

Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



Matematyka

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG wewn. 3496/79

~~Do użytku wewnętrznego~~

Kmdr por. nawig. dr Jerzy JAWORSKI

NIEKTÓRE PROBLEMY I WŁAŚCIWOŚCI UŻYCIA LOTNICTWA W KONFLIKTACH ZBROJNYCH PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

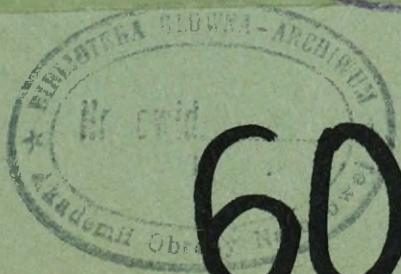
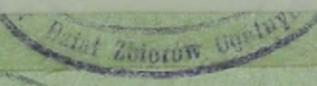
Skrypt

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

S/843



05 001005-000 0



60350



Maximilian

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG wewn. 3496/79


~~Do użytku wewnętrznego~~

Kmdr por. nawig. dr Jerzy JAWORSKI

NIEKTÓRE PROBLEMY I WŁAŚCIWOŚCI UŻYCIA LOTNICTWA W KONFLIKTACH ZBROJNYCH PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

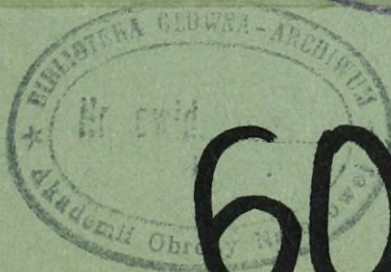
Skrypt

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej
S/843



05 001005-000 0

Biuletyn Bibliotek



60350

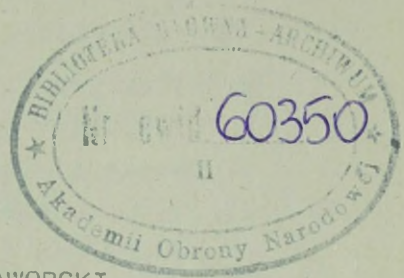
KR

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG wewn. 3496/79

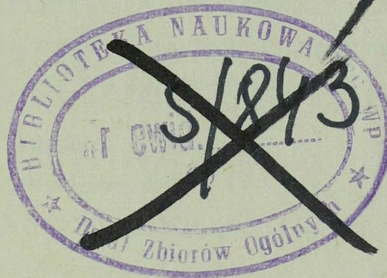
~~Do użytku naukowego~~



✓
Kmdr por. nawig. dr Jerzy JAWORSKI

NIEKTÓRE PROBLEMY I WŁAŚCIWOŚCI UZYCIA LOTNICTWA
W KONFLIKTACH ZBROJNYCH PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

Skrypt



WARSZAWA

1979 r.

SPIS TREŚCI

	Str.
WSTĘP	3
I. ROLA I ZADANIA LOTNICTWA AMERYKAŃSKIEGO W OGÓLNYM PRZEKROJU DZIAŁAŃ WOJENNYCH W KOREI W LATACH 1950-1953	9
II. NIEKTÓRE PROBLEMY UŻYCIA LOTNICTWA AMERYKAŃSKIEGO PODCZAS WOJNY WIETNAMSKIEJ	16
1. Geneza i ogólny charakter wojny wietnamskiej	16
2. Zaangażowane siły lotnicze oraz niektóre problemy dowodzenia i współdziałania	18
3. Główne zadania i taktyka lotnictwa amerykańskiego podczas działań w Wietnamie Południowym	24
4. Działania lotnictwa amerykańskiego przeciwko DRW	40
III. DZIAŁANIA LOTNICTWA W IZRAELSKO-ARABSKICH KONFLIKTACH ZBROJNYCH	46
1. Geneza i charakter konfliktów izraelsko-arabskich	46
2. Działania lotnictwa izraelskiego i brytyjsko-francuskiego podczas trójstronnej agresji na Egipt w 1956 r.	51
3. Rola lotnictwa oraz właściwości jego użycia podczas trzeciej wojny izraelsko-arabskiej w 1967 r. .	58
4. Warunki działań lotnictwa podczas czwartej wojny izraelsko-arabskiej /6-24.X.1973 r./	70
ZAKOŃCZENIE	75
BIBLIOGRAFIA	77

W S T Ę P

W okresie drugiej wojny światowej, lotnictwo jako rodzaj sił zbrojnych wywierało bardzo poważny wpływ na ogólny przebieg i rezultaty działań wojennych. Zarówno stan ilościowy, jak i techniczny samolotów umożliwiały wykorzystywanie ich do różnorodnych zadań bojowych, pomocniczych i specjalnych, o zasięgu i znaczeniu taktycznym, operacyjnym i strategicznym. Lotnictwo było w stanie realizować te zadania zarówno samodzielnie, jak i w ścisłym współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych i wojsk.

Doświadczenia wojenne wykazały niezbicie, że walka o panowanie w powietrzu była jednym z głównych elementów walki o inicjatywę w ogóle. Od jej wyniku uzależnione były nie tylko efektywne działania lotnictwa w powietrzu, ale również sukcesy taktyczno-operacyjne wojsk lądowych na ziemi oraz marynarki wojennej na morzach i oceanach. Posiadanie panowania w powietrzu było więc równoznaczne z posiadaniem inicjatywy w działaniach, gwarantowało bowiem swobodę działań zarówno w powietrzu, jak i na ziemi, a także na morzach.

W czasie wojny w pełni potwierdziła się słuszność koncepcji użycia lotnictwa w ścisłym współdziałaniu z wojskami lądowymi i marynarką wojenną, natomiast rozwiany został mit teorii douhetowskiej, o możliwości samodzielnego wygrania wojny przez lotnictwo.

W okres powojenny, główne światowe potęgi lotnicze, takie jak: Stany Zjednoczone, Związek Radziecki czy Wielka Brytania, wchodziły zarówno z bogatym bagażem doświadczeń z zakresu użycia lotnictwa, jak też i z rozbudowanymi do niespotykanych dotychczas rozmiarów, nowoczesnie zorganizowanymi i wyposażonymi w wysokiej jakości sprzęt, siłami powietrznymi. W przeciwieństwie jednak do okresu powojennego po zakończeniu pierwszej wojny światowej, kiedy to można było zaobserwować kilkuletni ogólny zastój w rozwoju lotnictwa, bezpośrednio po zakończeniu drugiej wojny światowej, zwraca uwagę niezwykle dynamiczny i wszechstronny jego dalszy rozwój. Był on wynikiem zapoczątkowanego przez mocarstwa zachodnie wyścigu zbrojeń i ciągle wiszącej nad światem groźby nowej wojny.

Odbiciem zmieniającej się sytuacji politycznej, a jednocześnie odzwierciedleniem celów politycznych i militarnych poszczególnych państw /bloków wojskowych/ były doktryny wojenne i lotnicze, które przechodziły ewolucję równoległą ze zmieniającą się sytuacją polityczną i militarną na świecie.

Bardzo charakterystyczna wydaje się być w tym względzie ewolucja doktryny lotniczej głównego mocarstwa i jednocześnie rzecznika interesów świata kapitalistycznego - Stanów Zjednoczonych.

W pierwszym powojennym pięcioleciu /1945-1949/, w okresie atomowego monopolu USA, w doktrynie amerykańskiej dominowała idea tzw. zmasowanego uderzenia atomowego na przeciwnika /obóz państw socjalistycznych/, już w pierwszych godzinach ewentualnego konfliktu zbrojnego. Dokonać tego miały eskadry samolotów - nosiciele bomb atomowych. Głównymi obiektami ich ataku miały być ośrodki administracyjno-polityczne i przemysłowe przeciwnika. Była to więc typowa douhetowska koncepcja wojny powietrznej, jedynie z zastosowaniem bardziej nowoczesnych środków masowej zagłady. Dodajmy w tym miejscu, że tego rodzaju koncepcja użycia lotnictwa znajdowała zwolenników również w Wielkiej Brytanii. Na przykład ówczesny wicemarszałek brytyjskiego lotnictwa E.J. Kingston - Mc Cloughry, na łamach Royal Air Force Quarterly twierdził m.in., że ... "najważniejszym instrumentem wojny współczesnej jest bombardowanie o dalekim zasięgu, przy którym wojska lądowe i siły morskie spadają do roli partnerów o nieistotnym znaczeniu". Jednoznaczność tego twierdzenia nie wymaga chyba dodatkowego komentarza, warto jedynie dodać, że tego rodzaju poglądy stały się fundamentem oficjalnej amerykańskiej doktryny lotniczej lat pięćdziesiątych, stworzonej przez gorącego zwolennika i kontynuatora douhetowskiej teorii wojny powietrznej, ówczesnego dowódcę sił powietrznych USA gen. Spaatz.

Znana jest powszechnie, szeroko lansowana wówczas zachodnia koncepcja „miecza i tarczy”, w której strategiczne lotnictwo bombowe USA traktowano jako atomowy miecz, natomiast wojska lądowe europejskich państw kapitalistycznych, wyposażone w konwencjonalne środki rażenia, stanowić miały tarczę.

Już jednak w połowie lat pięćdziesiątych, ideę zmasowanego uderzenia zastąpiono ideą zmasowanego odwetu. Był to bowiem okres, w którym miało miejsce stopniowe wyrównywanie potencjału atomowego dwóch głównych potęg światowych. Już sam fakt utraty monopolu atomowego przez Stany Zjednoczone, na rzecz ewentualnego głównego przeciwnika - Związku Radzieckiego, zmusił państwa zachodnie do zmiany generalnych założeń doktrynalnych. Nie były to wprawdzie zmiany zasadnicze, nadal bowiem główną rolę wyznaczano uderzeniom jądrowym przy użyciu lotnictwa, przesunięto jedynie termin tego uderzenia, na drugą fazę ewentualnego konfliktu.

Myślą przewodnią uderzenia odwetowego było założenie, że w wypadku konfliktu zbrojnego na europejskim teatrze działań wojennych, w pierwszej fazie działania będą miały charakter konwencjonalny. Zakładano, że państwa socjalistyczne, dysponujące wg poglądów amerykańskich przewagą w siłach konwencjonalnych, w pierwszej fazie wojny uzyskają powodzenie i bez większego trudu opanują pewne tereny państw Europy Zachodniej. Miało to jednak spowodować rozciągnięcie, a tym samym osłabienie ich sił głównych. Wówczas dopiero przewidywano wykonanie zdecydowanego przeciwnatarcia, zarówno w skali strategicznej, jak i taktyczno-operacyjnej, z udziałem taktycznych i strategicznych sił powietrznych. Przy czym lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu miało by wówczas wykonać uderzenia jądrowe na ważne obiekty administracyjno-polityczne, ekonomiczne i wojskowe położone w głębi Związku Radzieckiego, natomiast lotnictwo taktyczne, wyposażone również w ładunki jądrowe, miało uczestniczyć w uderzeniach wymierzonych przeciwko siłom zbrojnym państw socjalistycznych w skali taktyczno-operacyjnej.

W związku z przyjęciem takiej koncepcji przyszłej wojny, preferowano w tym okresie na Zachodzie, rozbudowę zarówno lotnictwa strategicznego, wyposażonego w ciężkie bombowce dalekiego zasięgu, przeznaczone do przewożenia ładunków jądrowych na cele o charakterze strategicznym, jak i lotnictwa operacyjnego, wyposażonego głównie w samoloty myśliwskie i myśliwsko-bombowe, przystosowane również do przewozu taktycznych ładunków jądrowych.

Taka koncepcja przyszłych działań wojennych ze zrozumiałych względów nie mogła jednak odpowiadać europejskim partnerom

Stanów Zjednoczonych. Dlatego też już w grudniu 1957 roku, na kolejnej sesji NATO, doktrynę zmasowanego odwetu zastąpiono doktryną stopniowego odstraszania. Głównymi elementami odstraszającymi miały być taktyczne siły nuklearne NATO w Europie - jako pierwszy stopień odstraszania oraz strategiczny potencjał nuklearny USA jako drugi stopień odstraszania. Na początku lat sześćdziesiątych włączono w ten system trzeci stopień odstraszania w postaci konwencjonalnych sił zbrojnych USA i Wielkiej Brytanii. W całym systemie odstraszania jedną z głównych ról wyznaczano siłom powietrznym, przewidując dla nich bardzo szeroką gamę zadań, zarówno samodzielnych, jak i ściśle podporządkowanych interesom innych rodzajów sił zbrojnych.

Jak w tym samym czasie kształtowały się poglądy na użycie sił powietrznych w obozie państw socjalistycznych?

Najogólniej biorąc nie zaszły tu jakieś zasadnicze zmiany w stosunku do końcowego okresu II wojny światowej, w odniesieniu do głównych zasad użycia lotnictwa, czy też sposobów działań. Nadal preferowano jako podstawowe zadanie lotnictwa - wszechstronne zabezpieczenie działań wojsk lądowych, a więc działania na korzyść ziemi, podporządkowane ogólnym celom taktyczno-operacyjnym realizowanym przez wojska lądowe.

W tym kierunku prowadzono szkolenie i doskonalenie kadr lotniczych, w tym również kierunku rozwijano produkcję sprzętu lotniczego. Jednocześnie jednak, uwzględniając wcześniejsze doświadczenia i aktualne potrzeby, produkowano również nowoczesne samoloty bombowe dalekiego zasięgu, a także nowoczesne myśliwce przechwytyjące, które masowo wprowadzono do uzbrojenia jednostek wchodzących w skład systemów OPK.

Wspólną cechą technicznego rozwoju lotnictwa po II wojnie światowej było przede wszystkim szerokie stosowanie napędu odrzutowego oraz pogoń za wzrostem prędkości i wydłużanie zasięgu samolotów.

Przemysł lotniczy głównych potęg światowych, bogaty w doświadczenia z okresu II wojny światowej, a jednocześnie dysponujący najnowszymi osiągnięciami techniki, był w stanie zrealizować niemal każde zapotrzebowanie na odpowiednie typy samolotów.

Rozwój techniczny produkowanych samolotów przebiegał w zasadzie pod kątem wysokiej specjalizacji, ale można było również

zaobserwować pewne tendencje do uniwersalizmu.

Główną siłą uderzeniową podobnie jak w okresie II wojny światowej, pozostało lotnictwo bombowe, jednak w wymaganiach stawianych wobec tego typu samolotów zaszły dosyć istotne zmiany. Dążono przede wszystkim do zwiększenia ich prędkości, wysokości i udźwigu bojowego, kosztem uzbrojenia obronnego i liczebności załóg. Zwracano również uwagę na wyposażenie nawigacyjno-bombardierskie tych samolotów, umożliwiające nawigowanie oraz wykrywanie i bombardowanie celów z różnych wysokości, niezależnie od warunków atmosferycznych i pory doby.

Samoloty myśliwskie zaczęto wyposażać w coraz doskonalszy sprzęt radiowy i radiolokacyjny umożliwiający im prowadzenie działań w każdych warunkach atmosferycznych. Na skuteczność i efektywność działań tego rodzaju lotnictwa, bardzo poważny wpływ zaczęły wywierać ciągle doskonalone naziemne systemy wykrywania i naprowadzania. Typowe samoloty myśliwskie, zwane również przechwytyjącymi, wykorzystywano w zasadzie wyłącznie w ramach systemów OPK, natomiast w lotnictwie operacyjnym, w miejsce samolotów myśliwskich zaczęto w szerokim zakresie wprowadzać samoloty myśliwsko-bombowe, łączące w sobie cechy samolotu myśliwskiego i szturmowego. Niektóre typy samolotów myśliwsko-bombowych przystosowywano ponadto do przenoszenia taktycznych ładunków jądrowych.

Do perfekcji niemal doprowadzono rozpoznanie powietrzne, wyposażając samoloty rozpoznawcze w aparaturę umożliwiającą robienie zdjęć lotniczych terenu z dużych wysokości, nawet przy ograniczonej widoczności, zarówno w dzień, jak i w nocy.

Znaczny wpływ na ogólne ukierunkowanie poglądów na użycie lotnictwa, jego taktyki, a także technicznego rozwoju samolotów, wywarły doświadczenia zdobywane w kolejnych lokalnych konfliktach zbrojnych.

Niezależnie od tła politycznego i zasięgu terytorialnego poszczególnych wojen lokalnych, zaangażowane w nich były z zasady, w sposób bezpośredni lub pośredni wielkie mocarstwa. A już niemal w każdym przypadku, dostarczały one walczącym stronom sprzęt wojenny, w tym również znaczne ilości najnowszych samolotów i środków do ich zwalczania.

Teatr działań wojennych każdego lokalnego konfliktu zbrojnego, był więc jednocześnie doskonałym poligonem doświadczalnym, na którym weryfikowano poglądy i ustalenia teoretyczne, odnośnie roli lotnictwa na współczesnym polu walki, sprawdzano przydatność określonych rozwiązań taktycznych zastosowania bojowego lotnictwa oraz skuteczność i przydatność nowych samolotów, ich uzbrojenia i wyposażenia specjalnego.

W opracowaniu przedstawiono jedynie niektóre, wybrane problemy zastosowania bojowego lotnictwa, bazując na trzech najbardziej chyba reprezentatywnych dla ukazania tych zagadnień konfliktach, a mianowicie: wojnie koreańskiej, wojnie wietnamskiej oraz wojnach izraelsko-arabskich.

I. ROLA I ZADANIA LOTNICTWA AMERYKAŃSKIEGO W OGÓLNYM PRZEKROJU DZIAŁAŃ WOJENNYCH W KOREI W LATACH 1950-1953

Zakończenie drugiej wojny światowej i zwycięstwo nad koalicją faszystowską dawało wreszcie światu upragniony pokój. Jednak wynik wojny zrodził cały szereg sprzeczności w łonie dotychczasowej koalicji i doprowadził do powstania licznych ognisk zapalnych, które w każdej chwili mogły stać się zarzewiem kolejnego światowego konfliktu zbrojnego.

Państwa kapitalistyczne, ze Stanami Zjednoczonymi na czele, podtrzymywały stan napięcia i zagrożenia w stosunkach międzynarodowych, prowadząc, tzw. politykę "zimnej wojny". Jej odzwierciedleniem było m.in. utworzenie w kwietniu 1949 r. agresywnego Paktu Północno-Atlantyckiego /NATO/, a we wrześniu tegoż roku Niemieckiej Republiki Federalnej.

Pierwszym widocznym efektem tej neokolonialnej polityki państw kapitalistycznych była wojna domowa w Korei^{1/}, spowodowana przez Stany Zjednoczone, które zaangażowały w niej cały swój potencjał ekonomiczny i militarny, w tym główne siły lotnictwa.

W działaniach wojennych w Korei, Amerykanie zaangażowali większość jednostek lotniczych sił powietrznych strefy Oceanu Spokojnego. W chwili wybuchu wojny w skład tych sił wchodziło: 8 skrzydeł lotniczych, w tym 5 lotnictwa myśliwskiego, 2 bombowego i 1 skrzydło lotnictwa transportowego, liczących ogółem ok. 1200 samolotów. Bazowały one na lotniskach w Japonii, na wyspach Okinawa, Guam i Filipinach, a w okresie późniejszym róż-

1/ W sierpniu 1945 r. Korea wyzwolona została spod panowania japońskiego przez wojska radzieckie i amerykańskie. Na wyzwolonych terenach przewidywano utworzenie jednolitego, demokratycznego państwa koreańskiego. Na skutek jednak sprzecznych zdań radziecko-amerykańskich co do charakteru form ustrojowych w mającym powstać państwie koreańskim, w 1948 r. na obszarach wyzwolonych przez wojska amerykańskie /na południe od 38 równoleżnika/ powstała Republika Koreańska /Korea Południowa/ oraz na obszarach wyzwolonych przez Armię Radziecką /na północ od 38 równoleżnika/- Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna. Wielokrotnie prowokowane przez reżim południowo-koreański, przy aktywnym poparciu Stanów Zjednoczonych, konflikty graniczne, doprowadziły w końcu do wybuchu otwartej wojny pomiędzy Koreą Południową i Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną.

wniez na lotniskowcach. W miarę upływu czasu i narastających potrzeb, siły te były uzupełniane nowymi jednostkami lotniczymi przetrzucanymi w ten rejon ze Stanów Zjednoczonych. Już na początku sierpnia 1950 r. siły powietrzne strefy Pacyfiku wzmocniono czterema skrzydłami bombowców B-29. W krótkim czasie przybył również do tego rejonu amerykański lotniskowiec "Boxer" na którego pokładzie znajdowało się 145 samolotów myśliwskich F-51.

W tym samym czasie siły powietrzne Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej dysponowały jedną mieszaną dywizją lotniczą w składzie trzech pułków lotniczych /myśliwski, szturmowy i szkolny/ o łącznej liczbie 239 samolotów, w tym 172 bojowych.

Wyściowy stosunek sił w powietrzu był więc wyjątkowo niekorzystny dla lotnictwa północno-koreańskiego. Już jednak jesienią 1950 r. po stronie KRLD weszły do działań odrzutowe samoloty produkcji radzieckiej MiG-15. Wyrównało to nieco szanse w powietrzu obu walczących stron, chociaż w dalszym ciągu, a właściwie przez cały okres wojny przeważało lotnictwo amerykańskie, które dysponowało bardziej różnorodnym sprzętem, a przede wszystkim lepiej wyszkolonym personelem.

W pierwszej fazie działań wojennych /schemat nr 1/, rozpoczętych wyprzedzającą ofensywą wojsk północno-koreańskich, w dniu 25 czerwca 1950 r. o godz. 4.00, główny wysiłek interwencyjnego lotnictwa amerykańskiego skierowany został na wywalczenie panowania w powietrzu oraz zatrzymanie ofensywy sił ludowych. Lotnictwo wykonywało w tym czasie uderzenia na lotniska północno-koreańskie oraz na ważniejsze obiekty wojskowo-gospodarcze, niszczyło linie komunikacyjne, dążąc do odcięcia nacierających wojsk KRLD od zaopatrzenia, a także wspierało w sposób bezpośredni działania obronne wojsk amerykańskich i południowokoreańskich, nie dysponujących jeszcze w tym okresie dostateczną ilością broni ciężkiej. Samoloty bombowe i myśliwsko-bombowe, zastępowały w wielu wypadkach artylerię, niszcząc znaczne ilości sprzętu i siły żywej przeciwnika. I tak np. w wyniku kilkakrotnych bombardowań zniszczona została niemal doszczętnie jedyna północno-koreańska dywizja pancerna. Tylko nielicznym jej grupom udało się dotrzeć na przyczółek Pusan.

Począwszy od 15 września 1950 r., kiedy to wojska amery -

kańskie i południowo-koreańskie rozpoczęły kontrofensywę, również działania lotnictwa amerykańskiego przecelowane zostały na wsparcie działań zaczepnych tych wojsk /schemat nr 2/. I tym razem jednak, podobnie jak w okresie II wojny światowej, w sposób wyraźny preferowano zadania wsparcia pośredniego.

Do zasadniczych zadań wykonywanych w ramach wsparcia pośredniego /izolacji rejonu działań/ należały:

- zwalczanie transportu kolejowego i drogowego, poprzez niezczenie węzłów i stacji kolejowych, odcinków torów kolejowych, dróg, mostów, wiaduktów, a także środków transportu;
- bombardowanie rejonów koncentracji wojsk;
- zwalczanie kolumn wojsk podczas przegrupowań;
- niszczenie baz i składów zaopatrzenia;
- niszczenie lotnisk wraz ze znajdującymi się na nich samolotami.

W realizacji tych zadań uczestniczyły zarówno samoloty bombowe lotnictwa strategicznego, jak i taktycznego oraz samoloty myśliwsko-bombowe i myśliwskie.

W tej fazie działań wojennych dużą rolę odgrywało lotnictwo transportowe. Dostarczało ono nacierającym wojskom amerykańskim potrzebne zaopatrzenie w sprzęt, materiały i amunicję, wyręczając w tym zakresie naziemne środki transportu, które nie były w stanie poruszać się, po uprzednio "spreparowanym" przez lotnictwo bombowe terenie. Do transportu powietrznego powszechnie wykorzystywali Amerykanie samoloty C-119, C-47 i C-54.

Izolowanie rejonu działań nabierało szczególnego znaczenia podczas kolejnej ofensywy sił ludowych /rozpoczętej 26.11. 1950 r./ z udziałem znacznych sił ochotników chińskich. W tym okresie, jak przyznają sami Amerykanie, w wielu wypadkach tylko dzięki działaniom lotnictwa udało się wycofującym oddziałom amerykańskim uniknąć okrążenia i całkowitego zniszczenia.

Od połowy 1951 r. działania w Korei nabrały charakteru bardziej stabilnego /por. schemat nr 5/. Obydwie strony przezeły w zasadzie do działań obronnych i podejmowały jedynie akcje zaczepne o zasięgu i charakterze ograniczonym. Jednocześnie toczyły się rokowania i podejmowane były próby politycznego załagodzenia konfliktu.

W tej sytuacji przed lotnictwem amerykańskim postawiono zadania samodzielnego kontynuowania wojny, nadając jednocześnie działaniom tegoż lotnictwa charakter strategicznej ofensywy powietrznej. Lotnictwo miało wywalczyć "korzystne warunki" do zawarcia ewentualnego rozejmu.

Nie oznaczało to oczywiście całkowitego zaniechania działań lotnictwa na korzyść wojsk lądowych. Nadal udzielało ono wsparcia tym wojskom, w znacznie jednak mniejszym niż dotychczas stopniu. Z tego okresu pochodzą najczęściej kierowane pod adresem amerykańskiego lotnictwa, pretensje i zarzuty, że nie udzielało ono dostatecznego wsparcia wojskom lądowym, w ich akcjach obronnych i zaczepnych.

Dowództwo amerykańskich sił powietrznych reprezentowało jednak mocno zakorzeniony w Stanach Zjednoczonych pogląd o decydującej roli lotnictwa w działaniach samodzielnych. Twierdzono ponadto, że w warunkach ustabilizowanego frontu, niecelowe byłoby zastępowanie np. ognia artyleryjskiego, działaniami lotnictwa, szczególnie na cele i obiekty rozproszone na szerokim froncie i w sytuacji, kiedy nie było ani potrzeby, ani możliwości koncentracji wysiłku tegoż lotnictwa na głównym kierunku. Bardziej celowe i opłacalne miało być w tej sytuacji oddziaływanie na obiekty o kluczowym znaczeniu ekonomicznym i militarnym przeciwnika, położone na głębokim zapleczu.

Odzwierciedleniem tych poglądów może być m.in. wypowiedź gen. O.P. Weylanda, który twierdził wręcz, że "byłoby oczywistym głupstwem, gdybyśmy jesienią 1951 r. nie skierowali głównego wysiłku lotnictwa na izolowanie rejonów działań bojowych, czyli wykonanie uderzeń na cele położone na tyłach nieprzyjaciela. Wtedy bowiem posiadane środki ogniowe zostałyby z małą korzyścią użyte do zwalczania stosunkowo mało wrażliwych celów na polu walki podczas gdy nieprzyjaciel uzyskał by możliwość nagromadzenia niezbędnych środków do wykonania i podtrzymania natarcia na całej linii frontu". I dalej "Będąc zwolennikiem udzielania pełnego bezpośredniego wsparcia ogniowego wojskom lądowym, w czasie prowadzenia przez nie poważnych operacji mających osiągnąć decydujące wyniki, jestem przeciwnikiem wsparcia lotniczego w warunkach ustabilizowanego frontu"^{2/}.

^{2/} Wojna powietrzna w Korei, Przegląd Informacyjny nr 7/1961, s. 132.

Czy i w jakim stopniu lotnictwo amerykańskie zrealizowało postawione przed nim zadania? Autor przytoczonego wyżej cytatu udziela na to pytanie następującej odpowiedzi: "Jeżeli przyjmujemy, że celem działań lotnictwa przeciw komunikacji drogowej i kolejowej jest całkowite odcięcie nieprzyjaciela od jego baz zaopatrzenia i pozbawienie go na dłuższy okres czasu możliwości wykonania ataków z ograniczonymi celami oraz uniemożliwienie mu prowadzenia uporczywej obrony, to lotnictwo tego zadania oczywiście nie wykonało. Jednakże jest rzeczą pewną, że lotnictwo osiągnęło postawiony sobie cel - nie pozwoliło nieprzyjacielowi na rozpoczęcie i przeprowadzenie ogólnej ofensywy".

Niezależnie od oceny zaprezentowanego wyżej punktu widzenia na rolę lotnictwa w wojnie koreańskiej, jedno nie ulega wątpliwości, a mianowicie fakt, że lotnictwo amerykańskie nie było w stanie podczas tej wojny, działać skutecznie na korzyść wojsk lądowych i jednocześnie prowadzić samodzielną wojnę powietrzną w skali strategicznej.

Odnosi się wrażenie, że wydzielone do działań w Korei siły lotnictwa amerykańskiego nie zostały w sposób właściwy przygotowane do realizacji zadań, które tam przyszło im wykonywać. Dotyczyło to głównie zadań związanych z bezpośrednim zabezpieczeniem działań wojsk lądowych. Wprawdzie regulaminy amerykańskie przewidywały, obok walki o panowanie w powietrzu i bombardowań o charakterze strategicznym, również działania lotnictwa na korzyść wojsk lądowych - wsparcie pośrednie i bezpośrednie - jednak w szkoleniu bojowym personelu latającego, w okresie poprzedzającym interwencję amerykańską w Korei, nie kładziono zbyt wielkiego nacisku na doskonalenie zasad współdziałania z wojskami lądowymi. Co więcej, lotnictwo amerykańskie nie dysponowało również w tym okresie odpowiednim sprzętem bojowym i pomocniczym gwarantującym skuteczne i bezpieczne działanie na korzyść wojsk lądowych.

Tymczasem już w pierwszych dniach działań w Korei, zaistniała konieczność zwalczania przez lotnictwo celów naziemnych, znajdujących się w strefie taktycznej, w bezpośredniej styczności z własnymi wojskami lądowymi. Pojęciem strefy taktycznej, Amerykanie określali wówczas teren do odległości ok. 20-25 km od linii frontu, natomiast jako minimalną bezpieczną odległość dla działań lotnictwa uważano 1,5 - 2 km.

Niedoszkolenie personelu latającego oraz brak sprecyzowanych zasad współdziałania powodowały, że podczas wojny koreańskiej bomby amerykańskich samolotów stosunkowo często spadały na wojska własne, natomiast bombardowania wojsk północno-koreańskich były mało precyzyjne i skuteczne. W wielu przypadkach amerykańskie samoloty myśliwsko-bombowe nie potrafiły odnaleźć rozpoznanych wcześniej przez samoloty rozpoznawcze celów i zrzuciły ładunki bomb na inne, zupełnie przypadkowo dostrzeżone obiekty.

Pierwsze niepowodzenia zmusiły dowództwa ogólnowojskowe i lotnicze do wprowadzania na bieżąco zasadniczych zmian w organizacji i realizacji współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Rodził się w ten sposób nowy system dowodzenia i współdziałania, który jednak pełne zastosowania znalazł dopiero podczas działań wojennych w Wietnamie.

Reasumując można stwierdzić, że doświadczenia z działań w Korei potwierdziły jeszcze raz, iż lotnictwo nie jest w stanie samodzielnie wygrać wojny. Może ono jednak, właściwie użyte, wyrzucić decydujący wpływ na ogólny przebieg i rezultaty wojny.

Podczas wojny koreańskiej, w sposób szczególnie wyraźny, potwierdziła się również celowość szerokiego korzystania przez wojska lądowe, ze wsparcia lotniczego, zarówno pośredniego jak i bezpośredniego.

Lotnictwo amerykańskie, podobnie jak w okresie II wojny światowej, i tym razem główny wysiłek, w ramach wsparcia, kierowało na izolowanie rejonu działań. Okazało się jednak, że nawet w warunkach użycia znacznych sił lotnictwa, pełna izolacja rejonu działań była nieosiągalna.

Dużym utrudnieniem dla działań lotnictwa amerykańskiego głównie w aspekcie wsparcia bezpośredniego, w porównaniu do okresu II wojny światowej, było stosowanie przez koreańskie wojska lądowe, bardziej skutecznych już wówczas środków obrony przeciwlotniczej. Z powodzeniem zastępowały one brak wystarczającej ilości samolotów myśliwskich.

Niezwykle ważnym i czułym elementem, wywierającym bezpośredni wpływ na efektywność działań lotnictwa amerykańskiego, był system dowodzenia i współdziałania. W tym zakresie wprowa-

dzili Amerykanie wiele nowych rozwiązań. Na podkreślenie zasługują np. podejmowane próby dowodzenia z powietrza, przy pomocy latających stanowisk dowodzenia, na których znajdowali się przedstawiciele lotnictwa i wojsk lądowych.

Obydwie strony po raz pierwszy na tak szeroką skalę, wykorzystywały w Korei samoloty o napędzie odrzutowym, zdobywając wiele doświadczeń, szczególnie w odniesieniu do walk powietrznych prowadzonych na zwiększonych prędkościach i z zastosowaniem nowych środków rażenia.

Podczas tej wojny Amerykanie przeprowadzali doświadczenia z nowymi środkami rażenia, wykorzystywali m.in. nowe pociski raketowe, bomby z systemem sterowania, a także nowe odmiany chemicznych i bakteriologicznych środków rażenia. Wprowadzili również na pole walki nowy środek transportu i wsparcia ogniowego wojsk lądowych w postaci śmigłowca.

II. NIEKTÓRE PROBLEMY UŻYCIA LOTNICTWA AMERYKAŃSKIEGO PODCZAS WOJNY WIETNAMSKIEJ^{3/}

1. Geneza i ogólny charakter wojny wietnamskiej

U źródeł amerykańskich zainteresowań Wietnamem legły dwa główne czynniki: ekonomiczny i wojskowo-polityczny. Zainteresowania te uwidoczniły się już w pierwszej połowie XIX wieku, jednak szczególnej ostrości nabrały dopiero w okresie II wojny światowej i po jej zakończeniu. Po klęsce Japonii oraz niepowodzeniach francuskich w Wietnamie, zarysowała się bowiem realna szansa na rozszerzenie dominacji amerykańskiej nie tylko na Wietnam ale i na cały obszar Azji Południowo-Wschodniej. Wietnam był jednak kluczem do interesów Stanów Zjednoczonych w tym obszarze geograficznym.

Dla wyjaśnienia o jakie to interesy chodziło przypomnijmy, że na obszarze tym przecinają się ważne szlaki komunikacyjne, łączące kontynent europejski, azjatycki i australijski. Stanowi on również naturalną bramę między Oceanem Indyjskim i Spokojnym, a tym samym między Europą, Afryką i Australią oraz Chinami, Japonią, azjatycką częścią Związku Radzieckiego i Stanami Zjednoczonymi. Ponadto obszar ten przylega bezpośrednio do Pacyfiku, który stanowi przecież główną strefę komunikacji morskiej floty handlowej oraz strefę działań sił morskich 7 floty amerykańskiej.

Amerykańscy strategowie uważali wreszcie Wietnam za najbardziej dogodny kraj w Azji Południowo-Wschodniej do przekształcenia w wojenną bazę wypadową przeciwko Chinom.

Na przeszkodzie w realizacji amerykańskich planów w stosunku do Wietnamu, a tym samym i do całej Azji Południowo-Wschodniej, stanął jednak naród wietnamski, który wyzwoliwszy się spod japońskiego i francuskiego ucisku kolonialnego, nie zamierzał popaść w podobną zależność od Stanów Zjednoczonych.

Wydarzeniem o znaczeniu szczególnym dla dalszego rozwoju sytuacji politycznej w tym rejonie było utworzenie Demokratycz-

^{3/} Omawiane w tym rozdziale problemy dotyczą tzw. amerykańskiego okresu wojny wietnamskiej. Wcześniej naród wietnamski toczył już walkę o wyzwolenie spod okupacji japońskiej a następnie z interwencją francuską.

nej Republiki Wietnamu /DRW/ oraz powstanie Narodowego Frontu Wyzwolenia Wietnamu Południowego /NFWWP/.

Stany Zjednoczone potraktowały ten fakt jako zagrożenie ich interesów wojskowo-politycznych i zareagowały w sposób dla siebie typowy w takich sytuacjach, a mianowicie: najpierw udzieliły znacznej pomocy marionetkowemu rządowi sajgońskiemu w jego walce z partyzantami NFWWP, a kiedy to nie pomogło, skierowali do Wietnamu własne, początkowo jeszcze nieliczne oddziały wojskowe. Przybycie w listopadzie 1962 roku do Wietnamu Południowego amerykańskich oddziałów specjalnego przeznaczenia za - początkowało okres tak zwanej wojny specjalnej, trwającej do końca 1964 r.

Wobec postępującej ofensywy NFWWP i fiaska wojny specjalnej, Amerykanie zdecydowali się na wprowadzenie do Wietnamu własnych regularnych sił zbrojnych. W latach 1965-1967 znalazło się w Wietnamie ponad 530.000 żołnierzy amerykańskich, w tym ok. 350.000 wojsk lądowych, 60.000 sił powietrznych, 35.000 sił morskich i 80.000 piechoty morskiej. Działania tych sił w Wietnamie Południowym wspierało ponad 1200 samolotów bojowych, ok. 3500 śmigłowców, 1100 dział i 450 czołgów.

Jednocześnie, w ramach eskalacji działań, lotnictwo strategiczne Stanów Zjednoczonych intensywnie bombardowało terytorium DRW.

Działania wojenne w Wietnamie Południowym miały specyficzny charakter walk partyzanckich i przeciwpartyzanckich. Po jednej stronie zaangażowane w nich były regularne siły zbrojne Stanów Zjednoczonych i Wietnamu Południowego, wyposażone i uzbrojone w nowoczesny sprzęt bojowy oraz dysponujące potężnym zapleczem w postaci całego potencjału ekonomicznego Stanów Zjednoczonych, po drugiej natomiast stronie walczyły wietnamskie oddziały partyzanckie, słabo wprawdzie uzbrojone i wyposażone, dysponujące jednak również silnym zapleczem, własnego dobrze znanego terenu oraz nieprzepartą wolą walki i zwycięstwa.

Na ogólny przebieg i rezultaty działań wojennych, w dużym stopniu wywierały wpływ niezwykle zróżnicowane warunki terenowe i klimatyczne Południowego Wietnamu. Dominują tam tereny góryste poprzecinane licznymi strumykami o wysokich brzegach oraz podmokłe i bagniste tereny nizinne. W rejonach wyżynnych

i górskich panuje niepodzielnie tropikalna i malaryczna dżungla, natomiast bagniste tereny nizinne porasta bujna trawa i uprawy ryżowe.

Tereny te są trudno dostępne dla ciężkiego sprzętu bojowego. Wzdłuż części nizinnej Południowego Wietnamu biegnie tylko jedna strategiczna droga bita oraz jedna linia kolejowa. Komunikacja lądowa opiera się tam na nielicznych, podrzędnych drogach, łatwych do zniszczenia i zablokowania. W tych warunkach rzecz jasna, ruchy wojsk agresora dysponującego ciężkim sprzętem bojowym były mocno ograniczone i kanalizowane, szczególnie w okresach długotrwałych susz lub tak zwanych porach deszczowych. Niezwykle trudne, lub wręcz niemożliwe było również nawiązanie kontaktu bojowego z partyzantami, którzy czuli się w tych warunkach znacznie pewniej i sobie tylko znanymi ścieżkami mogli bezpiecznie przemieszczać się z jednego miejsca na drugie.

Nie mogąc sobie poradzić z nieuchwytnymi zgrupowaniami partyzanckimi przy pomocy ociężałych i mało manewrowych, w warunkach wietnamskich, regularnych oddziałów wojsk lądowych, w szerokim zakresie zaczęli Amerykanie wykorzystywać do ich wykrywania i zwalczania samoloty i śmigłowce.

2. Zaangażowane siły lotnicze oraz niektóre problemy dowodzenia i współdziałania

W działaniach wojennych w Wietnamie brały udział wydzielone siły wszystkich rodzajów lotnictwa Stanów Zjednoczonych oraz jednostki lotnictwa sajsgońskiego i australijskiego. Całością zaangażowanych w Wietnamie sił powietrznych dysponował dowódca sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych strefy Oceanu Spokojnego, poprzez dowódcę sił lotniczych tej strefy. Podlegały mu 7 i 13 AL, lotnictwo pokładowe i bazowe sił morskich, wydzielone siły lotnictwa transportowego, a także eskadry lotnictwa strategicznego rozmieszczone w tej strefie. Stan ilościowy samolotów zaangażowanych w Wietnamie ulegał ciągłym zmianom i kształtował się on różnie w kolejnych etapach wojny. Niżej podano przybliżony stan ilościowy samolotów i śmigłowców /bez lotnictwa sił morskich i lądowych/ uczestniczących w działaniach wojennych na Półwyspie Indochińskim wg danych z dnia 1.11.1970 r.:

Rodzaj samolotów	Amery- kańskie	Sajgoń- skie	Austra- lijskie
Ciężkie bombowce	45	-	-
Lekkie bombowce	20	8	8
Taktyczne myśliwce	375	160	-
Myśliwce przechwytyjące	50	-	-
Uzbrojone samoloty transp.	80	20	-
Samoloty transportowe	240	60	6
Samoloty tankowania powietrznego	100	-	-
Samoloty dowodzenia i naprowadzania	150	150	-
Samoloty ratownicze	40	-	-
Śmigłowce /sił powietrznych/	60	280	12
R A Z E M	1220	703	26

Zaangażowane w wojnie wietnamskiej amerykańskie siły lotnicze bazowały na lotniskach Wietnamu Południowego, Syjamu /sojusznika Stanów Zjednoczonych z paktu SEATO/ oraz na lotniskowcach 7 floty. W początkowym okresie wojny występowały poważne trudności, szczególnie w bazowaniu lotnictwa taktycznego i strategicznego. Ze względu na brak odpowiednio przygotowanej sieci lotniskowej, główne siły lotnictwa taktycznego rozmieszczono w dwóch bazach lotniczych, a mianowicie w bazie Tan Son Nhut koło Sajgonu i w bazie Da Nang leżącej w północnej części kraju. W tym okresie np. w bazie Tan Son Nhut bazowało ponad 300 samolotów.

Pod koniec 1965 r. - w wyniku intensywnych prac inżynierjno-lotniskowych, w samym tylko Wietnamie Południowym istniało już 5 nowoczesnych baz lotniczych, a pod koniec 1966 r. 11 baz lotniczych przystosowanych do bazowania wszystkich typów samolotów lotnictwa taktycznego oraz szereg mniejszych baz

i lądowisk dla samolotów lotnictwa pomocniczego i lotnictwa sił lądowych.

W tym czasie na terytorium Syjamu przygotowano 7 baz lotniczych dla samolotów lotnictwa taktycznego i jedną dla lotnictwa strategicznego /bombowców B-52/.

Większość nowo budowanych baz lotniczych na terytorium Wietnamu Południowego rozmieszczano wzdłuż wybrzeży morskich, w celu zapewnienia im dogodnych warunków dowozu sprzętu i zaopatrzenia drogą morską.

W warunkach wojny wietnamskiej, sprawą niezwykle istotną było zapewnienie bazom /lotniskom/ odpowiedniej osłony przed atakami partyzantów. Rozwiązywano ten problem poprzez budowę odpowiednich systemów obronnych wokół baz. Ponadto samoloty, a także magazyny bomb i amunicji rozmieszczano w schronach i specjalnych ukryciach rozśrodkowanych na całym terenie lotniska. Jednocześnie do osłony każdego lotniska angażowano znaczne siły wojsk lądowych /żandarmerii/ wyposażone w lekką i ciężką broń maszynową.

Koordynatorem działań bojowych lotnictwa na terytorium Wietnamu Południowego był sztab 7 AL rozmieszczony w bazie lotniczej Tan Son Nhut koło Sajgonu /patrz schemat nr 6/.

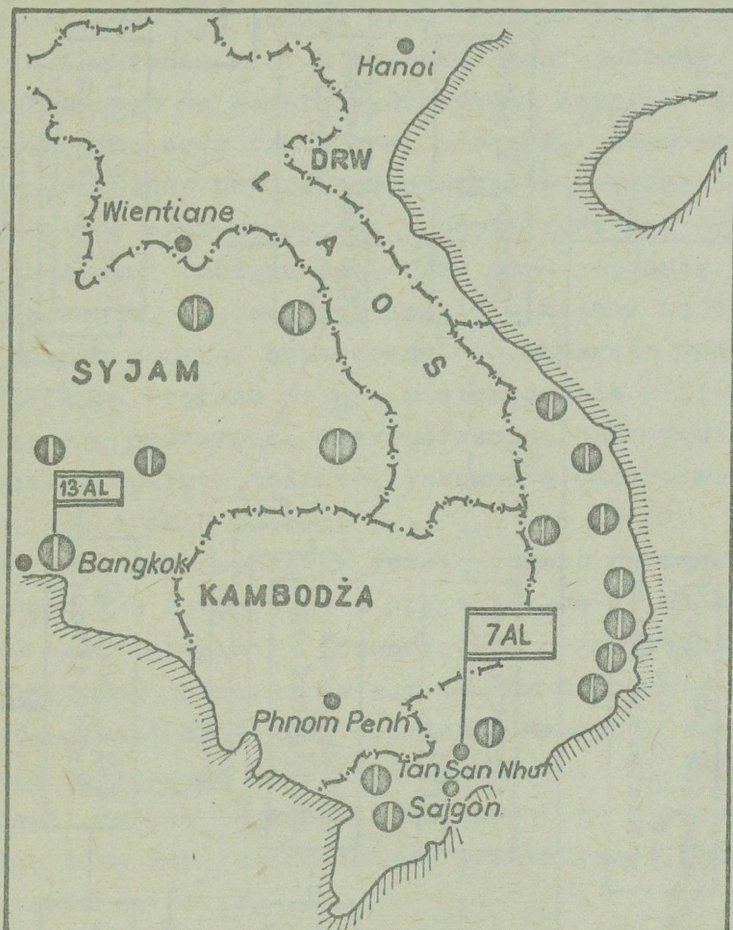
W zakres kompetencji i obowiązków sztabu 7 AL wchodziły m.in.:

- koordynacja, planowanie i nadzór nad rozpoznaniem fotograficznym i radioelektronicznym oraz analiza i ocena wyników rozpoznania;
- planowanie i koordynacja transportu powietrznego;
- kierowanie działaniami lotnictwa taktycznego;
- dowodzenie lotnictwem i organizacja współdziałania z wojskami lądowymi;
- zabezpieczenie materiałowo-techniczne i lotniskowe działań bojowych lotnictwa.

W końcowej fazie wojny, sztab 7 AL dysponował zautomatyzowanym systemem dowodzenia oraz zespołem analitycznym, wyposażonym w najnowsze urządzenia i maszyny matematyczne. W pamięci maszyn cyfrowych zarejestrowano na przykład wszystkie ważniejsze obiekty na Półwyspie Indochińskim. Po wprowadzeniu do urządzeń rejestracyjnych kolejnych danych z rozpoznania /np. zdjęć

DYSLOKACJA LOTNICTWA AMERYKAŃSKIEGO I SAJGOŃSKIEGO

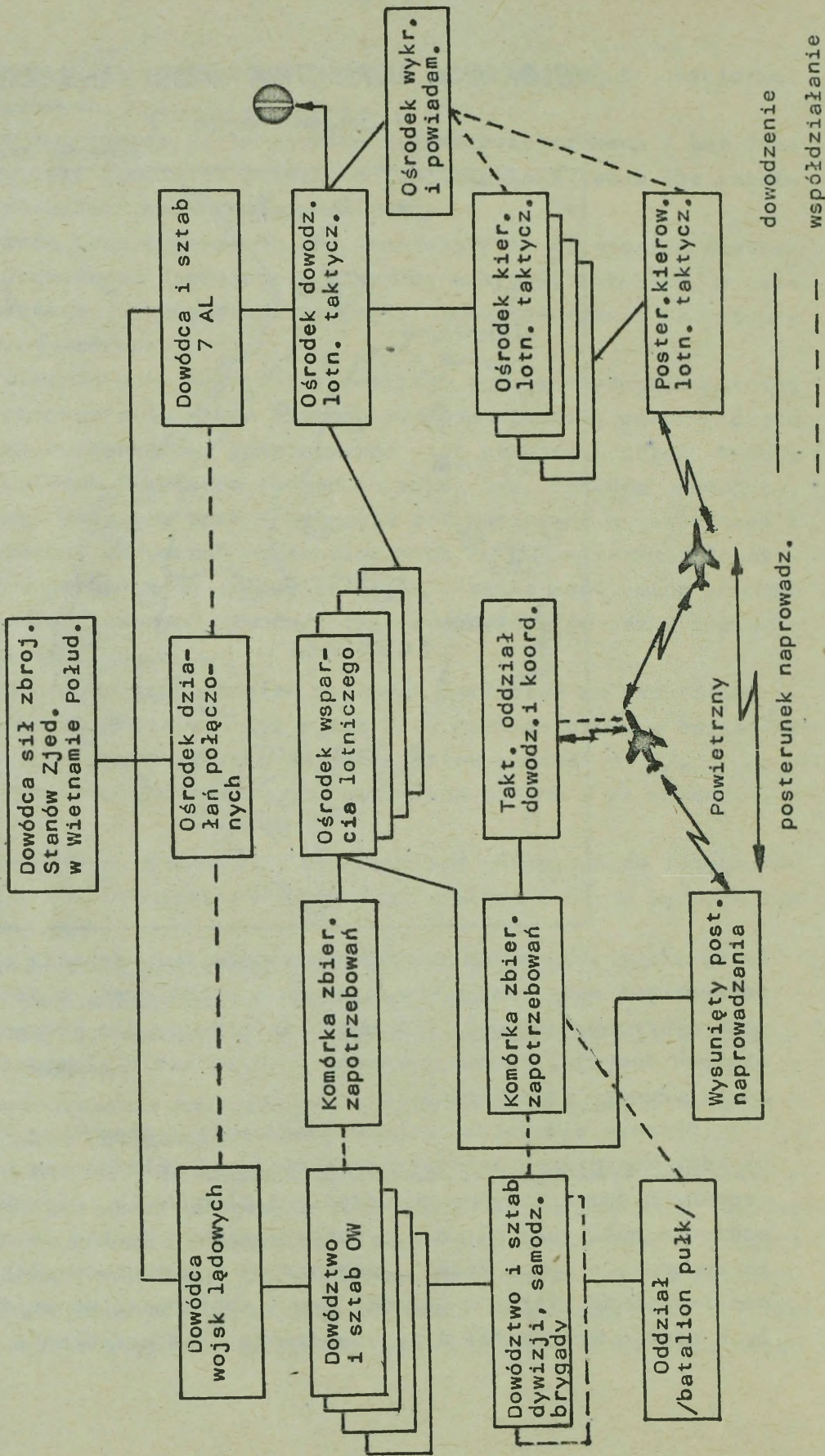
schemat nr 6



fotograficznych/ automatycznie wykrywane były różnice pomiędzy parametrami wcześniej wprowadzonymi i aktualnymi, a jednocześnie wypracowywane były niezbędne informacje dla podjęcia określonych decyzji. Zautomatyzowano również wiele elementów obiegu informacji rozpoznawczych.

Głównym elementem systemu dowodzenia /schemat nr 7/ był ośrodek dowodzenia lotnictwem taktycznym. Składał się on z podstawowych dwóch pionów: dowodzenia i planowania. Ośrodkowi dowodzenia podlegały ośrodki i posterunki kierowania lotnictwem taktycznym, a tym z kolei - powietrzne i wysunięte posterunki naprowadzania. Zarówno ośrodki jak i posterunki wyposażone były w stacje wykrywania i naprowadzania oraz urządzenia zabez -

SYSTEM DOWODZENIA LOTNICTWEM TAKTYCZNYM I WSPÓŁDZIAŁANIA Z WOJSKAMI
LĄDOWYMI



pieczające działania bojowe lotnictwa pod względem nawigacyjnym.

Zasadniczymi ogniwami koordynującymi działania lotnictwa taktycznego z potrzebami wojsk lądowych były ośrodki wsparcia lotniczego organizowane po jednym przy każdym okręgu wojskowym. Ośrodek taki składał się z komórki analitycznej oraz zbierania zapotrzebowań na wsparcie. Ośrodkowi wsparcia lotniczego podporządkowane były taktyczne oddziały dowodzenia i koordynacji, przydzielane do sztabów dywizji i samodzielných brygad wojsk lądowych oraz wysunięte i powietrzne posterunki naprowadzania lotnictwa taktycznego. Przy czym, wysunięty posterunek naprowadzania, naprowadzał samoloty bojowe na określone obiekty jedynie podczas bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, we wszystkich etapach walki, a szczególnie w pościgu. Natomiast powietrzny posterunek naprowadzania, naprowadzał samoloty na wszystkie wykryte obiekty, zarówno w czasie wsparcia bezpośredniego, jak i pośredniego.

Wysunięte posterunki naprowadzania rozmieszczano na samochodach opancerzonych lub terenowych i przydzielano je do batalionów, a niekiedy nawet kompanii, prowadzących bezpośrednią walkę. Liczba wysuniętych posterunków naprowadzania była jednak niewielka. W większości czołowych oddziałów znajdowali się jedynie oficerowie łącznikowi lotnictwa ze środkami łączności, którzy utrzymywali ciągłą łączność z posterunkami naprowadzania powietrznego i za ich pośrednictwem przekazywali zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze.

Powietrzne posterunki naprowadzania, rozmieszczane na samolotach i śmigłowcach, wykorzystywano zarówno do naprowadzania samolotów, jak i obserwacji terenu /pola walki/. Do tego rodzaju zadań wyznaczano specjalnie przeszkolone załogi, przydzielając im "na stałe" określone rejony, aby mogły się z nimi dokładnie zapoznać i tym samym łatwiej wykryć wszelkie zmiany, spowodowane np. maskowaniem. Powietrzny posterunek naprowadzania utrzymywał stałą łączność radiową z wysuniętymi posterunkami naprowadzania /względnie z taktycznym oddziałem naprowadzania i koordynacji/ lub z oficerem łącznikowym. Po zbliżeniu się samolotów bojowych lotnictwa taktycznego lub szturmowych śmigłowców, w rejon bombardowania, nawiązywał z nimi łączność

i naprowadzał na cel. W razie potrzeby oznaczał cel kolorowymi dymami lub ogniem amunicji kolorowej. Po wykonaniu zadania przez samoloty /śmigłowce/ kontrolował i oceniał wyniki bombardowania. W wypadku niedostatecznego obezwładnienia celu, określał potrzebne siły i kierował zapotrzebowanie do ośrodka wsparcia lotniczego na ponowne uderzenie.

3. Główne zadania i taktyka lotnictwa amerykańskiego podczas działań w Wietnamie Południowym

Do głównych zadań realizowanych przez lotnictwo amerykańskie w okresie walk w Wietnamie Południowym należały:

- rozpoznanie powietrzne;
- wsparcie działań wojsk lądowych;
- terroryzowanie ludności cywilnej zamieszkującej tereny opalone przez partyzantów;
- zabezpieczenie transportu powietrznego.

Rozpoznanie powietrzne w warunkach wietnamskich nabierało znaczenia szczególnego. Od jego wyników w decydującym stopniu uzależnione były efekty działań zarówno lotnictwa bojowego, jak i wojsk lądowych. Ta szczególna rola rozpoznania wynikała oczywiście ze specyfiki topograficzno-terenowej wietnamskiego teatru działań oraz charakteru wojny wietnamskiej, w której jak już wcześniej powiedzieliśmy dominowały operacje partyzanckie i przeciwpartyzanckie.

Rozpoznanie powietrzne na korzyść wojsk amerykańskich i południowo-wietnamskich, prowadziły samoloty rozpoznawcze sił powietrznych oraz samoloty i śmigłowce lotnictwa sił lądowych.

Samoloty rozpoznawcze sił powietrznych, wyposażone w specjalną aparaturę, często doświadczalną, prowadziły głównie rozpoznanie fotograficzne, w tym również z wykorzystaniem fotografii kolorowej. W ograniczonym zakresie wykorzystywano do rozpoznania również aparaturę radiolokacyjną. Stosowano m.in. specjalne radiolokatory obserwacji bocznej - SLAR - umożliwiające robienie tzw. radiolokacyjnych map terenu. Nowością w zakresie techniki rozpoznania powietrznego było stosowanie tzw. metody holograficznej, polegającej na rejestracji obrazu na specjalnej płytce, światłem lasera odbitym od fotografowanego przed -

miotu. Otrzymywano w ten sposób obraz trójwymiarowy, bez zniekształceń, z możliwością określenia odległości i rozmiarów obiektu na tle rzeźby terenu.

Gros zadań rozpoznawczych realizowało lotnictwo sił lądowych. Prowadziło ono w zasadzie ciągłą wizualną obserwację pola walki. W szerokim zakresie wykorzystywano do rozpoznania uzbrojone samoloty transportowe, m.in.: AC-47, AC-119 oraz AC-130. Ich główną zaletą był długi czas przebywania w powietrzu oraz silne uzbrojenie pokładowe, dzięki czemu mogły one towarzyszyć oddziałom lądowym, prowadzić na ich korzyść rozpoznanie, a w razie potrzeby aktywnie uczestniczyć w zwalczaniu wykrytych celów i tym samym wspierać działania wojsk lądowych.

Do głównych zadań rozpoznania powietrznego w Wietnamie Południowym należało:

- wykrycie i określenie rejonów rozmieszczenia oddziałów partyzanckich oraz dróg ich przemarszów;
- zbieranie i dostarczanie własnym wojskom niezbędnych danych o lokalnych warunkach terenowych;
- wykrywanie zasadzek i przeszkód terenowych oraz zabezpieczanie przed tego typu niespodziankami przemarszu własnych wojsk.

Wykorzystując stosunkowo słabe przeciwdziałanie środków obrony przeciwlotniczej oddziałów partyzanckich, samoloty i śmigłowce rozpoznawcze wykonywały najczęściej loty na małych wysokościach.

Wsparcie wojsk lądowych dzielono tradycyjnie na wsparcie pośrednie i bezpośrednie.

W ramach wsparcia pośredniego, lotnictwo amerykańskie izolowało zgrupowania partyzanckie od pomocy zewnętrznej, głównie poprzez paraliżowanie komunikacji we wschodnim Laosie /tzw. droga Cho Chi Minha/ oraz na drogach dowozu z rejonów przygranicznych do baz zaopatrzeniowych na terenie Wietnamu Południowego. Swoistą formą izolacji rejonu działań miały być wg Amerykanów terrorystyczno-pacyfikacyjne bombardowania ludności cywilnej, zamieszkującej tereny opanowane przez partyzantów.

Do realizacji zadań wsparcia pośredniego wykorzystywano głównie samoloty lotnictwa strategicznego, w tym m.in. samoloty B-52, bazujące na wyspach Guam i Okinawa.

Od 1968 r. Amerykanie zrezygnowali w zasadzie z uderzeń dywanowych lotnictwa strategicznego, na korzyść ciągłości od - działywania niewielkimi grupami, w składzie 3-6 samolotów. W latach 1968-1969 największe natężenie działań strategicznych bombowców wynosiło 60 lotów na dobę.

Samoloty B-52 wykonywały bombardowania z wysokości 9000 - - 10000 metrów, używając do niszczenia rejonów umocnionych - bomb burzących z opóźnionym działaniem, natomiast do niszcze - nia zgrupowań partyzantów - bomb burzących z natychmiastowym działaniem. O ile skuteczność uderzeń samolotów B-52 na rejonny umocnione i linie komunikacyjne była stosunkowo niewielka, to podczas bombardowań rejonów ześrodkowań, osiągnano na ogół bar - dzo pozytywne rezultaty, zmuszając partyzantów do częstych zmian rejonów i ciągłego manewru.

Wsparcie bezpośrednie, w warunkach wojny wietnamskiej, po - legało na towarzyszeniu większych lub mniejszych grup samoło - tów, a przede wszystkim śmigłowców, wojskom lądowym na całą głębokość prowadzonych przez nie operacji przeciwpartyzanckich.

Zadania wsparcia bezpośredniego wykonywały samoloty bojo - we lotnictwa taktycznego /piechoty morskiej/, uzbrojone samoloty transportowe oraz lotnictwo wojsk lądowych.

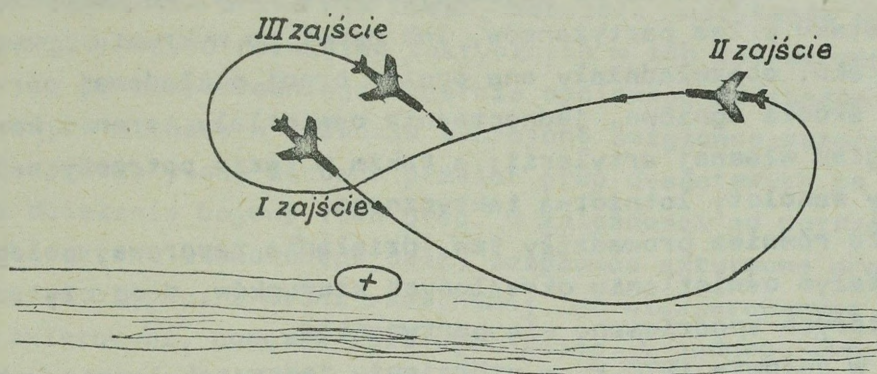
Samoloty lotnictwa taktycznego /myśliwsko-bombowe/ działa - ły najczęściej z położenia dyżurowania na lotniskach, w 5-10 mi - nut gotowości bojowej. Ich start odbywał się na sygnał /wezwa - nie z pola walki/, po wykryciu rzeczywistych czy domniemanych zgrupowań partyzanckich. Najczęściej stosowanym ugrupowaniem bojowym przez samoloty lotnictwa taktycznego podczas ataku był krąg lub tak zwana "ruchoma ósemka" /schemat nr 8 i 9/.

Ataki wykonywano przeważnie z małych wysokości, parami lub kluczami, najczęściej z kilku zajęć i z różnych kierunków. Podstawowe uzbrojenie tego typu samolotów stanowiły bomby /w tym również napalmowe/, kierowane i niekierowane pociski ra - kietowe, zasobniki bomb kulowych oraz działka i karabiny ma - szynowe.

Uzbrojone samoloty transportowe wykorzystywano do wpar - cia wojsk lądowych najczęściej w nocy lub w trudnych warunkach atmosferycznych. Działy one w zasadzie z położenia dyżurowania

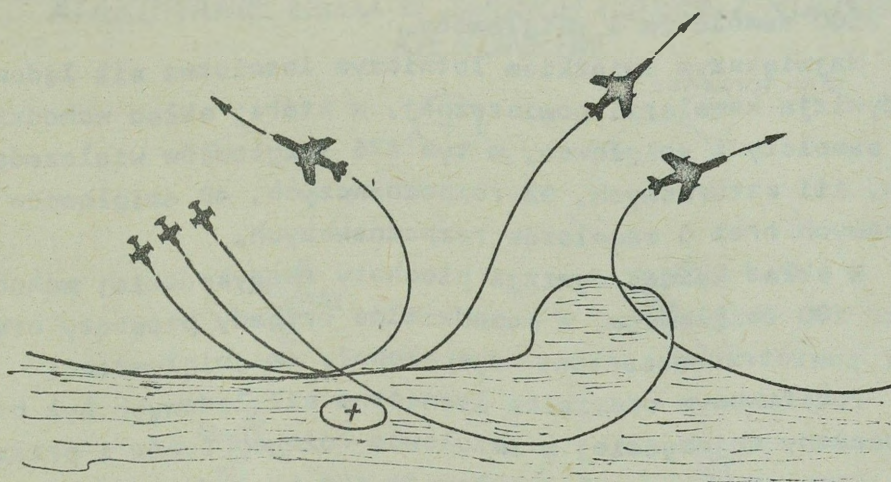
MANEWR BOJOWY „RUCHOMA ÓSEMKA”

schemat nr 8



TRZY WARIANTY WYJŚCIA Z ATAKU

schemat nr 9



w powietrzu, jedynie przy małym zagrożeniu przez siły partyzanckie dyżurowały na lotniskach.

Zadaniem uzbrojonych samolotów transportowych było prowadzenie ciągłego rozpoznania /obserwacji pola walki/ i natychmiastowe reagowanie na pojawiające się cele. Po rozpoczęciu np. ataku przez partyzantów, lub nawet po wykryciu przygotowań do ataku, obezwładniały one ogniem broni pokładowej partyzanckie środki ogniowe, jednocześnie oświetlały teren i korygowały ogień własnej artylerii; a także w razie potrzeby naprowadzały samoloty lotnictwa taktycznego. Często również prowadziły tzw. działania zaporowe, polegające na stałym oświetlaniu określonych kierunków, dróg czy ścieżek, na których spodziewano się partyzantów.

W połowie 1970 r. w uzbrojeniu jednostek lotniczych stacjonujących w Wietnamie Południowym było ponad 100 tego typu samolotów.

Zasadniczą rolę w zakresie bezpośredniego wsparcia amerykańskich i południowo-wietnamskich wojsk lądowych odgrywało lotnictwo wojsk lądowych. W 1970 r. w jego skład wchodziło ogółem 3500 samolotów i śmigłowców.

Największym związkiem lotniczym lotnictwa sił lądowych była dywizja kawalerii powietrznej, w której skład wchodziło 434 samoloty i śmigłowce, w tym 176 śmigłowców wielozadaniowych, 111 szturmowych, 93 rozpoznawczych, 48 śmigłowców transportowych oraz 6 samolotów rozpoznawczych.

W skład każdej dywizji piechoty amerykańskiej wchodziło około 100 śmigłowców, a samodzielne brygady piechoty oraz brygady powietrznodesantowe dysponowały 40 śmigłowcami.

Podstawowym oddziałem lotnictwa sił lądowych był batalion, wyposażony najczęściej w śmigłowce różnych typów i przeznaczenia. Przy czym podział śmigłowców pod względem przeznaczenia był tylko formalny, bowiem każdy rodzaj śmigłowców był przystosowany do wykonywania różnorodnych zadań.

Do najczęściej używanych w Wietnamie Południowym śmigłowców należały:

- śmigłowce szturmowe typu AH-1G "Huey Cobra" i AH-56A "Cheyenne";
- śmigłowce wielozadaniowe - UH-1A "Iroqueis" i UH-34D "Sea Horse";

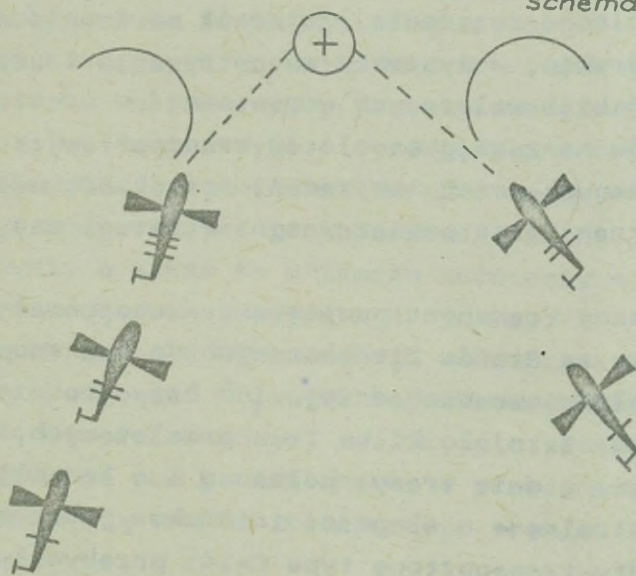
- śmigłowce transportowo-desantowe - CH-21C "Shawnee", CH-34 "Choctaw", CH-37 "Mojave" oraz CH-54A "Skycrane";
- śmigłowce rozpoznawcze - OH-13K "Sioux", OH-32D "Raven" oraz OH-6 "Cayuse".

Wszechstronność zastosowania śmigłowców oraz różnorodność wykonywanych przez nie zadań, zmuszała Amerykanów do szukania ciągle nowych rozwiązań taktycznych w ich zastosowaniu.

Do bezpośredniego wsparcia ogniowego oddziałów wojsk lądowych używano w zasadzie uzbrojone śmigłowce szturmowe. Zabezpieczały one zarówno przelot grup desantowych po trasie, jak i działania bojowe tych grup. W zależności od potrzeb, a także charakteru atakowanego celu, śmigłowce szturmowe prowadziły ogień ciągły, z broni maszynowej lub niekierowanymi pociskami raketowymi, podczas kolejnych zajęć, z jednego lub kilku kierunków, ewentualnie z zawisu. Przykładowe ugrupowania bojowe śmigłowców ilustrują niżej przytoczone schematy /nr 10 i 11/.

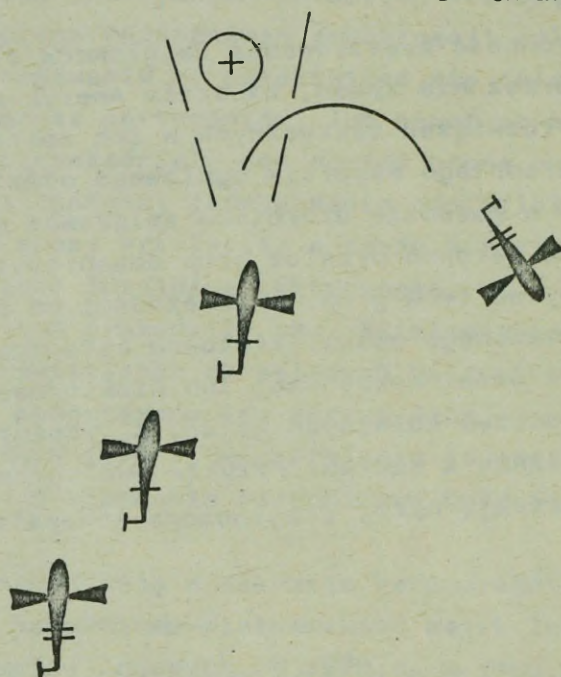
ATAKOWANIE CELU W SPOSÓB CIĄGŁY Z RÓŻNYCH KIERUNKÓW

schemat nr 10



KOLEJNE ATAKOWANIE CELU Z JEDNEGO KIERUNKU

schemat nr 11



Transport powietrzny w warunkach wojny wietnamskiej, nabierał szczególnego znaczenia. Zajmował on drugie miejsce, po transporcie morskim, w systemie zaopatrywania i uzupełniania wojsk amerykańskich walczących w Wietnamie.

Ze względu na zasięg samolotów transportowych oraz charakter wykonywanych przez nie zadań, Amerykanie wyodrębniali trzy rodzaje transportu powietrznego: strategiczny, operacyjny i taktyczny.

Strategiczny transport powietrzny - obejmował przerzut wojsk i sprzętu ze Stanów Zjednoczonych do baz zaopatrzeniowych w Azji Południowo-Wschodniej, lub bezpośrednio do Wietnamu Południowego. Istniało kilka tras przelotowych, głównie jednak wykorzystywano dwie trasy: północną - o łącznej długości 12300 km i centralną - o długości 14100 km /patrz schemat nr 12/. Samoloty transportowe typu C-141 przebywały trasę północną w ciągu 18-19 godzin, a trasę centralną w ciągu 20-21 godzin, stosując międzylądowania w bazach etapowych.

Do przerzutu wojsk i sprzętu ze Stanów Zjednoczonych do Wietnamu wykorzystywano zarówno samoloty transportowe lotnictwa wojskowego, jak i cywilnego. Przykładowo: w 1971 r. w dyspozycji sztabu Wojskowej Służby Lotnictwa Transportowego - głównego koordynatora transportu - znajdowało się ok. 440 wojskowych samolotów transportowych typu C-124, C-130, C-133, C-141 oraz ok. 150 samolotów transportowych lotnictwa cywilnego, głównie typu Boeing-707 i DC-8. /Dane taktyczno-techniczne niektórych samolotów transportowych przedstawia tabela nr 1/.

Operacyjny transport powietrzny obejmował przewóz sił i środków z baz amerykańskich rozmieszczonych w rejonie Oceanu Spokojnego, do Wietnamu Południowego. Zabezpieczała go 315 dywizja lotnictwa transportowego. W jej wyposażeniu znajdowały się m.in. samoloty typu C-130A, C-124C oraz C-123B.

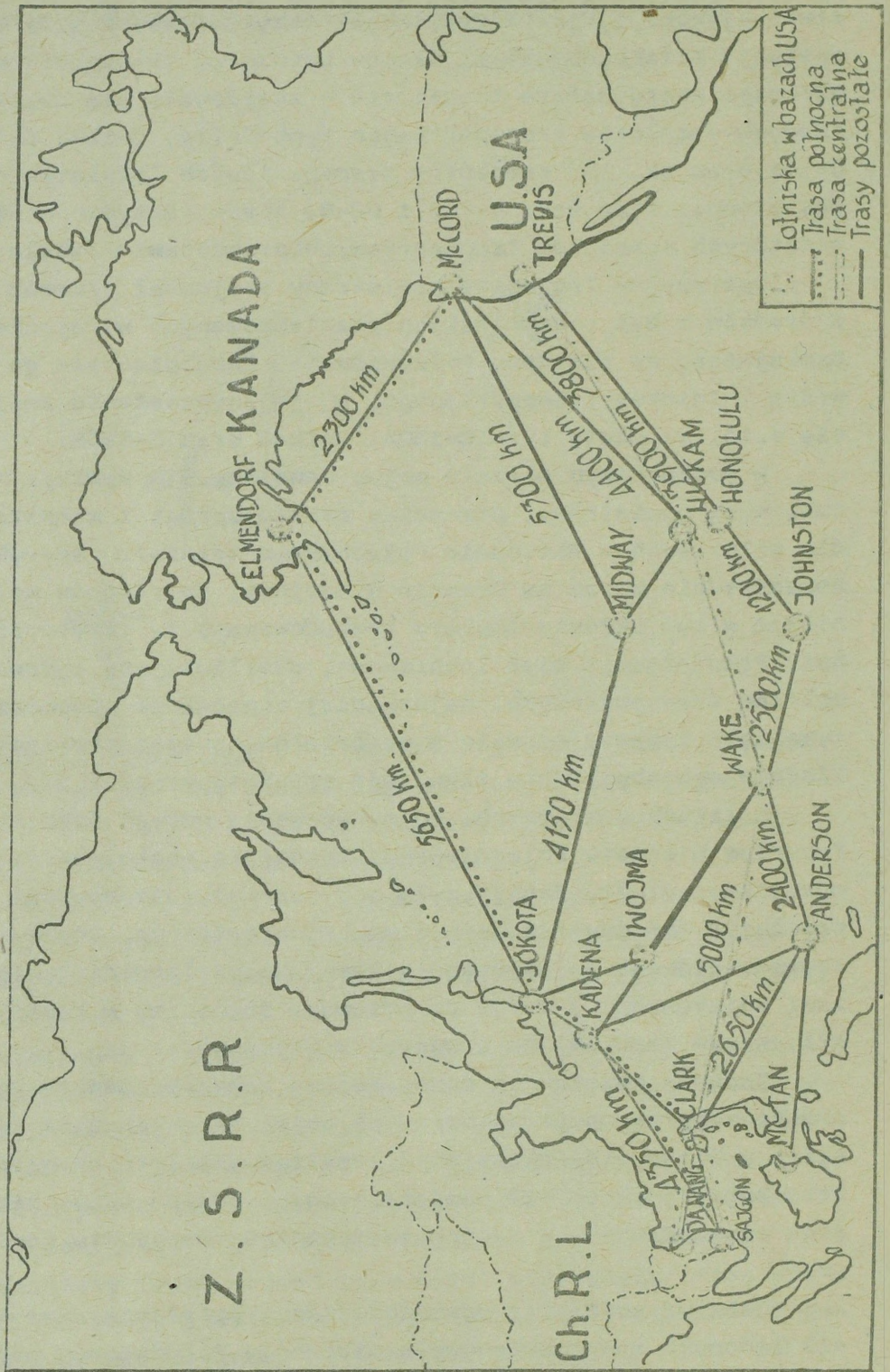
W początkowym okresie wojny samoloty 315 dywizji tworzyły tzw. most powietrzny, przewożąc często sprzęt i zaopatrzenie, dla walczących w Wietnamie Południowym żołnierzy amerykańskich, bezpośrednio z baz na Oceanie Spokojnym, do rejonów walk. Ponieważ w tym okresie dopiero rozbudowywano na terytorium Wietnamu Południowego sieć lotniskową, umożliwiającą lądowanie samolotów transportowych, najczęściej stosowanym sposobem zaopatrywania był zrzut sprzętu i materiałów na spadochronach /przykładowe sposoby zrzutu ilustrują schematy nr 13 i 14/.

W latach następnych, po wybudowaniu nowych lotnisk na terytorium Wietnamu Południowego, znaczenie mostu powietrznego wyraźnie zmalało. Zmniejszyła się również intensywność działań samolotów 315 dywizji lotnictwa transportowego, które wykorzystywano głównie do utrzymania komunikacji lotniczej między bazami wojskowymi, a także do przewozu żołnierzy w ramach rotacji, w tym rannych ewakuowanych z Wietnamu.

Zadania związane z bezpośrednim zabezpieczeniem /pod względem transportu/ działań bojowych wojsk amerykańskich i sajgońskich w Wietnamie Południowym, realizowało lotnictwo transportowe amerykańskich sił powietrznych, a przede wszystkim lotnictwo sił lądowych, w ramach taktycznego transportu powietrznego.

Jak już wcześniej powiedzieliśmy, działania amerykańskich sił lądowych zaangażowanych w Wietnamie Południowym wspierało

PODSTAWOWE TRASY PRZELOTOWE AMERYKAŃSKICH SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH



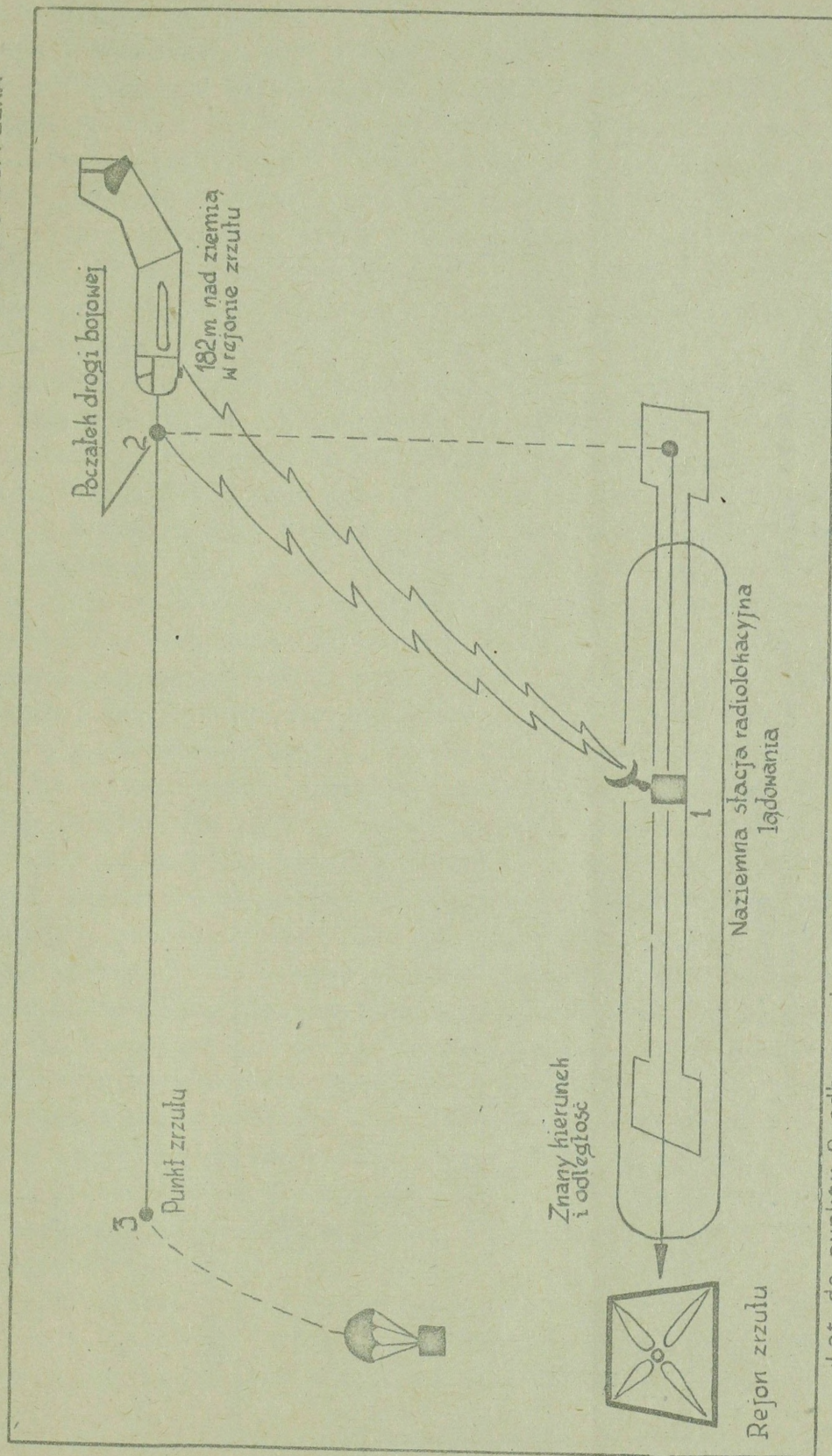
DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE PODSTAWOWYCH TYPÓW SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH STANÓW ZJEDNOCZONYCH
 UŻYWANYCH PODCZAS WOJNY W WIETNAMIE

Typ samolotu	C-141A Starlifter	C-135B Starlifter	C-133 B Cargomas- ter	C-133 B Hercules	C-124 A Globemas- ter II	C-124 C Globemas- ter	C-123 B Provider	C-97 C Strato- freigh	AC - 47 Gunship	C - 7 A Garzbow	Boeing 707
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Dane taktyczno- techniczne											
Załoga /ilość osób/	4	6	6	4	8	6	3	6	8	2	5
Prędkość /w km/godz./:											
- max.	917	965	578	620	520	520	390	620	368	386	1010
- przelotowa	898	950	520	580	485	485	300	452	350	293	966
- ekonomiczna	797	800	500	540	400	400	300	430	296	293	886
Pułap praktyczny /w m/	12600	15000	6450	10360	8150	8150	7000	9100	6620	7560	11735
Zasięg /w km/:											
- z max. ładunkiem	6565	7445	3620	2945	3200	3200	1000	6000	-	390	6317
- przelotowy	9800	14485	6400	5390	10000	10000	4500	7350	2400	2103	12086
Liczba /rodzaj silników/	4/turbood- rzutowe	4/turbo- odrzut.	4/ turbo- śmigł.	4/ turbo- śmigł.	4/ tłok- kowe	4/ tłok- kowe	2/ tłok- kowe	4/ tłokowe	2/tłokowe	2/tłokowe	4/turbo- odrzut.
Ciężar /w KG/:											
- własny	62000	46000	55000	29000	-	-	14000	37000	8000	8300	62000
- startowy normalny	136000	90000	130000	55000	68000	78000	26000	68000	10000	12000	144000
- startowy max.	144000	125000	136000	56000	80000	82000	27000	80000	11000	13000	150000
Ciężar zabieranego ładun- ku /w KG/	39000	40000	52000	17000	23000	32000	7250	29000	2700	4000	44000
Liczba zabieranych:											
- pasażerów	154	126	288	92	200	220	60	134	28	32	189
- rannych	80	44	-	74	179	175	50	83	18	22	-
- spadochroniarzy	-	-	-	-	112	-	60	-	24	26	-
Wymiary ładowni /w m/ dług. x szer. x wys.	21,3x3,1x x2,8	-	-	12,6x3,1x x2,3	23,5x3,9x x3,9	23,5x3,9x x3,9	11,2x2,5x x2,8	18,3x2,7x x2,4	-	8,8x2,2x1,9	34,0x3,5x x2,3
Rok wprowadzenia do uzbro- jenia	1965	1962	1960	1956	1951	1952	1955	1949	1965	1961	1967

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE PODSTAWOWYCH TYPÓW ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH STANÓW ZJEDNOCZONYCH
WYKORZYSTYWANYCH W WIETNAMIE

Typ śmigłowca	CH-34 A Choczaw	UH-1D Huey	CH-47A Chinook	CH-46 A Sea Knight	CH-3 C Sea King	CH - 54 A Skyrene	CH-53 A Sea Stallion	UH-43 F Huckie	UH-3 E Sea King
Dane taktyczno- techniczne									
Załoga /ilość osób/	2	2	2	2-3	2	2-3	2-3	2-8	2
Prędkość /w km/godz./:									
- max.	200	222	295	270	265	204	313	193	265
- przelotowa	156	200	236	240	234	176	275	175	234
- wznoszenie /w m/sek/	5,1	14	12	7,8	10	8,5	9,2	10	7,8
Pułap praktyczny /w m/	2900	5800	6492	4170	3660	3200	5090	7600	4146
Zasięg /w km/:									
- max.	400	1340	1626	1050	1280	370	2900	810	1280
- z max. ładunkiem	-	530	323	424	780	277	450	380	780
- promień działania	-	-	185	185	390	-	185	260	390
Ciężar /w kg/:									
- własny	3500	2000	8100	5230	5100	8700	9500	2100	5600
- startowy normalny	5900	4000	13000	8500	8760	17000	15875	2900	8760
- startowy max.	6350	4300	15000	9700	10000	19000	19000	4100	10000
Udźwig max. /w kg/:	2850	2200	6190	1820	3640	9417	5650	1280	3200
Liczba zabieranych:									
- pasażerów	16-18	12-14	32-44	25	25	45	38-64	10	25
- rannych	8	6+1 san.	24+2 san.	15	15	24	24+4 san.	4	15
Liczba /rodzaj silnika/	1/tłokowy	1/turbino- wy	2/turbino- we	2/turbi- nowe	2/turbi- nowe	2/turbi- nowe	2/turbi- nowe	1/turbi- nowy	2/turbi- nowe
Moc silnika /w KM/	1525	1400	2650	1250	1300	4500	2850	1100	1500
Rok wprowadzenia do uzbrojenia	1955	1961	1962	1964	1965	1965	1966	1965	1968

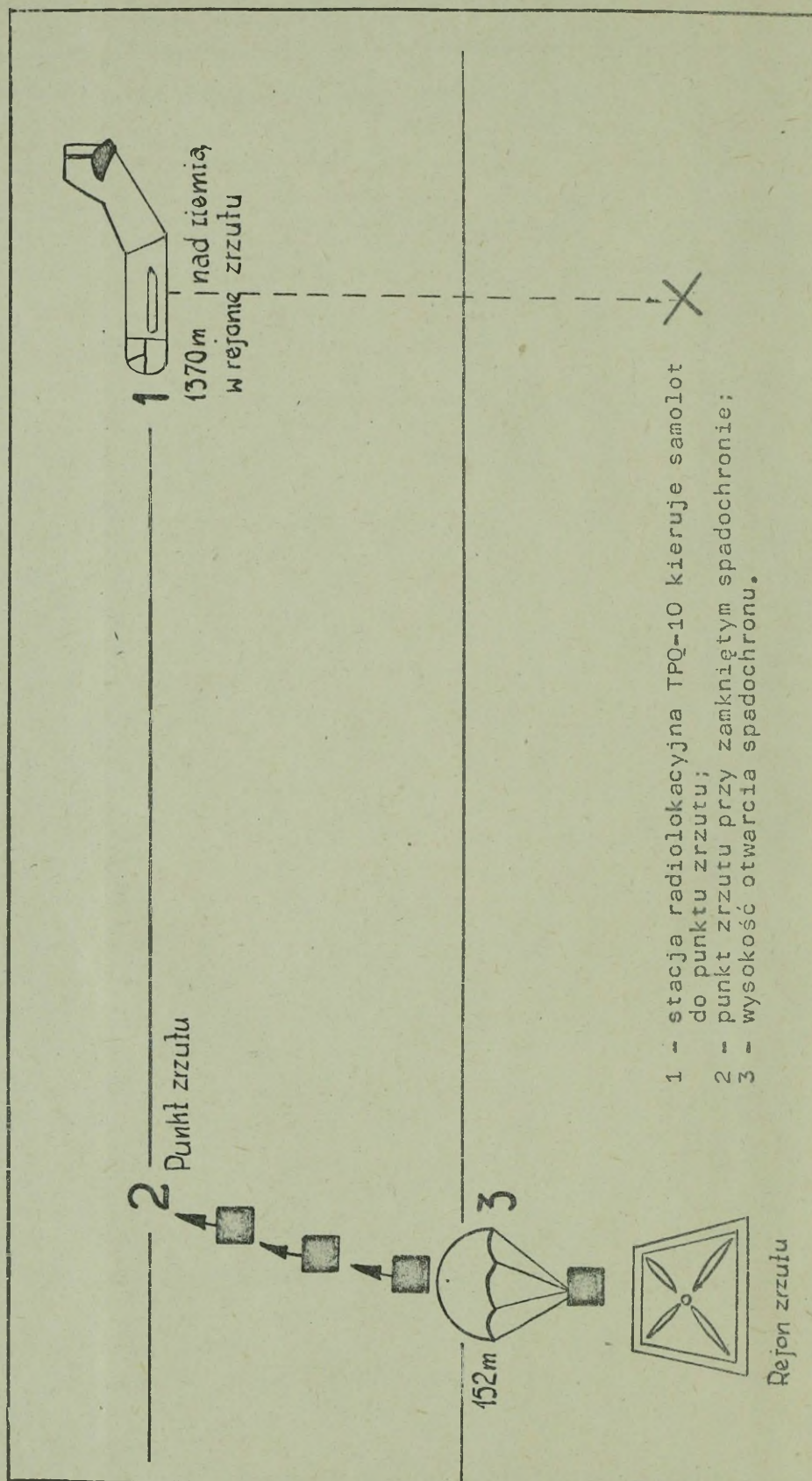
ZAOPATRYWANIE BAZY METODĄ ZRZUTU ŁADUNKÓW Z MAŁEJ WYSOKOŚCI PRZY WYKORZYSTANIU
NAZIEMNEJ STACJI RADIOLOKACYJNEJ ŁĄDOWANIA I RADIOLOKATORA SYSTEMU DOPPLERA



Lot do punktu 2 odbywa się przy pomocy naziemnej stacji radiolokacyjnej lądowania, a od punktu 2 do punktu 3 załoga prowadzi samolot wg wskazań radiolokatora systemu Dopplera

ZAOPATRYWANIE BAZY Z ZASTOSOWANIEM METODY ZRZUTU
ŁADUNKÓW Z DUŻYCH WYSOKOŚCI

Schemat nr 14



ok. 3500 śmigłowców, wśród których znaczną część stanowiły śmigłowce transportowe. Ich głównym przeznaczeniem było zabezpieczenie transportu amerykańskich i sajsgońskich oddziałów wojsk lądowych /piechoty morskiej/ uczestniczących w operacjach przeciwpartyzanckich. Ponadto przy pomocy śmigłowców przewożono dywersyjno-rozpoznawcze grupy tzw. zielonych beretów, ewakuowano wojska znajdujące się w trudnej sytuacji, a także rannych i chorych żołnierzy bezpośrednio z pola walki /podstawowe dane taktyczno-techniczne niektórych śmigłowców transportowych ilustruje tabela nr 2/.

Śmigłowce transportowe zapewniały więc oddziałom wojsk lądowych dużą ruchliwość i manewrowość, która pozwalała im uprzedzić działania przeciwnika na polu walki, wykonać desant na określony obiekt lub w jego pobliżu dokonać przegrupowania, a w sytuacjach szczególnie trudnych, umożliwić im względnie bezpieczne wycofanie się.

Dla zilustrowania roli śmigłowców w działaniach przeciwpartyzanckich w Wietnamie Południowym posłużymy się kilkoma przykładami, przeprowadzonych przez wojska amerykańskie i sajsgońskie tzw. desantowych operacji szturmowych.

Jedną z pierwszych tego typu akcji przeciwpartyzanckich była operacja "Starlight" /światło gwiazd/ przeprowadzona w dniach 18-19 sierpnia 1965 roku w rejonie położonym na południowy wschód od bazy Chu Lai, na półwyspie Vang Tuong. Wzięły w niej udział cztery bataliony amerykańskiej piechoty morskiej, siedem eskadr samolotów oraz pięć eskadr śmigłowców.

Plan operacji przewidywał okrążenie i zniszczenie zgrupowania partyzanckiego, liczącego wg danych amerykańskich około 2000 ludzi. Warunkiem powodzenia operacji miało być pełne zaskoczenie oraz zgrupowanie odpowiedniej ilości sił wokół rejonu opanowanego przez oddziały partyzanckie. Decydującą rolę zarówno w uzyskaniu zaskoczenia /skrytym przetrzucie wojsk/, jak i podczas likwidacji okrążonego zgrupowania partyzanckiego odegrały samoloty i śmigłowce /przebieg operacji "Starlight" ilustruje schemat nr 15/.

W październiku 1965 r. przeprowadzona została kolejna operacja, pod kryptonimem "Concord" /zgodne działanie/, przeciwko zgrupowaniu partyzanckiemu w dolinie Suoi La, w środkowej części

wietnamu Południowego, na północny wschód od bazy An Khe /schemat nr 16/. Uczestniczyło w niej, obok znacznych sił amerykańskich i południowo-wietnamskich wojsk lądowych, lotnictwo strategiczne /bombowe B-52/, lotnictwo taktyczne oraz lotnictwo sił lądowych.

Operację poprzedzono dywanowym bombardowaniem "domniemanych" pozycji partyzanckich oraz w ramach bezpośredniego przygotowania lotniczo-artyleryjskiego, zmasowanymi uderzeniami lotnictwa taktycznego. Przy pomocy śmigłowców natomiast dokonano przerzutu wojsk lądowych /piechoty morskiej/ na wcześniej zaplanowane pozycje. Ogółem do przerzutu wojsk podczas tej operacji zaangażowano około 200 śmigłowców transportowych i znaczne ilości śmigłowców szturmowych, które osłaniały przelot śmigłowców transportowych po trasie i w rejonach desantowania.

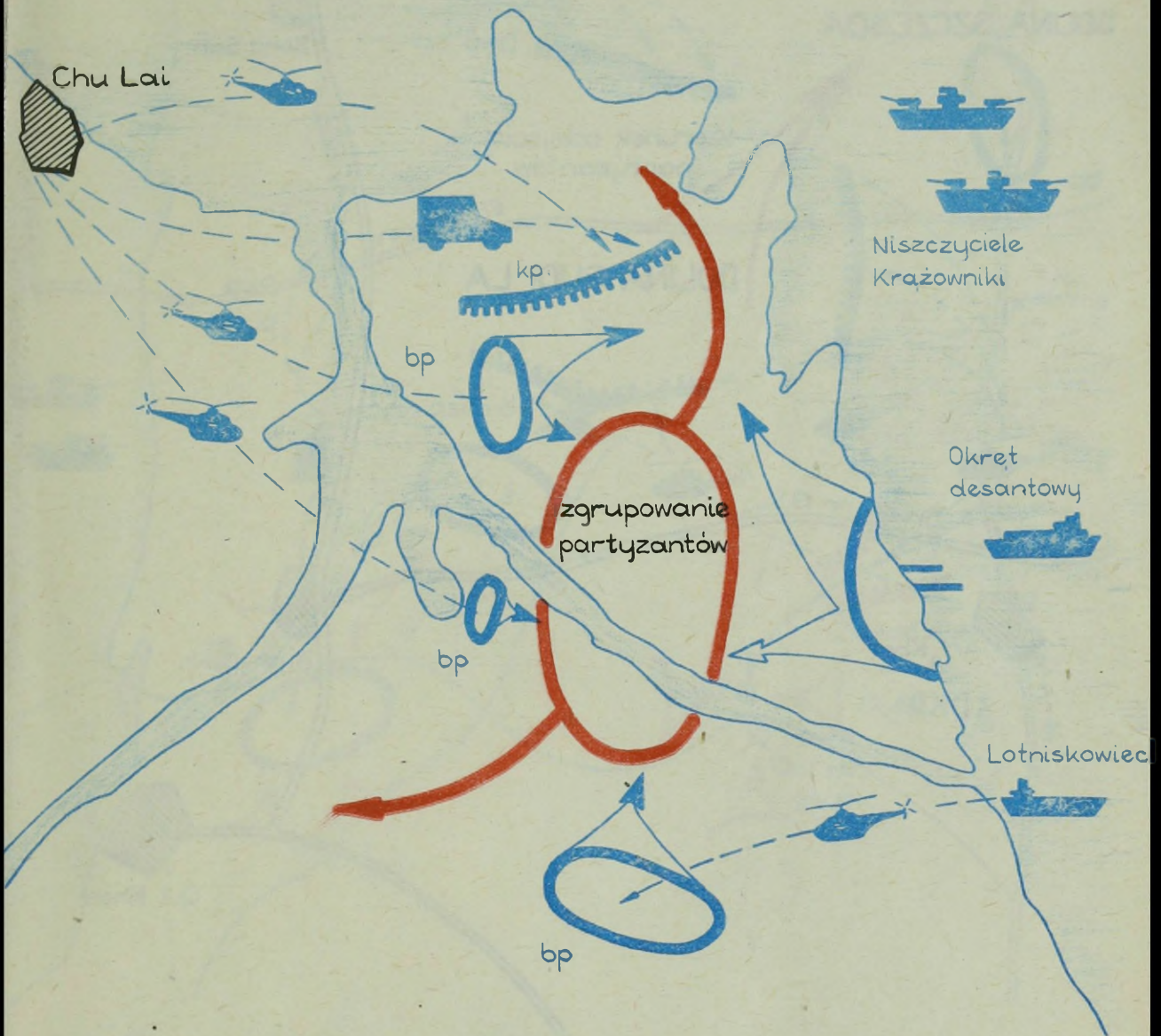
Nieco odmienny charakter miała połączona operacja pod Plei Me i w dolinie rzeki Ja Drang /schemat nr 17/. Była to najdłużej trwająca operacja 1965 r. /19.10-17.11/. Przeprowadzona została w celu odblokowania okrążonych przez oddziały partyzanckie, wysuniętych posterunków wojsk sajsgońskich. Wzięły w niej udział m.in. dwie brygady i dywizji kawalerii powietrznej oraz znaczne siły wojsk sajsgońskich, wyposażone również w czołgi i artylerię. W ramach wsparcia lotniczego, do bombardowania pozycji partyzanckich użyto samolotów B-52 oraz myśliwsko-bombowych samolotów lotnictwa taktycznego. Okrążone przez partyzantów oddziały sajsgońskie zaopatrywano w amunicję i wyżywienie transportem powietrznym.

W czasie tej operacji straty amerykańsko-sajsgońskie były niewspółmiernie wielkie w stosunku do osiągniętych rezultatów. W ciągu miesiąca zginęło ok. 1000 żołnierzy amerykańskich i ponad 1500 żołnierzy sajsgońskich. Straty w sprzęcie wyniosły: 19 samolotów i śmigłowców, 56 czołgów i transporterów opancerzonych, 42 samochody i wiele innego sprzętu.

W operacji "Utah" /4-7 marzec 1966 r./ przeprowadzonej w pobliżu wioski Chan Nhai /schemat nr 18/ wzięło udział osiem batalionów amerykańskiej piechoty morskiej i wojsk sajsgońskich.

Amerykanie nauczeni wcześniejszymi doświadczeniami, tym razem poprzedzili właściwą operację gruntownym rozpoznaniem powietrznym domniemanego rejonu koncentracji oddziałów party -

OPERACJA „STARLIGHT”



Przerzut wojsk na samochodach

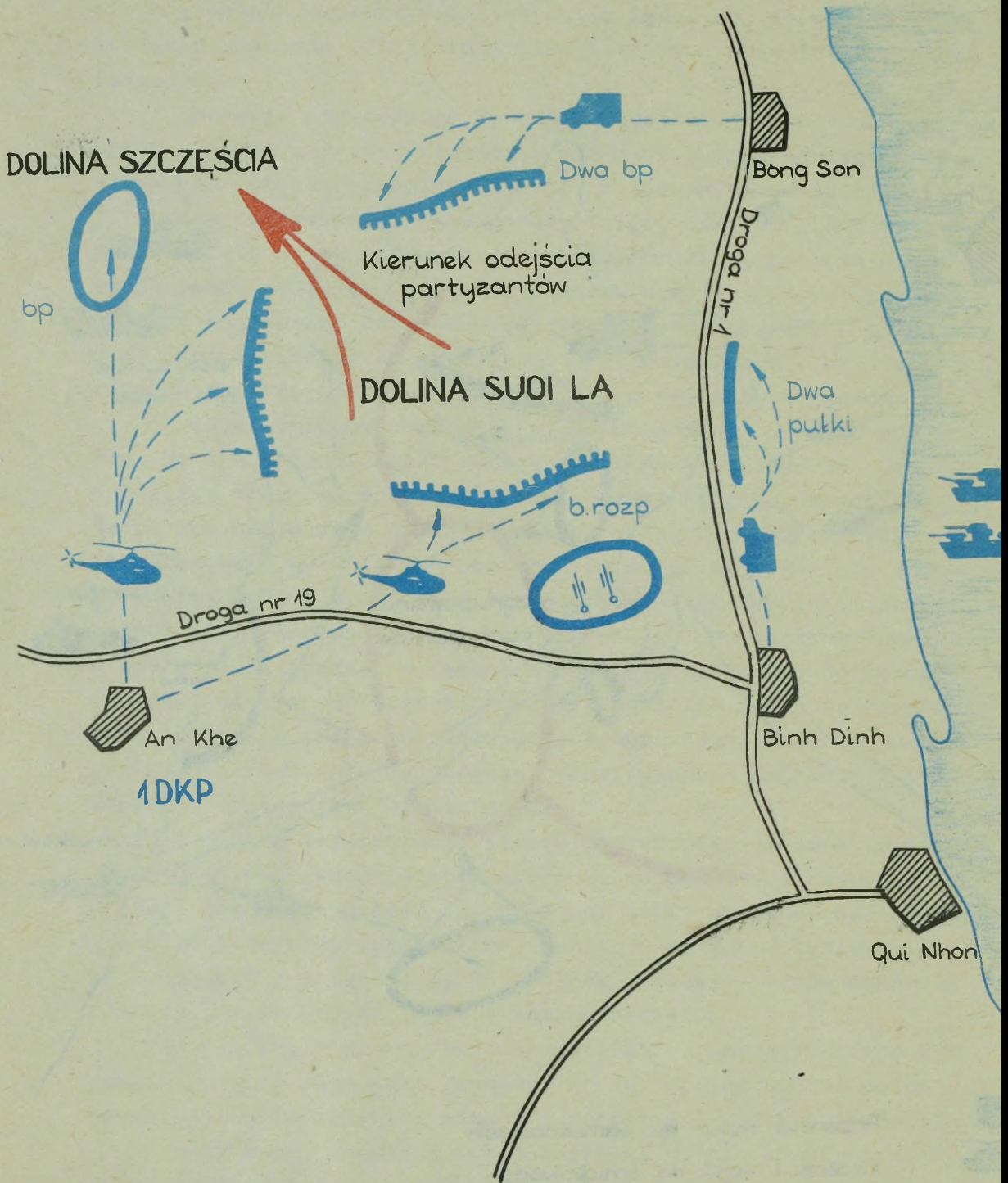
Przerzut wojsk na śmigłowcach

Rejony desantowania i kierunki uderzeń

Desant morski

Rejon rozmieszczenia partyzantów i kierunki odejścia

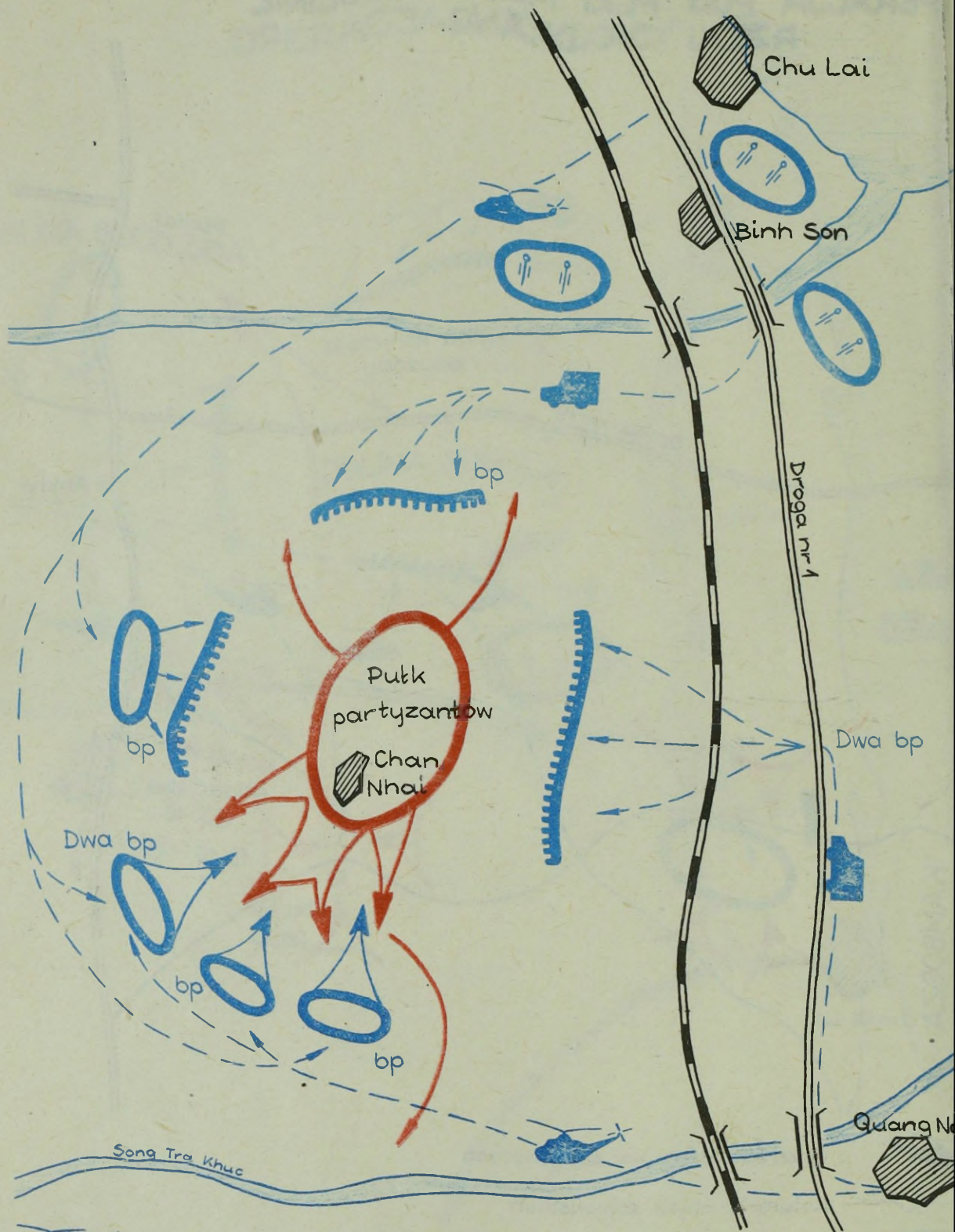
OPERACJA „CONCORD”



- Przerzut wojsk na śmigłowcach
- Przerzut wojsk na samochodach
- Pozycje blokujące
- Stanowiska ogniowe artylerii

OPERACJA "UTAH"

Schemat nr 8



Przerzut wojsk na śmigłowcach



Przerzut wojsk na samochodach



Rejony desantowania i kierunki uderzeń



Stanowiska ogniowe artylerii



Pozycje blokujące



Rejon rozmieszczenia partyzantów i kierunki uderzeń i odejścia.

zanckich, a następnie wykonali na "wykryte pozycje" zmasowane uderzenie lotnictwa taktycznego, koncentrując główny jego wysiłek na "epreparowanie" planowanego rejonu desantowania. Dopiero po tak dokładnym przygotowaniu akcji, przystępowały do wysadzania desantu śmigłowce transportowe, osłaniane przez uzbrojone śmigłowce szturmowe. Ponadto nad rejonem wylądowania krążyły uzbrojone samoloty transportowe, które prowadziły rozpoznanie i obezwładniały przy użyciu bomb i uzbrojenia pokładowego wszystkie cele mogące zagrozić lądującemu desantowi.

Partyzanci tymczasem, unikając otwartego starcia, sobie tylko znanymi ścieżkami zdołali się wycofać nie ponosząc większych strat. Jedynym widocznym efektem operacji pozostała zrównana z ziemią jeszcze jedna wioska wietnamska.

Przytoczone przykłady stanowią zaledwie znikomy procent z setek tego typu operacji przeprowadzonych przez wojska interwencyjne w okresie całej wojny wietnamskiej. Specyfiką tej wojny było bowiem między innymi to, że z jednej strony walczyły w niej oddziały partyzanckie, prowadzące aktywne działania w sposób ciągły na terytorium całego kraju, z drugiej natomiast strony występowały regularne siły zbrojne /amerykańskie i południowo-wietnamskie/, skupione w określonych rejonach /bazach/, wprawdzie również rozrzuconych na całym obszarze Wietnamu Południowego, mające jednak charakter obszarów zamkniętych /izolowanych przez oddziały partyzanckie/.

W tej sytuacji podstawową formą działań wojsk interwencyjnych były doraźnie organizowane operacje przeciwpartyzanckie, w których główną rolę odgrywały szturmowe grupy powietrzno-desantowe.

Lotnictwo, jak wynika chociażby z przytoczonych wyżej przykładów, w sposób zasadniczy wywierało wpływ na skuteczność i efektywność działań tego typu grup szturmowych. Jak przyznawali sami amerykańscy eksperci wojskowi, żołnierz amerykański bez śmigłowców, artylerii i lotnictwa, byłby zupełnie bezradny na wietnamskim polu walki. |

4. Działania lotnictwa amerykańskiego przeciwko DRW

Działania lotnictwa amerykańskiego przeciwko DRW miały zupełnie odmienny charakter niż w Wietnamie Południowym. Sprowadzały się one w zasadzie do typowych bombardowań strategicznych, przy czym głównymi obiektami tych bombardowań były przede wszystkim: szlaki komunikacyjne, obiekty przemysłowe, bazy morskie, lotniska, stacje radiolokacyjne i stanowiska startowe rakiet przeciwlotniczych, większe miasta, a także wioski i osiedla.

Pierwszym zwiastunem eskalacji amerykańskiej wojny powietrznej na DRW było nasilenie lotów samolotów rozpoznawczych. Już w sierpniu 1964 r. zanotowano ok. 90 naruszeń strefy powietrznej DRW przez amerykańskie samoloty rozpoznawcze. W tym samym miesiącu miały miejsce również pierwsze naloty bombowe. W dniach 5-18 sierpnia 1964 r. przeprowadzono m.in. bombardowanie morskiej bazy w Bai Chai oraz innych obiektów położonych w rejonach przygranicznych DRW. W nalotach tych uczestniczyły samoloty sił morskich 7 floty amerykańskiej.

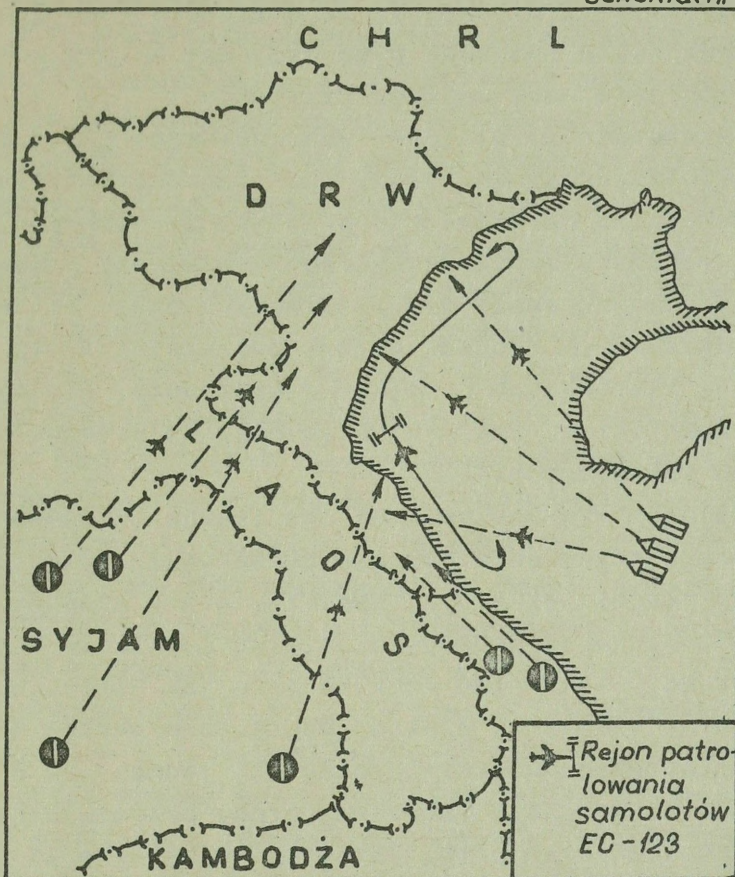
Systematyczne bombardowania DRW rozpoczęło lotnictwo amerykańskie w lutym 1965 r. Objęto nimi głównie południową część kraju, obszar pomiędzy linią demarkacyjną dzielącą DRW od Wietnamu Południowego, a 20 równoleżnikiem przebiegającym w odległości ok. 110 km na południe od Hanoi. Ze szczególnym nasileniem bombardowane były obiekty komunikacyjne - komunikacji drogowej i kolejowej - a także obiekty wojskowe, m.in. okręty i urządzenia radiolokacyjne. Już w tym okresie rozpoczęto również bombardowania miast i osiedli północno-wietnamskich. Ogółem w okresie od lutego do października 1965 r. na obiekty DRW lotnictwo amerykańskie wykonało ponad 24000 samolotolotów, zrzucając ok. 34000 ton bomb i pocisków.

Szczególnie intensywny wzrost nasilenia działań lotnictwa amerykańskiego przeciwko DRW miał miejsce w pierwszej połowie 1967 r. W tym okresie bombardowaniami objęto już całe terytorium DRW, łącznie z rejonami gęsto zaludnionych największych miast m.in. Hanoi i Hajfongu /schemat nr 19/.

Pod naciskiem światowej opinii publicznej, Organizacji Narodów Zjednoczonych, a także na skutek ponoszonych olbrzymich

REJONY BAZOWANIA I KIERUNKI NALOTÓW LOTNICTWA AMERYKAŃSKIEGO BOMBARDUJĄCEGO DRW

schemat nr 19



strat w samolotach /wg MEW do 1.11.1968 r. Amerykanie stracili ok. 3700 samolotów zestrzelonych przez obronę przeciwlotniczą DRW/, 1 listopada 1968 r. Stany Zjednoczone wstrzymały okresowo bombardowania DRW. Podjęli je jednak na nowo już w listopadzie 1970 r. i kontynuowali jeszcze w 1973 r.

Końcowym efektem tych wręcz barbarzyńskich bombardowań były jedynie olbrzymie straty własne Amerykanów. Nie udało się im bowiem osiągnąć zakładanych celów militarnych - zmuszenia narodu wietnamskiego do kapitulacji, a tym samym również celów politycznych, podporządkowania całego obszaru Azji Południowo-Wschodniej wpływowi amerykańskiemu.

Ostateczne zwycięstwo w tej wojnie na wyczerpanie, odniósł więc naród wietnamski.

Działania lotnictwa amerykańskiego przeciwko DRW zasługują na uwagę z dwóch podstawowych powodów. Po pierwsze, że stanowiły one jeszcze jedną nieudaną próbę wygrania wojny przy pomocy samego lotnictwa i po drugie, że w trakcie tych działań lotnictwo amerykańskie zmuszone było stosować bardzo zróżnicowane, często zupełnie nowe sposoby działań.

W przeciwieństwie do Wietnamu Południowego, gdzie brak skutecznego przeciwdziałania ze strony partyzantów, pozwalał lotnictwu amerykańskiemu na działania praktycznie bezkarne, nad DRW piloci amerykańscy spotkali silnego i groźnego przeciwnika w postaci nowoczesnych samolotów myśliwskich oraz niezwykle skutecznych, naziemnych środków obrony przeciwlotniczej - artylerii lufowej i kierowanych pocisków raketowych. Aby uniknąć jeszcze większych strat, zmuszeni więc byli do stosowania różnych rozwiązań taktycznych.

Nie wnikając w szczegółową analizę taktyki stosowanej przez lotnictwo amerykańskie podczas bombardowań obiektów DRW, zwrócimy uwagę jedynie na te jej aspekty, które stanowiły określone nowum w stosunku do podobnych działań lotnictwa w okresie II wojny światowej. Lotnictwo amerykańskie jak wiemy, wyniosło z ostatniej wojny światowej okazały bagaż doświadczeń z zakresu bombardowań strategicznych. Okazało się jednak, że w warunkach stosowania nowoczesnych środków obrony przeciwlotniczej, stosowane sposoby działań przez lotnictwo w okresie II wojny światowej, mogły być tylko częściowo przydatne.

Niezwykle ryzykowne i mało opłacalne okazały się stosowane powszechnie w okresie II wojny światowej, zmasowane naloty dywanowe wykonywane z dużych i średnich wysokości. Tego typu wyprawy bombowe były wcześniej wykrywane przez wietnamskie stacje radiolokacyjne i stanowiły stosunkowo łatwy cel dla kierowanych pocisków raketowych. Z kolei małe wysokości, nietypowe dotychczas dla bombardowań strategicznych, poważnie ograniczały, lub wręcz wykluczały loty w składzie większych grup samolotów, powodowały ponadto zwiększone zużycie paliwa i tym samym zmniejszały zasięg oddziaływania. Podczas lotów na małych wysokościach osiągnano wprawdzie dobre rezultaty w pokonywaniu rejonów silnie broniących przez naziemne środki obrony przeciwlotniczej, jednocześnie jednak, malała skuteczność uderzeń bombo-

wych. Nieprzyzwyczajone bowiem do działań z małych wysokości załogi amerykańskich samolotów bombowych miały poważne trudności z odszukaniem i prawidłowym wyjściem na obiekty ataku, przez co malała celność bombardowań. Doświadczenia wykazały, że dla zniszczenia określonych obiektów podczas bombardowań z małych wysokości trzeba było użyć znacznie więcej sił, niż podczas bombardowań ze średnich wysokości.

Silnie rozbudowana obrona przeciwlotnicza obiektów DRW zmuszała załogi amerykańskie do stosowania zarówno czynnych, jak i biernych sposobów jej przeciwdziałania. Na ogół pozytywne rezultaty w tym względzie dawały działania z zaskoczenia, które osiągnęto m.in. przez stosowanie lotów profilowanych po wysokości na trasie do celu, a także przez stosowanie nalotów pozorowanych, poprzedzających właściwe naloty grup uderzeniowych. Powszechnie wykorzystywano również maskujące właściwości terenu. Ponadto naloty na cel wykonywano zza chmur, od strony słońca oraz z kierunków najsłabiej osłanianych przez naziemne środki obrony przeciwlotniczej. Często stosowano również działania demonstracyjne, w celu wprowadzenia w błąd naziemnych stacji wykrywania i naprowadzania, co powodowało niejednokrotnie przedwczesne odpalanie rakiet i wyprowadzanie stanowisk startowych z gotowości bojowej. Wszystkie załogi obowiązkowo stosowały manewr przeciwartyleryjski i przeciwrakietowy.

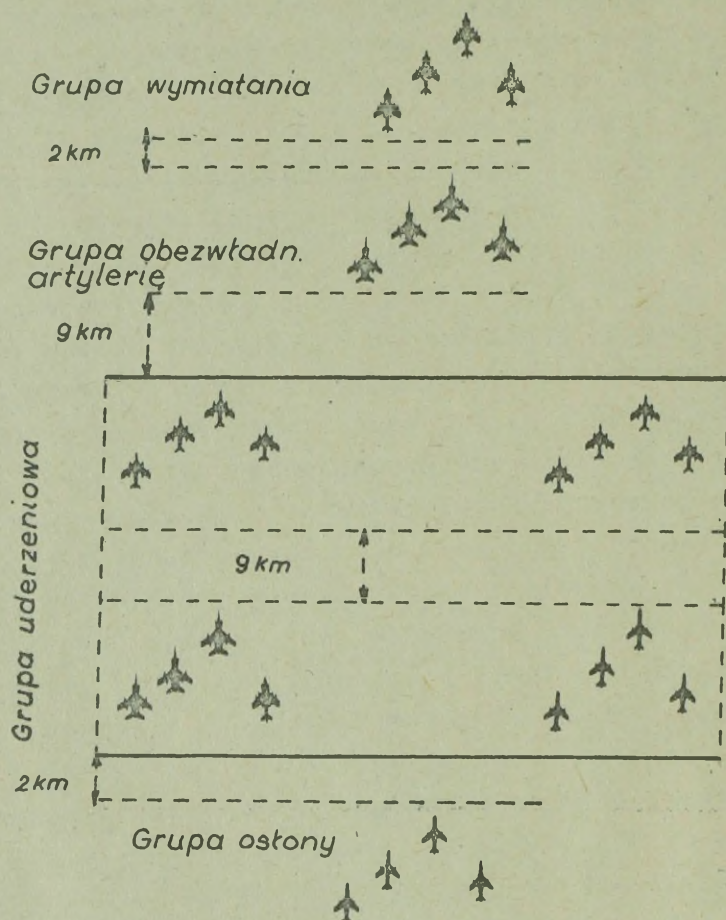
Wydzielano również ze składu grup uderzeniowych specjalne grupy samolotów do czynnego obezwładniania naziemnych środków obrony przeciwlotniczej. Natomiast osłonę przed atakami myśliwców wietnamskich, zapewniały wyprawom bombowym, towarzyszące im po trasie i w rejonie celu, grupy samolotów myśliwskich /schemat nr 20/.

Podczas bombardowań stosowano różne sposoby ataku, jak również różne środki rażenia, w zależności od rodzaju i charakteru bombardowanego obiektu.

W nalotach na obiekty przemysłowe /płaszczyznowe/, w których uczestniczyły większe grupy, liczące niekiedy do 100 samolotów, stosowano uderzenia falowe - po 20 do 30 samolotów w każdej fali. Odstępy czasowe pomiędzy uderzeniami kolejnych grup wynosiły ok. 10 minut. W ugrupowaniu każdej z fal tworzone grupy specjalnego przeznaczenia, a mianowicie: grupę "wymia-

PRZYKŁADOWE UGRUPOWANIE BOJOWE LOTNICTWA TAKTYCZNEGO PODCZAS NALOTÓW NA OBIEKTY DRW

schemat nr 20



tania", grupę obezwładniającą artylerię przeciwlotniczą, grupę uderzeniową oraz grupę osłony.

Podczas bombardowań szlaków komunikacyjnych, stosowano zazwyczaj uderzenia wzdłuż określonego odcinka drogi /toru kolejowego/, niewielkimi grupami samolotów nadlatujących na dany obiekt w 10-30 minutowych odstępach czasowych. W zasadzie ataki przeprowadzano z pierwszych zajęć.

Obiekty niewielkie i wąskie, np. mosty, pasy startowe, atakowano pod kątem $10-30^{\circ}$ w stosunku do osi atakowanego obiektu, najczęściej z dwóch, a nawet z czterech kierunków jednocześnie.

Przy czym przyjmowano zazwyczaj 2-3 punkty celowania /środek i obydwa końce obiektu/.

W czasie bombardowań DRW Amerykanie stosowali szeroką gamę środków rażenia, dominowały jednak wśród nich klasyczne bomby burzące średnich wagomiarów, bomby odłamkowe oraz niekierowane pociski rakietowe. Powszechnie oczywiście stosowano również bomby napalmowe. Na podkreślenie zasługuje fakt przeprowadzenia prób i doświadczeń z nowymi środkami rażenia m.in. chemicznymi i bakteriologicznymi.

Przytoczone przykłady stosowanych przez lotnictwo amerykańskie rozwiązań taktycznych oraz środków rażenia, stosowanych zarówno w Wietnamie Południowym, jak i przeciwko DRW, nie wyczerpując oczywiście w pełni tego niezwykle szerokiego zagadnienia, pozwalają jedynie zwrócić uwagę na ogólne tendencje i kierunki zmian w tym zakresie w stosunku do okresu II wojny światowej. Zmiany te dyktowane były niewątpliwie zarówno nowymi możliwościami środków napadu powietrznego, jak i koniecznością ich działań w warunkach silnie rozbudowanej /szczególnie w odniesieniu do DRW/ i dysponującej nowoczesnymi środkami obrony przeciwlotniczej.

III. DZIAŁANIA LOTNICTWA W IZRAELSKO-ARABSKICH KONFLIKTACH ZBROJNYCH

1. Geneza i charakter konfliktów izraelsko-arabskich

Na przestrzeni dziejów Bliski Wschód jako obszar o dużym znaczeniu wojskowo-politycznym i ekonomicznym znajdował się w centrum zainteresowania wielkich starożytnych i średniowiecznych potęg światowych m.in. Macedonii, Rzymu, Kalifatu Arabskiego, Turcji, a w czasach nowożytnych, w okresie podbojów kolonialnych, również kapitalistycznych potęg europejskich, przede wszystkim Wielkiej Brytanii i Francji.

Po drugiej wojnie światowej Bliski Wschód znalazł się w sferze wzmożonych zainteresowań Stanów Zjednoczonych, które skutecznie eliminowały wpływy brytyjskie i francuskie.

Prowadząc walkę o wpływy na tym obszarze geograficznym, państwa zaborcze z powodzeniem wykorzystywały istniejące tam od wieków konflikty narodowościowe, występujące ze szczególnym nasileniem pomiędzy ludnością żydowską i arabską. Na przełomie XIX i XX wieku, znaczną rolę w zaognieniu tych konfliktów odegrała światowa finansjera żydowska. Zainicjowała ona powstanie żydowskiego ruchu narodowego, domagającego się utworzenia na terenie Palestyny, własnego państwa żydowskiego. Zbiegło się to jednocześnie z narastaniem ożywienia politycznego wśród Arabów, dążących do wyzwolenia spod ucisku kolonialnego.

29.11.1947 r. Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych pod naciskiem Stanów Zjednoczonych, wspieranych przez koła syjonistyczne, uchwaliło rezolucję akceptującą podział Palestyny na dwa odrębne państwa: arabskie i żydowskie. W praktyce jednak decyzja ta nigdy do końca nie została wprowadzona w życie. Jej rezultatem było utworzenie jedynie państwa żydowskiego, które mając potężne zaplecze finansowe światowego syjonizmu oraz poparcie polityczne Stanów Zjednoczonych, a także Wielkiej Brytanii i Francji, szybko rosło w siłę i w sposób bezwzględny poszerzało przyznany mu przez Organizację Narodów Zjednoczonych obszar.

Utworzenie państwa izraelskiego było aktem wyzwania wobec państw arabskich. Nie zaakceptowały one ani decyzji ONZ o po -

dziale Palestyny, ani decyzji Żydowskiej Rady Narodowej, która 14.5.1948 r. proklamowała w Tel Awiwie utworzenie państwa izraelskiego i w tym samym miesiącu połączonymi siłami /Egiptu, Syrii, Jordanii, Iraku/ wystąpiły zbrojnie przeciwko nowo utworzonemu państwu izraelskiemu.

W ten sposób zadawniony konflikt wewnętrzno-narodowościowy przekształcił się w konflikt między państwowy o podłożu narodowościowo-terytorialnym.

Błędem byłoby jednak doszukiwanie się przyczyn kolejnych wojen izraelsko-arabskich wyłącznie w tej sferze kwestii spornych. Wielce znaczący wpływ na rozwój sytuacji na Bliskim Wschodzie wywierały bowiem i wywierają państwa spoza tego rejonu geograficznego, głównie Stany Zjednoczone, które prowadząc podwójną grę, zgodną z zasadą pomagania wszystkim przeciwko wszystkim, oferowały swoją pomoc gospodarczą i militarną zarówno Izraelowi, jak i Egipcjowi, próbując wciągnąć w orbitę wpływów NATO przynajmniej jedno z tych państw.

Kiedy po dokonanych przewrocie w Egipcie /23.7.1952 r./, a następnie dojściu do władzy Nassera, zwolennika reform społeczno-politycznych i gospodarczych oraz ścisłej współpracy ze Związkiem Radzieckim, nie powiodły się próby wciągnięcia Egiptu w orbitę wpływów NATO, jedynym partnerem mocarstw zachodnich w realizacji ich blisko-wschodnich celów politycznych pozostał Izrael, który w zamian za obiecane poparcie w realizacji własnych zaborczych celów politycznych, godził się na rolę "obrońcy" blisko-wschodnich interesów mocarstw zachodnich.

Najogólniej biorąc, konflikt izraelsko-arabski miał charakter ciągły, a kolejne otwarte konfrontacje zbrojne pomiędzy tymi państwami stanowiły jedynie finałne akcenty kolejnych etapów tego konfliktu. Przy czym należy go widzieć i rozpatrywać w znacznie szerszym, międzynarodowym aspekcie jako walkę o wpływy na Bliskim Wschodzie, w której mecenasem i współpartnerem Izraela były kapitalistyczne mocarstwa zachodnie. Uczestniczyły one w tym konflikcie w sposób bezpośredni /trójstronna agresja na Egipt w 1956 r./ lub pośredni, udzielając Izraelowi wszechstronnej, wydatnej pomocy gospodarczej i militarnej.

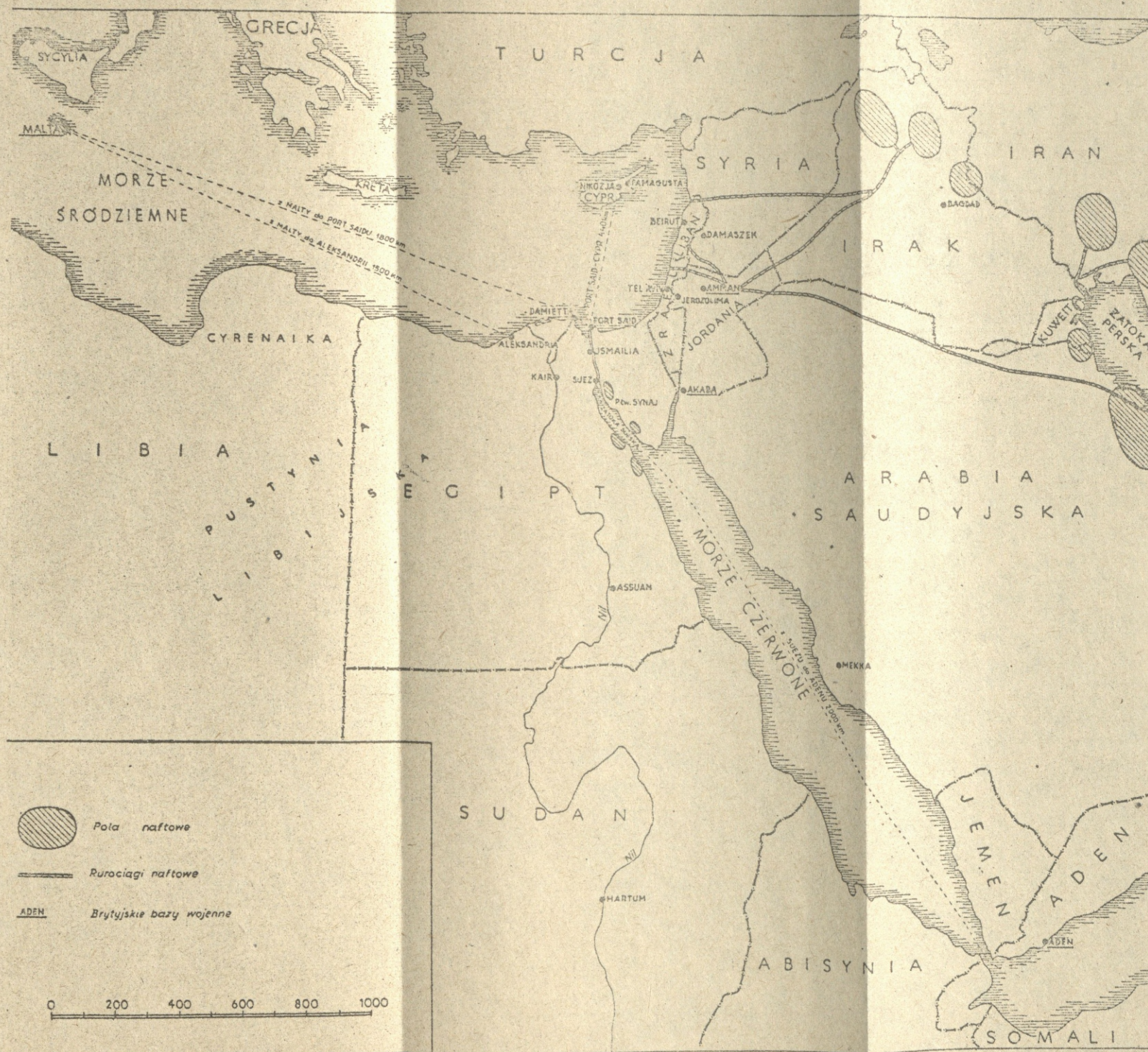
Każdy z kolejnych czterech otwartych konfliktów izraelsko-arabskich cechowała określona specyfika, wynikająca m.in. z

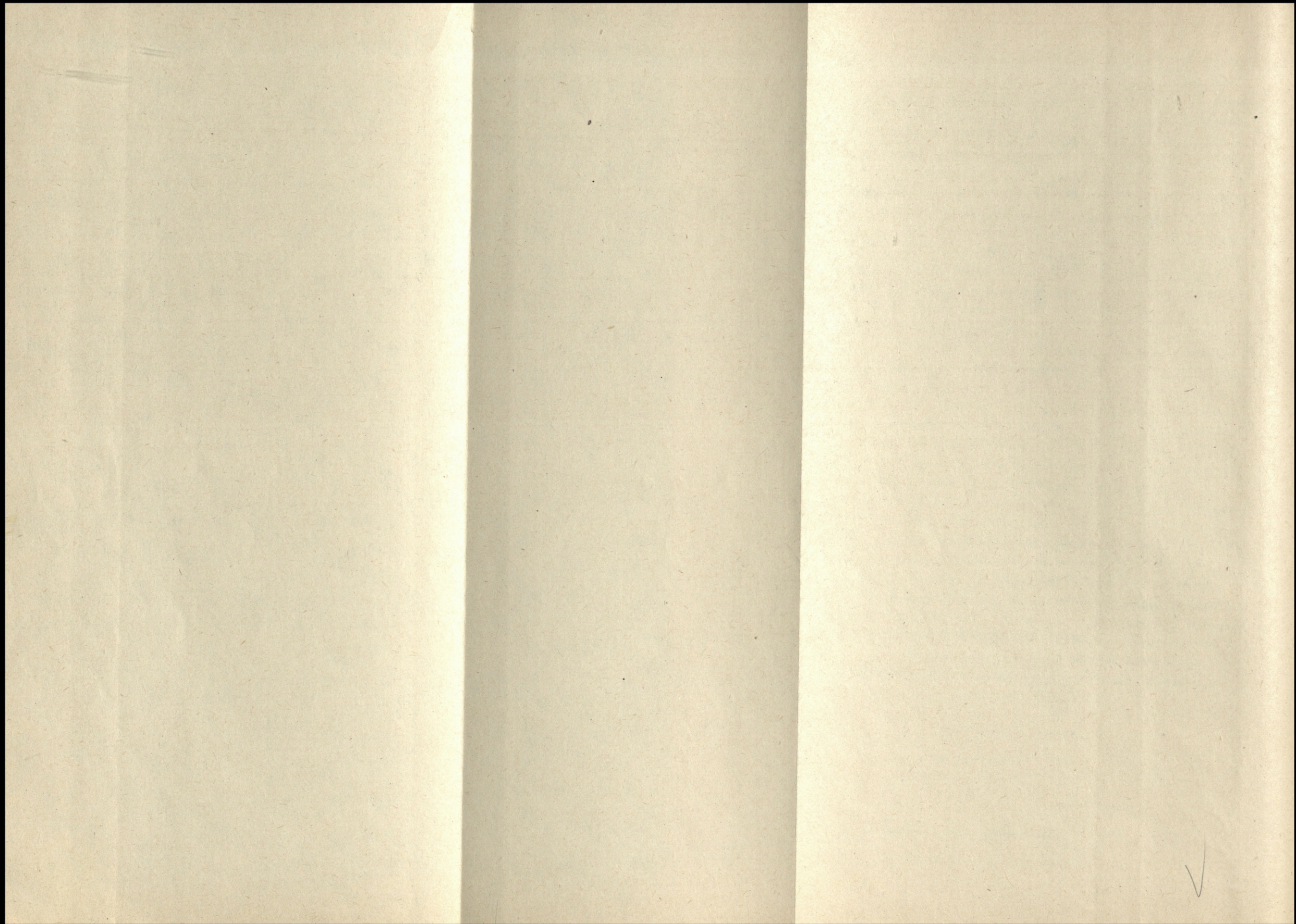
aktualnego układu sił, z planowanych do osiągnięcia przez poszczególne strony celów wojskowo-politycznych, a także ze stopnia i charakteru zaangażowania w dany konflikt państw trzecich.

We wszystkich konfliktach /z wyjątkiem pierwszego/ lotnictwo odgrywało, jeżeli nie decydującą to w każdym razie główną rolę. Wynikało to ze specyfiki tamtejszego teatru działań wojennych /schemat nr 21/, w którym lotnicze zabezpieczenie działań wojsk lądowych nabierało charakteru szczególnego.

Decydujące walki pomiędzy wojskami lądowymi obydwu walczących stron rozgrywały się w zasadzie zawsze na obszarze półwyspu synajskiego. Jest to najogólniej biorąc duża pustynia, o bardzo zróżnicowanym ukształtowaniu topograficznym. W najbardziej wysuniętym na północ pasie nizinnym, rozciągającym się wzdłuż wybrzeży Morza Śródziemnego, dominują tereny pustynne o lotnych piaskach, niezwykle trudne do przebycia. Wysokość piaszczystych wydm dochodzi tu niejednokrotnie do 15 i więcej metrów. Również środkowa część półwyspu ma charakter pustynny, w odróżnieniu jednak od części północnej, przeważają tu tereny o podłożu kamienisto-gliniastym. Na południe od linii Suez-Akaba, wyżynna część półwyspu przechodzi stopniowo w najbardziej niedostępną część tego obszaru, w góry Synaj, których wysokość waha się od 1500-2600 metrów. Cały półwysep charakteryzuje się niezwykle małą ilością dróg, brakiem wody oraz suchym, gorącym klimatem. Istnieje tam tylko jedna linia kolejowa, dwie drogi bite oraz nieliczne utarte szlaki karawanowe wzdłuż koryt rzek i strumyków, wypełnionych wodą tylko w określonych okresach.

Te specyficzne warunki terenowe kanalizowały ruch wojsk walczących stron, utrudniały lub wręcz uniemożliwiały naturalne maskowanie oraz ograniczały transport zaopatrzenia i sprzętu bojowego. W warunkach Półwyspu Synajskiego strona posiadająca panowanie w powietrzu i dysponująca silnym lotnictwem wsparcia przejmowała również inicjatywę i odnosiła sukcesy w działaniach na lądzie.





2. Działania lotnictwa izraelskiego i brytyjsko-francuskiego podczas trójstronnej agresji na Egipt w 1956 r.

Opracowana w szczególności ostateczna wersja trójstronnej agresji na Egipt^{4/}, przewidywała połączone działania lądowo-morsko-powietrzne siłami trzech państw tj.: Izraela, Wielkiej Brytanii i Francji. Przy czym zgodnie z dokonanym podziałem zadań, Izraelowi przypadła główna rola w działaniach na lądzie /schemat nr 22/, natomiast Anglia i Francja miały przeprowadzić kombinowaną operację powietrzno-morską typu normandzkiego /schemat nr 23/. Ostatecznym celem połączonych działań miało być opanowanie możliwie największego obszaru Półwyspu Synaj -skiego oraz uchwycenie Kanału Sueskiego.

Głównym atutem agresorów miało być zaskoczenie i szybkie tempo działań, prowadzonych równocześnie na kilku kierunkach, przy użyciu połączonych sił lądowych, morskich i powietrznych. Zwraca uwagę fakt ścisłego współdziałania i wzajemnego uzupełniania się sił agresorów.

Agresję rozpoczęły w godzinach popołudniowych 29.10.1956 r. izraelskie wojska lądowe, których główny wysiłek skoncentrowany został na trzech kierunkach operacyjnych: północnym - wzdłuż wybrzeża morskiego na El Kantarę, centralnym - tzw. drogą turecką przez Abu Ageilę na Ismailię oraz południowym - drogą pielgrzymów przez przełęcz Mitla na Suez.

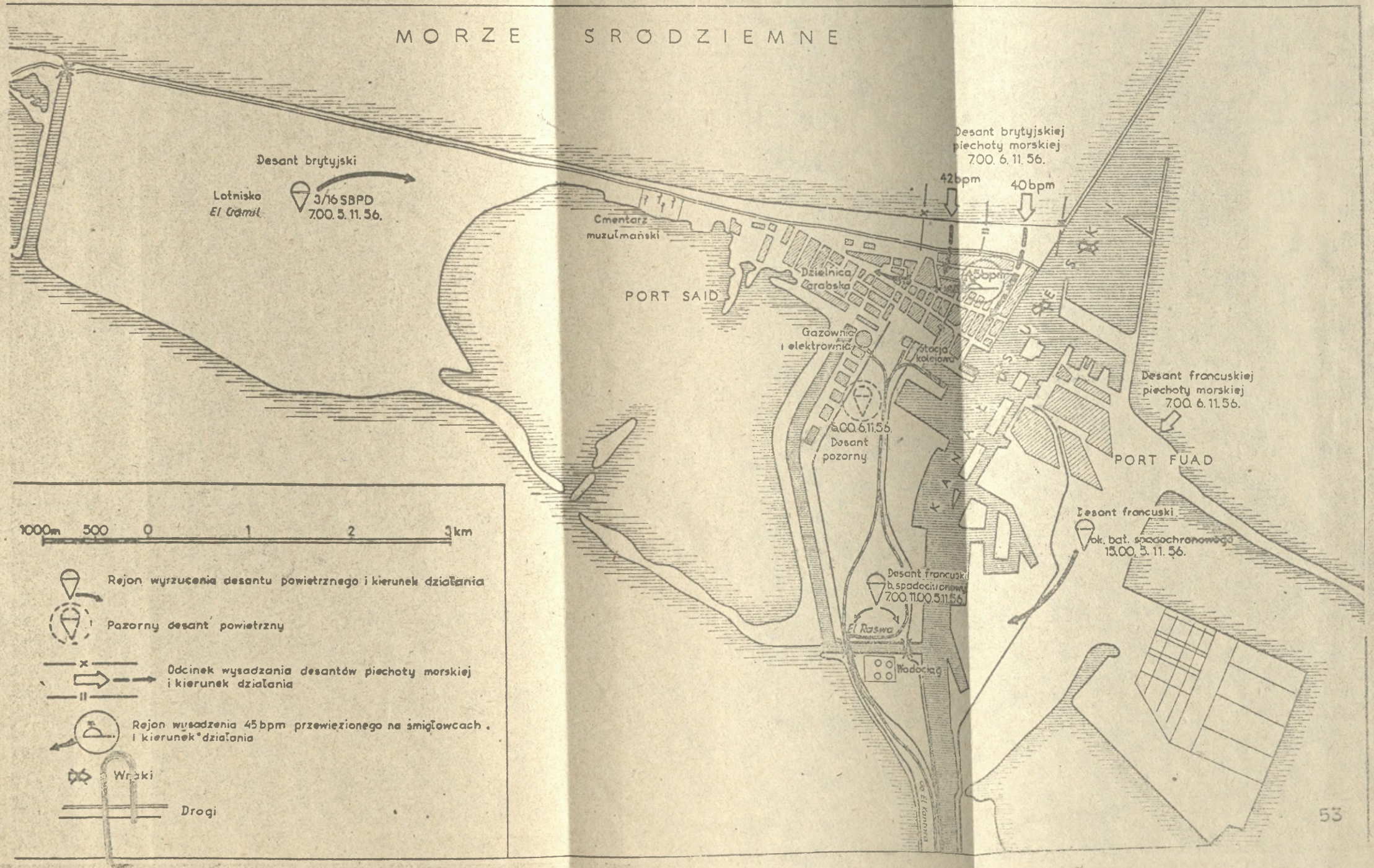
Nie napotykając większego przeciwdziałania wojsk arabskich, już pod koniec 1.11 część sił izraelskich działających na kierunku północnym włączyła się na głębokość 90 km, a 2.11 osiągnęła rejon odległy o 15-20 km od kanału. Również izraelskie zgromadzenie uderzeniowe działające na kierunku centralnym, rozbiwszy po drodze /1.11/ broniącą się w rejonie Abu Ageila egipską 6 BP, w dniu następnym tj. 2.11 prowadząc pościg za wycofującymi się resztkami sił 4 egipskiej dywizji pancerniej, wyszło w rejon oddalony od kanału o 15-20 km, gdzie zgodnie z życzeniami sojuszników /Francji i Wielkiej Brytanii/ przeszło do obrony. Na kierunku południowym 202 izraelska brygada powietrzno-desan-

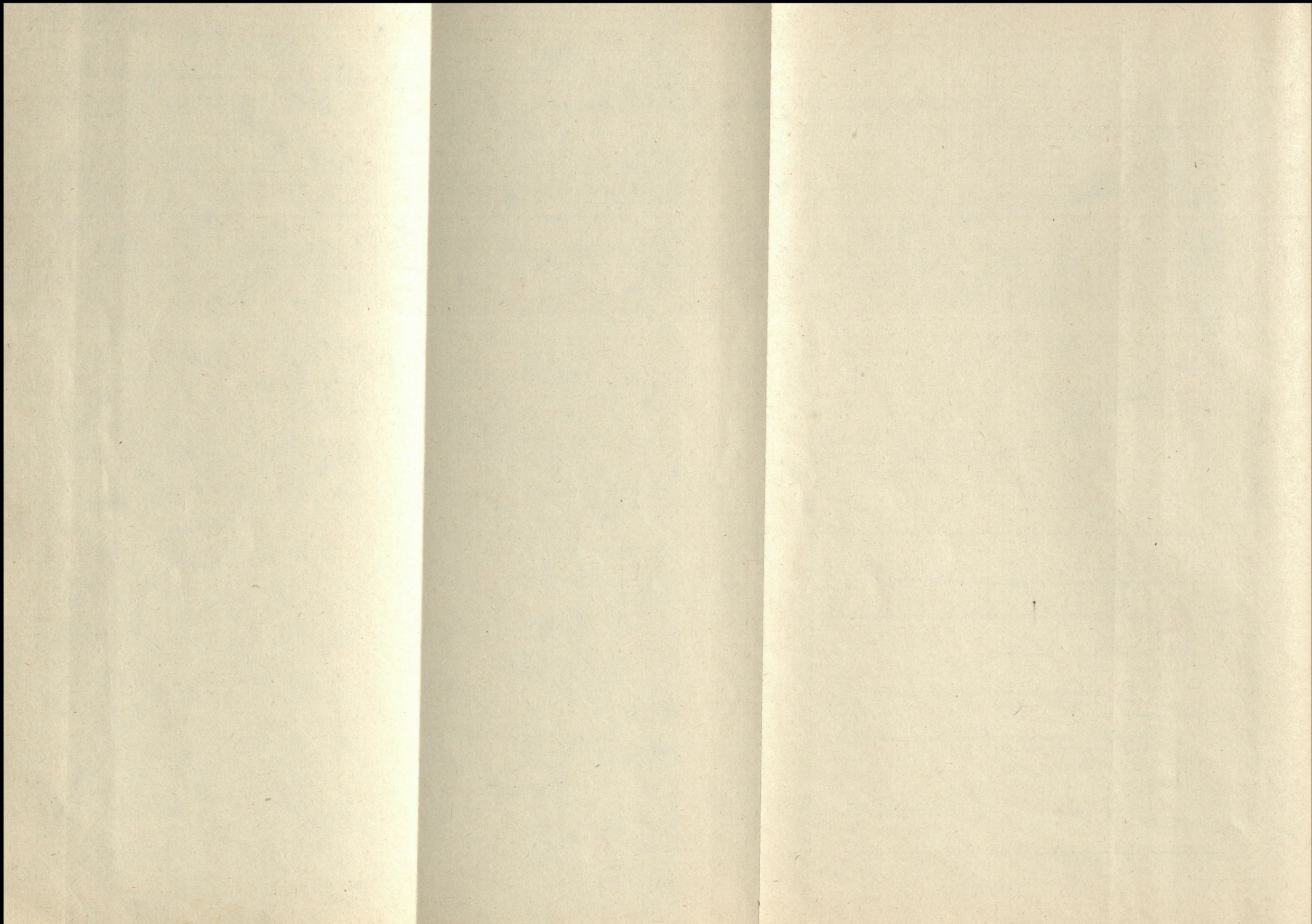
^{4/} Bezpośrednim pretekstem do agresji była przeprowadzona przez rząd Nassera, 26.7.1956 r. nacjonalizacja Towarzystwa Kanału Sueskiego.

ZAMIAR STRON OPERACJI SYNAJSKIEJ W 1956 R.



BRYTYJSKO-FRANCUSKA OPERACJA DESANTOWA W PORT SAIDZIE 5-6.11.56 R.





towa osiągnęła w tym czasie zachodnią część przełęczy Mitla, opuszczoną wcześniej przez wojska egipskie.

Najdłużej /do 5.11/ broniły się oddziały egipskie w rejonie Sharm el Sheikh. Po opanowaniu tego rejonu, cały Półwysep Synajski; znalazł się w posiadaniu wojsk izraelskich, a tym samym zrealizowane zostały założenia pierwszej fazy agresji, mające na celu stworzenie dogodnych warunków do przeprowadzenia operacji powietrzno-morskiej.

Już pod koniec pierwszej fazy agresji /w dniach 4-5.11/ lotnictwo anglo-francuskie przeprowadziło szereg uderzeń w ramach bezpośredniego przygotowania lądowania desantu powietrznego, bombardując m.in. most na zachód od lotniska Gamil oraz środki ogniowe i siłę żywą na południowych przedmieściach Port Sajdu, w których to rejonach odbywało się następnie lądowanie desantów powietrznych.

6.11 wylądował desant morski agresorów, poprzedzony również bombardowaniem lotniczym plaży w rejonie Port Sajdu.

Połączone siły desantu powietrznego i morskiego kotynu - ując działania wzdłuż Kanału Sueskiego, dotarły w dniu 7.11 do miejscowości El Kantara, gdzie ich dalsze natarcie zostało przerwane, na skutek interwencji ONZ.

Tak więc trwająca zaledwie kilka dni trójstronna agresja na Egipt, zakończyła się wprawdzie pełnym sukcesem militarnym agresorów, nie osiągnęli oni jednak zakładanych celów politycznych. Pod naciskiem światowej opinii publicznej, zmuszeni zostali bowiem do wycofania się z zajmowanych terenów.

W całokształcie działań wojennych podczas tej wojny izraelsko-arabskiej zwraca uwagę już stosunkowo duży udział lotnictwa, szczególnie lotnictwa agresorów, które od początku do końca agresji, posiadało pełną inicjatywę w powietrzu i wywierało wielce znaczący wpływ na ogólny przebieg i rezultaty działań również na lądzie.

Rozpoczynając agresję Izrael dysponował siłami powietrznymi w ilości 20 eskadr, w tym 17 bojowych, wyposażonych głównie w samoloty produkcji brytyjskiej typu "Meteor", amerykańskiej typu "Mustang" oraz francuskiej typu "Mystere". Ogółem w składzie izraelskich sił powietrznych znajdowało się ok. 180 samolotów bojowych.

Lotnictwo angielskie i francuskie przewidziane do udziału w agresji liczyło ok. 500 samolotów, rozmieszczonych w bazach lotniczych na Cyprze i Malcie oraz na lotniskowcach na Morzu Śródziemnym.

Lotnictwo egipskie posiadało w przeddzień agresji również kilkanaście eskadr stosunkowo nowoczesnych samolotów bojowych, głównie produkcji brytyjskiej typu "Meteor" i "Wampire" oraz radzieckiej typu MiG-15, MiG-19 i Il-28. Ogółem ok. 200 - 250 samolotów bojowych.

Tabela nr 3

IŁOŚĆ I STOSUNEK REGULARNYCH SIŁ STRON
W PRZEDEDNIU TRÓJSTRONNEJ AGRESJI NA EGIPT W 1956 R.^{x/}

Wyszczególnienie	Siły państw dokonujących agresji			Siły Egiptu	Stosunek sił
	francusko-angielskie	izraelskie	razem		
Ogólny stan sił /ludzi/	50 000	150 000	200 000	140 000	1,4:1
Siły lądowe /desantowe/	4 dywizje 3 brygady /pułki/	20 brygad	4 dywizje 23 brygady	15 brygad kilka pułków	około 1,6:1
Siły powietrzne i lotnictwo morskie /samolotów bojowych/	ponad 500	180	680	200-250	3,5:1
Siły morskie /jednostek/	ok. 200	ok. 30	ok. 230	20-30	11,5:1

x/ Dane liczbowe dotyczące konfliktów izraelsko-arabskich podano wg: E. Wójcik, Konflikt blisko-wschodni, Warszawa 1975.

Wyjściowa przewaga ilościowa lotnictwa państw uczestniczących w agresji była więc wyraźna. Przewagę tę pogłębiał dodatkowo fakt bardzo korzystnego rozmieszczenia lotnisk izraelskich, szczególnie w stosunku do rejonu toczących się działań wojennych w pierwszych dniach wojny oraz nadmiernego oddalenia w tym samym czasie, lotnisk egipskich, które w większości rozmieszczone były w delcie Nilu i w rejonie Kanału Sueskiego, a więc w odległości ponad 300 km np. od rejonu Gazy. Z kolei

ułatwieniem dla lotnictwa angielskiego i francuskiego była dokładna znajomość rozmieszczenia lotnisk egipskich, na których przecież nie tak jeszcze dawno bazowały dywizjony lotnictwa angielskiego.

Zjawiskiem charakterystycznym dla tej wojny, a jednocześnie nietypowym z punktu widzenia obowiązujących powszechnie zasad użycia lotnictwa, było zrezygnowanie przez agresora z realizacji podstawowego zadania, a mianowicie wywalczenia w pierwszym rzędzie panowania w powietrzu.

Lotnictwo izraelskie zaniechało całkowicie tego zadania skupiając cały swój wysiłek, od początku agresji, na wsparciu działań własnych wojsk lądowych. Był to niewątpliwie ryzykowny eksperyment, mogący bardzo drogo kosztować, w przypadku bardziej operatywnego wykorzystania lotnictwa arabskiego, szczególnie w ciągu pierwszych dwóch dni działań, zanim zostało ono zniszczone.

Walkę o panowanie w powietrzu, podjęło dopiero w trzecim dniu agresji lotnictwo angielskie i francuskie. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, wykonało ono w dniach 31.10-1.11 zmasowane uderzenia na Kair oraz na wszystkie lotniska egipskie. W ich wyniku lotnictwo egipskie poniosło bardzo duże straty i praktycznie już w dniu 1.11 zostało niemal w 100% wyeliminowane z dalszych działań.

W tej sytuacji dalsze działania lotnictwa agresorów przebiegały w warunkach pełnego panowania i całkowitej swobody działań w powietrzu.

Do głównych zadań wykonywanych przez lotnictwo izraelskie, od początku do końca działań wojennych, należały przede wszystkim: rozpoznanie na korzyść dowództw i sztabów wojsk lądowych; wsparcie ogniowe - pośrednie i bezpośrednie; osłona wojsk przed ewentualnym oddziaływaniem lotnictwa egipskiego oraz transport powietrzny ludzi i sprzętu bojowego.

Wszystkie wymienione wyżej zadania były w zasadzie zadaniami tradycyjnymi, wykonywanymi powszechnie przez lotnictwo w okresie II wojny światowej. Nie wydaje się więc konieczne w tej sytuacji szersze omawianie samej taktyki rodzajów lotnictwa izraelskiego, które w szerokim zakresie wykorzystywało przecież wcześniejsze, bogate doświadczenia swoich sojuszników, głównie amerykańskie i angielskie.

3. Rola lotnictwa oraz właściwości jego użycia podczas trzeciej wojny izraelsko-arabskiej w 1967 r.

Trzecia wojna izraelsko-arabska miała charakter typowej wojny błyskawicznej, o zasięgu lokalnym, w której zakładane cele wojskowo-polityczne Izrael osiągnął w ciągu kilku dni działań wojennych. Decydującą rolę w tej wojnie odegrały izraelskie wojska pancerne i zmechanizowane oraz lotnictwo. To ostatnie zapewniwszy sobie całkowite panowanie w powietrzu właściwie już w pierwszych godzinach wojny, cały swój wysiłek skierowało następnie na zabezpieczenie działań izraelskich wojsk lądowych.

Wyjściowy stan i stosunek sił powietrznych zaangażowanych w wojnie stron, w odniesieniu do posiadanych samolotów, był tym razem w przybliżeniu wyrównany, z niewielką nawet przewagą ilościową na korzyść krajów arabskich /obrazują to tabele nr nr: 4, 5, 6, 7/.

Tabela nr 4

ZESTAWIENIE SIŁ ZBROJNYCH PAŃSTW ARABSKICH
GRANICZĄCYCH Z IZRAELEM
/stan sił na początku 1967 r./

Wyszczególnienie		ZRA	Syria	Jordania	Liban	Razem
Ogólny stan sił zbrojnych		160000	60000	40000	10000	270000
Siły lądowe	Ludzi	130000	45000	35000	8000	218000
	Brygad	20	10	13	3	46
	Czołgów	1200	350-400	200	100	1850-1900
Siły powietrzne	Ludzi	15000	4000	3000	1000	23000
	Eskaadr	ok. 32	12-14	5-6	4	53-56
	Sam. boj.	320	136	60-70	20	536-546
Siły morskie	Ludzi	6000	5000	-	300	11000
	Okrętów boj.	60	20	-	4	64

Tabela nr 5

TYPY I STAN WAŻNIEJSZEGO UZBROJENIA
IZRAELSKICH SIŁ POWIETRZNYCH
W CZERWCU 1967 R.

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość	Uwagi
1	Samoloty bojowe:		
	bombowce typu Voutour II	24	konstr. franc.
	myśliwsko-bombowe typu Mirage III	75	konstr. franc.
	myśliwsko-bombowe typu Skyhawk A-4	100	konstr. ameryk.
	myśliwskie i myśl.-bombowe Mysere	60	konstr. franc.
	myśliwskie i myśl.-bombowe Super Mystere	24	konstr. franc.
	myśliwskie typu Quragan	60	
2	Szkolno-bojowe: Potez Magister, Gloster Meteor T.7, Steurman PT-17 i inne	ok. 100	60 samolotów Potez Magister przystosowano jako bojowe do wsparcia na polu walki
3	Transportowce: Nord-Aviation 2501, Naratlas, Boeing C-97, Douglas C-47	ok. 30	
4	Śmigłowce: Aloutte II, Hiller UH-12, Sikorsky, SS-55, SS-58, Super Frelon SA-321.		

TYPY I STAN WAŻNIEJSZEGO UZBROJENIA SIŁ POWIETRZNYCH ZRA
W CZERWCU 1967 R.

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość	Uwagi
1	Samoloty bojowe	ok. 320	
	W tym:		
	- myśliwskie typu MiG-21	52	naddźwiękowe
	- myśliwskie typu MiG-19	80	naddźwiękowe
	- myśliwskie typu MiG-17	80	
	- myśliwskie typu MiG-15	50	
	- bombowe typu Tu-16	20	
	- bombowe typu Il-28	32	
2	Samoloty szkolne: Jak-11, Jak-18, UTMiG-15, Il-28U, Zlin Z-226	ok. 130	
3	Samoloty transportowe: Il-14, AN-12, C-47, C-45	?	C-47, C-45 konstr. USA Il-14, AN-12 konstr. ZSRR
4	Śmigłowce: UH-12A, Mi-1, Mi-4, Mi-6	ok. 30	UH-12A konstr. USA Mi-1,4 i 6 konstr. ZSRR

PORÓWNIANIE DANYCH TAKTYCZNO-TECHNICZNYCH SAMOLOTÓW LOTNICTWA
PAŃSTW ARABSKICH I IZRAELA

Przynależność	Typ	Rodzaj	Napęd ilość-moc /kp/	Prędkość max - /km/h/	Pułap /m/	Zasięg /km/	Uzbrojenie /działka-kali- ber/	Uwagi
ZRA - SYRIA Państwa arabskie	MiG-17	myśliwski	1 x 3400	1175	17400	2000	1x37 mm 2x23 mm	ZRA, Syria
	MiG-19	myśliwski	2 x 4000	1450	19800	2000	1x37 mm 2x23 mm	ZRA, Syria
	MiG-21	myśliwski	turboodrz.	2380	34700	2300	2x30 mm rakiety i inne	ZRA, Syria
	SU-7	myśliwsko- bombowy	turboodrz.	ponad 2 Ma	-	-	bomb., rakiety i inne	ZRA
	Ił-28	lekki bombowy	2 x 27400	930	-	2500	2x23 mm 2 x KM-y 3000 kg bomb	ZRA
	Tu-16	średni bombowy	2 x 8750	1000	-	5760 /3 t bomb/	7 x 23 mm, ponad 3000 kg bomb	ZRA
IZRAEL	Mystere IV	myśliwski	1 x 3500	1090	16000	1500- 2500	2 x 20 mm	Prod, franc.
	Skyhawk A-4	myśliwsko- bombowy	1 x 3500	1100	12000	3200	2 x 20 mm 2700 kg bomb; rakiety	Prod, ameryk.
	Mirage III	myśliwski	1 x 6000	2200	24000	2400	2 x 30 mm; 900 kg bomb; rakiety	Prod, franc.
	Voutour II	lekki bombowy	2 x 3500	1100	13500	4000	ok. 3500 kg bomb	Prod, franc.

Nie ulega jednak wątpliwości, że pod każdym innym względem m.in. pod względem wyszkolenia personelu, sprawności funkcjonowania systemu dowodzenia i współdziałania, materiałowo - technicznego i lotniskowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa, a także stosowanych zasad użycia i taktyki, zdecydowanie górowało lotnictwo izraelskie.

Nie wnikając w szczegółową analizę wieloletnich przygotowań Izraela do agresji na kraje arabskie oraz w plany awanturniczego "Blitzkriegu", ograniczymy się jedynie do przypomnienia, że głównymi atutami tych planów miały być zaskoczenie oraz wysokie tempo działań i bicie przeciwników częściami, w kolejnych następujących po sobie operacjach. Niezbędnym warunkiem powodzenia w realizacji przyjętej koncepcji wojny błyskawicznej miało być wywalczenie przez lotnictwo izraelskie całkowitego panowania w powietrzu już w pierwszych godzinach wojny. W tym celu planowano przeprowadzenie wielkiej samodzielnej operacji powietrznej przeciwko lotnictwu państw arabskich. Miała ona poprzedzić zasadnicze uderzenia głównych sił lądowych Izraela.

Przywiązując tak dużą wagę do roli lotnictwa w przyszłej wojnie, jego przygotowaniom nadano charakter specjalny, niemal priorytetowy w stosunku do innych rodzajów wojsk izraelskich. W ciągu kilku lat poprzedzających agresję, na specjalnie przygotowanych poligonach w południowej części pustyni Negew, wielokrotnie ćwiczone różne, oddzielne elementy przyszłej operacji powietrznej, doskonaląc pojedyncze załogi i grupy samolotów głównie w atakowaniu i zwalczaniu celów naziemnych. Na tych samych poligonach, upozorowanych na lotniska egipskie, przynajmniej raz w roku ćwiczone uderzenia całością sił powietrznych, doskonaląc taktykę lotów grupowych oraz zespołowego atakowania wyznaczonych obiektów.

Wiele wysiłku włożono w trening naziemnej obsługi samolotów, aby maksymalnie skrócić czas odtwarzania gotowości bojowej maszyn. W ostatniej fazie przygotowań czas przygotowania samolotów do powtórnych wylotów nie przekraczał 30 minut.

Podjęmowano również wiele przedsięwzięć dezinformujących i maskujących, mających na celu wyrobienie mylnego przekonania o ewentualnych zamiarach i planach napadu powietrznego. W tym

celu na przykład izraelskie lotnictwo rozpoznawcze prowadziło systematyczne rozpoznanie rejonu zatoki Akaba, mające sugerować szczególne zainteresowanie Izraela tym rejonem, a jednocześnie inne grupy samolotów wykonywały systematyczne loty demonstracyjne z kierunku wschodniego ku granicy Zjednoczonej Republiki Arabskiej, w taki sposób aby przyzwycząić egipski system radiolokacyjny i wyrobić w nim przekonanie, że jest to główny kierunek ewentualnego napadu powietrznego. Przy okazji rozszyfrowywano arabski system radiolokacyjnego wykrywania.

W okresie bezpośrednio poprzedzającym agresję, w ciągu ostatnich dwóch tygodni, wycofano z lotów ćwiczebnych wszystkie samoloty bojowe, doprowadzając je w 100% do pełnej sprawności technicznej. W tym samym czasie, z taką samą jak dotychczas intensywnością i po tych samych trasach, wykonywano loty na samolotach szkolno-bojowych, maskując w ten sposób skutecznie przygotowanie sprzętu bojowego do agresji.

"Przyzwyczajając" arabski system radiolokacyjny do tradycyjnych kierunków i tras lotów, czyniono jednocześnie intensywne przygotowania do wykonania zasadniczego uderzenia powietrznego z kierunku północno-zachodniego i zachodniego, przez Morze Śródziemne /schemat nr 24/. Na trasie planowanego przelotu rozmieszczano różnego rodzaju statki handlowe, wyposażone w niezbędne urządzenia nawigacyjne, ułatwiające orientację samolotom wykonującym loty na małych wysokościach.

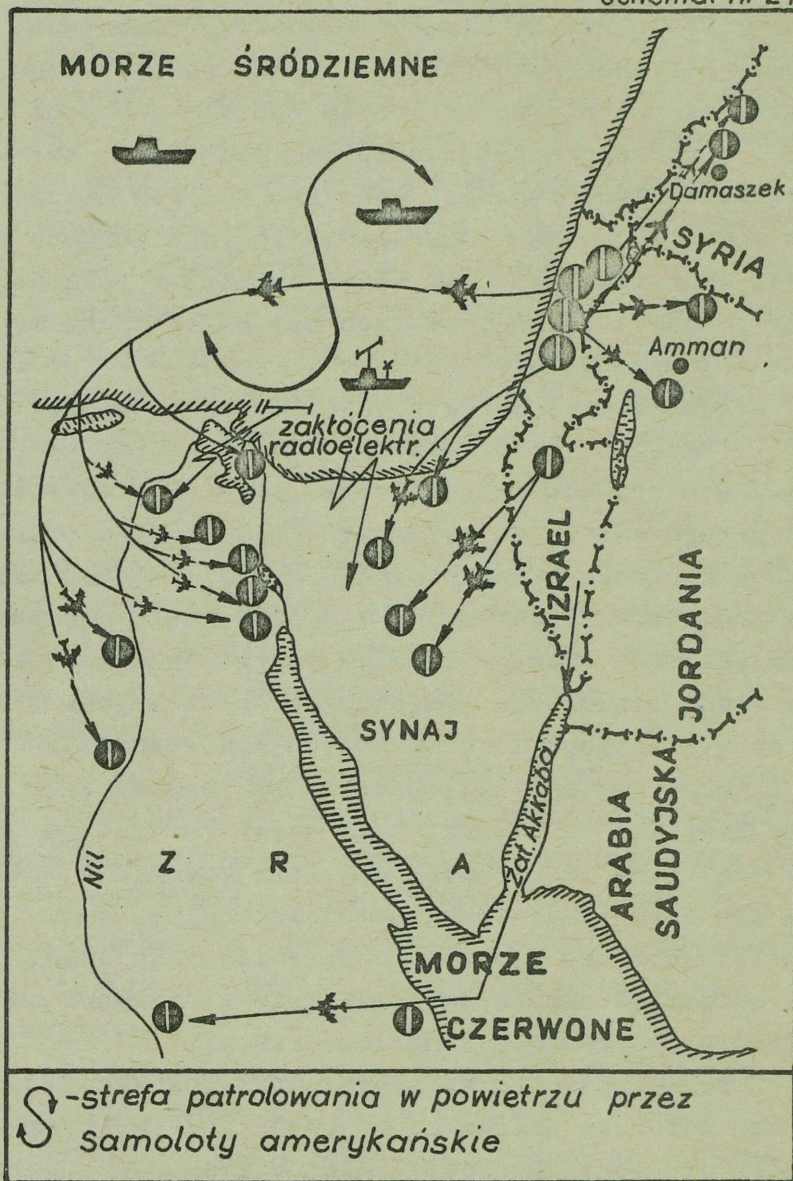
Właściwą operację powietrzną rozpoczęło lotnictwo izraelskie 5.6.1967 r. o godz. 8.45 czasu kairekiego, zmasowanym uderzeniem na 10 głównych baz lotniczych ZRA oraz na ważniejsze lotniska i posterunki radiolokacyjne. W wyniku pierwszego, trwającego około 3 godzin uderzenia, zniszczono na lotniskach 2/3 egipskich samolotów oraz zdeorganizowano cały system dowodzenia, wykrywania i naprowadzania.

Po wylądowaniu samolotów uczestniczących w operacji i odtworzeniu ich gotowości bojowej, już we wczesnych godzinach popołudniowych, nastąpiło kolejne zmasowane uderzenie lotnictwa izraelskiego, również niemal całością sił, tym razem na lotniska Syrii i Jordani, na których podobnie jak w ZRA zniszczono większość samolotów tych państw.

W późnych godzinach popołudniowych lotnictwo izraelskie

**OPERACJA POWIETRZNA LOTNICTWA IZRAELSKIEGO
NA LOTNISKA PAŃSTW ARABSKICH /5.6.1967r./**

schemat nr 24



wykonało kolejny trzeci zmasowany nalot na 23 bazy lotnicze państw arabskich, dopełniając niejako formalnie aktu zniszczenia zarówno lotnisk, jak i znajdujących się na nich samolotów.

W ciągu pierwszego dnia wojny samoloty izraelskie wykonały ok. 3000 lotów bojowych. Zważywszy fakt, że Izrael dysponował około 400 samolotami bojowymi, każdy z nich musiał startować wielokrotnie /6-8-krotnie/ w ciągu dnia.

W następnych dniach nasilenie wylotów na walkę o panowanie w powietrzu znacznie osłabło. Już bowiem w wyniku pierwszych uderzeń lotnictwo państw arabskich poniosło tak wielkie straty, że praktycznie przestało się liczyć w dalszych działaniach. Tylko nielicznym samolotom arabskim udało się wystartować i uniknąć zniszczenia na lotniskach. Ich dalszy los był jednak z góry przesądzony. Część z nich w nierównej walce została zniszczona w powietrzu, pozostałe zaś nie były w stanie przeszkodzić lotnictwu agresora w realizacji kolejnego zadania, jakim było wsparcie wojsk lądowych.

Ogółem w ciągu pierwszych trzech dni działań lotnictwo izraelskie zniszczyło 451 samolotów i śmigłowców arabskich, z tego 390 samolotów bojowych, przy stratach własnych 20 samolotów /szczegółowy wykaz zniszczonych samolotów państw arabskich przedstawiono w tabeli nr 8/.

Tabela nr 8

LICZBA ZNISZCZONYCH SAMOLOTÓW PAŃSTW ARABSKICH
PRZEZ LOTNICTWO IZRAELSKIE W CIĄGU PIERWSZYCH
60 GODZIN WOJNY

Typ samolotów	ZRA	Syria	Jordania	Irak	Razem
Bombowych T-16	30			1	31
Bombowych Il-28	29	2			31
Myśliwsko-bomb. Su-7	14				14
Myśliwskich MiG-17 i 15	87	23			110
Myśliwskich MiG-21	100	32		13	145
Myśliwskich MiG-19	29				29
Myśliwskich Hunter			22	6	28
Transportowych Il-14	24		5	5	34
Transportowych An-12	8				8

Typ samolotów	ZRA	Syria	Jordania	Irak	Razem
Śmigłowców Mi-6	10				10
Śmigłowców Mi-4	11	3	3		17
Inne	4				4
Razem:	336	60	30	25	451

Powiedzieliśmy już wcześniej, że na sukces lotnictwa izraelskiego złożyło się wiele czynników, wydaje się jednak, że decydującą rolę w zdobyciu panowania w powietrzu odegrał czynnik zaskoczenia i to nie tyle może czasem ataku co sposobem jego wykonania. Dużą rolę odegrały również przedsięwzięcia mające na celu zmylenie i osłabienie czujności egipskiego systemu obrony powietrznej.

O świcie 5 czerwca, podobnie jak w dniach poprzednich, lotnictwo izraelskie wykonało loty demonstracyjne w kierunku granic ZRA, co spowodowało oczywiście uruchomienie całego systemu OPK ZRA, łącznie ze startem samolotów myśliwskich do wyznaczonych stref patrolowania. Kiedy jednak samoloty izraelskie zawróciły, odwołano również gotowość bojową systemu OPK, wyłączając większość stacji radiolokacyjnych i zezwalając na lądowanie samolotom myśliwskim dyżurującym w strefach. Nie przypuszczano bowiem, że w lotach demonstracyjnych uczestniczyły jedynie izraelskie samoloty szkolno-bojowe i że w tym samym czasie stały przygotowane do startu wszystkie samoloty bojowe Izraela, które zaczęły startować właśnie w momencie odwołania stanu gotowości bojowej dla systemu OPK ZRA.

Dopełnieniem uzyskanego w ten sposób zaskoczenia było wykonanie nalotu przez samoloty izraelskie z kierunku północnego i północno-zachodniego, a więc z kierunków najmniej oczekiwanych, do tego na małych wysokościach - w granicach 100 metrów, co praktycznie wykluczało możliwość ich wczesnego wykrycia przez arabskie stacje radiolokacyjne.

Lot po trasie i atakowanie celów wykonywało lotnictwo izraelskie niewielkimi grupami /4-8 samolotów/ w odstępach czasowych co 8-10 minut. Każda z grup miała ściśle określony do zniszczenia obiekt /lotnisko/. Dokładna znajomość rozmieszczenia samolotów arabskich na poszczególnych lotniskach pozwalała

nawet na określenie obiektów ataku dla pojedynczych załóg samolotów izraelskich.

Zaskoczenie było tak wielkie, że alarmy przeciwlotnicze ogłoszono w arabskich bazach lotniczych dosłownie w ostatnich minutach przed ich zaatakowaniem. Przy czym godny podkreślenia jest fakt, że alarmy te były "zaplanowane" przez agresora i działały na jego korzyść.

Lot po trasie /nad morzem/ samoloty izraelskie wykonywały na bardzo małych wysokościach, w granicach 50-100 metrów. Przed dolotem do lotniska /obiektu ataku/ nabierały jednak większej wysokości aby pozwolić się wykryć arabskim stacjom radiolokacyjnym. Był to manewr celowy, wykonywany z premedytacją, z takim wyliczeniem, aby samoloty arabskie znajdujące się na lotniskach zdążyły uruchomić silniki, lecz nie zdążyły wystartować. Pracujące bowiem silniki samolotów były źródłem dodatkowej energii cieplnej ułatwiającej celne rażenie ich przez pociski kierowane na podczerwień.

W pierwszej kolejności atakowano lotniska, na których bazowały arabskie samoloty bombowe i myśliwsko-bombowe a dopiero w następnej kolejności pozostałe lotniska oraz stacje radiolokacyjne. Głównymi obiektami ataków na lotniskach były pasy startowe oraz znajdujące się na stoiskach samoloty. Dużym ułatwieniem było rozmieszczenie samolotów arabskich na odkrytych stoiskach, jeden obok drugiego.

Do niszczenia pasów startowych, podczas ataków z małych wysokości, używano bomb burzących o wagomiarze 250 kg, posiadających system stabilizacyjny i własny napęd, umożliwiający im pionowe zetknięcie się z powierzchnią pasa i tym samym zapewniający zdolność przebijania betonu o grubości ok. 2 metrów. Podczas bombardowania pasów z lotu nurkowego stosowano bomby burzące o wagomiarze 450 kg oraz różnego rodzaju miny. Powszechnie praktykowano stosowanie zapalników czasowych o zróżnicowanym czasie zapłonu.

Samoloty na stoiskach niszczone przy użyciu bomb, działek pokładowych oraz niekierowanych i kierowanych pocisków rakietowych wykonując w większości ataki z lotu nurkowego.

Do niszczenia stacji radiolokacyjnych używano bomb burzących o dużych wagomiarach /450 i 500 kg/ oraz pocisków rakieto-

wych. Ataki przeprowadzano najczęściej pojedynczymi samolotami, z różnych kierunków, przy czym pierwszy atak wykonywano najczęściej z lotu nurkowego, następny zaś z lotu koszącego.

Już w pierwszym dniu agresji zniszczono 23 stacje radiolokacyjne. Zwraca przy tym uwagę fakt, że w większości były to stacje pracujące w systemach przeciwlotniczych pocisków kierowanych. Po zniszczeniu bowiem lotnictwa myśliwskiego państw arabskich, stacje radiolokacyjne pracujące w systemach obserwacji i naprowadzania samolotów myśliwskich straciły i tak swoją wartość użyteczną. Natomiast nie zniszczone radiolokatory pracujące w systemach kierowanych pocisków rakietowych, stanowiły by nadal realną groźbę dla lotnictwa izraelskiego. Niszczono je więc w pierwszej kolejności.

Zapewniwszy sobie panowanie w powietrzu, lotnictwo izraelskie cały swój wysiłek skoncentrowało na działaniach w interesie własnych wojsk lądowych. Działając w warunkach pełnej niemal swobody, dostarczało wojskom lądowym informacji o rozmieszczeniu i ruchach wojsk arabskich a także uczestniczyło aktywnie w ich zwalczaniu.

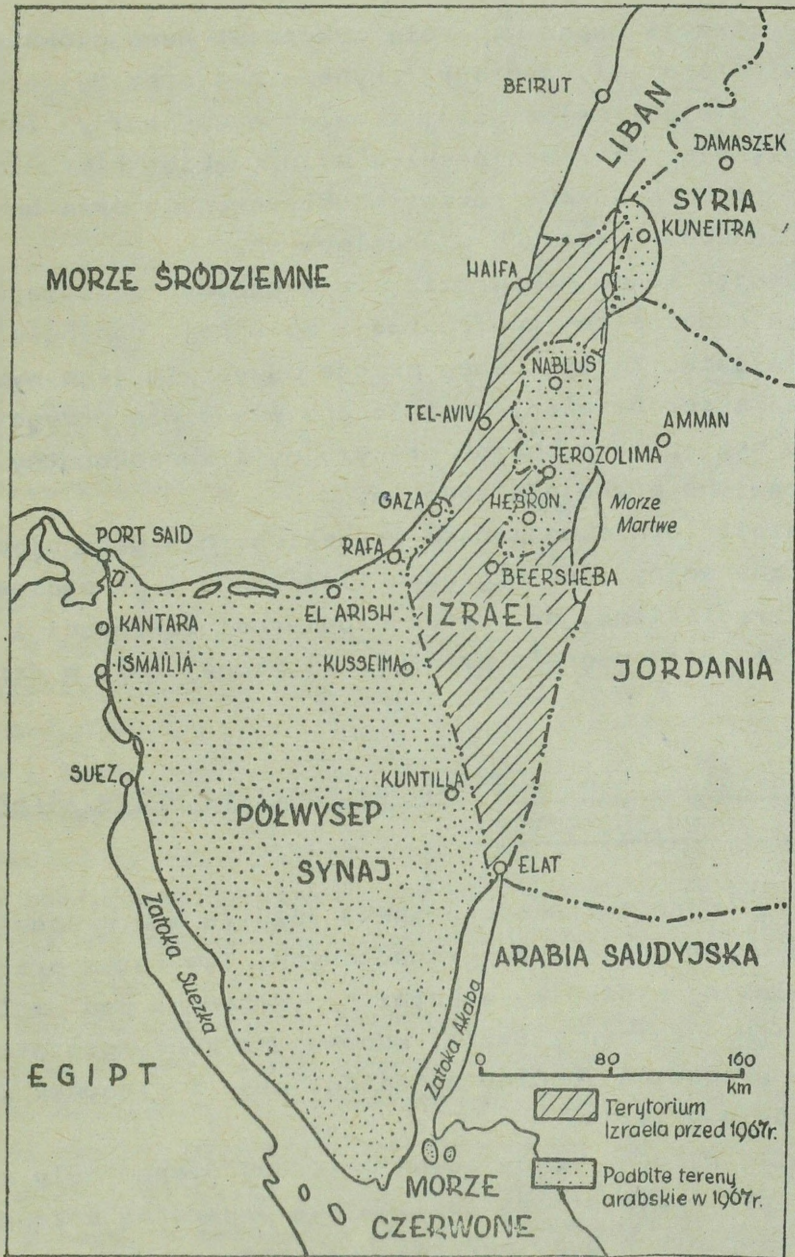
Rozpoznanie powietrzne na korzyść wojsk lądowych w skali operacyjnej prowadziły samoloty rozpoznawcze izraelskich sił powietrznych, natomiast w skali taktycznej rolę tę spełniały śmigłowce wchodzące w skład brygad sił lądowych, działających na głównych kierunkach operacyjnych. Słabe przeciwdziałanie naziemnych środków obrony przeciwlotniczej wojsk arabskich, umożliwiało prowadzenie rozpoznania przez śmigłowce na stosunkowo duże głębokości. W jednym i drugim przypadku dominowało rozpoznanie wzrokowe.

Zadania wsparcia ogniowego realizowało lotnictwo izraelskie podczas tej wojny w sposób ciągły, aczkolwiek w pierwszej fazie, tylko niewielkimi siłami specjalnie do tego celu przy stosowanych samolotów szkolno-treningowych typu Fouga Magister.

W ramach wsparcia pośredniego, niszczone arabskie odwoły w rejonach ześrodkowania i podczas marszu, a także skutecznie paraliżowano system komunikacji i zaopatrzenia. Chodziło bowiem o to głównie, aby odciąć wojska egipskie znajdujące się na Synaju od baz zaopatrzenia.

W ramach wsparcia bezpośredniego, wydzielone siły lotni-

REZULTATY WOJNY IZRAELSKO-ARABSKIEJ 1967 R.



ctwa izraelskiego uczestniczyły w ogniowym przygotowaniu na -
tarcia wojsk lądowych oraz w przełamywaniu kolejnych pozycji
obronnych, niszcząc i obezwładniając przede wszystkim arabskie
czołgi, stanowiska ogniowe artylerii oraz umocnienia polowe
i siłę żywą.

Do realizacji zadań wsparcia wykorzystywano głównie sa -
moloty typu Mirage III, Wautour, Skyhawk A-4 oraz Mystere IV.
Wykonywały one ataki najczęściej z małej wysokości /z lotu ko -
szącego/, używając do rażenia celów m.in. rakiet kierowanych
na podczerwień Nord AS-30, rakiet niekierowanych oraz bomb bu -
rzących, odłamkowo-burzących i napalmowych.

Reasumując można stwierdzić, że w ogólnym przebiegu dzie -
łań bojowych podczas tej konfrontacji zbrojnej, dominowało lot -
nictwo izraelskie. Zwraca uwagę przede wszystkim jego wybitnie
zaczepny charakter działań. Zostało ono właściwie przygotowane
do wojny, a następnie w sposób precyzyjny i konsekwentny reali -
zowało postawione przed nim zadania.

Natomiast lotnictwo państw arabskich, nie ustępujące w
chwili wybuchu wojny, pod względem ilościowym i jakościowym,
lotnictwu izraelskiemu, na skutek nadmiernej bierności i braku
operatywności, nie odegrało praktycznie żadnej roli w działa -
niach.

4. Warunki działań lotnictwa podczas czwartej wojny izraelsko - arabskiej /6-24.10.1973 r./

Czwarta wojna izraelsko-arabska różniła się w sposób za -
sadniczy od wojen dotychczas prowadzonych. Tym razem przeciwko
armii izraelskiej wystąpiły w pełni przygotowane pod względem
militarnym armie Egiptu i Syrii, wspomagane kontyngentami in -
nych państw arabskich /ogólny wyjściowy stan i stosunek sił
obrazuje tabela nr 9/.

W chwili wybuchu wojny obydwie strony dysponowały silnym
lotnictwem, przy czym stroną posiadającą dwukrotną przewagę
liczebną w samolotach były państwa arabskie.

W składzie sił powietrznych ARE znajdowało się ok. 600
samolotów bojowych, z tego m.in. 220 MiG-21, 120 Su-7, 25 Tu-16
oraz 10 Il-28.

Tabela nr 9

STAN I STOSUNEK SIŁ PRZED WYBUCHEM
CZWARTEJ WOJNY IZRAELSKO-ARABSKIEJ

Lp.	Wyszczególnienie	ARE, Syria i kontyng. innych państw arabskich	Izrael po mobil.	Stosu- nek sił
1	Dywizje sił lądowych	21	13	1,6:1
2	Czołgi	3525	1700	2 : 1
3	Działa polowe	1840	900	2 : 1
4	Transportery	3000	1000	3 : 1
5	Samoloty bojowe	1000	525	2 : 1
6	Okręty różne	168	60	2,1:1

Syria posiadała ok. 320 samolotów, w tym 200 MiG-21 oraz 80 MiG-17.

W wyposażeniu sił powietrznych Izraela znajdowały się w tym czasie amerykańskie samoloty typu Phantom /100 sztuk/, Skyhawk A-4 /165 sztuk/, Mirage III /50 sztuk/; francuskie - Mystere i Super Mystere oraz izraelskie typu Barak.

Obydwie strony, bazując na poprzednich doświadczeniach, przywiązywały dużą wagę do działań lotnictwa, jednak tym razem wbrew zakładanym planom użycia i oczekiwanym rezultatom, nie odegrało ono tak wielkiej /decydującej/ roli, jak np.: podczas wojny 1967 r.

Decydującą rolę w wojnie październikowej 1973 r. odgrywały wojska lądowe, w tym głównie pancerne i zmechanizowane. Natomiast działania lotnictwa zostały poważnie ograniczone, głównie na skutek zwiększonej efektywności obrony przeciwlotniczej wojsk i obiektów w głębi obszaru kraju.

Działania lotnictwa państw arabskich, mimo wyraźnej przewagi ilościowej nad lotnictwem Izraela, ograniczały się tradycyjnie do rozpoznania oraz wsparcia i osłony wojsk na polu walki. Nie podejmowało ono natomiast zakrojonych na szerszą skalę

działań na głębsze zaplecze Izraela, jak również nie bombardowało jego lotnisk^{5/}.

Również w czasie tej wojny, podobnie jak w poprzednich, większą aktywność /zaczepność/ przejawiało lotnictwo izraelskie. Tym razem jednak, napotkawszy bardziej zdecydowane przeciwdziałanie ze strony lotnictwa myśliwskiego^{6/} Egiptu i Syrii oraz naziemnych środków obrony przeciwlotniczej^{7/} tych państw, nie zdołało ono do końca wojny wywalczyć całkowitego panowania w powietrzu, w związku z tym miało również poważne trudności w realizacji wsparcia wojsk lądowych na polu walki.

W pierwszym okresie wojny główny wysiłek lotnictwa izraelskiego skupiony został na froncie wschodnim-izraelsko-syryjskim, gdzie wojska izraelskie powstrzymywały natarcie wojsk syryjskich. Lotnictwo stosując taktykę zmasowanych nalotów na syryjskie lotniska oraz obiekty o znaczeniu wojskowym i gospodarczym próbowało uzyskać panowanie w powietrzu i maksymalnie osłabić zaplecze wojsk syryjskich by tym samym wpłynąć na osłabienie tempa ich natarcia. Tym razem jednak lotniska syryjskie były dobrze bronione, a znajdujące się na nich samoloty były rozrzedkowane i ukryte w obwałowaniach ziemnych lub betonowych schronach. Nie udało się więc ich zniszczyć w pierwszym uderzeniu, jak to miało miejsce podczas wojny 1967 r.

Napotkawszy na silną obronę przeciwlotniczą i utraciwszy w ciągu pierwszych trzech dni wojny ok. 80 samolotów, lotnictwo izraelskie zmuszone zostało do zmiany dotychczas stosowanej taktyki i szukania bardziej skutecznych sposobów na obezwładnienie tej obrony. Bardzo przydatną okazała się w tym względzie pomoc wojsk lądowych, szczególnie brygad pancernych i grup taktycznego desantu powietrznego, które opanowywały z

5/ Czynnikiem odstrasającym był niewątpliwie silnie rozbudowany i wyposażony w nowoczesne środki, izraelski system obrony przeciwlotniczej. W jego skład wchodziło m.in. ok. 100 wyrzutni pocisków raketowych typu Hawk /17 baterii/ oraz znaczne ilości armat przeciwlotniczych kalibru 20, 30 i 40 mm, a także samoloty myśliwskie typu Phantom F-4 i Mirage III.

6/ Głównie samoloty myśliwskie MiG-21.

7/ Były to armaty kalibru 23, 37 i 57, przeciwlotnicze karabiny maszynowe kal. 14,5 oraz pociski raketowe ziemia-powietrze i samobieżne zestawy małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej kal. 23 mm.

zaskoczenia położone w pobliżu linii frontu /a także i w głębi w przypadku grup desantowych/ elementy systemu obrony przeciwlotniczej /posterunki radiolokacyjne, baterie rakiet/ i tym samym dezorganizowały sprawne funkcjonowanie pozostałych elementów tego systemu. Był to niewątpliwie swoisty paradoks. W dotychczasowych bowiem działaniach zwykle lotnictwo torowało drogę wojskom pancernym, a nie na odwrót.

Mimo zwiększonych trudności, na skutek silnego przeciwdziałania syryjskiej obrony przeciwlotniczej, lotnictwo izraelskie zdołało ostatecznie uzyskać na froncie syryjskim lokalne panowanie w powietrzu i w znacznym stopniu zapewnić wsparcie własnym wojskom lądowym. Poniosło jednak w czasie działań znaczne straty /ok. 65% ogólnej liczby samolotów utraconych w tej wojnie/.

Zdobyte doświadczenia na froncie syryjskim, szczególnie w zakresie pokonywania obrony przeciwlotniczej, wykorzystano na froncie egipskim. W większym stopniu sięgnięto tu po pomoc wojsk lądowych i grup powietrzno-desantowych. W szerszym zakresie wykorzystywano również maskujące właściwości terenu dla skrytego podejścia i ataku z zaskoczenia. Dla osiągnięcia zaskoczenia, izraelscy piloci, przy podejściu do celu wykorzystywali często strefę Morza Śródziemnego, deltę Nilu, wzgórze Golan oraz wzgórze Libanu i Półwyspu Synajskiego. Bezpośredni dołot do celu wykonywali na małych lub bardzo małych wysokościach. Zazwyczaj odpalanie rakiet lub bombardowanie wykonywali z pierwszego zajścia.

Do zwalczania środków obrony przeciwlotniczej używano samolotów "Mirage III" i F-4 "Phantom". W końcowym okresie wojny wprowadzono do uzbrojenia tych samolotów nowe typy pocisków rakietowych, m.in. kierowane pociski rakietowe "Mayerick" wyposażone w telewizyjny układ kierowania oraz pociski przeciwradiolokacyjne "Shrick".

W pierwszej kolejności zwalczano arabskie stacje radiolokacyjne, pracujące w systemie kierowania przeciwlotniczych pocisków rakietowych, radiolokacyjne posterunki wykrywania i naprowadzania oraz aktywne środki obrony przeciwlotniczej.

W szerokim stopniu stosowano aktywne zakłócenia arabskiego systemu radiolokacyjnego. Wykorzystywano do tego celu naziem-

ne nadajniki zakłóceń, rozmieszczone na Półwyspie Synajskim i w rejonie Wzgórz Golan oraz montowane na specjalnie przystosowanych do tego celu samolotach transportowych i śmigłowcach. Również w składzie poszczególnych grup uderzeniowych znajdowały się samoloty wyposażone w tego typu aparaturę. Ponadto w celu wyjścia spod ognia rakiet przeciwlotniczych piloci izraelscy powszechnie i na ogół skutecznie stosowali manewr przeciw-rakietowy polegający na częstych i gwałtownych zmianach kursu, wysokości i prędkości lotu. Dobre efekty dawało również omijanie rejonów szczególnie silnie bronionych przez środki obrony przeciwlotniczej.

Ostatecznie więc w całym przekroju działań, zarówno na froncie syryjskim, jak i egipskim lotnictwo izraelskie wykonało postawione przed nim zadania. Nie zdołało wprowadzić wywal - czyć pełnego panowania w powietrzu, uzyskało jednak panowanie lokalne i zapewniło w niezbędnym stopniu wsparcie ogniowe własnym wojskom lądowym. Zarówno zakres zadań wykonywanych na korzyść wojsk lądowych, jak i taktyka poszczególnych rodzajów lotnictwa, nie różniły się w zasadzie od zakresu i taktyki z okresu wojny 1967 r. poza oczywiście nowymi warunkami działań i wynikającą stąd określoną specyfiką.

Podobnie jak w poprzednich konfliktach i tym razem zwyciężyło ostatecznie lotnictwo izraelskie, słabsze wprowadzić li - czebnie, działające jednak w sposób wybitnie zaczepny, w ści - śłym współdziałaniu z wojskami lądowymi. Przy czym to współ - działywanie miało charakter obustronnego świadczenia sobie usług: wojsk lądowych na korzyść lotnictwa /pomoc w obezwładnianiu arabskich środków obrony przeciwlotniczej/ i lotnictwa na ko - rzyść wojsk lądowych /rozpoznanie, osłona i wsparcie ogniowe/.

Czynnikiem działającym na korzyść lotnictwa izraelskiego, przy wyrównanych walorach taktyczno-technicznych samolotów izraelskich i arabskich, było w dalszym ciągu znacznie lepsze wykształcenie izraelskiego personelu latającego, a także lepsze przygotowanie dowództw i sztabów oraz sprawniej działający izra - elski system dowodzenia i współdziałania.

Lotnictwo izraelskie działając bardziej operatywnie i elastycznie, potrafiło szybciej przystosować się do nowej sytu - acji i warunków działań oraz znaleźć i zastosować nowe rozwią - zania taktyczne.

Z A K O Ń C Z E N I E

Działania wojenne w lokalnych konfliktach zbrojnych po drugiej wojnie światowej potwierdziły powszechnie znaną zasadę, że dla osiągnięcia ogólnego sukcesu w walce niezbędnym jest połączony wysiłek wszystkich rodzajów sił zbrojnych i wojsk.

Lotnictwo podobnie jak w okresie II wojny światowej, odgrywało w tych konfliktach nadal ważną rolę, wpływając często w sposób decydujący na ich ogólny przebieg i rezultaty.

Nie należy jednak zapominać, że rola i zadania lotnictwa determinowane były każdorazowo zarówno potrzebami, jak i możliwościami walczących stron. W zdecydowanie korzystniejszej sytuacji znajdowało się w zasadzie zawsze lotnictwo agresora, które dysponując wyjściową przewagą ilościową i jakościową samolotów, stosunkowo łatwo zdobywało panowanie w powietrzu i narzucało przeciwnikowi dogodny dla siebie sposób działań.

W ogólnym przekroju zadań realizowanych przez lotnictwo, przeważały zadania o charakterze taktyczno-operacyjnym. Wysiłek lotnictwa koncentrowano przede wszystkim na wywalczenie panowania w powietrzu oraz zapewnienie wsparcia i osłony wojskom lądowym. Wyjątek stanowiły działania przeciwko DRW, gdzie Amerykanie podjęli jeszcze jedną, nieudaną zresztą próbę wygrania wojny i zmuszenia narodu wietnamskiego do kapitulacji, wyłącznie przy pomocy lotnictwa.

W walce o panowanie w powietrzu nadal dużą rolę odgrywał czynnik zaskoczenia. Okazało się, że nawet w warunkach posiadania nowoczesnych systemów wykrywania i powiadamiania, zaskoczenie jest możliwe. Świadczy o tym najdobitniej trzecia wojna izraelsko-arabska.

W działaniach lotnictwa amerykańskiego, zarówno w Korei, jak i w Wietnamie zwraca uwagę fakt przywiązywania przez dowództwo amerykańskie większej wagi, niż w okresie II wojny światowej, do lotniczego wsparcia działań wojsk lądowych. Dotyczy to w szczególności wsparcia bezpośredniego. Jego wykonawcą było w obu przypadkach lotnictwo taktyczne oraz liczne lotnictwo wojsk lądowych, wyposażone w specjalnie przystosowane do tego celu samoloty oraz różnego typu i przeznaczenia śmigłowce.

Ogólnie można stwierdzić, że zarówno zakres zadań realizowanych przez lotnictwo podczas konfliktów lokalnych, jak i zasady jego użycia, nie uległy większym zmianom w stosunku do okresu II wojny światowej. Uwidoczniły się natomiast pewne zmiany w taktyce poszczególnych rodzajów lotnictwa. Zmiany te warunkowane były m.in. nowymi możliwościami taktyczno-technicznymi samolotów, a także dynamicznym rozwojem i wzrostem skuteczności, wprowadzanych do uzbrojenia wojsk i systemów OPK, środków obrony przeciwlotniczej.

BIBLIOGRAFIA

- Amerykańskie doświadczenia z wojny wietnamskiej, WPZ nr 1/1974.
Doświadczenia wojenne w Wietnamie i możliwość wykorzystania ich w Europie, WPZ nr 6/1968.
Działania powietrzno-szturmowe w Wietnamie, WPZ nr 2/1967.
Działania lotnictwa izraelskiego podczas agresji na kraje arabskie, WPZ nr 1/1968.
Górnicki W., Krach amerykańskiej doktryny wojny powietrznej w Korei, WPL nr 5, 6/1953.
Hamlin R., Zastosowanie uzbrojonych samolotów transportowych, WPZ nr 5/1970.
Jacobs N., Śmigłowce transportowe, WPZ nr 4/1968.
Jedliński P., Lotnictwo Stanów Zjednoczonych w wojnie koreańskiej, MW nr 6/1951 i nr 1/1952.
Królikiewicz T., Działania lotnictwa amerykańskiego w Wietnamie, WPL nr 11/1966.
Moore J., Śmigłowce środkiem ruchliwości taktycznej, WPZ nr 5/1969.
Michalski H., Niektóre wnioski operacyjne z agresji izraelskiej przeciwko państwom arabskim w czerwcu 1967 r., WPL nr 3/1968.
Piuro S., Uwagi o działaniu lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczej w wojnie w Wietnamie, MW nr 6/1966.
Sharp U., Transport wojsk i sprzętu bojowego w wojnie wietnamskiej, WPZ nr 4/1968.
Smith E., Problemy zaopatrywania wojsk amerykańskich, WPZ nr 1/1967.
Sobieski S., Działania bojowe lotnictwa na Bliskim Wschodzie, WPL nr 9/1976.
Steć K., Dowodzenie lotnictwem taktycznym USA w Wietnamie, WPL nr 12/1967.
Steć K., Sposoby działań lotnictwa taktycznego USA podczas nalotów na DRW, WPL nr 5/1972.
Taktyka lotnictwa amerykańskiego w Wietnamie, WPL nr 1/1966.
Topfer M., Warunki prowadzenia działań wojennych na Bliskim Wschodzie w porównaniu do warunków w Europie, WPZ nr 5/1976.
Wojna powietrzna w Korei, Przegląd Informacyjny nr 7/1961.
Wolin M., Agresja amerykańska w Wietnamie, Warszawa 1967.
Wójcik E., Konflikt bliskowschodni, Warszawa 1975.

