZEZ MASZYNY NAPROWADZANIA
„MOSQUITO” W DNIU 9 LIPCA 1952 roku**

	Zniszczone	Uszkodzone	Łącznie
Bunkry	2	19	21
Stanowiska moździerzy	-	29	29
Jaskinie	1	37	38
Składy	3	1	4
Schrony dla żołnierzy	16	55	71
Stanowiska broni automatycznej	-	2	2

Źródło: W. M. Cleveland, *Mosquitos in Korea*, Peter E. Randall Publisher, Portsmouth 1991, s. 21.

Działania kierowanych przez „Mosquito” samolotów były szczególnie skuteczne przeciwko piechocie nieprzyjaciela. 22 września 1951r. w rejonie Komisong-ni por. K. A. Strum dostrzegł na wzgórzu ok. 75 żołnierzy przeciwnika w trakcie budowy umocnionych pozycji. Po skontaktowaniu się z dwoma kluczami „Mustangów” por. Strum wykonał kilka przelotów nad celem rakietami dymnymi dokładnie wskazując stanowiska nieprzyjaciela. W trakcie kolejnego przelotu odkrył i również oznaczył rakietami zamaskowany skład kilkudziesięciu beczek z paliwem. Pomimo bardzo silnego ostrzału z ziemi, wykonywał swoje zadanie aż ostatni „Mustang” wyczerpał amunicję. Ostateczne rozpoznanie stwierdziło, że zabito 65 żołnierzy oraz zniszczono paliwo i budowane fortyfikacje.

Oprócz naprowadzania lotnictwa pracownice „Mosquito” wykonywały szereg innych zadań jak korygowanie ognia artylerii zarówno lądowej, jak i na terenach przybrzeżnych okrętowej, działania psychologiczne - zrzut ulotek, nadawanie audycji propagandowych, czy akcje poszukiwawczo-ratownicze. Jeden z takich przypadków miał miejsce 10 czerwca 1953r. Pilot 6147. TCS por. S. F. Johnston otrzymał informację, że w jego rejonie działania, obejmującym środkowy odcinek frontu, na stoku góry zwanej „Papa San” już za linią forntu wylądował pilot zestrzelonego „Sabre’a”. Pomimo silnego ostrzału ze strony przeciwnika załoga „Mosquito” odnalazła zestrzelonego pilota i z pomocą radia przekazała mu polecenia skierowania się ku pozycjom wojsk ONZ. Latając na minimalnej wysokości, pomimo

wysokiego zagrożenia ze strony nieprzyjaciela załoga LT-6 cały czas kierowała na wykryte stanowiska dział przeciwlotniczych i broni maszynowej ogień własnej artylerii. Trwało to ponad 45 minut. Dopiero awaria radiostacji pokładowej zmusiła go do odlotu, ale przekazał kolejnemu samolotowi LT-6, który w międzyczasie nadleciał instrukcje, co do dalszego działania. To pozwoliło śmigłowcowi ratownicznemu na uratowanie strąconego lotnika⁸⁷².

W działaniach samolotów „Mosquito” zdarzały się i humorystyczne sytuacje. Na przykład, gdy kierujący eliminacją usadowionego na szczycie wzgórza 1098 122mm chińskiego działa por. Don Reis miał poważne problemy z jego zniszczeniem. Dział to bardzo dawało się we znaki zajmującym w pobliskiej dolinie stanowiska oddziałom amerykańskim. Własna artyleria nie była w stanie zniszczyć wrogiej armaty. Do pomocy skierowano, więc znajdujący się w pobliżu pancernik USS „Iowa”. Gdy okręt znalazł się w odległości do otwarcia ognia, do por. Reisa skierowano z jego pokładu informację, aby bardzo dokładnie kierował ostrzałem, gdyż każdy z 406mm pocisków głównego dział pancernika „*kosztuje tyle, co Cadillac*”. Pierwszy pocisk trafił ok. 100 metrów poniżej stanowiska dział. Dopiero trzeci pocisk trafił dokładnie w szczyt wzgórza, które wybuchło w sposób podobny do erupcji wulkanu, z ogromnym kłębem dymu. Skala wybuchu świadczyła, że oprócz dział musiała też eksplodować zgromadzona niedaleko amunicja. Późniejsze rozpoznanie stwierdziło, że po tym trafieniu wzgórze zmniejszyło się o osiem metrów, i od tej pory piloci „Mosquito” nazywali je 1090⁸⁷³.

W ciągu całej wojny samoloty naprowadzania wykonały 40 354 loty w czasie 117 471 godzin, tracąc 42 samoloty i 33 ludzi. Ich działania przyczyniły się do zniszczenia między innymi 563 dział polowych, 5079 pojazdów, 12 lokomotyw, 84 mostów i eliminacji ok. 100 000 żołnierzy nieprzyjaciela⁸⁷⁴.

IV. 5 DZIAŁANIA LOTNICTWA MORSKIEGO

Lotnictwo morskie kontynuowało przedstawione wyżej⁸⁷⁵ działania, głównie we wschodniej części Korei Północnej. W zależności od bieżących potrzeb operacyjnych mogły to być działania przeciwko systemowi transportowemu, ataki na wybrane cele przemysłowe

⁸⁷² W. M. Cleveland, *op. cit.*, s. 132. W przypadku, gdy strącono samolot „Mosquito” pozostałe samoloty wykonywały wszystko, by uratować ich pilotów. Tak było na przykład, gdy Chińczycy stracili LT-6 z załogą płk S. Marshall i kpt. E. G. Kelley. Oślaniani przez kilkanaście „Mustangów”, „Corsairów” i „Shooting Starów”, którzy osłaniali strąconych kolegów przed oddziałem ok. 200 żołnierzy przeciwnika śmigłowiec z 25. Dywizji zdołał ich uratować.

⁸⁷³ *Ibidem*, s. 140-141.

⁸⁷⁴ W. M. Cleveland, *op. cit.*, s. 257.

⁸⁷⁵ Patrz Rozdział III, s. 209.

albo działania w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych⁸⁷⁶. Zmiany te, na przykładzie kilku grup lotniczych przedstawiono w tabeli nr 42, s. 321. Przez cały czas w składzie Task Force 77. utrzymywano po trzy lotniskowce. Dwa z nich prowadziły działania bojowe, a trzeci pobierał zaopatrzenie. Miało to miejsce średnio, co cztery dni, lub gdy warunki pogodowe uniemożliwiały prowadzenie lotów. W portach Japonii przebywał czwarty lotniskowiec, gotów do wzmocnienia sił TF. 77 w nagłych wypadkach. Lotniskowce były regularnie zmieniane, odbywając kilkumiesięczne tury. Swoistym „rekordzistą” pod tym względem był lotniskowiec USS „Valley Forge”, który odbył aż cztery tury bojowe na wodach koreańskich⁸⁷⁷. Lotniskowce USS „Boxer”, „Philippine Sea” czy „Princeton” odbyły, co najmniej po dwie tury.

W sierpniu 1951 r. US Navy wprowadziła do działań nowy typ samolotu – myśliwiec odrzutowy McDonnell F2H-2 „Banshee”. Stanowiły one wyposażenie dywizjonu VF-172 bazującego na USS „Essex”. Z uwagi na wysoki pułap lotu i dużą prędkość samolotów tych używano między innymi do eskorty B-29, co miało miejsce po raz pierwszy w nalocie na ważną stację przeładunkową w Rashin. Rashin znajdujący się zaledwie ok. 25 kilometrów od granicy z ZSRR przez dłuższy czas znajdował się poza możliwościami lotnictwa USA. Gdy w końcu zapadła decyzja o jego bombardowaniu FEAF z uwagi na zbyt mały zasięg „Sabre’ów” nie był w stanie zapewnić właściwej osłony „Superfortecom”. Tą mogły zapewnić wyłącznie samoloty startujące z lotniskowców. Do tego zadania wyznaczono tuzin samolotów z VF-172, którego „Banshee” zapewniały osłonę „wysoką”, a jedenaście F9F „Panther” z VF-51 zapewniało „niską” osłonę bezpośrednią⁸⁷⁸.

Do działań wprowadzono również rozpoznawczy wariant tego samolotu F2H-2P. Był on szczególnie wysoko oceniany przez pilotów, jak i dowództwo. Samolot wyposażono w nowe kamery typu K-38, które pozwalały na wykonywanie zdjęć pionowych i ukośnych o dużej rozdzielczości z wysokości ponad 3000 metrów przy jednorazowym przelocie nad celem. Wyposażony w kamerę K-17 samolot F9F-2P „Panther” podobnej, jakości zdjęcia wykonywał z wysokości 1600 metrów i musiał dokonać, co najmniej trzech przelotów, co było zdecydowanie bardziej niebezpieczne⁸⁷⁹. Wprowadzenie do służby myśliwca „Banshee”

⁸⁷⁶ Od czasu do czasu na lotniskowcach urządzano tak zwany „*Boy-san day*”, w którym to piloci sami dokonywali selekcji celi i atakowali te, które wybrali. Na przykład na USS „Oriskany” był to 21 kwietnia 1953r. Commander Air Group TWELVE, *Action report of Carrier Air Group TWELVE for period 8 April 1953 through 22 April 1953*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-12/cvg-12-8-22-apr-1953.html> [dostęp:] 05.06.2015r., s. II-5.

⁸⁷⁷ L. Davis, *Air war Korea*,..... s. 88.

⁸⁷⁸ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 245-246.

⁸⁷⁹ http://www.navalaviationmuseum.org/attractions/aircraft-exhibits/item/?item=f2h-2p_banshee [dostęp:] 05.06.2015r.

spowodowało, że pod koniec wojny niektóre Grupy Lotnicze lotniskowców posiadały już wszystkie trzy dywizjony myśliwskie wyposażone w samoloty o napędzie odrzutowym. Była to na przykład CAG-4 zaokrętowana latem 1953r. na lotniskowcu USS „Lake Champlain”⁸⁸⁰.

Tabela nr 42

**PODSTAWOWE ZADANIA REALIZOWANE PRZEZ SAMOLOTY POKŁADOWE
LOTNICTWA MORSKIEGO W OKRESIE SIERPIEŃ 1951 – LIPIEC 1953 roku**

lotniskowiec	grupa	okres	podstawowe zadania
USS „Bon Homme Richard”	CAG-102	08.08.1951r. - 05.09.1951r.	bezpośrednie wsparcie wojsk, patrole rozpoznawcze, uderzenia bombowe w ramach generalnego wsparcia wojsk ONZ
USS „Essex”	CAG-5	18.08.1951r. – 19.09.1951r.	niszczenie zaopatrzenia przeciwnika na liniach zaopatrzenia, bezpośrednie wsparcie wojsk
USS „Bon Homme Richard”	CAG-102	18.09.1951r. – 18.10.1951r.	bezpośrednie wsparcie wojsk, patrole rozpoznawcze, uderzenia bombowe w ramach generalnego wsparcia wojsk ONZ
USS „Essex”	CAG-5	01.10.1951r. – 31.10.1951r.	niszczenie zaopatrzenia przeciwnika na liniach zaopatrzenia, bezpośrednie wsparcie wojsk
USS „Antietam”	CAG-15	26.11.1951r. – 31.12.1951r.	działania na liniach zaopatrzenia, przede wszystkim na terenie Korei północnej w formie uderzeń, patroli rozpoznawczych, działań nocnych
USS „Essex”	CAG-5	26.12.1951r. – 01.02.1952r.	działania na liniach zaopatrzenia
USS „Antietam”	CAG-15	16.01.1952r.- 09.02.1952r.	działania na liniach zaopatrzenia, przede wszystkim na terenie Korei północnej w formie uderzeń, patroli rozpoznawczych, działań nocnych
USS „Philippine Sea”	CAG-11	12.05.1952r. – 06.06.1952r.	działania przeciwko systemowi transportu kolejowego Korei Północnej
USS „Essex”	ATG-2	18.07.1952r. – 04.09.1952r.	bezpośrednie wsparcie wojsk, prowadzenie rozpoznania, zwalczania transportu
USS „Kearsage”	CAG-101	14.09.1952r. – 20.10.1952r.	działania przeciwko systemowi transportu
USS „Oriskany”	CAG-102	28.10.1952r. – 22.11.1952r.	blokada wybrzeża Korei Północnej, systematyczne niszczenie systemu transportowego, niszczenie lotnisk, kompleksów energetycznych i przemysłowych
USS „Essex”	ATG-2	01.11.1952r. – 24.11.1952r.	bezpośrednie wsparcie wojsk, prowadzenie rozpoznania, zwalczania transportu
USS „Oriskany”	CAG-12	01.03.1953r. – 29.03.1953r.	blokada wybrzeża Korei Północnej, systematyczne niszczenie systemu transportowego, niszczenie lotnisk, kompleksów energetycznych i przemysłowych
USS „Lake Champlain”	CAG-4	19.06.1953r. – 27.07.1953r.	niszczenie dróg zaopatrzenia we wschodniej części Korei Północnej, bliskie i dalekie wsparcie wojsk.

Opracowanie własne: na podstawie okresowych raportów dowódców Grup Lotniczych lotniskowców z lata 1951-1953. Dokumenty dostępne online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat.html>, [dostęp:] 05.06.2015r.

W celu poprawy skuteczności działań lotnictwa morskiego w październiku 1951r. utworzono spośród najbardziej doświadczonych dywizjonów "Super Grupę" nazwaną Air

⁸⁸⁰ Commander Carrier Air Group FOUR, *Action report of Carrier Air Group FOUR for period 11 July 1953 to 27 July 1953*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-4/cvg-4-11-27-jul-1953.html> [dostęp:] 05.06.2015r., s. 2.

Task Group - 1 (ATG-1) zaokrętowaną na USS "Valley Forge" i dowodzoną przez kmr C. H. Crabilla. Składała się ona z następujących jednostek: VF-52 i VF-111 (F9F-2 "Panther"), VF-653 (F4U-4 "Corsair"), VA-194 (AD-2 i AD-3 "Skyraider") oraz kluczy wydzielonych z dywizjonów: VC-3 Det. "George" na F4U-5N, VC-11 Team 7 na AD-4W, VC-35, „Van Team” na AD-4NL i rozpoznawcze "Panther" F9F-2P z VC-61 oraz śmigłowce HO3S-1 z HU-1 Unit 20. Pierwszy atak Grupa przeprowadziła 11 grudnia 1951 r. na linie kolejowe we wschodniej Korei.

Spektakularnym wydarzeniem był nalot samolotów z VF-54 na tajną kwaterę dowództwa wojsk ludowych koło Kapsan. W październiku 1951 r. dowództwo 8. Armii USA otrzymało informacje wywiadowcze mówiące o mającym się odbyć 30 października o godz. 09.00 spotkaniu wyższych dowódców chińskich i północnokoreańskich. Dzień przed planowanym terminem nad doliną pojawiły się samoloty rozpoznawcze, które wykryły ogromny ruch w tym spokojnym dotąd rejonie. W dniu narady o 09.15 nad celem pojawiło się osiem maszyn z VF-54, prowadzonych przez jej dowódcę kmr P. Grey'a, szczerząc się faktem, iż w trakcie wojny w Korei był pięciokrotnie zestrzelonym i zawsze uratowanym⁸⁸¹. Zrzucone bomby i napalm zmieniły dolinę w piekło. Zniszczono też wszystkie stanowiska artylerii przeciwlotniczej, której ogień był zresztą bardzo słaby, tak, że żaden z samolotów nie odniósł nawet uszkodzeń. Dwa dni później do eskadry dotarł raport od obserwujących atak z pobliskich wzgórz partyzantów. W jego wyniku zginęło 509 wysokich rangą dowódców i koreańskich działaczy partyjnych. Spłonęła też cała dokumentacja partii komunistycznej. O skutkach nalotu może świadczyć fakt, że północnokoreańskie dowództwo wyznaczyło nagrodę za głowy pilotów z VF-54, których nazwano "rzeźnikami z Kapsan".

Jesienią 1951r. priorytetem w działaniach lotnictwa pokładowego stały się linie kolejowe, które jak to wynikało z rozpoznania w północno-wschodnim rejonie Korei znowu były bardzo intensywnie wykorzystywane. W związku z tym już 20 września siły TF. 77 całkowicie „zwolniono” z działań na rzecz bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. Intensywne działania przeciwko liniom kolejowym prowadzono od początku października 1951r. siłami Grup Lotniczych wszystkich trzech lotniskowców – USS „Bon Homme Richard”, „Essex”, „Antietam”. W ciągu trzech pierwszych dni działań uzyskano przerwanie linii kolejowych w 131 miejscach, a pomiędzy 18 a 31 października aż w 490 miejscach. W listopadzie, pomimo coraz gorszych warunków pogodowych zgłoszono przerwanie linii kolejowych w 922 miejscach oraz zniszczenie 44 mostów i wiaduktów kolejowych. Do lutego 1952r. osiągnięto średnią dzienną liczbę zniszczeń torów 116. Działania w tym rejonie Korei

⁸⁸¹ R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 186-188.

stawały się coraz trudniejsze, obrona przeciwlotnicza stawała się coraz silniejsza. Odcinek głównej linii kolejowej łączącej Wonsan z Phenianem, nazwano nawet „Doliną Śmierci”. Pomiędzy 22 sierpniem a 30 listopada 1951r. tylko samoloty z 5. CAG były trafione 318 razy, stracono 27 samolotów i 11 pilotów⁸⁸².

Jednym ze strąconych wówczas pilotów był późniejszy kosmonauta i pierwszy człowiek, który postawił stopę na „Srebrnym Globie” - Neil Armstrong, w Korei pilot VF-51⁸⁸³. W swoim pierwszym locie bojowym nad Koreą 29 sierpnia 1951r. w trakcie ataku na magazyny w rejonie Majon-ni, na zachód od Wonsan jego „Panther” został trafiony ogniem artylerii. Próbuąc odzyskać kontrolę nad poważnie uszkodzonym samolotem uderzył w słup telefoniczny i odciął niemal metr końcówki prawego skrzydła. Po tym usiłował wznieść się i dolecieć nad morze, ale uszkodzenia samolotu były tak duże, że musiał katapultować się nad lądem, na szczęście na terenie zajęтым przez własne wojska.

Początek roku 1952 przyniósł kolejną modyfikację działań. Wykorzystując pokrywę śnieżną i jasne, księżycowe noce rozpoczęto operację „Moonlight Sonata”. Rozpoczęto ją 12 stycznia, a trwała do końca marca. W ramach tej operacji każdej „lotnej” nocy, gdy warunki meteorologiczne na to pozwalały o godzinie 3 z lotniskowców startowało dziesięć maszyn. Podzielone na pięć dwu-samolotowych sekcji patrolowały one przydzielone ok. 80 kilometrowe odcinki szlaków kolejowych⁸⁸⁴. Na odprawach przekazywano pilotom lokalizacje najczęściej wykrywanych celi w poszczególnych rejonach. W założeniu nawet sama obecność samolotów nad szlakami kolejowymi miała zatrzymywać dostawy i utrudniać prowadzenie prac naprawczych. Gdy zaobserwowano pociągi lub nawet same lokomotywy były one atakowane. Pilotom nakazywano jednak niszczenie lub uszkodzenie wyłącznie lokomotyw, a następnie zerwanie torów wokół pociągu. Meldunek o tym przelazywano na lotniskowiec, gdzie czekały w pogotowiu kolejne maszyny, które o świcie atakowały pociąg. „Moonlight Sonata” okazał się częściowo skuteczny, zniszczono kilka lokomotyw. Jednak noce, w których kombinacja pokrywy śnieżnej, księżyca, dobrej pogody i odnalezionych celi były rzadkie.

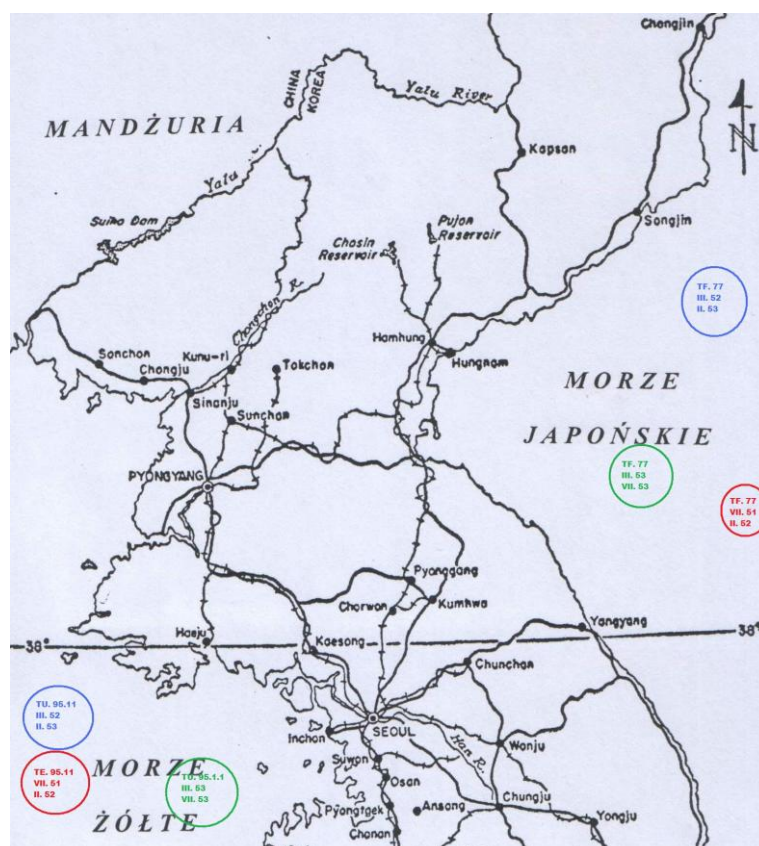
W kwietniu 1952r. lotnictwo morskie rozpoczęło wspólne działania z okrętami ostrzeliwującymi wybrzeże Korei. Szczególnie we wschodniej części kraju zdecydowana większość szlaków komunikacyjnych biegły wzdłuż wybrzeża, w związku, z czym stała się

⁸⁸² M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 252-253.

⁸⁸³ W. Thompson, *F9F Panther units of the Korean war*, Osprey Publishing, Oxford 2014, s. 29-30. W Korei walczyło, jako piloci kilku późniejszych, pierwszych amerykańskich kosmonautów, jak Walter Schirra czy John Glenn. Ten drugi najpierw odbył jedną turę bojową w dywizjonie VMF-311, a następnie w ramach wymiany służył w 25. FIS/51. FIW, gdzie uzyskał trzy zwycięstwa powietrzne. W Thompson, *F-86 Sabre aces of the 51st...*, s. 66.

⁸⁸⁴ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 260-261.

REJONY DZIAŁANIA LOTNISKOWCÓW W OKRESIE LIPIEC 1951 – LIPIEC 1953 roku



Opracowanie własne na podstawie: J. A. Field Jr., *History of United States naval operations: Korea*.

<http://www.history.navy.mil/books/field/index.htm> [dostęp:] 09.09.2014 r.

one celami dla amerykańskich okrętów od 1950r. systematycznie ostrzeliwujących instalacje nieprzyjaciela. Z uwagi na ukształtowanie terenu, w większości pokrytego górami kierowanie ogniem artylerii okrętowej było utrudnione. Dlatego też od początku wojny do kierowania ogniem dział okrętowych każdy lotniskowiec wysyłał codziennie po dwa – cztery samoloty, przeważnie F4U „Corsair”. Teraz działania lotnictwa i okrętów miały być skoordynowane. Ostrzał z dział okrętowych osłabiał siłę koreańskiej artylerii przeciwlotniczej, a przeprowadzające naloty maszyny mogły skutecznie naprowadzać te działa.

Pierwsza taka wspólna akcja miała miejsce 13 kwietnia 1952r., gdy przeprowadzono wspólny lotniczo-okrętowy atak na Chongjin. Wzięły w nim udział samoloty z lotniskowców USS „Philippine Sea” i „Boxer” oraz okręty – krążownik USS „St. Paul”, niszczyciele USS „Hanson”, „T. E. Chandler”, HMS „Concord”⁸⁸⁵. Głównym celem ataku była jedna z największych hut w Korei a także liczne składy, koszary, magazyny paliw oraz stanowiska

⁸⁸⁵ *Ibidem*, s. 347-348.

artylerii przeciwlotniczej i nadbrzeżnej. Samoloty z poszczególnych lotniskowców wykonały po dwa na naloty, łącznie wykonując 242 loty, zrzucając 319 ton bomb. Atak na Chongjin powtórzono 25 kwietnia. Tym razem wziął z nim udział pancernik USS „Iowa” wraz z trzema niszczycielami, a lotnictwo pokładowe wykonało cztery naloty z udziałem ponad 200 maszyn.

Podobne działania prowadzono również przeciwko liniom kolejowym i infrastrukturze kolejowej na odcinku Hungnam-Songjin⁸⁸⁶. Nazwano je „Packadge” i Derail”. Działania w ramach „Packadge” były wspólne. Poszczególne odcinki były atakowane przede wszystkim przez lotnictwo. Następnie czekano, aż ekipy remontowe rozpoczną ich naprawę. Gdy ta była na ukończeniu samoloty atakowały to miejsce ponownie. W przypadku, gdy pogoda uniemożliwiała ataki lotnicze, lub lotniskowce pobierały zopatrzenie miejsca te były niszczone ogniem artylerii okrętowej. Ponadto, co dzień i co noc okręty ostrzeliwały z dział wskazane wcześniej miejsca by dodatkowo utrudnić prowadzenie prac naprawczych. Natomiast rejon „Derail” były ostrzeliwane wyłącznie przez artylerię, ale często ogień był kierowany przez samoloty.

Lotnictwo pokładowe uczestniczyło również w wielu działaniach przeciwko obiektom przemysłowym Korei Północnej. W dniach 24 – 25 czerwca 1952r. maszyny z lotniskowców USS „Princeton”, „Boxer” i „Phillipne Sea” całkowicie zniszczyły potężną elektrownię w Sui ho, w ramach wspólnej z USAF operacji przeciwko systemowi energetycznemu. Samoloty pokładowe brały też udział w lipcowych i sierpniowych nalotach na Phenian. Ale prowadziło też działania samodzielne. Dwudziestego siódmego lipca „Corsairy” i „Skyraidery” z USS „Bon Homme Richard” zbombardowało i zniszczyło hutę cynku i ołowiu w Sindok położoną około 35km na północ od Tachon. F4U-4, jako pierwsze zaatakowały stanowiska artylerii przeciwlotniczej, po czym AD-4 zaatakowały budynki huty. Nalot był skuteczny, zniszczono główny budynek huty oraz stację transformatorową⁸⁸⁷. Następnego dnia samoloty z USS „Princeton” w podobnym nalocie zniszczyły hutę magnezu w Kilchu, a 20 sierpnia maszyny z tego lotniskowca wspólnie z samolotami z USS „Essex” zbombardowały jedno z największych na zachodzie Korei centrum logistyczne w Chang’pyong-ni.

Pierwszego września przeprowadzono największy samodzielny atak, w którym 142 samoloty z trzech lotniskowców zaatakowały rafinerię ropy naftowej w Aoji koło miasta Hoendong. Brak ostrzału ze strony artylerii przeciwlotniczej umożliwił samolotom

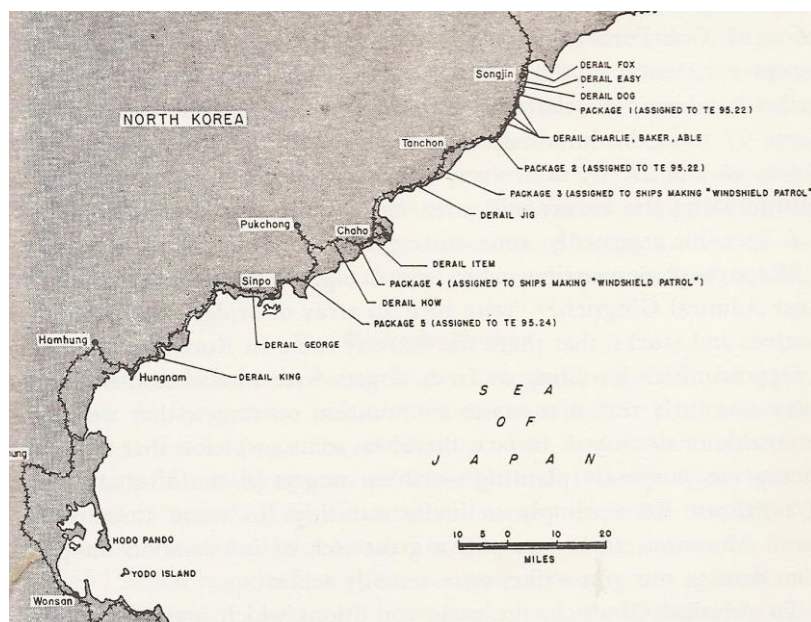
⁸⁸⁶ Rejon ten przedstawiono na mapie nr 19, s. 327.

⁸⁸⁷ Commander Officer, U.S.S. BON HOMME RICHARD (CV-31), *Action report for period 2 July 4 August 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-combat/bon-homme-richard-cva-31-action-reports-for-korea/uss-bon-homme-richard-cv-31-2-jul-4-aug-1952-part-1.html> [dostęp:] 06.06.2015.r, s. 5.

amerykańskim kilkakrotnie powtórzenie ataku, co spowodowało, że urządzenia rafinerii zostały zniszczone w 100%⁸⁸⁸.

Mapa nr 19

ROZMIESZCZENIE REJONÓW DZIAŁAŃ LOTNICTWA I OKRĘTÓW W RAMACH OPERACJI „PACKADGE” I „DERAIL”



Źródło: M. W. Cagle, F. A. Manson, *The sea war in Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 1957, s. 351.

Natomiast 8 października 1952r. przeprowadzono kolejny, wspólny z bombowcami B-29 nalot. Był to jednocześnie ostatni, dzienny nalot „Superfortec” w Korei. Celem była potężna stacja rozrządowa i centrum magazynowe w Kowon. Był to rejon o bardzo silnym nasyceniu artylerią przeciwlotniczą. W związku z tym podjęto decyzję o wspólnym ataku. Osłaniane przez F2H-2 „Banshee” z VF-11 bombowce miały zaatakować, jako pierwsze. 500-funtowymi bombami rozpryskowymi miały zbombardować stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Cztery minuty po tym, gdy Koreańczycy byli jeszcze w szoku, grupa 89 samolotów z CAG-19, CAG-101 i ATG-2 w ataku na niskiej wysokości bombami i rakietami zaatakowała stację, magazyny, centrum łączności i koszary. Ponownie atak okazał się bardzo skuteczny i odbył się bez strat własnych⁸⁸⁹.

⁸⁸⁸ Commander Air Task Group TWO, *Action Report of Air Task Group TWO for period of 18 July 1952 to 4 September 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-air-task-group-2/atg-2-18-jul-4-sep-1952.html>, [dostęp:] 06.06.2015r., s. I-5.

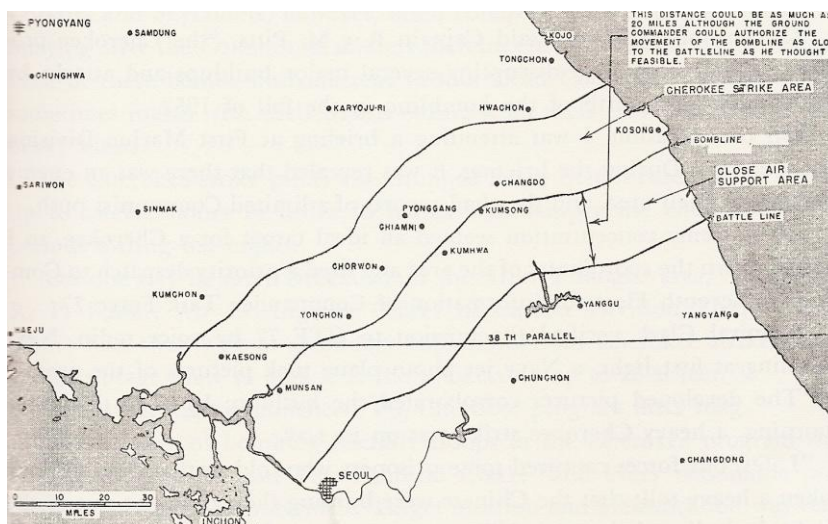
⁸⁸⁹ Commander Carrier Air Group ONE HUNDRED ONE, *Action Report of Carrier Air Group ONE HUNDRED ONE for period of 14 September through 20 October 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-101/cvg-101-14-sep-20-oct-1952.html>, [dostęp:] 06.06.2015r., s. 5.

W 1952r. użyto w Korei całkiem nowego rodzaju broni. Na pokładzie USS "Boxer" przybyła w rejon działań Guided Missile Unit 90. z kilkunastoma samolotami F6F-5K "Hellcat". Były one używane, jako swoiste „kierowane latające bomby”. Pod kadłubem samolotu instalowano 2000-funtową bombę, a pod skrzydłem kamerę telewizyjną. Obraz z niej trafiał do samolotu - matki AD-4 "Skyraider", który naprowadzał drogą komend radiowych "Hellcata" na cel. Pierwszą akcję z ich użyciem przeprowadzono 28 sierpnia 1952 r. na most koło Hungnam i zakończyła się ona sukcesem. Potem użyto jeszcze pięciu F6F-5K wszystkie z podobnym skutkiem⁸⁹⁰.

Również w październiku 1952r. lotnictwo pokładowe rozpoczęło kolejną fazę działań nazwaną „Cherokee Strike”. Obejmowała ona ataki na cele położone bezpośrednio poza „Bomb Line” i była formą „dalekiego” wsparcia wojsk lądowych. Graficznie przedstawiono je na Mapie nr 20.

Mapa nr 20

REJON DZIAŁAŃ LOTNICTWA POKŁADOWEGO W RAMACH „CHEROKEE STRIKE”



Źródło: M. W. Cagle, F. A. Manson, *The sea war in Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 1957, s. 465.

Działania w ramach „Cherokee Strike” różniły się jednak od regularnych działań w ramach wsparcia wojsk. Te były prowadzone bez wcześniejszego planowania, samoloty przenosiły standardowe uzbrojenie i jednorazowo mogło być użytych jedynie osiem maszyn. Tyle na raz mogło być kierowanymi nad pojedynczym celem. Nie było specjalnych grup samolotów do zwalczania artylerii przeciwlotniczej. Samoloty przebywały nad linią frontu przez długie okresy czasu, oczekując na polecenie ataku od maszyn naprowadzania „Mosquito”. Na dodatek działania były ograniczone wyłącznie do pasa od Głównej Linii

⁸⁹⁰ L. Davis, *Air war Korea*..., s. 89.

Oporu do „Bomb Line”⁸⁹¹. W planach dowództwa Marynarki „Cherokee Strike” miały maksymalnie wykorzystać siły uderzenia Grup Lotniczych lotniskowców, które zawsze atakowały w pełnym składzie.

Działania te były dokładnie planowane, uzbrojenie samolotów dobierano do właściwości atakowanego celu. Grupy uderzeniowe, które nie posiadały limitu ilości biorących w nich udział samolotów, posiadały wydzielone maszyny do niszczenia stanowisk artylerii przeciwlotniczej. Cel atakowano i natychmiast odlatywano. Cele były położone przeważnie poza „Bomb Line”, ale z uwagi na bieżące potrzeby odległość od własnych linii skracała się do nawet 300 metrów. Pierwszy nalot w ramach nowej taktyki przeprowadzono 9 października 1952r.⁸⁹² Do końca października siły lotnicze TF. 77 wykonały ponad 13 000 lotów bojowych, co było rekordem wojny koreańskiej. Z tego ponad 50% w ramach „Cherokee Strike”. Zmasowane działania lotnictwa pokładowego wzdłuż linii frontu spowodowało początkowo spore zamieszanie i szereg nieporozumień. Wynikiem tego była konferencja, jaka miała miejsce 17 listopada, na której osiągnięto porozumienie z dowództwem 8. Armii i FEAF. Zmodyfikowano wtedy działania, oddając je pod kontrolę samolotów naprowadzania „Mosquito”.

Szczyt intensywności „Cherokee Strike” miała miejsce w listopadzie i grudniu 1952r. Nalot w dniu 22 listopada w rejonie Kumhwa był obserwowany przez wszystkich najwyższych rangą amerykańskich dowódców w Korei. Atakowany rejon, z uwagi na nagromadzenie artylerii nieprzyjaciela był nazywany „Artillery Valley”. Szczególnie efektywne były bomby o wagomiarze 2000 funtów, przenoszone przez „Skyraiderów”. Od ich wybuchów rozpadały się wzgórza⁸⁹³. W pierwszym nalocie samoloty zniszczyły trzy stanowiska dział i pięć bunkrów oraz uszkodziły cztery kolejne działa. Drugi nalot wyeliminował 25 schronów dla żołnierzy. Jak ocenił działania lotnictwa wiceadm. Clark, potencjał artylerii przeciwnika w rejonie Kumhwa stopniał do 10% stanu z przed nalotów. Prowadzone do końca wojny działania okazały się skuteczne. Wprowadzały one dodatkowe zniszczenia na dalszych pozycjach nieprzyjaciela, utrudniając mu w znaczącym stopniu zebranie odpowiednich sił do przeprowadzenia kolejnych ofensyw.

Równolegle lotnictwo pokładowe działało też w ramach „bliskiego” bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, nazwane „Call Shot”. Średnio samoloty TF. 77 wykonywały nad linią frontu 2500 lotów miesięcznie, z czego mniej więcej połowa przypadała na „Cherokee

⁸⁹¹ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op cit.*, s. 463.

⁸⁹² R. P. Hallion, *op. cit.*, s.207.

⁸⁹³ Obserwujący nalot generał Van Fleet tak ocenił te ataki „*te ciężkie bomby są rzeczywistymi niszczycielami gór, i nawet z naszego dystansu cała ziemia drżała*”, M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 465.

Strike” a połowa na „Call Shot”. Przykładowo w okresie 2 – 25 listopada 1952r. wykonano 522 loty „Cherokee Strike” i 212 „Call Shot”⁸⁹⁴.

Gdy wiosną 1953r. oddziały ludowe podjęły bardzo intensywne działania zaczepne, niemal cały wysiłek lotnictwa pokładowego skierowano na wsparcie wojsk, realizując naloty w ramach i „Cherokee Striek” i „Call Shot”. Wszystkie Grupy Lotnicze skierowano do tego typu zadań. Jedynie w okresach złej pogody nad linią frontu samoloty TF.77 były kierowane do ataków na cele położone wokół Wonsan – Hungnam. Wyjątkiem był jedyny w czasie całej wojny nocny nalot trzech "Skyraiderów" AD-4N z VC-35 Team Baker USS "Valley Forge" na zapórę i hydroelektrownię w Chosin. Nalot przeprowadzono 3 maja 1953 r. z użyciem radaru w trakcie dolotu nad cel. Tam po kolei poszczególne samoloty zrzuciły flary i w ich świetle pozostałe maszyny zbombardowały skutecznie obiekt. Był to kolejny przykład możliwości bojowych "Skyraidera", niewątpliwie najlepszego samolotu szturmowego tej wojny. Solidna konstrukcja zabezpieczała go przed ogniem z ziemi. Także udźwig samolotu był duży i jak powszechnie mówiono *"pod AD można było podwiesić wszystko z wyjątkiem zlewu kuchennego"*. Ale nawet i to się nie sprawdziło, gdy ppor. C. Austin z VA-195 podczepił do 900-kilogramowej bomby kuchenny zlew i tak wyekwipowany poleciał zbombardować Chińczyków⁸⁹⁵. "Able Dog" był także doskonały w pilotowaniu, o czym może zaświadczyć jeden z kolegów Austina, który potrafił latać na nim tak nisko, że śmigłem samolotu zabił kilku koreańskich żołnierzy. „Skyraider” był jedynym używanym w Korei samolotem, pod który można było podwiesić 900 kG bombę i zrzucić ją bardzo celnie z lotu nurkowego. Było to szczególnie istotne przy atakowaniu ważnych celi, jak mosty, fabryki czy elektrownie⁸⁹⁶.

Oprócz zadań o najistotniejszym znaczeniu przez cały czas kontynuowano patrole osłonowe przed ewentualnymi atakami samolotów nieprzyjaciela, patrole samolotów do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych. W obliczu zmian w funkcjonowaniu systemu transportowego wojsk chińskich i północnokoreańskich coraz większego znaczenia nabierały, i stawały się coraz skuteczniejsze działania prowadzone o świcie i o zmierzchu zwane „Heckler Raids”. Działania te prowadzono przeważnie czwórkami maszyn – po dwa myśliwce nocne F4U-5N „Corsair” wyposażone w radary i dwa szturmowe „Skyraidery”. Przydzielano im ściśle wyznaczone odcinki dróg, linii kolejowych czy silnie bronione rejony np. koncentracji wojsk. Cele były odnajdywane za pomocą radarów lub zrzucanych flar, a następnie atakowane. Jeżeli odnalezione cele były zbyt duże dla pary szturmowców, meldunek

⁸⁹⁴ *Ibidem*, s. 466.

⁸⁹⁵ F. A. Johnsen, *Douglas A-1 Skyraider. A photo chronicle*. Schiffer Military/Aviation History, Atglen 1994, s. 56.

⁸⁹⁶ R. Rausa, *Skyraider. The Douglas A-1 flying dump truck*. Patrick Stephens, Cambridge 1982, s. 100-101.

o nich przekazywano na macierzysty lotniskowiec. W ciągu dnia kierowano nad ten cele większe grupy maszyn⁸⁹⁷. „Hecklers” odnosiły szereg sukcesów, niszcząc szczególnie liczne ciężarówki. Dla przykładu 4 marca 1952r. trójka pilotów: kpt. R. Dunn (VC-3), kpt. R. Bartlett i por. N. Donahoe (VC-35) z CAG-15 z lotniskowca USS „Antietam” w jednym nalocie napalmem, bombami i ogniem działek pokładowych zniszczyła 7 ciężarówek, 4 wozy zaprzężone w woły, uszkodzono jeden budynek, 7 sampanów i zniszczono w jednym miejscu tory kolejowe⁸⁹⁸. Jeszcze przed świtem, wraz z „poranną” czwórką „Hecklers” startowały maszyny osłony przed okrętami podwodnymi uzbrojone w rakiety i bomby głębinowe. Natomiast tuż po wschodzie słońca pierwsze myśliwce F9F „Panther” osłony.

Działania na wodach koreańskich prowadziły również patrolowe samoloty i łodzie latające⁸⁹⁹. Ich loty trwały od 9 do 12 godzin. Patrolowały one zarówno wody przyległe do Półwyspu Koreańskiego, jak i wody okalające Chiny Ludowe jak Cieśnina Cuszińska czy Tajwańska. Szczególną uwagę zwracano na jednostki pływające, które regularnie śledzono i fotografowano. Działania maszyn patrolowych wielokrotnie spotykały się z oporem przeciwnika. Między innymi 31 lipca 1951r. łódź latająca PBM „Mariner” została zaatakowana przez dwa chińskie MiG-i-15. Dzięki manewrom, amerykański samolot zdołał uciec, ale łódź została uszkodzona, dwóch członków załogi poległo, a dwóch kolejnych odniosło rany⁹⁰⁰. Podobny przypadek miał miejsce 26 maja 1953r. w rejonie Wonasnu, gdzie „Mariner” z VP-47 został ostrzelany przez wrogie myśliwce. Tym razem obyło się bez uszkodzeń.

W maju 1951 r. po wstępnej stabilizacji linii frontu większość sił Marine Air Group 12. przeniesiono na lotnisko Hoengsong (K-46) położone zaledwie 65 km to jest około 5 minut lotu „Corsaira”, od Głównej Linii Oporu, na której zajmowała pozycje 1. Dywizja Marines. Miało to skrócić czas reakcji na wezwanie w razie nagłych wypadków. W lipcu, gdy w Kangung, położonym jeszcze bliżej linii frontu zbudowano nowe lotnisko, siły MAG-12 zostały tam przeniesione. Jednak warunki działania z tej bazy były bardzo trudne. Występowały okresowe braki paliwa lotniczego oraz uzbrojenia. Natomiast mechanikom bardzo we znaki dawały się znaczne ilości pyłu unoszące się stale nad lotniskiem. Pomimo tych warunków we wrześniu 1951r. tylko dywizjon VMF-312 wykonał loty bojowe w czasie

⁸⁹⁷ War is hard work, „*Naval Aviation News*” September 1952, s. 2.

⁸⁹⁸ Commander Carrier Air Group FIFTEEN, *Action report of Carrier Air Group FIFTEEN for period of 18 February 1952 through 22 March 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-15/cvg-15-18-feb-22-mar-1952.html>, [dostęp:] 05.06.2015r., s. 6

⁸⁹⁹ Szerzej na temat ich udziału w wojnie koreańskiej patrz: M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 374-387.

⁹⁰⁰ T. E. Doll, *op. cit.*, s. 29-30.

1508 godzin⁹⁰¹. W sierpniu i wrześniu większość działań lotnictwa Marines skierowano przeciwko liniom kolejowym, drogom i składom zaopatrzenia wojsk ludowych. Z uwagi na coraz silniejszy ogień przeciwlotniczy rosły straty. Między innymi 5 września 1951r. w czasie jednego z ataków trafiony został „Corsair” pilotowany przez por. H. Hintza. Tuż po tym wykonując nieskoordynowane manewry jego samolot zderzył się w powietrzu z drugim F4U-4 ppłk H. W. Reeda. Oba samoloty runęły momentalnie na ziemię. H. W. Reed poległ, a H. Hintz dostał się do niewoli. Następnie, gdy zbudowano kolejne lotnisko w Pyongtaek (K-6) przeniesiono tam siły MAG-12⁹⁰², natomiast MAG-33 do Pohang (K-3).

Tabela nr 43

ZESTAWIENIE ILOŚCI WYBRANYCH RODZAJÓW AMUNICJI LOTNICZEJ ZUŻYTEJ PRZEZ SAMOLOTY 1. MARINE AIR WING W OKRESIE LIPIEC – GRUDZIEŃ 1951 roku

	Bomby burzące 1000 funtów	Bomby burzące 500 funtów	Bomby burzące 250 funtów	Bomby burzące 100 funtów	Bomby odłamko we 260 funtów	Rakiety 5 cali	Rakiety ATAR 6,25 cala	Rakiety 11,75 cala	Napalm w galonach	20 mm Działka ilość sztuk pocisków
03-30. 07.1951	318	653	504	3955	966	2092	2216	24	38887	677145
31.07 – 03.09. 1951	531	433	1048	5716	400	2695	2858	4	67540	611639
04.09 – 01.10. 1951	431	443	1616	6230	695	4010	945	-	98885	647665
02-29. 10.1951	602	969	1086	6174	529	4560	455	9	76750	974811
30.10- 03.12. 1951	1798	450	1730	7166	498	4244	3204	6	82380	848744
04-31. 12.1951	2164	466	2036	6378	94	2175	776	-	19658	427019

Uwaga: zestawienie nie obejmuje samolotów bazujących na lotniskowcach

Opracowanie własne na podstawie: 1st MAW, Ammunition expended by the First Marine Air Wing from August 1950 to 31 December 1951, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_1_FOLD_1_OF_2.pdf, [dostęp:] 11.06.2015r.

W październiku 1951 r. do Pohangu przybył pierwszy dywizjon lotnictwa USMC wyposażony w "Skyraidery" VMA-121 "Wolf Raiders". Dywizjon ten od początku został zaangażowany w walkach, choć już w czasie pierwszego nalotu na chińskie pozycje koło Hwachon został zestrzelony jego dowódca mjr E. B. Harris. Został on jednak uratowany. Do końca wojny piloci tego dywizjonu zrzucili więcej bomb niż jakakolwiek inna jednostka

⁹⁰¹ W. J. Sambito, *op. cit.*, s. 11. Zużycie niektórych rodzajów amunicji lotniczej przez samoloty 1. MAW w okresie lipiec-grudzień 1951 przedstawiono w Tabeli nr 43.

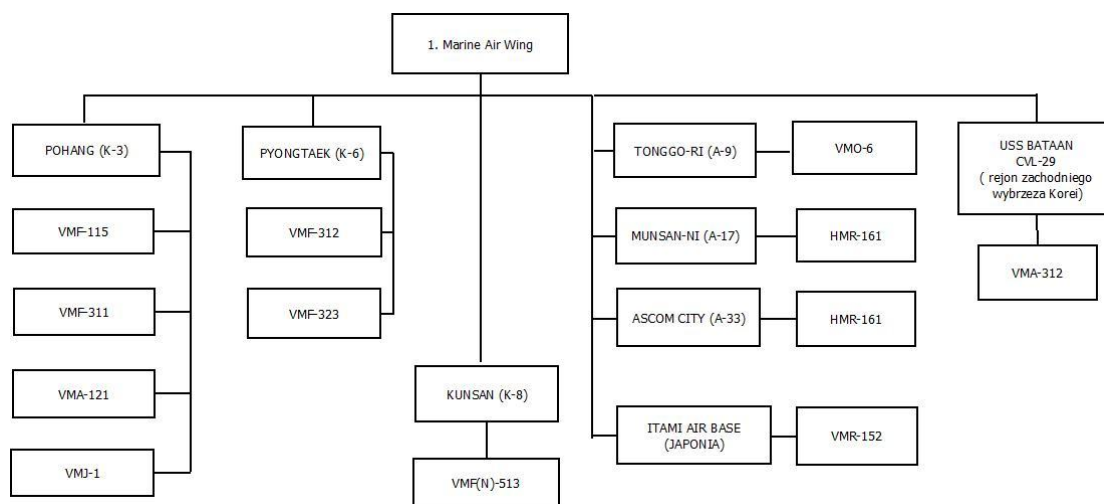
⁹⁰² Rozmieszczenie jednostek lotniczych 1. Marine Air Wing Przedstawiono graficznie na Schemacie nr 21, s. 333.

lotnictwa Navy czy Marines⁹⁰³. Stąd zapewne wziął się przydomek jednostki "Heavy Haulers".

Od marca 1952 r. rozpoczęto dokonywanie zmian w nazewnictwie niektórych jednostek lotnictwa Marines. Dywizjony myśliwskie - de facto wykonujące zadania szturmowe zostały przemianowane na szturmowe. VMF-212 stał się teraz VMA-212, a VMF-323 na VMA-323. Przybyły też w tym okresie dwa dywizjony myśliwców odrzutowych "Panther" - VMF-115 i VMF-311. Pomimo pewnego „zastoju” w walkach na lądzie jednostki lotnictwa Marines wykonywały bardzo dużo lotów⁹⁰⁴. W lipcu samoloty skierowano do wspólnych z FEAF działań przeciwko obiektom przemysłowym Korei Północnej. W ramach operacji „Pressure” 31 samolotów z MAG-12, prowadzonych przez dowódcę grupy płka R. E. Galera, który za walki nad Gudałacanałem został odznaczony Medalem of Honour, zbombardowało cele położone na południe od Wonsanu⁹⁰⁵.

Schemat nr 21

**ROZMIESZCZENIE JEDNOSTEK LOTNICZYCH 1. MARINE AIR WING
W KWIETNIU 1952 roku**



Opracowanie własne na podstawie: T. E. Doll, *USN/USMC over Korea. U.S. Navy/Marine Corps air operations over Korea 1950-1953*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1988, s. 42.

W czasie sierpniowych walk o wzgórza "Bunker Hill" po raz pierwszy użyto radarowego systemu naprowadzania MPQ-14, podobnego, do używanego przez USAF systemu SHORAN, lecz dokładniejszego. Za jego pomocą "Tigercaty" z VMF(N) -513 mogły

⁹⁰³ T. E. Doll, *op. cit.*, s. 31.

⁹⁰⁴ Zestawienie wybranych działań samolotów 1. Marine Air Wing w okresie wrzesień 1951 – lipiec 1953 przedstawiono w Tabeli nr 44, s. 335.

⁹⁰⁵ W trakcie tego lotu płk Galer został zestrzelony i został uratowany przez śmigłowiec. B. C. Nalty, *Stalemate.....*, s. 9.

celnie atakować w nocy, szczególnie stanowiska artylerii chińskiej. Radary te były obsługiwane przez Marine Air Support Radar Team 1. W czasie bardzo zaciętych walk o wzgórze samoloty Marines, wspólnie z maszynami USAF systematycznie atakowały pozycje chińskich wojsk i ich linie zaopatrzenia. Ataki lotnictwa na zajęte przez wroga wzgórza „Siberia” i „Stromboli” uniemożliwiły przeciwnikowi dalsze prowadzenie działań ofensywnych w kierunku „Bunker Hill”. Szczególnie efektywne było użycie napalmu i bomb 1000-funtowych. Ogółem w czasie tych walk samoloty Marines wykonały ponad 1000 lotów bojowych, a gdy starcia przeniosły się bardziej na wschód, na pozycje zajmowane przez 7. pułk, samoloty wykonały kolejne 319 lotów bojowych. Wspierano również oddziały południowokoreańskie. Dla przykładu w lipcu 1952r. ósemka maszyn „Corsair” AU-1⁹⁰⁶ z VMA-323 zaatakował bombami, rakietami i napalmem chińskie pozycje obronne, stanowiska moździerzy i broni przeciwpancernej na odcinku I. Korpusu ROKA. W wyniku nalotu zginęło ponad 500 chińskich żołnierzy. We wrześniu natomiast miał miejsce najtragiczniejszy wypadek lotnictwa Marines w Korei. Dziesiątego dnia września 22 „Panthery” F9F-4 z VMF-115 wracały do bazy po ataku na pozycje wokół Sariwon. Nad macierzystym lotniskiem Pohang zaległa gęsta mgła, wobec czego maszyny miały poważne trudności z dotarciem. Bezpiecznie doleciały tam cztery klucze, 16 maszyn. Pozostałe sześć po drodze uderzyło w wysoką górę, a wszyscy piloci zginęli⁹⁰⁷.

W trakcie październikowych walk o wzgórze „Hook” ponownie wykorzystano system MPQ-14. F7F „Tigercat” noc atakowały chińskie linie zaopatrzenia, przyczyniając się do wstrzymania ataków na amerykańskie pozycje na wzgórzu. Bomby często padały w odległości mniej niż 1,5 kilometra od nich. W ciągu dnia samoloty wspierały kontrataki, atakowały stanowiska artylerii chińskiej, jej punkty obserwacyjne, bombardowały kolumny wojsk mające wzmocnić atakujące oddziały. Najsilniej bombardowane były pozycje wojsk chińskich na zdobytych wcześniej placówkach Marines – „Irene”, „Seattle” i „Frisco”⁹⁰⁸.

Podobna sytuacja miała miejsce w listopadzie 1952 r., gdy Chińczycy zaatakowali amerykańskie pozycje na linii „Jamestown”. Wtedy jednak do wsparcia Marines przydzielono też wszystkie jednostki TF-77. Były to jednak tylko lokalne działania. Na szeroką skalę walki rozpoczęły się w marcu 1953 r. w rejonie tzw. „Nevada Cities”, pozycji Marines oddalonych o ok. 1500 m od głównej linii. W ciągu pięciu dni niezwykle zaciętych działań poszczególne wzgórza wielokrotnie przechodziły z rąk do rąk. „Corsairy” i „Panthery”, a przede wszystkim

⁹⁰⁶ AU-1 był szturmową, opancerzoną wersją samolotu F4U-4 „Corsair” zbudowaną specjalnie dla potrzeb Marines. W Korei, jako pierwszy otrzymał je w lipcu 1952r. dywizjon VMA-323. W. Thompson, *F4U Corsair units.....*, s. 95.

⁹⁰⁷ W. Thompson, *F9F Panther units.....*s. 84.

⁹⁰⁸ B. C. Nalty, *Stalemate.....*, s. 44.

"Skyraidery" z VMA-121 operowały na okrągło bombardując chińskie pozycje i walnie przyczyniając się do ostatecznego zwycięstwa. Natomiast samoloty obserwacyjne z VMO-6 skutecznie kierowały ogniem amerykańskiej artylerii, szczególnie przy niszczeniu stanowisk chińskich dział i moździerzy.

Tabela nr 44

**ZESTAWIENIE WYBRANYCH DZIAŁAŃ 1. MARINE AIR WING
W OKRESIE WRZESIEŃ 1951 – LIPIEC 1953 roku**

Miesiąc	Łączna ilość lotów samolotów z lotniskowca	Łączna ilość lotów samolotów bazujących na lądzie	Ilość lotów nocnych (łącznie)	Ilość lotów w ramach bezpośredniego wsparcia	Ilość lotów uderzeniowych na wcześniej określone cele lub w ramach „izolacji”	Ilość lotów rozpoznawczych
Wrzesień 1951	445	3463	532	1190	1265	103
Październik 1951	765	3631	498	1435	1469	56
Listopad 1951	562	3369	442	1160	1258	37
Grudzień 1951	507	3398	365	1017	1681	77
Styczeń 1952	538	3782	109	261	925	55
Luty 1952	485	2816	208	175	„1678”	80
Marzec 1952	709	3314	315	455	„1789”	87
Kwiecień 1952	366	2708	278	620	„2045”	94
Maj 1952	672	4255	257	1168	„1745”	178
Czerwiec 1952	542	3131	190	801	„2198”	177
Lipiec 1952	355	2413	278	685	„1110”	48
Sierpień 1952	367	3577	185	1381	„1565”	120
Wrzesień 1952	Brak danych					
Październik 1952	350	3897	95	1362	„1842”	76
Listopad 1952	635	2721	222	989	„1177”	119
Grudzień 1952	482	3657	260	1214	„1684”	227
Styczeń 1953	516	3294	164	1455	„1160”	262
Luty 1953	562	2767	b.d.	1017	„1072”	284
Marzec 1953	579	3179	b.d.	917	„1275”	438
Kwiecień 1953	440	3850	b.d.	1319	„1511”	460
Maj 1953	447	3359	b.d.	1405	„1167”	321
Czerwiec 1953	413	3276	b.d.	1518	„1014”	216
Lipiec 1953	416	2688	b.d.	1497	„569”	151

Opracowanie własne na podstawie: miesięcznych opracowań: 1st Marine Air Wing Historical Diary/1st Marine Air Wing Command Diary, dokumenty dostępne online: http://www.koreanwar.org/html/usmc_korean_war_records_unit.html?pid=3, [dostęp:] 09.06.2015r.

Istotny był wkład lotnictwa w generalnym kontrnatarciu, jakie miało miejsce 27 marca. Jeszcze przed świtem myśliwce F3D-2 „Skyknight” kierowane radarem zbombardowały rejony koncentracji oddziałów chińskich i ich artylerii. Tuż po wschodzie słońca, na zajęte przez nieprzyjaciela pozycje „Reno” i „Vegas” uderzyły myśliwce „Panther” z VMF-115. Kontratak amerykański był zaplanowany na godzinę 9.00, ale problemy z koordynacją działań spowodowały jego opóźnienie. Dało to jednak czas lotnikom na wykonanie kilku dodatkowych nalotów, w których samoloty Marines zostały wsparte przez

maszyny USAF⁹⁰⁹. Obie pozycje zostały odbite, ale stały się obiektem silnych kontrataków chińskich. W ich eliminacji wydatny wkład miały samoloty, atakujące pozycje nieprzyjaciela w dzień i w nocy. Od wieczora 27o i od godziny 01.15 28o marca „Tigercaty” zrzucały ponad 24 tony bomb. Wsparcie powietrzne trwało przez cały okres walk, do końca marca, walnie przyczyniając się do utrzymania pozycji.

Natomiast dywizjony, które bazowały na lotniskowcach prowadziły działania zbliżone do wykonywanych przez lotnictwo pokładowe US Navy. Od lutego 1953r. dywizjon VMA-312 bazujący na USS „Bataan” wykonywał zadania blokadowe i wsparcia jednostek pływających. Ponadto wykonywano planowane uderzenia na cele położone na wybrzeżu, rozpoznanie fotograficzne i meteorologiczne oraz kierowanie ogniem artylerii. Bazujące na lotniskowcu „Corsair” po raz pierwszy uzbrojono w potężne rakiety niekierowane kalibru 11,5 cala „Tiny Tim”. 24 lutego 1953r. w czasie nalotu na pozycje przeciwnika nad półwyspem Haeju został zestrzelony „Corsair” mjr D. Cleelanda. Pilot zdołał wylądować na pokrytym lodem zbiorniku wodnym. Gdy biegł w kierunku pobliskich wzgórz, w jego kierunku ruszył przy dźwięku trąbek, wymachując szablami oddział chińskiej kawalerii. Ale pozostała przy nim trójka samolotów klucza i momentalnie zaatakowała chińskich kawalerzystów ogniem działek pokładowych i bombami. Wielu zostało trafionych, a pozostali wpadali do lodowatej wody, gdy od wybuchów bomb pokrywa lodowa załamała się. Wkrótce mjr Cleeland został ewakuowany przez śmigłowiec ratowniczy⁹¹⁰.

W maju 1953 r. ostatnie loty wykonały nieliczne już w VMF(N)-513 "Tigercaty". Także w maju Chińczycy wznowili działania ofensywne na pozycje Marines i ROKA najpierw w rejonie „Nevada Cities” a później także i na Głównej Linii Oporu. Ponownie walki były bardzo zacięte i trwały praktycznie do końca wojny. Przez większą część walk w tym rejonie panowała bardzo zła pogoda, ale dzięki systemowi MPQ-14 "Skyraidery", a od 7 lipca i "Phantery" były w stanie celnie atakować nieprzyjacielskie pozycje⁹¹¹. Do walki ponownie włączono siły TF. 77. Tylko jednego dnia - 15 czerwca 1953r. - samoloty tego zespołu wykonały 532 loty bojowe, a lotnictwo Marines dalszych 478. Ostatnimi działaniami lotnictwa USMC w wojnie były ataki na zdobyte przez Chińczyków pozycje „Berlin” i „East Berlin” przeprowadzone w dniach 21-23 lipca 1953r. Pomimo fatalnej pogody samoloty z trzech dywizjonów wykonały 15 kierowanych radarem misji, w czasie, których zrzucono 33 tony bomb. Finalny lot bojowy miał miejsce ostatniego dnia wojny o godzinie 18.35, kiedy to

⁹⁰⁹ B. C. Nalty, *Outpost war.....*, s. 23.

⁹¹⁰ W. J. Sambito, *op. cit.*, s. 13.

⁹¹¹ Między innymi 8 lipca, pomimo bardzo złych warunków pogodowych czwórka maszyn F9F „Panther” prowadzona przez dowódcą VMF-311 płka B. McShane zrzucała ponad 5 ton bomb na chińskie fortyfikacje położone niedaleko „East Berlin”. B. C. Nalty, *Outpost war.....*, s. 46.

samolot „Panther” pilotowany przez kpt W. I. Armagosta zbombardował chińskie składy zopatrzenia⁹¹².

Oprócz lotniskowców TF. 77 na wodach koreańskich stale operował też jeden lotniskowiec brytyjski. Zadania Brytyjczyków były podobne jak TF. 77, jednak ich operacje były bardziej monotonne i sprowadzały się przede wszystkim do regularnych nalotów na wybrane linie kolejowe i drogi. Na początku października 1951 r. HMS „Glory” został zmieniony przez australijski lotniskowiec HMAS „Sydney”. Był on jednostką większą i jego Grupa Lotnicza składała się z trzech dywizjonów - 805. i 808. Squadron RAN wyposażone w 12 myśliwców „Sea Fury” każdy i 817. Squadron RAN z tuzinem szturmowych „Firefly”. Dowódcą grupy Lotniczej był kmdr ppor. M. Fell⁹¹³. Podobnie jak pozostałe lotniskowce brytyjskie i amerykańskie lotniskowce eskortowe tworzące TE. 95.11 HMAS „Sydney” znajdował się w rejonie ok. 39 równoleżnika, około 70-80 mil morskich od wybrzeża. Pierwszy patrol bojowy rozpoczął się 4 października 1951r., a następnego dnia wykonano pierwsze 47 lotów bojowych na drogi, tunele kolejowe i pozycje wojsk przeciwnika 190 kilometrów na północny-zachód od Seulu. Kolejne duże działania przeprowadzono 11 października. Było to też dzień najsilniejszego bombardowania pozycji brzegowych przez okręty ONZ. Pomiędzy 6.30 rano, a 17 po południu wykonano łącznie 89 lotów bojowych. Obejmowały one ataki na wojska przeciwnika, patrole, kierowanie ogniem pancernika USS „New Jersey” i krążownika HMS „Belfast”. Popołudniowy atak dwunastki „Sea Fury” zaskoczył liczący blisko 2000 żołnierzy oddział północnokoreański w trakcie budowy fortyfikacji polowych. W wyniku ataku australijskich myśliwców wśród koreańskich żołnierzy wybuchła panika, a ponad 200 z nich zostało zabitych⁹¹⁴.

Kolejne działania były już bardziej rutynowe. Co rano lotniskowiec wysyłał patrol czterech „Sea Fury”, które leciały aż do granicy z Mandżurią dokonując rozpoznania, między innymi warunków pogodowych. Następnie do zaplanowanych wcześniej ataków startowały „Firefly” eskortowane przez myśliwce. Bombardowano bardzo często mosty i linie kolejowe, a wyniki tych ataków były często weryfikowane przez oddziały partyzanckie grupy „Leopard” operujące na zachodnim wybrzeżu Korei Północnej. Inne wykonywane zadania obejmowały między innymi rozpoznanie, kierowanie ogniem artylerii okrętowej, osłonę działań ratowniczych. W dniach 25-26 października poniesiono pierwsze straty, i to aż trzy samoloty utracone i jeden bardzo poważnie uszkodzony. Pierwszy został zestrzelony w czasie ataku na tunele kolejowe koło Chaeryong „Firefly” z załogą ppor. N. MacMillan i ppor. P.

⁹¹² T. E. Doll, *op. cit.*, s. 60.

⁹¹³ C. Jones, *Wings and the Navy 1947-1953*, Kangaroo Press, Kenthurst 1997, s. 75.

⁹¹⁴ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 177-178.

Hancox. Obaj wylądowali na terenie zajęтым przez wroga, ponad 70 kilometrów za linią frontu. Zaatakowani przez przeciwnika ostrzeliwali się, a ponadto stale krążyły nad nimi „Sea Fury” osłaniając obu lotników. W trakcie tych działań jeden myśliwiec został poważnie uszkodzony przez ogień z ziemi i musiał odlecieć na lotniskowiec. Po kilkunastu minutach nad miejscem tym pojawiły się „Meteory” z 77. Dywizjonu zapewniając osłonę na wypadek ataku myśliwców nieprzyjaciela. Skierowany do uratowania Australijczyków śmigłowiec ratowniczy USAF z powodu warunków musiał zawrócić. Na ratunek o 16.22 wystartował śmigłowiec z HMAS „Sydney” pilotowany przez A. Babbitta. Znajdując się na granicy zasięgu już po zmroku, kierując się na błyski wystrzałów zdołał on dotrzeć do lotników. Towarzyszący mu ratownik sierż. C. Gooding tuż po wylądowaniu zastrzelił dwóch chińskich żołnierzy z odległości niecałych 15 metrów. Akcja zakończyła się sukcesem i śmigłowiec wylądował bezpiecznie w bazie Kimpo, korzystając z pomocy samochodowych reflektorów. Z tę akcją pilot śmigłowca otrzymał amerykański Navy Cross i australijski DSM. Był to jedyny w Korei przypadek, gdy lotnik za jedną akcję został odznaczony orderami dwóch państw⁹¹⁵. Australijskie samoloty pokładowe operowały nad Koreą przez cztery miesiące - do lutego 1952 r. W walkach stracono 12 maszyn, z czego aż połowę w styczniu.

Od 6 lutego 1952r. działania na wodach koreańskich ponownie rozpoczął HMS „Glory”. W ramach nowej taktyki działań na wodach zachodniej Korei opracowanej przez adm. Scott-Moncrieffa jednym z istotniejszych zadań była osłona baz partyzanckich położonych na wyspach, w tym osłona przed atakami samolotów przeciwnika, a także uderzenia na stanowiska artylerii nadbrzeżnej i środki transportu przeciwnika pomiędzy Amgak a Sang-ri⁹¹⁶. Początkowo działania samolotów brytyjskich skierowane były na rejon wysp Cho do i Sok to. W marcu, gdy puściły lody na rzekach Taedong i Chaeryong i przeciwnik wznowił ruch dżonek i innych jednostek pływających, stały się one celami licznych nalotów. Średnio dziennie samoloty z HMS „Glory” wykonywały do 50 lotów bojowych. Pierwsze loty bojowe, które miały miejsce 9 lutego 1952r. były skierowane przeciwko tunelom kolejowym na północ od Haeju, a „Sea Fury” kierowały ogniem okrętów USS „Porterfield” i HMS „Ceylon”, skutecznie niszcząc kilka zajętych przez wojska wiosek oraz dużą konstrukcję koło Wongol. Dni, w których wykonywano loty bojowe często były przerywane okresami bardzo złej pogody, sztormów i deszczu. Atakowano stanowiska artylerii i środki transportu, między innymi 26 lutego w czasie porannego patrolu klucz „Sea Fury” dostrzegł i zaatakował kolumnę ponad 70 wozów zaprzężonych w woły w rejonie Koho-ri, niszcząc ogniem z działek osiem z nich. Zdarzały się też niecodzienne akcje.

⁹¹⁵ C. Jones, *op. cit.*, s. 83-84.

⁹¹⁶ J. R. P. Lansdown, *op cit.*, s. 214-215.

Następnego dnia patrolujące wybrzeże myśliwe odnalazły i ostrzelały znajdujące się na plaży ubrane na białą postacie. Natychmiast po rozpoczęciu ostrzału te „postacie” wzleciały w powietrze, okazały się stadem dużych ptaków⁹¹⁷.

Kolejnym brytyjskim lotniskowcem, który wziął udział w wojnie koreańskiej był HMS „Ocean”, którego pierwsza tura bojowa trwała od 5 maja do 8 listopada 1952r. Jego samoloty wspierały między innymi działania grup partyzanckich, tak jak to miało miejsce w czasie rajdu w rejon zatoki Haeju 19 maja 1952r. Oprócz ataków bombowych na wskazane przez partyzantów cele, samoloty z lotniskowca kierowały ogniem niszczyciela HMAS „Bataan”⁹¹⁸. Dwa dni wcześniej pobito rekord dziennej ilości lotów maszyn z lotniskowców brytyjskich, wykonując ich 123. Wcześniejszy z ilością 106 lotów należał do Grupy HMS „Glory”. W czerwcu i lipcu atakowano głównie linie kolejowe, drogi, mosty okazjonalnie udzielając bezpośredniego wsparcia żołnierzom z Dywizji Commonwealth. Zupełnie inny cel zaatakowano 17 września 1952r. Dzień wcześniej prowadzące rozpoznanie samoloty z HMS „Glory” wykryły trzy duże śluzy u ujścia rzek w rejonie Haeju i Yonan. Zabezpieczały one pobliskie pola ryżowe przed napływem wody morskiej. Rankiem wystartowały wszystkie maszyny prowadzone przez dowódcę Grupy Lotniczej lotniskowca kmdra por. L. McKeowna. Samoloty były uzbrojone w bomby 500 i 1000 funtowe, dla lepszego efektu uzbrojne w zapalnik z 30 sekundową zwłoką. Ataki z lotu nurkowego odbywały się pod silnym ogniem artylerii i broni maszynowej. Blisko połowa bomb odbiła się od wody i chybiła celu, ale w pierwszym nalocie udało się zniszczyć dwie z trzech śluz, a w drugim nalocie, który miał miejsce po południu i trzecią⁹¹⁹.

W listopadzie 1952r. na trzecią turę bojową powrócił na wody koreańskie HMS "Glory". Cele dla jego samolotów były podobne do tych, które atakowano w czasie poprzedniej tury – linie komunikacyjne, drogi, mosty, składy amunicji, pozycje artylerii i piechoty przeciwnika. Grupa Lotnicza składająca się z 801. i 821. Dywizjonu już w początkach działań poniosła poważne straty. 18 listopada, w czasie jednego tylko ataku na stację transformatorową koło Chaeryong straciła "Sea Fury", którego pilot por. R. Neville-Jones zginął oraz „Firefly”, którego załoga wodowała i została uratowana. Dziewięć dalszych myśliwców i 6 "Firefly" zostało uszkodzonych⁹²⁰. Do końca roku nieprzyjacielska artyleria straciła dalsze pięć samolotów. "Glory" okazał się, więc najbardziej pechowym lotniskowcem brytyjskim. Po nim 17 maja 1953 r. drugi raz przybył HMS "Ocean" z 807. i 810. Dyw. Do

⁹¹⁷ *Ibidem*, s. 223.

⁹¹⁸ G. Thomas, *op. cit.*, s. 67.

⁹¹⁹ J. R. P. Lansdown, *op. cit.*, s. 289-290.

⁹²⁰ *Ibidem*, s. 334.

końca wojny odnotował on tylko jedną stratę - por. A. J. Evansa strąconego na "Firefly" AS Mk.5 nr VT482.

Ogółem w trakcie wojny koreańskiej lotniskowce brytyjskie i australijski przebyły 279 000 mil morskich, ich samoloty pokładowe wykonały prawie 23 000 lotów bojowych. Straty wyniosły 22 pilotów poległych w walkach i 13 zabitych w wypadkach⁹²¹.

IV. 6 DZIAŁANIA LOTNICTWA ROZPOZNAWCZEGO

Celem poprawy, jakości działań rozpoznawczych nad Koreą 67. TRW 14 sierpnia 1951r. przeniesiono z Japonii do bazy w Kimpo. Krótszy czasu dolotu nad cel miał zwiększyć ilość wykonywanych zdań, a tym samym obszar objęty codziennym rozpoznaniem. "Mustangi" z 45. TRS wykonywały wizualne i fotograficzne rozpoznanie linii frontu i bezpośredniego zaplecza, w ilości 25-30 lotów dziennie, w pasie 20-30 kilometrów od linii frontu⁹²². W celu zwiększenia efektywności wykonywania zadań dywizjonu powrócono do działań pojedynczymi maszynami. Ale po tym, jak w lutym 1952 roku ogniem przeciwlotniczym uszkodzono aż pięć „Mustangów” zwiększono wysokość lotów rozpoznania wizualnego do 2000 metrów. Ponownie dodano też drugą maszynę, która leciała przeważnie 300 metrów wyżej i kierowała atakami na stanowiska artylerii⁹²³.

Wprowadzono też, w współdziałaniu z nocnymi samolotami RB-26 taktykę zwaną „Circle 102”. Pilot rozpoznawczego „Mustanga” prowadził lot okrężny w promieniu 16 km wokół rejonu, w którym poprzedniej nocy załogi RB-26 wykryły obecność nieprzyjaciela. Każdemu pilotowi RF-51 przydzielano ściśle określony rejon, który wkrótce znał na pamięć. Dzięki temu był w stanie wykryć jakiekolwiek zmiany, coś nowego, czego nie było wczoraj czy coś zostało zmienione. Na te wykryte wzrokowo zmiany natychmiast były kierowane samoloty myśliwsko-bombowe⁹²⁴. Współpraca z nocnymi maszynami „Invader” miała też inny wymiar. Dla przykładu kilkakrotnie załogi RB-26 meldowały o wzmożonym ruchu pociągów na dwóch mostach, które zgodnie z dziennym rozpoznaniem fotograficznym prowadzonym przez RF-80 miały być zniszczone. Dopiero kolejna, bardzo szczegółowa

⁹²¹ R. Sturtivant, *Fleet Air Arm 1950-1959*, "Wings of Fame" vol. 8, s. 145.

⁹²² D.R. McLaren, *Mustangs over Korea*....., s. 158. Samoloty 67. TRW wykonywały bardzo duże ilości lotów, znacznie przewyższające działania podobnych jednostek z czasów II wojny światowej. Przykładowo w maju 1952r. samoloty Skrzydła wykonały ponad 2400 lotów, podczas gdy największa ilość lotów skrzydła rozpoznawczego z czasów II wojny to 1300. Analogicznie średnia miesięczna ilość lotów wynosiła odpowiednio 1792 i 604, a ilość wykonanych zdjęć wynosiła 736 684 i 243 175. S.T. Dickens, *USAF Reconnaissance during Korean war* [w:] *Coalition air warfare in the Korean war 1950-1953, Proceedings Air Force Historical Foundation Symposium Andrews AFB, Maryland, May 7-8, 2002*. Red. J. Neufeld and G. M. Watson, U.S. Air Force History and Museum Program, Washington 2005, s. 239.

⁹²³ R.F. Futtrell, *The United States Air Force in Korea*....., s. 548.

⁹²⁴ D. Gordon, *op. cit.*, s. 21.

analiza zdjęć wykazała, że jedno z przęseł mostu było na dzień opuszczane, by wyglądało na zniszczone i podnoszone na noc. Po uzupełnieniu stanu wyremontowanymi w USA samolotami RF-51D od początku 1952r. samoloty 45. TRS wznowiły rozpoznanie fotograficzne⁹²⁵.

Natomiast zadaniem rozpoznawczych "Shooting Starów" było dzienne rozpoznanie nieprzyjacielskich lotnisk i dróg zaopatrzenia. Obie jednostki spisywały się dobrze, ale dość szybko rozpoczęły się kłopoty sprzętowe. Dotyczyło to głównie 45. Dywizjonu. Ale i 15. TRS miał problemy. Wszystkie RF-80A były już stare i co gorsza nie dorównywały osiągam MiG-om, tak, więc wszystkie loty w rejon "Alej MiGów" wymagały eskorty myśliwskiej. Bardzo często samoloty rozpoznawcze działały jednak bez eskorty, gdyż twierdzono, że pojedynczy samolot wielkości, RF-80 daje bardzo małe echo radarowe i nie jest „atrakcyjny” dla obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela. Co innego, gdy leciała formacja trzech – pięciu maszyn. Ponadto używane do eskorty samoloty myśliwskie F-80C czy F-84E nie były w stanie wypełnić swojego zadania. Dopiero wprowadzenie do walki większych ilości myśliwców F-86 „Sabre” pozwoliło na wprowadzenie efektywnej eskorty dla samolotów rozpoznawczych. W związku z coraz liczniejszymi siłami nieprzyjaciela atakującymi RF-80 eskorta ta musiała też być coraz silniejsza. W połowie 1952 roku do osłony pary rozpoznawczych „Shooting Starów” kierowano nawet czterdzieści myśliwców⁹²⁶.

W celu poprawy sytuacji personel naziemny 67. Skrzydła dokonał przeróbki ok. 40 seryjnych F-80C na maszyny rozpoznawcze. Na kilkunastu samolotach zainstalowano cały nos z kamerami od RF-80A, a na pozostałych po prostu wyjęto uzbrojenie i w jego miejsce zamontowano pojedynczą kamerę. Pozwoliło to na rozpoczęcie przezbrajania w połowie 1952 r. na maszyny odrzutowe także i w 45. Dywizjonie, który jednak używał „Mustangów” aż do stycznia 1953 roku. Poprawiło to tylko chwilowo sytuację, ale nie zmniejszyło niebezpieczeństwa lotów nad "Aleją", choć w ciągu całej wojny MiG-i miały stracić tylko jednego RF-80.

Dla dowództwa 67. TRW najprostszym i najbardziej efektywnym rozwiązaniem byłaby rozpoznawcza wersja "Sabre'a". Co prawda zakłady North American pracowały nad rozpoznawczym RF-86F, w Stanach lotnictwo taktyczne używało rozpoznawczych wersji F-84, ale 15. TRS wykonujący większość lotów nad "Aleją Mig-ów" potrzebował nowych maszyn natychmiast. Szefostwo dywizjonu podjęło wtedy decyzję o próbie własnej konwersji. Dowódca jednostki mjr Fish "pożyczył", więc od stacjonującego po przeciwnej

⁹²⁵ Zimą działania te nie zawsze były skuteczne, w związku z częstymi przypadkami zamarzania kamer. Dla przykładu w lutym 1952r. aż 111 lotów zakończyło się w związku z awarią kamer bez powodzenia. D.R. McLaren, *Mustangs over Korea.....*, s. 159.

⁹²⁶ J.T. Farquhar, *op. cit.*, s. 153.

stronie pasa startowego bazy w Kimpo 4. FIW jednego F-86A, a od 12. TRS kamerę K-25 i zlecił mechanikom dokonanie stosownej przebudowy. Po kilku dniach prac osobiście dokonał próby nowego systemu, który sprawdził się całkiem dobrze. W związku z tym dowódca 67. TRW gen. Chickering zlecił warsztatom remontowym FEAF w Tsuiki dokonanie takich przeróbek jeszcze na sześciu samolotach. Nazwano je "Project Ashtray". Aby utrudnić ich rozróżnienie, namalowano na nich elementy szybkiej identyfikacji stosowane przez myśliwce w 4. FIW.

Pierwsze loty bojowe RF-86 wykonały w styczniu 1952r. Początkowo uzyskane rezultaty były poniżej oczekiwań. Wynikało to z dwóch powodów. Niewykryte wcześniej wibracje luster kamery powodowały niską ostrość zdjęć. Dodatkowo zainstalowana kamera robiła zdjęcia odwrócone, co wymagało dodatkowej obróbki i doskonale wyszkolonych ludzi do odczytywania zdjęć⁹²⁷. Na początku stycznia 1953 r. podobnych przeróbek dokonano jeszcze na siedmiu F-86F w ramach "Project Haymaker", a dopiero w czerwcu tego roku przybyły pierwsze dwa egzemplarze fabrycznie zbudowanego RF-86F-30. W końcu loty rozpoznawcze nad "Aleją" mogły odbywać się bez eskorty.

Skromne siły lotnictwa rozpoznawczego USAF od lutego 1952r. wspierał dywizjon lotnictwa Piechoty Morskiej USA VMJ-1 wyposażony w rozpoznawczą wersję myśliwca pokładowego F2H-2P „Banshee”. Jednostka została podporządkowana operacyjnie dowództwu 5. Air Force i wykonywała zadania przez to dowództwo przydzielone. Dywizjon stacjonował w Pohang. Jednak, gdy wykonywał zadania o wysokim priorytecie, jego samoloty lądowały w Kimpo, gdzie specjaliści 67. TRW przejmowali materiał filmowy. Po wykonaniu zwykłych zadań samoloty lądowały w Pohang, a materiał był obrabiany przez specjalistów Marines. Do końca działań wojennych samoloty dywizjonu wykonały 5025 lotów, w tym nawet nad Jalu. Wykonały tyle zdjęć, że ich negatywami można było otoczyć Ziemię wzdłuż równika sześć i pół raza⁹²⁸. Obróbka i analiza zdjęć była piętą achillesową rozpoznania powietrznego w Korei. Zgodnie z porozumieniem z 1946 roku za właściwe wykonywanie tych czynności odpowiedzialne były komórki Armii USA⁹²⁹. W Korei dopiero w lutym 1951 roku siłom 8. Armii udało się wydzielić 89 ludzi do tych zadań, którzy musieli współpracować z USAF. W Taegu utworzono wspólne Joint Photo Center, które miało zajmować się analizą zdjęć. Okazało się to zupełnie niewystarczające. Dowództwo 8. Armii, szczególnie w przededniu ważniejszych operacji żądało codziennego kompletu zdjęć obejmującego całą linię frontu na głębokość do 10 kilometrów. W rzeczywistości

⁹²⁷ S. T. Dickens, *op. cit.*, s. 246-247.

⁹²⁸ R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 297-298.

⁹²⁹ R.F. Futtrell, *The United States Air Force in Korea...*, s. 547-548.

fotografowano jedynie wybrane rejony tworzące tak zwane „bloki” zdjęć, które mogły zostać przeanalizowane. W związku z tym wysiłek załóg samolotów 67. TRW często szedł na marne, a dowódcy wojsk lądowych nie dysponowali właściwymi danymi.

Natomiast nocne rozpoznania taktyczne, pozostało domeną RB-26C z 12. TRS(NP). Rozpoznawcze "Invadery" zostały specjalnie do tych zadań przygotowane. W celu zwiększenia szybkości maszyny pozbawiono uzbrojenia, opancerzenia i wszelkiego zbędnego wyposażenia. Zabudowano natomiast kamery, oraz systemy radionawigacyjne LORAN i SHORAN znacznie ułatwiające nocne loty. Do wykonywania zdjęć korzystano z bomb oświetlających lub flar, przenoszonych w komorze bombowej. Dywizjon wysyłał, co noc 10-12 samolotów, które samodzielnie operowały od zmierzchu do świtu, nad całym terytorium Korei Północnej. Każda załoga miała przeważnie wyznaczone 2-3 cele główne do fotografowania, a w czasie lotu dodatkowo prowadzono obserwację wzrokową. Podstawowym zadaniem RB-26 było rozpoznanie szlaków komunikacyjnych nieprzyjaciela, szczególnie linii kolejowych. W działaniach nocnych załogi RB-26 korzystały też ze wsparcia maszyn oświetlających C-47 „Firefly”, choć ich użycie nad terytorium Korei Północnej, w zasięgu MiG-ów było niebezpieczne. Samoloty te musiały operować na minimalnych wysokościach, aby nie zostać wykrytymi przez radzieckie stacje radiolokacyjne. Od grudnia 1952r. rozpoznawcze RB-26 rozpoczęły wspólne działania z bombowymi B-26 nazwane „Project Spotlight”. Gdy samoloty rozpoznawcze wykryły pociąg oświetlały go flarami, a towarzyszące maszynie rozpoznawczej bombowce przystępowały do natychmiastowego ataku. W styczniu 1953 r. w tego typu działaniach zniszczono 33 lokomotywy, a w lutym 29⁹³⁰. Wspólne działania przyczyniły się też do zniszczenia 5432 pojazdów mechanicznych.

Dość często załogi RB-26C wykonywały rozpoznanie punktów przeładunkowych na granicy radziecko-koreańskiej, a tak wspomina takie loty jeden z nawigatorów 12. TRS por. W. C. Fergusson - *"Odbyłem dwa loty w rejon północny, gdzie Korea Pn. styka się z Rosją. Zwykle nadlatywaliśmy od strony morza, na południe od granicy, zrzucaliśmy flary i kierowaliśmy się na północ. Wyraźnie widzieliśmy światła Władywostoku. Widać takie działania były "Fair" dla Koreańczyków i Rosjan, gdyż nigdy nas nie ostrzeliwano. Było absolutnie fascynujące oglądać olbrzymie bocznice kolejowe po rosyjskiej stronie granicy pełne sprzętu i zaopatrzenia czekającego na załadunek i przetransportowanie. Bocznice te były w pełni oświetlone sprawiając wrażenie dużego rynku w centrum miasta"*⁹³¹.

Loty nad rejony przygraniczne i dalej, nad Chiny były zadaniem samolotów rozpoznawczych lotnictwa strategicznego. Działający od początku wojny 31. SRS wykonał

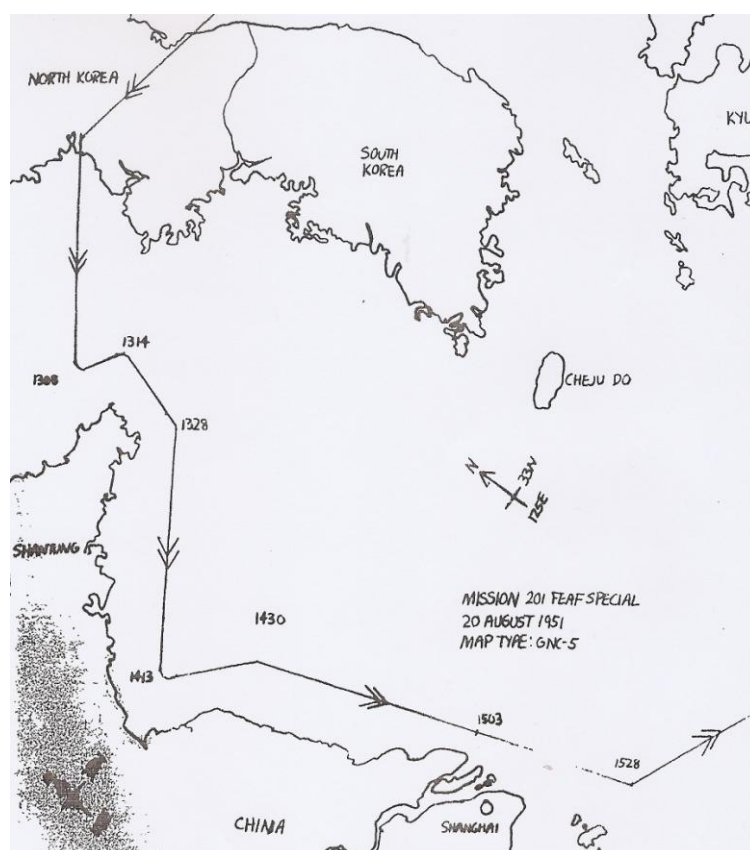
⁹³⁰ S. T. Dickens, *op. cit.*, s. 250.

⁹³¹ Cyt. za C. Piotrowski, P. Taras, *Korea 1950-1953*, AJ-Press, Gdańsk 1995, s. 56.

wiele lotów m.in. dokończył operację mapowania Korei Pn., gdy stare RB-17G z 6206. PMS szybko odmówiły posłuszeństwa. Głównym zadaniem RB-29 było jednak rozpoznanie celów na głębokim zapleczu Korei oraz w Chinach. Tam skupiono się na bazach lotniczych i to nie tylko tych rozlokowanych nad Jalu, ale i w Mukdenie czy nawet koło Władywostoku. 31. SRS operował do połowy listopada 1950 r., po czym został odesłany do Stanów.

Schemat nr 22

**PRZYKŁADOWY PRZEBIEG LOTU SPECJALNEGO SAMOLOTU 91. SRS
NAD CHINY Z DNIA 20 SIERPNIA 1951 roku**



Źródło: J. T. Farquhar, *A Need to know. The role of Air Force reconnaissance in war planning, 1945-1953*, The Ohio State University 1991, s. 166.

Jego miejsce w działaniach nad Azją zajął 91. SRS - największy w tym czasie dywizjon USAF, mający ponad 800 ludzi. Podzielony na Detachmenty Dywizjon w Korei używał sześciu typów samolotów - WB-26, RB-29, RB-50, RB-36, RB-45 i KB-29. Samoloty WB-26 wypożyczone z 6166. Weather Flight systematycznie patrolowały Morza Żółte i Japońskie rozpoznając warunki meteorologiczne oraz powiadamiając o nadciągających w rejon Korei i Japonii tajfunach. Podstawowym sprzętem Dywizjonu były jednak RB-29 i RB-

50. Tak jak w 31. Dywizjonie, także i tu wykorzystywano je do dalekiego rozpoznania zaplecza. Loty trwały przeważnie 10-12 godzin i miały następujący przebieg. Startowano z Jokoty, głównej bazy dywizjonu, wykonywano dolot lot nad Morzem Japońskim poza zasięgiem radzieckich radarów. W pobliżu wybrzeża Rosji, Chin czy Korei wykonywany był gwałtowny zwrot, kierowano się do celu i jak najszybciej zawracano⁹³². Samoloty 91. SRS wykonywały zadania zarówno związane z rozpoznaniem fotograficznym jak i elektronicznym. Możliwości rozpoznania elektronicznego poprawiły się sierpnia 1951r., kiedy to do działań nad Koreą i Chinami wydzielono ze składu 343. SRS trzy ultranowoczesne, jak na owe czasy samoloty RB-50G. Ich załoga składała się z 16 ludzi, w tym aż ośmiu operatorów urządzeń elektronicznych, zwanych popularnie „Krukami”⁹³³.

Loty nad najbardziej niebezpiecznym rejonem północno-zachodniej Korei, "Alej MiG-ów" powierzono odrzutowym samolotom RB-45C "Tornado"⁹³⁴. W Korei od 31 stycznia 1951 r. wykorzystywano trzy maszyny tworzące Det. A i wypożyczone z 84. BS(L). Latem 1952 r. dokonano wymiany zużytych samolotów na nowe. Były one szybsze od RB-29, ale nie dość szybkie by sprostać MiG-om i także wymagały eskorty. W końcu 1952 r. dywizjon wzmocniło sześć olbrzymich RB-36, które wykonywały loty na bardzo dużych wysokościach wyłącznie nad Chiny. Ich prawdziwy cel do dzisiaj pozostaje nieznany. Prawdopodobnie wykonywały one loty na cele znajdujące się na liście 221 miejsc wskazanych przez Naczelne Dowództwo USAF na terenie ZSRR (okolice Władywostoku) Chin, Birmy, Tajlandii i Indochin, istotnych dla konfliktu globalnego. Wspólnie z samolotami rozpoznawczymi US Navy P4M-1Q bazującymi w Sagley Point na Filipinach maszyny 91. SRS przeprowadzały też szczegółowe rozpoznanie rejonu Szanghaju. W czerwcu – lipcu 1951r. przeprowadzono, co najmniej trzy misje mające na celu sporządzenie radarowych map licznych celi położonych na terytorium Mandżurii. Miały one pomóc bombardierom B-29 w celnym atakowaniu z użyciem systemu SHORAN, w czasie przyszłego, ewentualnego konfliktu z ChRL.

Gdy dzienne loty rozpoznawcze RB-29 i RB-50, pomimo zastosowanej eskorty myśliwskiej stały się zbyt niebezpieczne, podobnie jak naloty bombowców przeniesiono je na godziny nocne. Utrudniło to szczególnie jeden typ lotów – rozpoznanie skutków bombardowań. Były to loty o szczególnym znaczeniu dla dowództwa, gdyż na ich podstawie i tylko na ich podstawie można było ocenić czy naloty były skuteczne. Prowadzono je

⁹³² Przykładową trasę lotu nad Chiny przedstawiono na Schemacie nr 22, s. 344.

⁹³³ J. T. Farquhar, *op. cit.*, s.149.

⁹³⁴ Loty RB-29 nad ten rejon wstrzymano po tym, jak jedna z nich została zestrzelona przez MiG-i nad Sinuiju 9 listopada 1950r. Samolot, co prawda zdołał dotrzeć do bazy w Johnson, ale rozbił się przy lądowaniu, grzebiąc pięciu członków załogi. Natomiast loty nad całą północno-zachodnią Koreą wstrzymano w październiku 1951r. S. T. Dickens, *op. cit.*, s. 243-244.

przeważnie dwie godziny po bombardowaniu. Odbływały się najczęściej na wysokościach 6700-7900 metrów. W ich trakcie RB-29 używały kamer K-37 i K-19 sprzężonych z bombami błyskowymi M-120. Bardzo często zdarzało się jednak, że bomby eksplodowały bez synchronizacji z kamerami, albo wibracje samolotu powodowały, że zdjęcia wychodziły nieostre⁹³⁵. W związku z tym coraz częściej do tego typu zadań kierowano odrzutowe maszyny RB-45 „Tornado”, ale choć szybsze od RB-29 i tak były one zbyt wolne by swobodnie operować w rejonie „Alej MiG-ów”. Ponadto samoloty te były bardzo wrażliwe na jakiegokolwiek, nawet najmniejsze uszkodzenia.

Podobnie ścisłą tajemnicą otoczone było użycie Det. 4, wyposażonego w samoloty do tankowania w powietrzu Boeing KB-29M z wydzielone z 43. Refuelling Squadron. Jego zadaniem było bojowe sprawdzenie i przetestowanie koncepcji przekazywania paliwa w trakcie lotu - koncepcji, która zrewolucjonizowała wojnę w powietrzu. Pierwszą operację przekazywania paliwa w powietrzu przeprowadzono w 6 lipca 1951 r. Odbiorcami paliwa były trzy RF-80A, których skrzydłowe dodatkowe zbiorniki paliwa (na końcu prawego skrzydła) miały zamontowaną końcówkę do pobierania paliwa taką samą, jak samolot myśliwski F-84E. Zadaniem tych samolotów było fotografowanie lotnisk nieprzyjaciela położonych nad Jalu. Przekazanie paliwa odbywało się nad Zatoką Wonsan i umożliwiło startującym z bazy Taegu maszynom dolot nad cel i powrót znad niego na maksymalnej prędkości. Kilka dni później w podobny sposób przekazano paliwo myśliwsko-bombowym F-80C⁹³⁶.

Od 14 lipca 1951 r. Det. 4 rozpoczął regularne tankowanie w powietrzu RB-45C. Od tej pory wszystkie loty "Tornado" nad pn.-zach. Koreę odbywały się z uzupełnieniem paliwa w locie. Natomiast 28 grudnia 1951 r. rozpoczęły się próby tankowania w locie "Thunderjetów" ze 116. FBG. Przekazywanie odbywało się za pomocą przewodu giętkiego ze stożkiem. Po kilku miesiącach treningu, w dniu 26 maja 1952 r. miało miejsce pierwsze "bojowe" tankowanie. Tego dnia 12 F-84 ze 116. Grupy wystartowało z Itazuke, a celem ataku był Sariwon. Przekazanie paliwa odbyło się nad Taegu. Podobne akcje noszące kryptonim "Operation Hi-Tide" miały miejsce jeszcze kilkakrotnie, dopóki latem 1952 r. 116. FBG nie przebazowano do Kunsan. Operację zakończono 31 sierpnia. Najdłuższy lot z kilkukrotnym pobieraniem paliwa w powietrzu z dwóch KB-29M miał miejsce 28 września

⁹³⁵ *Ibidem*, s. 154.

⁹³⁶ R. K. Smith, *Seventy-five years of inflight refuelling. Highlights 1923-1998*, Air Force History and Museums Program, Washington 1998, s. 34.

1951r., kiedy to rozpoznawczy RF-80 z bazy w Jokota spędził w powietrzu 14 godzin 15 minut⁹³⁷.

W związku z coraz szerszym zastosowaniem przez ZSRR w działaniach w Korei stacji radiolokacyjnych, zarówno do wykrywania celi powietrznych, jak i naprowadzania samolotów czy kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej wzrosło znaczenie rozpoznania radioelektronicznego i walki radioelektronicznej. Lotnictwo USA ten rodzaj walki zastosowało już w trakcie II wojny światowej, do obezwładniania niemieckich i japońskich stacji radiolokacyjnych. Szczególne sukcesy odniesiono na Pacyfiku, gdzie zastosowanie na samolotach pokładowych stacji zakłócających zmniejszyło skuteczność systemu radiolokacyjnego Japonii aż o 90%⁹³⁸.

W Korei działania zakłócające zastosowano po raz pierwszy 10 kwietnia 1951r. Były one znacznie trudniejsze. W Siłach Powietrznych USA brakowało wyszkolonych operatorów sprzętu, brakowało samych urządzeń. Najistotniejszym był jednak fakt, że w Korei „Supefortece” działały w małych grupach, przez co skuteczność ich działań była ograniczona. Nie wchodziło w grę tak powszechnie stosowane w II wojnie światowej zakłócanie zaporowe, w którym siła nadajników jest tak duża, że powoduje całkowite zablokowanie pracy stacji radiolokacyjnych. W Korei skuteczne było jedynie zakłócanie punktowe, które wymagało ciągłego monitorowania sygnałów wysyłanych przez stacje przeciwnika i dopasowywanie do nich częstotliwości i natężenia sygnałów zakłócających. Odrębnym problemem było rozpoznanie radioelektroniczne. Początkowo 31. SRS dysponował zaledwie dwoma tego rodzaju samolotami, z których jeden już na początku 1951 roku musiał na skutek zużycia zezłomowany. W związku z tym zadania rozpoznania spadły na barki operatorów z załóg bombowców. Latem 1951 roku z USA przysłano do Korei kilkudziesięciu wyszkolonych operatorów, dodatkowo rozpoczęto intensywne szkolenie na miejscu. Zmodyfikowano też samoloty B-29. Zainstalowano na nich odbiorniki sygnałów APR-4 oraz trzy nadajniki sygnałów zakłócających – APT-1, APQ-2 i ARQ-8, na niektórych dodatkowo zamontowano analizatory sygnałów. Jednak dopiero w połowie 1952 roku jednostki „Superfortec” osiągnęły pełną zdolność do walki radioelektronicznej. Było to tym ważniejsze, że w tym czasie wykonywały one wyłącznie loty nocne, w których działania zakłócające miały dużo większe znaczenie. Stacje radiolokacyjne zostały szeroko zastosowane do kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej, a od października 1951r. do kierowania reflektorami przeciwlotniczymi. Używane na B-29 nadajniki APT-1 i ARQ-8, choć pochodziły z II wojny światowej, okazały się początkowo skuteczne, powodując, że ostrzał dział przeciwlotniczych był niecelny.

⁹³⁷ T. Warnock, *op. cit.* s. 52.

⁹³⁸ D. T. Kuehl, *op. cit.*, s. 39.

Stosowanie zakłócania przez bombowce B-29 było coraz powszechniejsze. O ile w sierpniu 1951r. zastosowano je w 25 przypadkach, to w listopadzie tego roku już w 112 przypadkach, a w grudniu już w 189⁹³⁹.

Jednak z biegiem czasu działania radzieckie były coraz skuteczniejsze, co zmusiło dowództwo amerykańskie do intensyfikacji działań. Przede wszystkim rozpoczęto systematyczne rozpoznanie coraz gęstszej sieci radzieckich stacji radiolokacyjnych, które na przełomie 1951 i 1952 roku obejmowały swoim zasięgiem całe terytorium obecnej Korei Północnej. W tym celu utworzono specjalistyczny 548. Reconnaissance Technical Squadron, który ściśle współdziałał z samolotami RB-50 z 91. SRS. Samoloty te, choć posiadające najnowsze urządzenia nie miały możliwości dokładnego namierzania kierunkowego wrogich obiektów. Teraz dzięki współpracy z technikami 548. RTS stworzono kompleksową bazę danych radzieckich radarów zawierającą informacje na temat ich lokalizacji, danych technicznych jak częstotliwość, zasięg i inne dane niezbędne dla załóg bombowców⁹⁴⁰. A te we wrześniu 1952r. wzmocniono przez autoryzację dodatkowego członka załogi, operatora systemów zakłócających. Odtąd działania zakłócające były coraz powszechniejsze. W trakcie jednego z nalotów na Suiho we wrześniu 1952r. formacja 50 bombowców była osłaniana przez siedem B-29 wykonujących wyłącznie zadania zakłócające działanie stacji ostrzegawczych i naprowadzania myśliwców, podczas, gdy stacje na pokładach pozostałych maszyn zakłócały stacje kierujące artylerią i reflektorami. Podobna sytuacja miała miejsce kilka tygodni później w trakcie nalotu na zakłady chemiczne w Namsan-ni.

W czasie nalotów na wymienione wyżej cele po raz pierwszy zastosowano w Korei dwie kolejne metody walki z systemem obrony nieprzyjaciela – bezpośrednie ataki samolotów B-26⁹⁴¹ na stanowiska reflektorów oraz użycie przeciw radarom dipoli zakłócających. Ta metoda zakłócania polegająca na zrzucaniu z samolotów tysiące pasków metalizowanej folii była stosowana już w trakcie II wojny światowej i okazała się bardzo skuteczna. W Korei zastosowano dwa rodzaje dipoli – RR-3A/U które efektywnie zakłócały radary pracujące na niskich częstotliwościach jak 25-350 MHz oraz RR-20A/U skuteczne przeciwko radarom pracującym w pasmach 850-30 000MHz. Dipole były zrzucane zarówno przez samoloty eskorty radioelektronicznej jak i przez same bombowce. Działania z ich użyciem okazały się skuteczne. W trakcie nalotu na Suiho kilkanaście samolotów pomimo oświetlenia przez reflektory nie było ostrzeliwanych z dział przeciwlotniczych, a w trakcie

⁹³⁹ *Ibidem*, s. 140.

⁹⁴⁰ W 1953 roku baza ta zawierała dane z 38 stacji radiolokacyjnych wczesnego ostrzegania, 20 stacji naprowadzania samolotów myśliwskich. *Ibidem*, s. 145.

⁹⁴¹ W październiku 1952r. 67. TRW otrzymał także pierwsze cztery B-26 z zamontowanymi urządzeniami walki radioelektronicznej. T. Warnock, *op. cit.*, s. 75.

nalotu na Namsan-ni maszyny z 98. BW, które wykorzystywały zarówno czynne zakłócanie jak i dipole nie były atakowane przez myśliwce nieprzyjaciela, a tylko dwa zostały lekko uszkodzone przez ogień artylerii⁹⁴². W późniejszych działaniach załogi B-29 często widziały jak reflektory przeszukują połącie nieba daleko od formacji bombowców, co świadczyło o skuteczności podjętych działań. Stacje kierujące reflektorami pracowały na niskiej częstotliwości, przez co były szczególnie podatne na zakłócanie. Jak się ocenia zakłócanie spowodowało spadek skuteczności pracy reflektorów o 75%. A ogólne straty bombowców strąconych i uszkodzonych byłyby trzykrotnie większe.

Rozpoznanie i przeciwdziałanie radioelektroniczne prowadziły też samoloty US Navy. W składzie każdej Grupy Lotniczej lotniskowców znajdowały się samoloty rozpoznania radioelektronicznego. Lotnictwo morskie, jako pierwsze w Korei zastosowało dipole zakłócające, używając ich już 16 czerwca 1952r. w czasie nalotu na Kowon. W 1953r. do rozpoznania radioelektronicznego US Navy skierowała bazujące na lądzie samoloty Martin P4M-1Q „Mercator”, które z uwagi na ich dużą szybkość zostały wykorzystane do zadań wzdłuż wybrzeży Korei Północnej⁹⁴³.

W Korei i nad otaczającymi ją morzami stałe działania prowadziły też samoloty rozpoznania meteorologicznego. W warunkach zmiennej pogody, występujących tu regularnie sztormów i tajfunów, szczególnie w okresie wiosennym rozpoznanie meteo miało istotne znaczenie dla planowania lotów bojowych, szczególnie nad strategiczne cele w Korei Północnej, gdzie na przykład zachmurzenie było jednym z istotnych czynników warunkujących skuteczność akcji. Samoloty rozpoznania meteo w strukturze USAF znajdowały się w Air Weather Service podległej dowództwu Military Air Transport Service. Na początku wojny w rejonie Pacyfiku operował 2143. Air Weather Wing, który dysponował zarówno samolotami jak i naziemnymi posterunkami. Podległy mu 512. Air Weather Squadron skierował swe samoloty WB-29 nad Koreę już 26 czerwca 1950r.⁹⁴⁴ Natomiast 20. Weather Squadron dzień potem ulokował w Korei pierwszy naziemny posterunek meteo. W okresie późniejszym, gdy działania lotnictwa rozszerzono na cały półwysep dwuosobowe posterunki rozmieszczono na wielu wysepkach okalających Koreę. W grudniu 1950r. 5. Air Force zorganizował własną jednostkę rozpoznania meteo tj. 6166. Air Weather Reconnaissance Flight wyposażony w samoloty WB-26 „Invader”. Loty rozpoznawcze rozpoczęto od 7 lutego 1951r. wykonując zarówno stałe, na wcześniej ustalonych trasach loty, jak i loty specjalne.

⁹⁴² D. T. Kuehl, *op. cit.*, s. 152-153.

⁹⁴³ R. P. Hallion, *op. cit.*, s. 164.

⁹⁴⁴ Od października 1950 do codziennych porannych lotów na rozpoznanie pogody nad Koreą Północną rozpoczęto wykorzystywanie myśliwców F-82 „Twin Mustang” z 68. F(AW)S. R. F. Futtrell, *The United States Air Force.....*, s. 595.

Wszystkie dane z rozpoznania meteo trafiały do ulokowanego w Tokio Weather Central, która na podstawie zebranych przez posterunki naziemne i samoloty dane codziennie o godzinie 13.00 przysyłała do Joint Operations Centre szczegółową prognozę na najbliższe 24 godziny. Ta jednak często okazywała się nieaktualna. W związku z tym od połowy 1952 roku podjęto szereg zmian organizacyjnych. Ze służby wycofano WB-26 „Invader” a do Japonii skierowano kolejny dywizjon samolotów, WB-29 30. AWS. W celu zapewnienia aktualnych informacji, szczególnie w trakcie wiosennej ofensywy wojsk ludowych 1953 roku, kiedy to wojska chińskie wykorzystywały okresy fatalnej aury do rozpoznania meteo rozpoczęto wykorzystywanie samolotów taktycznych. Przy stanowiskach kierowania lotami tych jednostek ulokowano oficerów służby meteo, którzy telefonicznie, na bieżąco przekazywali informacje do centrum w Tokio⁹⁴⁵.

IV.7 DZIAŁANIA LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

Po ustabilizowaniu się linii frontu latem 1951 r. rola samolotów transportowych wyraźnie spadła. Ilość zaopatrzenia przerzucanego miesięcznie samolotami na front koreański spadła z 14 000 ton w listopadzie 1950 r. do średnio 3 400 ton w 1951r., 1 200 ton w 1952 r. i 1300 ton w 1953 roku⁹⁴⁶. Było to zdecydowanie mniej niż w okresach silnych walk, determinujących wielkość dostarczanych z Japonii ładunków. Dla przykładu, gdy w maju 1951 roku rozpoczęła się ostatnia wielka chińska ofensywa, główną siłą mającą ją powstrzymać miała być artyleria, która zużywała ogromne ilości amunicji. Tylko na odcinku X. Korpusu USA, jako normę ustalono 250 pocisków na działo dziennie, co wymagało 20 ciężarówek na godzinę. W związku z tak znacznym rozchodowaniem pocisków magazyny na terenie Korei szybko się opróżniły. Konieczne stało się szybkie i stałe jej uzupełnianie. Powierzono je właśnie samolotom transportowym. W okresie 20 maja – 10 czerwca 1951r. dostarczyły one na front 23 825 ton ładunków, głównie pocisków artyleryjskich⁹⁴⁷. W maju 1951r. średnia ilość przewożonych samolotami towarów wynosiła nawet 1000 ton dziennie. W tym zawierało się 15 ton świeżych warzyw, które od wiosny tego roku rozpoczęto regularnie dostarczać na front amerykańskim żołnierzom.

⁹⁴⁵ Graficznie działania w ramach rozpoznania meteorologicznego przedstawiono szczegółowo [w:] *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950.....*, s. 255.

⁹⁴⁶ Dla porównania drogą kolejową miesięcznie przerzucano na front średnio 335 000 ton w 1951r., 471 000 ton w 1952r. i 432 000 ton w 1953r. Headquarters Army Forces Far East and Eight US Army G-4 Special Projects Division, *op. cit.*, table 3-13.

⁹⁴⁷ W. M. Leary, *op. cit.*, s. 31.

Jednym z głównych zadań samolotów transportowych po czerwcu 1951r. stała się ewakuacja rannych, zwłaszcza po tym jak w październiku 1951 r. otwarto w Camp Drew koło Tachikawa olbrzymi szpital na 1000 łóżek. Rannych z Korei do bazy w Tachikawa przewoziły samoloty C-54, a stamtąd, do szpitala położonego w Camp Drew mniejsze maszyny C-47. Do transportu rannych wykorzystywano także pierwszy egzemplarz potężnego samolotu C-124 „Globemaster”, który testowano w Korei od września do końca października 1951r. Jednorazowo był on w stanie zabrać aż 167 rannych, czyli cztery razy więcej niż C-54 lub 17 ton ładunków. Pierwsze seryjne egzemplarze tej dużej maszyny trafiły do 374. Troop Carrier Wing dopiero pod koniec maja 1952r.

Samolotami systematycznie przewożono także żołnierzy udających się na urlopy oraz najpotrzebniejsze towary, jak np. silniki lotnicze. Stabilizacja frontu i coraz mniejsze straty ludzkie, do tej pory absorbujące sporą część floty samolotów transportowych spowodowała, że coraz większa ilość żołnierzy była systematycznie przewożona do Japonii na kilkudniowy wypoczynek, skrótowo zwany „R&R”, a działania te nazwano „Operation Relax”. I ten rodzaj działań został szybko poddany standaryzacji. Od 18 września 1951r. żołnierzy udających się na wypoczynek zbierano w grupy liczące 46 żołnierzy, kierowanych przez przydzielonego oficera lub podoficera, sprawującego dowodzenie w trakcie podróży. Do czerwca 1953r. samoloty transportowe przewiosły łącznie ponad 800 000 tego rodzaju pasażerów⁹⁴⁸. Od 1 maja 1951r. rozszerzono też obszar działania maszyn 315. Air Division. Obejmował on teraz loty pomiędzy Japonią a Iwo Jimą, Okinawą, Guam, Formozą i Filipinami. Dla przykładu w listopadzie 1951 r. samoloty transportowe wykonały 4818 lotów, przewiozły 70 664 pasażerów, 6328 rannych i 8406 ton towarów.

Zdarzały się także operacje wyjątkowe. Do takich należał przerzut w dniach 16-17 maja 1952 r. 2361 żołnierzy 187. Airborne Regimental Combat Team wraz z 889 tonami sprzętu i pojazdami na wyspę Kojedo koło Pusan do stłumienia powstania przetrzymywanych tam tysięcy jeńców chińskich i północnokoreańskich⁹⁴⁹. Działania były bardzo szybkie i już 17 godzin od ogłoszenia alarmu cały 187. RCT znalazł się już w Korei. „Rakkasans” zostali zaalarmowani o godzinie 09.00 16 maja, a ostatni ze 160 samolotów wylądował w Pusan w południe 17 maja. W podziękowaniu dla sprawnej realizacji zadania przez samoloty Combat Cargo Command dowódca sił USA na Dalekim Wschodzie gen. M. Clark napisał *„Szybkość, z jaką Wasze samoloty były wykorzystane i efektywny sposób, w jaki żołnierze i sprzęt byli załadowani i przerzuceni do Pusan odzwierciedla inicjatywę,*

⁹⁴⁸ R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 558-559.

⁹⁴⁹ Szerzej na ten temat zob. R. J. Lewis, *The Kojedo uprising 1952*, Popular Culture Association Twenty-fourth Annual Meeting April 6-9, Chicago 1994.

planowanie, wyszkolenie i ducha Waszego Dowództwa”⁹⁵⁰. Pozostający w rezerwie strategicznej 187. ARCT został przerzucony samolotami do Korei jeszcze raz, w dniach 22-23 czerwca 1953r. Do przerzutu sił pułku, mających wzmocnić rezerwy 8. Armii w obliczu silnych ataków wojsk chińskich wykonano 27 lotów samolotów C-46 i 284 loty maszyn C-119. Łącznie przetransportowano 3252 spadochorniarzy i 1771 ton sprzętu. Gdy ofensywa okazał się silniejsza niż się spodziewano, w dniach 28 czerwca – 2 lipca 1953r. samoloty 315. Air Division przetransportowały z Japonii do Korei kolejne wzmocnienia – 19. i 34. Regimental Combat Teams, liczące łącznie 3937 żołnierzy i 1227 ton sprzętu⁹⁵¹. Największym jednorazowym zadaniem okazał się trwający trzy tygodnie przerzut całości sprzętu i wyposażenia 474. FBW, które latem 1952r, zostało przeniesione z bazy Misawa w północnej Japonii do Kunsan w zachodniej Korei. Podobne, co do skali przedsięwzięcie przeprowadzono w Korei jeszcze raz, gdy przerzucano sprzęt 18. FBW z Chinhae do Osan-ni, a wchodzącego w skład Skrzydła 2. Dywizjonu SAAF z Hoengsong do Osan-ni. Natomiast w kwietniu 1953 r. samolotów transportowych użyto do pierwszej wymiany jeńców tzw. „Little Switch”.

Najtrudniejszym zadaniem okazało się zaopatrywanie wysuniętych baz amerykańskich ulokowanych na licznych wysepkach położonych u wybrzeży Korei Północnej. Mieściły się na nich bazy partyzanckie, stacje radiolokacyjne i nasłuchowe, łodzi ratowniczych i lądowiska śmigłowców. Działania zaopatrzeniowe tych baz prowadzono od lata 1951 roku w ramach operacji „Beachcomber”. Z braku lotnisk na tych wysepkach latające tam „Skytrainy” musiały lądować na plażach, w okresach odpływów. Na dodatek plaże te w większości były otoczone wysokimi skałami powodującymi turbulencje. To właśnie było przyczyną wypadku, jaki zdarzył się w trakcie pierwszego lotu na wyspę Cho do. C-47 w momencie przyziemiania został podrzucony do góry przez nagły podmuch wiatru i wpadł do oceanu, grzebiąc ośmiu ludzi. Na szczęście był – jak to się potem okazało – jedyny wypadek.

Poważnym problemem, który trapił dowództwo lotnictwa transportowego przez cały okres wojny koreańskiej był chroniczny brak sprzętu. Średnio utrzymywano w stanie zdatnym do działania 140 maszyn⁹⁵². Poważnym problemem było też zużycie posiadanego parku maszyn. Dotyczyło to szczególnie cennych maszyn C-119. Z uwagi na konstrukcję były one szczególnie przydatne do zarzutów ludzi i towarów na spadochronach oraz przewozu towarów wielkogabarytowych. Natomiast C-54 nadawały się bardziej do przewozu żołnierzy oraz rannych. Pierwsze problemy z C-119 zaczęły się już w marcu 1951 r., gdy w czasie lotu

⁹⁵⁰ W. M. Leary, *op. cit.*, s. 33-34.

⁹⁵¹ *The USAF in Korea. A chronology... ..*, s. 94-95.

⁹⁵² Zob. Załącznik nr 25.

urwały się silniki w dwóch samolotach. Jeden rozbił się, a drugi był bardzo ciężko uszkodzony. Badania samolotów wykazały silne zmęczenie ich konstrukcji i w efekcie postanowiono „uziemić” wszystkie posiadane „Boxcary” do czasu przeprowadzenia stosownych napraw, co trwało do końca maja. Nie mniej problemy trwały nadal. Szczególnie dokuczliwy był chroniczny brak części zamiennych do tego typu samolotów, co między innymi przyczyniło się do tego, że w czerwcu 1952r. sprawnych było tylko 28 z 71 posiadanych „Boxcarów”⁹⁵³. Natomiast w grudniu 1952 wykryto usterki systemu paliwowego w najnowszych maszynach C-124 „Globemaster”. Usterki okazały się na tyle poważne, że wszystkie samoloty tego typu natychmiast uziemiono do czasu wykonania modyfikacji zbiorników paliwa, co trwało aż do lutego 1953r.

W Korei samolotów transportowych używano także do licznych zadań specjalnych. Między innymi samoloty C-119 w ramach operacji „Snowball”, przeprowadzonej w październiku 1951 r. zrzucały na pozycje wojsk chińskich 200 litrowe beczki z napalmem. Amerykańskie dowództwo prowadziło w Korei szereg operacji specjalnych, w których zaangażowane były dziesiątki tysięcy ludzi. Pierwszą komórką koordynującą tego typu działania był powstały już we wrześniu 1950r. była FECOM /Laision Group, której zadaniem była między innymi współpraca z lokalną siecią CIA, również aktywnie działającą w na Półwyspie Koreańskim i dalej na terenie Chin Ludowych.

Pierwszy lot mający na celu zrzut dziewięciu agentów za linię frontu miał miejsce 26 września 1950 r. Mieli oni za zadanie przekazać informacje o drogach odwrotu wojsk północnokoreańskich. Samoloty do wykonywania tych zadań pochodziły z „Unit 4/Special Air Mission” 21. Troop Carrier Squadron, której zadaniem było organizowanie i koordynowanie działań specjalnych, takich jak przerzut agentów i grup dywersyjnych zrzut ulotek czy nadawanie audycji propagandowych. O skali tego przedsięwzięcia może świadczyć fakt, że tylko w miesiącu listopadzie 1951 r. z samolotów transportowych zrzucono ponad 58 milionów ulotek. 21. TCS formalnie stacjonował w japońskiej bazie Kyushiu, ale jego eskadry, klucze czy nawet pojedyncze maszyny były rozmieszczane na całym terytorium podległym FEAF, tak, więc szybko jednostkę nazwano „Kyushiu Gypsies”⁹⁵⁴.

Na szerszą skalę działania specjalne lotnictwo rozpoczęło po włączeniu się Chin Ludowych do wojny pod koniec 1950r. Ponieważ Amerykanie mieli bardzo poważne problemy z rozpoznaniem, i wykryciem gdzie znajdują się oddziały chińskie od początku grudnia 1950r, na terenach znajdujących się pomiędzy wojskami ONZ a ludowymi. Na całej

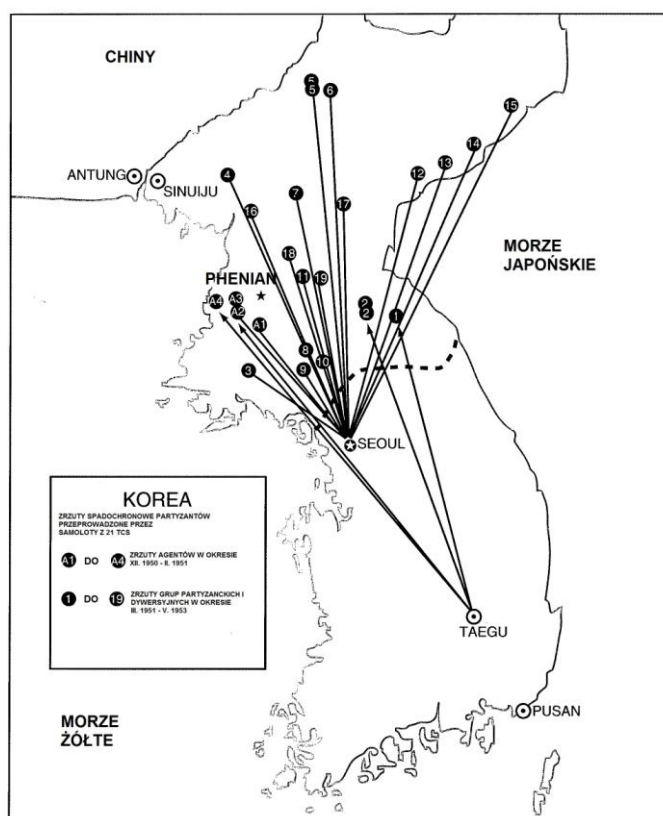
⁹⁵³ *The USAF in Korea. A chronology.....*, s. 68.

⁹⁵⁴ M. E. Haas, *Apollo's warriors. US Air Force special operations during Cold War*, Air University Press, Maxwell Air Force Base 1997, s. 33-34.

szerokości frontu zrzucono na spadochronach licznych agentów, którzy z powodu braku łączności radiowej za pomocą umówionych sygnałów dymnych mieli dawać znać przelatującym nad nimi samolotom czy w okolicy znajdują się wojska nieprzyjaciela⁹⁵⁵. W celu łatwiejszego odróżnienia samolotów, maszyny Det. 4 pomalowano od dołu w białe i czarne pasy.

Mapa nr 21

Miejsca zrzutu grup rozpoznawczych i dywersyjnych transportowanych samolotami SAM



Opracowanie własne na podstawie: M. E. Haas, *Apollo's warriors. US Air Force special operations during Cold War*, Air University Press, Maxwell Air Force Base 1997, s. 32.

Oprócz przerzutu pojedynczych agentów lub niewielkich grup przeprowadzających rozpoznanie sił przeciwnika od wiosny 1951r. na dalekie tyły wroga rozpoczęto również przerzut grup dywersyjnych mających przeprowadzać sabotaże, głównie na liniach kolejowych lub drogach. Pierwszą tego typu operację o kryptonimie „Virginia I” przeprowadzono 15 marca 1951r.⁹⁵⁶ Kolejne nosiły kryptonim „Mustang” i były prowadzone

⁹⁵⁵ Dym w kolorze czerwonym oznaczał, że w okolicy znajdują się oddziały chińskie w liczbie powyżej dwóch batalionów, dym żółty oznaczał, że w pobliżu znajdują się wojska północnokoreańskie, a dym zielony znał brak wojsk nieprzyjaciela. *Ibidem*, s. 26.

⁹⁵⁶ Zob. Rozdział I, s. 54.

w latach 1951-1952. Rozwój sił partyzanckich kierowanych przez FECOM/LG, a od października 1951r. przez nową komórkę CCRAK – Combined Command for Reconnaissance Activities Korea spowodował, że samoloty transportowały też nad zajęte przez siły ludowe tereny grupy mające zakładać bazy partyzanckie⁹⁵⁷.

Reorganizacja Det. 4/SAM miała miejsce w lutym 1951r. Jednostka otrzymała nowy sprzęt latający, który miał maskować jej faktyczny cel. Były to samoloty przeznaczone do transportu VIP-ów jak VB-17G czy VC-47. W ciągu dnia samoloty te przewoziły na terenie Korei ważne osobistości jak np. ambasadora Muccio czy generała Ridgway'a. W nocy prowadzono natomiast działania specjalne. Rozwinięto rozpoznanie i przechwytywanie korespondencji radiowej przeciwnika⁹⁵⁸. Kilka maszyn C-47 przebudowano też do potrzeb działań psychologicznych. Zabudowano na nich megafony do nadawania audycji propagandowych oraz urządzenia do zrzutu ulotek. Początkowo zrzutu ulotek dokonywano z wysokości ok. 700 metrów, ale okazało się, że jest to za wysoko i ulotki rozpraszały się na dużym terenie. W związku z tym wysokość zrzutu obniżono do 180 metrów. Spowodowało to narażenie na wmożony ostrzał przeciwnika, a jeden z samolotów rozbił się w trakcie zrzutu ulotek o górę. Czasami ich działania okazywały się nadzwyczaj skuteczne. Na przykład w nocy z 27 na 28 maja 1951r. jeden z C-47 z Unit 4/SAM prowadził działania psychologiczne na odcinku amerykańskiego IX. Korpusu. Z pokładu samolotu nadawano audycje wzywające żołnierzy nieprzyjaciela do poddania się, zrzucano też ulotki. Nad ranem do amerykańskich pozycji podeszło blisko 4000 Chińczyków z chęcią poddania się. Wielu z nich niosło ulotki, zrzucone w nocy z samolotu⁹⁵⁹.

Rozwój operacji specjalnych w Korei przyczynił się do kolejnej zmiany organizacyjnej sił lotniczych biorących w nich udział. Od 1 kwietnia 1952r. zadania te przejął Flight B dywizjonu 6167. Operations Squadron. Wykorzystywał on pomalowane całkowicie kolorem czarnym samoloty transportowe C-46, C-47 oraz przebudowane do tego rodzaju akcji bombowce B-26 „Invader”. W komorach bombowych tych samolotów zabudowano specjalne belki drewniane, na których siedzieli w trakcie lotu agenci. Przed zrzutem drzwi komory bombowej otwierały się i na znak dany przez nawigatora agenci opuszczali samolot na

⁹⁵⁷ Pełny wykaz tych operacji przedstawił D. C. Dillard [w:] *Operation AVIARY. Airborne special operations – Korea 1950-1953*, Trafford Publishing, Victoria 2003, s. 55. Miejsca zrzutu tych grup przedstawiono na mapie nr 21, s. 354.

⁹⁵⁸ Pierwsza tego typu akcja pod kryptonimem „Hotel Victor One” miała miejsce już 9 grudnia 1950r. i przyczyniła się do wykrycia dużej jednostki przeciwnika. Według FECOM działania nasłuchowe samolotów SAM miały przynieść „istotne informacje”. M. E. Haas, *op. cit.*, s. 37-38.

⁹⁵⁹ *The USAF in Korea*, s. 44-45. Akcja zrzutu ulotek w wojnie koreańskiej była prowadzona na masową skalę. Jak się ocenia, w ciągu wojny amerykańskie lotnictwo zrzuciło łącznie ponad 2 miliardy ulotek, co dawało około 80 ulotek na każdego mieszkańca Korei, od niemowlaka do starca. S. T. Hosmer, *op. cit.*, s.91.

spadochronach⁹⁶⁰. Samoloty transportowe używane były do zadań psychologicznych czy zrzutu większych grup agentów. Do łączności z nimi na samolotach zabudowano lekkie radiostacje SCR-300, używane przez wojska lądowe. Pomimo szczegółowego ich doboru w trakcie jednej z operacji miała miejsce przypadek zdrady. Jeden z chińskich agentów, jak się okazało podwójnych tuż przed skokiem rzucił do wnętrza samolotu odbezpieczony granat ręczny. Jego eksplozja zabiła lub poważnie raniła czterech pozostałych Chińczyków i dwóch Amerykanów.

Działania psychologiczne w postaci zrzutu ulotek nad terenami Korei Północnej prowadziły też samoloty B-29 „Superfortress” należące do kolejnej „niejawnej” jednostki noszącej mało mówiącą nazwę 581. Air Resupply Squadron. Samoloty tej jednostki wykorzystywano też do operacji zakłócania rządowych stacji radiowych Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i nadawania w to miejsce własnych audycji propagandowych. Dywizjon wykorzystywał w tym celu również stacje naziemne, co powodowało, że miał możliwość stałego, 24 godziny na dobie działania i to na czterech częstotliwościach równocześnie⁹⁶¹. Baza 581. ARS znajdowała się w Clark na Filipinach, w związku z tym na 60 dniowe tury bojowe kierowano po cztery maszyny B-29 wraz z załogami do bazy Jokota, gdzie stacjonowały samoloty 91. SRS, z którym ściśle współdziałało. Do wykonywania innych zadań specjalnych, podobnych do przeprowadzanych przez Flight B 6167 OS 581. ARS wykorzystywał również samoloty transportowe C-119 i amfibie SA-16 „Albatross”. Wszystkie one również były pomalowane na czarno.

Tabela nr 45

**ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ SPECJALNYCH FLIGHT B 6167. OPERATIONS SQUADRON
W OKRESIE 1 LIPIEC – 31 GRUDZIEŃ 1952 roku**

Typ lotu	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień	Łącznie
„Niejawny”	69	79	69	88	77	47	429
Zrzut ulotek	142	182	214	202	203	137	1080
Nadawanie audycji psychologicznych	13	37	29	34	25	10	148
Zrzut flar	79	73	96	116	88	13	465
Ilość godzin lotów	753	879	952	1127	440	366	4517

Źródło: M. E. Haas, *Apollo's warriors. US Air Force special operations during cold war*, Air University Press, Maxwell Air Force Base 1997, s. 50.

⁹⁶⁰ M. E. Haas, *op. cit.*, s. 42-43.

⁹⁶¹ *Ibidem*, s. 79-80.

W działaniach specjalnych wykorzystywano również samoloty i śmigłowce ratownicze. Pomalowane na czarno VB-17G używano do zrzutu agentów na tyłach wroga. Pierwszy taki lot wykonano już 23 września 1950r⁹⁶². Po wykonaniu zadania mieli oni za zadanie przedostać się na wybrzeże, skąd mogły ich zabrać jednostki pływające, a w późniejszym okresie wojny również pomalowane na czarno śmigłowce H-19. Działania specjalne były pierwszymi, jakie prototypowe jeszcze YH-19 z Air Rescue Service przeprowadziły Korei w kwietniu 1951r. Od listopada 1950r., kiedy tylko MiG-i-15 pojawiły się na niebie Korei amerykański wywiad robił wszystko, żeby zdobyć egzemplarz radzieckiego myśliwca. Ale wszystkie walki powietrzne toczyły się nad terytorium przeciwnika. Dopiero w kwietniu 1951r. zauważono, że jeden strącony MiG spadł u ujścia rzeki Jalu, niedaleko Sinanju. W ramach „Operation MiG” jeden YH-19 przewiózł w rejon upadku myśliwca ekipę specjalistów, którzy wykonali mnóstwo zdjęć i zdemontowali istotne fragmenty MiG-a, które zostały następnie śmigłowcem tym przewiezione na tereny zajęte przez wojska ONZ. Akcja odbywała się pod ogniem przeciwnika, a działania ekipy były osłaniane przez własne myśliwce⁹⁶³.

Działania samolotów i śmigłowców ratowniczych w zdaniach specjalnych rozpoczęły się już jesienią 1950r. Od połowy 1951 roku działania te uległy nasileniu. Między innymi w czerwcu pilot śmigłowca H-5 mjr J. J. Dean został skierowany daleko za linię frontu, aby odebrać ważnego agenta. Z powietrza był kierowany przez samolot Det. 4 /SAM. Pierwsza próba podjęcia agenta nie powiodła się, z uwagi na ogień przeciwnika. Dopiero kolejna, przeprowadzona przez drugi śmigłowiec, którego pilotem był por. D. J. Crawford okazała się skuteczna⁹⁶⁴. Natomiast w lipcu tego roku śmigłowce z Det. F 3. ARS wykonały 13 skoordynowanych lotów za linię frontu, skąd ewakuowały 37 jeńców wojennych wojsk ONZ, którym udało się uciec z niewoli. Ponieważ wiele akcji dywersyjnych miało miejsce na wybrzeżu, we wsparciu ich szczególnie aktywne były amfibie SA-16 „Albatross”. Do zadań specjalnych wykorzystywano je między innymi 8 maja 1951r., 7-9 maja 1952r., 19-20 maja 1952r., 28 sierpnia 1952r., 19 września 1952r.

IV. 8 DZIAŁANIA LOTNICTWA RATOWNICZEGO I ŚMIGŁOWCÓW

Po stabilizacji frontu w 1951 r. działania lotnictwa ratowniczego usystematyzowano i zwiększono liczbę posiadanego sprzętu. Posiadane na terenie Korei bazy umożliwiły

⁹⁶² *The U. S. Air Force's first war.....*, s. 10.

⁹⁶³ *The USAF in Korea. A chronology.....*,s. 40-41.

⁹⁶⁴ D. C. Dillard, *op. cit.*, s. 66.

sprawniejsze i szybsze reagowanie na wezwania. Główną bazą amfibii "Albatross" stał się Seul Municipal Airport. Tu przez 24 godziny na dobę jeden SA-16 stał w gotowości alarmowej, drugi pozostawał w bazie Ashiya. Codziennie, gdy miały miejsce działania lotnictwa, szczególnie nad Koreą Północną w godzinach trwania nalotów kierowano jeden - dwa samoloty do patrolowania w rejonach i planowanych trasach przelotów. Ponieważ większość działań toczyła się w północno-zachodniej części Korei jeden SA-16 latał przeważnie w okolicy wyspy Cho do. Piloci samolotów myśliwskich czy myśliwsko-bombowych znali przybliżone pozycje, gdzie krążyły amfibie ratownicze i za wszelką cenę starali się tam dolecieć. Pozostali piloci z klucza strąconej maszyny zapewniali eskortę dla maszyny ratowniczej, dopóki nie dotarły na miejsce akcji dedykowane patrole, również krążące, nad Cho do⁹⁶⁵.

Ponadto w bazie Komaki koło miasta Nagoja w Japonii stale dyżurował jeden samolot ratowniczy SB-29. Po wzmocnieniu wyposażonego w tego typu maszyny Detachmentu D. do czterech maszyn od 8 maja 1952r. jeden SB-29 towarzyszył po drodze każdej wyprawie „Superfortec” nad Koreę⁹⁶⁶. Do codziennych zadań włączano też śmigłowce. Jeden przeważnie pełnił dyżur w bazie macierzystej w Seulu, jeden lokowano w pobliżu linii frontu, przeważnie przy dowództwie jednej z amerykańskich Dywizji Piechoty a jeden pełnił dyżur na pasie startowym jednej w wysepek np. Cho do lub Paengnyong-do. W skład systemu ratowniczego włączano też codziennie po jednym śmigłowcu Piechoty Morskiej ulokowanym przy dowództwie Dywizji oraz śmigłowiec Marynarki Wojennej, znajdujący się na pokładzie jednego z okrętów patrolujących wody wschodniej Korei w rejonie Wonsan – Hungnam⁹⁶⁷. Siły ratownicze USAF w Korei posiadały też własną flotę. Składała się ona z szybkich łodzi motorowych „crash boats” wchodzących w skład 6160. Air Base Group Boat Section. Najpowszechniej stosowano łodzie w dwóch „wymiarach” 63-stopowe i 85-stopowe. Stacjonowały one w położonych na wybrzeżu bazach lotniczych – Kunsan, Pusan i Chinhae oraz na wyspie Cho do.

Działano w każdych warunkach meteorologicznych, bez względu na sytuację starając się uratować zestrzelonych lotników. Przykładem może być akcja przeprowadzona 11 czerwca 1951 r. Kapitan K. Stewart po opuszczeniu swego F-51 zestrzelonego przez artylerię wylądował w rzece Toedong koło Kyomipo. Oślaniany przez inne "Mustangi" pilot "Albatrosa" por. J. Najarian zdołał dużym przecież SA-16 wodować na pokrytej licznymi

⁹⁶⁵ Patrole, te nazywano ResCAP – Rescue Combat Air Patrol.

⁹⁶⁶ *The United States Air Force operations in the Korean war 1 July 1952.....*, s. 298.

⁹⁶⁷ Szczegółowe, dzienne zadania dla lotnictwa ratowniczego określone były w dziennych rozkazach operacyjnych dowództwa 5. Air Force, w aneksie G. Zob. m.in. http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD2_HISTORICAL_DIARY_OCTOBER_1951_5.pdf

szczątkami, powalonymi drzewami i nisko zwisającymi przewodami elektrycznymi rzece i podjąć pilota. Wszystko to działo się w absolutnych ciemnościach i pod bardzo silnym ogniem artylerii wroga. Aktywnie działały też śmigłowce. Pilot jednego z H-5 uratował zestrzelonego pilota aż w okolicach Kanggye nad Jalu. Inny ratownik por. D. McDaniels poleciał 200 km za linię frontu k. Changjin w poszukiwaniu zestrzelonego Brytyjczyka. Do dramatycznych wydarzeń doszło 24 kwietnia 1951 r. W dwóch równoległych akcjach załogi H-5 ratowały załogę strąconego koło Chorwon „Invadera”. Pilot został łatwo uratowany, ale nawigator został chwytyany przez dwóch żołnierzy północnokoreańskich. Pomimo złamanej nogi zdołał jednak zabrać broń i zmusić nieprzyjaciela do poddania się. Wtedy nadleciał drugi śmigłowiec i podjął próbę zabrania go. Ze względu na silny ogień wroga musiał jednak odlecieć. Po kilkunastu minutach powrócił w eskorcie „Mustangów”, które uciszyły nieprzyjacielskie karabiny maszynowe i druga próba zakończyła się sukcesem.

Podobnie trudna była operacja ratowania kapitana W. Millera z 7. FBS. Śmigłowiec H-5 w eskorcie samolotów myśliwskich uratował pilota w okolicach Phenianu. Amerykański lotnik w trakcie katapultowania się z F-80 złamał obie kostki, ale po dwóch miesiącach pobytu w obozie jenieckim zdołał z niego uciec uciec. Ukrywał się przez blisko trzy tygodnie i został w końcu uratowany. Wraz z nim H-5 zabrał północnokoreańskiego sierżanta, który pomagał mu w trakcie ucieczki⁹⁶⁸. Coraz silniejsza obrona przeciwlotnicza przeciwnika spowodowała, że śmigłowce ratownicze zaczęły ponosić straty bojowe. Pierwszy H-5 został utracony 13 września 1951 r. Pilotowana przez por. E. Kohfielda maszyna H-5 w eskorcie czterech „Mustangów” miała uratować załogę strąconego samolotu naprowadzania T-6 „Texan”. Zestrzeleni lotnicy byli cały czas obserwowani przez samoloty, ale dolatujący do nich śmigłowiec został wielokrotnie trafiony z broni maszynowej. Pilot zdecydował się na powrót do bazy, jednocześnie wzywając przez radio drugą maszynę. Kohfield zdołał dolecieć do bazy, ale tuż nad lotniskiem jedna z łopat wirnika głównego, prawdopodobnie uszkodzona przez ostrzał zmieniła geometrię ruchu i odcięła belkę ogonową H-5. Śmigłowiec momentalnie runął na ziemię z wysokości ok. 70 metrów grzebiąc pilota i sanitariusza szer. L. Reida⁹⁶⁹. Kolejny śmigłowiec został zestrzelony 25 października, ale bez strat w ludziach.

Działano też w wielu nietypowych sytuacjach. Na przykład w sierpniu 1951 r., w czasie ogromnych powodzi, jakie nawiedziły zachodnią Koreę śmigłowce uratowały ponad 180 żołnierzy z zalanych terenów, którzy zostali przez wezbrane wody odcięci od własnych pozycji. Najwięcej lotów, bo aż 34 wykonano 11 sierpnia, ewakuując 83 żołnierzy z Brygady Tureckiej. Podobna, nawet na większą skalę akcja ratowania żołnierzy tym razem koreańskich

⁹⁶⁸ T. Warnock, *op. cit.*, s. 51.

⁹⁶⁹ F. L. Manion, *op. cit.*, s. 11.

z zalanych przez powódzie terenów miała miejsce w lipcu 1952, kiedy to ewakuowano ponad 650 żołnierzy. Od połowy, 1951r. śmigłowce ratownicze wykorzystywano również do transportu negocjatorów ONZ do miejsc rokowań pokojowych w Kaesong i Panmunjon. Ratowano nie tylko własnych pilotów. 21 kwietnia 1951r. załoga SA-16 wylądowała na morzu koło Chinnampo, aby uratować pilota strąconego północnokoreańskiego Jak-a. Prawdopodobnie chodziło o pozyskanie od niego informacji wywiadowczych. Załoga „Albatrossa” po lądowaniu zwodowała ponton, którym zamierzano wyłowić lotnika. Uniemożliwił to silny ostrzał z brzegu, który zmusił Amerykanów do zaniechania akcji. Inaczej potoczyła się akcja ratownicza przeprowadzona 27 marca 1952r. niedaleko Pyoksong. Załoga śmigłowca dostrzegła, że strącony pilot, którego mieli ratować został w międzyczasie pojmany przez żołnierzy chińskich. Pilot śmigłowca wykonał kilka przelotów na bardzo niskiej wysokości, czym tak wystraszył Chińczyków, że Amerykanin zdołał im uciec. Niektórzy piloci mieli chyba dużo szczęścia w nieszczęściu, jak jeden z brytyjskich pilotów „Sea Fury”, który w kwietniu 1952r. w ciągu trzech tygodni został dwukrotnie zestrzelony i dwukrotnie uratowany przez śmigłowce ARS.

Tabela nr 46

**IŁOŚĆ PERSONELU EWAKUOWANEGO W KOREI PRZEZ SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE
LOTNICTWA RATOWNICZEGO W OKRESIE CZERWIEC 1950 – LIPIEC 1953 roku**

typ samolotu/ śmigłowca	załogi samolotów/śmigłowców					personel nie lotniczy					razem
	USAF	US NAVY	USMC	US ARMY	INNE KRAJE	USAF	US NAVY	US MC	US ARMY	INNE KRAJE	
SA-16	66 9	2 -	4 -	- -	9 2	1 48	5 8	- 4	2 74	33 55	122 200
SC-47	- -	- -	- -	- -	- -	- 4	- 1	- -	- 34	11 -	11 39
H-5	59 42	1 -	12 5	5 5	14 9	4 33	- 14	1 150	529 4364	105 1853	730 6475
H-19	43 5	8 -	19 1	- -	10 5	- 25	- 17	- 37	34 1258	2 550	116 1898
L-5	2 1	- -	- -	- -	- 1	- -	- -	- -	- 52	15 6	17 60
SB-29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SB-17	- 1	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- 11	0 12
razem	170 58	11 -	35 6	5 5	33 17	5 110	5 40	1 191	565 5782	166 2475	996 8684
łącznie	228	11	41	10	50	115	45	192	6347	2641	9680

UWAGA: dane w liczniku określają ilość personelu ewakuowanego zza linii frontu, a mianowniku ilość personelu ewakuowanego z rejonów znajdujących się pod kontrolą sił ONZ.

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 July 1952 – 27 July 1953*, Department of the Air Force Air University, 1956, s. 303.

Zimą, gdy Morze Żółte jest bardzo zimne zestrzelony pilot miał bardzo małe szanse, aby nie zamarznąć. Tak, więc w ciągu nie więcej niż 20 minut musiał być uratowany. W związku z tym na wyspie Cho do położonej zaledwie kilkanaście kilometrów od brzegu Korei Północnej i ok. 70 na północ od 38 równoleżnika ulokowano wysuniętą bazę ratowniczą, z której początkowo startowały SA-16, a od stycznia 1952 r. także i H-5. Miesiąc później Det. F stacjonujący na wyspie Cho Do znacznie wzmocniło przybycie nowych, większych śmigłowców H-19. Pierwsze dwie maszyny 3. ARS otrzymał w 1951 roku, a cztery kolejne w lutym i marcu 1952r. W lutym 1953r. otrzymano jeszcze dwie maszyny, przetransportowane do Korei w częściach bezpośrednio z USA na pokładach samolotów C-124. Wyposażone w pływak i wyciągarkę zapewniały większe możliwości przeprowadzenia skutecznej akcji ratowniczej, zwłaszcza, że większy udźwig maszyny umożliwiał obecność na pokładzie sanitariusza. Były też przystosowane do lotów nocnych. Podobne lądowisko znajdowało się na położonej bardziej na południe wysepce Paengyongdo (K-53)⁹⁷⁰. Na wysepce tej znajdował się także pas do awaryjnego lądowania uszkodzonych samolotów. Korzystały z niego samoloty transportowe C-47 dowożące zaopatrzenie, ale i w celach ratowniczych. Dla przykładu 9 listopada 1951r. „Skytrain” pilotowany przez kpt. R. L. Sprague wylądował na wysepce w celu ewakuacji załogi „Superfortecy” B-29 bardzo poważnie uszkodzonej w trakcie nalotu na lotnisko Taechon. Cała 11-o osobowa załoga zdołała szczęśliwie opuścić bombowiec. Większość z nich wylądowała na wysepce. Tylko jeden wylądował w morzu, ale został uratowany przez stacjonujący na Paengyondo śmigłowiec H-5. W celu ochrony położonych na wysepkach lądowisk od połowy 1952 r. wykorzystywano Dywizjony latające na „Mustangach”, a przeważnie „Latające Gepardy”, które wydzielały po dwa samoloty do patrolowania ich rejonu.

W grudniu 1951 r. rozpoczęto, na początku eksperymentalnie wykorzystywanie śmigłowców ratowniczych do bezpośredniego transportu rannych na pokłady zakotwiczonych u wybrzeży Korei statków szpitalnych. Do prób wybrano jeden z nich USNS „Consolation”, krążący po Morzu Żółtym tuż nad 38. równoleżnikiem⁹⁷¹. Zbudowanych na nim niewielką platformę zdolną pomieścić śmigłowiec H-5. Po dwóch dniach prób i wypracowaniu odpowiednich procedur od 23 grudnia rozpoczęto działania praktyczne. W działaniach tych najistotniejszymi czynnikami były wiatr i stan morza. Pilot lecącego w kierunku statku śmigłowca na około 5 minut przed lądowaniem informował o tym przez radio, co umożliwiło załodze przygotowanie się do odbioru pacjenta. Gdy śmigłowiec okrążał statek podchodząc do lądowania, załoga ustawiała go pod wiatr. Eksperyment trwał do 11 stycznia 1952r. W

⁹⁷⁰ Śmigłowce ratownicze H-5 rozpoczęły działania z tej wysepki już w maju 1951r. T. Warnock, *op. cit.*, s. 42.

⁹⁷¹ F. L. Marion, *op. cit.*, s. 12.

jego trakcie wykonano 134 loty, w trakcie, których przetransportowano na pokłady statków 218 pacjentów⁹⁷². Operowano w niemal każdych warunkach – bezchmurnego nieba i śnieżnych zadymek, morza spokojnego i wysokich fal, silnych wiatrów.

Pod koniec wojny siły ARS znacznie rozbudowano. W listopadzie 1952r. miała miejsce reorganizacja struktur lotnictwa ratowniczego, i od 14 listopada poszczególne Detachmenty stały się 31., 32., 33. i 34. Dywizjonami, a 2. i 3. ARS Grupami⁹⁷³. Akcje ratownicze stawały się coraz bardziej dramatyczne, angażowały coraz to większe siły lotnicze. Dla przykładu 25 stycznia 1952r. nad terytorium Korei Północnej, niedaleko wybrzeża H-5 ratował strąconego pilota. Towarzyszące mu samoloty myśliwsko-bombowe F-84 atakowały stanowiska nieprzyjacielskiej obrony przeciwlotniczej. Ale po chwili same zostały ostrzelane przez MiG-i. Te z kolei zostały zaatakowane przez „Sabre’y” eskorty. Wywiązała się walka powietrzna, w której Amerykanie mieli zestrzelić sześć i uszkodzić cztery dlasze myśliwce przeciwnika⁹⁷⁴. W toku wojny samoloty i śmigłowce ARS uratowały za linią frontu 170 pilotów USAF Ogółem uratowano życie 9680 osobom, w tym śmigłowce 9216⁹⁷⁵.

Korea była pierwszym konfliktem, w którym na szeroką skalę użyto śmigłowców. Działyły one od początku wojny. Jako pierwszych użyto maszyn HO3S-1 z dywizjonu HU-1 lotnictwa Marynarki. Służyły do działań ratowniczych i operowały z pokładów lotniskowców. HO3S-1 z HU-1 był też pierwszym śmigłowcem zestrzelonym w tej wojnie. Maszyna z Det. 7 została trafiona 23 sierpnia 1950 r. nad Suwonem spadła do rzeki Han. W okresie późniejszym śmigłowce ratownicze US Navy bazowały również na przebudowanych okrętach desantowych typu LST. Wykonano na nich pokłady do lądowania śmigłowców, i były zakotwiczone w Zatoce Wonsańskiej. Stale przebywając w pobliżu jednego z zasadniczych celi nalotów lotnictwa morskiego i w pobliżu tras jego przelotu bazujące na pokładach LST śmigłowce mogły szybciej reagować na sygnał pomocy. Jednym z takich okrętów był LST-799⁹⁷⁶. Bazujący na jego pokładzie śmigłowiec uratował wielu pilotów, między innymi kmdra ppor. C. Clelanda, dowódcę VF-653.

Jako kolejny przybył latem 1950r. dywizjon VMO-6 lotnictwa Marines, także wyposażony w HO3S-1. Dywizjon stale wspierał 1. Dywizję Marines i zawsze blisko niej bazował. Oprócz ewakuacji rannych zaopatrywano jednostki i prowadzono obserwację i

⁹⁷² *Air-sea rescue*.....s. 165-166.

⁹⁷³ *United States Air Force operations in the Korean conflict 1 July 1952*....., s. 297.

⁹⁷⁴ T. Warnock, *op. cit.*, s. 59.

⁹⁷⁵ Pełne dane dotyczące ilości osób uratowanych przez lotnictwo ratownicze w czasie wojny koreańskiej przedstawiono w tabeli nr 46, s. 360.

⁹⁷⁶ *The WAR*, „Naval Aviation News” August 1952, s. 11.

kierowano ogniem artylerii⁹⁷⁷. Od połowy 1951 r. śmigłowce wykorzystywano także do układania linii telefonicznych. Rozpoczęto także loty w nocy. W 1952 roku rozpoczął się reces wymiany sprzętu śmigłowcowego VMO-6. Starsze HO3S-1 wycofano do Stanów. W zamian otrzymano maszyny HTL-4 (morska odmiana H-13) oraz większe Sikorsky HO5S-1. W lotach na krótkich dystansach śmigłowiec ten mógł przewozić czterech pasażerów lub dwóch rannych na noszach. W celu przyspieszenia procesu ewakuacji rannych z linii frontu wiosną 1952r. zastępca dowódcy VMO-6 mjr W. G. McLean opracował plan ulokowania śmigłowców obsługą i załogami w wysuniętym punkcie, nazwanych „Central Location Near the Front”, skąd maksymalny czas dolotu do każdego punktu linii frontu zajmowanej przez 1. Dywizję Marines wynosił do 5 minut, co skracało dotychczasowy czas o połowę. W miejscach tych rotacyjnie bazowały po dwa – cztery śmigłowce, z obsługą 14 ludzi. Śmigłowce te operowały całą dobę, i tylko w ciągu pierwszego roku działalności przeprowadziły ponad 1000 nocnych ewakuacji⁹⁷⁸.

Amerykańscy Marines byli też pionierami taktycznego użycia śmigłowców na polu walki. Stało się to możliwe po przybyciu do Korei we wrześniu 1951 r. dywizjonu HMR-161 wyposażonego w 15 śmigłowców transportowych Sikorsky HRS-1 (H-19). Dywizjon ten sformowano w styczniu 1951r. w bazie El Toro. Była to pierwsza tego typu jednostka śmigłowców na świecie. Po siedmiu miesiącach szkolenia i kilku dużych ćwiczeniach w sierpniu dowodzony przez ppłka G. W. Herringa dywizjon został wysłany do Korei. Podobnie jak dywizjon VMO-6 został oddany pod operacyjne dowództwo 1. Dywizji Marines, na rzecz, której miał wykonywać zadania. Bazą stał się pomocniczy pas startowy X-83 w Chondo-ri, położony niedaleko rejonu „Punchbowl”, w którym Marines toczyli w tym czasie ciężkie walki.

Pierwszą operację nazwaną "Windmill I" przeprowadziły 13 września, przerzucając zaopatrzenie dla szturmujących wzgórze 673. 2/1 batalionu Marines. Cztery pierwsze maszyny były załadowane oddziałem z 1. Shore Party Battalion, którego z kolei zadaniem było oczyszczenie strefy lądowania śmigłowców, przygotowanie miejsca na dostarczone zaopatrzenie oraz kierowanie rozładunkiem nadlatujących maszyn i załadunkiem rannych, którzy byli zabierani w drodze powrotnej⁹⁷⁹. W ciągu niecałej godziny czternaście maszyn przewiozło ponad 8 ton ładunków na niedostępne innymi środkami transportu wzgórze, co

⁹⁷⁷ W. Mutza, *H-13 Sioux*, Squadron/Signal Publications, Carrolton 1995, s. 21.

⁹⁷⁸ G. W. Parker, F. M. Batha, *op. cit.*, s.29.

⁹⁷⁹ G. W. Parker, *A history of Marine Medium Helicopter Squadron 161*, History and Museums Division Headquarters U. S. Marine Corps, Washington 1978, s. 4.

umożliwiło batalionowi dalsze skuteczne walki⁹⁸⁰. Drugą, podobną operację „Windmill II” przeprowadzono 19 września, w rejonie zjamowanym przez 5. pułk Marines.

Dwa dni później śmigłowce HMR-161 wzięły udział w pierwszej operacji desantowej „Summit”. Celem operacji był przerzut wzmocnionej kompanii Marines na wzgórze, opuszczone wcześniej przez oddziały ROKA. Jako pierwsza zgodnie z planem miał zostać opuszczona na linach jedna drużyna, która miała osłaniać przed ewentualnym atakiem nieprzyjaciela grupę z Shore Party Battalion, która miała jak szybko się da przygotować lądowisko. Po godzinie wylądowały pierwsze HRS-1 z pozostałymi Marines i zaopatrzeniem. Całość operacji trwała cztery godziny i umożliwiła sprawne zajęcie wzgórza 884, które potem nazwano „Mount Helicopter”. Po zakończeniu przerzutu ludzi i sprzętu, śmigłowce w ciągu zaledwie kwadransa ułożyły 12 km kabla telefonicznego łączącego pozycje kompanii na wzgórzu 884 z punktem dowodzenia 1. pułku Marines⁹⁸¹.

Po sukcesie tej operacji dowództwo 1. Dywizji rozpoczęło przygotowania do działań nocnych z użyciem śmigłowców transportowych. Po serii lotów próbnych i pozorowanym desancie, 28 września 1951r. od godziny 19.30 przeprowadzono pierwszy nocny desant śmigłowcowy – operację „Blackbird”. Sześć śmigłowców przetransportowało ponad 200 żołnierzy. Z powodu warunków śmigłowce leciały z włączonymi światłami pozycyjnymi. Ponadto w celu uniknięcia zderzenia poszczególnych maszyn, nadlatujących, co 3 minuty, wyznaczono dla nich odmienne wysokości dolotu i odlotu. W jej toku utracono pierwszy śmigłowiec, po tym jak maszyna pilotowana przez mjr. C. E. Cornwella podlegała do lądowiska na zbyt niskiej wysokości, uderzyła w ziemię. Po tym odbiła się w górę i ponownie runęła na ziemię, stając w płomieniach. Na szczęście obu pilotom udało się opuścić maszynę bez zranienia⁹⁸².

W dniu 11 października 1951 r. w operacji "Bumblebee" po raz pierwszy dokonano przerzutu sił całego batalionu. Działania śmigłowców miały ułatwić i zdecydowanie przyspieszyć wymianę na linii frontu jednego z batalionów 5. pułku Marines na 3/7. batalion. Miał to być kolejny test możliwości taktycznych śmigłowców, transportowych, których autorami byli zagorzali zwolennicy ich użycia na froncie – dowódca 1. Dywizji Marines gen. Thomas i jego szef sztabu płk V. Krulak. Dzień przed operacją na lotnisku X-77, skąd miały startować maszyny przeprowadzono szkolenie dla wszystkich podoficerów 3/7. batalionu, która miało zaznajomić ich z procedurami załadunku i rozładunku a także lądowania śmigłowców. W celu osłony przed obserwatorami nieprzyjaciela, wybrano dłuższą trasę,

⁹⁸⁰ L. Montross, *Flying Windmills in Korea*, „Marine Corps Gazette” September 1953, s. 23.

⁹⁸¹ L. Montross, *Cavalry*....., s. 162-165.

⁹⁸² R. J. Brown, *Whirlybirds*....., s. 50-51.

która przebiegała wzdłuż dolin. Dla sprawniejszego procesu lądowania wyznaczono dwie strefy lądowania, które godzinę przed rozpoczęciem właściwego desantu zostały oczyszczone przez specjalistów z Shore Party. Lądowanie poszczególnych maszyn odbywało się, co jedną minutę. Wyładunek sześciu ludzi przewożonych przez jeden śmigłowiec trwał 15-17 sekund, a po wyładunku byli oni kierowani do rejonów zbiórki przez oficerów z SP⁹⁸³. Podobną operację zamiany jednostek – 1/5. batalionu zmienianego przez 2/5. batalion przeprowadzono w dniach 19-20 grudnia 1951r. Szczegółowe zestawienie pierwszych operacji z udziałem śmigłowców HMR-161 przedstawiono w tabeli nr 45, s. 344.

W późniejszym okresie HMR-161 wykonał jeszcze wiele podobnych akcji, mających na celu przeważnie zakładanie i ewakuację posterunków na odizolowanych górskich szczytach. Wielokrotnie oddziały Marines były przerzucane śmigłowcami w rejony działań komunistycznej partyzantki. Pierwsze tego typu akcje pod kryptonimem „Bushbeater” miały miejsce już w październiku 1951r. Kilkunastoosobowe patrole były wysadzane ze śmigłowców, często z uwagi na warunki terenowe na linach. Po tym przeszukiwały tereny o znanej aktywności partyzanckiej. Natomiast w ramach operacji „Houseburner” wyposażone w granaty zapalające, materiały wybuchowe i miotacze ognia patrole przerzucane śmigłowcami Marines niszczyły zabudowania, w których mogli ukrywać się partyzanci. Przy okazji świąt śmigłowce HMR-161 wykonywały też przeloty specjalne. Między innymi 10 listopada 1951r., na 176 „urodziny” Korpusu Piechoty Morskiej przewiozły do jednostek na pierwszej linii sześć ogromnych tortów, a na Święto Dziękczynienia przewiozły 4230 kilogramów indyka⁹⁸⁴.

Wiosną 1952r., po przeniesieniu 1. Dywizji Marines na skrajny, zachodni odcinek frontu dywizjon HMR-161 został przeniesiony na nowe lądowisko A-17. Z tej bazy wykonywano liczne zadania, między innymi rozpoczęto ewakuacje rannych z pola walki. W lipcu teg roku po bardzo silnych ulewach wzięły udział w ewakuacji tak żołnierzy, jak i koreańskich cywili z zalanych, odciętych od reszty kraju terenów. W sierpniu rozpoczęto wykonywanie rajdów artyleryjskich z udziałem przydzielonej do 11. pułku Marines baterii 4,5 calowych wyrzutni rakietowych. Wyrzutnie te dawały bardzo silny odrzut, w wyniku, którego powstawały kłęby dymu i kurzu, przez co wyrzutnie były łatwo wykrywane przez nieprzyjaciela. Teraz wyrzutnie miały być podczepiane pod śmigłowce, które przewoziły również ich obsługi, transportowane na stanowisko ogniowe i po oddaniu serii strzałów jak najszybciej ewakuowane. Po serii prób, które wymagały między innymi modyfikacji haków ładunkowych śmigłowców pierwsza tego typu operacja, „Ripple” została przeprowadzona 19

⁹⁸³ L. Montross, *Cavalry*....., s. 167-171.

⁹⁸⁴ G. W. Parker, *op. cit.*, s. 6.

sierpnia 1952r., zakończyła się sukcesem⁹⁸⁵. Całość zadania trwała godzinę i cztery minuty, przy czym zaledwie po upływie 20 minut od oddania salwy na pierwszym stanowisku ogniowych została oddana salwa na stanowisku drugim, przy czym odległość między nimi wynosiła kilkanaście kilometrów.

Tabela nr 47

**ZESTAWIENIE SIŁ I ŚRODKÓW PRZETRANSPORTOWANYCH W PIERWSZYCH
OPERACJACH AEROMOBILNYCH DYWIZJONU HMR-161 W KOREI W 1951 roku**

Nazwa operacji	Data operacji	Ilość lotów łączna	Czas lotów łączny	Ilość przewiezionych ładunków	Ilość przewiezionych ludzi	Ilość ewakuowanych rannych
„Windmill I”	13.09.1951	28	14,1 h	8,4 t	5	74
„Windmill II”	19.09.1951	16	6,5 h	5,4 t	-	1
„Summit”	21.09.1951	65	31,2 h	8 t.	224	1
„Blackbird”	27.09.1951	b. d.	9 h	b. .d.	223	b. d.
„Bumblebee”	11.10.1951	156	6,5 h	b. .d.	958	b. d.
„Wedge”	15.10.1951	24	b. .d	10 t	-	24

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Headquarters 1st Marine Division (Reinf) FMF, *Type „C” Special Report – Employment of assault helicopters*, 4 October 1951. Dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/001_2/M001_CD15_1951_10_1187.pdf dostęp 25.05.2015r. oraz R. J. Brown, *Whirlybirds. U. S. Marine helicopters in Korea*, U. S. Marine Corps Historical Center, Washington 2003, s. 50-52.

Wykorzystując przerwy w intensywnych działaniach bojowych na linii frontu dowództwo amerykańskich Marines przeprowadziło na terenie Korei w latach 1952-1953 szereg manewrów, w których wykorzystano śmigłowce HMR-161 do eksperymentalnych morskich operacji desantowych. Po raz pierwszy śmigłowce z żołnierzami desantu startowały z pokładów okrętów, głównie lekkich lotniskowców. Ćwiczenia te nosiły kryptonim MarLEx, a pierwsze zostały przeprowadzone w dniach 10-11 czerwca 1952r. z użyciem lotniskowca USS „Sicily”, a następne przeprowadzano średnio, co dwa miesiące⁹⁸⁶.

Ogółem w ciągu wojny dywizjon HMR-161 wykonał ponad 20 000 lotów w czasie 17 500 godzin, transportując 60 000 ludzi, 2880 ton ładunków i 18 ton tak ważnej dla morale walczących żołnierzy poczty. Od stycznia 1952 r. śmigłowców tych zaczęto używać do

⁹⁸⁵ M. Sadykiewicz, *Kawaleria powietrzna*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1963, s. 82-84.

⁹⁸⁶ R. J. Brown, *op. cit.*, s. 62-65. Sprawozdanie z jednego z takich ćwiczeń patrz: *HMR-161 Report on MARLEX Seven*, September 1952, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/026/m026_cd08_1952_09_717.pdf, [dostęp:] 07.08.2015r.

transportu negocjatorów ONZ do miejsca rokowań w Panmundżonie. W styczniu 1953 r. śmigłowce USMC zostały przy wykonywaniu tego zadania wsparte przez H-19 z 6. i 13. Helicopter Transportation Companies lotnictwa US Army. Pojawiły się one w Korei na wyraźne żądanie gen. Ridgway'a zafascynowanego możliwościami HMR-161.

Dwie kompanie H-19 nie były jednak pierwszymi śmigłowcami US Army w Korei. Po wielu miesiącach nalegań ze strony Naczelnego Chirurga Armii 22 listopada 1950r. do Korei przybył 2. Helicopter Detachment U.S. Army wyposażony w cztery maszyny Bell H-13 B „Sioux”⁹⁸⁷. Mniej więcej tydzień później pierwszy śmigłowiec wziął udział w działaniach. Dokładna data nie jest znana, gdyż oddziały 8. Armii toczyły wtedy bardzo ciężkie walki odwrotowe w trakcie ofensywy chińskiej. W styczniu 1951r. uznano pełną gotowość oddziału do działań i przydzielono do 8055. MASH⁹⁸⁸ znajdującego się w Ascom City niedaleko bazy lotniczej Kimpo. Pomimo, że miały ewakuować rannych z pola walki, egzemplarze, które trafiły do Korei nie zostały wyposażone w nosze. Tylko dzięki pomysłowości mechaników oraz pomocy udzielonej przez Marynarkę Wojenną udało się przystosować do użytkowania na H-13 okrętowe nosze „Stoke”. Dodatkowo opracowano i zbudowano osłonę dla rannego, jako że nosze były montowane na zewnątrz śmigłowca. Przód wykonywano z grubej pleksy, natomiast pokrywę z warstw brezentu, kilkakrotnie lakierowanego.

Dopiero w lipcu 1951 r. do Korei dotarły fabryczne nosze zbudowane w zakładach Bella. Ich zastosowanie wyeliminowało konieczność przekładania rannych ze zwykłych noszy na nosze Stoke. Dodatkowo, choć śmigłowce latały wyłącznie z pilotem, w kabinach zamontowano uchwyty do mocowania pojemników z plazmą lub krwią⁹⁸⁹. Umożliwiło to podawanie tych środków już w trakcie lotu. Specjalne uchwyty pozwalały pilotowi na stałe monitorowanie przepływu leków. Zdecydowanie poprawiło to szanse rannych na bezpieczne dostanie się do szpitala i wyleczenie. Z resztą samo zastosowanie śmigłowców pozwoliło na znaczące zmniejszenie ilości zgonów rannych w szpitalach. Z 10% z okresu II wojny światowej spadło do zaledwie 5%. Było to znaczące osiągnięcie, choć dużym kosztem.

W styczniu 1951r. do Korei dotarł kolejny Detachment 3. przydzielony do 8076. MASH, a na początku lutego 4. Detachment przydzielony do 1. MASH. Gotowość do

⁹⁸⁷ Ewakuację lotniczą rannych stosowano w siłach zbrojnych USA już w czasie II wojny światowej. Szerzej na temat zob. A. Rutkiewicz, E. Weiss, *Po jasnej stronie mocy. Lotnictwo transportowe aliantów zachodnich w służbie ewakuacyjnej*, „Militaria XX wieku”, nr 5(62) 2014.

⁹⁸⁸ MASH – Mobile Army Surgical Hospital, były jednym z głównych elementów opieki medycznej w Armii USA. Miały średnio po 60 łóżek, a personel medyczny składał się z ok. 100 ludzi, w tym 11 lekarzy. Do szpitali tych przewożono rannych z linii frontu i po wykonaniu najistotniejszych zabiegów ratujących życie kierowano ich do Japonii celem rekonwalescencji. G. Forty, *op. cit.*, s. 126-127. Szczegółowy przebieg procesu ewakuacji rannych w wojnie koreańskiej przedstawił F. M. Cligman [w:] *Analysis of aeromedical evacuation in the Korean war and Vietnam war*, Air Force Institute of Technology, Wright-Patterson Air Force Base 1989, s. 21-28.

⁹⁸⁹ Pomysłodawcą tego był ppłk J. M. Brown z 8063. MASH. P. Dorland, J. Nanney, *DUST OFF: army aeromedical evacuation in Vietnam*, Center of Military History, Washington 2008, s. 16.

działano uzyskały odpowiednio pod koniec stycznia i na początku marca 1951r. Do Korei wysłano też 1. Detachment przydzielony do Eight Army Flight Detachment, ale szybko jego cztery śmigłowce podzielono pomiędzy pozostałe jednostki. Wykonywały one, bowiem bardzo dużo lotów. Tylko piloci 2. Detachment w ciągu pierwszego miesiąca ewakuowali ponad 500 rannych, w tym 23 z jednego dnia z jednej pozycji. Wielokrotnie w drodze po rannych zabierali zaopatrzenie, które dostarczali często okrążonym oddziałom piechoty. Zyskiwali tym szacunek żołnierzy, ale i uznanie przełożonych. Wszyscy czterej piloci tego Detachmentu zaledwie po dwóch tygodniach działań zostali odznaczeni jednym z najwyższych amerykańskich odznaczeń Distinguished Flying Cross⁹⁹⁰.

W maju 1951 roku 8. Armia posiadała w Korei zaledwie tuzin śmigłowców OH-13, wszystkie w wersji H-13 D z mocniejszym silnikiem. Ale występowały poważne problemy z częściami zamiennymi do nich. Ponadto prośby o włączenie do każdego zespołu medycznego piątej maszyny nie uzyskały powodzenia. Lotnictwo miało swoje priorytety. Śmigłowce Armii nie były najistotniejszym elementem w długim łańcuchu zaopatrzeniowym USAF. Choć dzień w dzień ratowały setki, a nawet tysiące istnień ludzkich, dowództwo sił powietrznych zdecydowanie wołało wysłać na front kolejne partie „Sabre’ów” i „Thunderjetów”⁹⁹¹. Pomimo tych przeciwności śmigłowce sanitarne US Army ewakuowały z linii frontu 21 212 żołnierzy, ale ogólna liczba ewakuowanych oscyluje wokół 25 000.

Z uwagi na bardzo małą liczbę śmigłowców sanitarnych w Korei ustalono dla nich bardzo sztywne zasady działania, które określił dowódca 1. MASH ppłk T. C. Dubuy. Nie wolno było ich używać do zadań logistycznych, administracyjnych czy dowodzenia. Każde wezwanie śmigłowca musiało zawierać bardzo dokładne koordynaty miejsca lądowania śmigłowca, które powinno być ulokowane jak najniżej, by nie przeciążać słabych silników H-13. Ponieważ śmigłowce nie były wyposażone w radiostacje piechota miała używać paneli sygnałowych lub granatów dymnych, i w przypadku jakiegokolwiek ostrzału miejsca lądowania przez nieprzyjaciela odwołać maszynę⁹⁹². Ponadto H-13 nie posiadał podstawowych instrumentów do lotów nocnych, jak choćby podświetlenia tablicy przyrządów, czy radiowysokościomierza loty ewakuacyjne odbywały się zasadniczo tylko w dzień. Ale w sytuacjach krytycznych latano i w nocy, a piloci oświatlali tablice przyrządów

⁹⁹⁰ W. Mutza, *op. cit.*, s. 23. Warunki działania pilotów śmigłowców sanitarnych szczegółowo opisał w swoich wspomnieniach jeden z pilotów R. C. Kirkland: *MASH Angels. Tales of an Air-Evac helicopter pilot in the Korean war*, Burford Books, Short Hills 2009.

⁹⁹¹ Z powodu braku części zamiennych w ciągu trzech miesięcy 1952r. 8193. Army Unit stracił blisko 1/3 potencjalnych „dni lotniczych”. P. Dorland, J. Nanney, *op. cit.*, s. 14.

⁹⁹² W. G. Howard, *op. cit.*, s. 24-26.

latarkami trzymanymi w zębach. Miejsca lądowania były oświetlane również latarkami lub samochodowymi reflektorami.

Śmigłowce Marynarki Wojennej USA okazały się również bardzo skuteczne w kierowaniu ogniem artylerii okrętowej. W okresie wojny koreańskiej większość dużych okrętów artyleryjskich USA jak pancerniki czy krążowniki miała zabudowane na pokładach rufowych w miejsce katapult dla wodnosamolotów stosowanych w czasie II wojny światowej małe pokłady do lądowania dla śmigłowców. Bazujące tam maszyny używano głównie do rozpoznania, ratownictwa, ale i w coraz szerszym zakresie kierowania ogniem dział pokładowych. Śmigłowców używano do kierowania ogniem w średnio 20% misji ogniowych, przy czym najniższy procent miał miejsce w przypadku kierowania ogniem niszczycieli, a najwyższy w przypadku ciężkich krążowników. We wszystkich przypadkach kierowanie ogniem przez śmigłowce było równie skuteczne jak kierowanie przez obserwatorów na ziemnych i z samolotów. Ostrzał uznany za „satisfakcjonujący” uzyskano w ponad 50% misji⁹⁹³. Prowadzące kierowanie ogniem śmigłowce doraźnie mogły być kierowane do innych zadań, najczęściej ratowniczych, ale i na przykład poszukiwania min morskich⁹⁹⁴. Jednym z pilotów, który uratował najwięcej zestrzelonych lotników, był D. Thorin, na co dzień wykonujący zadania na rzecz ciężkiego krążownika USS „Toledo”. Zimą 1951/1952r. uratował pilota „Mustanga” kpt. F. Waida. Ten musiał opuścić swój samolot ponad 70 km w głębi lądu. Pierwszego dnia pilot śmigłowca nie zdołał odnaleźć strąconego lotnika. W związku z tym przez noc pozostał na pobliskiej wysepce, ponieważ jego macierzysty okręt odpłynął na północ, aby ostrzeliwać Chongjin⁹⁹⁵.

Chociaż śmigłowców w Korei nie było nigdy dużo - w 1952 r. ok. 70 sztuk - wywarły one znaczny wpływ na przebieg jej działań. Ponad 20 000 żołnierzy dzięki nim mogło przeżyć. Pomimo bardzo trudnych warunków działań i słabej jeszcze konstrukcji śmigłowce sprawdziły się bardzo dobrze i to właśnie od czasów Korei datuje się ich gwałtowny rozwój⁹⁹⁶. Odpowiednio pilotowane, mogły nawet wygrać starcie z MiG-ami-15, jak HO3S1 z US Navy. W dniu 12 grudnia 1950 r. koło Changyon pilotowany przez ppor. Raymonda Millera śmigłowiec ratował z okrążenia grupę 28 żołnierzy, ROKA, gdy zaatakowały go trzy

⁹⁹³ *Characteristics of naval gunfire support in Korea*, Center for Naval Analyses, Arlington, Virginia, 21 August 1953, s. 47-49.

⁹⁹⁴ M. W. Cagle, F. A. Manson, *op. cit.*, s. 337.

⁹⁹⁵ *Korea air war*, „Naval Aviation News” February 1952, s. 10-11.

⁹⁹⁶ Pozytywne doświadczenia z użycia śmigłowców w Korei spowodowały, że ich liczba w siłach zbrojnych zaczęła systematycznie wzrastać. Dla przykładu lotnictwo Marines w 1950r. dysponowało 25 śmigłowcami, w 1951 – 76, w 1952 już 166, a w 1953 202 śmigłowcami. W roku 1957 liczba ta wzrosła do 238, a w roku 1958 do 322. E. W. Rawlins, *Marines and helicopters 1946-1962*, History and Museums Division Headquarters, U.S. Marine Corps, Washington 1976, s. 108.

radzieckie myśliwce. Dzięki gwałtownym manewrom na niskiej wysokości małej maszynie udało się ująć pogoni i skierować się w kierunku morza.

Trzeci etap wojny był kontynuacją działań lotnictwa z okresu poprzedniego. Zatrzymanie linii frontu i przejście do działań pozycyjnych nie zmniejszyło tempa operacji lotnictwa. Siły powietrzne USA, wspomagane przez lotnictwo morskie i lotnictwo Piechoty Morskiej skierowały swą uwagę głównie na system transportu wojsk ludowych. Prowadzone na bardzo szeroką skalę operacje, takie jak „Strangle” czy „Saturate” przysporzyły wprawdzie sporo strat, ale nie zastopowały dostaw zaopatrzenia dla chińskich i północnokoreańskich dywizji. W trwających z małymi przerwami walkach powietrznych o dominację nad rejonem „Alej MiG-ów” pilotom radzieckim w październikowych bojach 1951 roku udało się zadać amerykańskim bombowcom tak duże straty, że dowództwo FEAF zostało zmuszone do całkowitego zaniechania dziennych nalotów B-29 na cele w Korei Północnej. Po tym ciężar nalotów na te rejony przejęły samoloty myśliwsko-bombowe. Przejście „Superfortec” do działań nocnych otworzyło nowy front powietrznych zmagających w Korei, gdzie coraz większego znaczenia nabierała walka elektroniczna. To wymuszało prowadzenie stosownego rozpoznania radioelektronicznego, które obok rozpoznania fotograficznego nabrało dużego znaczenia. Przejście do działań statycznych zmniejszyło znaczenie i rolę lotnictwa w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk oraz lotnictwa transportowego. Nowością było pojawienie się, pierwszy raz w historii wojen jednostki śmigłowców transportowych, której operacje zapoczątkowały erę aeromobilności wojsk lądowych.

Podpisanie 27 lipca 1953r. porozumień rozejmowych, tak jak na lądzie, tak i w powietrzu nie wstrzymało licznych incydentów. Już w sierpniu 1953 r. łódź latająca Martin „Mariner” został nad Morzem Żółtym ostrzelana i uszkodzona przez chińskie MiG-i-15. W dniu 22 stycznia 1954 r. formacja 16 F-86F z 4. FIW eskortujących samolot rozpoznawczy została nad Morzem Żółtym zaatakowana przez 8 chińskich MiG-15bis. Jeden z nich został przez Amerykanów zestrzelony. Pięć dni później w tym samym rejonie został uszkodzony RB-45C „Tornado” z 9. SRS. Czwartego września 1954r. lecący nad Morzem Japońskim Lockheed P2V-5 „Neptune” z VP-19 został zaatakowany i zestrzelony przez rosyjskie MiG-15. Do potyczki doszło według Amerykanów ok. 60 km od wybrzeży ZSRR.

Do ponownego większego starcia doszło 5 lutego 1955 r., gdy chińskie myśliwce zaatakowały nad Morzem Żółtym RB-45C. Wezwane na pomoc myśliwce F-86 zaatakowały 12 MiG-ów. Wywiązała się zacięta walka w wyniku, której dwie „piętnastki” zostały zestrzelone, a jedna uszkodzona. W dniu 18 tego miesiąca zestrzelony został też pierwszy

amerykański samolot w czasie lotu patrolowego nad strefą zdemilitaryzowaną. Był to nieuzbrojony T-6.

Po 1955 r. powietrzne starcia stały się dużo rzadsze i występują co kilka lat. Między innymi 17 maja 1963 r. w czasie przelotu nad strefą zdemilitaryzowaną został zestrzelony śmigłowiec obserwacyjny OH-23. Dwuosobowa załoga dostała się do niewoli, z której została zwolniona dopiero po dwóch latach. Także w 1965 r. – 27 kwietnia dwa MiG-17 ostrzelały nad Morzem Japońskim RB-47. Niecały miesiąc później – 18 maja został zestrzelony samolot obserwacyjny z 8. Armii USA.

Kolejne poważne wydarzenia miały miejsce w 1969 r. 15 maja wydarzyła się największa tragedia od czasu zakończenia wojny. Dwa północnokoreańskie MiG-17 nad Morzem Japońskim przechwyciły i zestrzeliły samolot rozpoznawczy US Navy EC-121. Zginęła cała załoga – 31 osób⁹⁹⁷. Cztery miesiące później nad strefą zdemilitaryzowaną zestrzelono kolejnego OH-23 z 59. komp. lotniczej US Army. Ranną załogę zwolniono po 108 dniach.

W kolejnych latach amerykańskie śmigłowce były wielokrotnie ostrzeliwane, między innymi 1 października 1970 r., 9 i 10 maja 1974 r. Trzy lata później 16 lipca 1977 r. w wyniku błędu nawigacyjnego granicę strefy przekroczył śmigłowiec transportowy CH-47 „Chinook” i został przez artylerię północnokoreańską strącony. Trzech członków załogi zginęło, a czwarty został ranny. Przekazano go stronie amerykańskiej dwa dni później. Podobna była też prawdopodobnie przyczyna ostatniego wypadku, jaki wydarzył się 17 grudnia 1994 roku. Śmigłowiec obserwacyjny Bell OH-58C „Kiowa” z 4. bat. 501. pułku lotniczego US Army w czasie rutynowego lotu rozpoznawczego na niskiej wysokości zboczył z trasy i w rejonie Ipho ok. 15 km w głąb terytorium Korei Pn. po trafieniu ogniem artylerii przeciwlotniczej. Pilot musiał przymusowo lądować. W wyniku wypadku jeden z pilotów chor. D. Hilemon zginął, a drugi chor. B. Hall wyszedł bez obrażeń i 30 grudnia został przekazany stronie amerykańskiej.

⁹⁹⁷ W. J. Armstrong, *United States Naval Aviation 1910-1995*, Naval Historical Center, Washington 1997. App. 34 - Cold War incidents involving U. S. Navy aircraft.

ZAKOŃCZENIE

Wojna koreańska trwała 37 miesięcy. W jej toku lotnictwo, wszystkich walczących stron dokonało olbrzymiego wysiłku. Samoloty startowały do walki codziennie, od pierwszego do ostatniego dnia wojny. Konflikt koreański był szczególnie istotny dla Sił Powietrznych USA. Jako samodzielny rodzaj sił zbrojnych funkcjonowało zaledwie trzy lata. Jak stwierdził gen. H. Vandenberg „*Konflikt ten stał się testem dla ludzi, sprzętu, organizacji Sił Powietrznych USA w „ogniu”*. *Od początku walk USAF i FEAF musiały się sporo nauczyć w konflikcie, który okazał się dziwną mieszanką ostatniej „konwencjonalnej” wojny powietrznej i pierwszej wojny „odrzutowej”* ⁹⁹⁸. I rzeczywiście nad Koreą spotkały się samoloty o napędzie śmigłowym i odrzutowym. Działania w powietrzu wyraźnie wykazały przewagę nowego napędu. Nowe samoloty okazały się nie tylko szybsze, przez co maszyny śmigłowe nie miały z nimi szans. Najlepszym tego przykładem były walki odrzutowych myśliwców MiG-15 z bombowcami B-29 „Superfortress”. Nowe samoloty okazały się też znacznie bardziej odporne na ostrzał, ponosiły zdecydowanie mniejsze straty, tak w walkach powietrznych jak i od ognia z ziemi. W przypadku samolotów myśliwsko-bombowych średnia skala strat wynosiła 0,2%, dla odrzutowego F-80 „Shooting Star” czynnik ten wynosił 0,13% a dla śmigłowego „Mustanga” F-51 aż 0,41%⁹⁹⁹. Ujawniła się również przewaga samolotów ze skośnymi skrzydłami nad odrzutowcami o skrzydłach prostych.

Walki powietrzne toczyły się w sposób podobny do walk z okresu II wojny światowej, ale zdecydowanie większe osiągi nowoczesnych myśliwców MiG-15 czy F-86 wymusiły zmianę taktyki, zwiększyły wymogi, co do pilotów. Walki toczne były na dużych wysokościach, często na granicy stratosfery. Prędkości samolotów były też większe, przez co toczący manewrowe walki powietrzne lotnicy narażeni byli na znacznie wyższe przeciążenia. Coraz większego znaczenia nabierało wyszkolenie i doświadczenie bojowe pilotów. Wyraźnie było to widoczne w przypadku lotników amerykańskich, którzy wielokrotnie tylko dzięki lepszemu wyszkoleniu i bogatemu doświadczeniu byli w stanie sprostać przewadze ilościowej i technicznej maszyn przeciwnika¹⁰⁰⁰. Zdecydowana większość – 68% - amerykańskich asów wojny koreańskiej miała 28 lat i więcej, co było wiekiem dość dojrzałym jak na ówczesne standardy pilotów myśliwskich. I odwrotnie, 67% pilotów, którzy nie

⁹⁹⁸ R. F. Futtrell, *The United States Air Force*....., s. 689.

⁹⁹⁹ S. Czum, *Walka o panowanie w powietrzu*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1988, s. 385.

¹⁰⁰⁰ Środowisko pilotów myśliwskich USA z okresu wojny koreańskiej szczegółowo omówił J. D. Sherwood w swojej pracy: *Officers in flight suits. The story of American Air Force fighter pilots in the Korean War*, New York University Press, New York London 1996. Zob. też S. Czum, *op. cit.*, s. 382.

odnieśli żadnego zwycięstwa miało 25 lat i mniej¹⁰⁰¹. Nie mniej przeprowadzone zaraz po wojnie badania wykazały niewielką zbieżność pomiędzy wyszkoleniem a ilością strąconych maszyn przeciwnika¹⁰⁰². Za najistotniejszy czynnik uznawano walory psychiczne. Miało to szczególne znaczenie przy długotrwałym przebywaniu w strefie walk i narastającym przemęczeniu, co skutkowało często pasywnym udziałem lotników, brakiem chęci do udziału w walkach. Problem ten dotyczył zarówno pilotów amerykańskich, jak i radzieckich.

Przebieg walk powietrznych, w których na bieżąco wprowadzono nowe warianty i taktykę walk powietrznych w dużym stopniu był wynikiem zastosowania podobnych, lecz jednak różniących się od siebie samolotów – „Sabre’a” i MiG-a-15. Dla wielu samoloty te są swoistymi symbolami lotniczej wojny koreańskiej. Każdy z nich posiadał przewagę nad drugim w niektórych parametrach. „Sabre” był zdecydowanie zwrotniejszy i pewniejszy w prowadzeniu na dużych wysokościach, natomiast MiG był zdecydowanie lepszy w walce pionowej. Początkowo myśliwiec radziecki zdecydowanie górował nad amerykańskim w niemal wszystkich parametrach, co pogłębiło się po wejściu do walki modelu MiG-15bis. Dopiero od połowy 1952, gdy weszły do walki zmodernizowane F-86 modelu F, F-1 czy F-30 przewaga ta zmalała¹⁰⁰³.

Pojawienie się nowego typu myśliwca radzieckiego, który znacznie górował nad wszystkimi maszynami amerykańskimi spowodowało, że dowództwo USA bardzo usilnie starało się zdobyć egzemplarz MiG-a-15 w celu poznania jego konstrukcji. Okazja nadarzyła się w lipcu 1951 r. Prawdopodobnie 9 lipca został zestrzelony samolot dowódcy chińskiego pułku, który wyleciał na przechwycenie formacji B-29 z 19. BG(M). Samolot spadł do wody u ujścia rzeki Jalu i następnie po tygodniu działań grupy Amerykanów z 6004th Air Intelligence Service Squadron został 21 lipca wyłowiony przez kuter należący do armii USA. Cała operacja była osłaniana przez brytyjskie samoloty pokładowe. MiG nie mógł być jednak dokładnie przebadany gdyż przy upadku doznał ciężkich uszkodzeń - nie posiadał praktycznie tyłu kadłuba. W lecie 1952 r. zwiad lotniczy doniósł o innym MiGu leżącym w górach. Po jakże cenną zdobycz zorganizowano całą ekspedycję. Samolot został podczepiony pod śmigłowiec Sikorsky YH-19 pilotowany przez załogę CIA. Nie obyło się bez problemów, pierwsza próba podniesienia MiG-a zakończyła się fiaskiem, samolot był za ciężki jak na

¹⁰⁰¹ W. T. Y'Blood, *MiG alley*....., s. 43.

¹⁰⁰² E. P. Torrence, C. H. Rush Jr, H. B. Kohn, J. M. Doughty, *Factors in fighter-interceptor pilot combat effectiveness*, Air Force Personnel and Training Research Center, Air Research and Development Command, Lackland AFB 1957. Zob. też. T. J. Domanski, *Physiological recognition of strain in flying personnel. Eosinopenia in F-86 combat operations*, Project no 21-1208-0005, USAF School of Aviation Medicine, Randolph AFB September 1953.

¹⁰⁰³ Szczegółowe porównanie obu samolotów przedstawił L. A. Wieliczko [w:] *F-86 Sabre vs MiG-15*, „AERO magazyn lotniczy” nr 1(35), s. 66-77.

możliwości śmigłowca, więc pozbawiono go skrzydeł wykorzystując do tego, z braku odpowiednich narzędzi, ręczne granaty! YH-19 eskortowany przez kilkadziesiąt samolotów dostarczył okaleczonego MiG-a do jednej z amerykańskich baz w południowej Korei skąd następnie powędrował do USA. Tam zajęli się nim specjaliści z Cornell Aero Lab. Okazało się, że jest to samolot jednej z pierwszych serii produkcyjnych, wyprodukowany w Kujbyszewie. Jednak i tym razem specjaliści nie zdołali wyjaśnić zagadki samolotu i nadal trwały poszukiwania MiG-a, którego można by podnieść w powietrze. Okazja trafiła się w marcu 1953 r., gdy dwaj polscy piloci z 28. pułku lotnictwa myśliwskiego w Słupsku uciekli na Bornholm na MiG-15bis. Jednak i tym razem badania samolotów ograniczyły się do powierzchniowych oględzin, gdyż MiG-i trzeba było szybko oddać¹⁰⁰⁴.

Ostatecznie zdecydowano się samolot "kupić". W ramach operacji pod kryptonimem "Moolah" amerykańskie samoloty zrzucały nad KRL-D tysiące ulotek obiecujących 100 tys. dolarów za dostarczenie sprawnego samolotu. Jednak do końca działań wojennych przynęta nie chwyciła i dopiero 21 września 1953 r. w Kimpo wylądował północnokoreański pilot ppor. No Kum Sok¹⁰⁰⁵ na MiG-15bis numer boczny "2057". Samolot o nr fabr. 2015337, a był to 37 egzemplarz 20 serii produkcyjnej, wyprodukowany w Nowosybirsku został przebadany najpierw w Korei, a następnie przetransportowano go do bazy Kadena na Okinawie gdzie został oblatany przez kpt. Toma Collinsa. Otrzymał zresztą osobiste oznaczenie składające się z liter TC będących inicjałami pilota oraz numeru 616, takiego, jaki posiadał F-86 "Sabre", na którym latał Collins. Samolot trafił w końcu do USA gdzie był testowany w bazie Wright-Patterson oraz Eglin, by ostatecznie, podobnie jak Jak-9P wzbogacić kolekcję muzealną.

Także i Rosjanie uczynili wiele, aby zdobyć "Sabre". 6 kwietnia 1951 r. pilot 196. IAP, płk Borys Abakumow uszkodził ciężko F-86A pilotowany przez mjr Crowna. "Sabre" z podziurawionymi zbiornikami paliwa zdołał dolecieć jedynie w rejon Phenianu gdzie przymusowo wylądował. Do niewoli trafił tak pilot jak i będący w całkiem dobrym stanie samolot. Został on rozmontowany i załadowany na ciężarówki, które jednak zostały zniszczone przez amerykańskie samoloty zanim zdołały dojechać do Jalu.

W celu zdobycia "Sabre" Rosjanie wysłali do Chin specjalną grupę pilotów doświadczalnych pod dowództwem gen. por. Aleksieja Błogowieszczańskiego. Przybyli oni w kwietniu 1951 r. do 196. IAP z optymistyczną nadzieją "posadzenia" jednego z amerykańskich samolotów na swoim lotnisku. Nie zważając na ostrzeżenia pilotów, którzy mieli już okazję spotkać się w powietrzu z "Sabre" ekipa Błogowieszczańskiego przystąpiła do wykonywania swojego zadania.

¹⁰⁰⁴ C. Piotrowski, P. Taras, *op. cit.*, s. 50.

¹⁰⁰⁵ No Kum Sok nie wiedział o wyznaczonej przez Amerykanów nagrodzie.

Jednak już pierwsza próba zakończyła się stratą jednego samolotu. Kilka kolejnych także zakończyło się niepowodzeniem, mało tego, stracono jeszcze jeden samolot i pilota. Ostatecznie grupa została rozwiązana. Jesienią 1951 r. dowódca 196. IAP, płk Jewgienij Piepielajew zestrzelił F-86A z 4. FIW. Samolot dość gładko wylądował na płytkich wodach przybrzeżnych. Rosjanie poinformowani o miejscu upadku samolotu natychmiast wysłali tam ekipę techniczną. Pierwszej nocy "Sabre" został przesunięty i zamaskowany, gdyż obawiano się ataku amerykańskich samolotów. Następnej samolot wyciągnięto na brzeg i po odcięciu skrzydeł - transport w całości uniemożliwiały liczne tunele, zdobycz przewieziono do Antungu. Tam z samolotem zapoznali się rosyjscy piloci, a następnie zapakowano go w skrzynie i wysłano do Moskwy gdzie trafił do CAGI. Z konstrukcją F-86A zapoznali się konstruktorzy głównych biur konstrukcyjnych. W OKB Mikojana testowano system sterowania, a także elementy układu klimatyzacji, które były zabudowane na specjalnym MiG-17. Przebadano także dalmierz, przetwornice systemu elektrycznego, a metalurzy zajęli się poznaniem składu i technologii wykonania stopów użytych w konstrukcji samolotu. Ogólnie główni rosyjscy konstruktorzy wypowiadali się o samolocie sceptycznie twierdząc, że konstrukcje, nad którymi pracują ich biura znacznie go przewyższają. Gorącym zwolennikiem F-86 okazał się pracownik CAGI, Kondratiew. Na specjalnym posiedzeniu u Stalina wywalczył zgodę na skopiowanie amerykańskiego samolotu i przydzielono mu grupę specjalistów. Ostatecznie śmierć Stalina przekreśliła te plany. Dalsze losy samolotu nie są znane¹⁰⁰⁶. Po wprowadzeniu "Sabre" w nowocześniejszych wersjach E i F Rosjanie zainteresowali się także nimi. Prawdopodobnie jeden F-86E wpadł im w ręce po tym jak 4 maja 1952 r. został zestrzelony dowódca 4. FIW Walker Mahurin. Posadził on samolot na brzuchu prawie go nie uszkadzając i wraz z nim dostał się do niewoli.

Walczące w wojnie koreańskiej samoloty wykonały tysiące lotów bojowych. Tylko samoloty USAF wykonały ich łącznie 730 980. Z tego 192 581 wykonano w ramach „izolacji”, 57 665 w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk, 66 997 przeciwko MiG-om i 181 659 transportowych. Lotnictwo Piechoty Morskiej USA wykonało 107 303 loty, w tym 47 873 loty w ramach „izolacji” i 32 482 w ramach bezpośredniego wsparcia¹⁰⁰⁷. Natomiast lotnictwo Marynarki Wojennej USA wykonało 167 552 loty bojowe. Daje to łącznie ponad milion lotów, w czasie, których zrzucono prawie pół miliona ton bomb. Lotnictwo państw ludowych, ZSRR, Chin i Korei Północnej wykonywało niemal wyłącznie loty maszyn myśliwskich przeciwko atakom ze strony sił lotniczych państw ONZ. Piloci 64. OIAK

¹⁰⁰⁶ L. Krylov, Y. Tepsurkayev, *Okhota za „Seibrom”*, „Mir Aviatsyi” 2.98, s. 39-47.

¹⁰⁰⁷ R. F. Futtrell, *The United States Air Force... ..*, s. 689.

wykonali ponad 60 000 lotów bojowych, piloci Połączonej Armii Lotniczej 11 028 lotów¹⁰⁰⁸. Skala działań spowodowała, że duże były też straty, zarówno w samolotach jak i personelu lotniczym. Amerykanie mieli stracić w walkach łącznie 2800 samolotów i ponad 1100 lotników. Straty radzieckie to 329 samolotów i 125 pilotów¹⁰⁰⁹. Lotnictwo chińskie miało stracić 155 samolotów i 45 pilotów.

Sukcesy odniesione w walkach powietrznych, tak przez pilotów amerykańskich, jak i radzieckich chińskich czy północnokoreańskich są przedmiotem największych kontrowersji. Liczby strąconych samolotów przeciwnika i strat własnych odniesionych w walkach powietrznych są rozbieżne w skali niemal niemożliwej do porównania¹⁰¹⁰. W sposób zdecydowany utrudnia to ustalenie faktycznych wyników walk powietrznych oraz ilości zwycięstw uzyskanych przez poszczególnych pilotów¹⁰¹¹. Dotyczy to szczególnie pilotów radzieckich, gdyż publikacje rosyjskie podają rozbieżne dane, co do ilości zwycięstw poszczególnych asów, w tym i tych największych, jak na przykład J. Piepielajewa, N. Sutjagina, D. Oskina, L. Szczukina czy S. Kramarenki.

Korea była pierwszą wojną, w której decyzje polityczne rzutowały na przebieg i sposób prowadzenia działań wojennych, w tym szczególnie działań w powietrzu. Ograniczeniami dotknięte zostało tak lotnictwo ZSRR, któremu zabroniono w działaniach lotów poniżej linii Phenian – Wonsan czy lotów nad morzem, jak i szczególnie lotnictwo ONZ. Nie mogło przekraczać granicy z Chinami Ludowymi i ataków na ten kraj. Zmuszało to dowództwo obu stron do zmiany sposobu prowadzenia działań bojowych. Fakt bazowania myśliwców 64. OIAK i PAL na bezpiecznych lotniskach Mandżurii spowodował, że myśliwce amerykańskie nie mogły prowadzić tak skutecznych w II wojnie światowej „wymiań” nad bazami przeciwnika, a zostały zmuszone do prowadzenia działań wybitnie defensywnych. Inicjatywa niemal zawsze pozostawała po stronie sił państw ludowych, które mogły atakować w miejscu i czasie przez siebie wybranym¹⁰¹².

Do tego dochodziły często nieprzemyślane decyzje dowództwa, oraz rywalizacja poszczególnych rodzajów sił zbrojnych USA, szczególnie USAF i US Navy. Długotrwałe dyskusje na temat sposobu, metod współdziałania zaowocowały porozumieniem podpisanym praktycznie w ostatnich miesiącach wojny. Rozdźwięki te nie sprzyjały racjonalnemu

¹⁰⁰⁸ I. Seidov, „*Krasnye diavoly*” , s. 685.

¹⁰⁰⁹ Tytuł poległych w walce i zabitych w wypadkach wymienia I. Seidov w swojej pracy „*Krasnye diavoly*” , s. 687. Natomiast w pracy *Greif sekrietnosti sniat. Potieri vooruzhennykh sil SSSR v voynakh, boevykh deistviakh i voennykh konfliktakh*, Voennoe Izdatelstvo, Moskva 1993, s. 395 podana jest liczba 120 pilotów. Poległo też 179 artylerzystów.

¹⁰¹⁰ Zob. Załącznik nr 33.

¹⁰¹¹ Przykłady niektórych najbardziej wyrazistych rozbieżności, co samolotów zestrzelonych przez pilotów radzieckich w porównaniu z danymi USA przedstawiono w Załączniku nr 37.

¹⁰¹² W. Thompson, B. C. Nalty, *op. cit.*, s. 28.

wykorzystaniu lotnictwa. Szczególnie dotyczyło to bombowców B-29 „Superfortress”. Zgodnie z przeznaczeniem wyeliminowały one wszystkie obiekty o charakterze strategicznym w ciągu kilku tygodni zmasowanych nalotów jesienią 1950 roku. Po tym wykorzystywano je do działań przeciwko systemowi transportowemu przeciwnika, do czego zdecydowanie bardziej nadawały się samoloty myśliwsko-bombowe¹⁰¹³. Także dalsze działania, szczególnie w ramach operacji „Strangle” czy „Saturate” wywołały wiele kontrowersji. Szczególnie, co do ich planowania, realizacji a przede wszystkim skutków¹⁰¹⁴. O ile w początkowym okresie wojny działania lotnictwa były bardzo skuteczne w eliminacji przeciwnika, i w wielu opiniach były najistotniejszym czynnikiem w zatrzymaniu północnokoreańskiej ofensywy lata 1950 roku. O tyle działania późniejsze nie były już tak skuteczne. Z jednej strony było to wynikiem olbrzymiej mobilizacji sił i środków ze strony chińskiej i koreańskiej, a z drugiej jak się okazało zbyt małą ilością posiadanych samolotów, w stosunku do postawionych celów¹⁰¹⁵.

W wojnie koreańskiej w działaniach lotnictwa zastosowano szereg nowości w historii wojen lotniczych. Na uwagę zasługuje zastosowanie powietrznych stanowisk dowodzenia, rozwój walki radioelektronicznej a przede wszystkim użycie, i to w szerokim zakresie śmigłowców. Działania wojenne przyspieszyły rozwój sił lotniczych większości państw, które do uzbrojenia przyjmowały już niemal wyłącznie samoloty odrzutowe. W USA w latach 1955-1956 wprowadzono do służby pierwsze bombowce strategiczne o napędzie odrzutowym B-47 i B-52, całkowicie wycofując całkowicie śmigłowe bombowce B-29 i B-50. W lotnictwie wprowadzono też dwa rodzaje myśliwców naddźwiękowych - taktyczne myśliwce F-100 „Super Sabre”, a do obrony powietrznej specjalistyczne myśliwce przechwytyjące Convair F-102 „Delta Dagger”¹⁰¹⁶. Analogicznie w Związku Radzieckim powstały strategiczne bombowce Miasiszczewa, myśliwce nadźwiękowe Mikojana czy Suchoja. Samoloty bojowe, między innymi dzięki doświadczeniom wojny koreańskiej stawały się coraz szybsze, pod koniec lat pięćdziesiątych przekraczając dwukrotnie prędkość dźwięku.

Wojna koreańska przywróciła rolę lotnictwa taktycznego, zepchniętego do drugorzędnej roli przez lotnictwo strategiczne. W USA w kwietniu 1954r. szefem Tactical Air Command został generał Otto P. Weyland. Dokonał on reorganizacji tego rodzaju lotnictwa,

¹⁰¹³ Loty przeciwko systemowi transportowemu stanowiły aż 57% wszystkich lotów bojowych B-29 w wojnie koreańskiej. *Steadfast and courageous.....*, s. 56.

¹⁰¹⁴ D. E. Jones, *Evolution of U. S. tactical fighter doctrine*, Air War College, Air University, Maxwell 1993, s. 19.

¹⁰¹⁵ Analogiczna sytuacja miała miejsce w początkowym okresie wojny wietnamskiej, w trakcie operacji „Rolling Thunder”. Ilość posiadanych przez Amerykanów w Azji Południowo-wschodniej samolotów ponownie okazała się zdecydowanie za małą w stosunku do postawionych lotnictwu w tej operacji zadań. P. Taras, *Wietnam 1964-1973. Walki nad DRW*, AJ-Press, Gdańsk 1994, s. 15-16.

¹⁰¹⁶ Zob. W. Mutza, *Convair F-102 Delta Dagger*, A Schieffer Military History, Atglen 1999.

dostosowując je do wymogów nowoczesnej wojny. Nie mniej wprowadzenie do użycia taktycznej broni jądrowej, ponownie zepchnęło lotnictwo taktyczne do roli „młodszego brata Strategic Air Command”¹⁰¹⁷. W tym kierunku poszły i konstrukcje amerykańskich taktycznych samolotów myśliwsko-bombowych. Następcą używanego w Korei samolotu F-84 „Thunderjet” stał się F-105 „Thunderchief”, przeznaczony właśnie do przenoszenia taktycznej broni jądrowej. Analogiczna sytuacja miała miejsce w innych krajach jak Francja czy Wielka Brytania.

Udoskonalono również uzbrojenie lotnicze, przede wszystkim wprowadzając do uzbrojenia pierwsze kierowane pociski rakietowe powietrze-powietrze. Walki powietrzne w Korei toczyły się, bowiem, co prawda z wykorzystaniem bardzo ówczesnie nowoczesnych myśliwców odrzutowych. Ale przenosiły one uzbrojenie, takie same jak myśliwce I czy II wojny światowej - składające się wyłącznie z działek i karabinów maszynowych. Tak, więc, z dwóch najbardziej istotnych czynników walki powietrznej – manewru i ognia jeden był nowoczesny, a drugi „klasyczny”¹⁰¹⁸. Zmianę przyniosło dopiero powszechne wprowadzenie na uzbrojenie samolotów pocisków kierowanych. To zasadniczo zmieniło sposób prowadzenia walk powietrznych, całkowicie odsuwając na bok doświadczenia z Korei w tym zakresie.

Wojna koreańska potwierdziła także wysoką przydatność w tego typu konfliktach zbrojnych lotnictwa morskiego, a szczególnie pokładowego. Przede wszystkim w początkowym okresie wojny, gdy lotnictwo amerykańskie nie dysponowało odpowiednią siecią lotnisk na terenie Korei Południowej¹⁰¹⁹. Startujące z lotniskowców samoloty mogły działać nad całym terytorium Korei, wydatnie wzmacniając działania samolotów USAF. To między innymi spowodowało rozwój lotniskowców amerykańskich w latach kolejnych, kiedy to rozpoczęto budowę wielu coraz większych okrętów tej klasy, w tym pierwszego lotniskowca o napędzie atomowym USS „Enterprise”.

W wojnie koreańskiej lotnictwo odegrało znaczącą rolę. Samoloty myśliwskie sił ludowych bardzo poważnie ograniczyły możliwości swobodnego prowadzenia działań bojowych przez samoloty państw ONZ. Wywalczone latem i jesienią 1950r. przez maszyny amerykańskie panowanie w powietrzu, umożliwiające bezpieczne operowanie nad Koreą samolotów bombowych i myśliwsko-bombowych zostało w listopadzie tego roku przerwane. Odtąd Amerykanie zmuszeni byli kierować do osłony maszyn bombowych i myśliwsko-bombowych duże ilości myśliwców. Systematyczne działania radzieckich, chińskich i

¹⁰¹⁷ C. C. Crane, *op. cit.*, s. 172-174.

¹⁰¹⁸ V. K. Babich, *Aviatsija w lokalnych voinach*, Voennoie Izdatelstvo, Moskva 1988, s. 84-85.

¹⁰¹⁹ S. Czumur, *op. cit.*, s. 385.

północnokoreańskich MiG-ów przysparzały sporych strat, a co chyba ważniejsze, w bardzo wielu przypadkach zmuszały do przedwczesnego zrzutu bomb. Duże straty, szczególnie wśród maszyn myśliwsko-bombowych powodowała też artyleria przeciwlotnicza, coraz częściej kierowana za pomocą stacji radiolokacyjnych. Nie mniej lotnictwu państw ludowych nie udało się wykonać w całości podstawowego zadania, jakie przed nim postawiono, to jest osłony najważniejszych instalacji znajdujących się w północnym rejonie KRL-D jak hydroelektrowni czy mostów na Jalu.

Lotnictwo państw ONZ, głównie amerykańskie największe sukcesy odniosło w początkowym okresie wojny, kiedy to prowadzone przezeń masowe naloty spowodowały zatrzymanie ofensywy wojsk Kim Ir Sena i wydatnie wspomogły oddziały lądowe w utrzymaniu przyczółka pusańskiego¹⁰²⁰. Równie skutecznie lotnictwo działało w trakcie walk Piechoty Morskiej USA w rejonie zbiorników Chosin, czy osłonie odwrotu wojsk w grudniu 1950r. Po przejściu wojny do fazy statycznej wojny działania lotnictwa nie były już tak intensywne i zarazem skuteczne.

¹⁰²⁰ Patrz s. 128.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA OPUBLIKOWANE ONLINE

1st MAW, Ammunition expended by the First Marine Air Wing from August 1950 to 31 December 1951, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_1_FOLD_1_OF_2.pdf, [dostęp:] 11.06.2015r.

1st MAW General Order no 129, *Standing Operating Procedure for all-weather escort for medium bombers*, 24 March 1953, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_COMMAND_DIARY_MARCH_1953_2.pdf, [dostęp:] 29.06.2015r.

1st Marine Air Wing, *Historical Diary January 1951*, s. 174, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_JANUARY_1951.pdf [dostęp:] 14.08.2014r.

1st Marine Air Wing, *Historical Diary December 1950*, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1950.pdf, [dostęp:] 14.08.2014r.

1st Marine Air Wing, *Historical Diary February 1951*, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_FEBRUARY_1951.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

1st Marine Air Wing, *Historical Diary March 1951*, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_MARCH_1951.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

1st Marine Air Wing, *Historical diary November 1950*, s.5-6. Dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1950.pdf [dostęp:] 14.08.2014r.

1st Marine Air Wing, *Operational Order no 1-50*, 17 November 1950, s. 1. Dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1950.pdf [dostęp:] 14.08.2014r.

1st Marine Air Wing, FMF, (Forward Echelon), *Periodic report on activity of First Marine Air Wing (Forward Echelon)*, 27 August to 2 September 1950, s. 3. Dokument dostępny

online:

http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_REPORT_ON_ACTIVITIES_JULY_SEPTMBER.pdf [dostęp:] 03.12.2012 r.

1st Provisional Marine Brigade (Reinf.), *Opn Plan 1-50, Appendix 1 – Summary of enemy situation*, 9 lipca 1950 r. Dokument dostępny online - http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/002/M002_CD18_OPO_1-50_AND_3-50_JULY_1950.pdf [dostęp:] 27.11.2012 r.

1st. Provisional Marine Brigade, *Special Action Report No. 1, 2 August 1950- 6 September 1950, Annex Oboe – Report of Marine Observation Squadron 6*, s. 2-6. Dokument dostępny online:

http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/002/M002_CD1_SAR_ANNEX_O_2_AUG_6_SEPT_1950.pdf [dostęp:] 03.12.2012.

Aircraft action report of capt Phillip DeLong 016434/7302/USMC and 1st ltn Harold Daigh, 038633/7302/USMCR, załącznik do: Commanding Officer U. S. S. BATAAN (CVL-29), *Action report; period 8 April 1951 – 11 May 1951*, s. 1-I-1 – 1-I-3, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvl29-am51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

Appendix II to Annex Charlie to CTF 91 and 1st Marine Air Wing Operations Order No: 5-51 of 1 December 1951 “Estimate of enemy air situation”, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_4.pdf, [dostęp:] 11.06.2015r.

Appendix II to Annex Charlie to CTF 91 and 1st Marine Air Wing Operations Order No: 5-51 of 1 December 1951 “Estimate of enemy air situation”, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_4.pdf, [dostęp:] 29.06.2015.

Commander Carrier Air Group FIFTEEN, *Action report of Carrier Air Group FIFTEEN for period of 18 February 1952 through 22 March 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-15/cvg-15-18-feb-22-mar-1952.html>, [dostęp:] 05.06.2015r.,

Commander Carrier Air Group Five, *Action report for period 25 August – 6 September 1950*, s. 1. Dokument dostępny online na stronie: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-25aug-6sep50.pdf>, [dostęp:] 02.05.2013 r.

Commander Carrier Group Five, *Action report for period 11 October – 31 October 1950*, s. 1. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-11-31oct50.pdf> [dostęp:] 04.12.2012 r.

Commander Carrier Air Group FIVE, *Close Support in Korean Theater, 30 October 1950*. Dokument dostępny online <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-close-air-support-30oct50.pdf> [dostęp:] 29.11.2012 r.

Commander Air Group FIVE, *Report of Operations for period 16 July – 31 July 1950 (against North Korean invasion forces)*, dokument dostępny online <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg5-16-31jul50.pdf> [dostęp:] 29.11.2012 r.

Commander Carrier Air Group FOUR, *Action report of Carrier Air Group FOUR for period 11 July 1953 to 27 July 1953*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-4/cvg-4-11-27-jul-1953.html> [dostęp:] 05.06.2015r.

Commander Air Group NINETEEN, *Action Report for period 3 April 1951 through 19 May 1951*, s. 8-10. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg19-3apr-19may51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

Commander Carrier Air Group NINETEEN, *Action Report for the period 18 January 1951 through 15 February 1951*, s. 1. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg19-18jan-15feb51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

Commander Air Group NINETEEN, *Action Report for period 26 February 1951 through 2 April 1951*, s. 2. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg19-26feb-2apr51.pdf>, [dostęp:] 08.09.2014r.

Commander Carrier Group NINETEEN, *Action report for period 3 April through 19 May 1951*, s. 2-3. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg19-3apr-19may51.pdf>, [dostęp:] 23.08.2014r.

Commander Carrier Air Group ONE HUNDRED ONE, *Action Report of Carrier Air Group ONE HUNDRED ONE for period of 14 September through 20 October 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-101/cvg-101-14-sep-20-oct-1952.html>, [dostęp:] 06.06.2015r.

Commander Carrier Air Group ONE HUNDRED TWO, *Action Report of Carrier Air Group ONE HUNDRED TWO for period of 10 May 1951 to 28 July 1951*, s. 1-2. Dokument

dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvg102-10may-28jul51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

Commander Carrier Air Group ONE HUNDRED TWO, *Action report of Carrier Air Group ONE HUNDRED TWO for the period 28 October through 22 November 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-102/cvg-102-28-oct-22-nov-1952.html> [dostęp:] 05.06.2015r.

Commander Air Group TWELVE, *Action report of Carrier Air Group TWELVE for period 8 April 1953 through 22 April 1953*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-carrier-air-group-12/cvg-12-8-22-apr-1953.html> [dostęp:] 05.06.2015r.

Commander Air Task Group TWO, *Action Report of Air Task Group TWO for period of 18 July 1952 to 4 September 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat/korean-combat-action-reports-for-air-task-group-2/atg-2-18-jul-4-sep-1952.html>, [dostęp:] 06.06.2015r.

Commanding Officer U. S. S. BATAAN (CVL-29), *Action report; period 8 April 1951 – 11 May 1951*, s. I-1, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cvl29-am51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

Commanding Officer, U.S.S. BON HOMME RICHARD (CV-31), *Action Report for the period 31 May 1951 through 28 July 1951*, s. 1. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv31aa-51.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

Commander Officer, U.S.S. BON HOMME RICHARD (CV-31), *Action report for period 2 July 4 August 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-combat/bon-homme-richard-cva-31-action-reports-for-korea/uss-bon-homme-richard-cv-31-2-jul-4-aug-1952-part-1.html> [dostęp:] 06.06.2015r.

Commanding Officer U.S.S. Boxer (CV-21), *Action report for the period 9 June through 8 July 1952*, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-combat/boxer-cv-cva-21-action-reports-for-korea/uss-boxer-cv-21-9-jun-8-jul-1952.html> [dostęp:] 10.06.2015r.

Commanding Officer, U. S. S. LEYTE (CV-32), *Narrative Report of Action for the period 1 December 1950 through 26 December 1950*, s. 5-7, dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv32c-50.pdf>, [dostęp:] 07.09.2014r.

Commanding Officer, U.S.S. LEYTE (CV-32), *Narrative Report of Action for the period 7 January 1951 through 19 January 1951*, s. 2. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv32a-51.pdf>, [dostęp:] 08.09.2014r.

Commanding Officer, U.S.S. „Phillipine Sea” CV-47. *Action report for period 4 August through 6 September 1950*. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv47-as50.pdf> [dostęp:] 03.12.2012 r.

Commanding Officer, U.S.S. PHILLIPINE SEA (CV-47), *Action Report for period 1 February through 15 March 1951*, s. 4. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv47-fm51.pdf>, [dostęp:] 08.09.2014r.

Commanding Officer, U.S.S. PHILLIPINE SEA (CV-47), *Action Report for period 1 February through 15 March 1951*, s. 1. Dokument dostępny online: <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv47-fm51.pdf>, [dostęp:] 08.09.2014r.

Commanding Officer VMO-6, *Special action report for period 8 October 1950 to 15 December 1950*, Annex William William to 1st Marine Division Special Action Report, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/001/M001_CD14_1950_10_1145.pdf [dostęp:] 04.12.2012 r.

Enclosure (1) to 1st MAW DIS No. 92 of 3 April 1952 “Estimate of enemy air capabilities”, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_APRIL_1952_4.pdf, [dostęp:] 11.06.2015r.

FEAF Intelligence Roundup No. 123 of 3 Jan 1953, *MiG-15 combat tactics in Korea*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_HISTORICAL_DIARY_MAY_1953_1.pdf [dostęp:] 31.08.2014r.

General Headquarters Far East Command, United Nations Command, *Command Report December 1950*, dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll11/id/1574/rec/8> [dostęp:] 14.08.2014r.

General Headquarters Far East Command United Nations Command, *Command Report November 1950*, dokument dostępny online:

<http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll11/id/1575/rec/14>,
[dostęp:] 11.08.2012r.

Headquarters 1st Marine Aircraft Wing, CEG Memorandum no. 10-52 30 September 1952, *Combat losses to Night Intruder Aircraft*, s. 1-3, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD2_HISTORICAL_DIARY_NOVEMBER_1952.pdf, [dostęp:] 29.06.2015r.

Headquarters 1st Marine Air Wing, *G-2 daily air intelligence summary, period: 122000/I to 132000/I*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_2_FOLD_2_OF_2.pdf, [dostęp:] 07.08.2015r.

Headquarters 1st Marine Air Wing, *Report No. 12 – G2 daily summary of operations for the period 0700 2 December 1950 to 0700 3 December 1950*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1950.pdf, [dostęp:] 15.08.2014r.

Headquarters 1st Marine Division (Reinf) FMF, *Type „C” Special Report – Employment of assault helicopters*, 4 October 1951. Dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/001_2/M001_CD15_1951_10_1187.pdf dostęp 25.05.2015r.

Headquarters X Corps, *Special report on Chosin Reservoir 27 November to 10 December 1950*. Dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/compoundobject/collection/p4013coll11/id/523/rec/1>, [dostęp:] 15.08.2015r.

Headquarters X Corps, *War diary summary for Operation Chromite 15 August – 30 September 1950*, dokument dostępny online: <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll11/id/1569/rec/15>, [dostęp:] 15.08.2015.

HMR-161 *Report on MARLEX Seven, September 1952*, dokument dostępny online: http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/026/m026_cd08_1952_09_717.pdf, [dostęp:] 07.08.2015r.

HQ 1st MAW, *“Estimate of enemy air situation” Appendix II to Annex Charlie to CTF 91 and 1st Marine Air Wing Operations Order No. 5-51 of 1 December 1951*. Dokument dostępny online : http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_4.pdf [dostęp:] 26.10.2012 r.

Hq 1st Marine Air Wing, *Estimate of enemy air situation 2-53*, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_COMMAND_DIARY_JUNE_1953_VOLUME_1.pdf [dostęp:] 11.06.2015r.

HQ 1st MAFW “*Estimate of the enemy air situation 2-53. Appendix 1 “CCAF/NKAF unit identification and disposition” 10 June 1953.* Dokument dostępny online :
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_COMMAND_DIARY_JUNE_1953_VOLUME_2.pdf [dostęp:] 06.11.2012 r.

HQ FIFTH AIR FORCE, *OPERATIONS ORDER NO: 296-51 for 23 October 1951*, dokument
dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD2_HISTORICAL_DIARY_OCTOBER_1951_5.pdf [dostęp:] 27.07.2015r.

HQ IX Corps G-3 Section, *Special after-action report Hill 393 (White Horse Mountain) 6-15 October 1952*, 23 October 1952, dokument dostępny online:
<http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/compoundobject/collection/p4013coll11/id/537/rec/2>,
[dostęp:] 15.08.2015r.

Operations of 1st Marine Air Wing, FMF in Korea June 25 – November 15, 1950, s. 5. Dokument
dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD1_OPERATIONS_IN_KOREA_JUNE_NOVEMBER_1950.pdf, [dostęp:] 03.12.2012 r.

Summary of Fifth Air Force air effort from 1 Mar 1951 to 1 Apr 1952, 5th Air Force Intelligence summary, vol. no. 2 Issue no. 8 of 5 May 1952, dokument dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_MAY_1952_2.pdf [dostęp:] 19.06.2015r.

Soviet night interception tactics in Korea, Enclosure (1) to 1st MAFW DIS no. 247 dtd 3 September 1952, dokument
dostępny online:
http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD4_G-3_REPORT_SEPTEMBER_1952_3.pdf, [dostęp:] 29.06.2015r.

The naval aeronautical organization, Navy Department/Department of the Navy, Office of the Chief of Naval Operations za lata 1945-1950. Dokumenty dostępne online:
<http://www.history.navy.mil/a-record/nao-23-52.htm> i <http://www.history.navy.mil/a-record/nao-53-68.htm>, [dostęp:] 26.02.2013 r.

U.S.S. VALLEY FORGE (CV-45), *Report on operations 16 July to 31 July 1950*, dokument dostępny online <http://www.history.navy.mil/a-korea/cv45-j50.pdf> [dostęp:] 29.11.2012 r.

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

Konferencja Genewska 26 kwietnia – 21 lipca 1954 r. Dokumenty i materiały, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa 1954.

WYCINKI PRASOWE, POJEDYNCZE NUMERY

„Antiaricraft Journal” 1951

„Marine Corps Gazette” 1952-1953

„Naval Aviation News” 1950-1953

WSPOMNIENIA I RELACJE

Foster C. G. with Vaughn D. K., *Mig Alley to Mu Gia Pass. Memoirs of a Korean war ace*, McFarland&Company, Inc. Publishers, Jefferson-London 2001.

Fulgaro L., *Giants over Korea. A sky too far*, 1st Books Library, Bloomington 2003.

Hot shots. An oral history of the air force combat pilots of the Korean war, red. Chancey J. E., Forstchen W. R., William Morrow, New York 2000.

Kirkland R. C.: *MASH Angels. Tales of an Air-Evac helicopter pilot in the Korean war*, Burford Books, Short Hills 2009.

Kramarenko S., *Air combat over Eastern Front & Korea. A Soviet fighter pilot remembers*, Pen&Sword, Bransley 2008.

No Kum Sok, *A MiG-15 to freedom. Memoir of the war time North Korean defector who first delivered the secret fighter jet to the Americans in 1953*, McFarland &Company, Inc. Publishers, Jefferson-London 1996.

O'Rourke G. G., Wooldridge E. T., *Night fighter over Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 1998.

Piepielyayev Y., *Luchshij as Koreiskoi voiny. „MiGi” Protiv „Seibrov”*, JAUZA-EKSMO, Moskva 2009.

Sears D., *Such men like this. The story of the Navy pilots who flew the deadly skies over Korea*, DaCapo Press, Philadelphia 2010.

Sutiagin Y., Seidov I., *MiG menace over Korea. The story of Soviet fighter ace Nikolai Sutiagin*, Pen&Sword, Barnsley 2009.

OPRACOWANIA

- A preliminary list of U. S. Air Force aces 1917-1953*, Air University, 1962.
- A quarter of century of air power: studies in the employment of air power 1947-1972*, red. Scrivner J. H., Jr. Air University Maxwell AFB 1986.
- Alexander J. H., *Battle for the barricades. U.S. Marines in recapture of Seoul*, Marine Corps Historical Center, Washington 2000.
- K. W. Allen K. W., Krumel G., Pollack J. D., *China's air force enters the 21st century*, RAND, Santa Monica 1995.
- American military history. Vol. II - The United States Army in global era, 1917-2003*, Center of Military History United States Army, Washington 2003.
- Antal J. F., *Busting thru*, „Military Review”, January-February 2000.
- Appleman R., *United States Army in the Korean war. South to the Naktong, north to the Yalu (June-November 1950)*, Center of Military History United States Army, Washington 1992.
- Army Air Forces statistical digest World War II*, Office of Statistical Control, 1945.
- Armstrong W. J., *United States Naval Aviation 1910-1995*, Naval Historical Center, Washington 1997.
- Arseniev E., Krylov L., *Istrebitiel MiG-15*, ARMADA, Moskwa 1999.
- Arthur M., *Lost voices of the Royal Air Force. Vivid eyewitness accounts of life in the Royal Air Force from 1918 to the present day*, Hodder and Stoughton Ltd., London 1993.
- Babich V. K., *Aviatsija w lokalnych vainach*, Voinnoie Izdatielstvo, Moskva 1988.
- Badsey S., *Korean war*, Gallery Books, New York 1990.
- Berquist P. T., *Organizational leadership in crisis: the 31st Regimental Combat Team at Chosin Reservoir, Korea, 24 November – 2 December 1950*, Fort Leavenworth 2007.
- Birdsall S., *SUPERFORTRESS. The Boeing B-29*, Squadron/Signal Publ., Carrolton 1980.
- Birtle A. J., *The Korean war. Years of stalemate, July 1951 – July 1953*, US Army Center of Military History, Washington 2000.
- Bong Lee, *The unfinished war: Korea*, Algora Publishing, New York 2003.
- Boose D. W. Jr., *US Army forces in the Korean war 1950-1953*, Osprey, Oxford 2005.
- Bowers W. T., *The Line. Combat in Korea January – February 1951*, The University Press of Kentucky, Lexington 2008.
- Brichmeier C., Burdelski M., Jendraszczak E., *50-lecie Komisji Nadzorczej Państw Neutralnych w Korei*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2003.

Brown R. J., *Counteroffensive. U.S. Marines from Pohang to No Name Line*, U.S. Marine Corps Historical Center, Washington 2001.

Brown R. J., *Whirlybirds. U.S. Marine helicopters in Korea*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2003.

Bruning R. J., *Crimson sky. The air battle for Korea*, Brassey's, Dulles 2000.

Brunson R. O., *The Inchon landing: an example of brilliant generalship*, U.S. Army War College, Carlisle Barracks 2003.

Bryan J. L., *The culminating point and 38th parallel*, Air University, Maxwell AFB 1984.

Cagle M. W., Manson F. A., *The sea war in Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 1957.

Chandler M. J., *Close air support in the Korean war*, Air University Press, Maxwell AFB 2007.

Chapin J. C., *Fire Brigade. U.S. Marines in the Pusan Perimeter*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2000.

Characteristics of naval gunfire support in Korea, Center for Naval Analyses, Arlington, Virginia, 21 August 1953.

Charisius A., Lambrecht R., Dorst K., *Weltgendarm USA. Der militärische Interventionismus der USA seit der Jahrhundertwende*, Militärverlag Deutschen Demokratischen Republik, Berlin 1983.

Chinnery P. D., *Called to arms*, "AEROPLANE", August 2013.

Chinnery P., *Combat over Korea*, Pen&Sword, Barnsley 2011.

Chosin reservoir, CSI Battlebook, Combat Studies Institute, Fort Leavenworth Kansas 1983.

Chuprin K., *Posliedniaya kriepost Stalina. Voennye siekriety sieviernoii Koriei*, Centrograf, Moskwa 2012.

Cleveland W. M., *Mosquitos in Korea*, Peter E. Randall Publisher, Portsmouth 1991.

Cligman F. M., *Analysis of aeromedical evacuation in the Korean war and Vietnam war*, Air Force Institute of Technology, Wright-Patterson Air Force Base 1989.

Coalition air warfare in the Korean war 1950-1953, *Proceedings Air Force Historical Foundation Symposium Andrews AFB, Maryland, May 7-8, 2002*. Red. Neufeld J. and Watson G. M., U.S. Air Force History and Museum Program, Washington 2005.

Condon J. P., *Corsairs to Panthers. U.S. Marine aviation in Korea*, U.S. Marine Corps Historical Center, Washington 2002.

Corr G. H., *The Red Chinese army. Campaigns and politics since 1949*, Osprey, London 1974.

Correll J. T., *MiG Alley*, "AIR FORCE Magazine", April 2010.

Costello P. A., *A matter of trust. Close air support apportionment and allocation for operational level effects*, School of Advanced Airpower Studies, Air University, Maxwell AFB 1995.

Crane C. C., *American airpower strategy in Korea 1950-1953*, University Press of Kansas, Lawrence 2000.

Cull B., Newton D., *With the Yanks in Korea*, vol. 1, Grub Street, London 2000.

Czmur S., *Walka o panowanie w powietrzu*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1988.

Dastrup B. L., *King of battle. A branch history of the U.S. Army field artillery*, United States Training and Doctrine Command, Fort Monroe Virginia 1991.

Davis L., *Air war over Korea*, Squadron/Signal publ., Carrollton 1982.

Davis L., *MiG Alley. Air to air combat over Korea*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1978.

Davis L., *The 4th Fighter Wing in the Korean war*, Schieffer Military History, Atglen 2001.

Davis L., *Wild Weasel. The SAM suppression story*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1993.

Davis R. G., *Bombing the European axis powers. A historical digest of the combined bomber offensive 1939-1945*, Air University Press, Maxwell AFB 2006.

Development of night air operations 1941-1952, USAF Historical Division 1953.

DeSmet A. T., *Effects of doctrine and experience on close air support operations in Korea (1950-1951)*, Air Command and Staff College, Air University, Maxwell FB 2000.

Dews E., Kozaczka F., *Air interdiction: lessons from past campaign*, RAND Publ., Santa Monica 1981.

Dickens S. T., *USAF reconnaissance during Korean war*, [w:] *Coalition air warfare in the Korean war 1950-1953*, *Proceedings Air Force Historical Foundation Symposium Andrews AFB, Maryland, May 7-8, 2002*. Red. Neufeld J. and Watson G. M., U.S. Air Force History and Museum Program, Washington 2005.

Diemin A., *V niebie Koriei. „Orły” Mao Ze Donga protiv „Jastrebom” diedi sema*, „Aviatsija i Kosmonavtika” 9.2004, 10.2004, 12.2004.

Dillard D. C., *Operation AVIARY. Airborne special operations – Korea 1950-1953*, Trafford Publishing, Victoria 2003.

Doll T., *USN/USMC over Korea. U.S. Navy/Marine Corps air operations over Korea 1950-1953*, Squadron/Signal publ., Carrollton 1988.

Domanski T. J., *Physiological recognition of strain in flying personnel. Eosinopenia in F-86 combat operations*, *Project no 21-1208-0005*, USAF School of Aviation Medicine, Randolph AFB September 1953.

Dorland P., J. Nanney, *DUST OFF: army aeromedical evacuation in Vietnam*, Center of Military History, Washington 2008.

Dorr R. F., *B-29 Superfortress units of the Korean war*, Osprey, London 2003.

Dorr R. F., *Douglas A-1 Skyraider*, Osprey, London 1989.

Dorr R. F., *Skyraider*, Bantam Books, Toronto-New York 1988.

Dorr R. F., Lake J., Thompson W., *Korean war aces*, Osprey, London 2000.

Dunstan S., *Armor of the Korean war 1950-1953*, Osprey, London 1982.

Dunstan S., *The Centurion tank in battle*, Osprey, London 1981.

Dziak W. J., *Korea, pokój czy wojna ?*, Świat Książki, Warszawa 2003.

Edward B., *Grumman F9F Panther/Cougar. First Grumman cat of the jet age*, Specialty Press, North Branch 2010.

Edwards M., *Korean war almanac*, Fact on File, New York, 2006.

Evanhoe E., *Dark Moon. Eight Army special operations in the Korean war*, U.S. Naval Institute, Annapolis 1995.

Farquhar J. T., *A Need to know. The role of Air Force reconnaissance in war planning, 1945-1953*, The Ohio State University 1991.

Field J. A. Jr., *History of United States naval operations: Korea*. <http://www.history.navy.mil/books/field/index.htm> [dostęp:] 03.12.2012 r.

Fisher H., Klarman K., Oboreceanu M. J., *American war and military operations casualties: lists and statistics, updated May 14, 2008*, Congressional Research Service, Washington 2008.

Fiszer M., *Lotnictwo w osiaganiu celów strategicznych operacji militarnych*, Collegium Civitas Wydawnictwo TRIO, Warszawa 2011.

Forty G., *At war in Korea*, Arms and Armour, London 1982.

Friedman N., *U. S. aircraft carriers. An illustrated design history*, Naval Institute Press, Annapolis 1983.

Frisbee J. L., *MiG hunter*, „AIR FORCE Magazine” May 1984.

Futtrell R. F., *Tactical employment of strategic air power in Korea*, “Airpower Journal”, Winter 1988.

Futtrell R. F., *The United States Air Force in Korea 1950-1953*, rev. ed., Office of the Air Force History United States Air Force, Washington 1983.

Gammons S. L., *The Korean war – the UN offensive 16 September – 2 November 1950*, U.S. Army Center of Military History, Washington 2000.

General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *Chinese communist reference material for field fortifications*, 01 May 1951.

General Headquarters Far East Command, Military Intelligence Section, General Staff, *History of the North Korean Army*, 31 July 1952.

Giangreco D. M., *Artillery in Korea: Massing Fires and Reinventing the Wheel*, United States Army Command and General Staff College, Carlisle Barracks b.d.w.

Gibby R. B., *The battle for White Horse Mountain September-October 1952*, "Army History", Fall 2013.

Gordon D., *Tactical reconnaissance in the cold war. 1945 to Korea – Cuba – Vietnam & the Iron Curtain*, Pen&Sword, Barnsley 2006.

Gordon Y., Komissarov D., *Soviet air defence aviation 1945-1991*, Hikoki Publications, Manchester 2012.

Gordon Y., Komissarov D., *Soviet tactical aviation*, Hikoki Publications, Manchester 2011.

Gotowała J., *Kamienie z nieba. Lotnictwo bojowe w konfliktach lokalnych*, Wydawnictwo Bellona Warszawa 1994.

Gotowała J., *Lotnictwo we współczesnych konfliktach zbrojnych 1945-2003*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2004.

Gotowała J., *Splątane wiraze. Taktyka walk i bitew powietrznych lotnictwa myśliwskiego wczoraj, dziś i jutro*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1992.

Greif sekrietnosti sniat. Potieri vooruzhennykh sil SSSR v voynakh, boievyykh dieistviakh i voiennoykh konfliktakh, Voiennoie Izdatielstvo, Moskva 1993.

Griffith T. E., *Strategic attack of national electrical systems*, Air University Press, Maxwell AFB 1994.

Haas M. E., *Apollo's warriors. US Air Force special operations during Cold War*, Air University Press, Maxwell Air Force Base 1997.

Hallion R. P., *The naval war in Korea*, The Nautical & Aviation Publishing Company of America, Baltimore 1986.

Hastings M., *Wojna koreańska*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław b.d.w.

Haulman D. L., *Hitting Home. The air offensive against Japan*, Air Force History and Museum Programs, Washington 1999.

Headquarters Army Forces Far East and Eight US Army G-4 Special Projects Division, *Logistics study of the Korean Campaigns 1950-1953*, 31 Dec. 1954, vol. 1.

Hermes W. G., *Truce tent and fighting front*, Center of Military History United States Army, Washington 1992.

Hinkle C. W., *Air sanctuaries in limited war: a Korean war study*, Air War College, Air University, Maxwell AFB 1996.

Historia polityczna Dalekiego Wschodu 1945-1976, PWN, Warszawa 1986.

Historical dictionary of the Korean war, red. J. I. Matray, Greenwood Press, New York 1991.

Historical Studies Branch USAF Historical Division, *Combat crew rotation. World War II and Korean War*, Aerospace Studies Institute, Air University, Maxwell AFB 1968.

Hodermarsky G. T., *Post war naval force reductions 1945-1950 : impact in next war*, Naval War College, Newport 1990.

Hone T. C. *Korea [w:] Case studies in the achievement of air superiority*, red. Cooling B. F., Air Force History and Museums Program, Washington 1994.

Hone T. C., *Strategic bombardment constrained: Korea and Vietnam*, [w:] *Case studies in strategic bombardment*, red. Cargill Hall R., Air Force History and Museums Program, Washington 1998.

Hopkins J. C., *Development of Strategic Air Command, 1946-1976*, bmw, 1976.

Horner D., Bou J., *Duty first. A history of the Royal Australian Regiment*, Allen&Unwin, Crows Nest 2008.

Hosmer S. T., *Psychological effects of U.S. air operations in four wars 1941-1991. Lessons for US commanders*, RAND Project MR-576, RAND.

Howard W. G., *History of aeromedical evacuation in the Korean war and Vietnam war*, Fort Leavenworth 2003.

Hurst D., *Forgotten few. 77 RAAF Squadron in Korea*, Allen&Unwin, Crows Nest 2008.

Instytut Historii Partii KC PPK, *Zarys historii działalności rewolucyjnej towarzysza Kim Ir Sena*, Wydawnictwo Literatury w Językach Obcych, Phenian 1971.

Jackson R., *Air war Korea 1950-1953*, Airlife, Shrewsbury 1998.

Jagiello Z., Kajetanowicz J., *Wojska lądowe w wojnach lokalnych XX wieku*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005.

Jakubovich N., *Bojevyje samoliety Mikojana. Jest tolko MiG.....*, JAUZA/EKSMO, Moskwa 2009.

Jakubovich N., *Istrebitiel MiG-15. Groza „lietajushchih kriepostiej”*, JAUZA/EKSMO, Moskwa 2009.

Jin Zao, Olechowski A. P., *Ochotnicy generała Penga*, „Komandos”, nr 3/2008.

John Hopkins University Operations Research Office, ORO –R-1 (FEC), *The employment of armor in Korea*, 8 April 1951.

John Hopkins University Operations Research Office, Technical memorandum ORO-T-64 (AFFE), *UN partisan warfare in Korea 1951-1954*, 19.09.1956.

Johnsen F. A., *Douglas A-1 Skyraider. A photo chronicle*. Schiffer Military/Aviation History, Atglen 1994.

Johnson E. C., *Marine Corps aviation : the early years 1912-1940*, History and Museums Division Headquarters U. S. Marine Corps, Washington 1991.

Jones C., *Wings and the Navy 1947-1953*, Kangaroo Press, Kenthursts 1997.

Jones D. E., *Evolution of U. S. tactical fighter doctrine*, Air War College, Air University, Maxwell 1993.

Knaack M. S., *Encyclopedia of US Air Force aircraft and missile systems*, vol. 1, Office of Air Force History, Washington 1978.

Konflikty kolonialne i postkolonialne w Afryce i Azji 1869-2006, red. P. Ostaszewski, Książka i Wiedza, Warszawa 2006.

Kotielnikow W. R., Orłow M. W., Jakubowicz N. W., *Ławoczkin Ła-9*, Wydawnictwo „MILITARIA”, Warszawa 2009.

Kotłobowskij A., *Saga o niebiesnom tikchokchodie*, Glava II, „Aviatsiya i Vriemia” 5/2002.

Kozaczuk W., *Misje pokojowe Wojska Polskiego 1953-1978*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1978.

Kreis J. F., *Air warfare and air base defense 1914-1973*, Office of Air Force History United States Air Force, Washington 1988.

Kropf R. F., *The US Air Force in Korea: problems that hindered the effectiveness of air power*, “Airpower Journal”, Spring 1990.

Krylov L., Tepsurkayev Y., *Khronika potier istriebitelnoi elity. Koriea, 1950-1953gg*, „Mir Aviatsyi” 1.96.

Krylov L., Tepsurkayev Y., *Okhota za „Seibrom”*, „Mir Aviatsyi” 2.98.

Krylov L., Tepsurkaev Y., *Soviet MiG-15 aces of the Korean war*, Osprey, Oxford 2008.

Kryzys systemu kolonialnego. Walka narodowo-wyzwolenicza ludów wschodniej Azji, Czytelnik – Spółdzielnia Wydawniczo-Oświatowa, Warszawa 1951.

Kubiak K., *Koreański tygiel*, „RAPORT” nr 12/2010.

Kubiak K., *Morskie działania specjalne po 1945 roku*, Lampart, Warszawa 2001.

Kuehl D. T., *The radar eye blinded: The USAF and electronic warfare, 1945-1955*, Duke University 1992.

Laffin J., *The Australian army at war 1899-1975*, Osprey, London 1982.

Langlois J. E., *The mission of the United States Air Force and its support to the United States Army compared to the Marine Air Ground Task Force (MAGTF) concept*, United States Marine Corps Command and Staff College, Quantico 2009.

Lansdown J. R. P., *With the carriers in Korea. The sea and air war in SE Asia 1950-1953*, Crecy Publ., London 1997.

Lester G. R., *Mosquitoes to wolves. The evolution of the airborne forward controller*, Air University Press, Maxwell AFB 1997.

Lewis R. J., *The Kije-do uprising 1952*, Popular Culture Association Twenty-fourth Annual Meeting April 6-9, Chicago 1994.

Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-1953. Działania morskie*, AJ-Press, Gdańsk 2000.

Malkasian C., *The Korean war 1950-1953*, Osprey, Oxford 2001.

Marion F. L., *That others may live. USAF Air Rescue in Korea*, Air Force History and Museums Program, Washington 2004.

Mark E., *Aerial interdiction. Air Power and the land battle in three American wars*, Center for Air Force History, Washington 1994.

Maszlanka B., *Cztery oblicza militaryzmu*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1971.

McFadden B. S., *Marine close air support in World War II*, U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1999.

McGill E. J., *Black Tuesday over Namsi. A true story of the epic air battle of the Korean war*, Heritage Books Inc., Westminster 2008.

McGrath J. J., *The Korean war. Restoring the Balance, 25 January – 8 July 1951*, US Army Center of Military History, Washington 2000.

McLaren D. R., *Mustangs over Korea. The North American F-51 at war 1950-1953*, Schieffer Publ., Atglen 1999.

McLaren D. R., *P-80/F-80 Shooting Star*, Schieffer Military, Atglen 1996.

McLaren D. R., *Republic F-84 Thunderjet, Thunderstreak & Thunderflash. A photo chronicle*, Schieffer Military History, Atglen 1998.

Mersky P. B., *U. S. Marine Corps aviation since 1912*, wyd. 4, Naval Institute Press, Annapolis 2009.

Mesko J., *A-26 Invader in action*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1980.

Mesko J., *A-26 Invader in action*, Squadron/Signal Publ., Carrollton 1993.

Mesko J., *Armor in Korea*, Squadron /Signal Publ., Carrollton 1984.

Miller R. G., *To save a city. The Berlin airlift 1948-1949*, Air Force History and Museums Program, Washington 1998.

Millett A. R., *Drive North. U. S. Marines at the Punchbowl*, U. S. Marine Corps Historical Center, Washington 2001.

Moll K., *The guns of July 1950*, "AIR FORCE Magazine", September 2005.

Montross L., *Cavalry of the sky. The story of U.S. Marine combat helicopters*, Harper& Brothers, New York 1954.

Montross L., Canzona N. A., *Seul – Inchon operation*, vol. II, Historical Branch, G-3 Headquarters U. S. Marine Corps, Washington 1955.

Moody W. S., *Building the strategic air force*, Air Force History and Museums Program, Washington 1995.

Moore D., Bagshawe P., *South Africa's Flying Cheetahs in Korea*, Ashanti Publishing, Johannesburg 1991.

Morozov V., Uskov S., *Na straže mira i truda*, „Mir Aviatsyi” 2.97.

Mossmann B. C., *United States Army in the Korean war. Ebb and Flow. November 1950-July 1951*, Center of Military History United States Army, Washington 1990.

Mutza W., *Convair F-102 Delta Dagger*, A Schieffer Military History, Atglen 1999.

Mutza W., *H-13 Sioux*, Squadron/Signal Publications, Carrollton 1995.

Nalty B. C., *Outpost war. U.S. Marines from the Navada battles to the armistice*, U.S. Marine Corps Historical Center, Washington 2002.

Nalty B. C., *Stalemate. U.S. Marines from Bunker Hill to the Hook*, U.S. Marine Corps Historical Center, Washington 2001.

Naval Aviation combat statistics World War II, Air Branch Office of Naval Intelligence Office of the Chief of Naval Operations, Navy Department, Washington 1946.

Nicholls J. C., Thompson W., *Korea. The air war 1950-1953*, Osprey Publ., London 1991.

Niedringhaus D. A., *U. S. Army armor in limited war: armor employment techniques in Korea and Vietnam*, Ohio State University, Ohio 1987.

Odgers G., *Across the parallel. The Australian 77th Squadron with the United States Air Force in the Korean War*, William Heinemann Ltd., London 1953.

Odziemkowski J., *Międzynarodowe konflikty zbrojne po drugiej wojnie światowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Warszawa 2006.

Okorokov A., *Sverkhsekretnye voyny SSSR. Pyervaya polnaya enciklopedya*, EKSMO, Moskwa 2010.

Operations in Korea, United States Military Academy, West Point, 1953.

Parker G. W., *A history of Marine Medium Helicopter Squadron 161*, History and Museums Division Headquarters U. S. Marine Corps, Washington 1978.

Parker G. W., Batha F. M., *A history of the Marine Observation Squadron Six*, History and Museums Division Headquarters U. S. Marine Corps, Washington 1982.

Piotrowski C., Taras P., *Korea 1950-1953*, AJ-Press, Gdańsk 1994.

Podriepnyj J., *Rieaktivnyj proryv Stalina*, JAUZA-EKSMO, Moskwa 2008.

Polit J., *Chiny 1946-1949*, Bellona, Warszawa 2010.

Popov I. M., Lavrenov S. J., Bogdanov W. N., *Korieja w ognie voiny*, Kuchkovo Polie, Moskva 2005.

Potyrała B., Fudali R., *Od zwycięstwa do upadku. Siły Zbrojne Związku Radzieckiego 1945-1991*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.

Potyrała B., Szczegół H., *Armia Stalina w okresie pokoju*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Tadeusza Kotarbińskiego, Zielona Góra 1999.

Powell R. R., *The last torpedo. Dam busters, Korean style*, "Flight Journal", April 2013.

Przybylski W., *Task Force Smith Korea 1950. Koniec złudzeń*. "Militaria XX wieku", nr 1(22) styczeń-luty 2008.

Przybylski W., *Wojna w Korei. Inwazja*, „Militaria XX wieku”, nr 1(16) styczeń-luty 2007.

Purdham A. E., *America's first air battles. Lessons learned or lessons lost*, Air University, Maxwell AFB 2002.

Rausa R., *Skyraider. The Douglas A-1 flying dump truck*. Patrick Stephens, Cambridge 1982.

Rawlins E. W., *Marines and helicopters 1946-1962*, History and Museums Division Headquarters, U.S. Marine Corps, Washington 1976.

Robertson W. G., *Counterattack on the Nakdong, 1950*, Leavenworth Paper no 13, Combat Studies Institute U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1985.

Rose P. K., *Two strategic intelligence mistakes in Korea 1950*, "Studies in Intelligence", vol. 45 no 5 Fall-Winter 2001.

Rottman G., *Inch'on 1950. The last great amphibious assault*, Osprey, Oxford 2006.

Rurarz J. P., *Historia Korei*, DIALOG, Warszawa 2005.

Russell L. E., *The US Marine Corps since 1945*, Osprey, Oxford 1987.

Rutkiewicz A., Weiss E., *Po jasnej stronie mocy. Lotnictwo transportowe aliantów zachodnich w służbie ewakuacyjnej*, „Militaria XX wieku”, nr 5(62) 2014.

Sadykieiwcz M., *Kawaleria powietrzna*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1963.

Sallagar F. M., *Operation „Strangle” (Italy, spring 1944). A case study of tactical air interdiction*, USAF Project RAND no. R-851-PR, Santa Monica 1972.

Sambito W. J., *A history of Marine Fighter Attack Squadron 312*, History and Museums Division Headquarters U.S. Marine Corps, Washington 1978.

Schlight J., *Help from above. Air Force close air support of the Army 1946-1973*, Air Force History and Museums Program, Washington 2003.

Schnabel J. F., *Ridgway in Korea*, "Military Review", vol. XLIV no. 3 March 1964.

Scutts J., *Air war over Korea*, Arms and Armour Press, London-Melbourne-Harrisburg 1982.

Seidov I., „*Krasnye diavoly*” v niebie Koriei. *Sovetskaya aviatsiya v voynie 1950-1953. Khronika vozdushnyh srazhenij*, EKSMO, Moskva 2000.

Seidov I., *Nochnye srazhenija v koriejskoi voynie*, Fond „Russkije Vitazi”, Moskwa 2013.

Seidov I., *Poiedinok*, „Mir Aviatsyi” 1.95.

Seidov I., *Red devils over the Yalu. A chronicle of Soviet air operations in the Korean War 1950-1953*, Helion&Company, Solihull 2014.

Seidov I., *Sovetskije asy koreiskoi voiny*, Fond „Russkije Vitazi”, Moskwa 2010.

Sherwood J. D., *Officers in flight suits. The story of American Air Force fighter pilots in the Korean War*, New York University Press, New York London 1996.

Simmons E. H., *Frozen Chosin. U. S. Marines at the Changjin Reservoir*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2002.

Simmons E. H., *Over the wall. U. S. Marines at Inchon*, U.S. Marine Corps Historical Centre, Washington 2000.

Smith R. K., *Seventy-five years of inflight refuelling. Highlights 1923-1998*, Air Force History and Museums Program, Washington 1998.

Sobański M. S., *Marynarka Wojenna Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej*, „Okrety Wojenne” nr 66 (4/2004).

Stanton S., *Anatomy of the Division. The 1st Cav in Vietnam*, Warner Books, New York 1989.

Steadfast and courageous : FEAF Bomber Command and the air war in Korea 1950-1953, Air Force History and Museums Program, Washington 2000.

Stewart J. T., *Airpower. The decisive force in Korea*, D. Van Nostrand Company, New York 1957.

Stewart R. W., *The Korean war – the Chinese intervention 3 November 1950 – 24 January 1951*, U.S. Army Center of Military History, Washington 2000.

Stover L. A., *Marine close air support in Korea 1950-1953*, School of Advanced Airpower Studies Air University, Maxwell Air Force Base 2001.

Sunderland R., *Evolution of command and control doctrine for close air support*, Office of Air Force History Headquarters, United States Air Force.

Sweeney E. D., *The United Nations landing at Inchon: Operation Chromite*, Naval War College, Newport 2000.

Szulc T., *Czy na Półwyspie Koreańskim wybuchnie wojna ?*, „ARMIA” nr 2/2011.

Taras P., *Bitwa o Chipyong-ni*, „Militaria XX wieku”, nr 3, listopad-grudzień 2004.

Taras P., *Bitwa o „Wzgórze Złamanych Serc”*, „Komandos” nr 3/2008 i 4/2008.

Taras P., *Czołgi w Korei*, „Militaria XX wieku”, nr 4 (19), lipiec-sierpień 2007.

Taras P., *Działania partyzanckie w wojnie koreańskiej*, „Komandos” nr 11/2005.

Taras P., *Korea – zapomniana wojna*, „Militaria i Fakty”, nr 4/2002.

Taras P., *MiG kontra Sabre – pierwsze walki*, „AERO Magazyn Lotniczy”, nr 3/2008.

Taras P., *Wietnam 1964-1973. Walki nad DRW*, AJ-Press, Gdańsk 1994.

Technical Report no. 53-42, *Project “Gunval”, Engineering evaluation of type 160 gun and installation in F-86 aircraft*, Air Force Armament Center, Eglin Air Force Base, September 1953.

Tepsurkayev Y., Krylov L., *„Stalinskie Sokoły” protiv „Lietajushchih Kriepostiej” 1950-1953. Khronika vosdushnoi voyny w Koriee*, JAUZA/EKSMO, Moskva 2008.

Tetera S., *“Aleja MiG-ów” 1952-1953 – luty-lipiec 1952*, „Lotnictwo” nr 2/2013.

Tetera S., *“Aleja MiG-ów” 1952-1953 – sierpień-grudzień 1952r.*, „Lotnictwo” nr 3/2013.

Tetera S., *“Aleja MiG-ów” 1952-1953 – styczeń – lipiec 1953r.*, „Lotnictwo” nr 4/2013.

Tetera S., *Aleja MiG-ów – pierwsze walki powietrzne odrzutowych myśliwców*, „LOTNICTWO” numer specjalny 13.

Tetera S., *Chance Vought F4U Corsair*, cz. 2, „LOTNICTWO” numer specjalny 16.

Tetera S., *Czerwony Sztorm nad „Aleją MiG-ów”*, LOTNICTWO numer specjalny 15.

Tetera S., *F-80 Shooting Star nad Koreą*, „Lotnictwo” nr 4/2009.

Tetera S., *Nocne walki powietrzne w wojnie koreańskiej 1950-1953*, „Lotnictwo” nr 7/2013.

Tetera S., *Siły powietrzne KRLD w wojnie koreańskiej*, „Lotnictwo” nr 11/2010.

The Army Air Forces in World War II, red. Craven W. F., Cate J. L., The University of Chicago Press, Chicago 1951, vol. III.

The battle of Sukchon-Sunchon, CSI Battlebook 4-C, Combat Studies Institute, Fort Leavenworth Kansas 1985.

The employment of strategic bombers in a tactical role 1941-1951, USAF Historical Division, Research Studies Institute, Air University, 1953.

The Heroic KPA, the Invincible Revolutionary Armed Forces, The Korean People’s Army Publishing House, b. d. i m.

The naval aeronautical organization, Navy Department/Department of the Navy, Office of the Chief of Naval Operations 1946-1950.

Thomas G., *Furies and Fireflies over Korea. The story of the men of the Fleet Air Arm, RAF and Commonwealth who defended South Korea, 1950-1953*, Grub Street, London 2004.

Thomas N., Abbott P., Chappel M., *The Korean war 1950-1953*, Osprey, Oxford 2000.

Thompson W., *B-26 Invader units over Korea*, Osprey, Oxford 2000.

Thompson W., *F4U Corsair units of the Korean war*, Osprey, Oxford 2009.

Thompson W., *F9F Panther units of the Korean war*, Osprey Publishing, Oxford 2014.

Thompson W., *F-80 Shooting Star units over Korea*, Osprey, Oxford 2001.

Thompson W., *F-84 Thunderjet units over Korea*, Osprey, Oxford 2000.

Thompson W., *F-86 Sabre aces of the 4th Fighter Wing*, Osprey, Oxford 2006.

Thompson W., *F-86 Sabre aces of the 51st Fighter Wing*, Osprey, Oxford 2006.

Thompson W., *F-86 Sabre fighter-bomber units over Korea*, Osprey Publishing, Oxford 1999.

Thompson W., *F-86 Sabres of the 4th Fighter Interceptor Wing*, Osprey, Oxford 2002.

Thompson W., *Fighter combat over Korea, Part 1 – First kills*, „Wings of Fame” vol. 1.

Thompson W., *Fighter combat over Korea. Part 2 – Jet Aces*, „Wings of Fame”, vol. 2.

Thompson W., *Korea. The air war (2)*, Osprey Publ., London 1992.

Thompson W., Mizrahi J., *Air war over Korea*, „AIRPOWER”, vol. 30 no. 5 September 2000.

Thomson W., Nalty B. C., *Within limits. The U. S. Air Force and the Korean war*, Air Force History and Museums Program, Washington 1996.

Thompson W. E., *Jet-on-jet, “FLYPAST”*, May 2007.

Thompson W. E., *Naval aviation in the Korean war*, Pen&Sword, Barnsley 2012.

Tilford E. J. Jr., *Search and Rescue in Southeast Asia*, Center for Air Force History, Washington 1992.

Tillman B., *Bent wings Medals of Honour. Corsair pilots going above and beyond*, „Flight Journal Essential WW II Collector’s Issue – Corsair”, August 2014.

Toland J., *In mortal Combat, Korea 1950-1953*, William Morrow&Company, New York 1993.

Tomajan D. K. III, *Aviation Engineer contributions to the air war in Korea*, „Air Force Civil Engineer” Vol. 9 No. 4 Winter 2001.

Torrence E. P., Rush C. H. Jr, Kohn H. B., Doughty J. M., *Factors in fighter-interceptor pilot combat effectiveness*, Air Force Personnel and Training Research Center, Air Research and Development Command, Lackland AFB 1957.

Tunner W. H., *Over the Hump*, Air Force Historical Studies Office, Washington 1998.

Turlejska M., *Zapis pierwszej dekady 1945-1954*, Książka i Wiedza, Warszawa 1972.

United States Air Force operations in the Korean conflict 25 June – 1 November 1950, Department of the Air Force, Washington 1952.

United States Air Force operations in the Korean conflict 1 November 1950 – 30 June 1952, USAF Historical Division Air University, 1955.

United States Air Force operations in the Korean conflict 1 July 1952 – 27 July 1953, Department of the Air Force Air University, 1956.

United States Air Force statistical digest 1947, Director of Statistical Services Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1948.

United States Air Force statistical digest 1948, Statistical Services Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1949.

United States Air Force statistical digest Jan 1949 - June 1950, Operations Statistics Division, Statistical Services Comptroller, United States Air Force, Washington 1950.

United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952.

United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952.

United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

USAF airborne operations World War II and Korean War, USAF Historical Division Liaison Office, 1962.

USAF tactical operations World War II and Korean war with statistical tables, USAF Historical Division Liaison Office 1962.

Voina v Koriee. 1950-1953, Poligon, Sankt-Petersburg 2000.

Warnock T., *Air war Korea 1950-1953*, "Air Force Magazine", October 2000.

Warnock T., *The U. S. Air Force's first war : Korea 1950-1953, significant events*, Air Force History and Museums Program, Washington 2000.

Warren J. C., *Airborne operations in World War II, European theater*, USAF Historical Division, Air University, 1956.

Webb J., *The Korean war. The Outbreak 25 June – 15 September 1950*, US Army Center of Military History, Washington 2000.

Weintraub S., *North Korea and the bomb*, "Military Review", January-February 2000.

Werrell K. P., *Archie to SAM. A short operational history of ground-based air defence*, wyd. 2, Air University Press, Maxwell AFB 2005.

Werrell K. P., *Sabres over MiG Alley. The F-86 and the battle for air superiority in Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 2005.

Whiting K. R., *The Korean war [w:] A quarter century of air power: studies on employment of air power 1947-1972*, red. Scrivner J. H. Jr, Air University, Maxwell AFB 1972.

Wieliczko L. *A.F-86 Sabre vs MiG-15*, „AERO magazyn lotniczy” nr 1(35).

Wiśniewski R., *Sily Specjalnego Przeznaczenia Koreańskiej Armii Ludowej*, „Komandos” nr 3/2011.

Wolk H., *Struggle for air force independence 1943-1947*, Air Force History and Museums Program, Washington 1997.

Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu, China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*, Texas A&M University Press, College 2002.

Y'Blood W. T., *Down in the Weeds. Close air support in Korea*, Air Force History and Museums Program, Washington 2002.

Y'Blood W. T., *MiG Alley. The fight for air superiority*, Air Force History and Museums Program 2000.

Zaloga S. J., Balin G., *Tank warfare in Korea*, Concord Publications Company, Hong Kong 2001.

INTERNET

http://acepilots.com/russian/rus_aces.html

<http://www.afhra.af.mil/>

<http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/aces/aces.htm#korea>

<http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/aces/aces.htm#korea>

www.au.af.mil/au/afhra/wwwroot/aerial_victory_credits/avc_korean

www.au.af.mil/au/afhra/wwwroot/korean_war/usaf_organizations_korea

http://www.dpaa.mil/portals/85/Documents/KoreaAccounting/korwald_all.pdf

<http://www.dtic.mil/dtic/>

http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_tail.htm
<http://www.history.navy.mil/>
<http://www.history.navy.mil/books/field/index.htm>
<http://www.history.navy.mil/a-korea/vp-deploy.htm>
<http://www.history.navy.mil/branches/koreaob.htm>
<http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-combat.html>
<http://www.history.navy.mil/research/archives/digitized-collections/action-reports/korean-war-carrier-air-group-combat.html>
[http://www.koreanwar.org/html/usmc_korean_war_records_unit.html?pid=3.](http://www.koreanwar.org/html/usmc_korean_war_records_unit.html?pid=3)
<http://www.korean-war.com/AirWar/GreatBritain.html>
<http://www.korean-war.com/AirWar/ROKAF.html>
<http://www.korean-war.com/sovietaceskorea.html>
<http://www.korean-war.com/TimeLine/1950/06-25to08-03-50.html>
<http://www.wio.ru/korea/korearus.htm>

OZNACZENIA SKRÓTÓW NAZW JEDNOSTEK LOTNICZYCH

ZSRR		
OIAK	Otdielnyj Istriebitielnyj Aviacjonnyj Korpus	Samodzielny Korpus Lotnictwa Myśliwskiego
GIAD	Gwardiejskaja Istriebitielnaja Aviacionnaja Diwizija	Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego Gwardii
IAD	Istriebitielnaja Aviacionnaja Diwizija	Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego
GIAP	Gwardiejskij Istriebitielnyj Aviacjonnyj Połk	Pułk Lotnictwa Myśliwskiego Gwardii
IAP	Istriebitielnyj Aviacjonnyj Połk	Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
TAP	Torpedowyj Aviacjonnyj Połk	Pułk Lotnictwa Torpedowego
SzAD	Szturmowaja Aviacionnaja Diwizija	Dywizja Lotnictwa Szturmowego
SzAP	Szturmowyj Aviacjonnyj Połk	Pułk Lotnictwa Szturmowego
WIELKA BRYTANIA		
Sqd.	Squadron	Dywizjon
FAA	Fleet Air Arm	Brytyjskie Lotnictwo Morskie
STANY ZJEDNOCZONE – SIŁY POWIETRZNE		
FIW	Fighter Interceptor Wing	Skrzydło Myśliwskie Przechwytyjące
FIG	Fighter Interceptor Group	Grupa Myśliwska Przechwytyjąca
FIS	Fighter Interceptor Squadron	Dywizjon Myśliwski Przechwytyjący
F(AW)S	Fighter (All Weather) Squadron	Dywizjon Myśliwski – na Każdą Pogodę
FBW	Fighter Bomber Wing	Skrzydło Myśliwsko-Bombowe
FBG	Fighter Bomber Group	Grupa Myśliwsko-Bombowa
FBS	Fighter Bomber Squadron	Dywizjon Myśliwsko-Bombowy
FEW	Fighter Escort Wing	Skrzydło Myśliwskie Eskortowe
FEG	Fighter Escort Group	Grupa Myśliwska Eskortowa
FES	Fighter Escort Squadron	Dywizjon Myśliwski Eskortowy
BW(L)	Bomber Wing (Light)	Skrzydło Bombowe (Lekkie)

BG(L)	Bomber Group (Light)	Grupa Bombowa (Lekka)
BS (L)	Bomber Squadron (Light)	Dywizjon Bombowy (Lekki)
BW(M)	Bomber Wing (Medium)	Skrzydło Bombowe (Średnie)
BG(M)	Bomber Group (Medium)	Grupa Bombowa (Średna)
BS(M)	Bomber Squadron (Medium)	Dywizjon Bombowy (Średni)
TRW	Tactical Reconnaissance Wing	Taktyczne Skrzydło Rozpoznawcze
TRG	Tactical Reconnaissance Group	Taktyczna Grupa Rozpoznawcza
TRS	Tactical Reconnaissance Squadron	Taktyczny Dywizjon Rozpoznawczy
SRW	Strategic Reconnaissance Wing	Strategiczne Skrzydło Rozpoznawcze
SRS	Strategic Reconnaissance Squadron	Strategiczny Dywizjon Rozpoznawczy
ARG	Air Rescue Group	Grupa Lotnictwa Ratowniczego
ARS	Air Rescue Squadron	Dywizjon Lotnictwa Ratowniczego
TCG	Tactical Control Group	Grupa Kontroli Taktycznej
TCS	Tactical Control Squadron	Dywizjon Kontroli Taktycznej
TCW	Troop Carrier Wing	Skrzydło Lotnictwa Transportowego
TCG	Troop Carrier Group	Grupa Lotnictwa Transportowego
TCS	Troop Carrier Squadron	Dywizjon Lotnictwa Transportowego

Źródło: opracowanie własne autora

SPIS TABEL

Tabela nr 1 - Porównanie liczebności siły żywej i sprzętu etatowego dywizji piechoty armii Korei Północnej, Korei Południowej i Stanów Zjednoczonych.....	s. 26
Tabela nr 2 – Stan liczebny sił zbrojnych państw ONZ uczestniczących w wojnie w Korei.....	s. 33
Tabela nr 3 – Rozmieszczenie samolotów bojowych lotnictwa KRL-D na dzień 25 czerwca 1950 roku.....	s. 78
Tabela nr 4 – Stan personelu i sprzętu USAAF/USAF w latach 1945-1950.....	s. 85
Tabela nr 5 – Rozwój Strategic Air Command w latach 1946-1950.....	s. 86
Tabela nr 6 – Ilość samolotów poszczególnych typów znajdujących się w składzie Far East Air Forces w dniu 31 maja 1950 roku.....	s. 91
Tabela nr 7 – Zestawienie stanu wybranych rodzajów jednostek i samolotów lotnictwa morskiego USA w latach 1946-1950.....	s. 102
Tabela nr 8 – Zestawienie składu Grupy Lotniczej Carrier Air Group 5 lotniskowca USS Valley Forge, sierpień-wrzesień 1950 roku.....	s. 104
Tabela nr 9 – Środki bojowe uznane przez lotnictwo morskie USA za najbardziej skuteczne w niszczeniu określonych rodzajów celi.....	s. 107
Tabela nr 10 – Podsumowanie działań 1st Marine Air Wing w okresie 03 sierpień – 14 grudzień 1950 roku.....	s. 117
Tabela nr 11 – Cele wyznaczone do zbombardowania przez samoloty FEAF Bomber Command w dniu 28 lipca 1950 roku.....	s. 122
Tabela nr 12 – Wybrane cele strategiczne na terenie Korei Północnej zniszczone przez samoloty FEAF Bomber Command.....	s. 125
Tabela nr 13 – Porównanie działań samolotów F-51 „Mustang” i F80 „Shooting Star” w okresie lipiec – listopad 1950 roku.....	s. 131
Tabela nr 14 – Zestawienie ilości samolotów transportowych w posiadaniu USAF w okresie czerwiec 1945 – grudzień 1949 roku.....	s. 138
Tabela nr 15 – Zestawienie sił lotniczych oraz ilości zrzuconych spadochroniarzy i sprzętu w trakcie operacji desantowej pod Sukchon-Sunchon.....	s. 141
Tabela nr 16 – Zestawienie aktywności radzieckich MiG-ów i ich strat w okresie listopad 1950 – marzec 1951 roku według danych USA.....	s. 163

Tabela nr 17 – Zestawienie działań 29. GIAP w okresie grudzień 1950 – styczeń 1951 roku.....	s. 164
Tabela nr 18 – Ilość rannych i chorych ewakuowanych drogą lotniczą przez samoloty FEAF w okresie lipiec 1950 – czerwiec 1951 roku.....	s. 178
Tabela nr 19 – Zestawienie sił lotniczych oraz ilości zrzuconych spadochroniarzy i sprzętu w trakcie operacji desantowej pod Munsan-ni.....	s. 179
Tabela nr 20 – Wsparcie lotnicze dla wojsk X. Korpusu USA i I. Korpusu ROKA w czasie walk w rejonie Chosin w dniach 13 listopada – 10 grudnia 1950 roku.....	s. 187
Tabela nr 21 – Szczegółowe zestawienie działań samolotów 1st Marine Air Wing w dniu 2 grudnia 1950 roku.....	s. 193
Tabela nr 22 – Zestawienie działań samolotów z lotniskowca USS „Leyte” w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych w grudniu 1950 roku.....	s. 196
Tabela nr 23 – Ilość rannych i chorych ewakuowanych drogą lotniczą z rejonu Chosin w dniach 27.11. – 10.12.1950 roku.....	s. 197
Tabela nr 24 – Zestawienie bombowców B-29 „Superfortress” utraconych w dniu 12 kwietnia 1951r. według danych USA.....	s. 206
Tabela nr 25 – Zestawienie aktywności radzieckich MiG-ów i ich strat w okresie kwiecień – czerwiec 1951 roku według danych USA.....	s. 215
Tabela nr 26 – Wykaz jednostek rezerwowych lotnictwa Marynarki Wojennej i Piechoty Morskiej USA powołanych do czynnej służby zimą i wiosną 1951 roku.....	s. 229
Tabela nr 27 – Działania Grupy Lotniczej lotniskowców USA w czerwcu 1951 roku na przykładzie CAG-102 z lotniskowca USS „Bon Homme Richard”.....	s. 232
Tabela nr 28 – Stan ilościowy lotnictwa Chin Ludowych w latach 1950-1953 według danych wywiadu USA.....	s. 245
Tabela nr 29 – Zestawienie bombowców B-29 „Superfortress” biorących udział w nalocie na Namsi w dniu 23 października 1951 roku.....	s. 250
Tabela nr 30 – Zestawienie aktywności radzieckich MiG-ów i ich strat w okresie lipiec 1951 – czerwiec 1952 roku według danych USA.....	s. 255
Tabela nr 31 – Zestawienie wyników osiągniętych przez 303. i 324. IAD w czasie działań w wojnie koreańskiej.....	s. 260
Tabela nr 32 – Zestawienie zwycięstw powietrznych odniesionych przez pilotów 4. i 51. FIW w okresie lipiec 1951 – lipiec 1953 roku.....	s. 265
Tabela nr 33 – Ilość samolotów znajdujących się na stanie Połączonej Armii Lotniczej w okresie 1951 – 1953.....	s. 267

Tabela nr 34 – Ilość nocnych lotów bojowych wykonanych przez bombowce Boeing B-29 „Superfortress” w wojnie koreańskiej.....s.	286
Tabela nr 35 – Rezultaty działań grup lotniczych wyposażonych w samoloty F-84 „Thunderjet” w operacji „Strangle” lipiec –grudzień 1951 roku.....s.	303
Tabela nr 36 – Zestawienie strat samolotów 5. Air Force w działaniach w ramach operacji „Strangle” w okresie sierpień-lisopad 1951 roku od ognia artylerii przeciwlotniczej.....s.	304
Tabela nr 37 – Ilość dział przeciwlotniczych będących w wyposażeniu wojsk KRL-D i chińskich w Korei Północnej w okresie 1950-1953.....s.	307
Tabela nr 38 – Zestawienie sił lotniczych użytych do ataków na kompleks mostów i stacji w Yongmidong-Sinanju w dniach 12-14 stycznia 1953 roku.....s.	311
Tabela nr 39 – Zestawienie zgłoszeń zniszczenia i uszkodzenia środków transportu, mostów i przerywania linii kolejowych w wojnie koreańskiej w latach 1950-1953.....s.	313
Tabela nr 40 – Zestawienie działań lotnictwa w ramach bezpośredniego wsparcia wojsk w trakcie walk o wzgórze 395 (White Horse Hill) w dniach 6-15 października 1952 roku....s.	317
Tabela nr 41 – Zestawienie zniszczeń powstałych w wyniku nalotów samolotów myśliwsko-bombowych kierowanych przez maszyny naprowadzania „Mosquito” w dniu 9 lipca 1952 roku.....s.	319
Tabela nr 42 – Podstawowe zadania realizowane przez samoloty pokładowe lotnictwa morskiego w okresie sierpień 1951 – lipiec 1953 roku.....s.	322
Tabela nr 43 – Zestawienie ilości wybranych rodzajów amunicji lotniczej zużytej przez samoloty 1st Marine Air Wing w okresie lipiec-grudzień 1951 roku.....s.	332
Tabela nr 44 – Zestawienie wybranych działań 1. Marine Air Wing w okesie wrzesień 1951 – lipiec 1953 roku.....s.	335
Tabela nr 45 – Zestawienie działań specjalnych Flight B. 6167. Operations Squadron w okresie 1 lipiec – 31 grudzień 1952 roku.....s.	356
Tabela nr 46 – Ilość personelu ewakuowanego w Korei przez samoloty i śmigłowce lotnictwa ratowniczego w okresie czerwiec 1950 – lipiec 1953 roku.....s.	360
Tabela nr 47 – Zestawienie sił i środków przetransportowanych w pierwszych operacjach aeromobilnych dywizjonu HMR-161 w Korei w 1951 roku.....s.	366

SPIS SCHEMATÓW

Schemat nr 1 – System dowodzenia wojsk ONZ w wojnie koreańskiej.....	s. 35
Schemat nr 2 – Struktura United States Air Forces w 1950 roku.....	s. 87
Schemat nr 3 – Struktura Far East Air Forces na dzień 30 czerwca 1950r.....	s. 90
Schemat nr 4 – Rozmieszczenie jednostek TACP oraz samolotów “Mosquito” na dzień 22 sierpnia 1950 roku.....	s. 98
Schemat nr 5 – Struktura 64. OIAK w styczniu 1951 roku.....	s. 152
Schemat nr 6 – Struktura i rozmieszczenie jednostek taktycznych 5. Air Force na dzień 1 marca 1951 roku.....	s. 181
Schemat nr 7 – Trasa nalotu samolotów B-29 na most w Sinuiju w dniu 12 kwietnia 1951 roku.....	s. 202
Schemat nr 8 – Schemat ataku MiG-ów ze 196. IAP na formację bombowców B-29 w dniu 12 kwietnia 1951 roku.....	s. 203
Schemat nr 9 – Schemat walki MiG-ów ze 196. IAP z myśliwcami amerykańskimi w dniu 12 kwietnia 1951 roku.....	s. 204
Schemat nr 10 – Struktura Połączonej Armii Lotniczej w kwietniu 1951 roku.....	s. 213
Schemat nr 11 – Schemat manewru „uderz i uciekaj”.....	s. 217
Schemat nr 12 – Schemat manewru „dive and zoom”.....	s. 218
Schemat nr 13 – Schemat manewru “yo yo”.....	s. 219
Schemat nr 14 – Wybrane przykłady sposobów maskowania ciężarówek stosowanych przez wojska chińskie i północnokoreańskie.....	s. 225
Schemat nr 15 – Struktura i rozmieszczenie jednostek lotniczych 5. Air Force w Korei w lipcu 1953 roku.....	s. 244
Schemat nr 16 – Schemat manewru „pułapka z przynętą II”.....	s. 259
Schemat nr 17 – Schemat manewru „pułapka z przynętą I”.....	s. 262
Schemat nr 18 – Schemat manewru „obrona z kamuflażem”.....	s. 263
Schemat nr 19 – Struktura 64. OIAK w styczniu 1953 roku.....	s. 271
Schemat nr 20 – Rejon działania eskorty myśliwskiej bombowców B-29 „Superfortress” w czasie działań nocnych w latach 1952-1953.....	s. 293
Schemat nr 21 – Rozmieszczenie jednostek lotniczych 1. Marine Air Wing w kwietniu 1952 roku.....	s. 333
Schemat nr 22 – Przykładowy przebieg lotu specjalnego samolotu 91. SRS nad Chiny z dnia 20 sierpnia 1951 roku.....	s. 341

SPIS MAP

Mapa nr 1 – Przebieg działań na froncie wojny w Korei w okresie 25.06.1950-10.09.1950r.	s. 30
Mapa nr 2 - Przebieg działań na froncie wojny w Korei w okresie 15.09.1950-24.11.1950r.....	s. 49
Mapa nr 3 - Przebieg działań na froncie wojny w Korei w okresie 24.11.1950-25.01.1950r.....	s. 62
Mapa nr 4 - Przebieg działań na froncie wojny w Korei w okresie 25.01.1951-27.07.1953r.....	s. 68
Mapa nr 5 – Rejony odpowiedzialności jednostek wchodzących w skład Far East Air Forces.....	s. 89
Mapa nr 6 – Bazy lotnictwa ONZ i sił ludowych w wojnie koreańskiej.....	s. 93
Mapa nr 7 – Przykładowe rejony działania lotniskowców w okresie lipiec-sierpień 1950 roku.....	s. 108
Mapa nr 8 – Rejony działania samolotów rozpoznawczych FEAF w dniu 24 lipca 1950 roku	s. 133
Mapa nr 9 – Rejon działania samolotów MiG-15 lotnictwa ZSRR i Chin Ludowych zwany „Aleja MiG-ów”	s. 158
Mapa nr 10 – Strefy działań lotnictwa w trakcie operacji „Interdiction Campaign No. 4”	s. 169
Mapa nr 11 – Rejony działania lotniskowców w okresie listopad – grudzień 1950 roku..	s.184
Mapa nr 12 – Rejony działania lotniskowców w okresie styczeń – kwiecień 1951 roku.s.	227
Mapa nr 13 – System elektroenergetyczny Korei Północnej.....	s. 278
Mapa nr 14 – Rozmieszczenie zapór i zbiorników wodnych w zachodniej części Korei Północnej ze wskazaniem zapór zniszczonych w nalotach w maju 1953 roku.....	s. 281
Mapa nr 15 – Północna część obszaru zalanego po zniszczeniu zapory w Toksan.....	s. 282
Mapa nr 16 – Przebieg głównych linii kolejowych na terytorium Korei Północnej.....	s. 306
Mapa nr 17 – Rejon Yongmidong – Sinanju z zaznaczonymi mostami.....	s. 309
Mapa nr 18 – Rejony działania lotniskowców w okresie lipiec 1951 – lipiec 1953 roku.s.	325
Mapa nr 19 – Rozmieszczenie rejonów działań lotnictwa i okrętów w ramach operacji „Packadge” i „Derail”	s. 327
Mapa nr 20 – Rejon działania lotnictwa pokładowego w ramach „Cherokee Strike”	s. 328

Mapa nr 21 – Miejsca zrzutu grup rozpoznawczych i dywersyjnych transportowanych samolotami SAM.....	s. 354

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1

Jednostki US Air Force uczestniczące w wojnie w Korei.....s. 415

Załącznik nr 2

Jednostki lotnicze US Navy uczestniczące w wojnie w Korei.....s. 423

Załącznik nr 3

Jednostki lotnicze US Marine Corps uczestniczące w wojnie w Korei.....s. 432

Załącznik nr 4

Jednostki lotnicze ZSRR uczestniczące w wojnie w Korei.....s. 435

Załącznik nr 5

Jednostki lotnicze Chin Ludowych uczestniczące w wojnie w Korei.....s. 436

Załącznik nr 6

Jednostki lotnicze innych państw ONZ uczestniczące w wojnie w Korei.....s. 437

Załącznik nr 7

Jednostki lotnictwa morskiego Wielkiej Brytanii i Australii uczestniczące w wojnie w Korei.....s. 439

Załącznik nr 8

Potwierdzone zwycięstwa pilotów i strzelców pokładowych USAF w wojnie koreańskiej – według danych z 2003 roku.....s. 440

Załącznik nr 9

Najlepsi piloci amerykańscy w wojnie w Korei.....s. 441

Załącznik nr 10

Zwycięstwa powietrzne odniesione w wojnie w Korei przez pilotów innych służb i państw służących w jednostkach myśliwskich USAF.....s. 443

Załącznik nr 11

Zwycięstwa powietrzne odniesione w wojnie w Korei przez pilotów US Navy i US Marine Corps.....s. 445

Załącznik nr 12

Najlepsi piloci ZSRR w wojnie w Korei.....s. 447

Załącznik nr 13

Najlepsi piloci Chin Ludowych w wojnie w Korei.....s. 450

Załącznik nr 14

Najlepsi piloci Korei Północnej w wojnie w Korei.....s. 451

Załącznik nr 15

Ilość samolotów USA i Wielkiej Brytanii strąconych w wojnie w Korei przez jednostki ZSRR.....s. 452

Załącznik nr 16

Działalność FEAF Bomber Command w wojnie koreańskiej.....s. 453

Załącznik nr 17

Zgłoszenia zniszczenia celi przez samoloty państw ONZ w czasie wojny koreańskiej.....s. 454

Załącznik nr 18

Zestawienie stanów osobowych i sprzętowych podstawowych typów dywizjonów USAF z okresu wojny koreańskiej.....s. 455

Załącznik nr 19

Miesięczna ilość lotów wykonana przez poszczególne rodzaje samolotów USAF w trakcie wojny koreańskiej.....s. 457

Załącznik nr 20

Miesięczna ilość efektywnych lotów bojowych wykonywanych przez poszczególne typy samolotów bojowych USAF w wojnie koreańskiej.....s. 459

Załącznik nr 21

Miesięczna ilość efektywnych lotów bojowych wykonywanych przez poszczególne typy samolotów i śmigłowców pomocniczych USAF w wojnie koreańskiej.....s. 461

Załącznik nr 22

Miesięczna ilość lotów bojowych wykonywanych przez samoloty USAF w wojnie koreańskiej – według rodzaju lotu.....s. 463

Załącznik nr 23

Miesięczna ilość lotów pomocniczych wykonywanych przez samoloty USAF w wojnie koreańskiej – według rodzaju lotu.....s. 465

Załącznik nr 24

Średnia miesięczna ilość wybranych typów samolotów w jednostkach USAF uczestniczących w wojnie koreańskiej.....s. 467

Załącznik nr 25

Działania samolotów transportowych 315th Air Division w trakcie wojny koreańskiej (10 września 1950 r. – 27 lipca 1953 r.).....s. 469

Załącznik nr 26

Działania Military Airlift Transport Service USAF w rejonie Pacyfiku w trakcie wojny koreańskiej.....s. 470

Załącznik nr 27

Zestawienie ilości zrzuconych bomb i napalmu oraz wystrzelonych rakiet i amunicji strzeleckiej przez samoloty USAF w wojnie koreańskiej.....s. 471

Załącznik nr 28

Zestawienie ilości zrzuconych bomb i napalmu oraz wystrzelonych rakiet i amunicji strzeleckiej przez poszczególne typy samolotów USAF w wojnie koreańskiej.....s. 473

Załącznik nr 29

Ogólne straty samolotów USAF w wojnie koreańskiej.....s. 475

Załącznik nr 30

Samoloty USAF utracone w walkach powietrznych w wojnie koreańskiej – według danych USAF z 1953 roku.....s. 477

Załącznik nr 31

Straty personelu lotniczego USAF w wojnie koreańskiej.....s. 478

Załącznik nr 32

Działania 64. OIAK w wojnie koreańskiej.....s. 479

Załącznik nr 33

Porównanie zwycięstw i strat lotnictwa w walkach powietrznych w wojnie koreańskiej według danych USA i ZSRR.....s. 480

Załącznik nr 34

Sylwetki podstawowych typów samolotów i śmigłowców używanych w wojnie koreańskiej.....s. 481

Załącznik nr 35

Podstawowe dane taktyczno-techniczne najważniejszych typów samolotów używanych w wojnie koreańskiej.....s. 489

Załącznik nr 36

Przykładowe porównanie rozbieżności strat samolotów amerykańskich uznanych według danych rosyjskich za zestrzelone przez MiG-i i danych USA.....s. 493

JEDNOSTKI U. S. AIR FORCE UCZESTNICZĄCE

W WOJNIE W KOREI

JEDNOSTKA	OKRES DZIAŁANIA	BAZA	TYP SAMOLOTU
JEDNOSTKI MYŚIWSKIE, PRZECHWYTUJĄCE			
4th FIGHTER-INTERCEPTOR WING 4th FIGHTER-INTERCEPTOR GROUP 334 th Fighter-Interceptor Squadron 335 th Fighter-Interceptor Squadron 336 th Fighter-Interceptor Squadron 77 th Squadron RAAF*	28.11.50-27.07.53 13.13.50-27.07.53 23.08.51-27.07.53*	Johnson AB, Japonia, Suwon, Kimpo	F-86 „Sabre” Gloster „Meteor”
35th FIGHTER-INTERCEPTOR WING 35th FIGHTER-INTERCEPTOR GROUP 39 th Fighter-Interceptor Squadron 40 th Fighter-Interceptor Squadron 77 th Squadron RAAF* 339 th Fighter-All Weather (później Fighter-Interceptor) Squadron*	01.12.50-25.05.51 08.07.50-25.05.51 do 07.05.51 01.12.50-06.04.51* 01.12.50-25.05.51*	Yokota, Yonpo, Pusan Ashiya, Pohang, Tsuiki,	F-51 „Mustang” F-80 “Shooting Star” “Mustang” F-82 “Twin Mustang”
51st FIGHTER-INTERCEPTOR WING 51st FIGHTER-INTERCEPTOR GROUP 16 th Fighter-Interceptor Squadron 25 th Fighter-Interceptor Squadron 39 th Fighter-Interceptor Squadron 68 Fighter-All Weather Squadron* 80 th Fighter-Bomber Squadron*	22.09.50-27.07.53 od 01.06.52 25.09.50-09.10.50* 25.09.50-20.12.50	Itazuke, Kimpo, Tsuiki, Suwon	F-80 „Shooting Star” F-86 “Sabre” F-82 “Twin Mustang” F-80 “Shooting Star”
319th FIGHTER-INTERCEPTOR SQUADRON	10.03.52-27.07.53	Suwon	F-94 “Starfire”

JEDNOSTKI MYŚLIWSKO-BOMBOWE

8th FIGHTER-BOMBER WING 8th FIGHTER-BOMBER GROUP 35th Fighter-Bomber Squadron 36th Fighter-Bomber Squadron 80th Fighter-Bomber Squadron 51st Fighter-Interceptor Wing* 452nd Bombardment Wing (Light, AFRES)* 49th Fighter Bomber Group* 9th Fighter-Bomber Squadron* 68 Fighter-All Weather Squadron* 77th Squadron RAAF* 339th Fighter-All Weather Squadron*	25.06.50-27.07.53 26.06.50-27.07.53 25.09.50-12.10.50* 15.11.50-30.11.50* 09.07.50-30.09.50* 27.06.50-09.07.50* do 01.12.50* 02.07.50-10.10.50* 25.06.51-22.08.51* 26.06.50-05.07.50*	Itazuke, Tsuiki, Phenian, Seul, Kimpoo, Suwon Phenian, Suwon, Chinhae, Osan- ni, Pusan, Hoengsong Taegu, Tsuiki, Kunsan Misawa, ItazukeTaegu, Kunsan Itazuke, Taegu	F-51 "Mustang" F-80 "Shooting Star" F-86 "Sabre" B-26 "Invader" F-82 "Twin Mustang" "Mustang" Gloster "Meteor" F-82 "Twin Mustang"
18th FIGHTER-BOMBER WING 18th FIGHTER-BOMBER GROUP 51st Fighter Squadron (Provisional) 2nd Squadron South African Air Force 12th Fighter-Bomber Squadron 67th Fighter-Bomber Squadron 39th Fighter-Interceptor Squadron*	01.12.50-27.07.53 25.06.50-27.07.53 do połowy 07.50 19.12.50-24.03.51* od 22.04.51 na stałe 25.05.51-31.05.52*	Phenian, Suwon, Chinhae, Osan- ni, Pusan, Hoengsong Taegu, Tsuiki, Kunsan Misawa, ItazukeTaegu, Kunsan Itazuke, Taegu	F-51 "Mustang" F-80 Shooting Star" F-86 "Sabre" F-51 "Mustang" F-80 „Shooting Star" F-84 "Thunderjet" F-86 "Sabre"
49th FIGHTER-BOMBER WING 49th FIGHTER-BOMBER GROUP 7th Fighter-Bomber Squadron 8th Fighter-Bomber Squadron 9th Fighter-Bomber Squadron 543rd Tactical Support Group* 334th Fighter-Interceptor Squadron*	01.12.50-27.07.53 26.06.50-27.07.53 01.12.50-26.01.51* 24.02.51-01.03.51*	Itazuke, Taegu	F-51 "Mustang" F-80 „Shooting Star" F-84 "Thunderjet" F-86 "Sabre"
58th FIGHTER-BOMBER WING 58th FIGHTER-BOMBER GROUP 69th Fighter-Bomber Squadron 310th Fighter-Bomber Squadron 311th Fighter-Bomber Squadron 49th Fighter-Bomber Wing* 474th Fighter-Bomber Wing* 49th Fighter-Bomber Group* 474th Fighter-Bomber Group*	10.07.52-27.07.53 16.03.53-31.03.53* 01.04.53-27.07.53* 16.03.53-31.03.53* 01.04.53-27.07.53*	Itazuke, Taegu	F-84 "Thunderjet"

116th FIGHTER-BOMBER GROUP- AIR NATIONAL GUARD 158 th Fighter-Bomber Squadron/ANG 159 th Fighter-Bomber Squadron/ANG 196 th Fighter-Bomber Squadron/ANG	25.07.51-10.07.52	Misawa, Taegu	F-84 “Thunderjet”
136th FIGHTER-BOMBER WING, TEXAS AIR NATIONAL GUARD 136 th FIGHTER-BOMBER GROUP/ ANG 111 th Fighter-Bomber Squadron 154 th Fighter-Bomber Squadron 182 nd Fighter-Bomber Squadron 524 th Fighter-Escort Squadron*	05.11.51-10.07.52 01.07.51-12.08.51*	Itazuke, Taegu	F-84 “Thunderjet“
474th FIGHTER-BOMBER WING 474 th FIGHTER-BOMBER GROUP 428 th Fighter-Bomber Squadron 429 th Fighter-Bomber Squadron 430 th Fighter-Bomber Squadron	10.07.52-01.04.53 10.07.52-27.07.53	Misawa, Kunsan, Taegu	F-84 „Thunderjet”
JEDNOSTKI MYŚLIWSKIE, ESKORTOWE			
27th FIGHTER-ESCORT WING 27 th FIGHTER-ESCORT GROUP 522 nd Fighter-Escort Squadron 523 rd Fighter-Escort Squadron 524 th Fighter-Escort Squadron	11.11.50-15.07.51	Yokota, Taegu, Itazuke,	F-84 „Thunderjet”
JEDNOSTKI BOMBOWE, LEKKIE			
3rd BOMBARDMENT WING, LIGHT 3 rd BOMBARDMENT GROUP, LIGHT 8 th Bombardment Squadron, Light 13 th Bombardment Squadron, Light 90 th Bombardment Squadron, Light 731 st Bombardment Squadron, Light AFRES*	27.06.50-27.07.53 od 25.06.51 11.50 – 25.06.51*	Johnson AB, Japonia, Yokota, Iwakuni, Kunsan	B-26 “Invader”
17th BOMBARDMENT WING, LIGHT 17 th BOMBARDMENT GROUP, LIGHT 34 th Bombardment Squadron, Light 37 th Bombardment Squadron, Light	10.05.52-27.07.53	Pusan-East	B-26 “Invader”

95 th Bombardment Squadron, Light			
452nd BOMBARDMENT WING, LIGHT AFRES 452 nd BOMBARDMENT GROUP, LIGHT AFRES 728 th Bombardment Squadron, Light AFRES 729 th Bombardment Squadron, Light AFRES 730 th Bombardment Squadron, Light AFRES 731 st Bombardment Squadron, Light AFRES	25.10.50-10.05.52 do 11.50	Itazuke, Miho, Pusan-East	B-26 "Invader"
JEDNOSTKI BOMBOWE, ŚREDNIE			
19th BOMBARDMENT GROUP, MEDIUM 28 th Bombardment Squadron, Medium 30 th Bombardment Squadron, Medium 93 rd Bombardment Squadron, Medium	26.06.50-01.06.53	Andersen AB, Guam, Kadena AB, Okinawa	B-29 „Superfortress“
19th BOMBARDMENT WING, MEDIUM 28 th Bombardment Squadron, Medium 30 th Bombardment Squadron, Medium 93 rd Bombardment Squadron, Medium	01.06.53-27.07.53	Kadena	B-29 “Superfortress”
22nd BOMBARDMENT GROUP, MEDIUM 2nd Bombardment Squadron, Medium 19th Bombardment Squadron, Medium 33 rd Bombardment Squadron, Medium	08.07.50-28.10.50	Kadena	B-29 „Superfortress“
92nd BOMBARDMENT GROUP, MEDIUM 325 th Bombardment Squadron, Medium 326 th Bombardment Squadron, Medium 327 th Bombardment Squadron, Medium	15.07.50-29.10.50	Yokota	B-29 “Superfortress”
98th BOMBARDMENT GROUP, MEDIUM 343 rd Bombardment Squadron, Medium 344 th Bombardment Squadron, Medium 345 th Bombardment Squadron, Medium	05.08.50-16.06.52	Yokota	B-29 “Superfortress”
98th BOMBARDMENT WING, MEDIUM 98 th Bombardment Group, Medium* 343 rd Bombardment Squadron, Medium 344 th Bombardment Squadron, Medium 345 th Bombardment Squadron, Medium	01.04.51-27.07.53 01.04.51-16.06.52* 16.06.52-27.07.53 16.06.52-27.07.53 16.06.52-27.07.53	Yokota	B-29 “Superfortress”
307th BOMBARDMENT GROUP, MEDIUM 370 th Bombardment Squadron, Medium 371 st Bombardment Squadron, Medium 372 nd Bombardment Squadron, Medium	08.08.50-10.02.51	Kadena	B-29 “Superfortress”

307th BOMBARDMENT WING, MEDIUM 307 th Bombardment Group, Medium* 370 th Bombardment Squadron, Medium 371 st Bombardment Squadron, Medium 372 nd Bombardment Squadron, Medium	10.02.51-27.07.53 10.02.51-16.06.52* 16.06.52-27.07.53 16.06.52-27.07.53 16.06.52-27.07.53	Kadena	B-29 “Superfortress”
JEDNOSTKI ROZPOZNAWCZE			
543rd TACTICAL SUPPORT GROUP 8th Tactical Reconnaissance Squadron, Photographic 45 th Tactical Reconnaissance Squadron 162 nd Tactical Reconnaissance Squadron, Night Photographic 6166 th Air Weather Reconnaissance Flight	26.09.50-25.02.51 26.09.50-10.10.50* 10.10.50-25.02.51 25.12.50-26.01.51	Itazuke, Taegu, Komaki	RF-80 „Shooting Star” RF-51 “Mustang” RB-26 “Invader” WB-29 “Superfortress”
67th TACTICAL RECONAISSANCE WING 67 th TACTICAL RECONAISSANCE GROUP 12 th Tactical Reconnaissance Squadron(Night Photo) 15 th Tactical Reconnaissance Squadron(Jet Photo) 45 th Tactical Reconnaissance Squadron 6166 th Air Weather Reconnaissance Flight*	25.02.51-27.07.53 25.02.51-27.07.53*	Komaki, Taegu, Kimpō	RB-26 „Invader” RF-80 „Shooting Star” RF-86 “Sabre” WB-29 “Superfortress”
31st STRATEGIC RECONAISSANCE SQUADRON, PHOTOGRAPHIC	29.09.50-14.11.50	Kadena, Yokota, Johnson AB	RB-29 „Superfortress“
91st STRATEGIC RECONAISSANCE SQUADRON, MEDIUM, PHOTOGRAPHIC	15.11.50-27.07.53	Johnson AB, Yokota	RB-29 „Superfortress“ RB-50 „Superfortress“ RB-45 “Tornado” WB-26 “Invader” RB-36

512th RECONAISSANCE SQUADRON, VERY LONG RANGE, WEATHER	26.06.50-20.02.51	Yokota, Misawa	WB-29 “Superfortress”
56th STRATEGIC RECONAISSANCE SQUADRON, MEDIUM, WEATHER	21.02.51-27.07.53	Misawa, Yokota	WB-29 “Superfortress”
JEDNOSTKI RATOWNICZE			
3rd AIR RESCUE GROUP Flight A Flight B Flight C Flight D Det. F/ Det. 1 36 th Air Rescue Squadron 37 th Air Rescue Squadron 38 th Air Rescue Squadron 39 th Air Rescue Squadron 2157 th Air Rescue Squadron	25.06.50-27.07.53 do 14.11.52 do 14.11.52 do 14.11.52 do 14.11.52 24.09.50—01.03.53 od 14.11.52 od 14.11.52 od 14.11.52 od 14.11.52 od 01.03.53	Johnson AB Yokota, Misawa, Komaki Misawa Ashiya Seul, Taegu, Yongdong-po	SB-17, SB-29, SA-16 „Albatross”, SC-47, C-46, H-5, H-19 C
JEDNOSTKI NAPROWADZANIA			
502nd TACTICAL CONTROL GROUP 605 th Tactical Control Squadron 606 th Aircraft Control and Warning Squadron 607 th Aircraft Control and Warning Squadron 608 th Aircraft Control and Warning Squadron 6132 nd Aircraft Control and Warning Squadron 1 st Shoran Beacon Unit/Squadron*	26.06.50-27.07.53 od 02.11.51 09.10.50-02.11.51 27.09.50-01.12.50* 06.09.52-27.07.53*	Taegu, Pohang, Pusan, Seul,	
6147th TACTICAL CONTROL GROUP 942 nd Forward Air Control Squadron* 6148 th Tactical Control Squadron 6149 th Tactical Control Squadron 6150 th Tactical Control Squadron	01.08.50-27.07.53 20.06.53-27.07.53* od 25.04.51 od 25.04.51 25.04.51-20.06.53	Taegu, Kimp'o, Seul, Phenian East, Pyongtaek, Chunchon	L-17, T/LT-6 „Texan“
JEDNOSTKI TRANSPORTOWE			
1st TROOP CARRIER GROUP (PROVISIONAL) 46 th Troop Carrier Squadron (Provisional) 47 th Troop Carrier Squadron (Provisional) 48 th Troop Carrier Squadron (Provisional)	26.08.50-25.01.51 26.08.50-06.10.50 26.08.50-25.01.51 26.08.50-10.01.51	Tachikawa	C-46 “Commando” C-47 “Skytrain”
61st TROOP CARRIER GROUP, HEAVY 4 th Troop Carrier Squadron* 14 th Troop Carrier Squadron 15 th Troop Carrier Squadron 53 rd Troop Carrier Squadron	21.07.50-15.11.52 17.12.50-25.07.51*	McChord AFB, Ashiya, Tachikawa	C-54 “Skymaster”

314th TROOP CARRIER GROUP, MEDIUM 37 th Troop Carrier Squadron* 50 th Troop Carrier Squadron 53 rd Troop Carrier Squadron* 61 st Troop Carrier Squadron 62 nd Troop Carrier Squadron	21.08.50-27.07.53 21.08.50-08.05.52* 14.04.52-30.06.52*	Ashiya	C-119 „Boxcar”
374th TROOP CARRIER WING, HEAVY 374 th TROOP CARRIER GROUP, HEAVY 4 th Troop Carrier Squadron* 6 th Troop Carrier Squadron 14 th Troop Carrier Squadron* 21 st Troop Carrier Squadron 22 nd Troop Carrier Squadron 344 th Troop Carrier Squadron* 1 st Troop Carrier Group (Provisional)* 21 st Troop Carrier Squadron* 47 th Troop Carrier Squadron(Provisional)* 6142 nd Air Transport Unit* 6143 rd Air Transport Unit* 6144 th Air Transport Unit*	25.06.50-27.07.53 02.12.50-17.12.50* 25.07.51-16.11.51* 16.11.51-26.03.52* 15.11.52-30.11.52* 14.12.52-27.07.53* 26.08.50-10.01.51* 29.06.51-28.03.52* 10.01.51-26.01.51* 01.08.50-01.10.50* 26.07.50-01.10.50* 26.07.50-01.10.50*	Tachikawa Tachikawa, Ashiya	C-54 “Skymaster”, C-46 “Commando”, C-47 “Skytrain” C-119 “Boxcar”, C- 124 “Globemaster”
403rd TROOP CARRIER WING, MEDIUM, AFRES 403 rd TROOP CARRIER GROUP, MEDIUM, AFRES 63 rd Troop Carrier Squadron 64 th Troop Carrier Squadron 65 th Troop Carrier Squadron 314 th Troop Carrier Group* 21 st Troop Carrier Squadron* 6461 st Troop Carrier Squadron	14.04.52-01.01.53 14.04.52-31.12.52* 14.04.52-12.09.52* 01.12.52-31.12.52*	Ashiya	C-119 “Boxcar”, C/VC-47 “Skytrain”, C-54 “Skymaster”
437th TROOP CARRIER WING, MEDIUM, AFRES 437 th TROOP CARRIER GROUP, MEDIUM 83 rd Troop Carrier Squadron 84 th Troop Carrier Squadron 85 th Troop Carrier Squadron 86 th Troop Carrier Squadron	08.11.50-10.06.52 26.01.51-10.06.52	Brady, AB	C-46 “Commando”
483rd TROOP CARRIER WING, MEDIUM 483 rd TROOP CARRIER GROUP, MEDIUM 815 th Troop Carrier Squadron 816 th Troop Carrier Squadron 817 th Troop Carrier Squadron 314 th Troop Carrier Group* 6461 st Troop Carrier Squadron*	01.01.53-27.07.53 01.01.53-27.07.53 01.01.53-27.07.53	Ashiya	C-119 “Boxcar”

JEDNOSTKI POMOCNICZE			
6002 nd Tactical Support Wing	01.08.50-01.12.50	Ashiya, Phenian, Suwon	L-5, L-20 C-47 "Skytrain"
6131 st Tactical Support Wing	08.08.50-01.12.50	Suwon, Kimpo	
6133 rd Tactical Support Wing	12.08.50-01.12.50	Iwakuni	
6149 th Tactical Support Wing	05.09.50-01.12.50	Taegu	
6150 th Tactical Support Wing	05.09.50-01.12.50	Tsuiki, Pohang, Yonpo	
1 st Shoran Beacon Squadron	10.08.50-27.07.53	Kimpo, Iwakuni, Taegu, Seul, Pyongtaek	
5 th Communications Group	25.11.51-27.07.53	Seul	
10 th Liaison Squadron	25.07.51-27.07.53	Seul	
20 th Weather Squadron – Detachments	25.06.50-15.11.50	Nagoya	
30 th Weather Squadron	16.11.50-27.07.53	Seul, Taegu,	
75 th Air Depot Wing	02.01.53-27.07.53	Chinhae	
417 th Engineer Aviation Brigade	25.06.50-27.07.53		
801 st Medical Air Evacuation Squadron	14.09.50-27.07.53	Tachikawa, Ashiya	
3903 rd Radar Bomb Scoring Group – Detachments C (11), K (5), N (22)	15.09.50-27.07.53	Pusan, Phenian, Taegu,	C-47 "Skytrain", C-46 "Commando", C-54 "Skymaster", C-124 "Globemaster"
6004 th Air Intelligence Service Squadron – Detachments 1, 2, 3, 5	02.03.51-27.07.53	Tokio	
6146 th Air Force Advisory Group (ROKAF)	10.07.50-27.07.53	Sachon, Seul, Phenian-East, Taejon, Taegu	
6167 th Air Base Group	15.10.50-27.07.53	Seul	C-46 "Commando", C-47 "Skytrain", B-26 "Invader" RB-17
6204 Photo Mapping Flight, Detachment 1	15.07.50-30.11.50	Johnson AB	
6405 th Korea Materiel Unit	15.07.50-27.07.53	Taegu, Pusan, Seul,	

* - jednostki przydzielone czasowo i okres przydzielenia

Opracowanie własne na podstawie:

www.au.af.mil/aufhra/wwwroot/korean_war/usaf_organizations_korea - [dostęp:] 24.03.2003 r.

**JEDNOSTKI LOTNICZE U. S. NAVY UCZESTNICZĄCE
W WOJNIE W KOREI**

Dywizjon	Kod	Okres działalności	Grupa lotnicza	Lotniskowiec	Samolot/śmigłowiec
DYWIZJONY MYŚLIWSKIE POKŁADOWE					
VF-11	T	11.08.52-17.03.53	CVG-101	CVA-33	F2H-2 „Banshee“
VF-22	M F	15.09.50-22.10.50 26.04.53-27.07.53	ATG-2 CVG-4	CVA-21 CVA-39	F4U-4 „Corsair” F2H-2 „Banshee”
VF-23	M B M	24.08.50-11.11.50 31.05.51-29.08.51 16.01.52-06.02.53	CVG-2 CVG-19X ATG-2	CV-21 CV-37 CVA-9	F4U-4 „Corsair” F9F-2 „Panther” F9F-2 „Panther”
VF-24	M M M M	24.08.50-11.11.50 06.12.50-28.03.51 28.03.51-09.06.51 08.02.52-26.09.52	CVG-2 CVG-2 CVG-2 CVG-2	CV-21 CV-45 CV-47 CVA-21	F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair” F9F-2 „Panther”
VF-31	K	06.09.50-03.02.51	CVG-3	CV-32	F9F-2 „Panther”
VF-32	K	06.09.50-03.02.51	CVG-3	CV-32	F4U-4 „Corsair”
VF-33	K	06.09.50-03.02.51	CVG-3	CV-32	F4U-4 „Corsair”
VF-44	F F	26.04.53-30.06.53 30.06.53-27.07.53	CVG-4 ATG-1	CVA-39 CVA-21	F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair”
VF-51	S S S	25.06.50-01.12.50 26.06.51-25.03.52 20.11.52-25.06.53	CVG-5 CVG-5 CVG-5	CV-45 CV-9 CVA-45	F9F-3 „Panther” F9F-2 „Panther” F9F-5 „Panther”
VF-52	S S S	25.06.50-01.12.50 15.10.51-03.07.52 30.03.53-27.07.53	CVG-5 ATG-1 ATG-1	CV-45 CV-45 CVA-21	F9F-3 „Panther” F9F-2/B „Panther” F9F-2 „Panther”
VF-53	S S S	25.06.50-01.12.50 26.06.51-25.03.52 20.11.52-25.06.53	CVG-5 CVG-5 CVG-5	CV-45 CV-9 CVA-45	F4U-4B „Corsair” F4U-4B „Corsair” F9F-5 „Panther”
VF-54	S	25.06.50-01.12.50	CVG-5	CV-45	F4U-4B „Corsair”
VF-63	M M M M	24.08.50-11.11.50 06.12.50-28.03.51 28.03.51-09.06.51 08.02.52-26.09.52	CVG-2 CVG-2 CVG-2 CVG-2	CV-21 CV-45 CV-47 CVA-21	F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair”
VF-64	M M M M	24.08.50-11.11.50 06.12.50-28.03.51 28.03.51-09.06.51 08.02.52-26.09.52	CVG-2 CVG-2 CVG-2 CVG-2	CV-21 CV-21 CV-47 CVA-21	F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair”
VF-71	L	20.05.52-08.01.53	CVG-7	CVA-31	F9F-2 „Panther”
VF-72	L	20.05.52-08.01.53	CVG-7	CVA-31	F9F-2 „Panther”

VF-74	L	20.05.52-08.01.53	CVG-7	CVA-31	F4U-4 "Corsair"
VF-91	N	15.12.52-27.07.53	CVG-9	CVA-47	F9F-2 "Panther"
VF-92	N	20.11.52-25.06.53	CVG-5	CVA-45	F4U-4 "Corsair"
VF-93	N	15.12.52-27.07.53	CVG-9	CVA-47	F9F-2 "Panther"
VF-94	N	15.12.52-27.07.53	CVG-9	CVA-47	F4U-4 "Corsair"
VF-111	V V V V	05.07.50-26.03.51 15.10.51-03.07.52 30.03.53-30.06.53 30.06.53-27.07.53	CVG-11 ATG-1 ATG-1 CVG-4	CV-47 CV-45 CVA-21 CVA-39	F9F-2 "Panther" F9F-2B "Panther" F9F-5 "Panther" F9F-5 "Panther"
VF-112	V V	05.07.50-26.03.51 31.12.51-08.08.52	CVG-11 CVG-11	CV-47 CV-47	F9F-2 "Panther" F9F-2 "Panther"
VF-113	V V	05.07.50-26.03.51 31.12.51-08.08.52	CVG-11 CVG-11	CV-47 CV-47	F4U-4 "Corsair" F4U-4 „Corsair"
VF-114	V V	05.07.50-26.03.51 31.12.51-08.08.52	CVG-11 CVG-11	CV-47 CV-47	F4U-4 "Corsair" F4U-4 „Corsair"
VF-151	H	30.03.53-27.07.53	ATG-1	CVA-21	F9F-2 "Panther"
VF-152	H	24.01.53-27.07.53	CVG-15	CVA-37	F4U-4 "Corsair"
VF-153	H	24.01.53-27.07.53	CVG-15	CVA-37	F9F-5 „Panther"
VF-154	H	24.01.53-27.07.53	CVG-15	CVA-37	F9F-5 "Panther"
VF-171	R	26.06.51-25.03.52	CVG-5	CV-9	F2H-2 "Banshee"
VF-172	R	26.06.51-25.03.52	CVG-5	CV-9	F2H-2 "Banshee"
VF-191	B B	09.11.50-29.05.51 21.03.52-03.11.52	CVG-19 CVG-19	CV-37 CVA-37	F9F-2 "Panther" F9F-2 "Panther"
VF-192	B	09.11.50-29.05.51 21.03.52-03.11.52	CVG-19 CVG-19	CV-37 CVA-37	F4U-4 "Corsair" F4U-4 „Corsair"
VF-193	B	09.11.50-29.05.51 21.03.52-03.11.52	CVG-19 CVG-19	CV-37 CVA-37	F4U-4 "Corsair" F4U-4 „Corsair"
VF-194	B	15.10.51-03.07.52	ATG-1	CV-45	F4U-4B „Corsair"
VF-653	H	15.10.51-03.07.52	ATG-1	CV-45	F4U-4B "Corsair"
VF-713	H	08.09.51-02.05.52	CVG-15	CV-36	F4U-4 "Corsair"
VF-721**	A A	02.03.51-24.10.51 11.08.52-17.03.53	CVG-101 CVG-101*	CV-21 CVA-33	F9F-2B "Panther" F9F-2 "Panther"
VF-781**	D D	10.05.51-17.12.51 15.09.52-18.05.53	CVG-102 CVG-102*	CV-31 CVA-34	F9F-2B "Panther" F9F-5 "Panther"
VF-783**	D D	10.05.51-17.12.51 15.09.52-18.05.53	CVG-102 CVG-102*	CV-31 CVA-34	F4U-4 "Corsair" F9F-5 "Panther"
VF-791	A	02.03.51-24.10.51	CVG-101	CV-21	F4U-4 "Corsair"

VF-821	B A	31.05.51-29.08.51 16.06.52-06.02.53	CVG-19X ATG-2	CV-37 CVA-9	F4U-4 „Corsair” F9F-2 „Panther”
VF-831	H	08.09.51-02.05.52	CVG-15	CV-36	F9F-2B “Panther”
VF-837	H	08.09.51-02.05.52	CVG-15	CV-36	F9F-2B “Panther”
VF-871	B D	31.05.51-29.08.51 16.06.52-06.02.53	CVG-19X ATG-2	CV-37 CVA-9	F4U-4 „Corsair” F4U-4 „Corsair”
VF-874**	D D	10.05.51-17.12.51 15.09.52-18.05.53	CVG-102 CVG-102*	CV-31 CVA-34	F4U-4 “Corsair” F4U-4 „Corsair”
VF-884**	A A	02.03.51-24.10.51 11.08.52-17.03.53	CVG-101 CVG-101*	CV-21 CVA-33	F4U-4 “Corsair” F4U-4 „Corsair”
DYWIZJONY SZTURMOWE POKŁADOWE					
VA-35	K	06.09.50-03.02.51	CVG-3	CV-32	AD-3 „Skyraider”
VA-45	F	26.04.53-27.07.53	CVG-4	CVA-39	AD-4B “Skyraider”
VA-54	S	26.06.51-25.03.52	CVG-5	CV-9	AD-2/4/4L/4Q “Skyraider”
	S	20.11.52-25.06.53	CVG-5	CVA-45	AD-4 “Skyraider”
VA-55	S	25.06.50-01.12.50	CVG-5	CV-45	AD-4/4Q “Skyraider”
	B	31.05.51-29.08.51	CVG-19X	CV-37	AD-4 “Skyraider”
	S	16.01.52-06.02.53	ATG-2	CVA-9	AD-4 “Skyraider”
VA-65	M	24.08.50-11.11.50	CVG-2	CV-21	AD-2 “Skyraider”
	M	06.12.50-28.03.51	CVG-2	CV-45	F4U-4 “Corsair”
	M	28.03.51-09.06.51	CVG-2	CV-47	AD-2/2Q “Skyraider”
	M	08.02.52-26.09.52	CVG-2	CVA-21	AD-4 “Skyraider”
VA-75	L	20.05.52-08.01.53	CVG-7	CVA-31	AD-4 “Skyraider”
VA-95	N	15.12.52-27.07.53	CVG-9	CVA-47	AD-4/4N/4NL “Skyraider”
VA-115	V	05.07.50-26.03.51	CVG-11	CV-47	AD-4/4Q “Skyraider”
	V	31.12.51-08.08.52	CVG-11	CV-47	AD-4 “Skyraider”
VA-155	H	24.01.53-27.07.53	CVG-15	CVA-37	AD-4 “Skyraider”
VA-194	B	30.03.53-27.07.53	ATG-1	CVA-21	AD-4N/4Q “Skyraider”
VA-195	B	09.11.50-29.05.51	CVG-19	CV-37	AD-4 “Skyraider”
	B	21.03.52-03.11.52	CVG-19	CVA-37	AD-4 “Skyraider”
VA-702**	A A	02.03.51-24.10.51 11.08.52-17.03.53	CVG-101 CVG-101*	CV-21 CVA-33	AD-2/4Q “Skyraider” AD4/4L “Skyraider”
VA-728	H	08.09.51-02.05.52	CVG-15	CV-36	AD-4/4L/4Q “Skyraider”
VA-923**	D D	10.05.51-17.12.51 15.09.52-18.05.53	CVG-102 CVG-102*	CV-31 CVA-34	AD-3/4Q “Skyraider” AD-3 “Skyraider”

DYWIZJONY POKŁADOWE MIESZANE (COMPOSITE SQUADRONS)					
VC-3 (myśliwsko-szturmowy)	NP				
Det. C		25.06.50-01.12.50	CVG-5	CV-45	F4U-5N „Corsair” AD-3N „Skyraider”
Det. 3		05.07.50-26.03.51	CVG-11	CV-47	F4U-5N „Corsair” AD-4N „Skyraider”
Det. ?		24.08.50-11.11.50	CVG-2	CV-21	F4U-5N „Corsair”
Det. F		09.11.50-29.05.51	CVG-19	CV-37	F4U-5N „Corsair”
Det. ?		06.12.50-28.03.51	CVG-2	CV-45	F4U-5N „Corsair”
Det. F		02.03.51-24.10.51	CVG-101	CV-21	F4U-5NL „Corsair”
Det. ?		28.03.51-09.06.51	CVG-2	CV-47	F4U-5N „Corsair”
Det. G		10.05.51-17.12.51	CVG-102	CV-31	F4U-5NL „Corsair”
Det. B		26.06.51-25.03.52	CVG-5	CV-9	F4U-5NL „Corsair”
Det. D		08.09.51-02.05.52	CVG-15	CV-36	F4U-5N „Corsair”
Det. ?		31.05.51-29.08.51	CVG-19X	CV-37	F4U-5N „Corsair”
Det. H		15.10.51-03.07.52	ATG-1	CV-45	F4U-5N/NL „Corsair”
Unit C		31.12.51-08.08.52	CVG-11	CV-47	F4U-5N/NL „Corsair”
Det. A		08.02.52-26.09.52	CVG-2	CVA-21	F4U-5N „Corsair”
Det. E		21.03.52-03.11.52	CVG-19	CVA-37	F4U-5N „Corsair”
Det. B		20.11.52-25.06.53	CVG-5	CVA-45	F4U-5N „Corsair”
Det. M		15.12.52-27.07.53	CVG-9	CVA-47	F4U-5N „Corsair”
Det. F		11.08.52-17.03.53	CVG-101*	CVA-33	F4U-5N „Corsair”
Det. G		15.09.52-18.05.53	CVG-102*	CVA-34	F4U-5N „Corsair”
Det. I		16.06.52-06.02.53	ATG-2	CVA-9	F4U-5N „Corsair”
VC-4 (myśliwsko-szturmowy)	NA				
Det. 3		06.09.50-03.02.51	CVG-3	CV-32	F4U-5N „Corsair”
Det. 41		20.05.52-08.01.53	CVG-7	CVA-31	F4U-5N „Corsair”
Det. 44		26.04.53-27.07.53	CVG-4	CVA-39	F2H-2B „Banshee” F3D-2 „Skyknight”
VC-11 (walki radioelektronicznej)	ND				
Det. D		25.06.50-01.12.50	CVG-5	CV-45	AD-3W „Skyraider”
Det. C		05.07.50-26.03.51	CVG-11	CV-47	AD-4W „Skyraider”
Det. A		24.08.50-11.11.50	CVG-2	CV-21	AD-3W „Skyraider”
Det. F		09.11.50-29.05.51	CVG-19	CV-37	AD-4W „Skyraider”
Det. B		06.12.50-28.03.51	CVG-2	CV-45	AD-4W „Skyraider”
Det. F		02.03.51-24.10.51	CVG-101	CV-21	AD-4W „Skyraider”
Det. B		28.03.51-09.06.51	CVG-2	CV-47	AD-4W „Skyraider”
Det. G		10.05.51-17.12.51	CVG-102	CV-31	AD-4W „Skyraider”
Det. B		26.06.51-25.03.52	CVG-5	CV-9	AD-4W „Skyraider”
Det. D		08.09.51-02.05.52	CVG-15	CV-36	AD-4W „Skyraider”
Det. C		31.05.51-29.08.51	CVG-19X	CV-37	AD-4W „Skyraider”
Det. H(7)		15.10.51-03.07.52	ATG-1	CV-45	AD-4W/2Q „Skyraider”
Unit C		31.12.51-08.08.52	CVG-11	CV-47	AD-4W „Skyraider”
Det. A		08.02.52-26.09.52	CVG-2	CVA-21	AD-4W „Skyraider”
Det. E		21.03.52-03.11.52	CVG-19	CVA-37	AD-4W „Skyraider”
Det. B		20.11.52-25.06.53	CVG-5	CVA-45	AD-4W „Skyraider”
Det. M		15.12.52-27.07.53	CVG-9	CVA-47	AD-4W „Skyraider”
Det. F		11.08.52-17.03.53	CVG-101*	CVA-33	AD-4W „Skyraider”
Det. G		15.09.52-18.05.53	CVG-102*	CVA-34	AD-3W „Skyraider”
Det. I		16.06.52-06.02.53	ATG-2	CVA-9	AD-4W „Skyraider”

Det. D Det. H		24.01.53-27.07.53 30.03.53-27.07.53	CVG-15 ATG-1	CVA-37 CVA-21	AD-4W „Skyraider” AD-4W „Skyraider”
VC-12 (walki radioelektronicznej) Det. 3 Det. 41 Det. 44	NE	06.09.50-03.02.51 20.05.52-08.01.53 26.04.53-27.07.53	CVG-3 CVG-7 CVG-4	CV-32 CVA-31 CVA-39	AD-3W „Skyraider” AD-4W „Skyraider” AD-4W „Skyraider”
VC-33 (szturmowy, nocny) Det. 2 Det. 3 Det. 41 Det. 44	SS	24.08.50-11.11.50 06.09.50-03.02.51 20.05.52-08.01.53 26.04.53-27.07.53	CVG-2 CVG-3 CVG-7 CVG-4	CV-21 CV-32 CVA-31 CVA-39	AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4NL „Skyraider” AD-4N „Skyraider”
VC-35 (szturmowy, nocny) Det. 3 Det. 4 Det. F Det. 4 Det. G Det. B Det. D Det. 7 Det. H(10) Unit C Det. A Det. E Det. B Det. M Det. F Det. G Det. I Det. D Det. H	NR	09.11.50-29.05.51 06.12.50-28.03.51 02.03.51-24.10.51 28.03.51-09.06.51 10.05.51-17.12.51 26.06.51-25.03.52 08.09.51-02.05.52 31.05.51-29.08.51 15.10.51-03.07.52 31.12.51-08.08.52 08.02.52-26.09.52 21.03.52-03.11.52 20.11.52-25.06.53 15.12.52-27.07.53 11.08.52-17.03.53 15.09.52-18.05.53 16.06.52-06.02.53 24.01.53-27.07.53 30.03.53-27.07.53	CVG-19 CVG-2 CVG-101 CVG-2 CVG-102 CVG-5 CVG-15 CVG-19X ATG-1 CVG-11 CVG-2 CVG-19 CVG-5 CVG-9 CVG-101* CVG-102* ATG-2 CVG-15 ATG-1	CV-37 CV-45 CV-21 CV-47 CV-31 CV-9 CV-36 CV-37 CV-45 CV-47 CVA-21 CVA-37 CVA-45 CVA-47 CVA-33 CVA-34 CVA-9 CVA-37 CVA-21	AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4NL „Skyraider” AD-4NL „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4NL „Skyraider” AD-4NL „Skyraider” AD-4NL/4Q/2Q „Skyraider” AD-4N/3N/2Q „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4N „Skyraider” AD-4N “Skyraider” AD-4N Skyraider”
VC-61 (rozpoznawczy) Det. 3 Det. 1 Det. 2 Det. F Det. E Det. F Det. G Det. B Det. D Det. A Det. H Unit C Det. A Det. E Det. B Det. M Det. F	PP	05.07.50-26.03.51 24.08.50-11.11.50 09.11.50-29.05.51 06.12.50-28.03.51 02.03.51-24.10.51 28.03.51-09.06.51 10.05.51-17.12.51 28.06.51-25.03.52 08.09.51-02.05.52 31.05.51-29.08.51 15.10.51-03.07.52 31.12.51-08.08.52 08.02.52-26.09.52 21.03.52-03.11.52 20.11.52-25.06.53 15.12.52-27.07.53 11.08.52-17.03.53	CVG-11 CVG-2 CVG-19 CVG-2 CVG-101 CVG-2 CVG-102 CVG-5 CVG-15 CVG-19X ATG-1 CVG-11 CVG-2 CVG-19 CVG-5 CVG-9 CVG-101*	CV-47 CV-21 CV-37 CV-45 CV-21 CV-47 CV-31 CV-9 CV-36 CV-37 CV-45 CV-47 CVA-21 CVA-37 CVA-45 CVA-47 CVA-33	F4U-5P „Corsair” F4U-5P „Corsair” F9F-2P „Panther” F4U-5P „Corsair” F9F-2P „Panther” F4U-5P „Corsair” F9F-2P „Panther” F9F-2P „Panther” F9F-2P „Panther” F9F-2P „Panther” F9F-2P „Panther” F9F-2P „Panther” F2H-2P „Banshee” F9F-2P „Panther” F2H-2P „Banshee” F9F-2P „Panther” F9F-2P „Panther” F9F-2P „Panther” F9F-5 „Panther” F2H-2P „Banshee”

Det. G Det. N		15.09.52-18.05.53 20.05.52-08.01.53	CVG-102 CVG-7	CVA-34 CVA-31	F2H-2P „Banshee” F9F-2P „Panther” F2H-2P „Banshee” F2H-2P „Banshee” F9F-5P „Panther” F2H-2P „Banshee”
Det. I Det. D Det. H		16.06.52-06.02.53 24.01.53-27.07.53 30.03.53-27.07.53	ATG-2 CVG-15 ATG-1	CVA-9 CVA-37 CVA-21	
VC-62 (rozpoznawczy) Det. 3 Det. 44	PL	06.09.50-03.02.51 26.04.53-27.07.53	CVG-3 CVG-4	CV-32 CVA-39	F4U-5P „Corsair” F2H-2P „Banshee”
DYWIZJONY TRANSPORTOWO-RATOWNICZE POKŁADOWE					
HU-1	UP	Cały okres wojny	Wszystkie grupy lotnicze i wszystkie lotniskowce (za wyjątkiem wymienionych niżej)		HO3S-1 HTL-1 HO4S-1 HUP-2
HU-2 Det. 3 Det. 4	UR	06.09.50-03.02.51 26.04.53-27.07.53	CVG-3 CVG-4	CV-32 CVA-39	HO3S-1 HO3S-1
ESKADRY LATAJĄCYCH BOMB POKŁADOWE					
GMU-90	V	08.02.52-26.09.52	CVG-2 CVA-21		AD-2Q „Skyraider” (samolot matka) F6F-5K „Hellcat” (bomba)
DYWIZJONY DO ZWALCZANIA OKRĘTÓW PODWODNYCH POKŁADOWE					
VS-21	BS	04.07.50-03.12.50 03.12.50-16.02.51 28.10.52-26.05.53 12.01.53-27.07.53		CVE-118 CVE-115 CVL-29 CVE-115	TBM-3E/S „Avenger” TBM-3E/S „Avenger” AF-2S/W „Guardian” AF-2S/W „Guardian”
VS-23	MI	17.02.51-15.08.51 12.01.53-28.04.53 28.04.53-27.07.53		CVE-115 CVE-115 CVE-119	TBM-3E/S/W „Avenger” TBM-3S/W „Avenger” TBM-3S/W „Avenger”
VS-25	SK	01.12.51-09.06.52 27.01.52-26.08.52		CVE-115 CVL-29	AF-2S/W „Guardian” AF-2S/W „Guardian”
VS-38	ST	11.04.53-28.04.53		CVE-119	TBM-3S/W „Avenger”
VS-871	SU	28.10.52-26.05.53		CVL-29	TBM-3S/W „Avenger”

VS-892	ST	12.05.51-13.07.51 16.07.51-19.09.51 05.10.51-08.12.51		CVE-118 CVE-114 CVE-116	TBM-3S/W “Avenger” TBM-3S/W “Avenger” TBM-3S/W “Avenger”
VS-931	SV	08.05.52-09.08.52 10.08.52-19.10.52 19.10.52-04.12.52		CVE-118 CVE-116 CVE-118	AF-2S/W „Guardian” AF-2S/W „Guardian” AF-2S/W „Guardian”
HS-2	HV	11.04.53-27.07.53		CVE-119	HRS-2
DYWIZJONY PATROLOWE BAZUJĄCE NA LĄDZIE I OKRĘTACH-TENDRACH					
VP-1	CD	07.08.50-27.07.53	P2V-3/5 “Neptune”	Naha	
VP-2	SB	01.09.51-01.12.51	P2V-4 “Neptune”	Naha	
VP-6	BE	28.06.50-15.01.52	P2V-3 “Neptune”	Johnson AFB, Tachikawa, Atsugi	
VP-7	HE	30.01.53-27.07.53	P2V-5 “Neptune”	Iwakuni	
VP-17		01.02.53-30.06.53	P4Y-2/2S “Privateer”	Iwakuni	
VP-9	CB	29.06.52-16.11.52	P4Y-2/2S “Privateer”	Iwakuni, Pusan	
VP-22	CE	14.11.50-30.05.53	P2V-3/4/5 “Neptune”	Naha, Atsugi	
VP-28	CF	14.07.50-30.11.52	P4Y-2/2S “Privateer”	Naha, Agana, Tachikawa, Itami, Kimpo	
VP-29	BF	27.09.52-05.04.53	P2V-5/6 “Neptune”	Atsugi	
VP-40	CA	01.06.51-24.02.53	PBM-5/5S “Mariner”	Iwakuni, Chinhae, Naha, Sangley Point	
VP-42	SA	21.08.50-02.06.52	PBM-5/5S „Mariner”	Iwakuni, Yokosuka, “Pine Island” AV-13, “Curtiss” AV-4, “Gardiners Bay” AVP-39, “Suisun” AVP-53	
VP-46	BD	15.07.50-15.03.52	PBM-5 “Mariner”	Iwakuni, Chinhae, “Suisun” AVP-53, “Salisbury Sound”, AV-13, “Gardiners Bay” AVP-39, “Floyds Bay” AVP-40, “Kenneth Whiting” AV-14	
VP-47	BA	25.06.50-01.06.53	PBM-5 “Mariner”	Iwakuni, Chinhae, Yokosuka, Peskador, Sangley Point, “Pine Island” AVP-12, “Salisbury Sound” AV-13, “Gardiners Bay” AVP-39, “Corson” AVP-37	
VP-48	SF	29.05.52-15.03.53	PBM-5/5S “Mariner”	Iwakuni, “Kenneth Whiting” AV-14, “Gardiners Bay” AVP-39	

VP-50	SE	05.07.53-27.07.53	PBM-5 „Mariner”	Sangley Point, “Kenneth Whiting” AV-14, “Gardiners Bay” AVP-39, “Floyds Bay” AVP-40
VP-57	BI	29.03.53-27.07.53	P2V-5 „Neptune”	Atsugi
VP-722		01.01.51-01.08.51	P4Y-2/2S “Privateer”	Atsugi, Pusan
VP-731		29.05.52-08.12.52	PBM-5 “Mariner”	Iwakuni, “Suisun” AVP-53, “Salisbury Sound” AV-13, “Gardiners Bay” AVP-39, “Kenneth Whiting” AV-14
VP-871 det. A	CH	10.51-03.52	P4Y-2/2S “Privateer”	Atsugi, Kimpo
VP-892		23.11.50-01.09.53	PBM-5 “Mariner”	Iwakuni, Sangley Point, “Pine Island” AV-13, “Curtiss” AV-4, “Gardiners Bay” AVP-39, “Suisun” AVP-53
INNE DYWIZJONY LOTNICZE				
VR-3 (transportowy)	RT		R5D-3	
VU-5 (łącznikowy)	UE		OU-1, OE-1	
FASRON-119 (łącznikowo-dyspozycyjny)				
FASRON-120 (łącznikowo-dyspozycyjny)				

UWAGI:

* - w dniu 04.02.1953 r. grupę CVG-101 przemianowano na CVG-14, a grupę CVG-102 na CVG-12

** - w dniu 04.02.1953 nastąpiła zmiana numerów dywizjonów:

VF-721 na VF-141, VF-781 na VF-121, VF-783 na VF-122, VF-874 na VF-124, VF-884 na VF-144, VA-702 na VA-145, a VA-923 na VA-125

**LOTNISKOWCE US NAVY UCZESTNICZĄCE W DZIAŁANIACH BOJOWYCH
W WOJNIE W KOREI:**

CV/CVA-9 – USS „Essex”

CV/CVA-21 – USS “Boxer”

CV/CVA-31 – USS “Bon Homme Richard”

CV-32 – USS “Leyte”

CVA-33 – USS Kearsage”
CVA-34 – USS “Oriskany”
CV-36 – USS “Antietam”
CV/CVA-37 - USS “Princeton”
CVA-39 – USS “Lake Champlain”
CV/CVA-45 – USS “Valley Forge”
CV/CVA-47 – USS “Philippine Sea”
CVL-29 – USS “Bataan”
CVE-114 – USS “Rendova”
CVE-115 – USS “Bairoko”
CVE-116 – USS “Badoeng Strait”
CVE-118 – USS “Sicily”
CVE-119 – USS “Point Cruz”

Opracowanie własne na podstawie: *Carrier, carrier-based squadrons and non-carrier-based squadron deployments during Korean War*, <http://www.history.navy.mil/branches/koreaob.htm>, *Patrol squadron Korean war deployments*, <http://www.history.navy.mil/a-korea/vp-deploy.htm> - [dostęp:] 12.02.2012 r.

**JEDNOSTKI LOTNICZE U. S. MARINE CORPS UCZESTNICZĄCE
W WOJNIE W KOREI**

JEDNOSTKA	TYP UŻYWANEGO SAMOŁOTU/ŚMIGŁOWCA	KOD	OKRES SŁUŻBY W KOREI, BAZA	LOTNISKOWIEC I OKRES SŁUŻBY NA NIM
DYWIZJONY MYŚLIWSKIE				
VMF-115	F9F-2/4/5 „Panter”	AE	17.02.52-27.07.53 Pohang	
VMF-212/VMA-212*	F4U-4/U-4B/U-5/U-5N „Corsair”, AU-1 „Corsair”	LD	15.09.50-27.07.50 Wonan, Yonpo, Pohang, Pyongtaek	USS „Bataan” CVL-29 11.12.50 -05.03.51 USS „Rendova” CVE-114 22.09.51-06.12.51 USS „Badoeng Strait” CVE-116 15.09.51-01.03.52
VMF-214	F4U-4/U-4B “Corsair”	WE	04.07.50-15.11.51 Kimpo, Wonsan, Yonpo, Pyongtaek	USS “Sicily” CVE-118 01.08.50-13.11.50
VMF-311	F4U-4B “Corsair” F9F-2/2B/5 “Panther”	WL	14.11.50-27.07.53 Yonpo, Pohang	
VMF-312/VMA-312**	F4U-4/U-4B “Corsair” AU-1 “Corsair”	WR	24.08.50-16.06.53 Wonsan	USS „Bataan” 05.03.51-06.06.51 21.04.52-21.07.52 USS „Sicily” 04.09.52-19.10.52 USS “Bataan” 09.02.53-08.05.53 USS “Bairoko” CVE-115 09.05.53-08.06.53
VMF-323/VMA-323***	F4U-4B “Corsair” AU-1 “Corsair”	WS	14.07.50-27.07.53 Pyongtaek	USS “Badoeng Strait” 14.07.50-07.02.51 USS “Sicily” 05.06.51-20.09.51
DYWIZJONY MYŚLIWSKIE NOCNE				
VMF(N)-513	F4U-5N/-5NL “Corsair” F7F-3N “Tigercat” F3D-2 “Skyknight”	WF	14.07.50-27.07.53 Kimpo, Wonsan, Kangnung, Kunsan, Pyongtaek	

VMF(N)-542	F7F-3N "Tigercat" F4U-5N "Corsair"	WH	27.08.50-09.03.51 Kimpo, Pyongtaek, Kunsan	
DYWIZJONY SZTURMOWE				
VMA-121	AD-2/3/4 "Skyraider"	AK	02.10.51-27.07.53 Pohang	
VMA-251	AD-3/4/4B "Skyraider"	AL	09.06.53-27.07.53 Pohang	
VMA-332	F4U-4/-4B "Corsair"	MR	15.05.53-27.07.53	USS "Point Cruz" CVE-119 15.05.53-27.07.53
DYWIZJONY RÓŻNE				
VMJ-1 (rozpoznawcza)	F4U-5P "Corsair" F7F-3P "Tigercat" F2H-2P "Banshee" F9F-2P "Panther"	MW	23.03.52-27.07.73 Pohang	
VMC-1 (nocna, walki elektronicznej)	AD-2Q/-3N/-4N/-4Q/-4NL/4W "Skyraider"	RM	15.05.52-27.07.53 Pohang	
VMO-6 (obserwacyjna)	OY-2, HO3S-1, HTL-4, TBM-3E, OE-1, HO5S-1	WB	14.07.50-27.07.53 Pusan, Kimpo, Wonsan, Tonggo ri	
HMR-161 (śmigłowców)	HRS-1, HRS-2, HO5S-1	HR	16.08.51-27.07.53 Munsan ni, Ascom City	
VMR-152 (transportowa)	R5D-3	WC		
VMR-252 (transportowa)	R4Q-1			
VMR-253 (transportowa)	R4Q-1	AD		
VMR-352 (transportowa)	R5D-3	LB		
HEDRON-1 (dowodzenia)	Różne, m.in. F4U-5P "Corsair", TBM-3E „Avenger”	AZ	27.06.50-27.07.53 Pohang	USS "Valley Forge" CV-45 27.06.50-01.12.50
HEDRON 12 (dowodzenia)	Różne, m.in. F4U-5P "Corsair", TBM-3E „Avenger”		.1951-27.07.53 Pusan	

UWAGI:

- * - przemianowany na dywizjon szturmowy 10.06.1952
- ** - przemianowany na dywizjon szturmowy 01.03.1952
- *** - przemianowany na dywizjon szturmowy 30.06.1952

Opracowanie własne na podstawie: *Carrier, carrier-based squadrons and non-carrier-based squadron deployments during Korean War*, <http://www.history.navy.mil/branches/koreaob.htm> [dostęp:] 12.02.2012 r. i E.T. Doll, *USN/USMC over Korea. U.S. Navy/Marine Corps air operations over Korea 1950-1953*, Squadron/Signal Publications, Carrolton 1988.

JEDNOSTKI LOTNICTWA ZSRR UCZESTNICZĄCE W WOJNIE W KOREI

Dywizja	Pulk	Okres służby	Miejsce stacjonowania	Zwycięstwa zgłoszone	Straty własne	
					Samoloty	Piloci
28. IAD	67. IAP	11.50 – 02.51		6	-	-
	139. GIAP	11.50 – 02.51	Liaoyang	23	1	1
50. IAD**	29. GIAP	12.50 – 02.51	Anshan	36	5	4
	177. IAP	11.50 – 02.51	Antung	24	2	1
151. GIAD	28. GIAP	11.50 – 03.51	Mukden	23	-	-
	72. GIAP	11.50 – 03.51	Anshan Antung	13	3	3
324. IAD	176. GIAP	04.51 – 02.52	Antung	107	-	5
	196. IAP	04.51 – 02.52		108	24	5
303. IAD	17. IAP	06.51 – 12.51	Antung	108	-	4
	18. GIAP	06.51 – 12.51	Manpo	92	19	8
	523. IAP	06.51 – 12.51		102	17	5
32. IAD***	224. IAP	09.52 – 07.53	Mukden	33	22	6
	535. IAP	09.52 – 07.53	Anshan	19	16	5
	913. IAP	09.52 – 07.53	Antung	29	20	5
			Dapu			
97. IAD	16. IAP	01.52 – 07.52	Antung	26	12	4
	148. IAP	01.52 – 07.52	Mukden Tatung-kao	41	2	2
133. IAD	147. GIAP	05.52 – 07.53	Tatung-kao	21	4	4
	415. IAP	05.52 - 07.53	Mukden	28	12	4
	578. IAP*	08.52 – 04.53	Antung	4	10	4
	726. IAP	05.52 – 07.53	Dapu	39	12	7
			Anshan			
190. IAD	256. IAP	02.52 – 07.52	Tatung-kao	16	16	5
	494. IAP	02.52 – 07.52	Anshan	23	20	6
	821. IAP	02.52 – 07.52	Antung	44	0	-
216. IAD	518. IAP	03.52 – 07.53	Tatung-kao	33	14	4
	676. IAP	02.52 – 07.53	Dapu	11	9	3
	781. IAP*	02.53 – 07.53		38	17	6
	878. IAP	07.52 – 08.53				
282. IAD	518. IAP	03.52 – 07.53	?	31	19	6
Pułki samodzielne, podległe 64. OIAK (nocne)	351. IAP	02.51 – 02.53	Anshan	10	2	2
	298. IAP****	02.53 - 07.53	Antung	4	1	1

UWAGI:

- * - pułki przydzielone ze składu lotnictwa morskiego Floty Pacyfiku.
- ** - w Dywizji tej walczył także – przydzielony – 10. pułk myśliwski lotnictwa chińskiego.
- *** - Dywizja przydzielona ze składu lotnictwa Floty Pacyfiku.
- **** - w składzie pułku walczyła jedna eskadra chińska.

Opracowanie własne na podstawie: Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu, China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*, Texas A&M University Press, College 2002. Tamże wykaz radzieckich jednostek naziemnych w Korei m.in. artylerii przeciwlotniczej. L. Krylov, Y.Tsepurkaev, *Soviet MiG-15 aces of the Korean war*, Osprey, Oxford 2008. Y. Gordon, D. Kommisarov, *Soviet tactical aviation*, Hikoki Publications, Manchester 2011, s. 28-29.

JEDNOSTKI LOTNICTWA CHIN LUDOWYCH UCZESTNICZĄCE W WOJNIE W KOREI

Dywizja i baza	pułki	Okres służby	Samoloty	Zwycięstwa	Straty
Jednostki lotnictwa myśliwskiego					
1. Dywizja Mukden	?	?	MiG-15	?	?
2. Dywizja Liaoyang/Szanghaj	4. pułk 6. pułk	12.51 – 01.52	MiG-15 Ła-11	4	
3. Dywizja Antung	7. pułk 9. pułk	10.51 – 01.52 05.52 – 01.53	MiG-15	87	43
4. Dywizja Mukden	10. pułk 12. pułk	12.50 – 07.51 01.52 – 05.52 12.52 – 07.53	MiG-15	64	55
6. Dywizja Mukden	16. pułk 18. pułk	11.51 – 03.52 12.52 – 07.53	MiG-9 MiG-15	26	
12. Dywizja Mukden/Antung	34. pułk 36. pułk	03.52 – 03.53	MiG-9 MiG-15	57	
14. Dywizja Yangtsun	40. pułk 42. pułk	11.51 – 02.52 04.53 – 07.53	MiG-9 MiG-15	10	
15. Dywizja Kungchuling	?	01.52 – 05.52 10.52 – 07.53	MiG-15	51	41
16. Dywizja Tsingtao	46. pułk 48. pułk	01.53 – 07.53	MiG-9 MiG-15	1	
17. Dywizja Tatungkou	49. pułk 51. pułk	03.52 – 07.53	MiG-9 MiG-15	23	
18. Dywizja Takushan	52. pułk 54. pułk	05.52 – 12.52	MiG-15	6	
Jednostki lotnictwa bombowego					
8. Dywizja Ssupingchien	24. pułk	12.50 – 03.52	Tu-2	1	4
10. Dywizja Liaoyang	28. pułk 30. pułk	10.51 – 03.52	Tu-2		

Opracowanie własne na podstawie: Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu, China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*, Texas A&M University Press, College 2002. HQ 1st MAW, "Estimate of enemy air situation" Appendix II to Annex Charlie to CTF 91 and 1st Marine Air Wing Operations Order No. 5-51 of 1 December 1951. Dokument dostępny online : http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD3_HISTORICAL_DIARY_DECEMBER_1951_4.pdf [dostęp:] 26.10.2012 r.

HQ 1st MAW "Estimate of the enemy air situation 2-53. Appendix 1 "CCAF/NKAF unit identification and disposition" 10 June 1953. Dokument dostępny online : http://www.koreanwar2.org/kwp2/usmc/003/M003_CD5_COMMAND_DIARY_JUNE_1953_VOLUME_2.pdf [dostęp:] 06.11.2012 r.

JEDNOSTKI LOTNICZE INNYCH PAŃSTW ONZ UCZESTNICZĄCE W WOJNIE W KOREI

JEDNOSTKA	OKRES DZIAŁANIA	TYP SAMOŁOTU
AUSTRALIA		
77 th Fighter Squadron RAAF	VI.1950 – VII.1953	„Mustang” Mk. IV Gloster „Meteor” F Mk.8
30 th Transport Unit RAAF	VII.1950 – VII.1953	C-47 „Skytrain”
36 th Transport Squadron RAAF	VIII.1950 – VII.1953	C-47 „Skytrain”
GRECJA		
RHAF Flight No. 14 (w składzie 21 TCS)	XI.1950 – VII.1953	C-47 „Skytrain”
KANADA		
RCAF Transport Squadron No.426	VII.1950 – VII.1953	C-54 „Skymaster”
KOREA POŁUDNIOWA		
F-51 Unit	03.VII.1950 – 01.XII.1953	F-51 D „Mustang”
10 th Air Combat Squadron	12.VI.1951- VII.1953	F-51 D „Mustang”
10 th Fighter Group	01.VII.1951 – VII.1953	F-51 D „Mustang”
Reconnaissance Unit	03.VII.1950 – 30.V.1951	L-4, L-5, T-6
T-6 Unit	03.VII.1950 – V. 1951	T-6 (uzbrojone)
21 st Aerial Reconnaissance Squadron	12.VI.1951 – VII.1953	
TAJLANDIA		
RTAF Transport Detachment (w składzie 21 TCS)	VII.1950 – VII.1953	C-47 „Skytrain”
UNIA POŁUDNIOWOAFRYKAŃSKA		
2 nd Fighter Squadron SAAF	XI.1950 – VII.1953	F-51 D „Mustang” F-86 F „Sabre”

WIELKA BRYTANIA		
88 th Squadron RAF	VII.1950 – VII.1953	Short „Sunderland” Mk. V
205 th Squadron RAF	VII.1950 – VII.1953	Short „Sunderland” Mk. V
209 th Squadron RAF	VII.1950 – VII.1953	Short „Sunderland” Mk. V
No. 1903 Independent Air Observation Post Flight	X.1951 – VII.1953	Taylocraft Auster AOP6
No. 1913 Light Liaison Flight	VI.1951 – VII.1953	Taylocraft Auster AOP6 L-19A “Bird Dog”

Opracowanie własne na podstawie: <http://www.korean-war.com/AirWar/ROKAF.html> <http://www.korean-war.com/AirWar/GreatBritain.html> - [dostęp:] 30.03.2012 r., R. Jackson, *Air war Korea 1950-1953*, Airline Publishing Ltd., Shrewsbury 1998.

**JEDNOSTKI LOTNICTWA MORSKIEGO WIELKIEJ BRYTANII I AUSTRALII
UCZESTNICZĄCE W WOJNIE W KOREI**

LOTNISKOWIEC	OKRES DZIAŁANIA	JEDNOSTKA, TYP SAMOLOTU
HMS „Triumph”	25.06.50 – 29.09.50	800 Sqd. FAA, „Seafire” FR Mk.47 827 Sqd. FAA, „Firefly” Mk. 1 i Mk. 4
HMS “Theseus”	29.09.50 – 23. 04.51	807 Sqd. FAA, „Sea Fury” FB.11 810 Sqd. FAA, „Firefly” AS Mk.5
HMS “Glory”	23.04.51 – 30. 09.51	804 Sqd. FAA, „Sea Fury” FB.11 812 Sqd. FAA, „Firefly” AS Mk.5
HMAS “Sydney”	30.09.51 – 27.01.52	805 Sqd. FAA, „Sea Fury” FB.11 808 Sqd. FAA, „Sea Fury” FB.11 817 Sqd. FAA, „Firefly” AS Mk.5
HMS “Glory”	27.01.52 – 05.05.52	804 Sqd. FAA, „Sea Fury” FB.11 812 Sqd. FAA, „Firefly” AS Mk.5
HMS “Ocean”	05.05.52 – 08.11.52	802 Sqd. FAA, „Sea Fury” FB.11 825 Sqd. FAA, „Firefly” AS Mk.5
HMS “Glory”	08.11.52 – 19.05.53	801 Sqd. FAA, „Sea Fury” FB.11 821 Sqd. FAA, „Firefly” AS Mk.5
HMS “Ocean”	09.05.53 – 30.11.53	807 Sqd. FAA, „Sea Fury” FB.11 810 Sqd. FAA, „Firefly” AS Mk.5

Opracowanie własne na podstawie: <http://www.korean-war.com/AirWar/GreatBritain.html> - [dostęp:] 30.03.2012 r., J.R.P. Lansdown, *With the carriers in Korea. The sea and air war in SE Asia 1950-1953*, Crecy Publ., London 1997.

**POTWIERDZONE ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE PILOTÓW I STRZELCÓW
POKŁADOWYCH USAF W WOJNIE KOREAŃSKIEJ -
WEDŁUG DANYCH Z 2003 ROKU**

	F-51	F-82	F-80	F-84	F-86	F-94	B/RB-29	B-26	łącznie	łącznie według danych z 1953 roku – zgłoszenia	łącznie według danych z 1963 roku
Il-10	2	-	4	-	1	-	-	-	7	5	9
Jak-3	2	-	-	1	1	-	-	-	4	23	4
Jak-9	6	-	9	-	-	-	-	-	15		14
Ła-7	1	2	-	-	-	-	-	-	3	6	3
Ła-9	-	-	-	-	5	-	-	-	5		6
MiG-15	-	-	4	11	761	2	25	-	804	823	840
Tu-2	-	-	-	-	7	-	-	-	9	9	9
Il-12	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	1
Po-2	-	-	-	-	-	-	-	1	1	5	1
Jak-11	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1	1
Niezidentyfikowany typ	-	-	-	-	-	2	2	-	4	27	3
łącznie	11	3	17	12	775	4	27	1	854	900	892
łącznie według danych z 1953 roku – zgłoszenia	9	4	37	9	810	4	19	7		900	
łącznie według danych z 1963 roku	12	3	17	10	818	4	27	1			892

Opracowanie własne na podstawie: Korean war victory credits, www.au.af.amil/au/afhra/wwwroot/aerial_victory_credits/avc_korean - [dostęp:] 24.03.2003 r., *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953, s. 52-53, *USAF credits for the destruction of enemy aircraft Korean war*, USAF Historical Division Air University, Maxwell AFB 1963.

NAJLEPSI PILOCI AMERYKAŃSCY W WOJNIE W KOREI

Lp.	Stopień, imię, nazwisko*	Ilość zwyc.	Jednostka*	Data 5 zwyc.
1.	kpt. Joseph McConnell	16	39 FIS	16.02.1953
2.	mjr James Jabara	15	334 FIS	20.05.1951
3.	kpt. Manuel J. Fernandez	14,5	334 FIS	18.02.1953
4.	mjr George A. Davis	14	334 FIS	30.11.1951
5.	plk Royal N. Baker	13	335 FIS	17.11.1952
6.	mjr Frederick C. Blesse	10	334 FIS	04.09.1952
7.	kpt. Harold E. Fischer	10	39 FIS	24.01.1953
8.	plk James K. Johnson	10	335 FIS	28.03.1953
9.	ppłk Vermont Garrison	10	335 FIS	05.06.1953
10.	kpt. Lonnie R. Moore	10	335 FIS	18.06.1953
11.	kpt. Ralph S. Parr	10	335 FIS	18.06.1953
12.	por. James F. Low	9	335 FIS	15.06.1952
13.	kpt. Cecil G. Foster	9	16 FIS	07.12.1952
14.	mjr James P. Hagerstrom	8,5	67 FBS	27.03.1953
15.	mjr Robinson Risner	8	336 FIS	21.09.1952
16.	ppłk George I. Ruddell	8	39 FIS	18.05.1953
17.	kpt. Clifford D. Jolley	7	335 FIS	08.08.1952
18.	kpt. Leonard W. Lilley	7	334 FIS	18.11.1952
19.	por. Henry Buttelmann	7	25 FIS	30.06.1953
20.	mjr Winton W. Marshall	6,5	335 FIS	30.11.1951
21.	plk Francis F. Gabreski	6,5	51 FIW	01.04.1952
22.	mjr Donald E. Adams	6,5	16 FIS	03.05.1952
23.	ppłk George L. Jones	6,5	335 FIS	29.03.1953
24.	kpt. Robert J. Love	6	335 FIS	21.04.1952
25.	mjr John F. Bolt	6	39 FIS	11.07.1953
26.	por. James H. Kasler	6	335 FIS	15.05.1952

27.	mjr William T. Whisner	5,5	25 FIS	23.02.1952
28.	kpt. Richard S. Becker	5	334 FIS	09.09.1951
29.	kpt. Ralph D. Gibson	5	335 FIS	09.09.1951
30.	mjr Richard D. Creighton	5	336 FIS	27.11.1951
31.	kpt. Robert H. Moore	5	16 FIS	03.04.1952
32.	kpt. Iven C. Kincheloe Jr.	5	25 FIS	06.04.1952
33.	mjr William Wescott	5	51 FIG	26.04.1952
34.	kpt. Robert T. Latshaw Jr.	5	335 FIS	03.05.1952
35.	plk Harrison R. Thyng	5	4 FIW	20.05.1952
36.	kpt. Dolphin D. Overton III	5	16 FIS	24.01.1953
37.	plk Robert P. Baldwin	5	25 FIS	22.06.1953
38.	kpt. Clyde A. Curtin	5	335 FIS	19.07.1953
39.	por. Guy Bordelon	5	VC-3	16.07.1953
40.	mjr Stephen L. Bettinger	5	336 FIS	20.07.1953

* - stopień i jednostka w dniu uzyskania ostatniego zwycięstwa

Źródło: *Korean war victory credits*, dokument dostępny online:

www.au.af.amil/au/afhra/wwwroot/aerial_victory_credits/avc_korean - [dostęp:] 24.03.2003 r.

**ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE ODNIESIONE W WOJNIE W KOREI PRZEZ
PILOTÓW INNYCH SŁUŻB I PAŃSTW SŁUŻĄCYCH W JEDNOSTKACH
MYŚLIWSKICH USAF**

Lp.	Stopień, imię i nazwisko	Służba	Jednostka USAF	Ilość zwycięstw	Data zwycięstwa
1.	mjr John F. Bolt	USMC	39 FIS	1 1 1 1 2	16.05.1953 22.06.1953 24.06.1953 30.06.1953 11.07.1953
2.	kpt. R. T. F. Dickinson	RAF	25 FIS	1	18.06.1953
3.	kpt. Dewey F. Durnford	USMC	335 FIS	0,5	17.05.1953
4.	por. Simpson Evans Jr.	USN	336 FIS	1	01.06.1951
5.	mjr Alex J. Gillis	USMC	335 FIS	1 1 1	15.09.1952 28.09.1952 28.09.1952
6.	mjr John H. Glenn Jr.	USMC	25 FIS	1 1 1	12.07.1953 19.07.1953 22.07.1953
7.	kpt. Ernest A. Glover	RCAF	334 FIS	1 1 1	08.09.1952 09.09.1952 16.09.1952
8.	kpt. John H. Granville White	RAF	39 FIS	1	29.06.1953
9.	kpt. William F. Guss	USMC	336 FIS	1	04.11.1951
10.	mjr Graham Hulse	RAF	336 FIS	0,5 1 0,5	25.10.1952 09.12.1952 13.03.1953
11.	kpt. Harvey L. Jensen	USMC	25 FIS	1	18.05.1953
12.	por. Claude A. LaFrance	RCAF	39 FIS	1	05.08.1952
13.	kpt. Joseph A. O. Lavesque	RCAF	334 FIS	1	31.03.1951
14.	mjr James D. Lindsay	RCAF	39 FIS	1 1	11.10.1952 26.11.1952
15.	kpt. John H. J. Lovell	RAF	25 FIS	1	27.06.1953
16.	kpt. Vincent J. Marzelo	USMC	16 FIS	1	05.03.1953
17.	mjr John McKay	RCAF	39 FIS	1	30.06.1953

18.	kpt. J. M. Nicholls	RAF	335 FIS	1	07.12.1952
19.	ppłk J. S. Payne	USMC	336 FIS	1	16.03.1952
20.	kmdr por. Paul E. Pugh	USN	4 FIG	1	22.12.1950
21.	mjr Roy L. Reed	USMC	39 FIS	1 1	07.04.1953 12.04.1953
22.	mjr Thomas M. Sellers	USMC	336 FIS	2	20.07.1953
23.	kpt. Lawrence E. Spurr	RCAF	51 FIG	1	14.07.1952
24.	por. Cleve B. Watson	USMC	39 FIS	1	17.05.1953

Uwaga: wszystkie zwycięstwa zostały odniesione na F-86 "Sabre", wszystkie zestrzelone samoloty przeciwnika to MiG-15. Na liście zwycięstw pilotów U.S. Navy/Marines umieszczono także zwycięstwo odniesione przez por. Waltera Schirre odniesione na F-84 „Thunderjet” w dniu 23.10.1951 r. Nie jest ono jednak uznane przez USAF.

opracowanie własne na podstawie: Korean war victory credits, dokument dostępny online: www.au.af.mil/au/afhra/wwwroot/aerial_victory_credits/avc_korean/ - [dostęp:] 24.03.2003 r. i „*List of Navy and Marine Corps shoot downs since 1950*” [w:] R.A. Grossnick, W.J. Armstrong, *United States Naval Aviation 1910-1995*, Naval Historical Center, Washington 1997.

**ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE ODNIESIONE W WOJNIE W KOREI PRZEZ
PILOTÓW US NAVY i US MARINE CORPS**

Data zwycięstwa	Stopień, imię i nazwisko	Jednostka	Typ samolotu własnego	Typ samolotu przeciwnika
03.07.1950	por. Leonard H. Plog	VF-51	F9F-3 „Panther”	Jak-9
03.07.1950	ppor. Eldon W. Brown	VF-51	F9F-3 „Panther”	Jak-9
04.09.1950	ppor. Edward V. Laney Jr.	VF-53	F4U-4B „Corsair”	A-20
09.11.1950	kmdr ppor. William T. Amen	VF-111	F9F-2B „Panther”	MiG-15
18.11.1950	kmdr ppor. William E. Lamb	VF-52	F9F-3 „Panther”	MiG-15*
18.11.1950	kpt. Robert E. Parker	VF-52	F9F-3 „Panther”	MiG-15*
18.11.1950	ppor. Frederick C. Weber	VF-31	F9F-2 „Panther”	MiG-15
21.04.1951	por. Harold D. Daigh	VMF-312	F4U-4 „Corsair”	Jak-9
21.04.1951	kpt. Phillip C. DeLong	VMF-312	F4U-4 „Corsair”	2 x Jak-9
01.07.1951	kpt. Edwin B. Long chor. Robert C. Buckingham	VMF(N)-513	F7F-3N „Tigercat”	Po-2
12.07.1951	kpt. Donald Fenton	VMF(N)-513	F4U-5NL „Corsair”	Po-2
23.09.1951	maj. Eugene A. Van Gundy sierż. sztab. Thomas H. Ullom	VMF(N)-513	F7F-3N „Tigercat”	Po-2
07.06.1952	por. John W. Andre	VMF(N)-513	F4U-5NL „Corsair”	Jak-9
10.09.1952	kpt. Jesse G. Folmar	VMA-312	F4U-4B „Corsair”	MiG-15
03.11.1952	maj. William T. Stratton sierż. sztab. Hans C. Hoglind	VMF(N)-513	F3D-2 „Skyknight”	Jak-15**
18.11.1952	kpt. Elmer R. Williams	VF-781	F9F-5 „Panther”	MiG-15
18.11.1952	por. John D. Middleton	VF-781	F9F-5 „Panther”	MiG-15
10.12.1952	por. Joseph A. Corvi sierż. sztab. Don R. George	VMF(N)-513	F3D-2 „Skyknight”	Po-2***
12.01.1953	maj. Elswin P. Dunn sierż. sztab. Lawrence J. Fortin	VMF(N)-513	F3D-2 „Skyknight”	MiG-15
28.01.1953	kpt. James R. Weaver sierż. sztab. Robert P. Becker	VMF(N)-513	F3D-2 „Skyknight”	MiG-15
31.01.1953	ppłk Robert F. Conley sierż. sztab. James N. Scott	VMF(N)-513	F3D-2 „Skyknight”	MiG-15

16.06.1953	maj. George H. Linnemeyer st.chor. Vernon S. Kramer	VMC-1	AD-4N „Skyraider“	Po-2
30.06.1953	por. Guy P. Bordelon Jr.	VC-3, Det. D	F4U-5N „Corsair”	2 x Jak-18
02.07.1953	por. R.S. Bick st.szer. Linton Smith	VMF(N)-513	F3D-2 “Skyknight”	MiG-15****
05.07.1953	por. Guy P. Bordelon Jr.	VC-3, Det. D	F4U-5N “Corsair”	2 x Po-2
16.07.1953	por. Guy P. Bordelon Jr.	VC-3, Det. D	F4U-5N “Corsair”	Po-2

* - obaj piloci strącili jeden samolot, przez co uzyskali po ½ zwycięstwa

** - typ samolotu problematyczny

*** - drugi samolot Po-2 strącony prawdopodobnie

**** - samolot por. Bicka został tej samej nocy strącony, więc jego zwycięstwo uznawane jest za prawdopodobne

Opracowanie własne na podstawie: „*List of Navy and Marine Corps shoot downs since 1950*” [w:] R.A. Grossnick, W.J. Armstrong, *United States Naval Aviation 1910-1995*, Naval Historical Center, Washington 1997. G. G. O’Rourke, E.T. Wooldridge, *Night fighters over Korea*, Naval Institute Press, Annapolis 1998.

NAJLEPSI PILOCI ZSRR W WOJNIE W KOREI

Lp.	Stopień, imię i nazwisko	Jednostka	Ilość zwycięstw
1	płk Jewgienij Piepieljajew	196. IAP	23 (lub 21 lub 19)
2	kpt. Nikołaj Sutjagin	17. IAP	22 (lub 21)
3	mjr Dimitrij Oskin	523. IAP	15 (lub 17)
4	por. Aleksander Smorczkow	523. IAP	15 (lub 14)
5	kpt. Lew Szczukin	18. GIAP	15(lub 17)
6	mjr Serafin Subotin	176. GIAP	15 (lub 9)
7	ppt. Michail Ponomariow	?	14
8	kpt. Siergiej Kramarenko	176. GIAP	13 (lub 16)
9	mjr Konstantin Szebierstow	176. GIAP	13
10	ppłk. Aliksander Smorczkow	18. GIAP	12
11	kpt. Stiepan Bachajew	523. IAP	11
12	kpt. Nikołaj Dokaszenko	17. IAP	11
13	kpt. Piotr Miłauszkin	176. GIAP	11
14	kpt. Grigorij Ochaj	523. IAP	11
15	kpt. J. Pomaz	494. IAP	11
16	kpt. Michail Ponomariew	17. IAP	10 (lub 12)
17	kpt. Arkadij Bojcow	16. IAP	10 (lub 6)
18	mjr Grigorij Pułow	17. IAP	10 (lub 8)
19	por. Dmitrij Samojłow	523. IAP	10
20	kpt. Iwan Suczkow	176. GIAP	9 (lub 10)
21	kpt. Nikołaj Dokaszenko	17. IAP	9
22	kpt. Grigorij Ges	176. GIAP	8
23	kpt. Michail Michin	518. IAP	9
24	kpt. Wasilij Szulew	17. IAP	9
25	mjr Serafim Subotin	176. GIAP	8 (lub10)

26	kpt. Władimir Zabielin	821. IAP	8 (lub 9)
27	kpt. Władimir Alfiejew	196. IAP	7
28	mjr Paweł Antonow	18. IAP	7
29	mjr Stiepan Artemczenko	17. IAP	7 (lub 6)
30	kpt. Nikołaj Babonin	18. GIAP	7
31	kpt. Borys Bokacz	196 IAP	7
32	mjr Semen Fedorec	913. IAP	7
33	kpt. Lew Iwanow	196. IAP	7
34	ppłk Alieksander Karasiew	523. IAP	7
35	mjr Aleksiej Mitusow	196. IAP	7
36	mjr Porfirij Owsiannikow	28. GIAP	7
37	kpt. Nikołaj Wołkow	17. IAP	7
38	mjr Nikołaj Zameskin	878. IAP	7
39	kpt. Iwan Zapławniw	196 IAP	7
40	mjr Arkadij Boicow	16. IAP	6 (lub 7)
41	kpt. Boris Bokacz	196. IAP	6
42	kpt. Władymir Chwostancew	17. IAP	6
43	mjr Aleksiej Kaljużnyj	303. IAD	6 (lub 7)
44	por. Jurij Nikołajew	17. IAP	6
45	kpt. Paweł Nikulin	176. GIAP	6
46	por. Fiodor Szebanow	196. IAP	6
47	plk Siergiej Wiszniakow	176. GIAP	6
48	kpt. Borys Abakumow	196. IAP	5
49	mjr Anatolij Baszman	148. GIAP	5
50	kpt. Grigorj Berelidze	224. IAP	5
51	kpt. Wasilij Bielousow	324. IAD	5 (lub 4)
52	kpt. Wiktor Błagow	17. IAP	5
53	Grigorij Bogdanow	?	5
54	kpt. Siergiej Byczkow	17. IAP	5
55	por. S. Daniłow	?	5

56	ppłk Grigorij Dmitriuk	821. IAP	5
57	kpt. Nikołaj Gierasimienko	186. IAP	5
58	kpt. Nikołaj Gonczarow	176. GIAP	5
59	mjr Anatolij Karelin	351. IAP	5 (lub 6)
60	por. Alieksander Koczegarow	196. IAP	5
61	ppłk. Wiktor Koliadin	28. GIAP	5 (6)
62	kpt. Nikołaj Kornijenko	18. IAP	5
63	kpt. Wasilij Lepikow	415. IAP	5
64	mjr Anatolij Mitusow	196. IAP	5
65	kpt. Wiktor Murawiew	196. IAP	5
66	kpt. Stiepan Naumienko	29. GIAP	5 (6)
67	mjr Afanasij Olenica	821. IAP	5
68	kpt. Wiktor Popow	523. IAP	5
69	kpt. Alieksandr Prudnikow	821. IAP	5
70	kpt. Boris Siskow	224. IAP	5
71	por. Wasilij Stiepanow	18. GIAP	5
72	por. German Szatałow	523. IAP	5
73	mjr Nikołaj Szkodin	147. GIAP	5
74	kpt. Nikołaj Szelamonow	196. IAP	5

Opracowanie własne na podstawie na podstawie: L. Krylov, Y. Tsepurkaev, *Soviet MiG-15 aces of the Korean war*, Osprey, Oxford 2008. http://acepilots.com/russian/rus_aces.html - [dostęp:] 30.03.2012 r. <http://www.korean-war.com/sovietaceskorea.html> - [dostęp:] 30.03.2012 r., I. Seidov, *Sovietskije asy koriejskoj woyny*, Fond „Russkije Vitiazi”, Moskwa 2010. A. Chechin, N. Okolielov, *Vsie rieaktivnyje samoliety Koriejskoi woyny. „Mirotvorcy” OON protiv „Stalinskich Sokolov”*, JAUZA/EKSMO, Moskwa 2014.

NAJLEPSI PIŁOCI CHIN LUDOWYCH W WOJNIE W KOREI

Nazwisko	Jednostka	Ilość zwycięstw
Zhao Baotong [Chszao Bao Tun]	3. DLM	7 lub 9
Lee Khan		8
Liu Yudi	3. DLM	6
Sun Shenlu	3. DLM	6
Li Han		8
Chen Dao Lin	15. DLM	5
Fan Wanzhang	3. DLM	5
Chan Decai	15. DLM	5
Lu Min	12. DLM	5 lub 8
Wang Hai	3. DLM	4 lub 9
Chu Yan	4. DLM	4
Czu Fut Yan	4. DLM	4
Li Lan-Mao	12. DLM	4
Cun Szen Ky	15. DLM	4 lub 6

Opracowanie własne na podstawie: <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/aces/aces.htm#korea> – [dostęp:] 30.03.2012 r. oraz S. Tetera, *F-86 Sabre vs MiG-15. Półwysep Koreański 1950-1953*, „Technika Wojskowa Historia” numer specjalny 4/2014, s. 88.

NAJLEPSI PILOCI KOREI PÓŁNOCNEJ W WOJNIE W KOREI

Nazwisko	Ilość zwycięstw
Kim Gi Ok	17
Li Dong Chu	9
Kam Den Chou	8
Kim Di San	6

Opracowanie własne na podstawie : <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/aces/aces.htm#korea> – [dostęp:] 30.03.2012 r. oraz S. Tetera, *Sily powietrzne KRLD w wojnie koreańskiej*, „Lotnictwo” nr 11/2010, s. 83.

**ILOŚĆ SAMOLOTÓW USA i WIELKIEJ BRYTANII STRĄCONYCH W WOJNIE
KOREAŃSKIEJ PRZEZ JEDNOSTKI ZSRR**

Typ samolotu	Ilość samolotów strąconych przez myśliwce 64. OIAK	Ilość samolotów strąconych przez artylerię przeciwlotniczą
F-86 „Sabre”	651	41
F-84 „Thunderjet”	178	25
F-80 „Shooting Star”	121	47
F-94 „Starfire”	13	-
F-51 „Mustang”	30	5
F4U-4, F4U-5 „Corsair”	4	-
B-26 „Invader”	8	17
B-29 „Stratofortress”	69	7
B-45 „Tornado”	2	-
Gloster „Meteor”	28	-
Inne	2	12
Łącznie	1106	154

Źródło: I. Seidov, „*Krasnye diavoly*” v niebie Koriei. *Sovietskaya aviatsiya v voinie 1950-1953. Khronika vozdushnyh srazhenij*, EKSMO, Moskva 2000.

DZIAŁALNOŚĆ FEAF BOMBER COMMAND W WOJNIE KOREAŃSKIEJ

kwartał	Ilość „efektywnych” lotów/ton zrzuconych bomb	Ilość lotów/ton bomb zrzuconych na cele główne	Ilość lotów/ton bomb zrzuconych na cele drugorzędne	Ilość lotów/ton zrzuconych bomb w ramach bezpośredniego wsparcia	Ilość lotów/ton zrzuconych bomb na mosty i linie kolejowe	Ilość lotów/ton zrzuconych bomb na lotniska	Ilość lotów/ton zrzuconych bomb na stacje przeładunkowe	Ilość lotów/ton zrzuconych bomb na centra zaopatrzenia	Ilość lotów/ton zrzuconych bomb na rejon zgrupowań wojsk	Ilość lotów/ton zrzuconych bomb na cele przemysłowe	Ilość lotów/ton zrzuconych bomb na inne cele	Ilość zrzuconych bomb z ulotkami	Łączna ilość lotów/ton zrzuconych bomb
27.06 – 30.09 1950	2954 23 142	2477 19 397	477 3745	373 3288	939 6712	23 183	822 6712	- -	- -	656 5540	141 131	1311	3040 24 056
01.10-31.12 1950	2072 15 507	1597 11 645	475 3862	72 636	574 4083	8 64	338 2869	869 6828	- -	92 749	119 278	2256	2145 16 314
01.01-31.03 1951	2208 18 571	1660 13 618	548 4953	28 253	740 5710	100 845	293 2699	844 7736	137 1227	11 101	55 -	1114	2268 19 334
01.04-30.06 1951	1542 12 310	1034 8296	508 4014	412 4000	298 2020	331 2598	84 704	361 2917	7 48	1 10	48 13	1453	1584 12 835
01.07-30.09 1951	1471 11 184	1019 7569	452 3615	273 2609	169 989	101 699	494 3955	325 2715	13 102	2 57	94 58	2714	1511 11 694
01.10-31.12 1951	1320 9518	1154 8385	166 1133	392 3491	252 1854	231 1624	230 1745	25 204	- 249	30 229	128 122	3348	1390 10 293
01.01-31.03 1952	1305 11 440	1200 10 543	105 897	259 2512	622 5916	46 343	122 1137	133 1265	- -	16 155	107 112	2802	1369 12 172
01.04-30.06 1952	1141 9862	1030 8922	111 940	159 1512	751 7035	9 59	80 766	- -	- -	16 150	98 40	2933	1179 10 263
01.07-30.09 1952	1233 10 073	1117 9161	116 912	148 1313	56 510	- 10	258 2341	352 3001	10 -	321 2802	88 20	2308	1299 10 697
01.10-31.12 1952	1298 11 167	1198 10 175	100 992	179 1710	20 133	34 244	47 441	440 5777	168 1516	124 1211	286 135	2427	1354 11 747
01.01-30.03 1953	1216 10 821	1111 9810	105 1011	186 1758	42 391	13 101	124 1090	507 5313	185 1728	43 393	116 47	1354	1268 11 370
01.04-30.06 1953	1401 12 039	1322 11 426	79 613	261 2448	50 463	219 1695	219 202	631 5972	96 849	53 410	116 -	2555	1432 12 403
01.07-27.07. 1953	427 3806	415 3702	12 104	61 568	32 280	136 1198	1 7	116 1065	70 688	- -	11 -	606	438 3922
ogółem	19 588 159 440	16 334 132 649	3254 26 791	2803 26 098	4545 36 096	1251 9663	2919 24 668	4603 42 793	718 6483	1393 12 107	1356 1532	27 180	20 277 167 100

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington.

**ZGŁOSZENIA ZNISZCZENIA I USZKODZENIA CELI PRZEZ SAMOŁOTY ONZ
W CZASIE WOJNY KOREAŃSKIEJ**

Rodzaj celu (w liczniku dane o ilości celi zniszczonych, w mianowniku uszkodzonych)	USAF	US Navy USMC	RAAF SAAF FAA	ogółem
samoloty	953 1202	20 8	3 8	976 1218
czołgi	1156 1208	142 130	29 29	1327 1367
pojazdy mechaniczne	75 589 29 597	5943 2824	2384 710	89 920 33 131
lokomotywy	869 1085	77 82	17 4	963 1171
wagony kolejowe	9358 21 090	753 1012	296 572	10 407 22 674
przerwanie linii kolejowych	- 22 858	- 4762	- 1001	- 28 621
mosty	827 2256	316 717	10 76	1153 3049
budynki	88 839 75 406	19 290 8125	10 102 4930	118 231 88 461
tunele	49 752	13 151	3 36	65 939
stanowiska artylerii	5163 4259	3370 2896	130 413	8663 7568
bunkry	3702 3205	4872 3275	265 734	8839 7214
zbiorniki paliw płynnych	16 1	- 2	- -	16 3
barki i łodzie	593 821	149 63	45 32	593 821
żołnierze	145 416 -	35 451 -	3941 -	184 808 -

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**ZESTAWIENIE STANÓW OSOBOWYCH I SPRZĘTOWYCH
PODSTAWOWYCH TYPÓW DYWIZJONÓW USAF Z OKRESU WOJNY
KOREAŃSKIEJ**

Nazwa dywizjonu	Numer etatu	Data wprowadzenia etatu	Typ używanego samolotu	Etatowa ilość samolotów	Etatowa liczba załóg	Ilość członków załogi	Liczba personelu		
							ogółem	oficerów	podoficerów i szeregowych
Bombowy średni	1-1153P	12.1951	B-29 A	10	10	11	278	63	215
	1-1180P	05.1952	B-29 A	10	10	11	198	61	137
	1-1180P	03.1953	B-29A	10	10	12	209	62	147
Bombowy lekki	1-1123P	04.1952	B-26	16	16	3	194	55	139
Bombowy lekki, nocny	1-1177W	03.1952	B-26	24	36	4	369	118	251
	1-1123W	04.1952	B-26	16	24	3	270	82	188
Myśliwski eskortowy	1-1259P	03.1952	F-84	25	24	1	87	30	57
Myśliwsko-bombowy	1-1253W	12.1951	F-80 F-84 F-86	25	36	1	188	43	145
Myśliwski przechwytyjący	1-1253W	12.1951	F-80 F-86	25	36	1	195	43	152
	1-1255W	12.1951	F-94B	25	48	2	380	109	271
Rozpoznawczy strategiczny średni	1-1478P	05.1952	RB-29	10	10	10	199	52	147
	1-1475P	05.1953	RB-50	15	18	13	316	104	212
Rozpoznania elektronicznego strategiczny średni	1-1477P	05.1952	RB-50	15	18	16	428	211	217
	1-1477P	03.1953	RB-50	15	22	11	492	146	346
Rozpoznawczy taktyczny	1-1413W	12.1951	RF-51	18	24	1	219	40	179
Rozpoznawczy taktyczny nocny fotograficzny	1-1433W	12.1951	RB-26	18	24	3	301	88	213
Rozpoznawczy taktyczny odrzutowy fotograficzny	1-1423W	12.1951	RF-80	18	24	1	218	40	178
Transportowy ciężki	1-1360W	12.1951	C-54	12	26	6	235	43	192
	1-1360W	12.1951	C-124	12	26	7	314	89	225
Transportowy średni	1-1316W	12.1951	C-46 C-47 C-119	16	32	4	312	83	229
Samolotów tankujących średni	1-1174P	01.1952	KB-29	20	20	8	299	90	209
	1-1174P	03.1953	KB-29	20	25	8	339	110	229

Rozpoznawczy strategiczny pogody średni	1-1724W	12.1951	WB-29	12	16	11	583	115	468
Ratowniczy	1-1613	11.1949	SB-29	8	8	11	758	122	636
			SA-16	8	8	8			
			C-47/82	4	4	7			
			H-19/21	8	8	2			
	1-1614	05.1952	SA-16	4	4	7	156	31	125
			SB-29	4	4	9			
			C-47	1	1	6			
			H-19	2	2	2			

Uwagi: w kolumnie drugiej litera „P” oznacza etat pokojowy, litera „W” etat wojenny.

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**MIESIĘCZNA ILOŚĆ LOTÓW WYKONANA PRZEZ POSZCZEGÓLNE RODZAJE
SAMOLOTÓW USAF W TRAKCIE WOJNY KOREAŃSKIEJ**

	Bombowce średnie	Bombowce lekkie	Myśliwce odrzutowe	Myśliwce śmigłowe	Rozpoznawcze	Transportowe	inne	Ogółem
1950 rok								
Czerwiec/lipiec	572	727	4445	1000	328	1256	171	8499
Sierpień	1280	970	3693	5060	642	2618	1232	15 586
Wrzesień	1334	980	3256	4334	658	3155	2122	15 839
Październik	719	535	4327	2427	545	6079	2002	16 634
Listopad	715	1112	4083	2868	612	6685	2041	18 116
Grudzień	727	1660	5612	2559	564	5282	1780	18 184
1951 rok								
Styczeń	794	1470	6941	2136	898	6529	1606	20 374
Luty	717	1248	5896	1856	787	6574	1632	18 710
Marzec	786	1425	8961	3036	1052	6832	1694	23 786
Kwiecień	565	1617	7342	3689	1117	6357	1924	22 611
Maj	547	1711	7381	3773	944	7528	1605	23 489
Czerwiec	447	1554	6239	3201	945	7328	1681	21 395
Lipiec	499	1499	4351	2445	851	5072	1197	15 914
Sierpień	477	1710	4836	2358	965	5546	1564	17 456
Wrzesień	520	1962	6704	2946	1152	4790	1237	19 311
Październik	509	1956	8082	3320	1356	5156	1508	21 887
Listopad	430	1868	7030	2157	1383	5058	1508	19 166
Grudzień	424	1698	7481	1593	1730	5218	1184	19 328
1952 rok								
Styczeń	515	1653	6563	1434	1549	5333	1534	18 581
Luty	407	1520	6344	1271	1589	4805	1036	16 972
Marzec	475	1552	8240	1172	1604	5392	1218	19 653
Kwiecień	382	1472	8582	1082	1706	4001	1316	18 541
Maj	406	1825	11 337	1421	2443	4682	1840	23 954
Czerwiec	378	1791	7430	1216	2102	5065	1654	19 636
Lipiec	441	1783	6013	889	1462	4636	1410	16 634
Sierpień	387	1507	7652	669	1762	4882	1478	18 337
Wrzesień	448	1741	7716	1161	1726	4441	1478	18 931
Październik	494	2250	10 389	1263	1758	4990	1827	22 971
Listopad	416	1818	7727	1011	1544	3863	1367	17 746
Grudzień	465	1606	9260	712	1391	4147	1614	19 195
1953 rok								
styczeń	443	1817	8908	416	1236	4507	1563	18 890
Luty	359	1807	7881	-	1074	4006	1456	16 583
Marzec	466	1688	8291	-	1068	4830	1698	18 041
Kwiecień	453	1924	11 959	-	1389	4922	2447	23 094
Maj	513	2036	12 027	-	1602	5093	1993	23 264
Czerwiec	501	2325	13 063	-	1293	4901	1825	23 908
1-27 Lipca	437	2279	10 754	-	1012	3969	1219	19 670
Łącznie	20 448	60 096	276 796	64 475	45 839	185 528	57 704	710 886

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**MIESIĘCZNA ILOŚĆ EFEKTYWNYCH LOTÓW WYKONYWANYCH PRZEZ
POSZCZEGÓLNE TYPY SAMOLOTÓW BOJOWYCH USAF W WOJNIE
KOREAŃSKIEJ**

	B-26	B-29	F-51	F-80	F-82	F-84	F-86	F-94	RF-51	RF-80
1950 rok										
Czerwiec/lipiec	684	547	695	4198	256	-	-	-	-	241
Sierpień	958	1247	4837	3608	125	-	-	-	-	509
Wrzesień	954	1300	4176	3172	51	-	-	-	-	381
Październik	492	706	2197	4232	31	-	-	-	-	281
Listopad	1045	673	2675	4013	50	-	-	-	-	368
Grudzień	1591	710	2246	4326	153	926	229	-	8	249
1951 rok										
Styczeń	1429	775	1909	4561	111	2059	207	-	238	281
Luty	1188	708	1681	4241	66	1512	1	-	197	239
Marzec	1394	760	2914	5508	17	2399	858	-	295	335
Kwiecień	1583	551	3558	4002	56	2151	1057	-	227	489
Maj	1698	534	3627	3694	71	1958	1354	-	106	384
Czerwiec	1542	433	3112	3396	49	1476	1244	-	84	423
Lipiec	1486	487	2335	2266	75	1278	728	-	89	317
Sierpień	1697	464	2168	2288	131	1536	930	-	85	364
Wrzesień	1955	509	2778	2768	135	2744	1108	-	98	497
Październik	1951	486	3148	3101	139	3317	1613	-	115	684
Listopad	1860	405	2045	2670	87	3316	999	-	404	544
Grudzień	1694	406	1517	2348	48	3021	2044	-	757	527
1952 rok										
Styczeń	1642	486	1296	1588	101	2530	2296	46	763	477
Luty	1517	391	1170	1596	65	2094	2460	92	660	425
Marzec	1542	455	1137	2430	-	2253	3330	151	619	389
Kwiecień	1468	367	1034	2574	-	1953	3742	183	636	479
Maj	1812	396	1377	3451	-	2376	5138	264	984	750
Czerwiec	1781	364	1181	2404	-	1896	2742	301	824	656
Lipiec	1760	432	872	1581	-	1678	2379	277	554	377
Sierpień	1474	367	655	2144	-	2404	2971	21	706	523
Wrzesień	1714	420	1130	1775	-	2271	3536	7	497	637
Październik	2223	483	1252	2207	-	3787	4261	24	510	801
Listopad	1805	397	1005	1857	-	3088	2615	99	396	714
Grudzień	1583	437	694	2109	-	3362	3361	309	355	645
1953 rok										
Styczeń	1797	424	400	1991	-	3090	3344	330	194	578
Luty	1793	344	-	1840	-	2973	2624	369	40	611
Marzec	1687	446	-	1464	-	2782	3574	380	-	603
Kwiecień	1921	439	-	1183	-	4871	5271	508	-	798
Maj	2022	500	-	138	-	4640	6649	468	-	986
Czerwiec	2313	493	-	109	-	4757	7598	460	-	808
1-27 Lipca	2263	426	-	23	-	4537	5764	303	-	587
Łącznie	59 318	19 768	60 821	97 126	1817	85 027	86 035	4592	10 441	18 957

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**MIESIĘCZNA ILOŚĆ EFEKTYWNYCH LOTÓW WYKONYWANYCH PRZEZ
POSZCZEGÓLNE TYPY SAMOLOTÓW I ŚMIGŁOWCÓW
POMOCNICZYCH USAF W WOJNIE KOREAŃSKIEJ**

	RB-26 WB-26	RB-29 WB-29	C-46	C-47	C-54	C-119	C-124	T/LT-6	H-5 H-19	SA-16 SB-29
1950 rok										
Czerwiec/lipiec	-	78	107	998	67	-	-	135	-	-
Sierpień	19	103	58	2407	107	30	-	1024	127	2
Wrzesień	160	103	237	1681	480	703	-	1458	148	38
Październik	132	115	546	1238	1494	2712	-	1259	130	32
Listopad	117	76	1627	902	1394	2706	-	1437	127	26
Grudzień	163	92	1400	568	1484	1776	-	1327	42	51
1951 rok										
Styczeń	210	87	1945	882	2143	1475	-	1251	51	41
Luty	214	76	1381	1146	2694	1249	-	1158	149	19
Marzec	275	72	1343	1509	2709	1212	-	1266	130	29
Kwiecień	303	63	1128	1875	3038	245	-	1329	67	27
Maj	358	73	1496	1682	2948	1369	-	1367	83	46
Czerwiec	354	56	1313	1571	2983	1447	-	1356	158	79
Lipiec	349	70	837	977	2333	839	-	724	279	64
Sierpień	431	69	1126	1149	2193	1009	-	861	494	90
Wrzesień	464	82	519	1300	2524	389	4	901	187	98
Październik	445	86	858	1259	2286	700	-	965	390	105
Listopad	338	72	1026	1210	2326	462	-	899	193	98
Grudzień	356	63	1082	1151	2175	765	-	806	221	78
1952 rok										
Styczeń	190	61	1085	1351	2289	544	-	987	379	75
Luty	356	61	1086	1252	2157	265	-	610	291	62
Marzec	414	70	960	1644	2252	497	-	748	297	95
Kwiecień	430	66	518	1428	1594	418	-	867	241	88
Maj	497	88	886	1189	2208	573	-	1193	430	93
Czerwiec	402	49	1324	1066	2423	233	-	986	544	53
Lipiec	386	26	1432	975	2052	125	28	766	528	47
Sierpień	368	22	1347	1113	2055	273	60	1017	301	93
Wrzesień	408	26	1196	1226	1126	682	190	1168	336	124
Październik	333	15	1375	1117	967	1218	273	1334	289	131
Listopad	326	9	943	910	865	867	229	970	227	92
Grudzień	304	28	1268	912	430	1184	303	1066	187	124
1953 rok										
Styczeń	354	69	1331	977	338	1475	355	998	259	121
Luty	329	56	1303	851	260	1210	368	904	263	93
Marzec	351	66	1663	1209	215	1228	505	944	374	114
Kwiecień	455	64	2198	1260	239	782	440	1545	465	178
Maj	496	66	2206	1359	216	817	487	1175	414	167
Czerwiec	380	66	1813	1382	254	1185	253	1055	358	132
1-27 Lipca	307	77	1349	1144	315	975	172	799	151	92
Łącznie	11 774	2421	43 312	45 870	57 433	33 639	3688	38 645	9310	2897

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**MIESIĘCZNA ILOŚĆ LOTÓW BOJOWYCH WYKONYWANYCH PRZEZ
SAMOLOTY USAF W WOJNIE KOREAŃSKIEJ
WEDŁUG RODZAJU LOTU**

	Bliskie wsparcie wojsk lądowych	Izolacja pola walki i rozpoznanie bojowe	Strategiczne	Działania przeciwko samolotom przeciwnika - ofensywne	Działania przeciwko samolotom przeciwnika - defensywne	Rozpoznawcze	Łącznie
1950 rok							
Czerwiec/lipiec	3942	2199	57	457	89	336	7080
Sierpień	6774	3299	613	242	75	659	11 662
Wrzesień	6250	3281	247	39	87	676	10 580
Październik	3340	4474	77	107	10	565	8573
Listopad	3652	4210	-	750	166	664	9442
Grudzień	3336	6462	-	672	88	748	11 306
1951 rok							
Styczeń	2671	7794	-	826	50	1322	12 663
Luty	3002	6178	-	466	70	1332	11 048
Marzec	5405	7371	-	990	169	2259	16 194
Kwiecień	2598	8655	-	1202	374	1847	14 676
Maj	2824	8224	-	1353	395	1602	14 398
Czerwiec	2030	7037	-	1330	269	1658	12 324
Lipiec	1084	5939	-	799	212	1469	9503
Sierpień	818	6565	-	855	293	1673	10 204
Wrzesień	862	8686	-	1263	298	2947	14 056
Październik	1000	9753	-	1814	167	3219	15 953
Listopad	1136	8735	-	1019	99	2689	13 678
Grudzień	302	8347	-	2126	165	2701	13 641
1952 rok							
Styczeń	394	6805	-	2288	163	2303	11 953
Luty	162	6268	-	2441	183	1636	10 690
Marzec	1081	6437	-	3270	157	1675	12 620
Kwiecień	711	6288	-	3624	246	1759	12 628
Maj	1031	8126	-	4728	423	2428	16 736
Czerwiec	1910	5603	-	2391	492	2169	12 565
Lipiec	2082	4104	-	2287	386	1396	10 255
Sierpień	1854	4978	-	2595	328	1723	11 478
Wrzesień	1822	5120	-	3299	350	1655	12 246
Październik	3009	6357	-	4093	228	1942	15 629
Listopad	2416	5330	-	2400	214	1630	11 990
Grudzień	1713	5650	-	2856	701	1554	12 474
1953 rok							
Styczeń	1218	5714	-	2901	678	1593	12 104
Luty	1545	4858	-	2000	936	1235	10 574
Marzec	1187	4264	-	2911	830	1660	10 852
Kwiecień	2617	5310	-	3927	1028	2022	14 904
Maj	3887	4706	-	3645	1186	1654	15 078
Czerwiec	7078	3450	-	3467	743	1465	16 203
1-27 Lipca	5860	3591	-	2454	583	1106	13 594
Łącznie	92 603	220 168	994	73 887	12 931	60 971	461 554

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**MIESIĘCZNA ILOŚĆ LOTÓW POMOCNICZYCH WYKONYWANYCH PRZEZ
SAMOLOTY USAF W WOJNIE KOREAŃSKIEJ
WEDŁUG RODZAJU LOTU**

	Ratownicze	Transportowe	Naprowadzania	Inne	Łącznie na terenie Korei	Transportowe na terenie Japonii	Łącznie
1950 rok							
Czerwiec/lipiec	-	1279	137	3	1419	-	1419
Sierpień	136	2717	1025	46	3924	-	3924
Wrzesień	260	3301	1463	235	5259	660	5919
Październik	217	6275	1282	287	5259	964	6233
Listopad	173	6772	1473	256	8061	1030	9091
Grudzień	102	5310	1259	207	6878	1457	8335
1951 rok							
Styczeń	100	6517	862	232	7711	1802	9513
Luty	171	6600	819	72	7662	858	8520
Marzec	153	6551	369	509	7592	1163	8755
Kwiecień	173	6006	1162	594	7935	830	8766
Maj	116	7183	1462	330	9091	968	10 059
Czerwiec	296	7136	1482	157	9071	965	10 036
Lipiec	394	4904	851	262	6411	1189	7600
Sierpień	393	5255	969	635	7252	1346	8598
Wrzesień	358	4445	22	430	5255	1270	6525
Październik	694	4813	-	427	5934	1245	7179
Listopad	347	4655	-	486	5488	1051	6539
Grudzień	328	4846	-	513	5687	1080	6767
1952 rok							
Styczeń	527	4920	533	648	6628	1218	7846
Luty	458	4451	720	653	6282	1086	7368
Marzec	504	5002	840	687	7033	1142	8175
Kwiecień	665	3595	964	689	5913	761	6674
Maj	818	4210	1303	887	7218	1239	8457
Czerwiec	609	4645	1088	729	7071	877	7948
Lipiec	578	4305	869	627	6379	851	7230
Sierpień	475	4535	1101	748	6859	959	7818
Wrzesień	619	5046	1255	755	6685	1105	7790
Październik	599	4559	1437	747	7342	1302	8644
Listopad	498	3606	1070	747	5756	1493	7249
Grudzień	413	3953	1180	1175	6721	849	7570
1953 rok							
Styczeń	498	4292	1103	893	6786	943	7729
Luty	446	3754	1000	809	6009	804	6818
Marzec	662	4524	1009	994	7189	1625	8814
Kwiecień	793	4625	1498	1274	8190	1660	9850
Maj	762	4765	1208	1451	8186	1672	9858
Czerwiec	568	4521	1145	1471	7705	1431	9136
1-27 Lipca	279	3620	876	1301	6076	1891	7967
Łącznie	15 192	176 503	34 856	22 801	249 332	40 786	290 118

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**ŚREDNIA MIESIĘCZNA ILOŚĆ WYBRANYCH TYPÓW SAMOLOTÓW W
JEDNOSTKACH USAF UCZESTNICZĄCYCH W WOJNIE KOREAŃSKIEJ**

	B-26	B-29	F-51	F-80	F-84	F-86	RF-51	RF-80	LT/T-6	Łączna ilość samolotów wszystkich typów
1950 rok										
Czerwiec/lipiec	49	63	20	145	-	-	-	17	11	398
Sierpień	47	130	141	128	-	-	-	18	27	626
Wrzesień	46	141	139	138	-	-	-	20	36	804
Październik	45	133	144	187	-	-	-	25	39	840
Listopad	89	90	131	169	-	-	-	25	35	822
Grudzień	98	86	104	151	69	19	1	21	38	925
1951 rok										
Styczeń	92	88	99	172	69	4	10	15	38	925
Luty	78	91	107	203	70	-	7	15	42	939
Marzec	79	90	110	195	77	37	6	17	46	984
Kwiecień	83	86	102	169	78	46	7	20	56	964
Maj	96	88	124	165	80	47	8	18	57	1007
Czerwiec	102	93	123	147	85	44	7	20	51	999
Lipiec	103	95	95	136	103	41	5	21	54	990
Sierpień	109	97	112	124	126	39	5	28	51	1021
Wrzesień	104	97	110	118	137	44	6	30	52	1038
Październik	99	93	115	111	135	42	7	31	49	1027
Listopad	97	89	96	98	125	56	20	29	48	1004
Grudzień	99	97	76	79	127	127	32	31	45	1064
1952 rok										
Styczeń	104	96	71	69	123	133	31	33	69	1101
Luty	102	92	70	69	109	133	26	30	68	1084
Marzec	106	105	60	81	88	133	23	27	63	1086
Kwiecień	109	109	54	82	85	129	23	26	66	1050
Maj	107	102	47	79	87	131	22	25	57	1031
Czerwiec	106	93	51	87	103	135	21	25	55	1067
Lipiec	106	94	53	82	181	138	20	30	54	1148
Sierpień	117	96	53	87	164	150	18	31	51	1190
Wrzesień	123	98	54	86	171	151	16	25	50	1191
Październik	134	101	55	89	213	163	15	25	49	1255
Listopad	136	97	52	90	215	165	14	24	47	1237
Grudzień	134	100	51	98	207	161	14	24	47	1212
1953 rok										
Styczeń	140	99	39	101	202	163	9	21	47	1193
Luty	134	95	1	101	215	179	5	22	47	1166
Marzec	139	98	-	78	207	224	-	22	47	1188
Kwiecień	138	107	-	40	201	265	-	36	46	1216
Maj	152	109	-	7	213	277	-	42	45	1225
Czerwiec	140	109	-	6	213	273	-	48	40	1208
1-27 Lipca	136	104	-	5	215	297	-	47	37	1243
Średnio	105	99	72	107	121	107	10	26	47	1040

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year* United States Air Force Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, , Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

DZIAŁANIA SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH
315th AIR DIVISION W TRAKCIE WOJNY KOREAŃSKIEJ
(10 wrzesień 1950 – 27 lipiec 1953)

kwartał	Średnia ilość posiadanych samolotów	Średnia ilość samolotów zdolnych do działań	Ilość lotów ogółem	Ilość wylatanych godzin	Ilość ton przewiezionych ładunków	Ilość ton przewiezionych towarów	Ilość przewiezionych ludzi ogółem	Ilość przewiezionych rannych	Ilość przewiezionych pasażerów
10-30.09.1950	179	105	2527	11 318	10 762	9365	21 766	9349	12 417
01.10-31.12.1950	195	116	23 718	61 167	97 332	84 351	168 260	52 972	115 288
01.01-31.03.1951	229	167	20 039	53 672	70 852	55 224	184 967	46 063	138 904
01.04-30.06.1951	220	150	21 923	63 874	77 031	53 594	220 574	37 554	183 020
01.07-30.09.1951	222	172	18 288	65 265	53 562	26 888	273 137	23 399	249 738
01.10-31.12.1951	220	160	18 784	62 042	57 607	30 286	276 630	25 990	250 640
01.01-31.03.1952	211	128	16 778	58 129	49 503	23 224	272 280	16 470	255 810
01.04-30.06.1952	204	135	15 883	55 470	51 161	20 200	294 363	13 224	281 139
01.07-30.09.1952	220	132	16 190	49 076	47 839	18 412	276 637	15 394	261 243
01.10-31.12.1952	216	146	16 382	45 078	49 673	19 851	293 749	19 926	273 823
01.01-31.03.1953	200	130	16 200	39 640	49 573	18 389	296 866	15 619	281 247
01.04-30.06.1953	200	143	18 224	37 299	50 197	22 271	279 767	19 893	259 874
01.07-27.07.1953	208	137	5387	12 806	14 454	9708	54 399	11 951	42 448
Ogółem	średnio 210	średnio 140	210 343	614 836	679 636	391 763	2 913 395	307 804	2 605 591

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**DZIAŁANIA MILITARY AIRLIFT TRANSPORT SERVICE USAF W REJONIE PACYFIKU
W TRAKCIE WOJNY KOREAŃSKIEJ**

okres	Ilość lotów				Tonaż przewiezionych ładunków				Ilość przewiezionych pasażerów			
	Łącznie	Samoloty wojskowe USA	Samoloty cywilne USA	Samoloty państw ONZ	Łącznie	Samoloty wojskowe USA	Samoloty cywilne USA	Samoloty państw ONZ	łącznie	Samoloty wojskowe USA	Samoloty cywilne USA	Samoloty państw ONZ
06.1950-06.1951	5910	1994	3500	416	31 096	11 586	17 676	1834	91 764	27 040	57 305	7419
07.1951 – 06.1952	5678	1400	3805	473	28 489	7849	18 958	1682	70 331	13 641	49 601	7089
07.1952-07.1953	5814	1907	3601	306	28 785	9851	17 945	989	77 764	23 886	47 347	6531
łącznie	17 402	5301	10 906	1195	88 370	29 266	54 579	4505	239 859	64 567	154 253	21 039

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953

**ZESTAWIENIE ILOŚCI ZRZUCONYCH BOMB I NAPALMU ORAZ
WYSTRZELONYCH RAKIET I AMUNICJI STRZELECKIEJ PRZEZ SAMOŁOTY
USAF W WOJNIE KOREAŃSKIEJ**

	Ilość zrzucanych bomb (w tonach)	Ilość zrzuconego napalmu (w tonach)	Ilość wystrzelonych raket (w sztukach)	Ilość wystrzelonej amunicji lotniczej kalibru 12,7 mm (w setkach sztuk)
1950 rok				
Czerwiec/lipiec	5715	3	11 933	35 937
Sierpień	12 135	614	23 277	86 086
Wrzesień	12 374	1712	24 030	78 854
Październik	6385	671	16 064	50 591
Listopad	6490	1548	22 363	64 895
Grudzień	7583	1964	23 539	93 750
1951 rok				
Styczeń	9054	2498	22 575	94 612
Luty	8130	2927	20 118	83 011
Marzec	9100	3833	26 139	114 972
Kwiecień	7545	3854	17 935	88 610
Maj	8584	3681	20 392	90 732
Czerwiec	7438	2228	13 881	69 498
Lipiec	8311	516	7414	44 215
Sierpień	8356	672	4960	47 350
Wrzesień	10 593	769	7264	60 470
Październik	11 290	758	7801	70 138
Listopad	10 180	573	6221	72 035
Grudzień	10 557	408	4365	58 150
1952 rok				
Styczeń	11 685	196	3749	39 218
Luty	10 494	132	2122	28 040
Marzec	11 814	207	3928	30 643
Kwiecień	10 303	29	1864	27 196
Maj	11 677	385	4321	35 808
Czerwiec	11 258	184	4112	32 780
Lipiec	9965	183	3681	20 698
Sierpień	9657	202	2111	17 608
Wrzesień	10 717	62	1983	14 648
Październik	12 401	211	3835	18 631
Listopad	10 916	886	450	14 529
Grudzień	12 635	16	605	12 166
1953 rok				
Styczeń	12 188	18	287	11 851
Luty	10 836	14	78	9101
Marzec	10 548	76	-	8447
Kwiecień	12 554	12	141	11 765
Maj	14 653	56	-	9718
Czerwiec	16 720	117	46	12 880
1-27 Lipca	15 286	142	16	8878
Łącznie	386 037	32 357	313 600	1 668 531

UWAGA: w zestawieniu nie ujęto 55 797 rakiet dymnych wystrzelonych przez samoloty naprowadzania T/LT-6 „Mosquito”.

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**ZESTAWIENIE ILOŚCI ZRZUCONYCH BOMB I NAPALMU ORAZ
WYSTRZELONYCH RAKIET I AMUNICJI STRZELECKIEJ PRZEZ
POSZCZEGÓLNE TYPY SAMOLOTÓW USAF W WOJNIE KOREAŃSKIEJ**

	Ilość zrzucanych bomb (w tonach)	Ilość zrzuconego napalmu (w tonach)	Ilość wystrzelonych raket (w sztukach)	Ilość wystrzelonej amunicji lotniczej kalibru 12,7mm (w setkach sztuk)
B-26 „Invader”				
1950 rok	6159	913	12 222	70 471
1951 rok	30 607	2115	10 433	156 983
1952 rok	39 048	50	741	73 261
1953 rok	32 436	23	205	9389
łącznie	112 215	3101	25 065	310 494
B-29 „Superfortress”				
1950 rok	41 770	-	-	8914
1951 rok	54 218	-	-	10 248
1952 rok	45 157	-	-	18 425
1953 rok	27 323	-	-	5775
łącznie	168 368	-	-	44 631
F-51 „Mustang”				
1950 rok	1860	5043	57 623	146 769
1951 rok	5605	9734	107 724	231 060
1952 rok	5099	444	17 677	56 559
1953 rok	145	-	20	1192
łącznie	12 909	15 221	183 034	435 630
F-80 „Shooting Star”				
1950 rok	416	506	47 754	173 519
1951 rok	10 733	5875	31 672	366 529
1952 rok	18 322	771	1489	45 915
1953 rok	3463	2	20	2396
łącznie	33 266	8327	80 935	588 344
F-84 „Thunderjet”				
1950 rok	170	50	1958	6576
1951 rok	7327	3814	7285	92 931
1952 rok	21 200	1428	12 490	64 087
1953 rok	21 730	268	296	31 100
Łącznie	50 247	5560	22 154	212 891
F-86 „Sabre”				
1950 rok	-	-	-	114
1951 rok	-	6	162	8019
1952 rok	13	-	84	24 471
1953 rok	7495	142	24	21 317
Łącznie	7508	148	270	58 173
Samoloty rozpoznawcze				
1950 rok	161	-	50	668
1951 rok	440	-	70	7293
1952 rok	418	-	127	4438
1953 rok	203	-	3	1449
Łącznie	1222	-	250	14 375

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1951*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1951; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1952*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1952; *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

OGÓLNE STRATY SAMOLOTÓW USAF W WOJNIE KOREAŃSKIEJ

	Straty operacyjne ogółem	Od działań nieprzyjaciela				Bez udziału nieprzyjaciela	Przyczyna nieznana	Straty nieoperacyjne	Straty ogółem
		ogółem	W walkach powietrznych	Artyleria przeciwlotnicza	Przyczyna nieznana				
1950 rok									
Czerwiec/lipiec	36	25	4	20	1	5	6	20	56
Sierpień	38	23	1	21	1	11	4	6	44
Wrzesień	50	25	-	24	1	17	8	4	54
Październik	48	18	1	16	1	19	11	11	59
Listopad	46	17	1	15	1	24	5	6	52
Grudzień	51	10	2	7	1	28	13	18	69
1951 rok									
Styczeń	34	7	2	5	-	24	3	10	44
Luty	45	12	-	11	1	24	9	9	54
Marzec	51	21	2	17	2	16	14	4	55
Kwiecień	73	42	4	36	2	14	17	11	84
Maj	54	24	-	23	1	20	10	9	63
Czerwiec	59	31	7	22	2	18	10	9	68
Lipiec	49	21	1	16	4	17	11	10	59
Sierpień	50	28	3	23	2	13	9	9	59
Wrzesień	46	27	6	21	-	11	8	7	53
Październik	58	38	14	23	1	16	4	10	68
Listopad	34	23	8	11	4	9	2	5	39
Grudzień	40	31	9	21	1	4	5	6	46
1952 rok									
Styczeń	59	37	5	28	4	12	10	6	65
Luty	48	24	4	19	1	17	7	3	51
Marzec	40	23	4	16	3	11	6	4	44
Kwiecień	36	24	5	15	4	8	4	7	43
Maj	47	31	9	17	5	11	5	2	52
Czerwiec	28	16	4	10	2	9	3	8	36
Lipiec	25	13	4	8	1	7	5	9	34
Sierpień	27	15	2	10	3	8	4	5	32
Wrzesień	29	17	10	4	3	6	6	8	37
Październik	34	21	5	13	3	8	5	8	42
Listopad	22	15	5	8	2	5	2	8	30
Grudzień	22	9	3	9	-	10	3	9	31
1953 rok									
Styczeń	30	16	3	10	3	11	3	4	34
Luty	16	11	2	5	4	4	1	9	25
Marzec	19	10	2	7	1	6	3	8	27
Kwiecień	24	12	4	6	2	7	5	3	27
Maj	27	9	1	8	-	13	5	2	29
Czerwiec	38	18	-	18	-	14	6	6	44
1-27 Lipca	33	13	2	10	1	15	5	5	38
Łącznie	1466	757	139	550	68	472	237	281	1747

Opracowanie własne na podstawie: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953.

**SAMOLOTY USAF UTRACONE I USZKODZONE W WALKACH
POWIETRZNYCH W WOJNIE KOREAŃSKIEJ
– WEDŁUG DANYCH USAF Z 1953 ROKU**

	B-26	B-29	F-51	F-80	F-84	F-86	F-94	RF-80	Ogółem
Samoloty zniszczone – łącznie	-	17	10	14	18	78	1	1	139
Przez MiG-15	-	15	3	8	15	76	-	1	118
Przez Jak-9	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Niezidentyfikowany typ	-	1	7	6	3	2	1	-	20
Samoloty poważnie uszkodzone – łącznie	1	9	2	3	7	56	-	-	78
Przez MiG-15	-	9	2	2	7	53	-	-	73
Przez Ła-9	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Niezidentyfikowany typ	1	-	-	1	-	2	-	-	4
Samoloty lekko uszkodzone – łącznie	-	1	-	-	3	4	-	-	8
Przez MiG-15	-	1	-	-	3	3	-	-	7
Niezidentyfikowany typ	-	1	-	-	-	1	-	-	1

Źródło: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953, s. 61.

**STRATY PERSONELU LOTNICZEGO USAF
W WOJNIE KOREAŃSKIEJ**

kwartał	Zmarli ogółem	Polegli w walce	Zaginieni w akcji – uznani za poległych	Zmarli z ran	Ranni	Zaginieni w akcji	Zaginieni w akcji – przywrócenie do służby po zwolnieniu z niewoli	ogółem
27.06. – 30.09.1950	106	12	93	1	46	106	-	163
01.10. – 31.12.1950	109	41	65	3	68	72	-	182
01.01. – 31.03.1951	82	22	56	4	55	61	-	138
01.04. – 30.06.1951	126	13	112	1	60	118	-	191
01.07. – 30.09.1951	59	15	44	-	22	46	-	83
01.10. – 31.12.1951	70	16	54	-	49	54	-	126
01.01. – 31.03.1952	52	10	42	-	13	42	-	65
01.04. – 30.06.1952	37	6	31	-	18	32	-	56
01.07. – 30.09.1952	42	-	42	-	4	43	-	47
01.10. – 31.12.1952	17	2	15	-	11	18	-	29
01.01. – 31.03.1953	13	1	12	-	8	28	-	37
01.04. – 30.06.1953	18	8	10	-	19	15	3	42
01.07. – 30.09.1953	24	19	3	2	2	236	217	257
01.10. – 31.12.1953	246	-	246	-	-	-	-	246
01.01. – 31.03.1954	152	-	152	-	-	-	-	152
01.04. – 30.06.1954	27	-	27	-	-	-	-	27
Łącznie	1180	165	1004	11	379	1303	220	1841

Źródło: *United States Air Force statistical digest Fiscal Year 1953*, Directorate of Statistical Services Deputy Chief of Staff, Comptroller Headquarters, United States Air Force, Washington 1953, s. 101.

DZIAŁANIA 64. OIAK W WOJNIE KOREAŃSKIEJ

	listopad 1950 - grudzień 1951	1952	1953 (do końca lipca)	łącznie
ilość samolotolotów łącznie (w dzień)	18 759	23 539	18 152	60 450
średnia miesięczna ilość samolotolotów (w dzień)	1563	1961	2600	
ilość samolotolotów (w nocy)	1062	1916	1373	3486
ilość grupowych walk powietrznych (w dzień)	307	868	508	1683
ilość walk powietrznych (w nocy)	16	32	59	107
łącznie strąconych samolotów przeciwnika (w dzień)	562	379	126	1067
w tym wybranych typów maszyn	48 – B-29 103 – F-80 132 – F-84 218 – F-86 25 – „Meteor”	13 – F-80 41 – F-84 315 – F-86	12 – F-80/84 114 – F-86	
łącznie strąconych samolotów przeciwnika (w nocy)	2	15	14	31
w tym według typów maszyn	2- B-26	11 – B-29 3 – B-26 1 – F-94	9 – B-29 1 – RB-29 1 - B-26 2 – F-94 1 – F3D-2	
straty własne :				
samolotów	71	172	76	329
pilotów	34	51	25	110

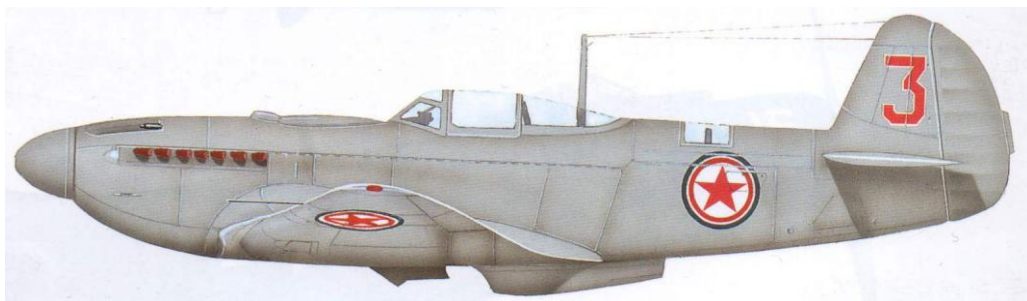
Opracowanie własne na podstawie: I. M. Popov, S. J. Lavrenov, W. N. Bogdanov, *Korieja w ognie voiny*, Kuchkovo Polie, Moskva 2005.

**PORÓWNANIE ZWYCIĘSTW I STRAT W WALKACH POWIETRZNYCH
W WOJNIE KOREAŃSKIEJ WEDŁUG DANYCH USA I ZSRR**

	dane USA	dane ZSRR
Straty bojowe samolotów USA	757	1097 – ZSRR + 271 – Korea Pn. i ChRL
Straty bojowe F-86 „Sabre”	103	651 – ZSRR + 181 – Korea Pn. i ChRL
Straty bojowe B-29 „Stratofortress”	17	69
Straty bojowe F-84 „Thunderjet”	18	186 – ZSRR + 27 – Korea Pn. i ChRL
Straty bojowe F-80 „Shooting Star”	15	117 – ZSRR + 30 – Korea Pn. i ChRL
Straty bojowe F-51 “Mustang”	12	28 – ZSRR + 12 – Korea Pn. i ChRL
Straty bojowe “Meteor” FMk.8	5	28 – ZSRR + 7 – Korea Pn. i ChRL
Zwycięstwa powietrzne B-29	34	0
Straty bojowe MiG-15	885	335 – ZSRR + 231 – Korea Pn. i ChRL
Strat bojowe innych samolotów państw ludowych	69	

Źródło: <http://www.wio.ru/korea/korearus.htm> [dostęp:] 15.10.2012 r.

SYLWETKI PODSTAWOWYCH TYPÓW SAMOLOTÓW I ŚMIGŁOWCÓW UŻYWANYCH W WOJNIE KOREAŃSKIEJ



Samolot myśliwski Jak-9P lotnictwa Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej,
czerwiec 1950 roku



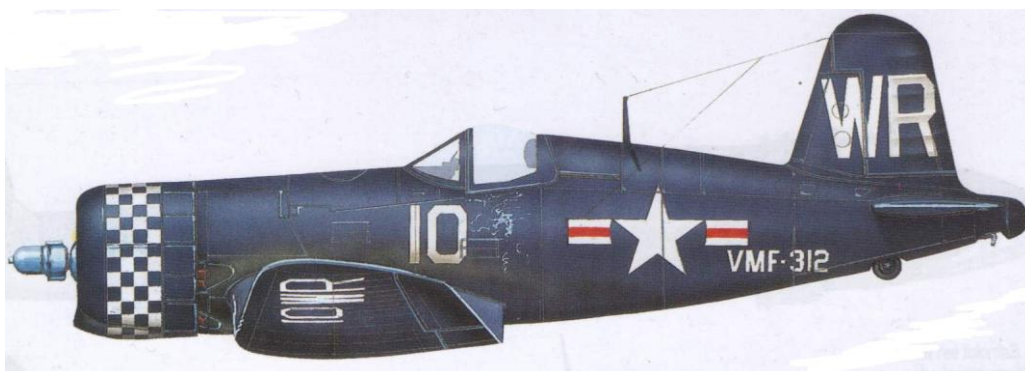
Samolot myśliwski nocny North American F-82 G „Twin Mustang” z 4. F(AW)S USAF
lotnisko Naha Okinawa, lato 1950 roku



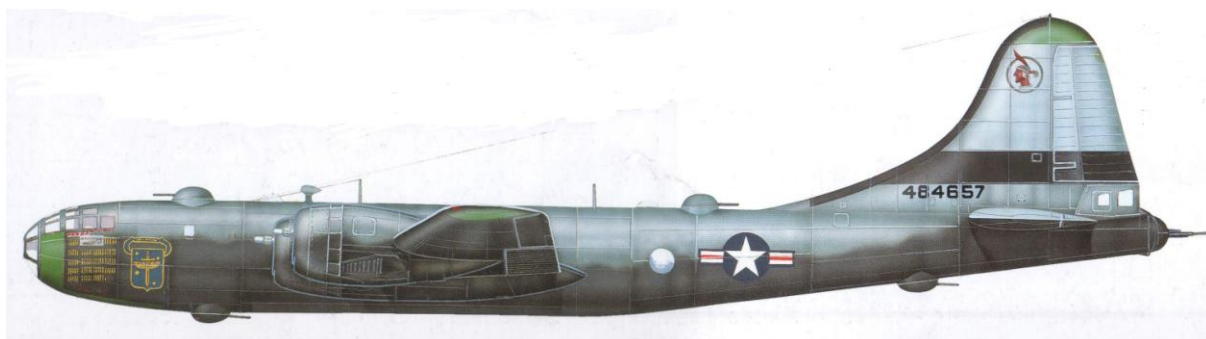
Samolot szturmowy Il-10 lotnictwa Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej,
egzemplarz zdobyty przez oddziały amerykańskiej piechoty morskiej
w Wonsan w październiku 1950 roku



Samolot myśliwsko-bombowy Lockheed F-80 C „Shooting Star” z 16. FIS / 51. FIW USAF
lotnisko Suwon, jesień 1950 roku



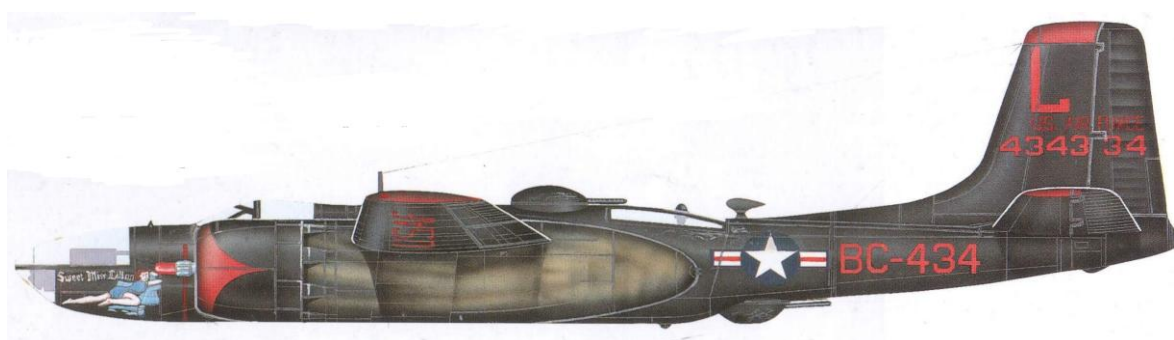
Samolot myśliwsko-bombowy Vought F4U-4 „Corsair” z VMF-312 lotnictwa Piechoty
Morskiej USA, lotnisko Kimpo, wrzesień 1950 roku



Samolot bombowy Boeing B-29 „Stratofortress” z 28. BS / 19. BG(M) USAF,
lotnisko Kadena, 1951 rok



Śmigłowiec ratowniczy i obserwacyjny Sikorsky HO3S-1
z VMO-6 lotnictwa Piechoty Morskiej USA, jesień 1950 roku



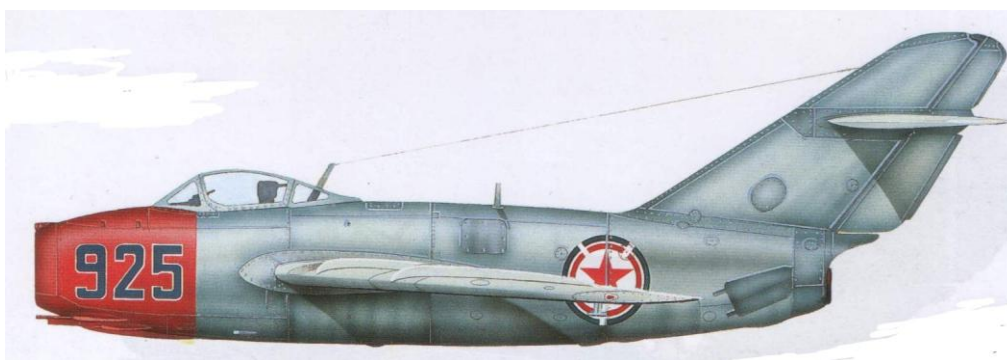
Samolot bombowy Douglas B-26 C „Invader” z 37. BS / 17 BG(L) USAF,
lotnisko Pusan, 1952 rok



Samolot myśliwsko-bombowy North American F-51 D „Mustang”
z 12. FBS / 18. FBG USAF, lotnisko Chinhae, lato 1952 roku



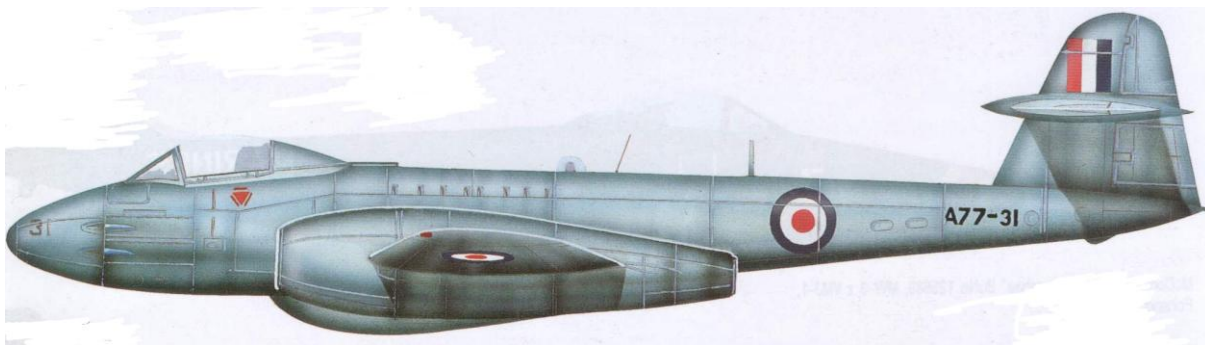
Samolot myśliwski North American F-86 A "Sabre" z 336. FIS / 4. FIW USAF, grudzień 1950 roku



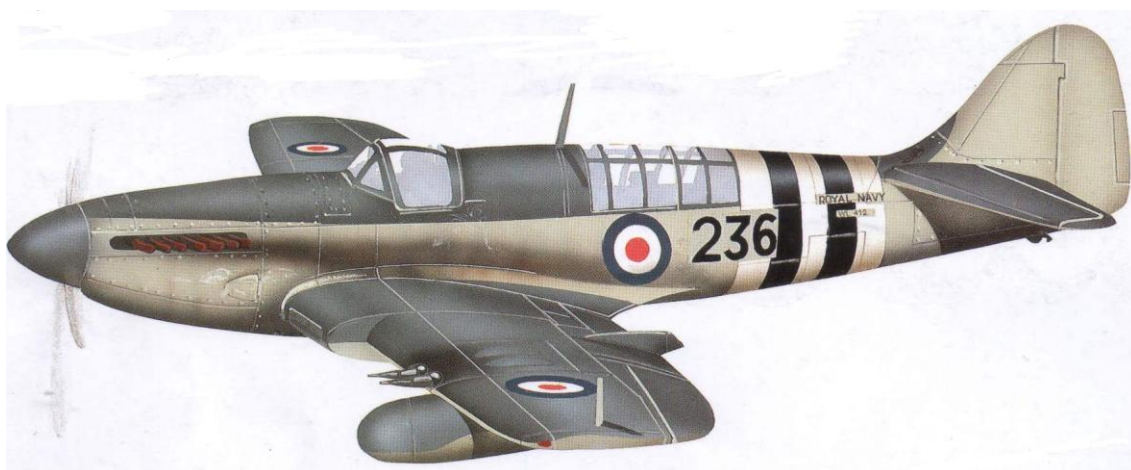
Samolot myśliwski MiG-15 „bis” z 196. IAP /324. IAD, lotnisko Antung, kwiecień 1951 roku



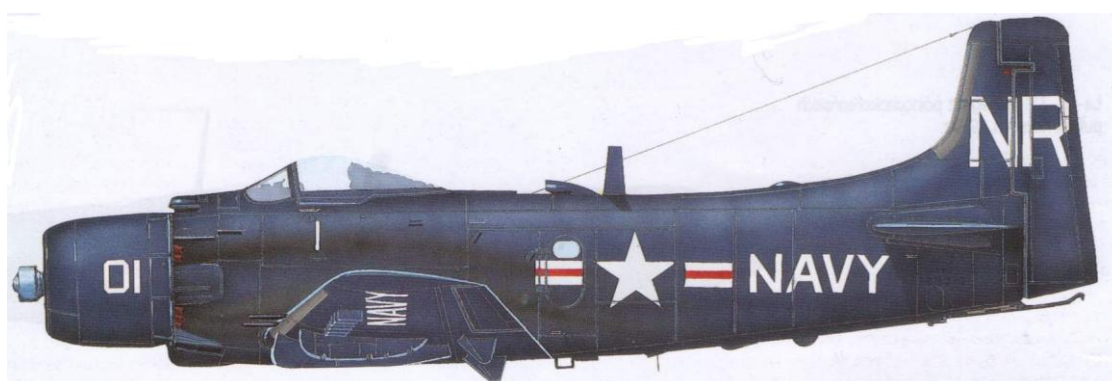
Samolot myśliwski Grumman F9F-2 „Panther” z VF-781 lotnictwa Marynarki Wojennej USA, operujący pod koniec 1952 roku z lotniskowca USS „Bon Homme Richard”



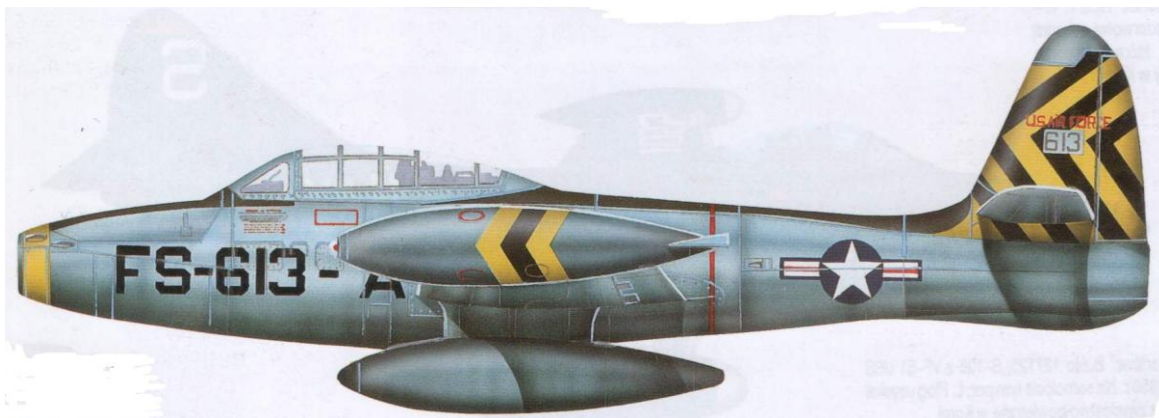
Samolot myśliwsko-bombowy Gloster „Meteor” F. Mk 8 z 77. Squadron RAAF, lotnisko Kimpo, 1952 rok



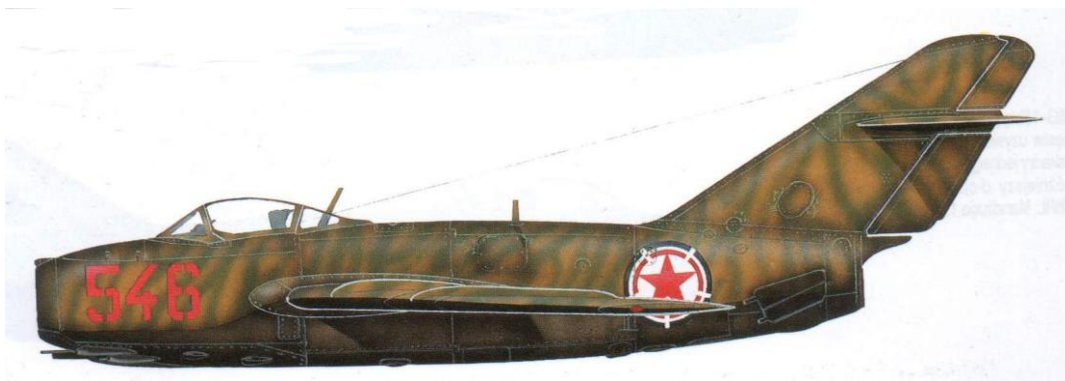
Samolot szturmowy Fairey „Firefly” AS. Mk. 5 z 817. Squadron Fleet Air Arm, operujący z lotniskowca HMAS “Sydney”, listopad 1951 roku



Samolot szturmowy nocny AD-4NL z VC-35 lotnictwa marynarki Wojskowej USA, 1952 rok



Samolot myśliwsko-bombowy Republic F-84 E „Thunderjet” z 8. FBS / 49. FBG USAF, lotnisko Kunsan, 1953 rok



Samolot myśliwski MiG-15 bis z samodzielnego nocnego 351. IAP / 64. OIAK, lotnisko Antung, 1952 rok



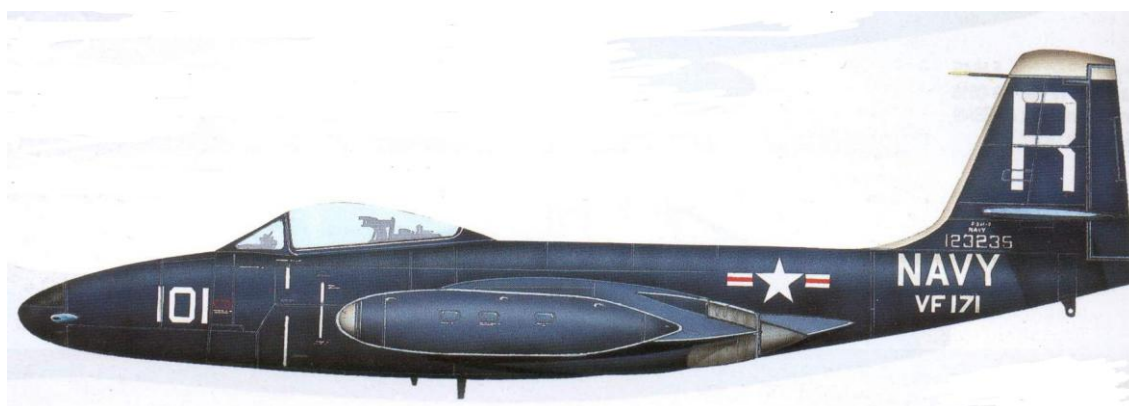
Samolot myśliwski F-86 F-1 „Sabre” z 39. FIS / 51. FIW USAF, maj 1953 roku



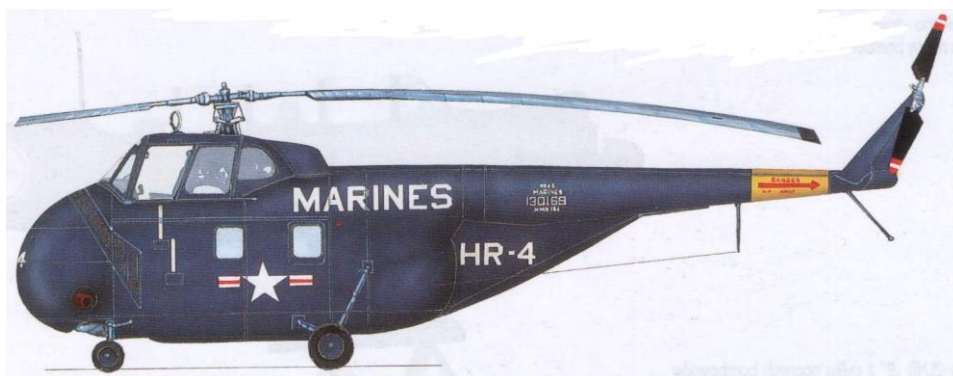
Samolot bombowy Tu-2 lotnictwa Chińskiej Republiki Ludowej, listopad 1951 roku



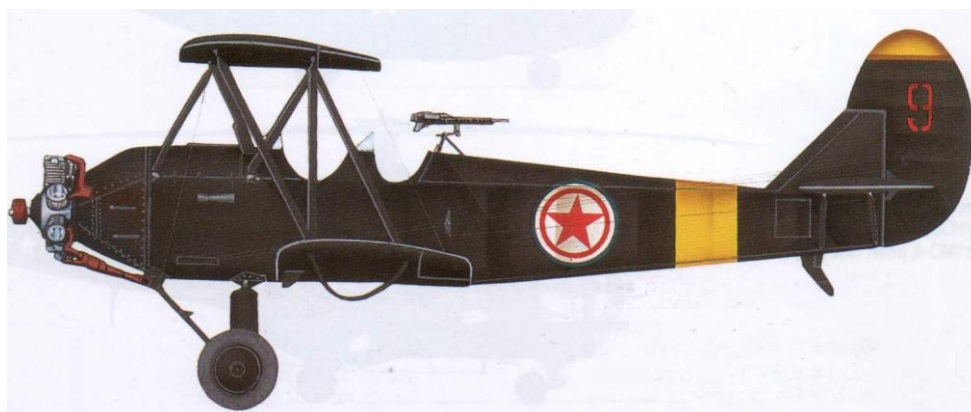
Samolot myśliwski Ła-11 z nocnego pułku lotnictwa Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, 1953 rok



Samolot myśliwski McDonnell F2H-2 „Banshee” z VF-171 lotnictwa Marynarki Wojennej USA, operujący z pokładu USS „Essex” , sierpień 1951 roku



Śmigłowiec transportowy Sikorsky HRS-1 z HMR-161 lotnictwa Piechoty Morskiej USA, lotnisko Kimpo, lipiec 1953 roku



Lekki nocny samolot bombowy Polikarpow Po-2 z pułku nocnych bombowców lotnictwa Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, jesień 1951 roku



Nocny samolot myśliwski Lockheed F-94 B „Starfire” z 68. FIS USAF, lotnisko Suwon grudzień 1951 roku.

Źródło: C. Piotrowski, P. Taras, *Korea 1950-1953*, AJ-Press, Gdańsk 1994.

**PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO – TECHNICZNE GŁÓWNYCH TYPÓW SAMOLOTÓW
UŻYWANYCH W WOJNIE KOREAŃSKIEJ**

Typ samolotu/producent	długość	rozpiętość	wysokość	masa startowa	prędkość maksymalna	pulap	zasięg	napęd	uzbrojenie strzeleckie	uzbrojenie podwieszane (bomby, rakiety, napalm)
samoloty myśliwskie, myśliwsko bombowe i szturmowe o napędzie śmigłowym										
Jak-9P /ZSRR	8,6 m	9,7 m	3 m	3550 kg	660 km/h	10 500 m	1130 km	1 silnik rzędowy WK-107A o mocy 1500 KM	3 działka 20 mm	-
Ła-9/ZSRR	8,6 m	9,8 m	-	3812 kg	674 km/h	10 800 m	1735 km	1 silnik gwiazdowy ASz-82 FN o mocy 1850 KM	4 działka 23 mm	-
F-51 D „Mustang” / USA	9,8 m	11,3 m	4,1 m	4175 kg	703 km/h	12 800 m	2755 km	1 silnik rzędowy Packard V-1650-7 o mocy 1729 KM	6 wkm 12,7 mm	2 x 900 kG bomb lub 6-10 rakiet 127 mm
F7F-3N “Tigercat” / USA	13,8 m	15,7 m	5,1 m	11 670 kg	740 km/h	12 300 m	1900 km	2 silniki gwiazdowe P&W R-2800-34W o mocy 2100 KM każdy	4 działka 20 mm 4 wkm 12,7 mm	2 x 450 kG bom lub 1 torpeda
F-82 G „Twin Mustang” / USA	12,9 m	15,6 m	4,2 m	11 632 kg	740 km/h	11 855 m	3605 km	2 silniki rzędowe Allison V-1710 o mocy 1380 KM każdy	6 wkm 12,7 mm	1800 kG bomb lub 25 rakiet 127 mm
F4U-4 „Corsair” / USA	10,2 m	12,5 m	4,5 m	6653 kg	731 km/h	12 649 m	1115 km	1 silnik gwiazdowy P&W R-2800-18W o mocy 2325 KM	4 działka 20 mm lub 6 wkm 12,7 mm	1800 kG bomb lub 8 rakiet 127 mm
Sea Fury” FB.11 / Wielka Brytania	10,6 m	11,7 m	4,9 m	5670 kg	740 km/h	10 900 m	1675 km	1 silnik gwiazdowy Bristol „Centaurus” XVIIC o mocy 2480 KM	4 działka 20 mm	900 kG bomb lub 12 rakiet 76 mm

Ił-10M / ZSRR	11,1 m	11,1 m	4,2 m	6335 kg	530 km/h	4000 m	800 km	1 silnik rzędowy AM-42 o mocy 1080 KM	2 działka 23 mm i 2 km 7,62 mm w skrzydłach 1 działko 20 mm - strzelec	550 kG bomb 4 rakiety 82 lub 132 mm
AD-4 „Skyraider” / USA	11,5 m	15,5 m	4,8 m	11 340 kg	520 km/h	8660 m	2115 km	1 silnik gwiazdowy Wright R-3350-26WA o mocy 2600 KM	4 działka 20 mm	1800 kG bomb i 12 rakiet 127 mm
„Firefly” AS. Mk. 5 / Wielka Brytania	11,5 m	13,6 m	4,7 m	6481 kg	513 km/h	8840 m	2195 km	1 silnik rzędowy Rolls Royce „Griffon” IIB o mocy 1735 KM	4 działka 20 mm	900 kG bomb i 8 rakiet
Samoloty myśliwskie i myśliwsko – bombowe o napędzie odrzutowym										
MiG-15 / ZSRR	10,2 m	10,1 m	3,7 m	4806 kg	1042 km/h	15 200 m	1395 km	1 silnik odrzutowy RD-45F o ciągu 2270 kG	1 działko 37 mm 2 działka 23 mm	-
MiG-15 bis / ZSRR	10,1 m	10,1 m	3,7 m	4960 kg	1076 km/h	15 500 m	1330 km	1 silnik odrzutowy WK-1F o ciągu 2400 kG	1 działko 37 mm 2 działka 23 mm	-
F-80 C „Shooting Star” / USA	10,5 m	11,8 m	3,4 m	5738 kg	965 km/h	14 000 m	1930 km	1 silnik odrzutowy Allison J33-A-35 o ciągu 2430 kG	6 wkm 12,7 mm	900 kG bomb lub 8 rakiet 127 mm
F-84 G „Thunderjet” / USA	11,6 m	11,1 m	3,8 m	8200 kg	1000 km/h	12 350 m	1600 km	1 silnik odrzutowy Allison J35-A-29 o ciągu 2524 kG	6 wkm 12,7 mm	do 2020 kG bomb lub rakiet
F-86 A „Sabre” / USA	11,4 m	11,3 m	4,5 m	7360 kg	965 km/h	14 630 m	890 km	1 silnik odrzutowy GE J47-GE-1 o ciągu 2160 kG	6 wkm 12,7 mm	-
F-86 F „Sabre” / USA	11,4 m	11,3 m	4,5 m	8234 kg	1106 km/h	15 100 m	2454 km	1 silnik odrzutowy GE J47-GE-27 o ciągu 2683 kG	6 wkm 12,7 mm	do 2400 kG bomb lub rakiet
F-94 B „Starfire” / USA	13,6 m	12,9 m	4,5 m	10 970 kg	1030 km/h	15 670 m	1300 km	1 silnik odrzutowy Allison J33-A-33 o ciągu 2750 kG	4 wkm 12,7 mm	900 kG bomb
F9F-2 „Panther” / USA	11,3 m	11,6 m	3,8 m	6456 kg	925 km/h	13 600 m	2100 km	1 silnik odrzutowy P&W J42-P-6/8 o ciągu 2700 kG	4 działka 20 mm	900 kG bomb lub 6 rakiet 127 mm
F2H-3 „Banshee” / USA	14,7 m	12,7 m	4,4 m	9531 kg	933 km/h	14 200 m	2760 km	2 silniki odrzutowe Westinghouse J34-WE-34 o ciągu 1475kG każdy	4 działka 20 mm	8 rakiet 127 mm lub 6 bomb 250 kg i 2 rakiety

F3D-2 „Skyknight” / USA	13,8 m	15,2 m	4,9 m	12 151 kg	852 km/h	11 200 m	2212 km	2 silniki odrzutowe Westinghouse J34-WE-36 o ciągu 1543 kG każdy	4 działka 20 mm	do 1800 kG bomb
„Meteor” F. Mk 8 / Wielka Brytania	13,6 m	11,3 m	3,9 m	7121 kg	965 km/h	13 100 m	965 km	2 silniki odrzutowe Rolls Royce Derwent 8 o ciągu 1589 kG każdy	4 działka 20 mm	900 kg bomb lub 16 rakiet 76 mm lub 8 rakiet 127 mm
Samoloty bombowe										
Po-2 / ZSRR	8,2 m	11,7 m	3,1 m	1415 kg	150 km/h	3500 m	700 km	1 silnik gwiazdowy M11 o mocy 125 KM	1 km 7,62 mm	2 bomby 120 kG lub 4 rakiety 82 mm
Tu-2 / ZSRR	13,9 m	18,9 m	4,6 m	11 360 kg	547 km/h	9500 m	2100 km	2 silniki gwiazdowe ASz-82FN o mocy 1460 KM każdy	2 działka 20 mm w skrzydłach, 3 ruchome wkm 12,7 mm	1200 kG bomb
B-26 B „Invader” / USA	15,2 m	21,3 m	5,6 m	15 900 kg	570 km/h	6700 m	2300 km	2 silniki gwiazdowe P&W R-2800-27 o mocy 2000 KM każdy	10-18 wkm 12,7 mm – w tym 6-8 stałych w nosie 4 ruchome w dwóch wieżyczkach i opcjonalnie 6 stałych w skrzydłach	2700 kG bomb lub bomby i 16 rakiet 127 mm
B-29 A „Superfortress” / USA	30,2 m	43 m	8,5	54 000 kg	574 km/h	10 000 m	5230 km	4 silniki gwiazdowe Wright R-3350-23 o mocy 2200 KM każdy	12 wkm 12,7 mm w pięciu stanowiskach strzeleckich	9000 kG bomb
Morskie samoloty i łodzie latające patrolowe										
„Sunderland” Mk. V / Wielka Brytania	26 m	34,4 m	10 m	26 332 kg	336 km/h	4880 m	4828 km	4 silniki gwiazdowe Bristol Pegasus XVII o mocy 1065 KM każdy	do 12 km 7,62 mm 2 wkm 12,7 mm	bomby, bomby głębinowe, miny flary oświetlające do 2250 kG
PBM-5 „Mariner” / USA	24,4 m	36 m	8,4 m	26 310 kg	319 km/h	5151 m	3438 km	2 silniki gwiazdowe Wright R-2600-12 o mocy 1700 KM każdy	7 wkm 12, 7 mm	bomby, bomby głębinowe do 907 kG
P2V-3 „Neptune” / USA	23,7 m	30,5 m	8,6 m	29 076 kg	515 km/h		6046 km	2 silniki gwiazdowe Wright R-3350-18 o mocy 3200 KM każdy	-	do 3629 kG bomb, min, rakiet

PB4Y-2 „Privateer” / USA	22,7 m	33,5 m	9,2 m	29 500 kg	482 km/h	6400 m	4540 km	4 silniki gwiazdowe P&W R-1830-94 o mocy 1350 KM każdy	12 wkm 12,7 m	do 5800 kG bomb, min, torped, flar oświetlających
Samoloty transportowe										
Li-2 / ZSRR	19,6 m	28,8 m	5,1 m	10 700 kg	300 km/h		2500 km	2 silniki gwiazdowe ASz-62IR o mocy 1000 KM każdy	-	24 pasażerów lub 2000 kG ładunku
Il-12 / ZSRR	21,3 m	31,7 m	8 m	17 250 kg	407 km/h	6500 m	1500 km	2 silniki gwiazdowe ASz-82FNW o mocy 1850 KM każdy	-	21-32 pasażerów
C-46 „Commando” / USA	23,2 m	32,9 m	6,6 m	22 000 kg	433 km/h	8410 m	4750 km	2 silniki gwiazdowe P&W R-2800-51 o mocy 2000 KM każdy	-	62 pasażerów
C-47 „Skytrain” / USA	19,4 m	29,4 m	5,2 m	14 061 kg	360 km/h	8045 m	2575 km	2 silniki gwiazdowe P&W R-1830-90C o mocy 1200 KM każdy	-	28 żołnierzy lub 2700 kG ładunku
C-54 „Skymaster” / USA	28,6 m	35,8 m	8,4 m	33 000 kg	442 km/h	6800 m	6400 km	4 silniki gwiazdowe P&W R-2000-9 o mocy 1450 KM każdy	-	50 żołnierzy
C-119 „Flying Boxcar” / USA	26,4 m	33,3 m	8,1 m	34 000 kg	450 km/h	7290 m	3670 km	2 silniki gwiazdowe P&W R-4360-20 o mocy 3500 KM każdy	-	62 żołnierzy lub 35 rannych na noszach lub 4500 kG ładunku
C-124 „Globemaster” / USA	40 m	53 m	14,7 m	98 000 kg	520 km/h	10 000 m	3500 km	4 silniki gwiazdowe P&W R-4360 o mocy 3800 KM każdy	-	200 pasażerów lub 30 000 kg ładunku

Źródło: Opracowanie własne autor

**PRZYKŁADOWE PORÓWNANIE ROZBIEŻNOŚCI STRAT SAMOLOTÓW
AMERYKAŃSKICH UZNANYCH WEDŁUG DANYCH ROSYJSKICH ZA
ZESTRZELONE PRZEZ MIG-I I DANYCH USA**

Nazwisko pilota radzieckiego	Data zestrzelenia wg danych rosyjskich	Typ samolotu/numer seryjny	Data utraty według danych USA	Przyczyna utraty według danych USA	Nazwisko pilota USA	Los pilota USA
DZIAŁANIA DZIENNE						
G. Charikowski	14.11.1950	B-29 A 44-62152	15.11.1950	Rozbity przy starcie z bazy Kadena	-	-
S. Naumienko	24.12.1950	F-84 E 49-2422	24.12.1950	Rozbity w trakcie powrotu do bazy w wyniku braku paliwa	ppor. W. Bascom	Zginął na skutek nieprawidłowego o katapultowania, szczątki pilota odzyskano
P. Owsiannikow	23.02.1951	F-80 C 49-1860	24.02.1950	Skraksował prawdopodobnie w wyniku usterki silnika	-	-
P. Owsiannikow	30.03.1951	B-29 A 44-69746	30.03.1951	Uszkodzony przez MiG-i, wylądował w bazie Itazuke	-	5 członków załogi rannych
S. Subotin	07.04.1951	B-29 A 45-21725	06.04.1951	Rozbity przy lądowaniu w bazie Naha, Okinawa	-	-
S. Subotin	09.04.1951	B-26 B 44-34357	20.10.1951	Rozbity przy lądowaniu po nocnym locie	-	-
S. Subotin	12.04.1951	F-80 C 49-1842	12.05.1951	Zestrzelony przez artylerię spadł i eksplodował koło Sogu-ri	por. L. Haefele	Szczątki pilota odzyskano
G. Ges	12.04.1951	B-29 A 44-61835	12.04.1951	Poważnie uszkodzony przez MiG-i, wylądował awaryjnie w Suwon	-	-
N. Gonczarow	24.06.1951	F-80 C 49-484	28.06.1951	Strącony przez artylerię, spadł koło Singesan	por. J. Murray	Szczątki pilota odzyskano w trakcie operacji „Big Switch”
K. Szebierstow	20.06.1951	F-51 D 45-11484	19.06.1951	Strącony przez artylerię	por. L. Harper	Szczątki pilota zabrane przez śmigłowiec ratowniczy

K. Szebierstow	27.09.1951	F-80 C 49-752	30.09.1951	Strącony przez artylerię w czasie ataku na pojazdy koło Phenianu	ppor. W. Grammer	Poległ
P. Miłauszkin	13.12.1951	F-86 A 49-1159	13.12.1951	Poważnie uszkodzony przez szczątki zestrzelonego MiG- a, pilot katapultował się nad Cho-do	kpt. K. Chandler	Pilot uratowany przez śmigłowiec ratowniczy z wyspy Cho-do
S. Kramarenko	12.04.1951	F-80 C 49-831	13.04.1951	Trafiony przez artylerię, zapalił się, ale zdołał dolecieć do Suwon	kpt. A. Sherwood	Pilot bez urazów
S. Kramarenko	02.06.1951	F-86 A 49-1130	05.06.1951	Rozbity przy starcie z Suwon	por. T. Hanson	Uratowany
S. Kramarenko	01.12.1951	„Meteor” A77-559	07.12.1952	Strącony przez artylerię w czasie ataku na cele naziemne koło Haeju	por. M. Browne-Gaylord	Poległ
J. Piepieljajew	27.11.1951	F-84 E 51-636	27.11.1951	Nie zdołał wyjść z ataku na cele naziemne i uderzył w wagony kolejowe	maj. B. Seitzinger	Poległ
B. Bokacz N. Wołkow	14.12.1951 25.01.1952	F-86 A 49-1191	04.12.1951	Uszkodzony w walce powietrznej przez MiG-i, powrócił do bazy	-	-
W. Alfiejew	20.05.1951	F-86 A 49-1319	06.10.1951	Trafiony przez artylerię nad Sinanju, pilot katapultował się	ppor. B. Garrett	Uratowany przez amfibię SA-16
B. Abakumow	05.12.1951	F-80 C 49-472	12.12.1951	Uderzył w ziemię w trakcie ataku na cele naziemne koło Kuhwa-ri	por. R. Cronan	Poległ
L. Szczukin	30.10.1951	RF-80 A 44-84849 (faktycznie był to RF-51 D)	30.10.1951	Trafiony przez artylerię, ekspłodował w powietrzu	por. G. Madsen	Poległ
L. Szczukin	31.12.1951	F-80 C 49-1869	01.01.1952	Rozbity przy starcie	por. E. Jones	Pilot bez urazów
A. Kaljużnyj	20.09.1951	F-84 E 50-1152	25.09.1951	Trafiony przez artylerię w trakcie ataku na lokomotywę na niskiej wysokości	por. P. Ross	Uratowany przez amfibię SA-16

A. Kaljużnyj	27.11.1951	AD-4 123974	27.11.1951	Z powodu problemów z uzbrojonymi bombami pilot opuścił samolot nad morzem	por. E. Hale	Poszukiwania przez okręty nie dały rezultatu, uznany za poległego
W. Stiepanow	05.12.1951	F-84 E 49-2354	08.12.1951	Trafiony przez artylerię runął do rzeki Chongchon	kpt. J. Crump	Uratowany przez samoloty ratownicze
N. Sutjagin	25.08.1951	„Meteor” A77-128	22.08.1951	Zderzenie w powietrzu z innym samolotem – A77-354 - nad lotniskiem K-14. A77-354 uznany, jako zestrzelony przez G. Gułowa	sierż. R. Mitchell	Poległ
N. Sutjagin	03.12.1951	F-86 A 49-1272	04.12.1951	Uszkodzony w walce powietrznej z Mig-ami, powrócił do bazy	-	-
N. Dokaszenko	25.10.1951	F4U-4 81576	25.10.1951	Trafiony przez artylerię nad Wonsan, wodował w Zatoce Wonsan	por. L. Dorsey	Uratowany przez śmigłowiec z krążownika USS „Helena”
S. Bahajew	23.10.1951	B-29 A 44-27347	23.10.1951	Uszkodzony przez Mig-i, wylądował w Kimpo	-	-
G. Szatałow	28.06.1951	AD-4 123855	28.06.1951	Trafiony z broni małokalibrowej w czasie ataku na cele naziemne, uderzył w ziemię i spłonął	por. H. Harris	Poległ
D. Oskin	07.02.1952	F-86 E 50-686	07.02.1952	Eksplozja silnika przy starcie, wylądował awaryjnie 35 km od Kimpo	por. J. Green	Pilot bez urazów
G. Ochaj	12.10.1951	F-86 E 50-682	12.10.1951	Uszkodzony w walce z MiG-ami, wylądował „na brzuchu” na pasie Kimpo	-	-
G. Ochaj	03.11.1951	„Meteor” A77-373	15.05.1952	Trafiony przez artylerię w trakcie ataku na niskiej wysokości, uderzył w ziemię	ppor. D. Robertson	Poległ
A. Baszman	03.04.1952	F-86 E 51-2733	05.04.1952	W trakcie powrotu z lotu bojowego uderzył w ziemię 200 m od końca pasa startowego	por. J. Laskey	Poległ

G. Dmitriuk	11.07.1952	F-84 D 48-779	11.07.1952	W trakcie ataku na niskiej wysokości wleciał w chmurę dymu po wybuchach poprzednich bomb i więcej go nie zaobserwowano	por. I. Tindall	Uznany za zaginionego w akcji
B. Siskow	18.11.1952	F-86 E 51-2734	29.10.1952	Lądował przymusowo około 1 kilometra na zachód od lotniska Kimpo z powodu wyczerpanego paliwa	kpt. R. Stark	Pilot bez urazów
DZIAŁANIA NOCNE						
I. Gałyszewskij	16.09.1951	B-26 B 44-4539	17.09.1951	Trafiony bezpośrednio pociskiem artylerii przeciwlotniczej	-	-
P. F. Łuszin C. Chwalenskij	04.12.1951	B-29A 44-27314	04.12.1951	W trakcie startu uszkodzony został jeden z silników samolot skraksował 8 km od bazy Kadena	-	9 członków załogi zginęło, reszta uratowana
J. Dobrowiczian	12.09.1952	B-29A 44-86343	13.09.1952	Trafiony przez artylerię eksplodował w powietrzu nad Suiho	-	Cała załoga uznana za zaginioną w akcji
P. Fiedulajew	30.03.1953	F-84G 51-10373	31.03.1953	Strącony przez artylerię, przymusowo lądował bez podwozia	-	Brak danych

Opracowanie własne na podstawie: I. Seidov, *Sovietskije asy koriejskoj voiny*, Fond „Russkije Witazi”, Moskwa 2010, I. Seidov, *Nochnyje srazhenija v koriejskoj voinie*, Fond „Russkije Witazi”, Moskwa 2013 oraz *Korean War Air Loss Database*, Tail Number Report, http://www.dtic.mil/dpmo/korea/reports/air/korwald_tail.htm, [dostęp:] 14.12.2013 r., 16.12.2013 r.

