

INFORMACE O CIZÍCH ARMÁDÁCH

POZNATKY A ZKUŠENOSTI Z LETECKÝCH BOJŮ V KOREJI

Letos v červnu uplynou již tři léta války v Koreji, v níž intervenční letecké síly, jejichž hlavní částí je letectvo americké, zneuctují vlny Spojených národů barbarickým bombardováním civilního severokorejského obyvatelstva, božehodným ničením a pálením severokorejských měst a osad a používáním chemických a bakteriálních bojových prostředků.

Hned na počátku intervence skládalo americké velení největší naděje na rychlé a snadné vítězství za pomoci silného letectva. V prvních dnech boje zasadilo proti mladému a početně slabému severokorejskému letectvu silné svazy až téměř s desetinásobnou početní převahou. Naděje na bleskové vítězství se nespílnily, což znova dokazuje jejich nesprávné pochopení poslání letectva v soudobé válce.

Všeobecné organizační uskupení intervenčních leteckých sil

V době zahájení útoku proti severní Koreji dne 25. 6. 1950 měli útočníci pět stíhacích pluků s letouny F-51 a F-80, jeden pluk stíhačů pro každé počasí s letouny F-82, jeden pluk středních bombardovacích letounů B-29, jeden pluk lehkých bombardovacích letounů B-26, jednu divisi dopravních a výsadkových letounů C-46, C-47, C-54 a C-82 a asi šest námořních letek s letouny Skyreider na pěti mateřských letadlových lodích s celkovým počtem 20 až 25 letek s asi 800 až 1000 letounů.

Postupně bylo toto letectvo posilováno jak Američany, tak i ostatními intervenujícími státy dalšími leteckými jednotkami ve snaze přispět k urychlení rozhodujícího úderu proti severní Koreji.

V organizačním uskupení všech nasazených jednotek docházelo k větším nebo menším změnám diktovaným určitou zvláštností korejského válečného počátečního nepatrné letecké síly Severokorejců, velká vzdálenost bojiště od leteckých základů, těžké terénní a meteorologické podmínky, možnost současného zásahu pozemních, leteckých a námořních sil útočníka).

Letecké síly imperialistů, operující na korejském válečném, podléhají organizačně t. zv. vrchnímu velitelství vojsk Organizace spojených národů se štáby všech tří druhů vojsk.

Taktické letectvo zúčastněných států je organizováno v jednu taktickou leteckou armádu.

Z amerických jednotek sem patří: 5. letecká taktická armáda, 315. dopravní a výsadková divize, velitelství leteckého materiálu, a letectvo námořní pěchoty Spojených států severoamerických (t. č. dislokované na pozemních letištích).

Další jednotky této armády tvoří menší letecké jednotky Velké Británie, Austrálie, Jižní Afriky, Řecka a Kanady.

Námořní letectvo a letectvo námořní pěchoty, dislokované na mateřských letadlových lodích, je součástí námořních jednotek Dálného Východu.

Ve prospěch pozemních vojsk působí dále americké strategické bombardovací letectvo, uskupené do Prozatímního velitelství bombardovacích letectva Dálného Východu se stanovištěm v Tokiu.

Tomuto velitelství podléhají tři střední bombardovací pluky s letouny B-29 (pluk má 33 letounů), a jedna strategická průzkumná letka s letouny RB-29 a RB-45.

Bombardovací jednotky jsou vyčleněny z jednotek 20. strategické letecké armády, dislokované na ostrově Guam a souostroví Riu-kiu (Okinawa). Jeden ze středních bombardovacích pluků a strategická průzkumná letka jsou na letišti Jokoda u Tokia.

Jak bombardovací, tak i průzkumné letouny tohoto velitelství plnily výhradně strategické úkoly jen z počátku, později přešly k úkolům převážně taktickým

Složení a úkoly vyšších leteckých jednotek

K 5. letecké armádě, jejíž VS je v Seulu, patří: — jednotky stíhacího letectva (čtyři stíhací pluky s letouny F-86, t. j. $4 \times 75 = 300$ letounů),

— jednotky bombardovacích stíhačů (šest pluků bombardovacích stíhačů s letouny F-84, F-80, F-51, t. j. $6 \times 75 = 450$ letounů),

— jednotky lehkého bombardovacího letectva (tři lehké bombardovací pluky s letouny B-26, t. j. $3 \times 48 = 144$ letounů),

— jeden taktický průzkumný pluk se dvěma denními letkami s letouny RF-80C a RF-51 (32 letounů) a jednou noční letkou s letouny RB-26 (asi 20 letounů).

Z dalších jednotek patří do svazku 5. letecké armády:

— dvě taktické kontrolní skupiny asi se 60 letouny AT-6 (Mosquito) a deseti letkami kontrolní a výstražné služby,

— několik spojovacích letek s letouny L-5, L-16, L-17, L-19 a s vrtulníky,

— jedna pátrací a záchranná letka s 9 letouny SA-16 a několika letouny SB-17, SB-29 a 34 vrtulníky typu H-5 a H-19,

— jedna policejní letka s letouny L-19 a

— příslušné tylové složky.

Úkoly 5. letecké armády jsou koordinovány vrchním velitelstvím s činností letectva námořní pěchoty i námořního letectva (pokud toto letectvo spolupracuje při plnění taktických bojových úkolů) a dále s činností středních bombardovacích jednotek.

Za veškerou vzdušnou dopravu na bojiště a z bojiště, za dopravu materiálu a za odsun raněných do zápolí odpovídá 315. dopravní a výsadková letecká divize. Zároveň koná na leteckých základnách válčící přeskolovací operační výcvik pilotů dopravních letounů a výcvik všech osádek pro součinnost s výsadkovými vojsky. Má pět dopravních a výsadkových pluků vyzbrojených letouny C-46, C-47, C-54, C-82, C-119 a C-124 a jednu zdravotnickou odsunovou letku s letouny C-46, C-47 a vrtulníky s celkovým počtem asi 250 letounů a asi 20 vrtulníků.

Udržování, zásobování, opravu letounů a veškeré výzbroje a výstroje řídí velitelství leteckého materiálu na Dálném východě. Jeho dílny jsou v Japonsku, v jižní Koreji, na Filipínách a na Guam.

Letecké jednotky námořní pěchoty Spojených států severoamerických, dislokované na pozemních letištích, tvoří dva pluky letectva námořní pěchoty po třech letkách s letouny F-7F, Skyraider a J.

Letecké jednotky členských států Spojených národů intervenujících v Koreji operují jako nedílná část 5. letecké armády. (Austrálie s jednou letkou letounů Gloster Meteor, Jižní Afrika s jednou letkou letounů Vampire, kanadská dopravní letka s letouny Canadair a Recko s jednou dopravní letkou s letouny C-47.)

Jednotky námořního letectva, umístěné na pěti mateřských letadlových lodích asi se 400 letouny různých typů, v nichž převládají v poslední době typy F9F Panther a Banshee, jsou součástí 7. námořní flotily a účastní se soustředěných úderů, ať již jako část stíhacího doprovodu nebo jako bitevní letouny.

Jiné jednotky, plnící úkoly společně s americkým námořnictvem, na př. britská hlídkovací letka s vodními letouny Sunderland nebo čtyři námořní letky na třech britských mateřských letadlových lodích, podléhají po stránce operační velitelství námořních sil.

V současné době působí na korejském válčícím straně intervencí celkem asi 3000 až 4000 letounů s leteckým a pomocným personálem v počtu asi 200 000 osob. Z toho patří Spojeným státům severoamerickým 57–60 letek 19 leteckých pluků (57 až 60 letek) asi s 2000 letouny a 60 000 až 70 000 osobami.

Povaha leteckých operací v jednotlivých obdobích války

Při dělení dosavadního průběhu války v Koreji přidržím se rozdělení na čtyři období podle přehledu průběhu války v Koreji, otištěného ve VM čís. 1/1952 na str. 111 až 114.

První období (t. j. od 25. června do 15. září 1950).

Při napadení severní Koreje mělo americké letectvo, jemuž postupně přicházelo na pomoc letectvo ostatních kapitalistických států, proti sobě nepatrné severokorejské letectvo. Proto brzy získalo leteckou převahu a v této fázi intervence se vrhlo taktickým i strategickým letectvem na ničení živé síly a materiálu severokorejské armády, aby co nejvíce brzdilo přísun na frontu.

Ale i přes velkou leteckou převahu nedovedlo a ani nemohlo americké letectvo zajistit vítězství pozemním intervenčním vojskům, nýbrž naopak v této fázi intervence byla spojenecká pozemní vojska drce na Severokorejci a na konec zatlačena až do pusan-ského prostoru. V této zoufalé situaci vrhlo americké letectvo i své strategické těžké bombardovací jednotky k provádění taktických úkolů a na pomoc pozemním vojskům. Že tato letecká akce neskončila úplným nezdarem, nutno přičítat tomu, že v té době nemělo severokorejské letectvo dostatečný počet stíhacích letounů, jimiž by bylo tyto lehce zranitelné akce amerického strategického letectva překazilo.

V tomto období Spojené státy zahájily rychlou leteckou přepravu záloh osob i materiálu z mateřské země.

Druhé období (t. j. od druhé poloviny září do 25. října 1950).

Po vyložení amerických jednotek u Inčenu a po strategickém ústupu Severokorejců k 38. rovnoběžce provádělo americké letectvo hlavně teroristické nálety na města, rušilo komunikační spoje a snažilo se zabraňovat přísunu záloh a materiálu.

Americké letectvo zkoušelo v tomto období války nově zasazené letouny a výzbroj a používalo korejského válčící k bojovému výcviku svých leteckých jednotek.

Třetí období (t. j. od konce října 1950 do začátku června 1951).

V třetím období intervence bylo americké letectvo překvapeno narůstáním stíhacích leteckých sil lidových armád, ztrácelo leteckou převahu a je nuceno každou leteckou akci řízenou do týlu zajišťovat početným stíhacím letectvem.

V tomto období americké letectvo po těžkých ztrátách, způsobených velmi účinnou protileteckou obranou a stíhacím letectvem přechází k méně přesným nočním leteckým akcím jednotlivých letounů.

Také bombardovací stíhači, kteří mají za hlavní úkol podporovat pozemní vojska, byli pod vlivem narůstající síly severokorejského stíhacího letectva odvoláni od plnění vlastních úkolů a zasazeni jako výpomoc stíhacímu letectvu při doprovodných úkolech.

Čtvrté období (t. j. od června 1951 až do současné doby).

Jeho ráz je dán přechodem jednotek lidové armády a čínských dobrovolníků nejdříve do spěšné a později do pevně vybudované obrany.

Ve čtvrtém období taktické letectvo přesunulo vzhledem na ustálení fronty těžiště činnosti do týlu s úkolem znemožňovat přísun bojujícím jednotkám. V této fázi byla zahájena bakteriální a chemická válka, zvláště k tomu vybranými jednotkami a podniknut letecký útok na elektrárny na řece Amnokkang (Jalu).

Střední bombardovací letectvo zesílilo své barské nálety hlavně proti civilnímu obyvatelstvu 78 severokorejských měst, v jejichž ničení pokračuje dosud.

V tomto období zkoušejí Američané další typy letounů vybavené nejen radarovým zařízením, ale i raketami proti vzdušným cílům, zesilují své jednotky hlavně stíhacími letouny a od konce roku 1952 i speciálními letouny protiletecké obrany.

Jednotlivé poznatky z leteckých bojů

Poměr leteckých sil a boj o vzdušnou převahu

Na počátku intervence mělo letectvo intervenentů asi 800 až 1000 letounů, letectvo Severokorejců asi 160 až 200 letounů, takže útočníci získali leteckou převahu poměrně lehce.

Vzrůstem leteckých sil Severokorejců v r. 1951 a jeho stálým narůstáním převážně u stíhacího letectva v r. 1952 ztrácelo letectvo intervenentů čím dále tím více svou údernou sílu. Přiznávají to jak v projevech svých vedoucích činitelů, tak i v četných článcích uveřejněných v tisku. Ozývají se hlasy požadující umožnění leteckých úderů i za hranice Koreje.

Území severozápadní Koreje, které je velmi dobře chráněno stíhacími svazy, je Američany označováno názvem „Mig Alley“ („ulice Migů“). Pro intervenenty je již tato část severní Koreje převahy prostorem, v němž naprosto ztratili svou leteckou převahu.

Swazy, které měly získat intervenentům letectvu leteckou převahu, byly vyzbrojeny převážně letouny F-86 (v Koreji od 17. 12. 1950), F-84E (v Koreji od 7. 12. 1950), z počátku i letouny F-80, Vampire a Gloster Meteor. Z námořních letounů bylo použito typů Panther a Banshee, startujících z mateřských letadlových lodí. Všechny tyto typy tvořily doprovod bombardovacích svazů nebo hlídkovaly v prostoru akce. Případy volného stíhání se vyskytovaly jen za počáteční letecké převahy spojenců, později již byly méně časté. Do volného stíhání se už neodvažovali pouštět ani stíhači pokládání za nejúspěšnější americké letce, jako byl mjr. Davis (byl sestřelen čínským dobrovolníkem na podzim 1952) a mjr. Jabara.

V taktice vzdušných bojů rozhodovaly známé prvky, a to výška, rychlost, manévry a střelba, usměrněné leteckotechnickými možnostmi jednotlivých typů letounů, jejich vybavením a jejich osádkami.

Celkově při hodnocení poznatků ze střetnutí proudových stíhacích letounů s letouny téhož druhu možno říci, že proudový letoun MIG-15 používaný Severokorejci převyšuje letoun F-86 i při jeho některých technických přednostech.

Američtí stíhací letci poukazovali na vhodnější a technicky dokonalejší kombinaci gyroskopického a radarového zaměřovače v letounech F-86, dále na ochranný oblek pilota. Podle jejich zkušeností způsobuje právě tento oblek velmi znatelné zlepšení fyzického stavu v zatáčkách, a to tím, že není mozek ani při nejrudším působení složky G odkrován a může stále a okamžitě reagovat v situaci, kdy rozhodují desítky vteřiny.

Oblek ten se skládá ze vzduchových podušek obepínajících břicho a nohy letce. Podle množství odstředivé nebo dostředivé síly reguluje ventil automaticky zvyšování nebo snižování množství vzduchu, takže krev nemá možnost opouštět v takové míře mozek, aby jej zbavila potřebného kyslíku.

Zkušenosti z leteckých bojů ukázaly, že se letouny F-84, F-80, Gloster Meteor a Vampire, kterých bylo

používalo po určitou dobu jako letounů stíhacích nevyrovnají letounu Mig-15.

Při střetnutí proudových stíhacích letounů Mig-15 s vrtulovými stíhacími letouny typu F-51 Mustang nebyly zjištěny případy, že by vrtulový letoun plně využil výhod horizontálního manévru a vyloučil tím možnost účinné střelby proudového letounu, po případě že by sám prováděl úspěšný palebný útok. Ztráty vrtulových amerických letounů byly značné.

Vrtulové bombardovací letouny, hlavně B-29, byly ve vzdušném boji přes svou palebnou mohutnost v nevýhodě. Všechny případy leteckého úderu severokorejských proudových letounů na tento bombardovací typ potvrdily zastaralost B-29.

Co se taktiky střelby týče, je podle získaných poznatků závislá na známých již podmínkách odpovídajících faktorů času, velikosti manévru, vzdálenosti a výšce přibližování a útoku, doplněných technickými možnostmi (lokátory, zaměřovači, druhem a ráží zbraně a p.) a podlností lidského organismu proti lineárnímu i odstředivému zrychlení.

Zásady správného využití momentu překvapení zůstávají neměnné, i když je nutno brát v úvahu, že je tento důležitý činitel značně eliminován použitím radarového zaměřovače u F-86. Také podmínka střelby pod malými úhly útoku, hlavně ze zadních prostorů (u B-29 z přední dolní polosféry), odpoutávání po útoku do stran bez předlétávání, malá vhodnost čelního útoku, zachování prvků správné křivky pronásledování — to jsou všechno zásady, jejichž dodržování zkušenosti z Koreje plně potvrzují.

Zkušenosti z použití zbraní větších ráží — kanonů nad 20 mm — ve srovnání s letouny vyzbrojenými kulomety ráže 12,7 mm jsou ve prospěch větších ráží. Výhodu nezmenšuje ani jejich zmenšená kadeence. Při možnosti palby z větší vzdálenosti je vyžadována přesnost zamíření, doplněná podle možnosti gyroskopickým zaměřovačem řešícím samostatně hlavní prvky zaměřování.

Dne 2. února 1953 použilo americké letectvo v Koreji po prvé raket proti vzdušným cílům při útoku letounů F-94C Starfire na stíhací svaz vrtulových letounů La-9. Je to první akce letky stíhacího letectva, vyzbrojené tímto typem letounů a zasazené v Koreji od konce r. 1952. Normálně je tento typ letounů určen především ke stíhání bombardovacích svazů s malou možností manévru.

Isolace bojiště

V rámci operační součinnosti, nazývané Američany „nepřímou podporou“, nedokázaly letecké síly intervenentů ohrozit spojení bojiště s tylem, ačkoli o to všemožně usilovaly a přestože jde hlavně v posledních měsících jen asi o 160kilometrovou šíři celého poloostrova a o soustředěné úderý pozemního i námořního letectva. Pokusili se o to dlouhodobou leteckou akcí, nazvanou „operace oprátka“. Byla zahájena 18. září 1951 a zúčastnily se jí všechny letecké síly intervenentů. Operace byla doplněna akcemi válečného námořnictva, uskupeného do 77. a 95. letecké skupiny zvláštního určení. Trvá v určitých obměnách dosud. Východní pobřeží je bombardováno a napadáno námořními jednotkami a jejich letectvem s těžištěm úsilí na zničení železnic na jejich citlivých místech. Komunikační síť západní

části území narušuje taktické letectvo 5. letecké armády. Zvlášť důležité cíle, jako nádraží, železniční mosty, tunely a letiště, jsou v celém území bombardovány letouny B-29 leteckých jednotek vyčleněných z 20. letecké armády.

Úsilí letectva je zaměřeno na bombardování letišť, útoky na komunikační síť, bombardování skladů a skladů, měst, útoky na vodní přehrady, elektrárny, doly a továrny, útoky na automobilní a pochodové proudy, na shromaždiště vojsk a na ubytovací prostory tylových složek.

Toto úsilí bylo doplněno snahou vytvořit pomocí bakteriálních bojových prostředků zamořené pásmo probíhající celou severní Koreou a znemožňující přísun.

Bombardování letišť mělo za úkol zničit letouny, zařízení letišť a jejich startovací dráhy. Jednou z ukázek taktiky Američanů je útok na jedno letiště při severokorejských hranicích provedený v noci z 21. na 22. listopad 1951. Provedlo jej 10 letounů B-29 (5 z Japonska a 5 z letiště Okinawa na ostrovech Riu-Kiu), jejichž náletová cesta byla 1100 a 1600 km dlouhá. Nejdříve byly shozeny osvětlovací pumy z letounů C-47, pak pumy 226 kg z B-29. Pumy byly časovány tak, že vybuchovaly nad samou zemí s cílem umlčet protiletadlové prostředky a zničit letouny. Poté bylo použito 450 kg tříštivých pum s různým zpožděním na startovací dráhy a napalovací pumy na demolované budovy a jejich vnitřní zařízení.

Údery na další letiště byly prováděny také převážně v noci, a to jak bombardovacími letouny B-29 z horizontálního letu v intervalech 10 až 15 minut.

Útoky na letiště byly podnikány i ve dne za doprovodu silných stíhačích svazů a za součinnosti bombardovacích stíhačů. Mnohé z útočících svazů, které nalétávaly pro silnou protiletadlovou obranu z různých směrů a výšek, doprovázely i námořní stíhači proudové letouny typu Panther, které rozdělily podobně jako ostatní stíhači doprovodné letouny své úsilí jak proti stíhačům, tak i proti protiletadlové obraně.

Při útocích na letiště bylo mnoho letounů interventu sestřeleno nebo poškozeno protiletadlovou obranou.

Útoky na komunikační síť

Velká členitost Koreje vyžaduje, aby komunikační síť železnice a silnic procházela po velkém množství mostů, viaduktů a četných tunelech. Tuto nevýhodu vystihlo letectvo intervenujících států a využívalo téměř každého dne k útokům na tato citlivá místa.

Železnice byly bombardovány průměrně 140krát měsíčně a zahrnují téměř 70% všech náletů na severokorejský prostor.

Útočníci podnikali bombardovací nálety jak bombardovacími letouny B-29 a B-26, tak i bombardovacími stíhači F-80, F-84 a F-51 nebo námořními vrtulovými letouny typu Skyraider. Zničené mosty průměrně 20 až 30 m vysoké a železniční tratě jsou opravovány jen provizorně, avšak velmi rychle (největší železniční mosty maximálně za 6 dní, menší za 1 až 3 dny, nejsou-li práce stále rušeny leteckými útoky). Některé úseky tratí byly přerušovány prů-

měrně jednou na každém kilometru (160 km dlouhý úsek trati byl na příklad přerušen 165krát). Na některé železniční mosty (na př. u Sinūdžu) vrhly letouny B-29 vybavené radarem až 180 pum vážících 450 kg při horizontálním bombardování řadou jednotlivými letouny.

Při útocích na nádraží používají letouny B-26 často nejdříve raket v několika střemhlavých náletech a nakonec bombardují napalmovými pumami. Často bylo používáno kombinace útoků letouny C-47, C-46 (osvětlovací pumy), B-26 (rakety a napalmové pumy), B-29 (trhavé pumy) a po příp. F-84, F-80, F-51 (kulometná palba a rakety nebo pumy).

Soustředěné údery na železniční síť poškozovaly nádraží a jejich zařízení, strážní domky, telegrafní a telefonní spojení dosti značně.

Při útocích na tunely, kterých je v severní Koreji několik set, používají Američané pum na padácích nebo bombardování řadou a zavalují přístup do tunelu. Útoky na tunely byly velmi časté, protože mnoho tunelů, má také i funkce železničních stanic, vodáren, skladů a p. Bombardováním z malých výšek pumami na padácích svrhávaných z letounu B-26 bylo dosaženo částečného zavalení tunelu, i když byl zajišťován dvěma vagony s pískem.

Shazování pum vážících 450, 225, 112 a 45 kg na padácích hlavně letouny B-26 se poměrně velmi rozšířilo. Jako výhody jsou udávány: velká přesnost umístění při letu v přízemní a malé výšce, pozdější výbuch po zpomalení dopadu a tím možnost opustění nebezpečného prostoru letounem, dále puma nemá možnost odskakovat od cíle.

Nevýhodou je nutnost bombardování za denního světla, výjimečně za umělého nebo měsíčního světla, možnost havárií v úzkých, hlubokých a nepravidelných údolích Koreje a nebezpečí výbuchu pro zvláště citlivý a složitý mechanismus.

Pumy vážící 45 a 112 kg jsou shazovány obvykle na dvou padácích, 226 kg pumy na čtyřech a 450 kg pumy až na pěti padácích.

Poněvadž severokorejský prostor je chráněn silnými svazy stíhačů a důkladnou protiletadlovou obranou, jejíž přesnost zásahů se stále zvyšuje, byla síla doprovodných svazů při denních náletech vysoká a bylo dosahováno i počtu 14 stíhačů na jeden letoun B-29. Při náletu na železniční trať Wonsan-Jangdék¹⁾ v lednu 1952 bylo použito 112 stíhačů na 8 letounů B-29. V této souvislosti je nutno zdůraznit, že tato trať a hlavně město Wonsan bylo po 300 dní soustavně bombardováno námořním letectvem a postřeľováno z válečných lodí, provoz se však přece jen nepodařilo úplně ochromit.

Noční přesuny po železnicích byly bombardovány hlavně letouny B-26 z malých výšek převážně z vodorovného letu za použití osvětlovacích pum.

Silnice, na nichž je hlavní provoz v noci, byly stále pod kontrolou průzkumných letounů RB-26 s třicetiminutovou frekvencí.

Zjištěné proudy vozidel byly bombardovány le-

¹⁾ Tato železniční trať není vyznačena v mapě Koreje, která byla přiložena k VM čís. 1/1951. Trať spojuje Wonsan s Phjeng-jangem přes Jangdék a Sengčen a je velmi důležitou rokádou. (Pozn. redakce.)

touny B-29 nebo B-26 po osvětlení cíle padákovou osvětlovací pumou, hoříci 5 až 8 minut. Byly shazovány obyčejně série 6 trhavých pum vážících 45 kg. Pumy byly vybaveny velmi citlivým zapalovačem, vybuchujícím při sebemenším dotyku, nebo byly časovány na výbuch přímo nad proudem. Plášť pum se třásl na střepiny vážící 30 až 90 gramů, které působily na velké vzdálenosti.

Od bombardování samých silnic trhavými pumami bylo však upuštěno, neboť porušená jízdní dráha byla vždy dávana opět velmi rychle do pořádku. Jen ty úseky silnic, které vedou souběžně se železnicí nebo v údolí vhodném pro bezpečný nálet, a silniční mosty byly bombardovány z menších výšek trhavými pumami převážně střední váhy se zpožděným zapalovačem.

Byly-li zjištěny průzkumnými letouny RF-51 a RF-80 pohyby proudů ve dně nebo vozidla zamaskovaná v úkrytech za náspy nebo zákopy vybudovanými podél všech silnic, byly napadány převážně bombardovacími stíhači F-84 a F-80 i námořními letouny typu Skyraider, a to jak pumami, tak i raketami Hvar 12,7 cm i kulometnou palbou. Průměrně byly prováděny tři nálety a při každém shazovány buď tříštivé nebo napalovací pumy, nebo byly vystřelovány rakety, které se lépe uplatňovaly proti bojové technice než proti živé síle. Podle zpráv Američanů bylo dne 3.2. 1952 po prvé pokusně použito raket s napalovou náplní. Tento druh raket je odpalován z větších výšek, jichž letouny používají při ochraně proti účinkům paleb lehkého a středního protiletadlového dělostřelectva, má velkou průraznost a byl po prvé masově uplatněn 11. 3. 1952 proti pochodo- vým proudům a zásobovacím stanicím v prostoru Panmunčon.

K narušování automobilního provozu byla na silnice shazována dutá jehlanovitá kovová tělíska propichující pneumatiky aut.

Bombardování skladů a zásobovacích středisek

Na tento druh cílů používá intervenční letectvo buď raket s napalovacími pum s různým množstvím náplně nebo trhavých pum se zpožděným zapalováním.

Dosud největší soustředěný letecký útok na zásobovací střediska a sklady v průběhu korejské války byl proveden 8. 5. 1952 v prostoru Suan, asi 60 km na jv. od Pjong-jangu. Akce se zúčastnilo celkem asi 320 letounů, proudových i vrtulových, pozemních i námořních. Nejdříve útočily F-80C raketami a kulomety na cíle protiletadlové obrany, ale neumlčely je. Na sklady zaútočily letouny B-26 a F-84 nejdříve trhavými, pak napalovacími pumami. Na jejich útoky navazovaly letouny F-80 raketami a palbou a další typy vrtulových letounů F-51 Mustang, námořní Skyraider a Corsair, používajících převážně napal-ovacích pum.

Stíhacími letouny Severokorejů z protiletadlovým dělostřelectvem bylo sestřeleno mnoho doprovodných letounů F-86, námořních letounů Panther i bombardovacích stíhačů.

Bombardování měst a vesnic

Města a vesnice převážně již rozbořená předchozími nálety byly stále znovu bombardovány a velmi často časovanými pumami, které se těžko v troskách

zjišťují. Bylo používáno pum s velkou průrazností, vážících 45, 112, 226 a 450 kg a pum napalovacích. Na příklad na město Pjong-jang bylo shozeno asi 13 000 pum, z nichž každá vážila 450 kg, více než 17 000 pum napalovacích a přes 1000 pum hořlavých.

Intervenční letectvo provádí útoky na elektrárny, hydroelektrárny a vodní přehradu.

První letecký útok na vodní přehradu byl podle zpráv kapitalistického tisku dne 1. 5. 1951, a to na hvančunskou přehradu (délka 275 m, výška 60 m, zdymadlová vrata 6 m výšky a 12 m šířky). Po nezdařeném bombardování trhavými pumami provedlo nový útok 6 letounů typu Skyraider od 19. pluku. letectva námořní pěchoty, a to vzdušnými torpedy, čtyři torpida, vypuštěná od přehradního jezera poškodila poměrně nepatrně přehradní zeď. Teprve poslední dvě torpida zasáhla přímo vrata zdymadla a dosáhla zatopení krajiny k ztížení postupu Severokorejů.

Největší útok na zdroje elektrické energie byl ve dnech 23., 24. a 26. 6. 1952 na 9 ze 13 důležitých elektráren na jižním břehu řeky Amnokkang (Jalu). První den napadlo v jedenapůlhodinovém útoku asi 350 bombardovacích stíhačů a lehkých bombardérů za ochrany 100 až 150 stíhacích letounů typu F-86 a Panther největší elektrárnu na řece Amnokkang (Jalu) v Suiho (na sever od Sakču) (s výkonem asi 900 000 kW) nejdříve trhavými pumami. Po demolování zdi bylo použito napalovacích pum a raket proti vnitřnímu zařízení, doplňovacím palbou z kulometů.

Útoky na další hydroelektrárny byly prováděny obdobným způsobem buďto téhož dne anebo ve dnech 24. a 26. 6. 1952.

Při akci nebylo použito strategických bombardovacích letounů B-29, protože na splnění úkolu stačilo taktické letectvo, i když šlo o cíl závažné strategické důležitosti (elektrárnu zásobující elektrickou energií severní část Koreje, část Mandžuska, radiolokační stanice a p.). Proti útočícím letounům nestartovaly stíhací letouny Severokorejů z důvodů, o kterých nelze zatím podat informace.

Při hodnocení průběhu operace nazvané „Oprá-ka“ je závažná ta okolnost, že byla konána většinou v době jednání o zastavení války, kdy většina akcí bojového letectva mohla být zaměřena na toto zasa-zení na úkor podpory pozemních vojsk. Původní rozhodnutí tuto akci ukončit po 90 dnech nebylo dodrženo a pokračovala ještě v jarních měsících r. 1953. Přestože bylo ve skutečnosti soustředěno téměř veškeré letectvo v počtu asi 2000 letounů, nedosáhlo se přes intensívnější a nepřetržitější nálety ani dočasné izolace bojiště.

Hlavní zásady použití taktického letectva v Koreji

Taktické letectvo intervenťů chce v Koreji dosáhnout tří hlavních cílů:

1. vybojovat absolutní převahu ve vzduchu nebo alespoň místní převahu nad bojištěm, a to tím způsobem, že stíhací letectvo, po případě i další druhy taktického letectva napadají především nepřátelské stíhací letectvo ve vzduchu i na zemi,

2. ochránit vlastní pozemní vojska před zásahy ne-

přátelského letectva útoky na nepřátelské bitevní a bombardovací letectvo,

3. přikročit k letecké podpoře vlastních pozemních jednotek zásahy proti nepřátelským pozemním vojskům po získání letecké převahy a volnosti manévru vlastní pozemní armády.

Letectvu intervenovat se však na korejském válečném poli plně dosáhnout nepodařilo. Jakýchsi úspěchů bylo dosaženo v počátečním období intervence, kdy Severokorejci měli slabé taktické letectvo. V dalším vývoji války, hlavně od konce r. 1950, pokoušeli se Američané získat leteckou převahu a napadat stíhací letectvo i na severokorejských letištích.

Ochrana vlastních pozemních vojsk nebyla v pozdějších obdobích brána v úvahu, poněvadž Severokorejci nenarušovali svým taktickým letectvem území jižní Koreje. Američané se proto mohli zaměřit na podporu pozemních vojsk bez obav před leteckým útokem, i když pro jistotu aktivovali výstražnou síť válčišť.

Způsob vyžadování letecké podpory v nálehavém případě

Letecká podpora pozemních vojsk je normálně plánována. V nálehavých případech požadavků na leteckou podporu ustálil se postupem vývoje asi tento způsob:

Nestačí-li na příklad při zjištění útoku nepřítele zásah plukovního nebo divízního dělostřelectva, žádá o součinnost letectva jak příslušný velitel pozemní jednotky na síti armády, tak i předsunutá letecká kontrola na vlastní vlně. První koordinaci leteckého požadavku provádí styčný důstojník letectva u pěší divise a odešle ho radiem do spojeného operačního střediska u armády. Tam je rozhodnuto za účasti velitele letectva, zda letectvo mimořádně zasáhne. V kládném případě dává rozkaz leteckému operačnímu sálu a ten radiem podle smluvených kódů vysílá na síti výzvy vhodné letouny do akce z letišť spojených s operačním sálem také telefonem a dálkopisem.

Do prostoru činnosti jsou letouny vedeny se země radiovými stanicemi pro navádění, a to z taktického leteckého řídicího střediska, které vysílá na určené vlně radiofonicky příslušné pokyny. Nad prostorem přejímá vedení předsunutá letecká kontrola, která v úloze leteckého návodčího dostala rozkaz radiem z leteckého operačního sálu nebo byla vyzvána určeným kódem přímo velitelem součinnosti útvaru. Navádění na cíl může také převzít letecký návodčí v letounu, jehož radiová stanice pracuje na vlně operující letecké jednotky.

Celý ráz letecké podpory je však nutno hodnotit pod tím zorným úhlem, že pozemní vojska Severokorejců neměla vlastně až na malé počáteční výjimky téměř žádnou součinnost s bitevním letectvem. Mohlo proto docházet k tomu, že vojska útočnicka prováděla přesuny, zásobování, přípravy k útoku a p. bez jakéhokoli narušování letectvem. Dokonce i jednotky 1. divise námořní pěchoty a 7. a 3. pěší divise Američanů, probíjející se na počátku prosince 1950 z obklíčení v prostoru čandžinské přehrady, mohly být nerušeně vyprošťovány leteckou cestou. Ke zdokonalení taktického vedení celé akce probítil

se z obklíčení a k lepšímu řízení leteckých úderů létali příslušníci štábu až 10 hodin denně nad prostorem ve čtyřmotorovém letounu C-54, byť i pod ochranou stiačů.

Činnost bombardovacích stiačů

Bombardovací stiači a lehké bombardovací letectvo používá v Koreji bojových prostředků takto: kulometné palby k ničení živé síly, raketových střel proti tankům, automobilním proudům, lokomotivám a nahromaděné živé síle, pum trhavých a tříštivých různé velikosti proti palebným postavením, skladům, shromaždištím, mostům a p. Zvláště se rozšířilo používání zápalných napalmových pum s teplotou hořící směsi 800 až 1500° C, a to jak proti živým cílům vůbec, tak i proti tankům, skladištím (po předchozím použití trhavých pum), proti železničním stanicím a p. K znemožnění manévru vojsk Severokorejců kombinovali Američané útok napalmovými pumami z letounů F-51 tak, že nejdříve shazovali pumy bez zapalovačů a po jejich roztržení a vniknutí napalmové rosolovité hmoty do krytých prostorů ji zapálili normálními pumami.

Útoky bitevního letectva bývají prováděny z přímého letu až z malých výšek podle druhu cíle a podle síly protiletecké obrany, zjištěné leteckým průzkumem, vlastní bombardovací nálety s letouny B-26 buď z klouzavého letu ve dne nebo z vodorovného letu ve výši 400 až 500 m v noci nedotlivými letouny i za použití radarového zaměřovače.

Základní prvek bojové sestavy bombardovacích stiačů tvořily dvojice, z nichž jsou vytvářeny čtyřčlenné roje. Z letky o 25 letounech byly vysílány do akce čtyři čtyřčlenné roje.

Počty letů ve prospěch přímé podpory se stupňovaly podle amerických pramenů z 29 letů dne 27. 6. 1950 až na 720 dne 28. 9. 1950. V prosinci 1951 dosahovaly počty těchto letů 900 až 1000 denně, později byla tendence sestupná.

Americká radiolokační výstražná a naváděcí síť v Koreji

Radiolokační výstražná a naváděcí síť je tvořena stanicemi obou taktických kontrolních skupin. Každá skupina má pět výstražných a kontrolních letek, v letce jsou jedna až dvě čtyři po 2 až 4 pohyblivých radiolokačních stanicích.

Radiolokační stanice tvořící výstražnou a naváděcí síť válčiště jsou rozmístěny v několika sledech v šachovitém uspořádání, a to jednak na korejské pevnině, jednak na přilehlých ostrovech a také na lodích. Praktický donos stanic je asi 150 až 200 km.

Pro navádění stíhacích letounů na severokorejské letouny je počítáno se systémem „stíhání řízeného se země“, umožňujícího navedení do vzdálenosti 6 až 10 km od cíle, kdy je cíl již dosažitelný vlastním palubním radiolokátorem.

Výstražné síť válčiště, která je současně i síť protiletecké obrany území jižní Koreje, nebylo až na nepatrné výjimky — bylo to několik náletů severokorejského letectva z počátku války — použito.

Naváděcí síť radiolokátorů je používáno k vedení letounů na frontu a zpět na domácí základny, zvláště za nepříznivých povětrnostních podmínek.

Střídání jednotek a jednotlivců za účelem výcviku

Všechny intervenční státy používají korejského bojště k získávání válečných zkušeností jak celými jednotkami, tak i jednotlivci. Za tím účelem střídají jednotky zpravidla po půl roce, často i dříve, je-li jednotka opotřebovaná, nebo má-li velké ztráty nebo je-li snížena její morální hodnota.

Tak na př. Spojené státy severoamerické již vystřídaly v Koreji 22 leteckých pluků národní gardy, které povolaly do aktivní služby a po ukončení půlročního období činnosti na korejském válčišti je ponechaly v aktivní službě. Tyto jednotky se pak seznamují i s jinými prostory mimo vlastní území, na př. s územím západního Německa, Francie a p.

Jednotlivci jsou povinni absolvovat asi půlroční pobyt v jednotce, úspěšně vykonat 50 operačních letů a dosáhnout asi 30 bodů při hodnocení.

Počty vyslaných osob jsou různé. Kanada má na př. již 14 výkonných letců s bojovými zkušenostmi z Koreje. Na velitelských místech v amerických stíhacích jednotkách je mnoho Angličanů.

Kromě těchto osob, které po návratu instruují příslušníky vlastních jednotek, jsou odesílány do zápolí různá stíhací „esa“ (esem se stává po pěti sestřelech Mig-15), aby odevzdávala své zkušenosti stíhacím pilotům.

Kromě bojových letců jsou vysílány na korejské válčiště i osoby různých druhů služeb.

Střídání jednotek má přispět ke zvýšení jejich bojových schopností a tím i k urychlenému dosažení celkové pohotovosti, kdyby došlo k širšímu válečnému konfliktu.

Letecký průzkum v Koreji

Letecký průzkum v Koreji vykonávají jednotky strategického a taktického průzkumného letectva.

Strategické průzkumné letectvo Dálného Východu má několik strategických průzkumných letek. Jedna strategická průzkumná letka s letouny RB-29 a RB-45 plní v Koreji úkoly taktického průzkumu.

Průzkum počasí koná 56. strategická meteorologická průzkumná letka vyzbrojená letouny WB-29 z letišť v Japonsku a 54. strategická meteorologická průzkumná letka na Guamě za součinnosti 57. meteorologické průzkumné letky umístěné na Havajských ostrovech.

Taktický průzkum u 5. letecké taktické armády vykonává v současné době 67. taktický průzkumný pluk. Má dvě letky (15. s 25 letouny RF-80 a 45. s 20 letouny RF-51 a jednu noční (12. s 20 letouny RB-26), umístěnou na letišti Kimp'o u Seulu.

Z denních průzkumných letounů se na korejském bojišti zvlášť uplatňuje letoun RF-51 s fotografickou komorou typu S-11, umožňující provádět kontrolní fotografický průzkum v malých výškách při zjišťování klamných letištních staveb a jiných zastíracích opatření vůbec.

Přesuny Severokorejců, konané v noci, zjišťují Američané převážně letouny RB-26. Noční fotografický průzkum umožňuje použít zvláštních radiolokačních přístrojů a speciálních fotografických komor pro noční snímky s výše 1000 až 2000 m, nebo osvětlovacími pumami, nebo využívají měsíčního světla.

Námořní fotografické průzkumné letouny RF-7F, F9F-29, F9F-59 nebo F2H-29 se šesti typy fotografických komor, spolupracující s námořní pěchotou, plní své úkoly průzkumu zrakem i fotografováním obdobně jako ostatní jednotky taktického leteckého průzkumu. Při průzkumu na moři jsou letouny vybaveny speciálními radarovými zařízeními.

Průzkumné letouny námořního letectva jsou obdobně jako ostatní průzkumné jednotky doplňovány vrtulníky (H-19).

Tím, že letecká převaha Severokorejců stoupá a severokorejský prostor má mnoho prostředků protiletecké obrany, musí být k průzkumné činnosti vysílány v míře čím dál větší stíhači.

Letecký průzkum v Koreji se téměř neodchýlí od dosud všeobecně platných zásad pro průzkum, a to ať již při součinnosti s pozemními vojsky nebo s námořní pěchotou a loďstvem, anebo při plnění průzkumných úkolů pro potřebu leteckých vyšších jednotek.

Severokorejci dovedou mistrně maskovat své bojové prostředky, takže je tím práce průzkumných letounů velmi ztížena.

Severokorejci zahazují jámy od pum zeminou různé barvy, takže vzniká dojem stálého porušení ať již startovacích drah nebo silnic, nezjistitelný po delší dobu ani fotografickým průzkumem. Jiným příkladem mistrného maskování je okolnost, že se průzkumným letounům po šest neděl nepodařilo zjistit použitelnost železničního mostu zničeného bombardováním. Teprve náhodně zjištění kouře vlaku na mostě za měsíčné noci pozorovatelem letounu RB-26 a další úsilí dnešní průzkumy a stereoskopické snímky odhalily na břehu na zvláštním jeřábu pilíř mostu, který byl přes den uschován.

Na mnoha místech neodhalil letecký průzkum klamné vlaky složené z atrap lokomotiv a vyřazených vozů a bombardovací stíhači se dostali při útoku na ně do těžké palby protiletadlového dělostřelectva.

Podle kapitalistických pramenů trvá na př. zpracování fotografického materiálu letouny RB-29 zpravidla 10 až 12 hodin, než může být dodán vyhodnocovacím k podrobnému vyhodnocení.

Po vyvolání filmu se provádí nejprve hrubé vyhodnocení snímku, na př. směr pohybu a množství vozidel. Teprve při následujícím vyhodnocování jsou podrobně zjišťována procenta zničení, odhaduje se, na jakou dobu je cíl vyřazen z provozu, jaká je kapacita nádraží, letišť a p.

Na konec se individuálně studují na př. jednotlivé objekty továren, elektráren, srovnávají se počty protiletadlových prostředků, druhy a typy staveb a p. a určuje se, co je nutno znovu bombardovat, nebo se stanoví podklady pro kontrolní letecký průzkum.

Všechny výsledky vyhodnocování se zapisují do záznamů zpráv a do výkazových map.

Před bombardováním určitého cíle připravují vyhodnocovací podrobné nárysy, opřené o informace získané předem z časopisů, novin, agenturních hlášení, v rámci evidence leteckých cílů a doplněné novějšími snímky a jejich stereoskopickou analýsou. Souhrn všech získaných poznatků udává cíl, rozmístění protiletadlových prostředků, konfiguraci terénu i nejdůležitější náletové cesty.

Noční průzkum využívá také světelných signálů záškodníků, kteří vyznačují cíle raketami.

Jinak se Američané stále snaží využít infračervených paprsků pro pozorování a fotografování za noci a zhoršených povětrnostních podmínek. Pokusy však doposud nedávají předpokládané výsledky.

Jako letecký průzkum byly zastírány nálety s bakteriálními bojovými prostředky.

Bakteriová a chemická válka

Americké letecké síly se staly hlavním výkonným orgánem při používání nejrůznějších způsobů bakterií a chemické války, jejichž hlavním cílem bylo — vyzkoušet v boji různé bakteriové a chemické bojové prostředky,

— rozšiřovat pokusy až do pravidelných bojových operací,

— zkoumat různé typy nejvhodnějších letounů a pum,

— výsledky získané mezi jiným i vysazenými agenty, výslechy válečných zajatců, z prohlášení korejských úřadů a p., vyhodnocovat pro další použití.

Z výpovědí sestřelených letců, osádek letounů 8. letky 3. leteckého pluku npor. J. Quinna a npor. K. L. Enocha, dále náčelníka štábu 1. letecké brigády letectva námořní pěchoty plk. F. H. Schwabaleho a přiděleného důstojníka bojové a technické zásobovací služby téže brigády mj. R. H. Bleye i z výsledků šetření různých komisí je zřejmo, že celá akce rozšiřování nositelů choroboplodných mikroorganismů z letounů byla Američany již dlouho připravována za pomoci japonských bakteriologů (gen. Iši Siro — pracuje jako expert v americkém hlavním štábu a účastní se řízení operací v Koreji) a bývalých nacistů (Walter Schreiber je na př. příslušníkem letecké skupiny odborníků pro biologickou válku v leteckém učilišti v Texasu).

Nejvyšší odpovědnost za vlastní vedení bakteriíové války mají morový generál Ridgway, brigádní generálové Morgen a Crafford Samse, všichni vloženi váleční zločinci, kteří v říjnu 1952 převzali celý plán a již v listopadu téhož roku dali rozkaz k prvním pokusným akcím i k výcviku osádek na letišti Iwakumi v Japonsku.

Prvních náletů, které byly součástí barbarského bombardování, zúčastnily se letouny B-29. Závěrečnou část pokusů a vlastní bojové akce prováděly letouny B-26 (lehké bombardovací), F-51 (vrtulový bombardovací stíhač), F-80 (proudový bombardovací stíhač) a námořní letoun F7F Tigercat (dvoumotorový vrtulový noční stíhač s doletem 1600 km), F9F Panther (proudový stíhač s doletem 2600 km), F2H Banshee (proudový stíhač s doletem asi 1600 km), Skyraider (vrtulový bombardovací stíhač s doletem asi 2500 km), jimiž jsou vyzbrojeny 1. a 513. letka 33. pluku 1. letecké brigády námořní pěchoty.

Počáteční bakteriologické operace taktických letounů byly spojeny s běžnými nočními průzkumy lety — v rámci akcí 5. letecké armády, která koordinovala nálety pozemního i námořního letectva.

Na základě přísně tajného rozkazu a po speciálním instruování od zvláště pověřených důstojníků na operačním sále startovaly jednotlivé letouny i celé skupiny (obvykle 5 letounů) na úkol, aniž si osádky mohly překontrolovat náklad t. zv. superpropagačních pum (Suprop).

Úkoly osádek letounů byly rozděleny tak, že vytvářely zamořené pásmo, které probíhalo celou severní Koreou. Na levém křídle tohoto pásma shazovalo bakteriíové pumy letectvo námořní pěchoty s hlavním zaměřením na města Sinandžu a Kunmori (asi 30 km sv. od Pinandžu), ve středu pásma letouny 3. a 354. letecké brigády 5. letecké armády, o pravé křídlo se staraly letouny námořního letectva.

Podle operačního plánu mělo být infikování pásma leteckou cestou znova obnovováno nejméně v desetidenních intervalech za využití demografických, vodopisných a klimatologických podmínek v kraji.

Pumy s bakteriíovou náplní jsou shazovány průměrně z výše 150 m při maximální rychlosti 300 až 320 km.

Počet bakteriíových pum zavěšených na vnějších závěsech na křídlech býval u letounů B-26 2 až 4. Nejdříve byly obvykle shazovány pumy s nákazou a pak se v nedalekém prostoru plnil formální bombardovací úkol. Při havarii před splněním úkolu měl být letoun zničen napalmovou pumou. Velikost pum je různá, na př. délka pum, shazovaných v druhé polovině dubna 1952 byla 149 cm, hlavička 8 cm, směrová křídélka 27,8 cm. Vlastní čtyřdílné pouzdro pumy bylo 113,2 cm dlouhé, o poloměru 36 cm. Jednotlivé části jsou barevně rozlišeny: hlava je stříbrně bílá a pouzdro se směrovkou je sivořežluté.

Z dalších typů bylo užíváno tenkostěnné 226 kg těžké pumy s 3 malými otvory vzadu před zúžením a s jedním otvorem vpředu. Po dopadu se pomocí elektrického motoru otevřela dvířka, kryjící otvory a proudem vzduchu byly vytlačeny krabice s hmyzem.

Jiný druh pumy má podobu trhavé pumy, má délku 120 cm, průměr 22 cm, celkovou váhu 18 kg. Její náplň tvořil infikovaný hmyz.

Některé z prvních pum, shozené ještě v zimních měsících, přestože byly opatřeny pravděpodobně mechanickým zařízením na okamžité otevření pumy po nárazu na zem, v měkkém sněhu se neotevřely, a tak byl získán neklamný důkaz o používání bakteriíových prostředků interveny v Koreji.

Některé druhy živočichů (krissy, žáby, myši a j.) byly shazovány z přízemních výšek v chomáčích vaty a p.

Jiný, hodně rozšířený způsob přenášení nakažených živočichů anebo látek, byl rozptylovat hmyz nebo listy, perfi a p. přímo z letounu zvláštním rozprašovacím zařízením.

Všechny lety s bakteriálními bojovými prostředky byly konány až na výjimky většinou v noci nebo při zhoršených povětrnostních podmínkách. Letouny, nejvíce B-26 a dále F-51 a F-80 a námořní typy, vykonaly na př. od 28. ledna až 31. března 1952 v severní Koreji 804 nálety a v severní Číně od 29. ledna do 20. dubna 1952 603 nálety z celkového zjištěného počtu asi 6000 letů do více než 170 různých prostorů jen v severní Koreji.

První výskyt použití dusivých a otravných plynů byl zaznamenán již počátkem května 1951 v osadách Jongžongni, Hupchori a j., kde bylo po shození chemických pum letouny B-29 přes 1300 postižených osob, z nichž asi polovina zemřela.

Dále byly shozeny chemické pumy dne 6. 7. 1951 v prostoru jižně od Wonsan, 1. 8. 1951 v provincii

Hwangna a 9. 1. 1952 v prostoru severně od Wonsan, převážně z letounů F-84.

Plány spojené s použitím této barbarské a zákeřné zbraně setkaly se s nezdarem. Celá akce je dalším důkazem zločinného jednání Američanů, pro něž je haazská konvence a ženevský protokol jen cívem papíru a kteří se ve své agresivnosti neštítí ani nejpodlejších činů proti lidskosti.

Používané letouny a jejich charakteristika

Američané se z počátku domnívali, že proudový stíhací letoun získá v Koreji naprostou leteckou převahu. Postupný vývoj událostí, usměrněný převážně činností severokorejského letounu Mig-15, zvrátil tyto předpoklady. Sám náčelník amerického leteckého štábu, gen. Vandenberg komentoval při různých příležitostech zásah letounů Mig-15 na korejském bojišti jako výsledek vynikající úrovně průmyslu a leteckého umění. V podrobnostech uvádí nižší stoupavost letounu F-86 proti Mig-15, menší rychlost ve výši nad 8500 m, příznávnější manévrovací schopnost, menší tah motoru J-47 a méně vhodnou střeleckou výzbroj (kulomety ráže 12,7 mm). Zdůrazňuje sice, že kanonová výzbroj jednak zvýší váhu letounu, jednak vyžaduje větší přesnosti míření, velmi ztíženého velkou rychlostí, dodává však, že americké letectvo není spokojeno s dosavadní zbraní a že stále koná pokusy s lepšími zbraněmi.

Letounu F-86 je v různých verzích používáno jako stíhací letoun. Je vyzbrojen 6 kulomety 12,7 mm a má moderní radiový, radarový a navigační výstroj. Je možno očekávat, že se tento letoun objeví v Koreji i jako bombardovací stíhač s výzbrojí 16 raket a 4 pum vzhledem k tomu, že v současné době je na tuto verzi vyzbrojován.

V této souvislosti je nutno uvést slova jednoho ze stíhačů amerického letectva s větším množstvím sestřelených severokorejských letounů — mjr. George A. Dawise, který před svým sestřelením dne 10. 2. 1952 psal rodině:

„Musí se něco stát, tak již to nemůže jít dál. Ztrácíme příliš mnoho letounů a osádek. Mig je mnohem lepší než náš Sabre.“

Také dosud neúspěšnější stíhač, asi s 16 sestřely letounů Mig-15, mjr. James Jabara, při svých instruktážích u amerických leteckých jednotek v Americe a v Evropě zdůrazňuje, že výzbroj letounu Mig je lepší než u letounu Sabre F-86. Při tom poukazuje také na to, že výkony Mig-15 jsou ve výši 10 000 m lepší než u letounu Sabre F-86, zdůrazňuje však, že F-86 má větší dolet a lepší zaměřovače.

Z dalších letounů používaných intervencí v Koreji je to bombardovací stíhač F-84 Thunderjet. Jsou jím vyzbrojeny pluky bombardovacích stíhačů a je zařazován také jako doprovodný letoun bombardovacích letounů (F-84F). Vystřídává víc a více letoun typu F-80C, který v celku nedosáhl úrovně požadavků kladených na bombardovací stíhače, i když se ho ještě používá pro nedostatek výkonnějších typů, event. plní úkoly denního taktického průzkumu ve verzi RF-80C. Jeho fotografický výstroj je fotografická komora již zastaralého typu (z letounu P-38 z druhé světové války).

F-84 je také zkoušen jako průzkumný letoun, a to

ve verzi RF-84F se speciálním fotografickým zařízením v přídi.

Na korejském bojišti se uplatňoval letoun F-84E v úloze bombardovacího stíhače v rámci těsné součinnosti s pozemními vojsky hlavně po dobu pohybu fronty, později při poměrně stagnaci pozemní bojové činnosti přešel i k úkolům nepřímé podpory postřelováním pozemních cílů kulomety a raketami a bombardováním různých zásobovacích základů, komunikačních uzlů a letišť tříštivými a zápalnými pumami. Letouny F-84E jsou vybaveny 16 až 24 raketami typu „Hvar“, které mají rychlost 410 m/vt., délku 190 cm, váhu 63,5 kg (z toho hlavice s dutinovou náloží 20,4 kg a pohonná hmota 10,9 kg). Raketa prorazí pancíř až 28 cm tlustý.

Tento letoun je také jedním z těch letounů, jejichž piloti ve své zvrhlé zášti proti všemu v Koreji napadají a postřelují i civilní obyvatelstvo pracující na poli.

Při stíhacích akcích pokusně spolupůsobil také dvoumístný stíhací letoun pro každé počasí F-94B, vybavený radarovým zařízením a nastřikovacím systémem k zvýšení tahu proudového motoru. Jeho hlavní úkol měl být zaměřen na získávání letecké převahy. Nově zařazená verze tohoto letounu F-94C sloužící k úkolům protiletecké obrany, má kolem radarové kupole v přídi trupu 4 raketové komory s celkovým počtem 24 raket ráže 6,9 cm proti vzdušným cílům.

Úkoly součinnosti s pozemními vojsky plní ještě i vrtulové letouny typu F-51 Mustang. Jsou však čím dál více zatlačovány do pozadí proudovými letouny. Těžší jejich práce je převáděno na plnění úkolů denního kontrolního fotografického průzkumu v malých výškách, při zjišťování klamných letištních staveb a jiných zastíracích opatření, a to ve verzi RF-51.

Ze stíhacích letounů států intervenujících v Koreji bylo používáno u 77. australského stíhacího pluku anglického letounu typu Gloster Meteor 8. Projevil se však jako naprosto nedostačující při srovnání s Mig-15, takže australští stíhači ztratili ve třech měsících přes 30% letounů a pilotů.

Mezi námořními stíhacími typy jsou zastoupeny z modernějších proudových stíhačů F9F Panther a Banshee a stíhač pro každé počasí F-39 Skynight. Z celkového počtu 53 208 letů námořního letectva za 12 měsíců vykonaly však tyto stíhací letouny jen 3%. V posledních měsících tvoří námořní stíhací letouny i doprovod bombardovacím letounům B-26 a B-29.

Britové používají u námořního letectva i nadále ještě také typů vrtulových letounů, a to Seafire a Firefly, startujících z mateřských letadlových lodí Triumph, Theseus a Glory.

Kategorie středních bombardovacích letounů je zastoupena typem B-29, jehož úkolem v prvních měsících války bylo bombardovat strategické cíle. Později převzal vzhledem k zvláštnostem korejského bojiště úlohu taktického bombardování. Počty vyslaných letounů B-29 se pohybovaly z počátku mezi 10 až 20 letouny, později byly zvýšeny až na 90 až 120 letounů. V současné době létají v podobných formacích jako za druhé světové války v počtu jen 20 až 30 letounů. Čím dále tím více se však ukazuje, že střední bombardovací letoun přes velmi silnou

palebnou možnost nestačí na vlastní palebnou ochranu ani při silném stíhacím doprovodu.

Proudové bombardovací letouny se zatím na korejském bojišti neobjevily.

Lehký bombardovací letoun B-26 Invader, poměrně již zastaralý, vykazuje zatím v kategorii bombardovacích letounů celkem dobré výsledky a má také ztrát proti ostatním typům. Kromě verze bombardovací je ho užíváno v průzkumné verzi RB-26 pro noční průzkum. Letounů typu B-26 3. a 452. lehkého bombardovacího pluku zneužívali Američané také ke shazování bakteriových pum. Při akci „Oprátka“ využívaly letouny B-26 k bombardovacím náletům velmi často měsíčních nocí.

K námořním lehkým bombardovacím letounům patří pistový typ Skyraider, který poměrně ve značné míře vypomáhal při narušování tylu.

Dopravní a výsadkové letouny, na nichž hlavně ležela tíha přísunu jednotek a materiálu, jsou typů C-46, C-47, C-82, C-119 a C-124.

V jejich způsobu použití nenastaly zvláštní změny. Kromě dopravy výsadků a materiálu bývalo používáno letounů typu C-47 a C-46 ke shazování osvětlovacích pum před bombardovacím útokem.

Britské létající čluny typu Sunderland, operující v rámci pátrací letky z letiště Iwakumi v Japonsku, provádějí 10hodinový až 12hodinový průzkum počasí, pátrání po minách a ponorkách a po havarovaných letcích, kteří nedosáhli pro poškození letounu japonského pobřeží.

Americké pátrací letky, vybavené letouny SA-16, SB-29, SC-47 a vrtulníky H-5 a H-19, jejichž úkolem bylo především pátrat po havarovaných letcích, shazovaly při nemožnosti okamžitého zásahu t. zv. „záchrannou pumu“ s nejnútnejšími prostředky pomoci.

Ztráty a havarie

Z dosavadních pramenů je možno učinit jen přibližné závěry o ztrátách. S jistotou lze však tvrdit, že letecké ztráty intervenťů jsou mnohem vyšší než Severokorejců. I podle zpráv kapitalistického tisku se jeví poměr 3:1 v neprospekch intervenťů. Zvlášť zajímavé je číslo havarií. Srovnáme-li počet sestřelených letounů s letouny poškozenými nebo zničenými nehodami, získáme na př. za říjen 1951 tuto tabulku:

	Sestřely	Nehody
Pozemní letouny	321	350
Námořní letouny	215	317

Z toho vyplývá, že ztráty způsobené havariemi a částečně též následkem poškození na frontě převyšují v tomto měsíci stejně jako v mnoha dalších ztráty způsobené sestřelením.

Z bližšího rozboru čísel sestřelů a nehod vyplývá, že v dosavadním průběhu války je 50% ztrát v Koreji způsobeno nehodami, 7 až 15% stíhacími letouny a 35 až 43% pozemní protileteckou obranou.

Celkové ztráty letounů intervenťů k 1. I. 1953 činí přes 2000 letounů (kromě letounů zničených nehodami nebo vyřazených potřebou obrany) při celkovém počtu asi 600 000 letů všech druhů. Největší dosavadní měsíční ztráta byla 533 letounů, a to v květnu 1952.

Podle amerických pramenů dosáhly ztráty příslušníků amerického letectva k 1. I. 1953 čísla 1352, z toho 490 mrtvých, 41 zraněných a ostatní jsou nezvěstní. Tato čísla neodpovídají pravdě, neboť ve skutečnosti jsou ztráty nejméně dvojnásobné.

Lehké letouny a vrtulníky na korejském bojišti

Lehké letouny užívané hlavně Američany v druhé světové válce v Tunisu, na Sicílii a v Itálii byly i v dosavadním průběhu války v Koreji součástí výzbroje pozemních vojsk.

Poznatky získané za dobu téměř dva a půl roku je možno shrnout takto:

Organisace a výzbroj

Každá americká pěší nebo tanková divise bojující v Koreji má přiděleno 25 lehkých pozorovacích letounů, z toho 13 dvoumístných, 3 více než dvoumístných a 10 vrtulníků.

Jsou rozděleny v divisi takto: Velitelská rota štábu divise 3 letouny (z toho 2 více než dvoumístné) a 3 vrtulníky, divisní spojovací rota 2 vrtulníky, ženijní prapor 1 vrtulník, velitelské rotý pěších pluků po 1 letounu a 1 vrtulník, velitelská baterie divisního dělostřelectva 2 letouny (z toho jeden více než dvoumístný) a 1 vrtulník a 4 dělostřelecké oddíly po 2 letounech.

Počty a typy letounů a vrtulníků nejsou u všech divisí stejné, na př. 2. americká divise měla: 12 letounů typu L-16, 3 typy L-5, 2 typy L-17 a 1 vrtulník typu H-13C.

Každý letoun je vybaven radiovou stanicí, která je ve spojení s pojiždnou radiovou stanicí zapojenou na síť velitelskou.

Britské jednotky používají u dělostřelectva letounů typu Auster, který je výzbrojí 1903. nezávislé letecké pozorovací čtyři. Pro potřebu pěších jednotek pracuje 1913. lehký spojovací roj také s letouny Auster.

Operační výška bývala zpravidla asi 1200 m. V současné době jsou v Koreji tyto typy lehkých letounů: Stinson L-5 (starší typ), Aeronca L-16 (starší typ), North American L-17, Cessna L-19 (nahrazuje L-5 a L-16) a z britských Auster.

Technické vlastnosti odpovídají požadavkům kladeným na letouny pracující v blízkosti předního okraje fronty (krátký start i přistání, radiový a fotografický výstroj, možnost manévru o malém polo-měru a p.).

Až do nedávné doby byly lehké letouny nevyzbrojeny, teprve v poslední době mají některé letouny L-5 zavěšeny 4 rakety ráže 12,7 mm a letoun L-16 vyzkoušuje bezzákluzový kanon ráže 75 mm. Tato výzbroj má sloužit k postřelování nepřátelské protiletecké obrany, aby mohl být nerušen proveden úkol před předním okrajem fronty.

Úkoly lehkých letounů

Lehké letouny dostávají nejčastěji tyto úkoly: určování dělostřeleckých cílů, pozorování a řízení dělostřelecké palby, pozorování a fotografický průzkum v blízkosti fronty, spojovací úkoly všech druhů, doprava osob a kurýrní služba, zásobování ze vzduchu, v nutných případech lety do obklíčeného prostoru, odsun raněných, označování cílů pro bojové letectvo.

Zhodnocení jednotlivých typů lehkých letounů pro taktické použití

Pro blízké pozorování se nejhodnější používá typ L-17, který z počátku sloužil také jako letoun k označování cílů. Osvědčil se také letoun L-19 a britský Auster.

K řízení dělostřelecké palby je nejčastěji vyslán typ L-16 (jsou dva u každého dělostřeleckého oddílu), který má být vyzbrojen uvedeným způsobem. Americké jednotky mají dosti případů sestřelu tohoto typu ručními zbraněmi protiletadlovými střelci, zatím co Angličané nemají prý u typu Auster ztrát.

Celkově se lehké letouny uplatnily zvláště za špatných povětrnostních podmínek, kdy nemohly startovat jiné typy. Jsou poměrně chráněny proti stíhačům* létáním v přízemních nebo malých výškách (zvýšená pozorovatelná), kdy buď splynou s terénem nebo manévrem o malém poloměru unikají.

Vrtulníků používají intervenční poměrně v značném počtu. V několika případech se úspěšnost plnění určitých úkolů vrtulníky projevila až na korejském válčišti.

Vrtulníkům bývají dávány nejčastěji tyto úkoly: pozorování různého druhu, blízký průzkum a fotografický průzkum, spojovací úkoly, a to převážně takové, na něž nestačí ani lehké letouny, odsun a doprava raněných, zásobování vzduchem, doprava nejn nutnějších potřeb (krevní plasma, léky, potraviny, munice, náhradní součásti, radiový materiál a p.), přesun menších jednotek a materiálu, vysazování jednotek na těžce přístupných místech, vyprošťování letců seskočivších na nepřátelském území, kladení telefonního kabelu na těžko schůdných místech.

Organisace a výzbroj jednotek vrtulníků

Z původních dvou detašmánů po 4 až 8 vrtulníků u 5. letecké armády, jejichž počet byl později zvýšen na 4 detašmány, je současný stav asi tento: 5. letecká armáda má asi 80 vrtulníků, 1. pluk námořního letectva 30 až 40, hlavní lékař 8. armády 3 detašmány po 4 vrtulnících a námořní zdravotnická jednotka 6 vrtulníků. Celkem je to asi 140 vrtulníků.

Co se týče typů, převládají vrtulníky S-51, Bell 13, H-18 a H-19. Zatím jsou bez výzbroje.

Způsoby použití vrtulníků

Výška letu nad vlastním územím se pohybovala většinou ve 150 m, nad nepřítelem až ve 2000 m. Od zasazení jednotlivých vrtulníků se dospělo k hromadnému použití až 12 vrtulníků, který startovaly v odstupu jedné minuty s příslušníky jednotky do prstoru.

Přestože původně nesmělo být vrtulníků používáno v noci (pro velké riziko poškození a nedostatek náhradních součástí), bylo později provedeno 5. leteckou armádou i několik pokusných nočních akcí.

Zvlášť těžké povětrnostní podmínky v Koreji byly také často příčinou havárií vrtulníků, poněvadž nenadálé změny síly a směru větru vrtulníky těžko zvládaly.

Výcvik na vrtulnících

Při prvních akcích v Koreji létali na vrtulnících piloti z 50hodinovým výcvikem. Tato doba musela být zvýšena na minimum 60 hodin.

Celkové zhodnocení použití vrtulníků v Koreji

Použití vrtulníků a jejich výhody nebo nevýhody je nutno posuzovat s hlediska celkové letecké převahy spojenců v prostoru jejich použití, t. j. v blízkosti předního okraje fronty. Z letecké převahy vyplývají poměrně malé ztráty vrtulníků, možnost celkem nerušených letů nad územím protivníka a po případě i možnost podpory bojových akcí přisunem posil. Vrtulníky tvoří menší cíl, mají dobré manévrovací schopnosti a jsou méně zranitelné.

Závěr

Válka v Koreji trvá již téměř tři léta. Její výsledky ukazují, že Američané přecenili úlohu letectva ve válce a že se přepjatý význam přisuzovaný jím letectvu pro výsledek války nadále ukazuje jako zásadně nesprávný.

Z použití taktického letectva vyplývá, že intervenční dosud nenalezli nejhodnější způsob součinnosti s pozemními vojsky. Co se týče typu bitevního letounu, zůstávají při zásadě přezarovat do kategorie bitevních letounů typy stíhacích letounů, t. zv. bombardovacích stíhačů, které jako stíhací byly překonány jiným výkonnějším typem.

Bombardovací svazy strategického letectva, vyzbrojené vrtulovými typy z druhé světové války, stávají se přes silnou palebnou výzbroj lehkou kořistí proudových stíhačů.

Značného významu dosáhly dopravní letouny, které musely být zasazeny k přisunu osob a válečného materiálu na válčiště v kritických chvílích až ze Spojených států severoamerických.

Přestože v bakteriové a chemické válce přešli Američané přímo k širokým bojovým akcím, nedosáhli svého cíle, protože Severokorejci učinili co nejpečlivější účinná ochranná opatření.

Poznatky a zkušenosti ukazují, že Američané lpí stále na zastaralé buržoasní Douhetově letecké doktríně, v níž je přikládán rozhodující význam masovému bombardovacím akcím, a přizpůsobují ji v současné době jen novým technickým prostředkům.

Morální duch příslušníků, zvláště amerického letectva, který nebyl nikdy na výši, dlouho trvající intervencí čím dál víc klesá a může přivodit v souvislosti s jinými činiteli další neúspěchy letectva, končí úplným nezdarem.