

Капетан ИЛИЈА СЕКУЛИЋ

ДЕЈСТВА АВИЈАЦИЈЕ У КОРЕЈИ

У страним стручним часописима, због уведене цензуре, још нема детаљнијих разматрања о дејству авијације у Кореји. У њима се износе само извесни подаци општег карактера и хронолошки излаже ток борбених дејстава, првенствено америчке авијације. Подаци у тим чланцима, као и разматрања њихових аутора, углавном се заснивају на извештајима новинских агенција и на кратким званичним извештајима који се износе у америчкој штампи.

Поред кратког излагања тока дејстава авијације у Кореји од почетка Корејског рата, па, углавном, до месеца марта 1951 године, у овом чланку додирнућемо и нека питања начина употребе и тактике дејства авијације, на основу расположивог материјала из страних стручних часописа.

Предузимајући напад на Јужну Кореју, Северокорејци су вероватно очекивали да ће изненадним нападом надмоћнијим снагама, употребом тенковских и моторизованих јединица уз подршку авијације, дубоким продорима и брзим маневрима, окружити и уништити јужнокорејске јединице пре но што им са стране буде указана помоћ у сувоземним трупама, и да ће на тај начин решити рат у своју корист и ставити ОУН и светску јавност пред свршен чин. Осим тога, предвиђали су да ће неповољни метеоролошки услови у периоду киша (када је напад требало отпочети) онемогућити или отежати дејство америчке авијације, у случају њене интервенције.

И заиста, 25 јуна (недеља) у 4.00 часа по локалном времену у Кореји, Северокорејци су изненада прешли 38 упоредник. Они су брзо напредовали пошто су, поред моторизованих јединица, располагали и са 300 до 350 тенкова (Т-34 С) и око 150 до 200 авиона (једном јуришном дивизијом од око 70 авиона Ил-2 и Ил-10 и једном ловачком дивизијом од око 80 до 130 авиона Јак-3, а највише Јак-9 п)¹⁾.

Пошто је напад отпочео у периоду киша, рђави метеоролошки услови (кише, ниска облачност, магле, монсун) знатно су и у току дужег времена отежавали дејства америчке авијације.

Када је 27 јуна (19.00 часова по локалном времену у Кореји) Савет безбедности донео одлуку да америчке оружане снаге интервенишу у Кореји,

¹⁾ У часопису „The Aeroplane“ помињу се и ловци Ла-7 и Bell P-39 Aircobra, бомбардери Ту-2 и транспортни авиони Ли-2, којих је вероватно било у мањем броју.

Американци су у Јапану имали 125 хиљада људи и 5 ваздухопловну команду следећег састава:

— шест група ловаца (пет група по 75 дневних ловаца, наоружаних са „Mustang“ F-51, а највише са „Shooting Star“ F-80 и једна група од 24 борбено способна ловца за дневна и ноћна дејства „Twin Mustang“ F-82);

— једна група лаких бомбардера (3 група са аеродрома Iwakuni) са два сквадрона по 16 авиона Douglas „Inavder“ B-26, која је касније појачана са још једним сквадроном;²⁾

— једна група средњих бомбардера од 30 авиона В-29;

— једна група од 36 четворомоторних транспортних авиона С-54 „Skymaster“, као и изванредан број авиона С-46 и С-47.

Према томе, Американци су у почетку имали укупно око 500 авиона, који су могли да отпочну дејство, док су Јужнокорејци у то време располагали само са 15 авиона за везу L-5 и око 70 других, већином школских авиона.

У току првих петнаест дана рата у Кореји америчка авијација није била нарочито ефикасна, не само у погледу постигнутих резултата, већ и у односу на приличне губитке (22 авиона), и поред тога што је била бројнија и квалитативно боља од противничке, и то из следећих разлога:

1. — Њени најближи аеродроми у Јужном Јапану били су удаљени око 320 км од обале Кореје код Фусана. Севернокорејци су брзо заузели два стална аеродрома у Јужној Кореји — 29 јуна Кимпо код Суела (највећи и најбоље изграђен аеродром у Кореји), а 7 јула Суwon (за ловце са клипним моторима и лаке бомбардере). Пошто авиони на млазни погон и бомбардери В-29 нису могли користити аеродром код Фусана, одмах је отпочета изградња аеродрома у Јужној Кореји. Међутим, за изградњу аеродрома било је потребно дуже време зато што је Кореја претежно планинска, брдовита и стеновита територија, која је доста покривена (дрвећем и жбуњем), тако да нема довољно погодних терена за изградњу аеродрома (предвиђало се да ће се за две недеље уредити аеродром јужно од Теџона).

Због тога су реактивни ловци „Shooting Star“, којих је било највише, били приморани да дејствују са крајњим дометом, пошто су им циљеви били удаљени од аеродрома око 500 км, док је њихов тактички радиус износио 660 км, тако да им је остало само 10—15 минута за стварно дејство. Поред тога, с обзиром на расположиви број авиона, није било могуће обезбедити непрекидно патролирање над бојиштем.

2. — У почетку је тактичко ваздухопловство за подршку сувоземних трупа било веома слабо, пошто су ваздухопловне снаге у Јапану биле, углавном, намењене за извршење стратемских задатака: авиони В-29 (који су после појаве тешких бомбардера В-36 уврштени у средње бомбардере) били су намењени првенствено за стратемска бомбардовања, а реактивни авиони „Shooting Star“ за пресретање бомбардера за стратемско бомбардовање, пошто су били конструисани за бобру на висинама од 8.000 до 9.000 м. Летење ових авиона на малим висинама још је више смањивало њихову ауто-

²⁾ Група, уствари, има сквадроне од по 24 авиона, од којих су 8 авиона резервни.

номију лета. С друге стране, располагало се малим бројем авиона „Mustang“, „Twin Mustang“ и В-26, који су били употребљиви за тактичко садејство са сувоземним трупама.

3. — Садејство авијације са сувоземним трупама у почетку је било слабо, не само због недостатка средстава за навођење авиона на циљеве и недовољне обучености летача за извршење постављених задатака, већ и због необучености у првом реду јужнокорејских, а слично томе и америчких и осталих трупа ОУН у заједничким дејствима са авијацијом. Тако се и десило да су америчке трупе, које су се искрцале у Јужну Кореју, претрпеле први напад из ваздуха од стране аустралијанских авиона.

4. — Слаби метеоролошки услови, у вези са планинским земљиштем, онемогућавали су веће ангажовање америчке авијације првих дана њихове интервенције. Због непрекидних киша и ниских облака реактивни ловци „Shooting Star“ морали су да лете и дејствују из ниског и бришућег лета, а то је отежавало проналажење и уочавање циљева. Такви услови првих дана рата негативно су утицали и на употребу транспортне авијације која је имала да обезбеди „ваздушни мост“ између Јапана и Јужне Кореје (аеродром Су-вон). Догађало се да су се авиони С-54 (иако снабдевени најмодернијим уређајима за летење без спољне видљивости) морали враћати из Јужне Кореје, јер нису могли да слете због рђавих временских прилика и недостатка аеродромских уређаја за слетање без спољне видљивости.

Са друге стране, у току првих петнаест дана рата, северокорејска авијација успешно је потпомагала напредовање својих сувоземних трупа. Она је то успешно обављала и поред бројне и квалитативне инфериорности, из следећих разлога:

1. — Њихови аеродроми били су непосредно иза 38 упоредника, а ускоро после заузимања аеродрома Кимпо и Сувон, пребазирали су на њих неке своје јединице, тако да су још ефикасније могли да подржавају своје сувоземне трупе.

2. — Целокупна северокорејска авијација, с обзиром на своје тактичко-техничке особине (јуришни авиони, ловци са клипним моторима), била је намењена за тактичко садејство са сувоземним трупама. Поред тога, она је неколико дана дејствовала без икаквог противдејства у ваздуху, пошто је америчка авијација отпочела своју интервенцију тек 29 јуна.

3. — Вероватно је да су Северокорејци у току припрема за офанзиву добро организовали и увежбали садејство између авијације и сувоземних трупа и да је код њих постојала добро организована веза садејства.

4. — Метеоролошки услови несумњиво су утицали и на дејство северокорејске авијације, али, ипак, у мањој мери, јер су њихови авијатичари летели и дејствовали на релативно познатијем терену.

У даљем току рата почетни бројни однос снага постепено се мењао све више у корист америчке авијације и снага ОУН у Кореји.

— Још 30 јуна аустралијански претседник владе наредио је да 77 аустралијански сквадрон са авионима типа „Mustang“ (који је био дислоциран у Јапану) узме учешће у борбама.

— Авиони поморског ваздухопловства и морнаричке пешадије учествовали су у борбама у Кореји почев од 4 јула и до 11 октобра углавном

дејствовали са носача авиона, а даље са заузетих аеродрома у Кореји. Амерички велики носачи авиона: „Leyte“, „Valley Forge“, „Philippine Sea“ и „Boxer“, као и мањи „Sicily“ (који је могао укрцати само 24 авиона), били су наоружани ловцима са клипним моторима типа „Corsair“, реактивним ловцима „Panther“ и бомбардерима са клипним моторима „Skyraider“. Поред ових авиона у борбама су учествовали и енглески авиони „Seafire“ и „Firefly“ са енглеских носача авиона. На тај начин, генерал Макартур је располагао са око 500 авиона поморског ваздухопловства и морнаричке пешадије (7 флотна ескадра), који су се могли употребити за подршку сувоземних трупа, пошто су снаге ОУН имале превласт на мору.

— 33 авиона В-29 са Гуама, затим 30 авиона 92 групе са аеродрома Спокејн (Вашингтон) и 45 авиона 22 групе са Марч-Филда (Калифорнија) пребачени су за Јапан. (Према једном другом податку из часописа „The Aeroplane“ из САД је пребачено 130 бомбардера В-29. Пребазирање је извршено за свега девет дана. Помоћно људство пребазираних јединица пребачено је транспортним авионима).

— 28 септембра Јужна Афричка Унија упутила је у Кореју један ловачки сквадрон (200 пилота и помоћног техничког људства и 16 авиона типа „Spitfire“).

— Један енглески сквадрон великих хидроавиона типа „Sunderland“ углавном је имао улогу да патролира дуж корејске обале и да спасава посаде оборених авиона.

— У Кореји су употребљени и школски ловачки авиони „Harvard“ (који су опремљени допунским резервоарима, тако да су могли да дејствују из Јапана) углавном за осматрање бојишта и извештавање о појави већих циљева, а по потреби и за дејство ракетама којима су наоружани.

— После појаве првих реактивних северокорејских ловаца, а пошто се није располагало добрим јуришним авионима, пребачени су на фронт у Кореју и авиони „Thunderjet“ F-84, како би се појачало бројно стање тактичке авијације.

У почетку рата у Кореји америчка борбена авијација имала је да решава следеће задатке:

1) Извиђање. Иако се у страним стручним часописима врло мало говори о извиђању, ипак се из броја летова, употребљених на извиђање, види да је оно било врло интензивно (од почетка рата до 30 септембра употребљено је 4.627 а/п на извиђање, тј. око 10% свих полетања у том периоду).

2) Борба за превласт у ваздуху. Пошто су Северокорејци избегавали борбе у ваздуху, америчка авијација је изводила ударе по њиховим аеродромима. Северокорејци су држали поједине групе авиона у приправности, које би полетале на задатке по позиву са фронта и то само у случајевима када над бојиштем није било америчких авиона, а најчешће онда када би се амерички реактивни ловци, након завршетка јуришних дејстава, враћали на своје аеродроме. Од 2 јула до 11 августа извршено је око 16 напада на аеродроме северокорејске авијације (Кимпо, Јонгпо, Фенјанг и друге). У почетку су напади вршени авионима В-29, а касније претежно авионима „Shooting Star“, као и авионима са носача авиона. Највећи напад извршен је 15 јула, када је нападнуто 6 аеродрома и бачено око 50 тона бомби, уништено око 70 и

оштећено око 15 северокорејских авиона. У наведеним нападима на аеродроме уништено је укупно око 100, а до 10 јула оборено 30 северокорејских авиона у току борби у ваздуху. Према томе, може се закључити да су Американци до половине јула, углавном, обезбедили оперативну превласт у ваздуху у Кореји.

3) Изолација рејона операције. Америчка авијација имала је веома важан задатак да блокирањем путева дотура у тактичкој и оперативној дубини омогући отсецање северокорејских сувоземних снага, које су продрле дубоко у јужнокорејску територију. Тај задатак вршили су првенствено авиони В-26 и ловци „Mustang“, као и авиони 7 флотне ескадре.³⁾ Они су првенствено дејствовали против тенкова, моторних и осталих возила, железничких ешелона, железничких станица и постројења, друмских и железничких мостова и слагалишта. Иако у почетку ова дејства нису била многобројна, ни нарочито ефикасна, ипак је у току јула знатно оштећен друмски и железнички саобраћај и уништен велики број тенкова и моторних возила. Нарочито су вршени успешни напади на колоне по друмовима, које су биле веома погодни циљеви, пошто моторна возила због тешко пролазног терена нису могла брзо да се склоне са друмова. Због тога су Северокорејци забранили све дневне покрете и прешли на ноћно снабдевање, а због недостатка возила и железничких вагона употребљавали возила са колском вучом. Док се ноћно дејство 30 бомбардера В-26 против северокорејске концентрације трупа и транспортних колона први пут спомиње 11 августа, дотле су касније ноћна бомбардовања била чешћа (3 група авиона В-26 вршила је касније првенствено ноћна бомбардовања⁴⁾).

4) Подршка сувоземних трупа на бојишту и у вези са тим борба са северокорејским тенковима, постављала се као важан и хитан задатак. Пошто Јужнокорејци у почетку нису имали већи број противтенковских оруђа, авијација је морала, углавном, сама да води борбу са тенковима, тако да је већ другог дана рата неколико јужнокорејских авиона за везу L-5 напало северокорејске тенкове. У том циљу на спојницама крила и трупа авиона биле су монтиране „Базуке“. Иако су то била примитивна средства, ипак су уништена два северокорејска тенка. У току 29 и 30 јуна авиони В-29 употребљени су и за дејство на бојишту (бомбардовања су вршили са 1.000 м и том приликом уништили изванредан број тенкова. Американци су за подршку сувоземних трупа највише употребљавали ловце „Mustang“ и „Shooting Star“, који

³⁾ Да би се авиони поморског ваздухопловства могли ефикасније употребити за јуришна дејства, првенствено за пробијање оклопа северокорејских тенкова, 7 јула издато је наређење поморском опитном центру у САД да конструише ракету снажног пробојног дејства. Пошто су 22 дана касније ракете калибра 30 цм биле готове и пошто су њима били опремљени авиони „Corsair“, употребљене су први пут 13 августа за рушење једног моста. Ове ракете показале су се као погодне и за борбу против северокорејских тенкова.

⁴⁾ При ноћним дејствима у Кореји највише се примењује „слободан лов“ појединачним бомбардерима на следећи начин: извиђачки авион јаким рефлекторима осветљава путеве и бомбардерима који лете за њим даје преко радија податке о циљевима. После дејства бомбардера, извиђач помоћу рефлектора поново осматра резултате њиховог дејства. Поставља се питање да ли би се таква тактика могла применити и против непријатеља који би располагао јачом ПАА и ноћним ловцима.

су вршили јуришна дејства коришћењем аутоматског наоружања, ракета и „напалм“ бомби.⁵⁾ Међутим, први јуришни напади авиона „Shooting Star“ на тенкове показали су да овај тип авиона није подесан за такве задатке, тако да је у једној америчкој вести од 6 јула било говора, да ће се ти авиони повући и заменити авионима „Mustang“ (који су били конзервирани у Америци). Но, до тога није дошло, јер су још истог дана реактивни ловци уништили 6 тенкова. 10 јула 5 америчка ваздухопловна команда јавила је да се реактивни ловци успешно боре против тенкова. Претпоставља се да је на то утицало повећање облачности над бојиштем и организација позивања и навођења.⁶⁾ Број уништених и оштећених тенкова од стране авијације брзо се повећавао почев од 6 јула. Док је до 7 јула било погођено или онеспособљено само 25—30 тенкова, дотле је 10 јула био уништен 71 тенк и 43 тенка оштећено, а 12 јула уништено је још 38 тенкова.⁷⁾

5) Стратегиско бомбардовање вршили су средњи бомбардери В-29 уз заштиту ловаца. Они су вршили површинска бомбардовања помоћу радаруређаја или нормалним нишањењем при видљивости циља. Бомбардери В-29, углавном, нападали су железничке станице и мостове, фабрике, рафинерије нафте и друге објекте у Северној Кореји. Наведени основни задаци остали су, углавном, и у току даљих дејстава америчке авијације у Кореји.

Дејство америчке авијације у Кореји карактеристично је по сталном постепеном нарастању, јер се број полетања из месеца у месец повећавао. Док се у току првих 15 дана рата дневни број полетања кретао између 100 и 150, при крају јула између 250 и 300, у току августа и септембра између 350 и 400, у току октобра између 400 и 450, дотле у следећим месецима нараста и на 700 полетања (у месецу марту 1951 године извршено је укупно 20.000 а/п).

Пошто о дејствима северокорејске авијације не располажемо неким детаљнијим подацима, овде можемо додати само још следеће:

⁵⁾ „Напалм“ бомбе коришћене су и у Другом светском рату, у борбама на Пацифику.

⁶⁾ У часопису „The Aeroplane“ дат је податак да је уграђивањем помоћних резервоара на крајевима крила „Shooting Star“ повећано време његовог бављења над циљем од 10 на 45 минута. Али тиме су се могле отклонити само неке слабости реактивних ловаца за јуришна дејства. У „Interavia“ бр. 2, 1951, наводи се да су спори авиони коришћени у Кореји за тражење и показивање циљева авионима „Shooting Star“ (вероватно авиони „Harvard“).

⁷⁾ Ради интересантности наводимо један пример употребе средњих бомбардера В—29 на бојишту. Американци су сазнали да се 15 км северно од Вегвана четири северокорејске дивизије припремају за напад на привремену престоницу Тегу. Одмах је обележена историја дужине 12 и ширине 5,6 км, ради бомбардовања у току 16 августа (авијацијска противприпрема напада). 98 бомбардера В—29 дејствовало је тога дана у групама од по 8—9 авиона са интервалима од 10 минута и у року од 2 часа, са висине 1.500 м бацило је укупно 3.800 бомби од по 250 кг. За то време ловци су дејствовали против ПАА. Овом акцијом руководио је лично командант америчке средње бомбардерске авијације на Далеком Истоку генералмајор О. Донел. Међутим, због тога што су следећег дана северно од бомбардоване просторије јаке северокорејске снаге прешле у офанзиву, која је задржана тек 20 августа, америчка Врховна команда дошла је до закључка да је њихова обавештајна служба подбацила и да постоји могућност да је акција бомбардера од 16 августа била „удар у празно“.

— Северокорејци су у почетку покушали да нападима на аеродроме у Јужној Кореји онемогуће њихову употребу. У том циљу авиони „Ла-7“ и „Јак-9п“ вршили су нападе на аеродром Кимпо 25 и 26 јуна и аеродром Сувон у току 27, 28 и 29 јуна и 2 јула. 28 јуна јака ПА одбрана аеродрома успела је да обори 4 северокорејска ловца од 14 колико их је учествовало у нападу.

— 12 јула дошло је до неодлучне борбе између два северокорејска реактивна ловца типа „Јак-15“ и једног америчког реактивног товца, тј до прве међусобне борбе реактивних ловаца у историји ваздухопловства.

Када су америчке и јужнокорејске јединице половином септембра прешле у противофанзиву, дејства тактичке авијације са мостобрана Тегу пребачена су на обезбеђење десантне операције код Инчона, коју су извели Американци и код Јонгдока и Поханга, коју су вршиле северокорејске јединице.

У току десантне операције код Инчона (15 септембра), која је изведена са флотом од 400 бродова, америчка авијација вршила је, углавном следеће задатке:

— бомбардовање оних делова копна на западној обали Кореје, који су били погодни за искрцавање, са циљем маскирања правог места искрцавања;

— неутралисање обалских батерија и ПАА у зони искрцавања, а нарочито на острву Вони које се налази непосредно испред Инчона;

— непрекидно патролирање у циљу обезбеђења зоне искрцавања од напада из ваздуха;⁸⁾

— непрекидно осветљавање Инчона бацањем светлећих бомби како би се омогућила дејства десантних трупа и ноћу; тј. за време осеке;

— непрекидно извиђање, нарочито комуникација које изводе ка мостобрану, са циљем откривања покрета северокорејских трупа.

Набројене задатке вршили су авиони 7 флотне ескадре, а 5 ваздухопловна команда потпомагала је десант својом транспортном авијацијом, која је извршила следећа два задатка: спустила је десантне јединице у рејон аеродрома Кимпо, да би га заузела (заузет је 17 септембра и том приликом у разореним хангарима нађено је 14 запаљених и два неоштећена авиона „Јак“), а затим вршила пренос најпотребнијег материјала и трупа чим је оспособљен аеродром Кимпо.⁹⁾

У офанзиви трупа ОУН, која је почела америчким искрцавањем код Инчона, заузети су аеродроми код Поханга, Сувона и Теџона, а јужнокорејске групе заузеле су аеродром код Вонсана (други по величини у Ко-

⁸⁾ Северокорејци су у зони десанта само једном извршили напад из ваздуха (17 септембра). Том приликом два авиона „Јак“ напала су једну америчку и једну британску крстарицу. Један авион био је оборен.

⁹⁾ Пошто pista на овом аеродрому није била оштећена, још у току 19 септембра успостављен је „ваздушни мост“ са Јапаном, тако да се већ тога дана на аеродром Кимпо спустило 34 транспортна авиона С—54 са 250 тона материјала и 280 војних лица. Организацију овог „ваздушног моста“ извршио је генерал Танер, који је организовао и познати „ваздушни мост“ у Берлину.

реји)¹⁰⁾. Међутим, ове аеродроме требало је поправити, тако да су тек крајем септембра били способни за пријем авиона.

Пошто су заузети горе наведени аеродроми, америчка авијација пребацила је на њих многе своје јединице, па чак и неке јединице 7 флотне ескадре. То је повољно утицало на даљи ток њених дејстава, а нарочито на повећање броја борбених полетања, у првом реду тактичког ваздухопловства.¹¹⁾

3 октобра командант америчких ваздухопловних снага на Далеком Истоку објавио је општи преглед дејстава америчке авијације у Кореји од почетка сукоба до 30 септембра, из кога се види да је америчка авијација извршила укупно 40.156 а/п — од тога 23.043 а/п ловаца, 2.634 а/п лаких бомбардера, 3.159 а/п средњих бомбардера, 4.627 а/п извиђача и 6.692 а/п транспортних авиона.¹²⁾ Бачено је укупно 29.110 тона бомби, 63.112 ракета и 51.561.000 летача, утрошено 23.860.000 зрна муниције, пренето 15.925 тона терета, пребачено 25.053 путника и евакуисано 8.441 лице. Бомбардовано је 1059 циљева; разорено 18 већих стратемских циљева и уништено 1.050 тенкова и 152 авиона. Рачуна се да је убијено око 11.000 војника, уништено или оштећено 330 локомотива, 874 теретна вагона, 5.233 возила, 107 барки и чамаца; разорено 43 магацина и 22 бензинска резервоара; порушено 30 км друмова, 376 мостова и 33 тунела и ућуткано 689 ватрених оруђа.

У току ових дејстава америчка авијација је изгубила због удеса и других узрока 96 авиона (81 ловца, 8 лаких и 1 средњи бомбардер, 2 транспортна и 4 извиђачка авиона); 43 авиона уништена су од противничког противдејства са земље и из ваздуха (14 ловаца, 12 бомбардера, 5 транспортних и 12 разних других авиона), а изгубљено је 172 летача (53 погинула, 56 рањена, 65 несталих и 2 заробљена).

Изнета статистика, поред осталог, интересантна је и ради тога, што се из ње види да је проценат губитака у Кореји, у односу на број полета, далеко испод оног који је америчка авијација имала у току Другог светског рата, а то је и потпуно разумљиво, с обзиром на слабо дејство непријатеља

¹⁰⁾ На овај аеродром спустио се авионом за везу командант 5 ваздухопловне команде на дан 10 октобра, тј. док је аеродром још био у зони дејства непријатељске артиљеријске ватре. Том приликом он је изјавио да ће се аеродром за једно два дана оспособити за пријем бомбардерских авиона.

¹¹⁾ У току ове офанзиве десило се да је претходница 27 британске бригаде била жртва напада америчке авијације. Наиме, истурене британске јединице, кад су се налазиле пред једним висом, који су браниле слабе северокорејске снаге, тражиле су помоћ авијације. Међутим, пре доласка америчких авиона, Британци су извршили јуриш, заузели вис и одмах поставили одређене знаке за обележавање предњег краја. Кад су авиони дошли, њихови пилоти, који су летели ниско, нису уочили те знаке, већ су према раније издатом наређењу тукли „напалм“ бомбама циљеве на вису, где су се већ налазиле британске снаге. У току тог напада убијено је 25, а рањено, односно повређено од опекотина 16 британских војника. Северокорејци су искористили ову забуну и после 30 минута од авијацијског напада прешли на јуриш и поново заузели раније положаје. Тако је британска претходница претрпела губитке од око 100 људи, које убијених, које рањених.

¹²⁾ Од изнетог укупног броја полета, само је 2,3% употребљено за бомбардовања стратемских циљева, због тога што се најважнија постројења ратне индустрије не налазе у Северној Кореји, већ се снабдевање основним ратним материјалом врши са стране.

са земље и у ваздуху. Ти се губици нису нарочито повећали ни онда када су Северокорејци увели реактивне ловце и када су кинеске трупе ступиле у борбу. Тако, на пример, према неким подацима, америчка авијација од почетка сукоба до 15 јануара 1951 године изгубила је укупно 405 авиона (од тога јединице 5 ваздухопловне команде 223, а 7 флотне ескадре 182 авиона).

Борбена активност северокорејске авијације нешто је оживела тек 1 октобра, када је оборен један бомбардер В-29 и 8 других оштећено. Пошто су северокорејски авиони полетали са оспособљених аеродрома код Конана (где је примећено 6 реактивних ловаца), Сиулака и Фенјанга, америчка авијација поново је предузела нападе на те аеродроме. После кинеске интервенције у Кореји, која је отпочела 26 октобра, снаге ОУН повукле су се за 75—100 км.¹³⁾ У то време северокорејска авијација располагала је само са аеродромом Шимису у рејону Јалу реке, а и њега је 11 новембра напао 15 америчких реактивних ловаца, при чему је 8 авиона уништено на земљи. Међутим, од прве половине новембра осетно се појачава активност северокорејске (уствари кинеске) авијације, која је по мишљењу Американца располагала са око 250—300 авиона (авиони типа „Јак-15“ и реактивни ловци „Миг-15“). Ове кинеско-северокорејске ваздухопловне јединице базирале су на аеродрому у Манџурији, недалеко од границе, око 60—100 км од фронта, заштићене од удара из ваздуха.¹⁴⁾ Већ после првих прелета границе авиона који су базирали у Манџурији, Американци су увели патролирање својих ловаца изнад корејско-манџурске границе, али и поред тога 11 новембра руски реактивни ловци оборили су два бомбардера В-29. Амерички реактивни ловци полетали су најпре са аеродрома Кимпо, који је био око 200 км удаљен од бојишта, а затим са аеродрома Фенјанг (после оправке његове бетонске писте), тако да је ово отстојање смањено за половину.

У тој ситуацији, „северокорејска“ авијација снажно је подржавала своје сувоземне трупе на бојишту. Поред тога, вршила је успешне летове малим снагама и у дубину непријатељске територије и често постизала изненађење.¹⁵⁾

После кинеске интервенције, Американци су прве недеље новембра пребацили у Кореју још једну групу бомбардера В-26. То појачавање извршено је због појаве јаке ПАА код кинеских трупа и снажног противдејства реактивних ловаца (претпоставља се да кинеска ПАА располаже радарима).

Према извештајима Американца кинеско-северокорејска авијација изгубила је у борбама у ваздуху у времену од 1 до 11 новембра 19 авиона (16 авиона типа „Јак-15“, 2 реактивна ловца и још један други авион), а 30 авиона уништено је на земљи. Према северокорејском извештају Американци су од 26 октобра (дан почетка кинеске интервенције) до 6 новембра изгу-

¹³⁾ После пада Фенјанга, када је изгледало да се рат у Кореји приводи крају, Американци су почели да предузимају мере у циљу повлачења разних јединица 5 ваздухопловне команде и 7 флотне ескадре и њиховог враћања у САД.

¹⁴⁾ 10 октобра руски делегат у ОУН протестовао је због напада два америчка реактивна ловца F-80 на један руски аеродром у Сибиру, а 20 октобра амерички делегат у ОУН објаснио је да је то била грешка у навигацији.

¹⁵⁾ 28 октобра један северокорејски авион успео је да бомбама од 50 кг сруши један важан мост, а 15 новембра један ловац „Јак“ напао је један амерички аеродром и успео да уништи један авион на земљи.

били 10 авиона (4 у борбама у ваздуху, 4 на земљи и 2 друга оштећена) и да су од 6 до 12 новембра руски реактивни ловци оборили 4 авиона В-29, а 2 оштетили.

Иако су амерички реактивни ловци „Shooting Star“ F-80, „Thunderjet“ F-84 Е и „Panther“ F-9 F могли да се боре са руским реактивним ловцем „Миг-15“, ипак је 11 новембра наређено да се 4 ловачка група, која је наоружана реактивним авионима „Sabre“ F-86, пребаци из САД у Кореју. Група је преко Пацифика пребачена на носачу авиона и стигла у Јапан 1 децембра. 15 децембра авиони „Sabre“ употребљени су на фронту у Кореји и већ следећег дана успели су да оборе један „Миг-15“ (први руски реактивни ловац оборен је 8 новембра).

Према америчким подацима од 25 јануара (од када су реактивни ловци „Миг-15“ престали да се појављују за дужи период времена) оборено је 20 авиона „Миг-15“ (осам су оборили авиони F-86, четири авиони F-84, четири авиона F-80, три авиона F 9 F и један В-29) и вероватно оштећено 38 других авиона, док су Американци за то време изгубили само пет реактивних ловаца.¹⁰⁾

Још од самог почетка рата транспортна авијација је имала велику примену приликом пребацивања материјала и трупа у Јужну Кореју (коришћен је аеродром Фусан). Поред транспортних авиона који су се на почетку сукоба затекли у Јапану (њихов број је повећан нарочито авионом С-47), транспортна авијација је касније попуњена и авионима С-82 носивости 35—40 војника са наоружањем и С-119 носивости 15 тона, односно 66 војника са наоружањем. Од почетка сукоба до 27 августа транспортни авиони су у току 2.800 летова пребацили у Јужну Кореју 10.000 људи и 48 тона материјала, а у повратку за Јапан још 3.000 војних лица. После доласка нових транспортних авиона ангажовање транспортне авијације се повећало. Тако су 127 транспортних авиона С-119 на дан 24 септембра пребацили из Јапана у Кореју један амерички пук са целокупном опремом (укључујући и оруђа средње тежине). После 17 септембра (заузимање аеродрома Кимпо), ови велики транспортни авиони пребацили су 16.000 тона материјала и 25.000

¹⁰⁾ У последње време у страниј стручној литератури много се пише о реактивним ловцима „Миг 15“ и „Sabre“ F—86, јер су то два најбржа и најмодернија реактивна ловца на свету. „Миг 15“ има максималну брзину 1.050 км/час, а „Sabre“ F—86 1.075 км/час. Оба авиона имају приближно сличне перформансе, с тим што је „Миг 15“ нешто спорији, али има већу брзину пењања и већу покретљивост. Поред тога, брзо постиже брзину и претпоставља се да располаже специјалним уређајем за повећање потиска у случају потребе. Намеће се питање: зашто су ови авиони имали далеко веће губитке него амерички ловци? Американци наводе да су њихови реактивни ловци снабдени специјалним радарским нишанима, тако да достижу већи успех у гађању, док је брзина лета зрна топова „Миг 15“ мала (један топ од 37 мм и два топа од 23 или 20 мм). У једном чланку се чак наводи да авиони „Миг 15“ избегавају борбу и да ступају у борбу само ако су 50% надмоћнији (вероватно због тога што је њихов главни задатак напад на авионе В—29, у чему су имали извесног успеха, а што доказује и њихово наоружање (и да је велики број авиона „Миг 15“ оборено изненадним нападима приликом њиховог повратка према манџурској граници. Њихови пилоти могу бити Кинези (што је најмање вероватно), Руси или Немци. Посаде америчких ловаца „Sabre“ сматрају да су пилоти Немци, пошто имају сличну тактику као што су је имали и пилоти немачког ваздухопловства у Европи за време Другог светског рата.

војних лица из Јапана на аеродром Кимпо и евакуисали за Јапан 8.400 болесника и рањеника.

Транспортни авиони су употребљавани и за дотур материјала и муниције опколеним трупима. То је нарочито дошло до изражаја када су 28 новембра 20.000 америчких војника 1 морнаричке и 7 пешадиске дивизије били опколени од кинеских и северокорејских снага. Транспортна авијација је снабдевала трупе из ваздуха, а поред тога изграђен је терен на који су се касније спуштали авиони, вршећи непрекидно снабдевање трупа и евакуацију рањеника, прозоблих војника и осталих болесника. Транспортна авијација летела је под тешким условима не само због близине фронта, већ и због неповољних временских прилика. Ту су први пут у историји бачени из ваздуха делови за један понтонски мост дужине 180 м (делови су укупно били тешки 256 тона).

19 октобра, тј. на дан пре пада Фенјанга, извршена је највећа операција падобранског десанта у Кореји. 80 транспортних авиона избацили су цео 187 пук 11 америчке ваздушнодесантне дивизије (4.100 људи) са потпуним наоружањем југоисточно од Сукчона и југозападно од Сунчона, 40 км северно од Фенјанга. Пук је имао задатак да спречи повлачење северокорејских трупа и организовање нових положаја северно од Фенјанга.¹⁷⁾

Због планинског и покривеног терена у Кореји, на коме је било врло тешко пронаћи летишта, чак и за авионе за везу, хеликоптери су нашли широку примену приликом извршавања различитих задатака, као што су: спасавање рањеника и њихово пребацавање до болница у позадину; откривање мина у води; одржавање брзе везе између бродова и обале; спасавање оборених пилота који су пали на противничку територију или на море; показивање правца извлачења изолованим трупима; пребацавање санитетског особља и медикамената на бојиште; преношење важних порука и докумената на планинском земљишту, као и пребацавање командног особља; извиђање противничких положаја; итд. Па ипак, хеликоптери су највише коришћени за спасавање рањеника, тако да су за 8 месеци рата спасли око 1.700 рањеника.

*

На основу размотрених дејстава авијације у Кореји, можемо извући следеће закључке:

¹⁷⁾ Пошто је претходно извиђањем из ваздуха проверена погодност предвиђених рејона за десант, 80 транспортних авиона полетело је са аеродрома Кимпо у 6 таласа, сваки од 13 до 14 авиона (сваки авион носио је по 50 људи са наоружањем) који су летели на висини од 1.000 м, прво у западном правцу на отворено море, затим скренули под правим углом на север и на крају на исток, према предвиђеним рејонима за избацивање десанта. Маршрута је износила 500 км, а лет је трајао 1 сат и 50 минута. Над рејонима за избацивање десанта, транспортни авиони су се спустили на 600 м и за један час сваких десет минута искакала је по једна јединица од 650 људи. Ове рејоне штитила је ловачка авијација. Падобрани појединих мањих јединица били су различите боје да би се могле брзо скупити, а слаб ветар омогућио је брзо скупљање десанта. Пошто су падобранске трупе биле удаљене од главнине сувоземних трупа око 35 до 40 км, успеле су да се споје после неколико дана. За снабдевање падобранских трупа авиони С—119 бацили су у току следећих дана помоћу великих падобрана тешки ратни материјал (између осталог: „Дипове“, камионе од 2.5 тоне, муницијске сандуке и хаубице 105 мм).

— да је авијација и у овом рату, без обзира на сва савремена техничка достигнућа, и даље много зависила од метеоролошких услова;

— да планинско земљиште у великој мери утиче на њено дејство и да захтева посебну обуку летачког особља;

— да је удаљење аеродрома од линије фронта од необично великог утицаја на успех дејства авијације одређене за тактичко садејство са сувоземним трупима и да уређење аеродрома на планинском земљишту претставља веома тежак проблем, поготово за реактивне авионе;

— да је обученост трупа и летача у погледу међусобног садејства од прворазредног значаја за ефикасно дејство авијације, а правилна организација командовања и везе (навођење) најбитнији услов;

— да је за очување бројно и квалитативно слабије авијације најбитније да избегне уништење на сопственим аеродромима;

— да и бројно и квалитативно слабија авијација, и код знатне оперативне превласти у ваздуху друге стране, може да извршава извесне задатке, ако се правилно тактички употребљава (првенствено изненађење);

— да су реактивни ловци снажно потиснули ловце са клипним моторима (иако је употреба ловаца са клипним моторима и даље могућа), док се при употреби реактивних авиона за јуришна дејства још појављују велике тешкоће.

Међутим, рат у Кореји имао је снажан утицај и на развој америчке авијације. То се огледа првенствено у следећим чињеницама:

1. — У САД су изгласани кредити и одобрени буџети за сувоземно и поморско ваздухопловство, а индустрија је већ почела да избацује авионе предвиђене за остварење тзв. „плана 70 група“ до 1 јануара 1953 године. Исто тако предузимају се опсежне мере за усавршавање резервног стручног особља.

2. — Пошто је констатовано да је тактичка авијација пре корејског сукоба била занемарена, предузете су мере за њено побољшање, нарочито у погледу усвајања погодних типова авиона за јуришна дејства. Међутим, у неколико стручних часописа посебно се наглашава да искуство рата у Кореји не би смело да одведе САД на странпутицу, па да се сада због тактичке занемари развој стратемиске авијације, пошто рат у Кореји има специфичности у односу на један будући светски сукоб.

3. — У току самог рата у Кореји предузимане су разне мере за побољшање садејства авијације са сувоземним трупима, а у САД је разрађен нови програм заједничке обуке ваздухопловства и сувоземних трупа.

4. — Оправдао се став поморских стручњака о важности носача авиона и авиона на њима и њихов даљи развој је обезбеђен.

5. — Транспортна авијација добија све већи значај, а исто тако и ваздушнодесантне трупе. Појављују се транспортни авиони велике носивости, а падобранима се избацују и тешко оружје и опрема.

6. — Хеликоптери су нашли широку примену и на њихов даљи технички развој се обраћа нарочита пажња.

7. — У погледу наоружања учача се тенденција: за широком применом ракета, као и за повећањем њиховог калибра и пробојности; задржавања митраљеског наоружања код реактивних ловаца; повећања тежине „напалм“ бомби и тежња за даљим развојем радара, нарочито на авионима.