

S/3618



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON wewn. 5009/97

Kpt. mar. mgr Ryszard SZYNOWSKI
Płk dr Andrzej PODKOWSKI

OPERACJE DESANTOWE WEDŁUG POGLĄDÓW WYBRANYCH PAŃSTW



50236

WARSZAWA

1998

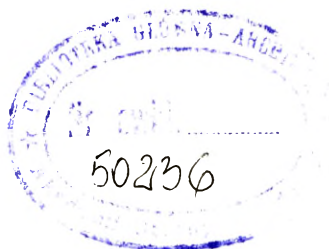
AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

**WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA ROZPOZNANIA WOJSKOWEGO I ARMII OBCYCH**

AON wewn. 5009/97

Kpt. mar. mgr Ryszard SZYNOWSKI
Płk dr Andrzej PODKOWSKI

**OPERACJE DESANTOWE WEDŁUG
POGLĄDÓW WYBRANYCH PAŃSTW**



*Materiał opracowali oficerowie Zakładu Sił Międzynarodowych
i Armii Obcych .*

Poszczególne części opracowali:

Kpt. 1ar. mgr Ryszard Szynowski

Morskie operacje desantowe

Plk dr Andrzej Podkowski

Działania powietrznodesantowe i powietrznoszurmowe

SPIS TREŚCI

<i>CZĘŚĆ PIERWSZA. MORSKIE OPERACJE DESANTOWE</i> -----	5
WSTĘP -----	5
ROZDZIAŁ I. ROZWÓJ MORSKICH SIŁ DESANTOWYCH PRZED DRUGĄ WOJNĄ ŚWIATOWĄ -----	9
ROZDZIAŁ II. MORSKIE OPERACJE DESANTOWE II WOJNY ŚWIATOWEJ -	15
ROZDZIAŁ III. DESANTY MORSKIE PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ ----	21
3.1 <i>Konflikt Falklandzki</i> -----	24
3.2 <i>Wojna w Zatoce Perskiej</i> -----	27
ROZDZIAŁ IV. KONCEPCJE PROWADZENIA MORSKICH OPERACJI DESANTOWYCH -----	29
ROZDZIAŁ V. RODZAJE I ETAPY MORSKIEJ OPERACJI DESANTOWEJ WEDŁUG POGLĄDÓW ZACHODNICH I ROSJI -----	31
5.1 <i>Rodzaje morskich operacji desantowych według poglądów zachodnich</i> -----	31
5.2 <i>Rodzaje morskich operacji desantowych według poglądów rosyjskich</i> -----	34
5.3 <i>Etapy morskich operacji desantowych</i> -----	38
5.4 <i>Sposoby wysadzania desantu morskiego</i> -----	40
5.5 <i>Desant na poduszkowcach</i> -----	41
5.6 <i>Lądowanie i walka desantu na brzegu</i> -----	43
5.7 <i>Walka desantu na brzegu</i> -----	44
5.8 <i>Lotnicze wsparcie morskich operacji desantowych</i> -----	46
ROZDZIAŁ VI. ZABEZPIECZENIE NAWIGACYJNO-HYDROGRAFICZNE I ROZPOZNANIE MARYNARKI WOJENNEJ W OPERACJACH DESANTOWYCH 51	
6.1 <i>Nawigacyjno-hydrograficzne zabezpieczenie działań desantowych ekspedycyjnej Brygady Piechoty Morskiej USA</i> -----	54
6.2 <i>Rosyjskie systemy rozpoznania akwenów morskich i oceanicznych</i> -----	61
6.3 <i>Rozpoznanie Marynarki Wojennej USA w operacjach desantowych</i> -----	62
ROZDZIAŁ VII. NOWE KONCEPCJE PROWADZENIA MORSKICH OPERACJI DESANTOWYCH -----	71
7.1 <i>Desant pozahoryzontalny</i> -----	73
7.2 <i>Poduszkowce w działaniach desantowych</i> -----	76
ROZDZIAŁ VIII. KONCEPCJE ROZWOJU FLOT WOJENNYCH -----	79
8.1 <i>Nowe technologie i ich wpływ na działania desantowe</i> -----	85
ZAKOŃCZENIE -----	87
ZAŁĄCZNIKI DO CZĘŚCI PIERWSZEJ -----	91
Rysunek 1. Powietrzno-morska operacja desantowa (variant) -----	91
Rysunek 2. Plan lądowania desantu morskiego sił sojusznicznych w operacji PUSTYNNNA BURZA -----	92
Rysunek 3. Lądowanie desantu na poduszkowcach (variant) -----	93
Rysunek 4. Elementy automatycznej SRN PRLS (variant) -----	94
Rysunek 5. Desant pozahoryzontalny (variant) -----	95
Rysunek 6. Dyslokacja sił desantowych Niemiec -----	96
Rysunek 7. Dyslokacja sił desantowych FB Rosji (M. Bałtyckie) -----	97
<i>CZĘŚĆ DRUGA. DZIAŁANIA POWIETRZNODESANTOWE I POWIETRZ-NOSZTURMOWE</i> -----	98

ROZDZIAŁ I. HISTORIA DZIAŁAŃ POWIETRZNODESANTOWYCH I POWIETRZNOSZTURMOWYCH	98
ROZDZIAŁ II. CHARAKTERYSTYKA WOJSK POWIETRZNODESANTOWYCH	104
ROZDZIAŁ III. UŻYCIE WOJSK POWIETRZNODESANTOWYCH.	107
ROZDZIAŁ IV. CHARAKTERYSTYKA WOJSK POWIETRZNOSZTURMOWYCH	111
ROZDZIAŁ V. KIERUNKI ROZWOJU WOJSK AEROMOBILNYCH	115
ZAKOŃCZENIE	115
ZAŁĄCZNIKI DO CZĘŚCI DRUGIEJ	116
Działania powietrznomanewrowe (wg. poglądów amerykańskich) tłumaczenie art. V. Garmas, I. Ostrovnoj	116
Wojska aeromobilne Francji	128
LITERATURA	137

CZĘŚĆ PIERWSZA. MORSKIE OPERACJE DESANTOWE

*„ Per Mare Per Terram ”***WSTĘP**

Desanty morskie, jako jedna z form wspólnych działań wojsk lądowych i floty, znane są od czasów starożytności. Wraz z rozwojem sztuki wojennej powstała konieczność specjalnego przygotowania i wyposażenia do tego celu oddziałów (początkowo do desantów używano zwykle wojsk lądowych) takimi, w składzie marynarki wojennej stała się piechota morska.

W toku rozwoju środków walki zbrojnej na morzu zmieniły się odpowiednio zadania i skład sił morskich. Główny kierunek tych zmian sprowadzał się do:

- wzrostu ich skali,
- przyspieszenia tempa,
- stosowania nowych środków bojowych tworzonych w oparciu o ostatnie osiągnięcia nauki i techniki,
- wykorzystania do wykonywania postawionych zadań różnorodnych sił i środków (lądowych, morskich i powietrznych).

Doświadczenia minionych wojen wykazują, że w każdym wypadku ostateczny wynik walki zbrojnej rozstrzygał się na lądzie przez rozbicie sił zbrojnych przeciwnika i zajęcie jego terytorium. Jednym z głównych środków zapewniających osiągnięcie tego celu były działania desantowe, prowadzone przez specjalnie utworzone, wysoko manewrowe siły i środki w składzie sił morskich, wojsk lądowych i lotnictwa. Dlatego też w niniejszym opracowaniu przedstawiono historyczne tło

desantów morskich ze szczególnym uwzględnieniem zmian w taktyce prowadzenia działań desantowych.

W opracowaniu została przyjęta zasada wybiórczego przedstawienia morskiej strony działań desantowych na przestrzeni wieków prowadzonych przez różne państwa a mające wpływ na rozwój sztuki wojennej.

W dalszej części opracowania przedstawiono nowe tendencje w prowadzeniu morskich operacji desantowych. Przedstawiona w treści problematyka nie obejmuje wszystkich zagadnień dotyczących desantów morskich natomiast przedstawia zasady i organizacyjne ustalenia, obowiązujące w teorii i praktyce wojskowej głównych państw świata, przede wszystkim USA, Wielkiej Brytanii, Niemiec, Francji i Rosji.

Rozwój działań desantowych spowodował wprowadzenie do słownictwa wojskowego szeregu nowych słów i pojęć. W celu ujednolicenia i lepszego zrozumienia tematyki należy przedstawić definicje niektórych terminów. I tak Leksykon Wiedzy Wojskowej, Wydawnictwo MON, Warszawa 1979 podaje:

Operacja morska: całokształt działań bojowych na morzu, prowadzonych przez związki taktyczne i operacyjno-taktyczne marynarki wojennej, występujące samodzielnie lub we współdziałaniu z jednostkami innych rodzajów sił zbrojnych według uzgodnionego planu, dla osiągnięcia określonego celu operacyjnego lub strategicznego. Operacja zaczepna realizowana wspólnie przez marynarkę wojenną, wojska lądowe i lotnictwo nazywana jest morską operacją desantową. Operacja z udziałem morskich i powietrznych oddziałów desantowych nosi nazwę powietrzno-morskiej operacji desantowej (Rysunek 1).

Desant: wojska przewożone drogą morską lub powietrzną, a także lądujące w głębi ugrupowania lub na terytorium przeciwnika dla wykonania specjalnego zadania bojowego. Desant wysadza się w celu uchwycenia lub zniszczenia określonych obiektów, odciągnięcia części sił nieprzyjaciela z głównego kierunku działań wojsk własnych, prowadzenia rozpoznania, dywersji itp.; działania wojsk połączone z lądowaniem na terytorium przeciwnika (desantowanie). Zależnie od zadania oraz wielkości sił i środków użytych do działań desantowych rozróżnia się desanty: strategiczne, operacyjne, taktyczne; zależnie od celu i charakteru działania desanty: dywersyjne i dywersyjno-rozpoznawcze; w zależności od użytych środków transportu: desanty morskie, powietrzne i kombinowane (powietrzno-morskie). Działania desantowe (desantowanie) w skali strategicznej i operacyjnej określa się mianem - operacji desantowej.

Desant morski: wydzielone, odpowiednio przygotowane siły i środki marynarki wojennej lub wojsk lądowych, które wykorzystując transport morski, osłonę z powietrza oraz z morza, lądują w czasie operacji desantowej na wybrzeżu, prowadząc walkę z nieprzyjacielem. Desant morski może być wysadzany z okrętów, statków i kutrów desantowych bezpośrednio na ląd (brzeg morski) albo przeładowywany z okrętów i transportowców desantowych na pełnym morzu, na małe środki desantowe (barki desantowe, amfibie pancerne) lub śmigłowce, które przewożą desant na określony odcinek wybrzeża.

Desantowanie: całokształt działań wojsk obejmujących załadowanie wydzielonych oddziałów lub związków taktycznych na określone środki desantowe, przewóz (przelot) do wyznaczonego rejonu, przygotowanie i zabezpieczenie lądowania oraz wysadzenie desantu w celu wykonania zadań bojowych. Desantowanie zabezpiecza się siłami i

środkami poszczególnych rodzajów sił zbrojnych oraz rodzajów wojsk i służb, a zwłaszcza lotnictwa, marynarki wojennej, wojsk rakietowych i artylerii, obrony przeciwlotniczej, inżynieryjnych i chemicznych. Siły i środki rodzajów wojsk i sił zbrojnych wyznaczone do zabezpieczenia desantowania osłaniają z powietrza załadowanie oddziałów i związków wojsk lądowych na środki desantowe, ich przelot (przewóz) do rejonu lądowania oraz wysadzenie w wyznaczonym rejonie, niszczą nieprzyjaciela w rejonie desantowania i nie dopuszczają jego sił do tego rejonu z innych kierunków i rejonów, a także wspierają walkę desantu po wylądowaniu.

Ugrupowanie desantu morskiego: rozmieszczenie zespołów i grup przeznaczonych do przewiezienia i ochrony desantu podczas przejścia morzem, ustalone przez dowódcę zespołu lądowania. Ugrupowanie desantu morskiego składa się z następujących elementów: zespołów desantowych, zespołów wsparcia ogniowego, okrętowych i lotniczych grup poszukująco-uderzeniowych dalekiej ochrony przed okrętami podwodnymi oraz grup trałowców; okrętów (samolotów) rozpoznania taktycznego i dozoru radiolokacyjnego; grup demonstracyjnych i pozorujących. Ugrupowanie desantu morskiego powinno zapewniać skuteczną obronę przed uderzeniami z morza i powietrza, zmniejszenie wrażliwości na uderzenia jądrowe, sprawne dowodzenie, swobodne manewrowanie oraz szybkie formowanie ugrupowania bojowego w rejonie lądowania desantu. Podczas konkretnej operacji ugrupowanie desantu morskiego tworzy się z wydzielonych do tego celu sił tworzących zespół sił lądowania desantu.

Rejon lądowania desantu morskiego: pas wybrzeża z przylegającym do niego akwenem, gdzie odbywa się lądowanie desantu, działają okręty i samoloty zabezpieczające lądowanie. Rejon

ładowania wyznaczony jest tak, aby można z niego rozwinąć siły do przełamania obrony przeciwdesantowej i wykonać zadania na brzegu. Każdy rejon ładowania posiada jeden lub kilka odcinków ładowania. Na odcinku ładowania wysadzany jest oddział lub pododdział taktyczny ze składu wojsk desantu. Granice między odcinkami ładowania wyznacza się w miejscach naturalnych rubieży (o ile takie są). Odcinek ładowania ma nie więcej niż trzy punkty ładowania. W punkcie ładowania wysadzany jest pododdział taktyczny.

ROZDZIAŁ I. ROZWÓJ MORSKICH SIŁ DESANTOWYCH PRZED DRUGĄ WOJNĄ ŚWIATOWĄ

Morskie działania desantowe są jednym ze starszych rodzajów działań bojowych. Desanty morskie były wysadzane już w czasach starożytnych, np. w IV w.p.n.e. wojska perskie, po wyjściu z Małej Azji i przejściu przez Hellespont (Dardanele), zostały wysadzone na Półwyspie Bałkańskim. Kartagińczycy wysadzili desant na Sycylii w 311 roku p.n.e., Rzymianie - w północnej Afryce w 257 roku p.n.e. i na wybrzeżu Kartaginy w 256 roku p.n.e. Od zwycięstwa lub klęski wysadzonych wojsk często zależał wynik wojny. Powodzenie desantu prawie zawsze uwarunkowane było pomyślnym pokonaniem przez statki rubieży wodnej, ponieważ z powodu powolnego ruchu wojsk na lądzie, strona atakowana nie mogła zapewnić obrony swego wybrzeża, ładowanie odbywało się z reguły bez przeciwdziałania ze strony przeciwnika. Małe zanurzenie statków pozwalało wysadzać na brzeg przewożone wojska bez stosowania specjalnych środków ładowania. Duża liczebność atakujących wojsk wynikała z faktu, że ich ładowanie odbywało się w stosunkowo niedużych odległościach od punktów załadowania, przy czym wy-

korzystywano małe statki wiosłowe, poruszane bezpośrednio siłami przewożonych wojsk.

Działania desantowe nieco skomplikowały się w epoce floty żaglowej, ponieważ wzrosło zanurzenie statków, co nie pozwalało im na podejście do samego brzegu. Dlatego też do wysadzania wojsk trzeba było wykorzystać szalupy. Budowa dużych statków żaglowych była znacznie bardziej skomplikowana niż wiosłowych, a ich obsługa wymagała specjalnie wyszkolonej załogi. Z chwilą pojawienia się specjalnych okrętów wojennych, szczególną uwagę zaczęto zwracać na rozmieszczenie na nich uzbrojenia, zapasów materiałowych i środków walki (zmniejszyło to pojemność pomieszczeń przeznaczonych dla wojsk desantowych).

Od 1744 do 1894 roku, Anglia, Francja i Niderlandy w prowadzonych przez siebie wojnach wysadziły ponad 200 desantów, przy czym niektóre z nich w warunkach silnego przeciwdziałania przeciwnika. Rozwój środków walki nieustannie wpływał na wzrost ilości i nomenklatury ładunków niezbędnych dla lądujących wojsk (artyleria konna z amunicją, konie, furaz itp.). W końcu XIX stulecia, do przewozu jednej baterii artylerii lub batalionu piechoty niezbędny był jeden statek o wyporności 4000 t, a do przewozu pułku kawalerii, trzy takie statki; na każdego żołnierza desantu przypadało około 4,5 t ładunku. Wystąpiła wręcz konieczność stworzenia specjalnych środków do przewozu artylerii, transportu konnego i siły pociągowej z okrętów na nie przygotowany brzeg. Pierwszym takim specjalnym środkiem, prawdopodobnie, były „konne promy”, używane w szczególności przez wojska angielsko-francuskie w 1853 roku, w czasie lądowania na Krymie. Promy te składały się z beczek z drewnianym pomostem i przesuwaly się wzdłuż liny przeciągniętej między okrętem a brzegiem. Anglicy pierwsi użyli stat-

ków specjalnej budowy przy wysadzeniu indyjskiej kawalerii na wyspę Krete w 1878 roku. Mieściły one dziesięć koni lub dwie armaty, były płytko zanurzone (płaskodenne) miały opuszczany trap (pochylnię zjazdową) w dziobie do wyprowadzania koni i poruszały się za pomocą wiosła lub na holu za szalupami.

Wojny końca XIX i początku XX wieku nie wniosły nic nowego do techniki operacji desantowych.

Pozycyjny charakter pierwszej wojny światowej nie pozwalał na szerokie stosowanie desantów morskich. Floty: angielska, francuska i japońska w 1914 roku wysadziły szereg nieudanych desantów w celu zagarnięcia niemieckich posiadłości kolonialnych na Oceanie Spokojnym. Podjęta przez Anglię i Francję w celu opanowania cieśnin czarnomorskich i wyjścia na Bałkany operacja dardaneńska była jedyną dużą operacją desantową podczas pierwszej wojny światowej. Po niepomyślnej próbie sforsowania Dardaneli i przedarcia się do Konstantynopola z pomocą jedynie sił floty - Anglicy i Francuzi w końcu kwietnia 1915 roku wysadzili desant morski na Półwyspie Gallipoli z zadaniem opanowania od tyłu fortów tureckich i ułatwienia przedarcia się floty sojuszniczej przez cieśninę. Lądowanie odbyło się pod osłoną ognia artylerii okrętowej w pięciu punktach (na dwóch z nich miało ono charakter demonstracyjny), wysadzono około 120 tys. ludzi, 9 tys. koni, 328 dział, 2,5 tys. wozów (furmanek). Do przewozu wojsk na brzeg sojusznicy dysponowali tylko szalupami i 12 transportowcami o ładowności do 500 ludzi lub 40 koni oraz prędkości 8 węzłów¹. Z powodu braku operacyjnego i taktycznego zaskoczenia oraz mało efektywnego przygotowania artyleryjskiego desant poniósł duże straty i nie wykonał postawionych zadań.

¹ węzeł - miara prędkości - 1 mila morska na godzinę (1 mila morska około 1852 m).

Na niepomyślny wynik operacji miał również wpływ:

- brak jednolitego dowodzenia,
- brak geograficzno-nawigacyjnego zabezpieczenia lądowania,
- niedostateczne wyszkolenie wojsk,
- wolne tempo lądowania.

Drugą operację desantową na Półwyspie Gallipoli, która została zorganizowana znacznie lepiej sojusznicy wykonali w sierpniu 1915 roku. Lądowanie wykonane z zaskoczenia - w nocy, po skrytym przygotowaniu - prawie nie napotkało oporu Turków, jednakże nieudolne działanie wojsk na lądzie uniemożliwiło rozwinięcie początkowego powodzenia. Operacja Dardaneńska zakończyła się pomyślnie dla Turków, ich zwycięstwo nie było pełne, ponieważ nie udało się im zrzucić desantu do morza.

W 1917 roku we wrześniu niemiecka marynarka wykonała operację desantową „ALBION” w celu opanowania wysp Ozylii, Moon i Dago. Operację tę Niemcy traktowali jako pierwszy etap likwidacji Floty Bałtyckiej i wykonanie uderzenia na prawe skrzydło armii rosyjskiej, zaś celem końcowym było zajęcie Piotrogradu. Niemieckie wojska desantowe liczyły 24,5 tys. ludzi, 8,5 tys. koni, 2,5 tys. wozów (furmanek), 40 dział, 220 karabinów maszynowych i 80 moździerzy. Do ich przewozu użyto 40 transportowców, oraz kilku okrętów bojowych. Na czterech - pięciu transportowcach wchodzących w skład jednej grupy rozmieszczono trzy rodzaje wojsk. Ładunki pierwszej potrzeby umieszczono na górnych pokładach. Artylerię, konie i wozy dostarczono na brzeg na specjalnych barkach desantowych z rozkładanymi burtami, które służyły za trapy. W pierwszym rzucie na miejsce lądowania przewieziono dwa pułki piechoty na okrętach bojowych. Ogółem do operacji wydzielono ponad 300 okrętów i statków oraz oddziały lotnictwa morskiego. W

wyniku działań desantowych Niemcy opanowali Archipelag Moonzunski.

Operacje desantowe w czasie pierwszej wojny światowej prowadziła także flota rosyjska. Batumski oddział Floty Czarnomorskiej wysadził w marcu 1916 roku trzy desanty taktyczne, które zajęły osiedla Atina, Mepawi i Rize. Pierwsze dwa desanty składały się z dwóch batalionów piechoty (po 2100 ludzi, plutonu artylerii górskiej i dwóch plutonów karabinów maszynowych), trzeci desant był dwukrotnie mniejszy. Łądowanie odbywało się z dwóch transportowców mających po trzy łodzie desantowe i z trzech statków uniwersalnych typu „elpidifor”². Na Morzu Bałtyckim, flota rosyjska wysadziła tylko jeden desant taktyczny - jesienią 1915 roku na wybrzeże Zatoki Ryskiej. Jego łądowanie z okrętów bojowych odbywało się za pomocą kutrów i szalup, a liczebność desantu wynosiła 536 ludzi. W latach rewolucji flota radziecka wysadziła ponad 50 desantów taktycznych i rozpoznawczo-dywersyjnych. Cechą charakterystyczną operacji desantowych tego okresu było wykorzystanie do przewozu desantu okrętów bojowych i zwykłych statków transportowych, z których łądowanie odbywało się na szalupach.

W okresie międzywojennym najwięcej uwagi rozwojowi sił desantowych i przygotowaniu morskich operacji desantowych poświęcano w Stanach Zjednoczonych i Japonii.

Przewidując nieuchronność konfliktu z Japonią na Oceanie Spokojnym, Stany Zjednoczone, już na początku lat dwudziestych utworzyły

² „Elpidifory” - typ statków parowych z maszynownią rozmieszczoną w części rufowej. Dzięki odpowiedniemu rozłożeniu ładunków na tych statkach uzyskiwano bardzo małe zanurzenie dziobowe, co pozwalało na ich podjęcie bezpośrednio do brzegu. Były one używane do minowania, trałowania, ochrony red, do przewozu desantu. Ładowność „elpidiforów” wahała się w granicach 1000 - 1300t, zanurzenie dziobowe wynosiło od 0 do 0,9 m, zanurzenie rufy 1,5-2,4 m, a uzbrojenie składało się z jednego działka 75 mm na dziobie i dwóch 47 mm lub czterech dział na pokładzie. Okręty mogły zabierać na pokład do batalionu piechoty (około 1600 ludzi), podchodzić bezpośrednio do nie przygotowanego brzegu, wysadzać desant za pomocą specjalnych, ruchomych trapów i wspierać go ogniem swoich dział.

w Quantico specjalny ośrodek badawczy pod kierownictwem połączonej rady armii i floty. Od 1921 roku ośrodek ten przystąpił do opracowywania teorii prowadzenia operacji desantowych oraz przygotowania niezbędnych do ich wykonywania środków. W 1927 roku rada wydała dyrektywę, zgodnie z którą prowadzenie operacji desantowych przypadało korpusowi piechoty morskiej. W końcu 1933 roku korpus piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych przekazano siłom morskim i od tego czasu działania desantowe stały się jego głównym zadaniem. Zaczęto systematycznie przeprowadzać ćwiczenia w wysadzaniu desantów na obszarze Oceanu Spokojnego, jak również przystąpiono do budowy eksperymentalnych środków desantowych oraz przygotowywania specjalnego uzbrojenia i wyposażenia piechoty morskiej. W Stanach Zjednoczonych, do wybuchu drugiej wojny światowej organizowano budowę kutrów desantowych do przewozu piechoty i środków transportowych z opuszczanym trapem, oraz rozpoczęto seryjną produkcję amfibii gąsienicowych.

Po pierwszej wojnie światowej, w Anglii, przez długi okres panowało przekonanie, że powodzenie operacji desantowych jest niemożliwe, jeśli broniąca się strona dysponuje lotnictwem i czołgami. Pomyślne lądowanie Japończyków w Chinach, kombinowana operacja wojsk włosko-niemiecko-frankistowskich w celu opanowania Malagi oraz doświadczenia z ćwiczeń piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych zmusiły Anglię do zrewidowania poglądów na operacje desantowe. W celu opracowania metod operacji desantowych oraz wybrania środków technicznych do ich prowadzenia, utworzono w Anglii międzyresortowy ośrodek naukowo-badawczy, którego zespół stanowili oficerowie floty, armii i lotnictwa. Miał on również opracować projekty mobilizacyjnej

przebudowy niektórych statków transportowych i specjalny projekt okrętu do przewozu środków desantowych.

W okresie międzywojennym, w ZSRR rozpatrywano desanty morskie jako jeden z rodzajów współdziałania floty ze skrzydłem wojsk lądowych. W ćwiczeniach tego okresu przy wysadzaniu desantów stosowano kutry torpedowe, trałowce i dozorowce. Do wybuchu wojny ZSRR rozporządzał uniwersalnymi płaskodennymi barkami desantowymi i opracowanymi wzorami amfibijnego sprzętu technicznego.

ROZDZIAŁ II. MORSKIE OPERACJE DESANTOWE II WOJNY ŚWIATOWEJ

W historii ludzkości, druga wojna światowa była jednym z najważniejszych wydarzeń. Bezpośrednio lub pośrednio wzięło w niej udział, ponad 80% ludności kuli ziemskiej. Rozstrzygnięcia wojny szukano w działaniach na lądzie nawet wtedy, gdy walczące państwa nie miały ze sobą styczności lądowej. Obiektywnymi czynnikami stymulującymi dużą częstotliwość działań desantowych drugiej wojny światowej był jej manewrowy charakter i światowy zasięg. Cechą charakterystyczną drugiej wojny światowej było prowadzenie na szeroką skalę dużej liczby działań desantowych na wszystkich morskich i oceanicznych teatrach działań wojennych. Ogółem zanotowano lądowanie około 600 desantów (z czego 10 miało znaczenie strategiczne, a 125 - operacyjne), podczas gdy w okresie pierwszej wojny światowej - zaledwie 5 desantów³. Liczebność wszystkich biorących w nich udział wojsk wynosiła ponad 10 milionów ludzi, z czego 5 milionów lądowało jako desanty

³ Wasiljew A.M., Zobin G.P., Skorochoł J.W., Współczesne desanty morskie, Wydawnictwo MON, Warszawa 1972, s.45-46. Podaje: „Ogółem w okresie drugiej wojny światowej walczące strony wysadziły ponad 500 desantów (nie licząc małych wypadów dywersyjno-rozpoznawczych), w tym 10 strategicznych i 35 operacyjnych. W 50 przypadkach wraz z desantami morskimi były wysadzane desanty powietrzne. Przytoczone dane nie pretendują do absolutnej dokładności, ponieważ poszczególni specjaliści do chwili obecnej nie mają na tę sprawę jednolitego poglądu”.

strategiczne, a 3,6 miliona - jako desanty operacyjne. Do wysadzenia desantów strategicznych użyto około 13 tysięcy środków transportowo-desantowych, 5 tysięcy okrętów wojennych oraz ponad 35 tysięcy samolotów transportowych i bojowych.

Przyczyny szerokiego zastosowania desantów morskich w okresie drugiej wojny światowej tkwią w kilku źródłach. Oto ważniejsze z nich:

- wojna swym zasięgiem objęła wielką liczbę państw, które były oddzielone od siebie dużymi akwenami mórz i oceanów. Aby wprowadzić swe wojska do bezpośredniego starcia z wojskami nieprzyjaciela, należało uciekać się do transportu tych wojsk drogą morską i wysadzania ich na broniony brzeg morski nieprzyjaciela,
- wojska lądowe okresu drugiej wojny światowej uzyskały wysoką zdolność manewru, jednak równolegle wzrosły możliwości obronne wojsk, poprzez budowę głęboko urzutowanych systemów obrony dysponujących dużą siłą ognia. Przełamanie uderzeniem czołowym tych systemów było związane z dużymi trudnościami i nieraz z ogromnymi stratami. Stąd sztuka wojenna znalazła łatwiejszą formę pokonywania obrony nieprzyjaciela poprzez manewr oskrzydłający, a ten stosunkowo łatwo można było przeprowadzić z kierunku morskiego,
- duże znaczenie strategiczne bądź operacyjne poszczególnych wysp lub całych archipelagów dyktowało konieczność ich opanowania dla pozbawienia możliwości bazowania tam sił nieprzyjaciela i stwarzania lepszych warunków bazowania i ugrupowania sił własnych do dalszych działań,
- w morskich operacjach desantowych brały udział wszystkie trzy rodzaje sił zbrojnych: siły lądowe, morskie i lotnicze,

- do przewiezienia drogą morską i zabezpieczenia lądowania desantu były wydzielane siły morskie, które nazywano zgrupowaniem lub zespołem desantowym. Zazwyczaj zgrupowanie (zespół) operacyjne sił morskich wydzielone do wykonania operacji desantowej (przewiezienia drogą morską, zabezpieczenia lądowania desantu na brzegu nieprzyjaciela i wsparcia jego działania na lądzie) było organizowane, na okres operacji, w odpowiednie ugrupowanie w skład którego z reguły wchodziły siły osłony operacyjnej i siły lądowania dzielące się z kolei na poszczególne zespoły (grupy).

Siły osłony operacyjnej były zwykle ugrupowane w jeden lub kilka zespołów i wykonywały zadania niedopuszczenia do uderzeń przez morskie siły nieprzyjaciela na siły desantu w czasie ich przejścia morzem i lądowania.

Siły lądowania dzieliły się na zespoły (grupy). Najczęściej do przewiezienia i zabezpieczenia lądowania desantu w składzie około jednej dywizji był wydzielony jeden zespół sił lądowania, który dzielił się na szereg zespołów (grup) okrętowych, takich jak: zespoły (konwoje) desantowe, zespoły wsparcia ogniowego, zespoły (grupy) trałowców, grupy lotniskowców eskortowych.

Zespoły desantowe były wydzielone do przewiezienia i wysadzania poszczególnych oddziałów ugrupowania bojowego dywizji i składały się z okrętów desantowych,

- działania desantowe okresu drugiej wojny światowej charakteryzowała masowość, różnorodność celów i skali, długotrwałość i staranne przygotowania, duży wysiłek wojsk i wysokie zużycie zapasów materiałowych,

- powodzenie w działaniach desantowych uzyskiwano dzięki trafnemu wyborowi czasu lądowania, stosownie do sytuacji na innych frontach, starannemu zaplanowaniu, wydatnej przewadze w siłach (zwłaszcza panowaniu w powietrzu) na odcinkach lądowania, izolacji odcinka lądowania od pozostałych sił przeciwnika oraz wszechstronnemu zabezpieczeniu działań wojsk własnych,
- w planowaniu operacji szczególną wagę przywiązywano do wyboru rejonu i czasu lądowania. Podczas drugiej wojny światowej rejon lądowania oznaczano kryptonimami. W rejonie lądowania najczęściej lądowała jedna dywizja. Jedynie w przypadku, gdy korpus urzutowany był w dwa rzuty, wówczas w rejonie lądowania, lądowały dwie dywizje. Podczas drugiej wojny światowej wydzielano pułkowe i batalionowe odcinki lądowania. Podział rejonu lądowania na odcinki lądowania przeprowadzono na podstawie map, planów i zdjęć fotograficznych. Odcinki lądowania oznaczano literami alfabetu poczynając od prawego (patrząc od strony morza). Na odcinku lądowania wyznaczano punkty lądowania. Punkt lądowania oznaczano literą odcinka z dodaniem nazwy koloru (najczęściej kolor biały, czerwony i zielony).
- przy wyborze rejonu lądowania uwzględniano następujące warunki:
 - słabość obrony,
 - położenie w granicach promienia działań lotnictwa bazowania lądowego,
 - niewystępowanie na podejściach przeszkód nawigacyjnych,
 - istnienie terenu, pozwalającego na ześrodkowanie niezbędnej ilości wojsk i sprzętu technicznego,
 - istnienie łatwych do uchwycenia lotnisk lub miejsc do ich rozbudowy,

- czas lądowania wybierano z takim wyliczeniem, aby morze nie było wzburzone, a siły przeciwnika były z tych lub innych powodów osłabione (nieobecność dowódcy, przedyslokowanie oddziałów, naprawa stanowisk artylerii nadbrzeżnej itp.),
- skrytość i zaskoczenie osiągnięto w operacji przez maskowanie i wykonywanie uderzeń na szerokim froncie, załadowanie i lądowanie desantu w kilku punktach, wybór marszrut nie ujawniających zamiaru operacji, demonstracyjne lądowanie na kierunkach pozornych,
- do przeprowadzenia każdej operacji tworzone jednolite dowództwo, któremu podlegały różnorodne zespoły, biorące udział w operacji, połączone w związek operacyjny. Najmniejsza liczba zespołów do wykonywania operacji desantowej wynosiła dwa, największa osiem,
- tempo lądowania desantów w toku drugiej wojny światowej wielokrotnie wzrosło w porównaniu ze wszystkimi poprzednimi wojnami. Zasadnicze siły desantu zwykle lądowały w pierwszym dniu, w jednym lub dwóch rzutach. Każdy rzut lądował w kilku falach z 1-5 minutowymi przerwami. Szerokość frontu lądowania zwykle wynosiła: pułku 1-5 km, dywizji 2-10 km, korpusu 8-20 km, armii 25-40 km. W ciągu następnych 5-6 dni przewożono wszystkie wojska i sprzęt techniczny, przeznaczony do przeprowadzenia operacji,
- ze względu na zwiększenie wyposażenia technicznego wojsk w okresie wojny tonaż na jednego żołnierza desantu wzrósł z 1-2 do 5-7 BRT (symbol pojemności brutto statku wodnego), a przy przewożeniu na duże odległości - do 16 BRT. W związku z powyższym, jednym z koniecznych warunków lądowania desantu było utrzymanie sprawnie działającej komunikacji morskiej i powietrznej,
- najważniejsze zmiany w metodach prowadzenia działań desantowych w okresie drugiej wojny światowej wniosło lotnictwo, które wyko-

rzystano do rozpoznania, wstępnego obezwładniania siły i odwodów przeciwnika oraz jego obrony przeciwdesantowej, do obrony przeciwlotniczej i przeciw okrętom podwodnym, w czasie przejścia wojsk własnych do miejsc lądowania, jak również do wysadzania desantów powietrznych i bezpośredniego wsparcia lądujących oddziałów,

- zbudowane w latach drugiej wojny światowej okręty, statki i inne pływające środki desantowe można podzielić następująco:

okręty i statki transportowo-desantowe do przewozu morzem pododdziałów wojskowych wraz ze wszystkimi niezbędnymi ładunkami na duże odległości oraz ich wysadzenia na nabrzeże lub nie przygotowane wybrzeże za pomocą środków desantowo-przeprowowych,

okręty desantowe do przewozu wojsk i ich wysadzania na nie przygotowanym wybrzeżu bez wykorzystywania środków desantowo-przeprowowych. Ich charakterystycznymi właściwościami były zdolności podejścia bezpośrednio do brzegu i wyposażenie w dziobowe urządzenia do wyladowywania desantu. Okręty te dzieliły się na okręty desantowe do przewozu czołgów i okręty desantowe do przewozu piechoty.

środki desantowe-przeprowowe przeznaczone do bliskich przewozów oraz przeładowywania wojsk z okrętów i transportowców na brzeg,

okręty sztabowe sił desantowych budowano na bazie transportowców desantowych, miały rozwinięte środki łączności i były dostosowane do przyjmowania na pokład pływających środków desantowo-przeprowowych oraz kilkuset żołnierzy desantu,

okręty i kutry ogniowego wsparcia desantu przeznaczone były do obezwładniania ożywiających punktów ogniowych przeciwnika w chwili lądowania pierwszego rzutu desantu oraz obrony przeciwlotniczej środków desantowo-przeprowowych,

statki zabezpieczenia sił desantowych (pomocnicze), były w większości przebudowane z samodzielnych barek - stanowiły nieliczną grupę.

Jeden z zasadniczych wniosków dotyczących działań desantowych w okresie drugiej wojnie światowej można określić w sposób następujący: im wyższy szczebel desantu tym wyższy był procent udanych desantów. Wszystkie desanty strategiczne zostały wykonane pomyślnie, dwa desanty operacyjne zakończyły się niepomyślnie (na Nową Gwineę i Midway), a nieudanych desantów taktycznych było znacznie więcej. Wyjaśnienie tej prawidłowości jest dość proste: desanty strategiczne i częściowo operacyjne były wykonywane przez dane państwo lub koalicję państw tylko w okresach pomyślnej sytuacji polityczno-wojskowej, natomiast w okresach strategicznej obrony ograniczano się do desantów taktycznych lub dywersyjno-rozpoznawczych. Dość często te ostatnie po wykonaniu postawionych zadań były wycofywane. Sprzyjająca sytuacja strategiczna stwarzała możliwości pełnego rozwiązania takich podstawowych problemów, jak:

- wydzielenie odpowiedniej ilości sił i środków z wyraźną, a często przyniatającą przewagą sił własnych nad przeciwnikiem,
- możliwość swobodnego wyboru miejsca i terminu desantowania,
- długotrwałe planowanie operacji.

ROZDZIAŁ III. DESANTY MORSKIE PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

W Stanach Zjednoczonych i Anglii do czasu zakończenia drugiej wojny światowej zebrano sporo doświadczeń w zakresie organizowania i prowadzenia operacji desantowych. Wraz z pojawieniem się broni jądrowej specjaliści wojskowi wyrażali powątpiewanie co do możliwości prowadzenia operacji desantowych w przyszłych wojnach ze względu na niebezpieczeństwo łatwego zniszczenia desantu w czasie przejścia mo-

rzem, a zwłaszcza przy skupieniu sił na przyczółkach, po wylądowaniu. Po opublikowaniu danych doświadczalnych o oddziaływaniu wybuchu jądrowego na okręty i statki pogląd ten przyjął się w szerokich kręgach specjalistów wojskowych.

W Stanach Zjednoczonych przystąpiono do opracowania taktyki prowadzenia morskich operacji desantowych w warunkach wojny jądrowej. Pojawienie się śmigłowców zwiększyło możliwości prowadzenia morskich operacji desantowych. Powstała możliwość wykonania, jednocześnie z lądowaniem z morza sił głównych desantu, „oskrzydlenia pionowego”, co pozwoliło na :

- swobodę wyboru kierunku uderzenia,
- zaskoczenie w jego wykonaniu,
- dużą szybkość lądowania,
- możliwość pokonania środków obrony przeciwdesantowej i pól minowych.

W okresie wojny w Korei nowością było szerokie zastosowanie śmigłowców do kierowania walką, prowadzenia rozpoznania, ewakuacji rannych oraz przerzutu wojsk i ładunków. Wojna ta doprowadziła teoretyków wojskowych do wniosku iż możliwe jest prowadzenie operacji desantowych w epoce broni jądrowej, jak również zmusiła do zwrócenia uwagi na opracowanie taktyki „oskrzydlenia pionowego” oraz działań lotniskowców i sił przeciwminowych w zakresie zabezpieczenia lądowania desantów.

Stany Zjednoczone w końcu 1964 roku rozpoczęły działania wojenne w Wietnamie. Siły amfibijne Floty Oceanu Spokojnego w ciągu wiosny 1965 roku wykonały cztery operacje desantowe w: Da Nang, Hue, Manki Maunteine i Chu-Lai. Operacje - w celu udzielenia pomocy

siłom lądowym - były prowadzone z reguły bez przeciwdziałania ze strony przeciwnika. Według relacji dowódców tych operacji w planowaniu zdarzały się poważne pomyłki. Oprócz błędów w planowaniu przyczynami powolnego rozładunku środków desantowo-przeprawowych były:

- niepewność działania wojsk,
- niedostateczna szerokość frontu lądowania,
- duże oddalenie miejsc składowania ładunków,
- niedbałe załadowanie ładunków na środki desantowo-przeprawowe,
- niedostateczna liczba siatek ładunkowych na okrętach,
- brak na wojskowych transportowcach desantowych ładowarek.

Amerykanie dążąc do utrzymania w swoich rękach głównej arterii wodnej - delty rzeki Mekong, prowadzili także działania desantowe na rzekach, co stanowiło nowy rodzaj działalności bojowej ich sił zbrojnych i wymagało pospiesznego stworzenia nowych środków bojowych. Prowadzone na rzekach działania desantowe dzieliły się na dwa rodzaje:

- wysadzenie desantów do długotrwałych działań na lądzie (zwykle we współdziałaniu z desantami powietrznymi)
- desantowanie manewrowych oddziałów i grup dywersyjnych do wykonywania zadań specjalnych z następnym odskokiem.

Do wykonywania tych zadań utworzono specjalne rzeczne zespoły operacyjne, które współdziałały z oddziałami desantowymi okrętów.

Użycie desantów morskich i powietrznych uważano za jeden z ważniejszych sposobów wykonywania w przyszłych wojnach zadań operacyjno-taktycznych. W swoim oświadczeniu w 1964 roku minister sił morskich USA P. Nitsche stwierdził: „typowa operacja lat siedemdziesiątych będzie przebiegała w następującej kolejności; uderzenie lotnic-

stwa pokładowego zespołu uderzeniowego obniży potencjał bojowy sił powietrznych przeciwnika do możliwie najniższego poziomu, po czym zostaną wysadzone siły desantowe do opanowania interesujących nas rejonów przeciwnika.”⁴

3.1 Konflikt Falklandzki

W dniu 5.06.1982 roku w kilka dni po zajęciu Wysp Falklandzkich przez Argentynę, w bazie morskiej Portsmouth, Brytyjczycy przystąpili do załadowania piechoty morskiej⁵, wzmocnionej pododdziałami powietrznodesantowymi, w sile 4820 żołnierzy, równocześnie przygotowano się do wysłania w rejon Falklandów dalszych okrętów i statków, w tym statku pasażerskiego (jako transportowca wojsk desantu).

W dniu 13.5.1982 roku Brytyjczycy rozpoczęli bezpośrednie przygotowanie do wysadzenia na Falklandach Wschodnich desantu, który miała stanowić 3 Brygada Piechoty Morskiej (BPM), wzmocniona dwoma batalionami powietrznodesantowymi oraz pododdziałami rozpoznawczymi, łączności i wojsk specjalnych. Dowódcą desantu został dowódca 3 BPM. Opracowany przez niego plan desantowania przewidywał wysadzenie na brzeg dwóch batalionów piechoty morskiej i dwóch batalionów powietrznodesantowych, a następnie - po uchwyceniu przyczółków - przerzucenie tam śmigłowcami artylerii polowej i przeciwlotniczej.

Główne uderzenie na Falkland Wschodni poprzedziły działania pozorowane mające na celu zmylenie wojsk argentyńskich co do wła-

⁴ Army-Navy-Air Force Journal and Register, 1964, 18.1., s. 18-19.

⁵ Liczebność regularnego komponentu piechoty morskiej Wielkiej Brytanii wynosi około 6,8 tys. ludzi (w tej liczbie 750 oficerów). Liczebność ochotniczej rezerwy (Royal Marines Volunteer Reserw) jest zbliżona do tysiąca. Dowództwo i sztab angielskiej piechoty morskiej znajduje się w Plymouth. Dowodzi nim komendant piechoty morskiej. Przygotowanie angielskiej piechoty morskiej prowadzi się przez 30 tygodni w centrum szkoleniowym w rejonie Exeter.

ściwego rejonu desantowania. 15 maja pododdział piechoty morskiej wylądował, przy użyciu śmigłowców i łodzi pontonowych, na małej wyspie Peble leżącej na północ od Falklandu Zachodniego i bronionej przez pododdział argentyński. Równocześnie pozorowano wysadzenie desantów w różnych rejonach Falklandu Wschodniego. W tym czasie do Cieśniny Falklandzkiej wprowadzono zgrupowanie wojsk przewidziane do wykonania desantu zasadniczego.

Atak na Falkland Wschodni Brytyjczycy rozpoczęli we wczesnych godzinach rannych 21 maja wysadzeniem desantu w sile około 1000 żołnierzy w rejonie północno-zachodnim wyspy. Desantowanie przeprowadzono za pomocą śmigłowców pokładowych i małych łodzi desantowych przy silnym wsparciu ogniowym artylerii okrętowej, nie napotykając na większy opór ze strony wojsk argentyńskich. Dobre warunki atmosferyczne ułatwiły okrętom brytyjskim podejście blisko miejsca lądowania desantu. W celu zmylenia obrony argentyńskiej co do faktycznego miejsca lądowania wysadzenie desantu zostało poprzedzone działaniami lotnictwa pokładowego oraz ostrzałem artyleryjskim kilku wybranych odcinków wybrzeża Falklandu Wschodniego. Pozorowane działania brytyjskie zostały przeprowadzone głównie w południowej części wyspy, natomiast desantowanie - w jej części północno-zachodniej. W ciągu następnych trzech dni Brytyjczycy rozszerzyli i umocnili uchwyceny przyczółek, wprowadzili do walki dalsze siły piechoty morskiej i wojsk powietrznodesantowych, powiększając w ten sposób stan liczebny swych wojsk na przyczółku do około 5000 żołnierzy. Wprowadzono również do działań ciężkie uzbrojenie i sprzęt wojskowy, w tym czołgi, transportery opancerzone oraz przygotowano lądowiska dla śmigłowców i samolotów. W dniu 28 maja opanowano lotnisko Goose Green i miasto Port Darwin tworząc tym samym nowy przyczółek stanowiący podstawę wyj-

ściową do natarcia w kierunku Port Stanley, który tworzył na Falklandzie Wschodnim główny punkt oporu argentyńskiego.

Taktyka wojsk brytyjskich polegała na stopniowym opanowywaniu pozycji argentyńskich, umacnianiu się na zdobytych pozycjach i przystępowania do kolejnych ataków. Niewielkie grupy brytyjskich wojsk specjalnych z powodzeniem działały na tyłach przeciwnika, prowadząc przede wszystkim rozpoznanie jego pozycji obronnych. Końcowa faza operacji desantowej rozpoczęła się wieczorem 13 czerwca ostrzałem pozycji wojsk argentyńskich przez artylerię brytyjską. 14 czerwca oddziały brytyjskie zajęły wzgórza okalające Port Stanley co spowodowało, iż Argentyńczycy przerwali działania bojowe. O północy z 14 na 15 czerwca siły argentyńskie poddały się dowódcy brytyjskich wojsk lądowych.

Dowództwo nad siłami ekspedycyjnymi znajdowało się w rękach dowódcy brytyjskich sił morskich, będącego równocześnie naczelnym dowódcą sił zbrojnych NATO Strefy Kanału La Manche i Wschodniego Atlantyku. Podporządkowano mu również dowódców sił lądowych i powietrznych. Stanowiska dowodzenia sił operacyjnych na morzu obsadził pracownikami swego sztabu. Siły operacyjne zostały podporządkowane jednemu dowódcy, a jedynie oddziały specjalne były dowodzone przez oddzielny sztab. Po wyładowaniu oddziały desantowe zostały podporządkowane dowódcy sił lądowych, który w dalszym ciągu podlegał dowódcy sił morskich. Prawie wszystkie działania na Falklandach wojska brytyjskie prowadziły nocą lub w warunkach ograniczonej widoczności bowiem prowadzenie działań w dzień było związane z ponoszeniem dużych strat. Strona brytyjska, prowadząc w początkowym okresie wojny niemal wyłącznie działania morskie, stosowała na szeroką skalę maskowanie operacyjne. Jednym z przedsięwzięć w tym zakresie

było pozorowanie wysadzenia desantów w różnych rejonach Falklandu Wschodniego. Brytyjskie siły ekspedycyjne w pełni panowały na morzu, natomiast panowanie w powietrzu obie strony były w stanie zapewnić sobie ale tylko lokalnie i w ograniczonym stopniu.

Nie było natomiast współdziałania pomiędzy poszczególnymi rodzajami sił zbrojnych Argentyny. Na Falklandach nie utworzono żadnego sztabu operacyjnego, w skład którego wchodziłoby oficerowie posiadający kwalifikacje wymagane na współczesnym polu walki. Dowodzenie było więc rozproszone, np. z trzech eskadr lotnictwa szturmowego sił morskich dwie eskadry, bazując na lotnisku Rio Grande na kontynencie były podporządkowane dowódcy lotnictwa morskiego, a trzecia eskadra bazująca na Falklandach podlegała dowódcy wojsk na tych wyspach. Lotnictwo argentyńskie przystąpiło do działań przeciwdesantowych dopiero w godzinach popołudniowych 21 maja, dokonując nalotów na pozycje desantu brytyjskiego i na wspierające go okręty.

3.2 Wojna w Zatoce Perskiej

Operacja pod kryptonimem „PUSTYNNA BURZA” rozpoczęła się w nocy z 16 na 17 stycznia 1991 roku. O 00.50 czasu lokalnego z lotnisk w Arabii Saudyjskiej wystartowały pierwsze eskadry bojowe, lotnictwa sił sprzymierzonych. Jednocześnie rozpoczęto częściowe odpalanie 220 pocisków manewrujących w celu zniszczenia systemów obrony powietrznej Iraku. Krążowniki US Nawy obezwładniały ogniem artylerii okrętowej (kalibru 405 mm) cele położone na wybrzeżu Kuwejtu. Wskutek nieprzerwanych ataków amerykańskich sił morskich słaba marynarka Iraku praktycznie została wyeliminowana z działań wojennych. Tym samym zostały zapewnione dogodne warunki do wysadzenia desantu morskiego. Rozpoczęto również przygotowanie okrętowych zespołów desantowych wraz ze znajdującymi się na nich oddziałami piechoty mor-

skiej. W pierwszych dniach lutego brytyjskie trałowce, prowadząc rozpoznanie i przygotowanie odcinka pasa wód przybrzeżnych na szerokim froncie, wykonały przejścia w polach minowych na podejściach do terminali naftowych i Zatoki Kuwejckiej. Działania trałowe Brytyjczyków osłaniały dwa okręty liniowe prowadząc systematyczny ostrzał artyleryjski punktowych stanowisk ogniowych (na brzegu i w głębi lądu) systemu obrony przeciwdesantowej i rozmieszczonych w nim czterech dywizji irackich.

Do wysadzenia desantu morskiego w północnej części Zatoki Perskiej sformowano trzy zespoły desantowe (ZDES) przydzielając każdemu z nich okręty wsparcia ogniowego. Z ogólnej liczby 31 okrętów desantowych i około 40 jednostek zaopatrzenia sformowano:

- pierwszy rzut desantu morskiego (13 okrętów desantowych)
- drugi rzut desantu morskiego (9 okrętów desantowych)
- trzeci rzut stanowiły pozostałe jednostki pełniące funkcję odwodu i wzmocnienia.

W czasie gdy zespoły desantowe manewrowały w wyznaczonych rejonach Zatoki, wydzielone oddziały „marines” rozmieszczone na granicy kuwejcko-saudyjskiej prowadziły systematyczne rozpoznanie walką systemu pozycji obronnych (tzw. Linii Saddama) oraz szkoliły się w zakresie stosowania ładunków paliwowo-powietrznych. Ponadto, w ramach lotniczo-artyleryjskiego przygotowania rejonu, na kilka dni przed rozpoczęciem połączonej operacji sił sprzymierzonych, wykonano zmasowane naloty na wyspę Failaka położoną na podejściu do Zatoki Kuwejckiej. Ogół przedsięwzięć mających na celu przygotowanie desantu morskiego stanowił istotny element dezinformacji i maskowania rzeczywistego kierunku głównego uderzenia sił lądowych i wiązał około

25% irackich dywizji wzdłuż wybrzeża w systemie obrony przeciwdesantowej.

Podczas operacji „PUSTYNNE CIĘCIE” nie doszło do lądowania desantu morskiego (Rysunek 2). O tym zdecydowało przede wszystkim wysokie tempo natarcia wojsk sprzymierzonych na głównym kierunku i zrealizowanie w ciągu 12 godzin walki, zadań przeznaczonych na dwie doby. Jednak utrzymywano siły desantu morskiego w gotowości do lądowania w celu stworzenia drugiego kierunku działań od strony morza. Prawdopodobnie, o niewysadzeniu desantu morskiego zdecydowała ocena możliwych strat w ludziach i sprzęcie desantowo-transportowym, które w warunkach pokonywania silnej, stacjonarnej obrony przeciwdesantowej były bezcelowe. Zakończenie operacji „PUSTYNNE CIĘCIE” zastało siły desantu morskiego w ich podstawowych rejonach wyjściowych.

ROZDZIAŁ IV. KONCEPCJE PROWADZENIA MORSKICH OPERACJI DESANTOWYCH

Morska operacja desantowa należy do najbardziej skomplikowanych i trudnych rodzajów działań bojowych. **Istota morskiej operacji desantowej** polega na wykonaniu manewru wojskami desantu poprzez akwen morski, połączonego z pokonaniem przeciwnika na morzu i w powietrzu, przełamaniu obrony przeciwdesantowej w rejonie lądowania i wysadzaniu głównych sił desantu na brzeg oraz wykonaniu przez nie zadań na lądzie.

W ramach wymienionej koncepcji siły morskie będą wykonywały następujące zadania:

- utrzymanie kontroli na poszczególnych teatrach morskich lub w określonych rejonach;

- obrona skrzydeł teatru działań wojennych (TDW), jako niezbędnego warunku dla uzyskania powodzenia w działaniach;
- bezpośrednie wsparcie działań sił lądowych na TDW;

W świetle NATO-wskiej teorii prowadzenia walki zbrojnej **morska operacja desantowa** jest określana jako uderzenie z morza na brzeg, prowadzone przez siły morskie i oddziały desantowe z zadaniem:

- uchwycenia i opanowania ważnych obiektów wybrzeża i wysp w celu utworzenia i rozwinięcia na nich punktów bazowania sił morskich i powietrznych;
- zajęcia ważnych rejonów oraz obiektów przeciwnika i rozbicia jego sił we współdziałaniu z wojskami działającymi na kierunku nadmorskim;
- odcięcia sił przeciwnika od ważnych kierunków frontu nadmorskiego przez zagrożenie lądowaniem desantu morskiego oraz prowadzenia przedsięwzięć dywersyjno-rozpoznawczych.

Według poglądów rosyjskich przez pojęcie działań desantowych należy rozumieć zgrane, według miejsca i czasu, działania bojowe wojsk desantu morskiego, desantu powietrznego, sił marynarki wojennej, wojsk raketowych, lotnictwa w celu opanowania ważnych obiektów lub obszarów na terytorium przeciwnika oddzielonych morzem od własnego terytorium.

Cel działań desantowych osiągany jest na nieprzyjacielskim brzegu, a główny wysiłek skupiony jest w rejonie lądowania.

Istota działań desantowych - w szerokim rozumieniu - polega na wykonaniu manewru wojsk lądowych przez akwen morski połączonego z:

- pokonaniem przeciwdziałania przeciwnika na morzu i w powietrzu;

- przełamaniem obrony (głównie przeciwdesantowej) przeciwnika w rejonie lądowania;
- wysadzaniem wojsk desantowych na brzeg;
- wykonaniem zadań bojowych przez wojska desantu na lądzie.

ROZDZIAŁ V. RODZAJE I ETAPY MORSKIEJ OPERACJI DESANTOWEJ WEDŁUG POGLĄDÓW ZACHODNICH I ROSJI

Zarówno w świetle rosyjskiej jak i zachodniej teorii prowadzenia walki, operacje desantowe mogą być prowadzone przez siły morskie we wszystkich rodzajach współczesnych wojen, zarówno samodzielnie, jak i również we współdziałaniu z wojskami lądowymi i lotnictwem. Zasady prowadzenia wspólnych operacji (działań) desantowych i organizacja sił zależy przede wszystkim od skali operacji.

5.1 Rodzaje morskich operacji desantowych według poglądów zachodnich

Operacje desantowe dzielą się na: wtargnięcie, zajęcie i demonstrację lub rajd.

Wtargnięcie (desant strategiczny) jest to morska operacja na dużą skalę. Uczestniczą w niej wszystkie rodzaje sił zbrojnych. W skład wojsk uczestniczących w tego rodzaju operacji mogą wejść 2-3 korpusy armijne, których siły szturmowe będą stanowić 1-2 dywizje piechoty morskiej. Celem tego rodzaju operacji może być zamiar utworzenia nowego frontu, uchwycenie ważnych obiektów, opanowanie wysp, odciągnięcie części sił przeciwnika od linii brzegowej. W tej sytuacji może być użyty równocześnie desant powietrzny w sile do dywizji powietrznodesantowej (DPD) z zamiarem uchwycenia ważnych obiektów lub odciągnięcie od linii brzegu części sił przeciwnika

Zajęcie (desant operacyjny) jest to morska operacja desantowa na średnią skalę. W skład sił desantu mogą wchodzić: korpus armijny lub ekspedycyjna dywizja piechoty morskiej wraz z 1-2 DPD i 1 dywizją zmechanizowaną (DZ) lub pancerną (DPanc). Celem tego rodzaju operacji może być zdobycie i zajęcie rejonów nadbrzeżnych, baz morskich, lotniczych, portów i wysp przybrzeżnych. Operacja taka będzie prowadzona w zasadzie „w interesie” sił morskich, dlatego też weźmie w niej udział przede wszystkim flota i piechota morska.

Demonstracja lub **rajd** (desant taktyczny) jest to morska operacja desantowa na małą skalę. W skład sił mogą wchodzić pododdziały w sile kompanii, batalionu, pułku piechoty morskiej do dywizji piechoty morskiej (DPM). Morski desant taktyczny wysadza się zwykle na głębokość taktycznej obrony przeciwnika w celu wsparcia działań wojsk lądowych na kierunku nadmorskim lub stworzenia korzystnych warunków operacyjnych dla działań sił marynarki wojennej. Szczególną rolę taktyczne desanty morskie odgrywają na morzach zamkniętych, gdy słabnie tempo natarcia wojsk lądowych. Do typowych zadań taktycznego desantu morskiego należą:

- opanowanie określonej rubieży bądź rejonu (obiektu) w głębi obrony przeciwnika;
- opanowanie i utrzymanie przepraw wodnych lub węzłów dróg do czasu podejścia wojsk lądowych;
- uniemożliwienie przeciwnikowi zaopatrywania;
- niedopuszczenie do podejścia w rejon walki odwodów (II rzutu) przeciwnika;
- opanowanie pojedynczych punktów bazowania sił morskich przeciwnika bądź ważnych obiektów na jego wybrzeżu;
- opanowanie pojedynczych wysp.

W czasie działań wojennych rajdy sił desantowych mogą mieć do spełnienia dwa główne cele:

po pierwsze - wsparcie działań prowadzonych w ramach operacji lądowych i morskich;

po drugie - udzielenie pomocy sprzymierzonemu państwu, które ze względu na brak środków do prowadzenia dalszych działań wojennych znalazło się w trudnej sytuacji.

W przypadku realizowania pierwszego z wymienionych celów wykonanie rajdu może zmusić przeciwnika do rozproszenia wysiłku, odwrócić jego uwagę lub uniemożliwić wykorzystanie życiowo ważnych instalacji i urządzeń, a nawet określonego obszaru.

Wykonanie rajdu w celu udzielenia pomocy innemu państwu może być uznane przez przeciwnika za oznakę słabości i dla Amerykanów ma niewielką wartość z punktu widzenia militarnego. Nie oznacza to jednak, iż nie może on zakończyć się pełnym sukcesem politycznym, którym mogą być: uzmysłowienie oponentom i społeczności cywilnej, iż wojna nie została jeszcze zakończona, zachęcenie innych sojuszników do przystąpienia do wojny lub dalszego w niej uczestnictwa.

W ramach taktycznego desantu morskiego przewiduje się działania pozorne, demonstracyjne oraz dezinformacyjne.

Działania pozorne polegać będą na tworzeniu fałszywej sytuacji przez wytworzenie odpowiednich cech demaskujących np. intensywne rozpoznawanie odcinków lądowania desantu, rozwijanie się do desantowania bez wyjścia na brzeg przy wsparciu ogniowym lotnictwa morskiego.

Działania demonstracyjne polegają na wprowadzaniu przeciwnika w błąd za pomocą prowadzenia rzeczywistych działań bojowych (desantowych) wydzielonymi siłami, jednak na pozornym, drugoplane-

wym kierunku. Działania demonstracyjne mogą niekiedy przekształcić się w desant właściwy.

Dezinformacja polega na przekazywaniu przeciwnikowi fałszywych wiadomości wszystkimi dostępnymi siłami i środkami, łącznie z wykorzystaniem nieoficjalnych (specjalnych) kanałów, w celu wprowadzenia przeciwnika w błąd co do miejsca, czasu i sił desantowania. Powyższe działania prowadzone są w ramach przedsięwzięć maskujących rzeczywisty zamiar.

5.2 Rodzaje morskich operacji desantowych według poglądów rosyjskich

Specjaliści wojskowi w Rosji zwracają uwagę, iż doświadczenia minionych wojen świadczą o wzrastającej roli desantów morskich.

W natarciu desanty są wykorzystywane: na poziomie strategicznym w celu utworzenia nowego kierunku prowadzenia działań bojowych, rozcięcia broniących się wojsk przeciwnika i ich zlikwidowania.

Na operacyjnym - uderzenia na flanki i tyły przeciwnika, w celu odrzucenia części zgrupowania do morza i zniszczenia, w celu zajęcia wysp i cieśnin (stref cieśnin).

W obronie desant morski może być wysadzany w celu zerwania natarcia wojsk przeciwnika, odciągnięcia jego sił od wykonania głównego uderzenia, osłabienia jego zgrupowania; ponadto w celu zajęcia ważnego portu lub centrum administracyjnego znajdującego się na wybrzeżu.

W zależności od celu desanty, dzielą się na:

- **desanty strategiczne** - celem ich jest z reguły otwarcie nowego frontu. W desancie takim uczestniczyć powinny główne zgrupowania wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Do jego przygotowania, trwającego lata lub co najmniej miesiące, włączony jest także przemysł. W

skład desantu strategicznego powinna wchodzić co najmniej armia ogólnowojskowa lub pancerna;

- **desanty operacyjne** - celem ich jest opanowanie ważnych pod względem operacyjnym rejonów wybrzeża, strefy cieśnin, wysp, półwyspów lub związanie walką dużych sił przeciwnika.

Przewiduje się w nich udział związku taktycznego wojsk lądowych w składzie wzmocnionej dywizji, a okres przygotowawczy wynosić może od kilku tygodni do kilku miesięcy;

- **desanty taktyczne** - ich celem jest opanowanie ważnych taktycznie rejonów lub obiektów, względnie związanie walką operacyjnych lub taktycznych odwodów przeciwnika. Uczestniczyć w nim mogą jednostki w składzie od wzmocnionego batalionu do dywizji;
- **desanty rozpoznawczo-dywersyjne** o ściśle określonych zadaniach, przy czym skład wojsk wahać się może od kompanii do batalionu.

Ponadto rozróżnia się jeszcze desanty **pozorne i demonstracyjne**.

Osiąganie powodzenia w działaniach desantowych w decydującej mierze zależy od przewagi na głównym kierunku działań. Do **czynników sprzyjających morskiej operacji desantowej** należy zaliczyć:

1. Staranne przygotowanie i zabezpieczenia działań.
2. Umiejętne wykorzystanie wyników uderzeń innych rodzajów sił na danym kierunku.
3. Obezwładnianie sił i środków rakietowych, lotnictwa i ważniejszych obiektów obrony w rejonie lądowania.
4. Osiągnięcie maksymalnego tempa lądowania oraz skrócenia czasu przejścia morzem i załadowania desantu.
5. Zapewnienie skrytości przygotowań oraz momentu i miejsca lądowania sił głównych desantu.

6. Skuteczną obronę desantu przed zagrożeniem z powietrza i morza (zagrody minowe i okręty podwodne).

Według poglądów specjalistów rosyjskich **powodzenie lądowania desantu morskiego** jest określone przez następujące kryteria:

- *sumaryczne straty wojsk desantu podczas załadunku, przejścia morzem i lądowania nie przekroczyły 20%;*
- *zapewniono skrytość działań i do momentu rozpoczęcia lądowania przeciwnik nie dokonał przegrupowania wojsk w celu wzmocnienia sił obrony przeciwdesantowej (na głównym kierunku lądowania);*
- *obezwładniono i zdezorganizowano system ognia obrony przeciwdesantowej wraz z systemem dowodzenia, niszcząc:*
 - ☆ *artylerię - w 50-60%;*
 - ☆ *środki pancerne - w 70-80%;*
 - ☆ *żołnierzy - w 25-30%;*
 - ☆ *wyrzutnie rakiet - w 50-60%.*
- *odwody przeciwnika pozbawiono możliwości manewru oraz odizolowano rejon lądowania;*
- *osiągnięto żądany stopień zniszczeń przeciwdesantowych zagród minowych i zapór inżynieryjnych w wodzie i na lądzie;*
- *podstawowe elementy punktów kierowania ogniem wojsk desantu zostały skrycie wysadzone na brzeg i są gotowe do działań;*
- *na każdym odcinku brygadowym (pierwszego rzutu desantu) osiągnięto powodzenie lądowania co najmniej w jednym punkcie lądowania;*
- *drugi rzut desantu morskiego ląduje na kierunku powodzenia (pierwszego rzutu desantu) i jest wykorzystywany do wykonania zadania dalszego;*
- *zachowano ciągłość dowodzenia w podstawowych elementach wojsk desantu oraz utrzymuje się ciągłość współdziałania.*

W działaniach desantowych główny wysiłek jest skoncentrowany na przełamaniu systemu obrony przeciwdesantowej i wysadzeniu wojsk desantowych na ląd.

Istotne znaczenie ma rejon lądowania. Desant operacyjny może lądować w jednym lub kilku rejonach wybrzeża - w zależności od swojego składu i zadań, a także od warunków wojskowo-geograficznych i możliwości obezwładniania obrony przeciwdesantowej przeciwnika.

Dla dywizji przewiduje się jeden rejon lądowania szerokości 20-30 km, w którym pułkom wyznacza się odcinki lądowania szerokości do 10 km każdy. W granicach tych odcinków określa się 2-3 punkty lądowania szerokości 2 km każdy (dla batalionów). Za główny kierunek lądowania należy uznać taki, na który będzie kierowana zasadnicza część wojsk desantu (siły główne).

W czasie desantowania istotne znaczenie ma pokonanie zapór inżynieryjnych przeciwnika. **Rosjanie wyróżniają** następujące ogólne **zasady pokonywania** przeciwdesantowych **zagród minowych** i **zapor inżynieryjnych** na wodzie i lądzie:

- ☉ w każdym punkcie lądowania wykonuje się trzy przejścia, przy czym w zagrodach minowych - z użyciem trałowców lub średnich okrętów desantowych wykorzystujących wystrzeliwane lub holowane ładunki wydłużone, w zaporach inżynieryjnych zaś - z okrętów desantowych (w wodzie), a na brzegu - z zestawów rozminowywania znajdujących się w transporterach opancerzonych;
- ☉ pływający ładunek wydłużony z trałowców (powyżej izobaty 5 m) wykorzystują holowniki typu MORZE (kierowane drogą radiową).

W celu odciążenia części sił przeciwnika z głównego kierunku i osłony własnych skrzydeł, część desantu może lądować w innych rejo-

nach na kierunkach pomocniczych, jednocześnie z lądowaniem sił zasadniczych.

5.3 Etapy morskich operacji desantowych

Planowanie desantu odbywa się jeszcze przed wybuchem wojny, konfliktu oraz sytuacji kryzysowej. Podstawę stanowią wnioski z analizy wariantów działań desantu, wydzielonych do jego składu sił i środków oraz organizacja wszystkich rodzajów jego zabezpieczenia, począwszy od sił morskich do inżynierskiego przygotowania rejonu załadunku, a ponadto wnioski z analizy możliwie pełnych danych rozpoznania przeciwnika i systemu jego obrony przeciwdesantowej.

Prowadzenie morskiej operacji desantowej można podzielić na cztery etapy⁶:

- **I etap operacji** obejmuje planowanie i wszechstronne przygotowanie sił desantowych (przewidzianych do desantu). Czas przygotowania może trwać od jednego do czterech miesięcy. Podczas planowania prowadzonego przez sztab operacji wojska przewidziane do desantowania ześrodkowują się w rejonach koncentracji, które znajdują się w odległości 80-250 km od punktów załadowania (w rejonach tych prowadzone jest szkolenie wojsk). Na jedną - dwie doby przed załadowaniem wojska przegrupowują się do rejonów wyczekiwania oddalonych od 8 do 30 km od punktów załadowania.
- **II etap operacji** obejmuje załadowanie sił desantu na środki desantowe (transportu morskiego). Ogólne kierownictwo nad załadowaniem wojsk i sprzętu bojowego sprawuje dowódca tzw. zespołu sił lądowych

⁶ Amerykanie wyróżniają następujące etapy morskich operacji desantowych: planowanie; załadunek sił i środków desantu; **ćwiczebne desantowanie (trening)**; przejście desantu morzem; lądowanie desantu.

(ZSL), a za sprawne i skryte przybycie sił na punkty załadowania - dowódca desantu. W skład ZSL wchodzi z reguły:

- zespół desantowy (ZDES);
- zespoły (oddziały, grupy) wsparcia ogniowego (ZWO);
- okrętowe grupy uderzeniowe (OGU);
- siły ochrony;
- grupy zabezpieczające;
- grupy okrętów (statków) do działań demonstracyjnych i pozornych.

Załadunek wojsk może odbyć się w dwóch i więcej portach, lub w wyznaczonych do tego rejonach. Z chwilą załadowania pododdziałów, oddziałów, związków taktycznych (ZT) na okręty desantowe dowódcy desantu podlegają odpowiednim dowódcom okrętów.

• **III etap operacji** jest to etap przejścia sił desantu morzem i obejmuje czas od wyjścia z portów załadowania do przybycia w rejon desantowania. Przejście desantu morzem odbywa się po ściśle określonych kursach. Dla zespołu desantowego wyznacza się główną trasę przejścia i kilka tras zapasowych.

Na trasie marszu zespół desantowy ugrupowuje się w odpowiedni szyk. Najczęściej stosowanym szykiem jest szyk rozcłonkowany - fala. Na określonej rubieży poszczególne fale tworzą z marszu ugrupowanie bojowe i kierują się na swoje punkty lądowania. Dużą rolę na tym etapie przywiązuje się do maksymalnego skracania czasu przejścia morzem. Ugrupowanie marszowe oprócz zespołu desantowego może składać się z bliskiej i dalekiej ochrony przeciwminowej oraz ochrony przed okrętami podwodnymi i kutrami rakietowymi. Przed atakiem z powietrza osłaniają je wydzielone siły lotnictwa, a także w wypadku przechodzenia wzdłuż własnego wybrzeża jednostki obrony powietrznej.

Przygotowanie zespołu sił lądowania (ZSL) do desantu (trening). W ramach tego etapu mogą być przeprowadzone praktyczne ćwiczenia zgrywające desant marynarki wojennej i lotnictwa przygotowujące je do przyszłych działań. To zamierzenie będzie realizowane w przypadku posiadania dostatecznej ilości czasu. Może być przeprowadzone podczas przejścia sił desantu morzem.

- **IV etap morskiej** operacji desantowej obejmuje lądowanie i wykonanie zadań na brzegu bronionym przez przeciwnika.

Walka o lądowanie desantu rozpoczyna się z chwilą zajęcia rejonu manewrowania przez okręty wsparcia ogniowego i przystąpienia do niszczenia przez nie przeciwnika na brzegu. Równolegle z tym, a często z pewnym wyprzedzeniem, lotnictwo może wykonać uderzenie na obiekty obrony przeciwdesantowej. Pod osłoną tych sił trałowce przystępują do wykonywania przejść do punktów lądowania, za nimi wychodzą na pozycje bojowe jednostki wyposażone w ładunki wybuchowe celem wykonania przejść w zaporach inżynieryjnych na brzegu. Walka o lądowanie desantu kończy się po wysadzeniu całości sił wraz z siłami wzmocnienia.

5.4 Sposoby wysadzania desantu morskiego

Lądowanie (wysadzenie) wojsk desantu morskiego może odbywać się czterema sposobami:

- „***brzeg-brzeg***” (jako podstawowy sposób lądowania desantu morskiego) bez przeładunku wojsk i sprzętu ze środków desantowo-transportowych na środki desantowe i lądowania;
- „***port-port***” polega na załadunku wojsk i sprzętu w porcie i następnie wykonanie marszu do portu docelowego i rozładunku;

- „*okręt-brzeg*” z przeładowaniem wojsk z transportowców (okrętów desantowych, promów) na środki desantowe;
- „*kombinowanym*”, polegającym na wysadzeniu pierwszego rzutu desantu sposobem „brzeg-brzeg”, a drugiego i następnych sposobem „okręt-brzeg” i „port-port”.

Z reguły realizowana jest zasada, że $\frac{2}{3}$ sił pierwszego rzutu desantu ląduje na środkach pływających, a $\frac{1}{3}$ na śmigłowcach (na określonej odległości w głębi obrony przeciwdesantowej przeciwnika).

5.5 Desant na poduszkowcach

Podczas wysadzania desantu morskiego batalionu piechoty morskiej na poduszkowcach mogą być realizowane następujące zadania:

- opanowanie i utrzymanie ważnych rubieży, obiektów w głębi obrony przeciwdesantowej (głęb. 10-15 km), a także opanowanie przyczółków (punkty lądowania);
- niszczenie obiektów obrony przeciwdesantowej decydujących o jej trwałości i aktywności;
- wzbranianie podejścia odwodów do rejonu lądowania.

Planując lądowanie batalionu na poduszkowcach wydziela się dla niego osobny pas działania. Formowanie fal desantowych odbywa się w odległości 25-35 mil morskich (Mm). Linie wyjściową do desantowania wyznacza się w odległości 1-2 Mm od linii brzegowej. Na linii wyjściowej manewrują kutry dowodzenia, z których dowódcy kierują lądowaniem desantu. Poduszkowce wychodzą na linię wyjściową grupami. W każdej grupie po trzy - cztery poduszkowce, odległości między nimi od 1 do 2 kabli (kbl)⁷. Każda grupa wspierana jest przez śmigłowce bojowe, które towarzyszą im już od rubieży formowania fal (Rysunek 3).

Ugrupowanie marszowe zespołu desantowego może się składać z:

⁷ 1 kabel - 185 metrów (1/10 mili morskiej)

1. oddziału czołowego - otrzymuje zadanie przygotowania rejonu lądowania desantu. W skład tego oddziału wchodzi różnorodne grupy okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia.
2. sił głównych - ta część zespołu desantowego może przegrupowywać się po morzu w jednym ugrupowaniu marszowym lub może być podzielona na kilka mniejszych oddziałów desantowych. Siły szturmowe, które stanowić będzie wzmocniona DPM, mogą zostać podzielone na 3-5 oddziałów desantowych. W skład oddziału desantowego może wchodzić brygada sił lądowych lub pułk piechoty morskiej, rozmieszczone na 15-20 okrętach desantowych i transportowcach.
3. sił osłony i ochrony, które ubezpieczają okręty desantu w czasie przejścia morzem. Składać się mogą z okrętów bojowych, rozmieszczonych wokół zespołu lub oddziału desantowego. Liczba okrętów ochrony i osłony w stosunku do dużych okrętów desantowych może się wahać od 1:1 do 1:4.

Po przybyciu do rejonu desantowania osłaniane okręty desantowe i transportowce rozmieszczają się w tzw. zewnętrznych i wewnętrznych rejonach postoju i manewrowania. Wykonanie zadania bojowego przez piechotę morską na lądzie jest etapem końcowym morskiej operacji desantowej. Na lądzie dowodzą poszczególni dowódcy pododdziałów, oddziałów i ZT.

W czasie prowadzenia morskich operacji desantowych (taktycznych desantów morskich), mogą być równoległe z nimi lub odpowiednio wcześniej wysadzone desanty śmigłowcowe, powietrzne lub oddziały desantowo-szturmowe. Zadaniem ich może być uchwycenie punktów lądowania lub niedopuszczenie odwodów przeciwnika do rejonu lądowania.

Podczas wysadzania operacyjnego lub taktycznego desantu morskiego organizuje się porażenie ogniowe tj. ogniowe zabezpieczenie, czy też wstępne przygotowanie ogniowe rejonów lądowania przez lotnictwo i okręty marynarki wojennej, które może rozpocząć się na kilka dni przed lądowaniem desantu. Możliwy jest też wariant pominięcia obu okresów. Działania takie będą miały na celu uzyskanie zaskoczenia obro-ny przeciwdesantowej. Mogą być też prowadzone w przypadku wysa-dzenia desantu na nieplanowanym odcinku.

5.6 Lądowanie i walka desantu na brzegu

W zależności od czasu trwania przygotowania ogniowego na 2-3 godzi-ny przed lądowaniem okręty desantowe i transportowce wojsk pod o-słoną lotnictwa przemieszczają się w rejon desantowania. W rejonie tym rozśrodkowują się w tzw. zewnętrznych i wewnętrznych rejonach posto-ju. Tam też spuszczone są na wodę środki desantowo-transportowe (kutry desantowe, transportery pływające itp.) z wojskiem i sprzętem bojowym. Z wymienionych środków formowane są fale desantowe 500-1000 m od granicy rejonów postoju i manewrowania. Po sformowaniu fal środki desantowe przepływają na linię wyjściową, która znajduje się w odległości 4-1,5 km od linii brzegowej. Pierwsza fala desantu powin-na osiągnąć brzeg o godzinie „h”(czas rozpoczęcia lądowania desantu). Kolejne fale wyruszają co 10-15 minut lub w odstępach 1-2 km jedna od drugiej (przykładowo batalionowa grupa desantowa ląduje na około 40-60 kutrach desantowych i transportowych pływających, z których formu-je się 6-9 fal desantowych). Batalionowa grupa desantowa⁸ ląduje na odcinku 1-3 km, a przy zagrożeniu bronią jądrową 3-5 km. Po wylądo-waniu, celem działania batalionowej grupy desantowej będzie uchwyce-

⁸ Batalionowa grupa desantowa - podstawowa jednostka organizacyjna piechoty morskiej, którą tworzy batalion piechoty morskiej z odpowiednimi pododdziałami wsparcia ogniowego (wzmocnienia) i obsługi.

nie przyczółka o głębokości 3-5 km. Czas lądowania rzutu szturmowego batalionowej grupy desantowej wynosi 50-70 minut. Szerokość odcinka lądowania pułkowej⁹ (brygadowej) grupy desantowej wynosi 7-10 km, a głębokość przyczółka 10-15 km.

Równocześnie z lądującym na środkach pływających rzutem szturmowym ląduje śmigłowcowy rzut desantu. Może on być wysadzony bezpośrednio na wybrzeżu, jak również w głębi lądu w odległości 10-40 km od brzegu. Głównym zadaniem rzutu śmigłowcowego będzie opanowanie punktów lądowania i zajęcie ważnych odcinków (obiektów) na tyłach broniącego się przeciwnika. Do miejsca lądowania śmigłowce lecą falami po 5-8 śmigłowców w każdej, w odstępach 5-10 minut. Lot śmigłowców odbywa się pod osłoną lotnictwa myśliwskiego i śmigłowców wsparcia ogniowego.

Każdemu batalionowi lądującemu na śmigłowcach przydziela się baterię haubic 105 mm z zapasem 1000 pocisków. Lądowanie rzutu szturmowego batalionowej grupy desantowej wraz z techniką bojową i zaopatrzeniem trwa godzinę i odbywa się falami: 4-5 fal zgodnie z planem desantowania i 3-4 fale na wezwanie.

5.7 Walka desantu na brzegu

Działania bojowe desantu morskiego na brzegu można podzielić na trzy etapy:

Pierwszy etap - walka rzutu szturmowego o uchwycenie, utrzymanie punktów lądowania, a następnie pogłębienie przyczółka do 3-5 km. Uchwycenie rubieży na tej głębokości przez rzut szturmowy ułatwia lądowanie kolejnych sił desantu;

⁹ Pułkowa grupa desantowa - trzy batalionowe grupy desantowe.

Drugi etap - walka wojsk desantu o pogłębienie zdobytych przyczółków do 10-15 km od linii brzegu. Taka głębokość przyczółków utrudnia przeciwnikowi prowadzenie korygowanego ognia artyleryjskiego przeciwko lądującym falom desantu;

Trzeci etap - walka sił głównych desantu o pogłębienie przyczółków do 30-40 km. Zajęcie rubieży na tej głębokości zapewnia swobodne lądowanie sił i środków pozostających na okrętach.

W etapie pierwszym, gdy fale rzutu szturmowego płynąc zbliżają się do miejsc lądowania, lotnictwo, artyleria okrętowa i śmigłowce szturmowe przenoszą ogień na obiekty w głębi obrony przeciwnika. Po wylądowaniu pododdziały pierwszej fali desantu rzutu szturmowego wykonują przejścia w polach minowych, niszczą nieobezwładnione punkty oporu i walcząc zabezpieczają podejście i lądowanie kolejnych fal desantu. Następne fale desantu wchodzi do walki bezpośrednio po wylądowaniu i nacierając dążą do zniszczenia kolejnych punktów oporu przeciwnika i pogłębienie zdobytego przyczółka na głębokości 3-5 km. Po opanowaniu przyczółka na podanej głębokości, rozpoczyna się drugi etap walk. Wprowadzane na przyczółek kolejne siły dążą do jego poszerzenia, połączenia z przyczółkami opanowanymi przez sąsiadów i niszcząc punkty oporu na kolejnych rubieżach obrony pogłębiają zdobyty teren na głębokość 10-15 km. Po opanowaniu przyczółka na tę głębokość rozpoczyna się trzeci etap walki desantu na lądzie. Nacierające siły desantu współdziałając z lotnictwem i śmigłowcami szturmowymi dążą do połączenia się z desantem śmigłowcowym i pogłębienia przyczółka do 30-40 km. W przypadku obrony przeciwdesantowej odstępy między odcinkami i punktami lądowania pułkowych i batalionowych grup desantowych zmniejsza się, by skoncentrować większe siły w celu przerwania tej obrony na wybranym kierunku. Dalsze działania wojska desantu, jak

również pododdziałów i oddziałów zmechanizowanych oraz pancernych prowadzony jest zgodnie z obowiązującymi w natarciu zasadami.

Desant morski może przejść do działań obronnych na wybrzeżu przeciwnika, jeśli:

- opanuje wyznaczony przyczółek i wykona postawione zadanie;
- natrafi na bardzo silne przeciwdziałanie przeciwnika;
- przeciwnik przejdzie do działań zaczepnych.

Obronę pozycyjną desant organizuje i prowadzi zgodnie z ogólnymi zasadami, zwykle dla utrzymania zdobytego przyczółka lub osłony ewakuacji z niego.

5.8 Lotnicze wsparcie morskich operacji desantowych

Potrzeby oraz rozwój nowoczesnych środków walki determinują sposoby prowadzenia działań bojowych, natomiast wykorzystanie kilku rodzajów broni na zasadzie synergizmu zwiększa siłę całego systemu. Wykorzystanie w strukturach marynarki lotnictwa, jako organicznego podsystemu, w bardzo dużym stopniu zwiększa jej siłę obronną i uderzeniową. Cele lotnictwa jak i jednostek pływających jest ten sam: obrona obszarów morskich i utrzymanie dogodnego reżimu operacyjnego MW. Zdaniem taktyków armii państw NATO lotnictwo prowadzi zadania zgodnie z zasadami taktyki MW, co należy rozumieć, że lotnictwo morskie nie prowadzi działań powietrznych nad morzem, lecz walkę morską z powietrza. Rola lotnictwa w działaniach Marynarki Wojennej jest znacząca, wykazały to nie tylko ćwiczenia prowadzone w ramach paktu NATO czy manewry rosyjskiej marynarki, ale przede wszystkim

konflikty zbrojne (w tym lokalne) w których żadne działania nie mogły zakończyć się powodzeniem bez wsparcia lotnictwa. W operacji desantowej rola lotnictwa jest jeszcze bardziej widoczna.

Lotnictwo bierze udział we wsparciu desantu przez cały czas trwania operacji. Tak w rejonach koncentracji desantu, załadowania, przejścia morzem, przygotowania rejonu wysadzania desantu jak i podczas samego wysadzania a także podczas wsparcia walczących wojsk w głębi lądu.

W państwach NATO i Rosji wyróżnia się cztery etapy operacji desantowej a przedsięwzięcia realizowane przez lotnictwo są następujące:

- 1 etap - planowanie i przygotowanie sił desantu.

Na 10-15 dni przed planowaną operacją prowadzi się rozpoznanie. Lotnictwo wykonuje rozpoznanie lotnicze rejonu przyszłych działań. Na 1-7 dni przed operacją siły powietrzne (nie tylko lotnictwo morskie ale i uderzeniowe) wykonują uderzenia na systemy obrony powietrznej, stanowiska startowe pocisków rakietowych i lotniska, bazy morskie, zgromadzenia wojsk i inne ważne elementy obrony przeciwnika.

Lotnictwo na tym etapie, częścią sił (lotnictwo myśliwskie) osłania z powietrza przegrupowujące się wojska i rejony koncentracji. Lotnictwo rozpoznawcze dokonuje rozpoznania rejonów przyszłego lądowania desantu oraz - w celu zmylenia przeciwnika co do rejonu lądowania - prowadzi rozpoznanie pozornego rejonu lądowania.

- 2 etap - załadowanie sił desantu na środki desantowe

Na tym etapie lotnictwo będzie działać podobnie jak w pierwszym.

- 3 etap - przejście sił desantu morzem

Etap ten jest bardzo niebezpieczny dla sił desantu ze względu na możliwość oddziaływania lotnictwa przeciwnika (na głębokość około 150-200 km) oraz ataki okrętów podwodnych, a w bliższej strefie obrony, oddziaływanie zespołów okrętów bojowych przeciwnika. W związku z powyższym przez cały czas przejścia desantu morzem, lotnictwo myśliwskie osłania zespół desantowy metodą towarzyszenia lub dyżurowania w wyznaczonych strefach. Śmigłowce ZOP wykonują zadania związane z poszukiwaniem i zwalczaniem okrętów podwodnych przeciwnika, zaś lotnictwo morskie i uderzeniowe wykonuje uderzenia na obiekty nawodne przeciwnika. Lotnictwo uderzeniowe intensyfikuje naloty na obiekty obrony przeciwnika w rejonie lądowania.

- 4 etap - lądowanie desantu na brzegu

Lotnictwo podczas wysadzania desantu bierze udział w uderzeniach przed i po artyleryjskim przygotowaniu rejonu lądowania zwalczając brzegowe punkty oporu, stanowiska dowodzenia i inne elementy obrony przeciwdesantowej a także izoluje rejon działań tj. walczy o utrzymanie przewagi w powietrzu oraz zwalcza podchodzące odwody przeciwnika. Siły desantu będą szczególnie narażone na oddziaływanie przeciwnika nie tylko podczas przejścia morzem (przelotu) ale przede wszystkim podczas wysadzania (lądowania) i po wylądowaniu. W związku z tym osłonę z powietrza realizuje lotnictwo morskie i lotnictwo taktyczne.

Na 2-3 godziny przed wysadzeniem desantu, lotnictwo osłania z powietrza oddziały, które przechodzą do rejonu oczekiwania i rejonów postoju. Razem z siłami lądującymi na środkach pływających, ląduje śmigłowcowy rzut desantowy. Zadaniem jego jest opanowanie punktów lądowania, zajęcie ważnych odcinków na tyłach przeciwnika stwarzając zagrożenie dla całego ugrupowania przeciwnika. Rzut śmigłowcowy wysadzany jest bezpośrednio na wybrzeżu jak i w głębi lądu w odległości

10-15 km od brzegu. Z przeprowadzonych ćwiczeń wynika, że do jednoczesnego przerzutu kompanii piechoty morskiej potrzeba 16 śmigłowców typu CH-46D „SEA KNIGHT” lub 10 typu CH-53D „SEA STALLION”. Do przerzutu sił głównych batalionu planuje się 70 śmigłowców, a całej batalionowej grupy desantowej wraz z jej techniką bojową i zapasami - 200 śmigłowców. Do miejsca lądowania desantu, śmigłowce lecą falami po 5-8 śmigłowców w każdej, na wysokości 100-500 m (w odstępach 5-10 minut) pod osłoną lotnictwa myśliwskiego i śmigłowców wsparcia ogniowego. Lądowanie rzutu szturmowego batalionowej grupy desantowej wraz z techniką bojową i zapasami trwa do godziny i odbywa się w 4-5 rzutach.

W działaniach marynarki zadanie wsparcia lotniczego realizować będzie głównie lotnictwo morskie. Lotnictwo to posiada odpowiednio wyposażone i uzbrojone samoloty i śmigłowce, przeznaczone do zwalczania sił morskich przeciwnika, prowadzenia rozpoznania oraz zwalczania obiektów na lądzie na korzyść marynarki wojennej. W operacji desantowej bierze udział nie tylko lotnictwo morskie ale również uderzeniowe i OP. Wynika to z konieczności zaangażowania dużych sił lotniczych w celu powodzenia operacji desantowej. Powodzenie desantu w znacznej mierze zależeć będzie od powodzenia lotnictwa tj. od wywalczenia przewagi a nawet panowania w powietrzu w rejonie działań. Jest to zdaniem analityków NATO zasada kluczowa.

Rolę lotnictwa podczas wysadzania desantu jaskrawo ukazuje lądowanie operacyjne amerykańców pod Inchon na półwyspie koreańskim we wrześniu 1950 roku. Lądowanie poprzedzone bombardowaniem z powietrza i morza nastąpić miało przy porannym przypływie. Działania te przyspieszyć miało wysadzenie desantu spadochronowego w rejonie lotniska Kimpo oddalonego o około 20 km od brzegu. Akcję dezinformacyjną

macyjną prowadzono z rozmachem miała na celu utwierdzenie dowództwa północno-koreańskiego o tym, że desant nastąpi na wschodnim wybrzeżu. Główną rolę odgrywało lotnictwo, intensyfikując loty rozpoznawcze wybranych rejonów oraz wysadzając desanty demonstracyjne w sile do kompani piechoty morskiej. Od 5 września lotnictwo systematycznie bombardowało porty koreańskie na południowy i południowo-zachodnim. 10 września 68 samolotów pokładowych a 12 około 270 samolotów pokładowych i bazowych (w tym B-29 z wyspy Guan) bombardowało rejon lądowania. Praktycznie przez cały czas operacji lotnictwo wspierało lądowanie wojsk zwalczając obiekty punktowe przeciwnika. W nocy z 16 na 17 Amerykanie wysadzili desant spadochronowy na kierunku działania „marines” a w rejonie lotniska ze 162 samolotów transportowych C-119 wysadzono pułk powietrznodesantowy, który opanował lotnisko. Dopiero 17 września nad Inchon skrycie przy niskiej podstawie chmur nadleciały 3 samoloty północno-koreańskie które uszkodziły krążownik „ROCHESTER”. Myśliwce osłony rejonu lądowania po krótkiej walce straciły 2 samoloty. Operacja ta zakończyła się pełnym sukcesem między innymi ze względu na to iż zapewniono wsparcie lotnicze operacji na każdym jej etapie. W operacji ogółem brało udział 70 tys. żołnierzy, których działania zabezpieczało 557 samolotów z 6 lotniskowców oraz dodatkowo Superfortece B-29 z wyspy Guam.

Według bardzo podobnego scenariusza realizowany był brytyjski desant na Wyspy Falklandy. Operację zabezpieczało około 60 samolotów typu „HARRIER” oraz około 60 śmigłowców różnych typów. Spodziewając się oddziaływania przeciwnika z powietrza za priorytetowe uznano zbudowanie polowego lotniska dla samolotów, które zostały wydzielone z sił lądowych i wspierały działania desantu. Wielokrotnie w

czasie działań sił desantu w głębi, lotnictwo wspierało go, zwalczając stanowiska argentyńskie pociskami raketowymi.

W operacjach desantowych przeprowadzonych po II wojnie światowej np. w 1956 roku w operacji portsaidzkiej gdzie wysadzono 40 tys. żołnierzy, w 1961 w Zatoce Świń na Kubie gdzie lądowało 1,4 tys. w 1965 roku na półwyspie Tuang-Fan 5 tys. lotnictwo odgrywało rolę według schematu przedstawionego powyżej. Również w konfliktach ostatnich lat desanty były wysadzane przy bardzo dużym wysiłku lotnictwa np. w 1974 roku, kiedy Turcy wysadzili desant w sile 6 tys. na Cyprze czy wspomniany desant brytyjski na Falklandach w 1982 roku oraz amerykański na Grenadę w sile 14 tys. żołnierzy.

Doświadczenia wynikające z lokalnych konfliktów zbrojnych oraz tendencje rozwojowe w armiach innych państw, wskazują że lotnictwo we współczesnych działaniach na morzu jest niezbędne. Dlatego w każdej liczącej się armii istnieje i rozwija się lotnictwo morskie, które jest bronią pierwszego uderzenia marynarki wojennej. Lotnictwo jest siłą bardzo efektywną i w znacznym stopniu decyduje o wynikach działań Marynarki Wojennej a w szczególności w operacjach desantowych.

ROZDZIAŁ VI. ZABEZPIECZENIE NAWIGACYJNO-HYDROGRAFICZNE I ROZPOZNANIE MARYNARKI WOJENNEJ W OPERACJACH DESANTOWYCH

Celem organizowania i prowadzenia wszystkich rodzajów zabezpieczenia działań bojowych sił morskich jest stworzenie własnym siłom jak najlepszych warunków potrzebnych do wykonania postawionych im zadań bojowych oraz maksymalne utrudnienie siłom nieprzyjaciela wykonania ich zadań. Dlatego też zabezpieczenie nawigacyjno-hydrograficzne powinno stwarzać dogodne warunki dla pływania i dzia-

łań własnych okrętów oraz utrudniać pływanie i działalność okrętów przeciwnika.

W operacji desantowej - ze względu na udział w niej dużej ilości różnych sił i środków oraz ze względu na konieczność prowadzenia działań u wybrzeży przeciwnika - zabezpieczenie nawigacyjno-hydrograficzne winno zapewniać nawigacyjne bezpieczeństwo pływania okrętów oraz maksymalną skuteczność wykorzystania uzbrojenia i sprzętu bojowego.

Do czasu I wojny światowej dla zabezpieczenia działań desantowych wystarczały ogólne przedsięwzięcia zapewniające nawigacyjne bezpieczeństwo pływania. Oznaczało to, że służba hydrograficzna w okresie wojny wykonywała te same przedsięwzięcia, co i w okresie pokoju.

W I wojnie światowej po raz pierwszy masowo zastosowano broń minową, która bardzo poważnie skomplikowała działania bojowe na morzu. Strony walczące stawiały miny nie tylko w celach obronnych, ale także w celu ograniczenia możliwości manewru floty przeciwnika i zablokowania jej w portach. Powstała konieczność oczyszczania od min torów wodnych, red i rejonów manewrowych. Rozpoczęto na szeroką skalę trałowanie min. Dokładność określania pozycji wpływała bezpośrednio na dokładność i wydajność trałowania, stąd konieczność nawigacyjno-hydrograficznego zabezpieczenia prac trałowych. Artyleria okrętowa również w porównaniu z XIX wiekiem, udoskonaliła się. Wzrósł jej zasięg, celność oraz siła niszcząca pocisków. Udoskonalone zostały przyrządy do kierowania ogniem artylerii. Powstała możliwość prowadzenia ognia do nieobserwowanego z okrętu celu nadbrzeżnego. Od dokładności pozycji okrętów podczas prowadzenia ognia zależała skuteczność strzelania.

Masowe zastosowanie w wojnie na morzu, okrętów podwodnych spowodowało konieczność prowadzenia specjalnych prac mających na celu zapewnienie nawigacyjnego bezpieczeństwa tych okrętów.

Wszystkie te przyczyny spowodowały, że w okresie I wojny światowej nie wystarczały już przedsięwzięcia zapewniające bezpieczeństwo pływania okrętów, lecz zrodziła konieczność maksymalnej skuteczności wykorzystania uzbrojenia, a szczególnie takich działań jak:

- stawianie i trałowanie min,
- kierowanie ogniem artylerii,
- maskowanie torów wodnych wyznaczających bezpieczne przejścia wśród zagród minowych,
- maskowanie nawigacyjne wyposażenia własnego wybrzeża.

W czasie II wojny światowej nastąpił dalszy rozwój sił i środków walki na morzu. Wojna na morzu charakteryzowała się szerokim zastosowaniem morskich desantów. Wysadzane one były niejednokrotnie w rejonach odległych o kilka tysięcy mil morskich od własnego terytorium, nie tylko w dzień, ale i w nocy, niejednokrotnie w rejonie nie tylko niewyposażonym pod względem nawigacyjnym, ale nawet niedostatecznie uprzednio zbadanym pod względem hydrograficznym. Do określania pozycji w rejonie lądowania wykorzystywane były zakotwiczone okręty podwodne ze światłami podczerwonymi. W celu zapewnienia wysokiej dokładności dojścia okrętów desantowych do rejonu lądowania, zaopatrywano je w przenośne stacje radionawigacyjne. Przetrąlowane tory, rejony manewrowania ogniowego oraz przeładowania wojsk desantu z transportowców na środki desantowe oznakowane były przy pomocy pław świetlnych i specjalnie do tego celu przystosowanych kutrów. Gdy wysadzanie desantu przeprowadzano w nocy, to punkty lądowania oznaczone były kolorowymi światłami. Odbывало się to w następujący spo-

sób: wyznaczone kutry z maksymalną możliwie dokładnością podchodziły do brzegu w miejscach przewidzianych do lądowania i przy pomocy uprzednio ustalonego koloru światła wskazywały punkty lądowania. W okresie wojny rozwinęły się również systemy radionawigacyjne, dające dużą dokładność określania pozycji m.in.: GEE, LORAN, DECCA. O zakresie prac związanych z zabezpieczeniem nawigacyjno-hydrograficznym może świadczyć chociażby fakt, że dla zabezpieczenia normandzkiej operacji desantowej odpowiednie służby Marynarki Wojennej USA wykonały około 280 000 sztuk różnego rodzaju map oraz 65 000 różnych pomocy nawigacyjnych.

Po II wojnie światowej nastąpił dalszy rozwój sił i środków bojowych marynarki wojennej, a w szczególności broni rakietowej i jądrowej. Niebezpieczeństwo uderzenia jądrowego zrodziło konieczność rozśrodkowanego bazowania sił i częstej zmiany tego bazowania, co spowodowało konieczność posiadania ruchomych środków nawigacyjno-hydrograficznego wyposażenia rejonów.

Powyższe przyczyny powodują nieustanny wzrost nie tylko ilościowy, ale jakościowy sił i środków oraz różnorodnych przedsięwzięć, prowadzonych w celu zabezpieczenia pod względem nawigacyjno-hydrograficznym morskich operacji desantowych.

6.1 Nawigacyjno-hydrograficzne zabezpieczenie działań desantowych ekspedycyjnej Brygady Piechoty Morskiej USA

Wysadzenie desantu na nie przygotowane wybrzeże jest jednym z bardziej złożonych rodzajów działań bojowych, prowadzonych w warunkach silnego oddziaływania ogniowego przeciwnika, zagrożenia minowego i ograniczeń czasowych.

Powodzenie, zależy w dużym stopniu od zorganizowania dokładnego zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego. Elementy tego systemu powinny:

- posiadać wysoki stopień trwałości (odporności),
- zapewniać ciągłość dowodzenia ,
- zapewniać operatywność i skrytość,
- umożliwiać szybkie rozwijanie w dowolnych rejonach geograficznych.

Wymaganiom tym w pełni odpowiadają systemy radiolokacyjne. Istniejące systemy można podzielić umownie na trzy grupy, na podstawie podobieństw ich charakterystyk (fizyczne zasady pomiarów, struktura sygnału, wykorzystywane zakresy częstotliwości):

1. Systemy fazowe z jednowstęgowymi sygnałami, zajmujące zakres częstotliwości; „RAYDIST” (1.0-2.5 MHz), „LORAC” (1.5-3.5 MHz), „ARDO” (1.7-7.0 MHz), „HYPER-FIX” (1.6-3.4 MHz), „HI-FI” (1.6-5.0 MHz);
2. Impulsowe systemy z sygnałami wąskopasmowymi, sygnałami których częstotliwości robocze są ograniczone zakresami częstotliwości: „MINI-RENGER III” (5400-5600 MHz), „TAC-NAV” (9310-9375 MHz), „TRISPONDER” (900 MHz), „MIKRO-FIX” (5400 MHz);
3. Systemy z sygnałem szerokopasmowym: „PALS-8” (0.1 MHz), „ACCUFIX” (0.1 MHz), „GEOLOC” (1.6-2.3 MHz), „SILEDIS” (420-450 MHz).

Systemy radiolokacyjne pierwszej grupy charakteryzują się zasięgiem działania rzędu 250-300 km i błędem w określeniu współrzędnych pozycji 3-30 metrów. Jeden z wariantów stacji „RAYDIST” pozwala na wykorzystanie jej dla zabezpieczenia sił desantu jeszcze przed zajęciem przyczółków na brzegu przeciwnika.

W roku 1982 opracowano nową zmodyfikowaną wersję „RAYDIST”- „RAYDIST-TRAK IV”. Oparty na zasięgowym, pasywnym reżimie pracy zapewnia większą dokładność określenia współrzędnych na granicy zasięgu pracy systemu przy nieograniczonej liczbie użytkowników.

Opracowany w Anglii system „HYPER-FIX”, posiada wyższe parametry takich charakterystyk jak: stopień automatyzacji i odporność na zakłócenia w porównaniu z systemem „RAYDIST”.

Druga grupa stacji nawigacyjnych do których zalicza się m.in. stacje dalekiego zasięgu (pytająco-odzewowe) mają zasięg działania ograniczony odległością horyzontu radiowego, a średni kwadratowy błąd określenia pozycji jest nie większy niż 3-5 metrów. Stacje odzewowe większości tych systemów są w pełni zautomatyzowane i nie potrzebują personelu obsługującego. Systemy te charakteryzują się małym ciężarem (ciężar do 24 kg, objętość-kubatura 0,03 m³) co pozwala na dostarczenie i ustawienie stacji odzewowej przez jednego człowieka i skryte umieszczenie jej na brzegu przeciwnika w początkowym etapie wysadzania desantu, kierunkowy charakter promieniowania sygnałów znacznie utrudnia ich wykrycie przez stronę przeciwną.

Pole radionawigacyjne systemu dalekiego zasięgu umożliwia pokrycie rejonu wysadzania desantu pułkowej grupy desantowej, jednakże ograniczona liczba użytkowników na jedną radiostację, zmniejsza możliwość wykorzystania jej w okresie wysadzania desantu na brzegu.

W czasie wysadzania desantu morskiego przeciwnik będzie prowadził zakłócanie, dlatego wiele uwagi przywiązuje się do obrony stacji nawigacyjnych przed tymi zakłóceniami oraz ich współdziałania z innymi urządzeniami radioelektronicznymi MW.

Wymaganiom tym w większym stopniu odpowiadają stacje należące do trzeciej grupy, łączącej systemy z sygnałami szerokopasmowymi, w któ-

rych realizowane jest fazowe i częstotliwościowe modulowanie sygnałów, ich analiza i obróbka cyfrowa. Przykładem może być stacja radionawigacyjna „SILEDIS”, która charakteryzuje się wysokim stopniem obrony przed zakłóceniami (zakłócenie\sygnał 20 dB) i wykorzystaniem sygnału kodowanego. Posiada także podwyższoną skrytość, co w dużej mierze utrudnia jej wykrycie w systemie.

Nawigacyjno-hydrograficzne zabezpieczenie operacji desantowej dowództwo MW USA wiąże nie tylko z potrzebą wychodzenia sił amfibijnych do określonego miejsca linii brzegowej, bezpieczeństwa pływania, ale także z zadaniami dokładnego informowania sił desantu (czołgów, oddziałów piechoty morskiej, lotnictwa i okrętów wsparcia ogniowego), a także dowodzenia nimi w trakcie działań na brzegu.

W celu wykonania tych zadań piechota morska w latach 70 przystąpiła do stworzenia zautomatyzowanego systemu określania pozycji, rozpoznania i przekazywania danych PLRS¹⁰.

Komponentami systemu są:

- dwa punkty dowodzenia (podstawowy-okrętowy i zapasowy-naziemny), każdy jest wyposażony w trzy komputery, urządzenia współpracujące z kanałem łączności dowodzenia i odwzorowania sytuacji;
 - aparaturę łączności dwustronnej i jednostronnej, zapewniającej automatyczną wymianę zakodowanej informacji w postaci cyfrowej;
 - 370 radiostacji (końcowych-odbiorników), rozmieszczonych na okrętach, środkach desantowych, samolotach AV-8B „HARRIER”, śmigłowcach desantowo-transportowych, pływających transporterach opancerzonych i czołgach, a także w plutonach piechoty morskiej (komplety plecakowe żołnierzy-operatorów).

¹⁰ PLRS - POSITION LOCATION REPORTING SYSTEM

Zasada pracy PLRS opiera się na automatycznym przekazie sygnałów o czasie trwania 800 mikrosekund w określonym interwale czasowym przez wszystkie radiostacje końcowe. Zdaniem amerykańskich specjalistów, przekazywanie sygnałów w reżimie pseudoszumowej modulacji i skokowej zmianie częstotliwości zapewnia jej wysoki stopień odporności na zakłócenia i obronę przed nasłuchem radiowym przeciwnika. Pozycję obiektu określa punkt dowodzenia zgodnie z czasem przejścia jego sygnału i sygnału od trzech geodezyjnie dowiązanych punktów.

Dokładność określenia pozycji pojedynczego żołnierza - operatora czy środka transportu wynosi 5-15 metrów w całej strefie działania systemu, a samolotów czy śmigłowców - 25 metrów w ograniczonym zasięgu działania środków łączności (do 50 km dla obiektów naziemnych i do 300 km - dla powietrznych). Każdy z obiektów systemu, posiadający urządzenie końcowe, zapytując punkt dowodzenia, może otrzymać dane o swojej pozycji lub wysokości, interesującym go obiekcie (celu) z charakterystyką dokładności podanych danych. Punkty kierowania systemu realizują dowodzenie siłami, uwzględniając wiadomości o sytuacji (hydrografii, topografii terenu, wiadomości o siłach przeciwnika i o umocnieniu terenu), przechowywane w pamięci komputera, które są ciągle uzupełniane, aktualizowane zgodnie z meldunkami sił własnych i danymi wywiadowczymi. PLRS pozwala obliczyć (skalkulować) pozycję obiektów tylko w odniesieniu do punktów dowodzenia. Jednakże przy zabezpieczeniu dowiązanego topograficznie punktu kierowania lub trzech baz punktów daje możliwość określenia współrzędnych geograficznych wszystkich obiektów systemu (Rysunek 4). Dalszy rozwój PLRS realizowany jest w połączeniu z „federalnymi planami rozwoju radionawigacji”, wiąże się to z połączeniem systemu łączności taktycz-

nej i dystrybucji informacji JTIDS ¹¹ i globalnym satelitarnym systemem nawigacyjnym NAVSTAR.

Globalny satelitarny system nawigacyjny NAVSTAR GPS ¹² zapewnia całodobowe określanie trzech podstawowych parametrów obiektu (w dowolnym miejscu na kuli ziemskiej) jego współrzędne, wysokość, prędkość. System obejmuje 24 satelity (21 czynnych i 3 rezerwowe), umieszczone na orbitach w kilku płaszczyznach, w odległości ok. 20 000 km od powierzchni ziemi. Każdy z satelitów nadaje sygnały na dwóch częstotliwościach: 1575,42 MHz (kod C/A) i 1227,60 MHz (kod P/Y). Użytkownicy wojskowi wykorzystują kod P/A, pozwalający na określenie pozycji z dokładnością do 16 metrów. Dla użytkowników lokalnych jest możliwy odbiór kodu C/A (coarse/acquisition), który pozwala określić pozycję z dokładnością do 30 metrów, a dla odbiorników powszechnego użytku do 100 metrów. Pomiar prędkości jest możliwy z dokładnością do 0,1 m/s, a czasu z dokładnością do 100 ns.

Odpowiednie rozmieszczenie satelitów na orbitach ma zapewnić jednoczesny odbiór sygnałów z kilku satelitów. Do określenia położenia własnego w trzech współrzędnych oraz prędkości konieczny jest jednoczesny odbiór sygnałów z trzech różnych satelitów, a do precyzyjnego pomiaru czasu i synchronizacji odbiornika - z czterech satelitów. Do 2000 roku planowana jest produkcja i wprowadzenie do eksploatacji w siłach zbrojnych Stanów Zjednoczonych ponad 21 000 odbiorników nawigacyjnych systemu NAVSTAR GPS.

Wykorzystanie tego systemu w celach nawigacyjno-hydrograficznych, według poglądów dowództwa MW USA pozwala na:

¹¹ JTIDS - JOINT TACTICAL INFORMATION DISTRIBUTION SYSTEM

¹² NAVSTAR GPS - NAVIGATION SYSTEM with TIMATION and RANGING, GLOBAL POSITION SYSTEM

- zmniejszenia ofiar, dzięki operowaniu dużych okrętów desantowych poza strefą działania brzegowych środków ogniowych przeciwnika, a także możliwości wysadzenia desantu w niesprzyjających warunkach pogodowych (w nocy), osłony środków desantowych zasłonami dymnymi,
- ułatwienie wykonania zadania ze względu na dokładne wyjście w rejon i podejście do punktów lądowania,
- skróceniu czasu trałowania,
- lepsze możliwości manewrowania okrętów desantowych i środków desantowych w niebezpiecznych rejonach,
- wzrost efektywności lotniczego i artyleryjskiego wsparcia desantu dzięki dokładnej informacji o pozycji okrętów i samolotów oraz pododdziałów piechoty morskiej,
- zmniejszenie potrzeb w środkach łączności w celu uzgodnienia działań bojowych oddziałów uczestniczących w operacji desantowej.

W celu sprawnego dowodzenia siłami i środkami w trakcie wysadzenia desantu okręty dowodzenia typu „BLUE RIDGE” wyposażone są w zintegrowany system dowodzenia i kierowania zapewniający nieprzerwane dowodzenie siłami desantowymi we wszystkich etapach operacji. Na okrętach wszystkie urządzenia kotwiczne i cumownicze zostały umieszczone pod pokładem, co zapewniło specjalne warunki pracy systemów antenowych. Okręt wyposażony jest w NTDS¹³ z liniami przesyłowymi danych LINK-4A, -11, -14, -16 oraz w system opracowywania danych wywiadowczych NIPS¹⁴.

Okręty typu „WASP” i „TARAWA” wyposażone są w bardziej nowoczesne systemy kierowania i dowodzenia: informacyjny system

¹³ NTDS - NAVAL TACTICAL DATA SYSTEM

¹⁴ NIPS - NAVAL INTELLIGENCE-PROCESING SYSTEM

dowodzenia IAWDS¹⁵ i piechoty morskiej MTACCS¹⁶. Są one przeznaczone do zobrazowania sytuacji nawodnej i powietrznej w rejonie wysadzenia desantu, prowadzenia możliwych wariantów wykorzystania środków ogniowych i środków walki radioelektronicznej przez siły amfibijne, wprowadzania sił i środków wsparcia desantu.

6.2 Rosyjskie systemy rozpoznania akwenów morskich i oceanicznych

Rosyjskie satelitarne systemy rozpoznania pod względem rozbudowy infrastruktury i potencjału rozpoznawczego zajmują drugą pozycję w świecie po Stanach Zjednoczonych. Pozostają one dla Rosji nadal jednym z najważniejszych źródeł informacji wojskowych i polityczno-wojskowych o zasięgu globalnym i kluczowym, obiektywnym narzędziem weryfikacji polityki bezpieczeństwa narodowego.

Satelitarny system rozpoznania akwenów morskich i oceanicznych zgodnie z koncepcją wypracowaną jeszcze w czasach ZSRR, składa się z dwóch konstelacji: „RORSAT” (wykrywania okrętów nawodnych przy wykorzystaniu stacji radiolokacyjnych rozmieszczonych na satelitach) i „ERSAT” (wykrywania i śledzenia aktywności sił morskich potencjalnego przeciwnika w wyniku przechwytu sygnałów radiowych, radiolokacyjnych i telemetrycznych oraz namierzania źródeł emisji).

Zgodnie z rosyjskimi zasadami taktyki satelity „RORSAT” i „EORSAT” działają parami. Dane uzyskane w ten sposób pozwalają zbudować wszechstronny obraz nawodnej aktywności wojskowej sił morskich poszczególnych państw. Satelity te są wyposażone w silniki korekcyjne, umożliwiające utrzymanie zakładanej wysokości i odległości. Okręt usiłujący zakłócić prace stacji radiolokacyjnej satelity

¹⁵ IAWDS - INTEGRATED TACTICAL AMPHIBIOUS WARFARE DATA SYSTEM

¹⁶ MTACCS - MARINE TACTICAL AMPHIBIOUS COMMAND and CONTROL SYSTEM

„RORSAT”¹⁷ natychmiast zdradzi swoją pozycję w wyniku przechwycenia sygnałów zakłócających przez satelitę „EORSAT”.¹⁸

Od 1988 roku nie umieszczono na orbicie żadnego satelity konstelacji „RORSAT” i należy przyjąć, że obecnie Rosja nie prowadzi radiolokacyjnego rozpoznania satelitarnego obszarów morskich.¹⁹

Pełna konstelacja „EORSAT” w czasie szczytowego rozwoju w 1990 roku składa się z 6 satelitów umieszczonych na dwóch orbitach, przesuniętych między sobą o 172°. Obecnie prawdopodobnie Rosja usiłuje utrzymać konstelację „EORSAT” składającą się z 3 satelitów umieszczonych na jednej orbicie. Pod koniec 1996 roku na orbicie funkcjonowały dwa satelity „EORSAT”).

Głównym zadaniem rosyjskiego satelitarnego systemu rozpoznania akwenów morskich i oceanicznych jest obserwacja rozwoju sytuacji nawodnej w strefach niedostępnych dla innych środków rozpoznania oraz śledzenie ruchów grup okrętowych (głównie grup lotniskowcowych) i pojedynczych okrętów innych państw. Amerykańskie kierownictwo sił zbrojnych uważa, że satelity tego systemu stanowią tak duże zagrożenie dla amerykańskich sił morskich, że usprawiedliwione byłoby, w przypadku wojny, użycie przeciwko temu systemowi broni przeciwsatelitarnej.

6.3 Rozpoznanie Marynarki Wojennej USA w operacjach desantowych

Wywiad (rozpoznanie)²⁰ Marynarki Wojennej zakłada prowadzenie szeregu kompleksowych przedsięwzięć w celu właściwego zapew-

¹⁷ Lot na wysokości około 255 km

¹⁸ Lot na wysokości około 435 km

¹⁹ Średni czas przebywania satelity Rorsat na orbicie roboczej wynosi 92 dni.

²⁰ Słownik wojskowy angielsko-polski, Wydawnictwo MON Warszawa 1960 rok, s.239. Intelligence - inteligencja, rozum, umysł; wiadomość, informacja; wywiad. Staniszewski J., Wielki słownik polsko-angielski, Wydawnictwo Philip Wilson, Warszawa 1995, s. 1445, wywiad: *wojsk. 4. (ludzie wysłani na zwiad) reconnaissance party. 5. polit. woj. intelligence (servis, department); secret serwis; espionage, rozpoznanie 4. wojsk. reconnaissance; reconnoitring; W pracy słowo wywiad i rozpoznanie jest używane zamiennie.*

nienia informacji Dowództwu MW USA oraz piechocie morskiej w trakcie prowadzenia działań bojowych. Jako składowa część systemu rozpoznania wojskowego, Marynarka Wojenna współpracuje z narodowym systemem wywiadowczym, a także z wywiadami krajów NATO. Charakterystyczną cechą amerykańskich sił morskich jest to, iż znaczna część systemów znajdujących się na uzbrojeniu floty i korpusu piechoty morskiej dysponuje możliwościami zbierania danych rozpoznawczych. Na poziomie operacyjnym i taktycznym zadanie to powierzono dowódcom amerykańskich okrętów podwodnych, okrętów nawodnych i lotnictwu MW. Struktura rozpoznania MW jest taka, że można ją wykorzystać do zapewnienia rozpoznania nie tylko działań bojowych sił marynarki wojennej, ale i wspólnych (**Joint**) a także połączonych lub wielonarodowościowych operacji (**Combined**).

Wywiad MW USA w latach 1991-1994 został zreorganizowany i w ramach ponownie utworzonego Narodowego Morskiego Centrum Wywiadowczego (**National Maritime Intelligence Center**) zostały połączone:

- Sztab Wywiadu MW (**Office of Naval Intelligence**),
- Dowództwo Morskie Wywiadu (**Naval Intelligence Command**),
- Oddział Wywiadu Korpusu Piechoty Morskiej (**Marine Corps Intelligence Activity**)
- Centrum Koordynacji Rozpoznania Ochrony Brzegowej (**Coast Guard Intelligence Coordination Center**).

Połączone morskie służby wywiadowcze mają swoją siedzibę w stanie Maryland²¹. Takie rozwiązanie umożliwiło skoncentrowanie wysiłków rozpoznania morskiego i zapewnienie informacji nie tylko resor-

²¹ Wyjątek stanowi dowództwo grup bezpieczeństwa i części oddziałów rozpoznania sztabu korpusu piechoty morskiej, znajdujących się w mieście Quantico w stanie Wirginia.

tom wojskowym, ale także wszystkim zainteresowanym ministerstwom i służbom federalnym.

W 1994 roku w Narodowym Morskim Centrum Wywiadowczym zakończono tworzenie bazy danych komputerowych wywiadu morskiego USA. Umożliwiło to pozyskiwanie i dostarczanie odpowiednich informacji oraz ułatwiło ich wymianę z innymi rodzajami sił zbrojnych, także z organami wywiadu morskiego państw zaprzyjaźnionych.

Do zadań Dowództwa Wywiadu MW należy:

- reorganizacja organów rozpoznania i przygotowanie stanów osobowych;
- przeprowadzenie ćwiczeń analitycznych dotyczących wszystkich zagadnień związanych z rzemiosłem morskim;
- prowadzenie nadzoru administracyjnego;
- zapewnienie reżimu bezpieczeństwa;
- rozwiązywanie problemów kadrowych.
- specjalna działalność dowództwa, która przewiduje:
 - analizę perspektyw rozwoju sił zbrojnych innych państw - całościowo oraz sił morskich,
 - współpracę z wojskowymi i morskimi wywiadami państw zaprzyjaźnionych,
 - śledzenie osiągnięć w dziedzinie nauki i techniki za granicą,
 - ocenę sytuacji w handlu i wymianie gospodarczej oraz w zakupach systemów rozpoznania.

W skład Dowództwa Wywiadu MW wchodzi następujące Departamenty:

- Zabezpieczenia Działań Nawodnych i Sił Ochrony Wybrzeża (**Surface and Coastal Warfare Department**),

- Zabezpieczenia Działań Bojowych Sił Uderzeniowych i Lotnictwa (**Strike and Air Warfare Department**),
- Zabezpieczenia Działań Bojowych Sił Podwodnych (**Undersea Warfare Department**),
- Zabezpieczenia Sił Ekspedycyjnych i Działań w Nadbrzeżnych (przybrzeżnych) Rejonach i na Kierunkach Nadmorskich (**Expeditionary and Littoral Warfare Department**),
- Planowania Struktury Systemów Wywiadu (**Systems Directorate**),

Dowództwo grup bezpieczeństwa MW odpowiada za prowadzenie rozpoznania radioelektronicznego, a także za zabezpieczenie kryptologiczne. W skład dowództwa wchodzi batalion zabezpieczenia piechoty morskiej (MARINE SUPPORT BATTALION) rozmieszczony na niektórych punktach dowodzenia.

Oprócz tego, zabezpiecza działania bojowe piechoty morskiej sił ekspedycyjnych wydzielając ze swego składu siły i środki wzmocnienia dla batalionu radioelektronicznego rozpoznania piechoty morskiej flot (FLEET MARINE FORCE RADIO BATTALIONS).

Głównym zadaniem Oddziału Wywiadu sztabu korpusu piechoty morskiej jest odpowiednie zabezpieczenie i przygotowanie działań bojowych ekspedycyjnych sił piechoty morskiej do prowadzenia działań bojowych. Oddział odpowiada za zbieranie, opracowanie wydawanie informacji rozpoznawczych o prawdopodobnym przeciwniku, jego możliwościach technicznych a także o terenie i rejonie działań bojowych, potrzebnych ekspedycyjnym zgrupowaniom piechoty morskiej w czasie ich przygotowania do przerzutu w rejon przeznaczenia. Koordynuje również wysiłki organów rozpoznania, funkcjonujących na poziomie: narodowym, rodzajów sił zbrojnych i w pierwszej kolejności współpracuje z Dowódcą Wywiadu MW.

Podstawowym celem wywiadu morskiego USA jest zapewnienie informacji o możliwościach i zamiarach przeciwnika dla planowania i prowadzenia działań bojowych, na poziomie dowodzenia strategicznego, operacyjnego i taktycznego. Rozpoznanie powinno ujawniać tak silne jak i słabe strony przeciwnika oraz terminowo powiadamiać (informować) dowódców w celu efektywnego oddziaływania na przeciwnika. Oprócz tego, rozpoznanie jest ukierunkowane na ocenę rezultatów działań bojowych, pozwala to na aktualizowanie sytuacji, obniżenie stopnia niejasności sytuacji i ma decydujący wpływ na podejmowanie decyzji przez dowódcę, zmniejszając tym samym ryzyko strat własnych. Specjaliści amerykańscy wyróżniają dwa rodzaje planowania działań bojowych:

- planowanie przygotowawcze (zawczasu, uprzednio przygotowane) **(Deliberate Planning)**,
- planowanie w celu uregulowania kryzysu **(Crisis Action)**.

Pierwszy rodzaj (prowadzony głównie w czasie pokoju) przewiduje opracowywanie planów prowadzenia działań bojowych w szczególnych warunkach, przedstawionych w rozkazach (dokumentach przełożonych) Komitetu Szefów Sztabów Sił Zbrojnych USA, a drugi - opracowanie planów i rozkazów jako sposobu przygotowania na nieoczekiwane pojawienie się sytuacji kryzysowej.

Dowództwo MW USA stawia przed wywiadem i rozpoznaniem morskim następujące zadania:

- studiowanie możliwego TDW,
- analiza oznak sytuacji kryzysowej i powiadamianie sił własnych,
- ocena wariantów rozwoju sytuacji, wybór celów i określanie koniecznych środków oddziaływania,
- ocena rezultatów oddziaływania militarnego,

- kierowanie strumieniem informacji wywiadowczej ,
- zapewnienie bezpieczeństwa sił własnych.

Przestudiowanie możliwego TDW przewiduje nieprzerwaną, wszechstronną analizę przeciwnika - fizyczną i geograficzną (topograficzną i hydrograficzną oraz meteorologiczną). Jest to ważna część przygotowania pola walki i jest decydującym czynnikiem w procesie podejmowania decyzji przez dowódcę. Zadaniem pierwszoplanowym jest określenie składu sił przeciwnika i możliwego charakteru jego działań. W związku z tym przewiduje się następujące działania :

- określenie rejonu działań bojowych i skupienie na nim wysiłku rozpoznania ,
- ocenę fizycznej charakterystyki terenu, jego wpływu na możliwości wykonania manewru i uderzeń sił zbrojnych własnych i przeciwnika,
- wykorzystanie środków powiadamiania i łączności,
- ocenę przeciwnika - analizę słabych miejsc,
- określenie charakteru prawdopodobnych działań,
- określenie na każdym etapie działań stopnia wykorzystania sił własnych.

Analiza oznak sytuacji kryzysowej i powiadamianie własnych sił zapewnia wczesne wykrycie prawdopodobnych zamiarów przeciwnika, eliminuje to czynnik zaskoczenia i zmniejsza ryzyko strat sił własnych na poziomach: strategicznym, operacyjnym i taktycznym. Na tym etapie główną uwagę koncentruje się na studiowaniu procesu przygotowania potencjału militarnego przeciwnika do wojny, zmiany kursu politycznego, osiągnięć w dziedzinie wojskowej i nowych technologii, a na drugim i trzecim poziomach - na pomniejszeniu czynnika zaskoczenia i uchylenia się od bezpośredniego ataku.

Ocena warunków rozwoju sytuacji jest konieczna dla planowania procesu rozpoznawczego przygotowania pola walki. Oprócz tego, pozwala prawidłowo przeanalizować i określić możliwy charakter działań przeciwnika, np. po otrzymaniu danych o pojawieniu się rakiet, rozpoznanie powinno prawidłowo ocenić: czy jest to przygotowanie do planowanych strzelań (ćwiczeń), czy rozpoczęcie działań bojowych. Jeżeli mówimy o planowanych strzelaniach (ćwiczeniach), należy zorganizować i zebrać informacje na ten temat. Jeśli mamy do czynienia z wrogimi zamiarami koniecznym jest uściślenie czy istnieje bezpośrednie zagrożenie dla sił własnych, a jeśli tak, to kto nam zagraża. Ocena wariantów rozwoju sytuacji, pozwala określić uściślić dane o charakterze zagrożenia oraz określić: przypuszczalne rejony pozycji startowych rakiet, czas konieczny dla przygotowania do startu (odpalenia) rakiet i możliwe obiekty uderzenia raketowego. Prawidłowość oceny wariantów rozwoju sytuacji nabiera szczególnej wagi w warunkach błyskawicznych działań bojowych kiedy niedopuszczalne są najmniejsze błędy. Zadanie oficerów rozpoznania i dowodzenia operacyjnego polega na wyborze wrażliwych obiektów przeciwnika, określeniu koniecznych sił i środków w celu ich zniszczenia oraz analizę, która przewiduje ocenę przeciwnika w rezultacie zniszczenia czy uszkodzenia tych obiektów. W trakcie tej analizy, rozpoznanie ocenia w jaki sposób częściowe (wycinkowe) użycie środków walki może wpłynąć na przeciwnika. Po tym jak cele zostały wybrane oficerowie operacyjni rozdzielają informację między siły uderzeniowe.

Ocena rezultatów oddziaływania bojowego na przeciwnika i określenie efektywności użycia środków rażenia oraz wykonanie ponownych uderzeń, należy do obowiązków dowódcy. Efektywność działania sił własnych powinno oceniać się zgodnie z informacjami wywiadowczymi

mówiącymi o bojowym i liczebnym składzie przeciwnika, jego obiektach i wykonywanych zadaniach, do których zaliczyć należy ocenę fizycznego i funkcjonalnego zniszczenia obiektu. W pierwszym wypadku mówimy o ilościowym rezultacie oddziaływania na obiekt materialny. Np. zniszczenie obiektu - mostu - wskazuje na uszkodzenie jednej z linii komunikacyjnych przeciwnika. W drugim wypadku rzecz idzie o określenie jakościowych parametrów wykonania zadania bojowego, np. ocena efektywności radioelektronicznego tłumienia jego systemu dowodzenia. Tym samym ocena rezultatów oddziaływania bojowego na przeciwnika pomaga określić w jakim stopniu nasze działania odbiły się na jego możliwościach bojowych. Ocenę tę otrzymują dowódcy na wszystkich poziomach prowadzonej operacji, na poziomie taktycznym - jest ona konieczna dla podjęcia decyzji o wykonaniu powtórnych uderzeń, na poziomie operacyjnym - dla określenia stopnia wykonania postawionych zadań i osiągnięcia celów operacyjnych, na strategicznym - dla oceny przez wyższe dowództwo przebiegu kampanii.

Informacja wywiadowcza powinna być terminowa oraz powinna dostarczać potrzebnych danych wywiadowczych w formie przystępnej do wykorzystania. Efektywność kierowania informacją wywiadowczą zależy od prawidłowego zorganizowania współpracy trzech oddziałów: rozpoznawczego, operacyjnego i łączności.

Dane z rozpoznania powinny bezpośrednio odnosić się do przewidywanych lub prowadzonych działań bojowych. Jeśli nie odpowiadają potrzebom dowodzenia ich wartość jest niewielka. Końcowy produkt rozpoznania jest rezultatem konsekwentnych, logicznych i wzajemnie powiązanych przedsięwzięć, które amerykańscy specjaliści nazywają cyklem działalności wywiadowczej (**Intelligence Cycle**).

Zawiera ona pięć etapów:

- planowanie i kierowanie (**Planning and Direction**),
- zbieranie (**Collection**),
- opracowanie (**Processing**),
- produkcja (wydawanie produktu końcowego) (**Production**),
- powiadamianie (rozprowadzanie informacji, szerzenie wiadomości) (**Dissemination**).

Na etapie planowania i kierowania dowódca określa potrzeby w zakresie informacji i jej priorytety. Następnie opracowuje plan zabezpieczenia danych wywiadowczych z uwzględnieniem posiadanych w jego dyspozycji sił i środków, a także potrzeb priorytetowych.

Etap opracowywania zakłada przetransformowanie zdobytych danych wywiadowczych w produkt informacyjny, posiadający możliwą do wykorzystania formę. Ważnymi kryteriami efektywności pracy na danym etapie okazuje się dokładność i czas (punktualność).

Wydawanie produktu końcowego - analiza, ocena i wyjaśnienie wszystkich danych rozpoznawczych, ukierunkowanie i zorientowanie zgodnie z potrzebami. Przy czym ważne jest regulowanie przekazywaniem (strumieniem) informacji, oddając priorytet szybko dezaktualizującym się i najbardziej ważnym.

Rozpoznanie morskie USA uważane jest za ważny element sił zbrojnych gdyż wykorzystując posiadane siły i środki wnosi rzeczywisty wkład w bojowe zabezpieczenie działań marynarki wojennej. Zgodnie z oceną amerykańskich specjalistów planuje się dalsze podwyższenie roli i znaczenia rozpoznania morskiego przy planowaniu morskich operacji desantowych.

ROZDZIAŁ VII. NOWE KONCEPCJE PROWADZENIA MORSKICH OPERACJI DESANTOWYCH

Rozpoczęty po zakończeniu drugiej wojny światowej proces zmniejszania ilości okrętów desantowych w składzie marynarki wojennej USA doprowadził do ograniczenia możliwości transportowania sił amfibijnych dużych zgrupowań ekspedycyjnych piechoty morskiej. Dlatego w celu optymalnego wykorzystania sił i środków przeznaczonych do przerzutu sił desantu w rejon prowadzenia operacji, przewiduje się realizować go trzema rzutami:

Rzut szturmowy (Assaul Echelon) przerzuca się w rejon wysadzenia desantu na okrętach sił amfibijnych. Zawiera on około 2/3 sił ekspedycyjnej Brygady Piechoty Morskiej, połowę etatowego ciężkiego uzbrojenia i techniki wojskowej i tylko część środków materiałowo-technicznych. Zadaniem rzutu szturmowego jest uchwycenie przyczółka, sformowanie zgrupowania uderzeniowego i prowadzenie działań bojowych w ciągu pierwszych 15 dni.

Drugi rzut (Assaul Follow-on Echelon) przybywa w rejon wysadzania desantu na okrętach dowodzenia lub na zafrachtowanych statkach transportowych przedsiębiorstw cywilnych. Razem z wojskiem, bronią i techniką wojskową dostarcza podstawową masę środków materiałowo-technicznych w celu zabezpieczenia prowadzenia działań bojowych zgrupowania piechoty morskiej w okresie 45 dni.

Trzeci rzut (Fly-in Echelon) to część sił i środków formacji ekspedycyjnej, które dostarcza się w rejon prowadzenia operacji samolotami transportowymi.

Podział sił i środków ekspedycyjnej Brygady Piechoty Morskiej USA
na poszczególnych etapach przerzutu w rejon przeznaczenia

Siły i środki ekspedycyjnej brygady piechoty morskiej	Rzut		
	Szturmowy %	Drugi %	Trzeci %
piechota morska	62	23	15
uzbrojenie (tech.wojs.)	46	42	12
środki materiałowo-techniczne	26	57	17

Wraz ze zwiększaniem się potencjalnych możliwości wybuchu konfliktów zbrojnych na świecie, wzrasta rola i znaczenie rajdu. W rozumieniu amerykańskim rajd jest pojęciem taktycznym, ale w określonych uwarunkowaniach może mieć znaczenie strategiczne. Stosowanie tej formy działań stwarza Stanom Zjednoczonym możliwość ograniczonego użycia sił zbrojnych oraz pozwala na szybkie osiągnięcie rozstrzygających rezultatów. Dlatego też Amerykanie zakładają, że rajdy będą podstawową formą ewentualnych wojskowych operacji interwencyjnych nie tylko w latach 90, ale także w dalszej przyszłości.

Rajd określany mianem wypadu (czasami niespodziewanego ataku), będzie ukierunkowany na osiągnięcie określonych celów politycznych i militarnych, np. zabezpieczenia akcji humanitarnych. Do dokonywania wypadów najbardziej predysponowane są siły morskie, ponieważ większość strategicznie ważnych celów, jakimi są np. duże ośrodki miejskie, jest położona w odległości do 10 Mm od linii brzegowej. Ponadto ośrodki takie, położone nawet w głębi lądu mogą być osiągnięte przez piechotę morską posiadającą na swoim wyposażeniu śmigłowce,

których prędkość przelotu oraz zasięg zapewniają osiągnięcie efektu zaskoczenia (możliwości szturmowe amerykańskich oddziałów piechoty morskiej zostały znacznie rozszerzone głównie dzięki utworzeniu batalionów ekspedycyjnych, przygotowanych do prowadzenia akcji specjalnych, w tym do działań w rejonach zurbanizowanych i do walk ulicznych w dużych miastach). Nie można wykluczyć sytuacji, w której w celu zastraszenia strony przeciwnej lub izolacji rejonu walk, zostanie wykonane ogniowe uderzenie wspierające ze strony morza (w tym z użyciem broni raketowej).

7.1 Desant pozahoryzontalny

Prowadzenie operacji z morza jest znacznie efektywniejsze w skutkach, niż prowadzenie ich z baz usytuowanych na lądzie (jeżeli elementy ugrupowania bojowego przeciwnika działają z baz w rejonach trudno dostępnych i niezamieszkałych, to dla zapewnienia powodzenia muszą się przemieścić na tereny zaludnione, czyli na wybrzeże, gdzie zamieszkuje większość ludności, której poparcie ma znaczenie decydujące). Ze względu na słabo rozwiniętą drożnię czy górzysty teren operacje prowadzone w oparciu o bazy na lądzie będą wspierane tylko w ograniczonym zakresie, natomiast desantowane wojska mające bazę na okrętach, będą nie tylko mieć przewagę nad siłami przeciwnika pod względem manewrowości, ale także mogą być wspierane z morza przez samoloty pokładowe. Większość sił zbrojnych nie dysponuje środkami do zwalczania okrętów, co zapewnia siłom amfibijny prawie pełną swobodę działania, a nawet gdyby posiadały broń do zwalczania okrętów z lądu, to jednostki desantowe mogą z łatwością operować spoza zasięgu takiej broni.

Specjaliści wojskowi Stanów Zjednoczonych uważają, że istniejące sposoby wysadzania desantu morskiego nie zapewniają odpowiednie-

go zaskoczenia, szybkości i ochrony przewożonych wojsk desantu. W związku z powyższym opracowano nową koncepcję wysadzania desantu „FIBSTREAK-95”.

Koncepcja ta zakłada wysadzanie piechoty morskiej na szybkich środkach desantowych z rejonu oczekiwania (postoju) i manewrowania okrętów desantowych i statków oddalonych do 30-50 mil morskich od brzegu, to jest z rejonów znajdujących się poza zasięgiem widzialności. Można przez to osiągnąć taki stopień zaskoczenia, który nie pozwoli przeciwnikowi na wcześniejsze przygotowanie odcinka wybrzeża do obrony, na którym planowane jest wysadzenie desantu, a także znacznie zmniejszy straty desantu w momencie puszczenia środków desantowych na wodę, obsadzenia na nich sił desantu i przy podchodzeniu fal desantu w kierunku brzegu kosztem wysokiej szybkości przemieszczania się (do 60 węzłów). Ten sposób działań, otrzymał nazwę „desantu pozahoryzontalnego” (Rysunek 5).

Wyposażenie lotnictwa piechoty morskiej w nowoczesne samoloty daje możliwość rozpoczęcia wysadzenia grup dywersyjno-rozpoznawczych na dobę, a oddziałów szturmowych na 10-12 godzin od wprowadzenia do działań sił zasadniczych desantu. Głównym zadaniem tych pododdziałów jest:

- uchwycenie przyczółków,
- powstrzymanie rozwijania rezerw przeciwnika,
- zabezpieczenie wysadzenia desantu.

Zadania swoje będą wykonywać poprzez działania dywersyjne na podejściach wysunięcia wojsk, naprowadzanie lotnictwa szturmowego, utrzymanie wyznaczonych odcinków wybrzeża do czasu wysadzenia rzutu szturmowego i śmigłowcowego desantu.

Opuszczenie na wodę poduszkowców LCAC²² z desantowych okrętów-doków i transportowców-doków prowadzi się w rejonie, oddalonym o 25-30 mil morskich od brzegu na 30-35 minut przed wysadzeniem desantu. W tym czasie lotniskowcowe okręty desantu znajdują się w odległości 50-75 mil morskich od brzegu, z których może być również wysadzany desant powietrzny.

Siły wchodzące w skład rzutu szturmowego desantu brygady ekspedycyjnej w zależności od wariantów załadowania środków desantowych mogą składać się z: 1000-1200 ludzi, 5 czołgów, 6-8 haubic, 35-40 transporterów opancerzonych i bojowych wozów piechoty, a w składzie desantu powietrznego do 800-900 ludzi i do 11 jednostek techniki wojskowej o ciężarze do 16 t każda. W sumie stanowi to około dwóch wzmocnionych batalionów piechoty morskiej, do wysadzenia których potrzeba około 30-40 minut z uwzględnieniem opuszczenia środków desantowych na wodę, formowania fal i przemieszczenia do brzegu. Dla wysadzenia zasadniczych sił brygady potrzeba około 90 minut. Rezerwy, sprzęt ciężki, zapasy, środki materiałowe przewiduje się wysadzać przez 3-4 godziny z rejonów oddalonych o 2-3 mile morskie od brzegu. Zdaniem specjalistów, w warunkach zmniejszonej amerykańskiej obecności wojskowej w innych rejonach, piechocie morskiej - jako bardziej mobilnej od wojsk lądowych - daje się rolę pierwszoplanową w konfliktach o niskiej intensywności. Realizacja programu „desantu pozahoryzontalnego” pozwoli piechocie morskiej - szybko i z powodzeniem - prowadzić działania bojowe z siłami przeciwnika wyposażonymi w nowoczesną technikę wojskową.

²²LCAC - LANDING CRAFT AIR-CUSHIONED - poduszkowiec

7.2 *Poduszkowce w działaniach desantowych*

Wprowadzenie w okresie powojennym do arsenału największych flot wojennych nowego środka walki - poduszkowca - zwiększyło zakres możliwych do realizacji zadań i wpłynęło na sposoby ich wykonywania. Wynika to z dotychczas niespotykanych właściwości poduszkowców. Pomimo, iż nie są pozbawione wad, to posiadają dwie podstawowe zalety:

- możliwość poruszania się ponad powierzchnią wody z dużym ładunkiem lub dużą ilością zamontowanego uzbrojenia,
- możliwość działania zarówno na akwenach morskich, jak i na lądzie - bez żadnego dodatkowego przygotowania.

Wymienione cechy predysponują poduszkowce do różnego rodzaju działań morsko-lądowych, a w szczególności transportu oddziałów desantowych i lekkiego sprzętu bezpośrednio na plażę lub nawet daleko w głąb terytorium przeciwnika na tyły broniących się oddziałów. Biorąc pod uwagę duże prędkości rozwijane przez poduszkowce (często ponad 100 km/h) można stwierdzić, iż charakteryzują się wysokim wskaźnikiem mobilności.

Podczas wysadzania desantu morskiego batalionu piechoty morskiej na poduszkowcach mogą być realizowane następujące zadania:

- opanowanie i utrzymanie ważnych rubieży, obiektów w głębi obrony przeciwdesantowej (głębokość do 10-15 km), a także opanowywanie przyczółków (punktów lądowania);
- niszczenie obiektów obrony przeciwdesantowej decydujące o jej trwałości i aktywności;
- wzbranianie podejścia odwodów do rejonu lądowania.

Planując lądowanie batalionu na poduszkowcach wydziela się dla niego osobny pas działania. Formowanie fal desantowych odbywa się w

odległości 25-35 Mm. Linie wyjściową do desantowania wyznacza się w odległości 1-2 Mm od linii brzegowej. Na linii wyjściowej manewrują kutry dowodzenia, z których dowódcy kierują lądowaniem desantu. Poduszkowce wychodzą na linię wyjściową grupami. W każdej grupie po trzy - cztery poduszkowce, odległość między nimi od 1 do 2 kabli. Każda grupa wspierana jest przez śmigłowce bojowe, które towarzyszą im już od rubieży formowania fal.

Obecnie prowadzi się prace nad unowocześnieniem konstrukcji poduszkowców. Mają one wpłynąć na mniejszą wykrywalność, przystosowanie do prowadzenia działań na lądzie także w trudnych warunkach terenowych i w warunkach stosowania przez przeciwnika przeciwdesantowych zapór minowych (morskich i lądowych). Mają to być w praktyce przedsięwzięcia dwukierunkowe to znaczy takie zaprojektowanie konstrukcji, aby:

- zminimalizować prawdopodobieństwo wykrycia i identyfikacji przez układ detekcyjny nowoczesnej miny morskiej oraz w wypadku zdetonowania takiej miny uszkodzenia były minimalne,
- zapewnić możliwość usuwania min lub ich niszczenia przez poduszkowce (trałowanie morskich i lądowych zapór minowych).

Specjaliści zajmujący się planowaniem przyszłościowych strategicznych i taktycznych operacji desantowych, napotykają nieustannie na problem zagrożenia minowego, wynikającego z niezaprzeczalnego faktu, że miny są najtańszym uzbrojeniem dla obrony wybrzeża. Nie tylko ich obecność, ale także przypuszczenie, że mogą być w miejscach działań desantowych, poważnie komplikuje planowanie działań. Zwalczanie min na wodach płytkich otrzymuje wysoki priorytet, ponieważ przyjmuje się założenie, że z minowania skorzysta wiele małych państw, a nawet pewne grupy terrorystyczne.

Badania wykazały, że poduszkowce są w porównaniu z konwencjonalnymi okrętami znacznie trudniejsze do wykrycia, powodują niewielkie anomalie akustyczne, magnetyczne i ciśnieniowe wody. Badania doprowadziły do stwierdzenia że poduszkowce mogą nie tylko prowadzić działania desantowe w warunkach silnego zaminowania, ale także mogą być przystosowane do rozminowywania akwenów przybrzeżnych. Prowadzone w tym zakresie badania udowodniły, iż poduszkowce mogą:

- rozminować w danym czasie kilka razy większy obszar niż okręt - trałowiec,
- operować z plaż sąsiadujących z rozminowywanym obszarem a nie z często znacznie oddalonych portów,
- trałować przy silnym bocznym wietrze i w trudnych warunkach atmosferycznych.

Należy się spodziewać, że prace będą intensywnie prowadzone dalej i w efekcie wpłyną na taktykę prowadzenia działań desantowych. Bodźcem do ich kontynuowania są również koszty eksploatacji poduszkowców, około 3 razy niższe, niż porównywalnych okrętów konwencjonalnych. Ponadto poduszkowce uzbrojone w małokalibrowe działka, mogą patrolować trudno dostępne rejony np. delty rzek lub ewakuować z nich odizolowane oddziały czy załogi zestrzelonych samolotów (śmigłowców). Poduszkowce wspólnie ze śmigłowcami morskimi mogą być wykorzystywane także do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych.

ROZDZIAŁ VIII. KONCEPCJE ROZWOJU FLOT WOJENNYCH

Koncepcje rozwoju flot wojennych państw obcych zmierzają do takiej ilościowej i jakościowej ich rozbudowy, aby mogły one działać samodzielnie zgrupowaniami okrętów na wielu akwenach morskich.

Operacje desantowe stają się obecnie jednym z głównych rodzajów działań prowadzonych przez siły morskie. Mają one bardzo duże znaczenie zwłaszcza podczas działań interwencyjnych sił ONZ.

Prowadzenie działań desantowych wymaga nowoczesnych okrętów desantowych różnych typów i przeznaczenia. Obecnie wiele państw dysponuje dużymi okrętami desantowymi. Marynarka Wojenna USA dysponuje 43 okrętami desantowymi (amfibijnymi); W. Brytania 5; Francja 6; Włochy 3; Grecja 3; Turcja 4; Japonia 5; Iran 4; Wenezuela 4; Indonezja 6; Tajlandia 2; Indie 2.

W wielu państwach zauważalna jest dążność do posiadania w składzie floty uniwersalnych okrętów desantowych zdolnych do transportu i wysadzenia oraz zabezpieczenia desantu morskiego w znacznym oddaleniu od własnych baz. Dla jednostek tych przewidywane jest także wykonywanie zadań w ramach sił ONZ, misje humanitarne - ewakuacja ludności z terenów klęsk żywiołowych, ewakuacja ludności cywilnej z rejonów zagrożonych konfliktem zbrojnym. W zakresie misji typowo bojowych dla okrętów tych przewidywane są następujące funkcje:

- okrętu flagowego zespołu operacyjnego sił floty,
- okrętu desantowego i transportowego
- okrętu zabezpieczenia dla rozwinięcia sił własnych podczas działań na oddalonym TDW, pływającej jednostki lotniczej zabezpieczającej działania lotnictwa wspierającego siły desantu, jednostki zdolnej do utrzymania panowania na morzu na danym morskim TDW.

11 stycznia 1993 roku Departament obrony USA zatwierdził program budowy serii śmigłowcowców desantowych-doków typu „SAN ANTONIO”. Koszt budowy okrętów określono na 27 mld USD.

W 1995 roku rozpoczęto realizację programu. Budowę pierwszego okrętu planuje się rozpocząć w kwietniu 1998 roku. Przekazanie pierwszej jednostki LPD17²³ do eksploatacji przewiduje się w 2002 roku, a osiągnięcie przez okręt gotowości bojowej w 2004 roku. Jest to nowa konstrukcja znana wcześniej jako J(X). Okręty tej serii mają zamienić ok. 40 okrętów desantowych typu LPD 4 „AUSTIN”, LST 1179 „NEWPORT”²⁴, LKA 113 „CHARLESTON”²⁵ i LSD 36²⁶. W projekcie „SAN ANTONIO” przyjęto za podstawę doświadczenia zebrane w czasie eksploatacji okrętu typu AUSTIN. Podstawowe dane taktyczno-techniczne nowych jednostek przedstawiają się następująco: wyporność 25300 t, długość 208,4 m, szerokość 31,9 m, zanurzenie 7 m, prędkość max. 22 w, załoga 456 ludzi, okręt może przewozić 700-750 żołnierzy piechoty morskiej. LPD będzie dysponował powierzchnią 2322 m² dla pojazdów bojowych i objętością 700 m³ dla ładunków. Będzie posiadał dwa poduszkowce desantowe i dwa śmigłowce CH-53 oraz hangar dla jednego samolotu. Uzbrojenie 2x8 wyrzutnie rakietowe Mk41 SEA SPARROW, 2x1 Mk31 dla rakietowego systemu plot RIM-116A (zapas 64 rakiety). Dla zabezpieczenia przyjmowania rannych okręt będzie wyposażony w dwie sale operacyjne, dwa gabinety dentystyczne, 24 łóżka intensywnej terapii i 100 łóżek szpitalnych.

²³LPD - LANDING PLATFORM DOCK - dok desantowo śmigłowcowy

²⁴LST - LANDING SHIP TANK - okręt desantowy do przewożu czołgów

²⁵LKA - AMPHIBIOUS CARGO SHIP - okręt zaopatrzenia desantu

²⁶LSD - LANDING SHIP DOCK - okręt-dok desantowy śmigłowcowy

W ewentualnych operacjach desantowych sił ekspedycyjnych, jednostki LPD 17 będą działać w konfiguracji następujących jednostek, a mianowicie z klasą LHA²⁷ i LSD.

W związku z planami rozwoju sił nawodnych MW USA podjęto decyzję o zwiększeniu możliwości bojowych sił amfibijnych poprzez budowę dużych okrętów desantowych zdolnych do desantowania wojsk własnymi środkami w dużej odległości od brzegu oraz zabezpieczania działań desantu na brzegu. W czerwcu 1989 roku wszedł do służby pierwszy z serii uniwersalnych okrętów desantowo-śmigłowcowych-doków LHD1 „WASP”. Dane taktyczno-techniczne: wyporność 28 200 t; pełna 40 532 t; szerokość (na linii transportowych) 32,3 m (42,7 m); zanurzenie 8,1 m; szybkość 23 węzłów (w), ekonomiczna 18 w; zasięg pływania przy 18 w - 9500 Mm. Na pokładzie okrętu może bazować grupa lotnicza samolotów AV-8B „HARRIER” (20 szt.), śmigłowce ZOP SH-60F „SEA HOWK” (6 szt.). Całkowita objętość ładunku wynosi 3156 i 2170 m³ a powierzchnia przeznaczona do transportu techniki kołowej wynosi 2127 i 1800 m². Okręt zdolny jest do transportowania i desantowania batalionu piechoty morskiej.

W dziedzinie modernizacji środków desantowych amerykańskie wojska piechoty morskiej zamierza wyposażyć się w nowe opancerzone kutry desantowe, których produkcja (serii doświadczalnej) rozpoczęła się w 1987 roku. Docelowy program zakupu nowego typu AAV7A1, przewidywany jest na lata 2005-2011.

Pomimo ograniczeń budżetowych kontynuowana jest budowa śmigłowcowca desantowego dla marynarki wojennej W. Brytanii. Realizacja tego projektu traktowana jest priorytetowo. Nowy okręt HMS „OCEAN” posiada kadłub jak lotniskowce typu „INVINCIBLE”. Realiz-

²⁷ LHA - AMPHIBIOUS ASSUALT SHIP - duży szturmowy okręt desantowy

zując kontrakt na budowę dwóch jednostek tego typu Marynarka Wojenna W. Brytanii będzie dysponować znacznym potencjałem bojowym do prowadzenia morskich operacji desantowych na dużych odległościach od metropolii, z wykorzystaniem lotnictwa pokładowego - śmigłowców i samolotów pionowego startu i lądowania. Śmigłowcowce desantowe typu „OCEAN” charakteryzują się następującymi danymi taktyczno-technicznymi: wyporność pełna 20 000 t, wymiary; długość kadłuba 203 m, długość pokładu lotniczego 193 m, szerokość 32,6 m, zanurzenie 6,5 m, prędkość max. 18 w, zasięg przy prędkości 15 w - 8000 Mm; załoga okrętowa 255 osób, personel lotniczy 180 osób, piechota morska 480 osób.

Królewska Holenderska Marynarka Wojenna buduje okręt określany w terminologii angielskiej jako ATS²⁸. Wstępne prace rozpoczęto już w 1988 roku a skorygowano je w 1990 roku. W tym też roku podpisano porozumienie z Hiszpanią o współpracy przy budowie podobnych jednostek. Dane taktyczno-techniczne: długość 160 m, szerokość 25 m, zanurzenie 6,5 m, zasięg 6000 Mm przy 12 węzłach. Jednostka może zaokrętować 603 żołnierzy, a w swoim doku transportować 6 barek LCVP MkIII. W hangarze przewidziano miejsce dla 6 śmigłowców NH-90 lub 4 EH-101.

Obecnie Bundesmarine dysponuje 38 okrętami i 28 kutrami desantowymi o jednorazowej zdolności załadowczej; 12 czołgów, 4800 ton ładunku lub około 3400 żołnierzy (Rysunek 6). Z uwagi na udział żołnierzy niemieckich w misjach pokojowych, wystąpiła konieczność zabezpieczenia operacji desantowych²⁹. Planowana jest budowa dużego uniwersalnego desantowca dokującego typu MZS czyli Mehrzwecks-

²⁸ ATS - AMPHIBIOUS TRANSPORT SHIP - okręt transportowo-desantowy

²⁹ Wcześniej operacje tego rodzaju nie były w ogóle rozpatrywane w planach rozbudowy floty przeznaczonej do działań obronnych na wodach europejskich

chiff. Desantowiec wejdzie do służby w 1999 roku. Będzie on zdolny do transportu wojsk, desantowania ich na nie przygotowanym wybrzeżu za pomocą własnych środków transportowych i tym samym do wspierania akcji ONZ. Okręt otrzyma uzbrojenie obronne oraz będzie miał szpital na 200 łóżek. Cała rufowa część kadłuba będzie przykryta pokładem śmigłowcowym umożliwiającym równoczesny start i lądowanie trzem dużym śmigłowcom transportowym. Pod tym pokładem znajdować się będą hangary i pokłady samochodowe oraz przestrzeń dokowa. W skład wyposażenia przeładunkowego wchodzić ma m.in. duża winda pokładowa i elektrohydrauliczny żuraw o udźwigu 22 t. Przewidziano także furty burtowe z rampami przeładunkowymi oraz drugą burtową windę umieszczoną poza obrysem pokładu śmigłowcowego (podobnie jak na lotniskowcach). Charakterystyka techniczna nowego niemieckiego desantowca dokującego typu MZS: wyporność 17 500 t, długość 185,0 m, szerokość 28 m, zanurzenie 9,0 m, napęd dwuśrubowy (śruby nastawne) z dwoma silnikami wysokoprężnymi, prędkość 20 w, zasięg 7500 Mm przy 14 w, załoga 150 ludzi. Ładunek to 1170 żołnierzy z pełnym oporządzeniem i możliwością długotrwałego pobytu na okręcie oraz dwie małe barki desantowe LCM³⁰. Jednostka ta, ma możliwość zabierania pojazdów na pokładzie samochodowym o powierzchni 3200 m². Okręt będzie również zabierał 8 dużych śmigłowców NH-90 (morska wersja śmigłowca MH-90); uzbrojony będzie w lekką artylerię plot oraz system rakietowy OPL RAM. Odpowiednie własności manewrowe zapewnią dwa stery płetwowe na rufie i ster strumieniowy w gruszcze dziobowej. Dla Bundeswehry projektowana jest budowa dwóch do czterech dużych oceanicznych uniwersalnych okrętów zaopatrzeniowych typu 702 znanych także jako typ EGV (Einsatzgruppenversorger). Okręty zaopatrze-

³⁰ LCM - LANDING CRAFT MEDIUM - średnia barka desantowa

niowe typu 702 mają być wykorzystane dla wsparcia grup operacyjnych Bundesmarine na dalekich morzach w ramach wspólnych działań pod patronatem ONZ.

W ciągu ostatnich 20 lat marynarka rosyjska (radziecka) zrobiła szybkie postępy w budowie jednostek desantowych. Skonstruowane w latach osiemdziesiątych okręty desantowe klasy „IWAN ROGOW” mogą zabrać batalionową grupę piechoty morskiej ze wszystkimi jej zapasami, sprzętem i pojazdami oraz 10 czołgów lub dział samobieżnych. Mają one dwa duże pokłady startowe dla śmigłowców i komorę na rufie dla poduszkowców. Klapy i rampy dziobowe umożliwiają im desant oddziałów i pojazdów prosto na plażę, a duża nadbudówka mieści urządzenia dowodzenia i kontroli. Do najbardziej skomplikowanych w swojej klasie w zalicza się okręty desantowe typu „ROPUCHA”. Mogą one przetransportować 250 żołnierzy i 24 pojazdy opancerzone. Klapy na rufie i dziobie - pokład czołgowy wzdłuż całej długości okrętu ułatwia załadunek sposobem „ro-ro”. Oprócz tego flota dysponuje zbudowanymi w latach 1964-77 okrętami klasy „ALIGATAR” które mogą przetransportować około 20 czołgów oraz 300 żołnierzy. Flota rosyjska (radziecka) do wykonywania zadań desantowych wykorzystuje także poduszkowce. Obecnie w uzbrojeniu floty znajdują się poduszkowce klasy „POMORNIK”, każdy może transportować 5 czołgów pływających lub do 220 żołnierzy i uzbrojony jest w pociski okręt-powietrze SA-N-5 GRAIL. Jednostki napędzane są pięcioma turbinami gazowymi dojącymi im prędkość 55 w. Inne poduszkowce pozostające w służbie to: „LEBED”, „AIST”, „GUS”.

Flota Rosji w rejonie Morza Bałtyckiego dysponuje wielkim potencjałem o charakterze ofensywnym, jest w stanie wywalczyć i utrzymać panowanie na Bałtyku oraz rozstrzygnąć na swoją korzyść każdą

operację morską w tym akwenie (rysunek 7). Jednostki Floty Bałtyckiej mogą jednorazowo przerzucić drogą morską do 5 tys. żołnierzy, 500 czołgów wraz z 9 tys. ton innych ładunków. Równolegle z działaniami desantowymi, Flota Bałtycka (FB) Rosji może prowadzić działania rajdowe. Grupy rajdowe w sile do kompanii mogą być wysadzane na całym wybrzeżu Bałtyku, głównie w rejonach portów i baz morskich lub wykorzystując poduszki i śmigłowce w głębi lądu.

8.1 Nowe technologie i ich wpływ na działania desantowe

Siły morskie Stanów Zjednoczonych przy udziale firmy Lockheed już w latach siedemdziesiątych rozpoczęły prace nad „niewidzialnymi” okrętami. Pierwszym amerykańskim okrętem wybudowanym w tej technologii jest SEA SHADOW (Morskie widmo). Okręt przechodził próby w latach 1985-86, które następnie zawieszono do 1993 roku, kiedy to na dziesięcioletni program SEA SHADOW przeznaczono 195 mln dolarów (w tym 50 mln dolarów na sam okręt).

Program ten miał m.in. umożliwić zastosowanie technologii „stealth” do produkcji okrętów nawodnych, przeznaczonych do wykonywania różnorodnych zadań. Zadania te miały obejmować m.in.:

- skryty transport grup specjalnego przeznaczenia SEALs,
- wykorzystanie w charakterze pływającej „platformy” dla rakiet wodopowietrze (strzelanie sposobem „wystrzel i zapomnij”)

Szczegóły budowy SEA SHADOW są mało znane. Wiadomo, że okręt ten tworzy jednolitą bryłę, a luki znajdujące się w części dziobowej i rufowej kadłuba, są przykryte sześciokątnymi klapami (wejście na pokład umożliwia specjalny wjazd w burcie jednostki). Okręt jest odmianą katamaranu. Posiada kadłub stalowy (brak elementów zewnętrznych) oparty na dwóch „płetwach”, które są zakończone specjalnymi pływakami, zapewniającymi odpowiednią pływalność. Okręt ten posiada wy-

wyporność 560 t, długość 49 m, szerokość 4,26 m, porusza się z prędkością 13 węzłów i nie posiada urządzeń radiolokacyjnych. Szeroko stosowana automatyzacja spowodowała, że załoga liczy tylko cztery osoby: dowódca, nawigator, sternik i mechanik. Okręt jest mało wrażliwy na działanie wysokiej fali, wymagało to opracowania elementów konstrukcyjnych w celu odpowiedniego wytłumienia ruchu pionowego w czasie pływania.

Kolejną konstrukcją, która być może uczyni przełom w technice okrętowej jest szwedzki okręt SMYGE (Skradający się). Dzięki swojemu kutrowi Szwedzi udowodnili, że stoją najdalej w pracach nad „niewidzialnymi” okrętami. Na okręcie przetestowano szeroką gamę wyposażenia, pozwalającego m.in. na zwalczanie okrętów podwodnych (ZOP), trałowanie, niszczenie i stawianie min, patrolowanie i atakowanie obiektów nawodnych.

Okręt ten posiada następujące parametry taktyczno-techniczne:

długość 30,4 m, szerokość 11,4 m, średnią wysokość poduszki powietrznej 1,9 m, wysokość poduszki powietrznej 2,6 m i szerokość 8 m, prędkość 40-50 węzłów, wyporność 145 ton. Załoga okrętu liczy zaledwie 14 osób (w tym 6 oficerów) co wynika z szeroko stosowanej automatyzacji. Okręt posiada zintegrowany system dowodzenia i kontroli, a połączenia pomiędzy poszczególnymi urządzeniami są realizowane specjalnymi torami światłowodowymi.

Wyniki badań SMYGE były tak zadowalające, że podjęto decyzję o budowie 8 okrętów w technologii „stealth”. W pierwszej partii będą to cztery „boczności” o długości 55 m i szerokości 14 m oraz cztery mniejsze jednokadłubowce o długości 35 m i szerokości 8-9 m. W sumie Królewska Marynarka Szwecji ma otrzymać 28 okrętów tej klasy (w

ciągu 12 lat), co pozwoli stworzyć najbardziej „niewidzialne” nadwodne siły morskie na świecie.

Opisane powyżej okręty są jeszcze jednym dowodem na to, że konstrukcja okrętów a co za tym idzie taktyka ich działania ulegają coraz większym zmianom.

ZAKOŃCZENIE

Współczesny stan techniki powoduje, że odpowiednio użyte siły desantowe mogą wykonać zadania o znaczeniu strategicznym, operacyjnym i taktycznym. Operacje desantowe będą operacjami powietrzno-morskimi, użycie lotnictwa pozwoli na uzyskania zaskoczenia w ich prowadzeniu. Perspektywiczny rozwój środków desantowych zwiększy szybkość i gwałtowność wysadzania sił desantu na tyłach broniących się wojsk przeciwnika z możliwością nagłej zmiany kierunku natarcia w krótkim czasie.

W celu maskowania sił desantu znajdujących się w morzu, powietrzu i na brzegu, opracowano technologię „stealth” przy produkcji okrętów i samolotów, które mogą niepostrzeżenie przenikać do rejonu zajętego przez przeciwnika. Do budowy okrętów, w celu ograniczenia „pasywnego” pola radiolokacyjnego stosuje się specjalne pokrycia:

- farby pochłaniające,
- materiały pochłaniające RAM (Radar Absorbing Material),
- struktury pochłaniające RAS (Radar Absorbing Structures).

Nieprzerwanie doskonalą się środki walki radioelektronicznej w celu maskowania samolotów, oddziałów desantowych, grup okrętów w czasie przejścia morzem i w czasie walki desantu na brzegu. Szeroki rozwój systemów kosmicznych pozwala oceniać położenie wojsk i sił

floty na całym TDW w celu podjęcia decyzji co do wysadzenia desantu i jego kierowania.

W morskich operacjach desantowych zaskoczenie można osiągnąć poprzez:

- tworzenie kierunku pozornego oraz prowadzeniem rozpoznania i o-
bezwładnianie obiektów obrony przeciwdesantowej przeciwnika na
szerokim froncie przed rozpoczęciem operacji desantowej;
- udaremnianie pojedynczym samolotom przeciwnika „przenikania” w
miejsca ześrodkowania okrętów desantu pozornego;
- wcześniejsze „oślepienie” środków radioelektronicznych przeciwnika
na podejściach do rejonu desantowania,
- wprowadzenie ciszy radiowej z ograniczeniem wykorzystania środ-
ków radiotechnicznych i radiolokacyjnych.

Przedsięwzięcia prowadzone w celu zaskoczenia przeciwnika przy
wysadzaniu desantu morskiego, można umownie podzielić na:

1. Organizacyjne:

- nadanie kryptonimu operacji (zakodowanie jej rejonu),
- zmianę nazw związków biorących w niej udział,
- wprowadzenie do planu nieistniejących związków z nadaniem
im umownych kryptonimów,
- dostarczenie przeciwnikowi fałszywych wiadomości o miejscu i czasie
wysadzenia desantu, (prowadzenie ćwiczeń desantowych w innym
rejonie),

- faktyczne przygotowanie, załadowanie i wysadzenie sił desantowych na pozornych kierunkach z pełnym działaniem sił i środków zabezpieczenia,
- nasilenie działań na sąsiednich, przyległych teatrach morskich.

2. Inżynieryjno-techniczne:

- tworzenie „niewidzialnych”, niskoszumowych i bardziej efektywnych środków bojowych dla zabezpieczenia wysadzania desantu morskiego,
- opracowanie środków maskujących stacje radiolokacyjne i punkty dowodzenia,
- tworzenie konstrukcji pozornych lotnisk i rejonów załadowania desantu, tworzone są m.in.: kątowe, dmuchane i termiczne imitatory celów, które pozorują ześrodkowania i postój okrętów (w portach i na re-dach),
- używanie systemu zasłon dymnych i kompletów sieci do maskowania obiektów. itp.

3. Bojowe

- obezwładnienie na szerokim froncie obiektów obrony przeciwdesantowej (przed rozpoczęciem wysadzania desantu),
- obezwładnienie środków radioelektronicznych przeciwnika na wszystkich etapach prowadzonej morskiej operacji desantowej (użycie systemów laserowych)
- wprowadzenie ciszy radiowej i ograniczenie wykorzystania środków radioelektronicznych i radiotechnicznych sił (okrętowych, lotniczych, brzegowych) uczestniczących w desancie,

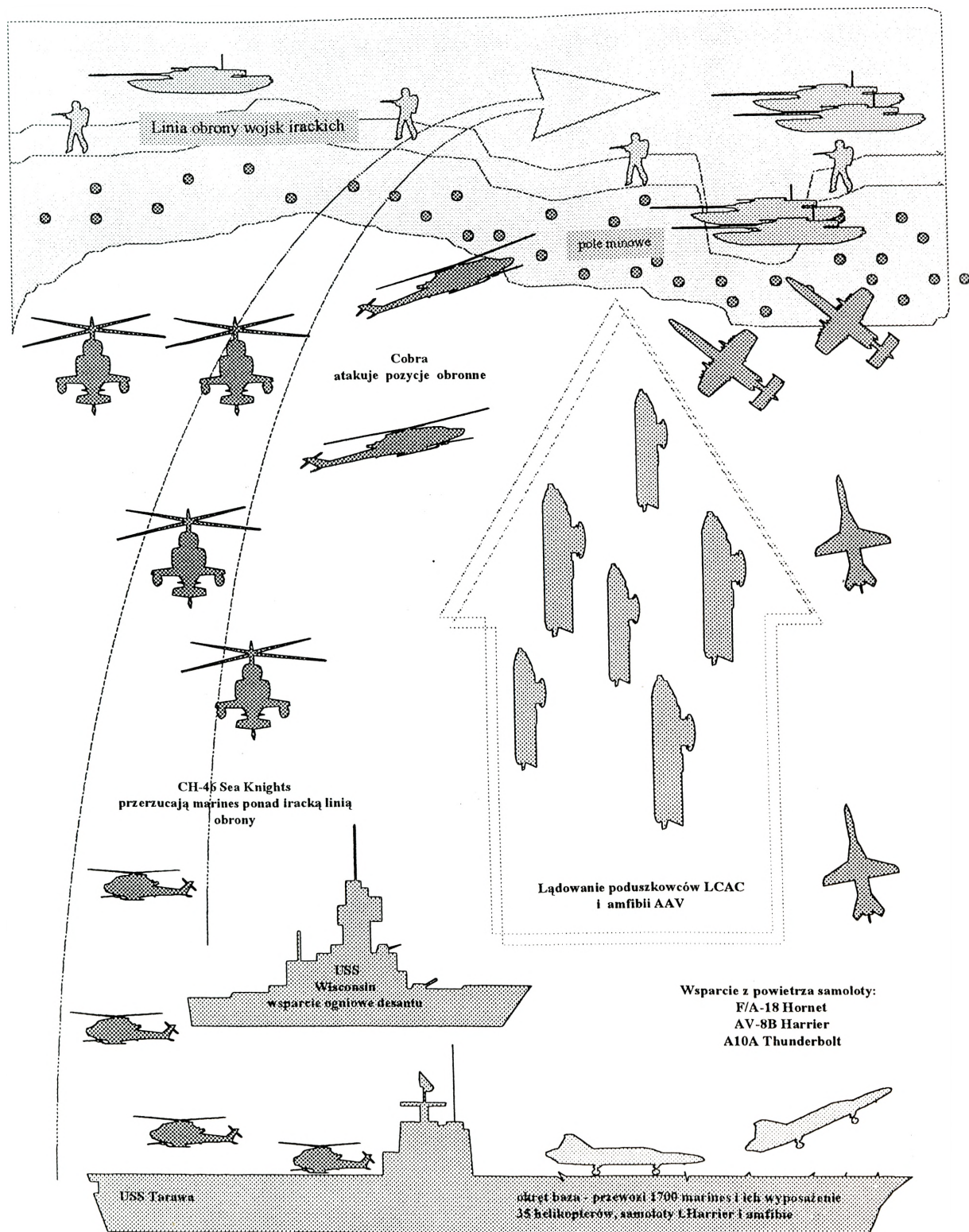
Zrozumiałym jest, że w miarę rozwoju techniki środków walki na morzu, lądzie, w powietrzu i kosmosie oraz sposobów ich użycia, przedsięwzięcia te będą rozszerzane a rola elementu zaskoczenia będzie wzrastać i stanie się czynnikiem decydującym o powodzeniu morskich operacji desantowych.

ZAŁĄCZNIKI DO CZĘŚCI PIERWSZEJ

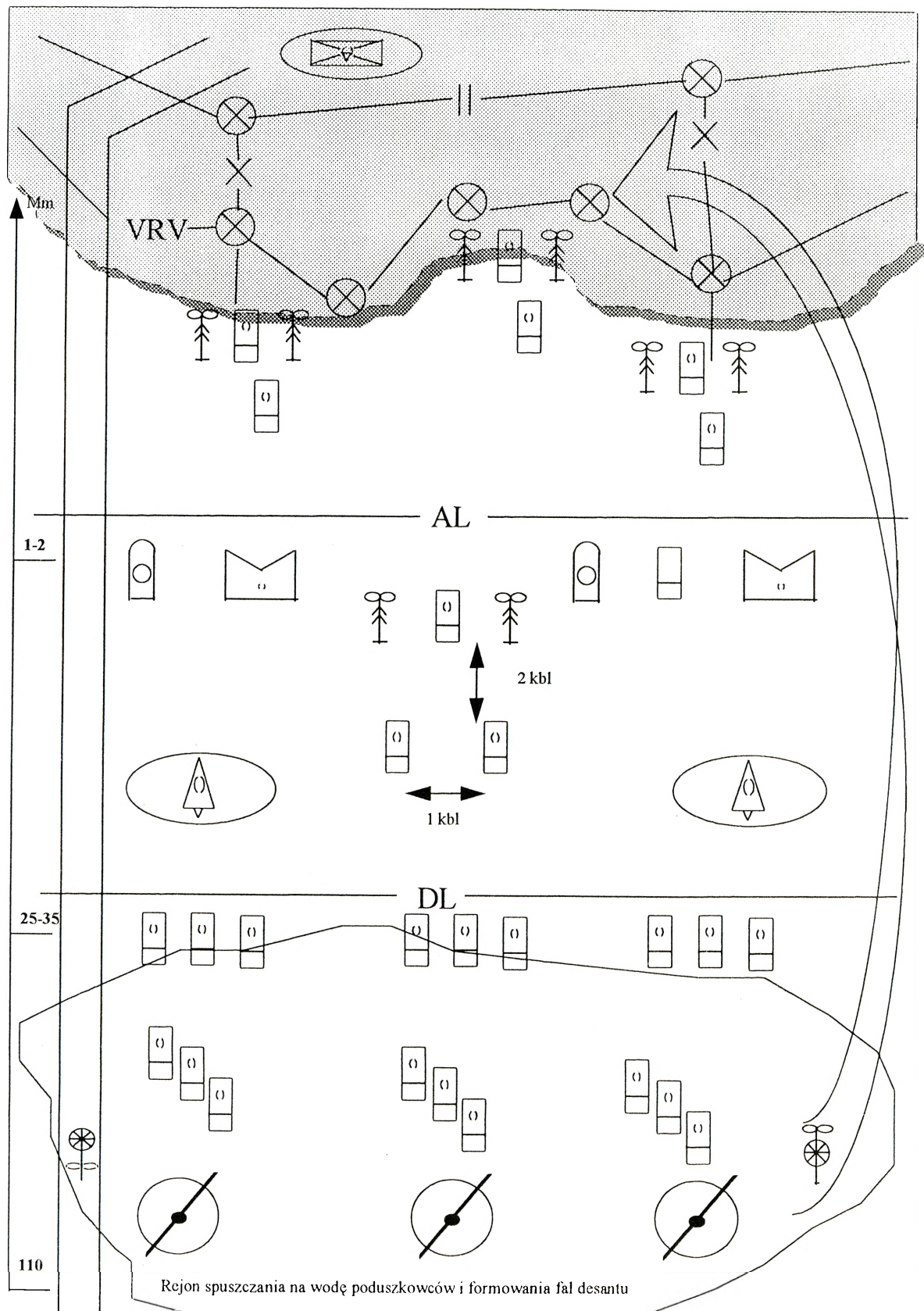
Rysunek 1. Powietrzno-morska operacja desantowa (wariant)



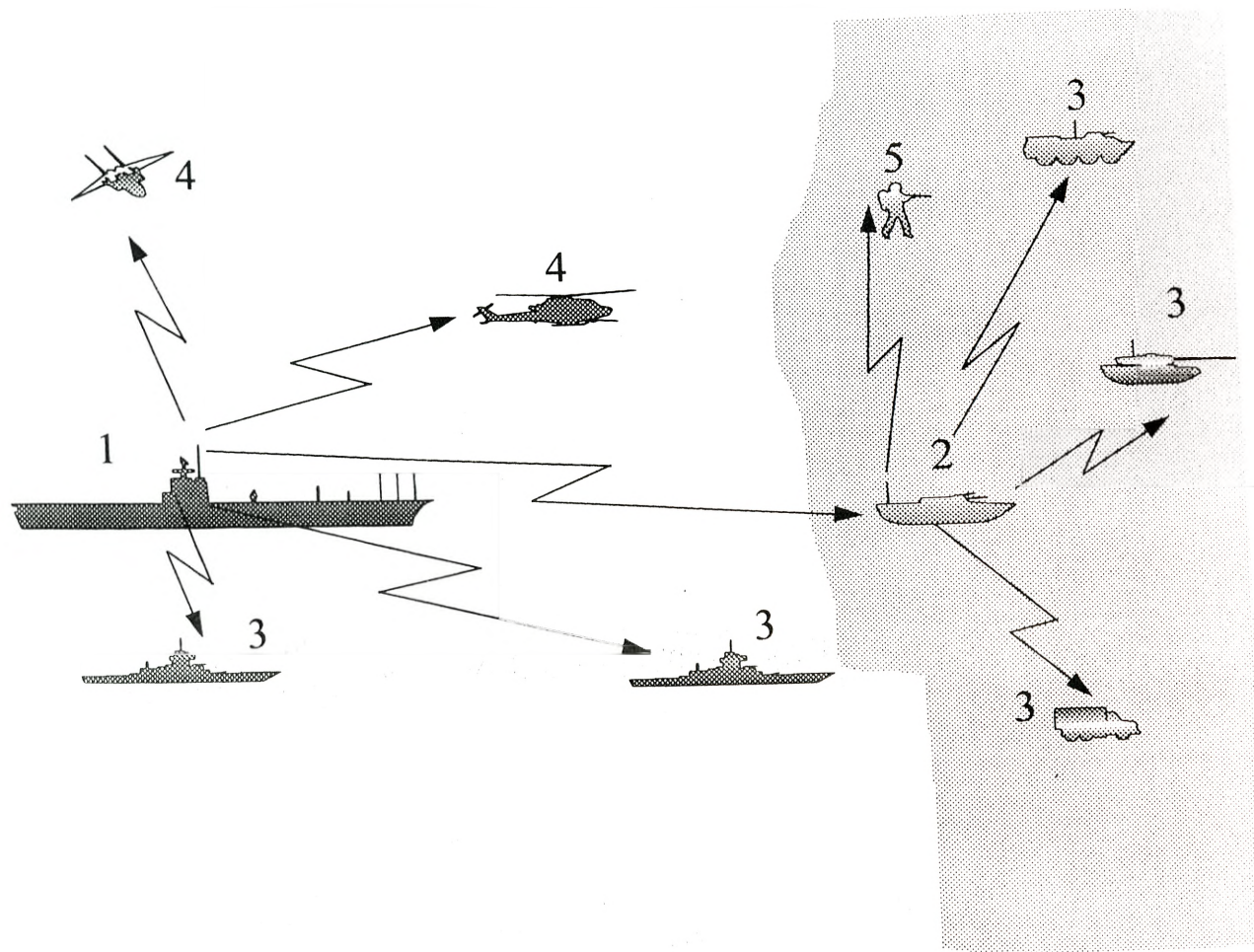
Rysunek 2. Plan lądowania desantu morskiego sił sojuszniczych w operacji PUSTYNNNA BURZA



Rysunek 3. Lądowanie desantu na poduszkowcach (wariant)



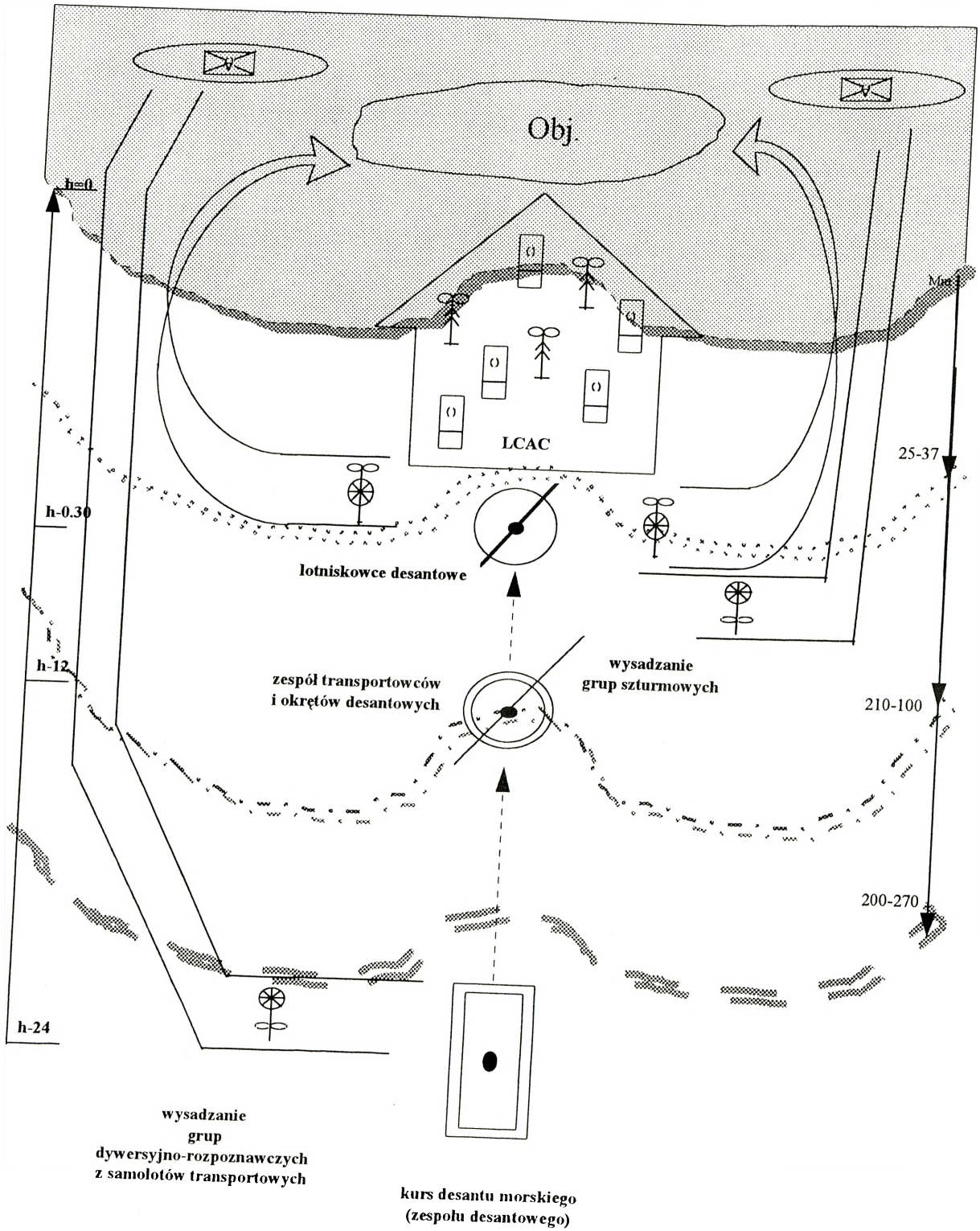
Rysunek 4. Elementy automatycznej SRN PRLS (wariant)



Zestaw aparatury:

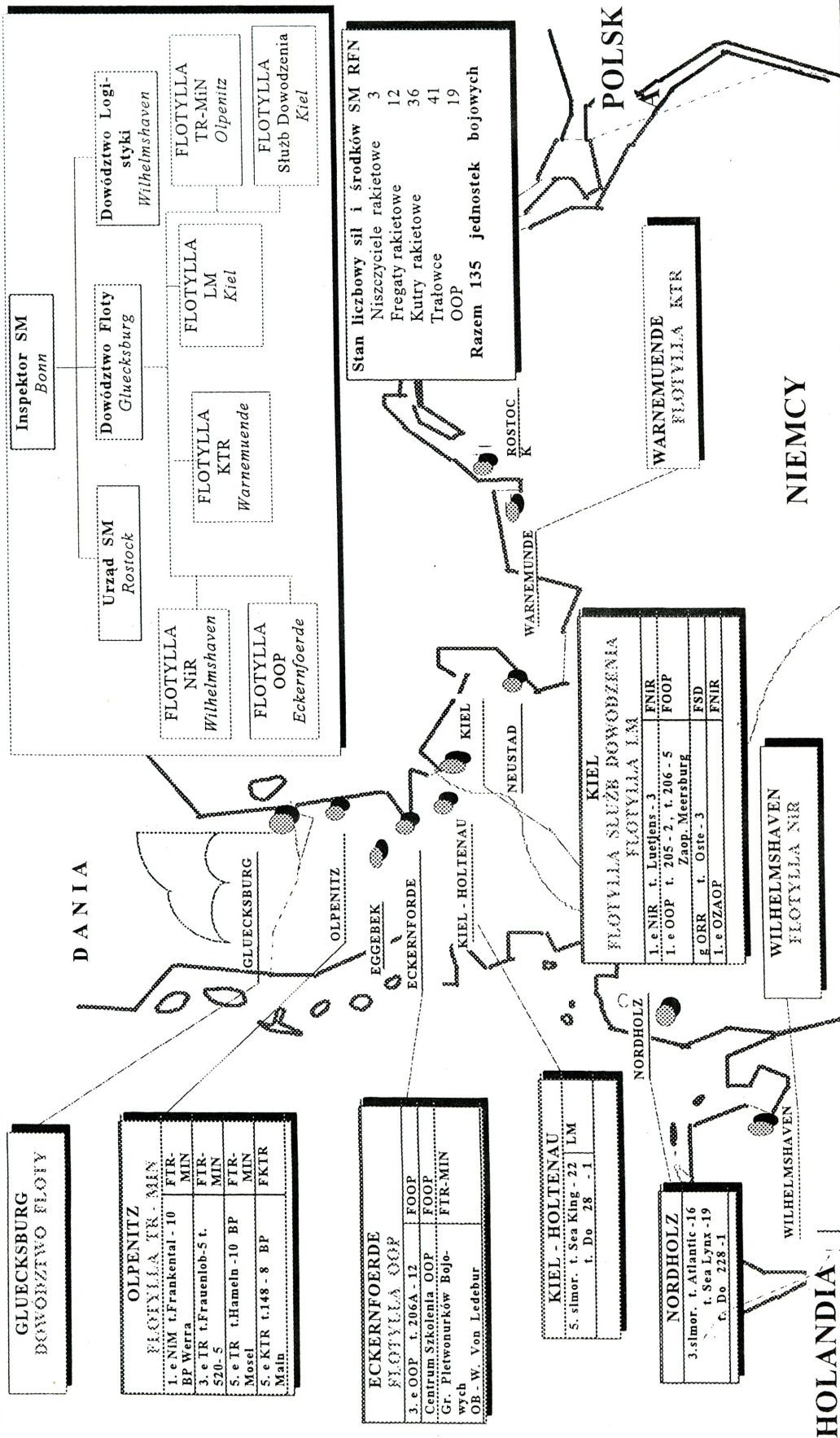
1. Podstawowy punkt dowodzenia (AN/TSQ-129)
2. Zapasowy punkt dowodzenia (AN/TSQ129)
3. Mobilne zakończenie urządzenia (AN/VSQ-1)
4. Lotnicze zakończenie urządzenia (AN/ASQ-177/V/2)
5. Plecakowe zakończenie urządzenia (AN/PSQ-4)

Rysunek 5. Desant pozahoryzontalny (wariant)

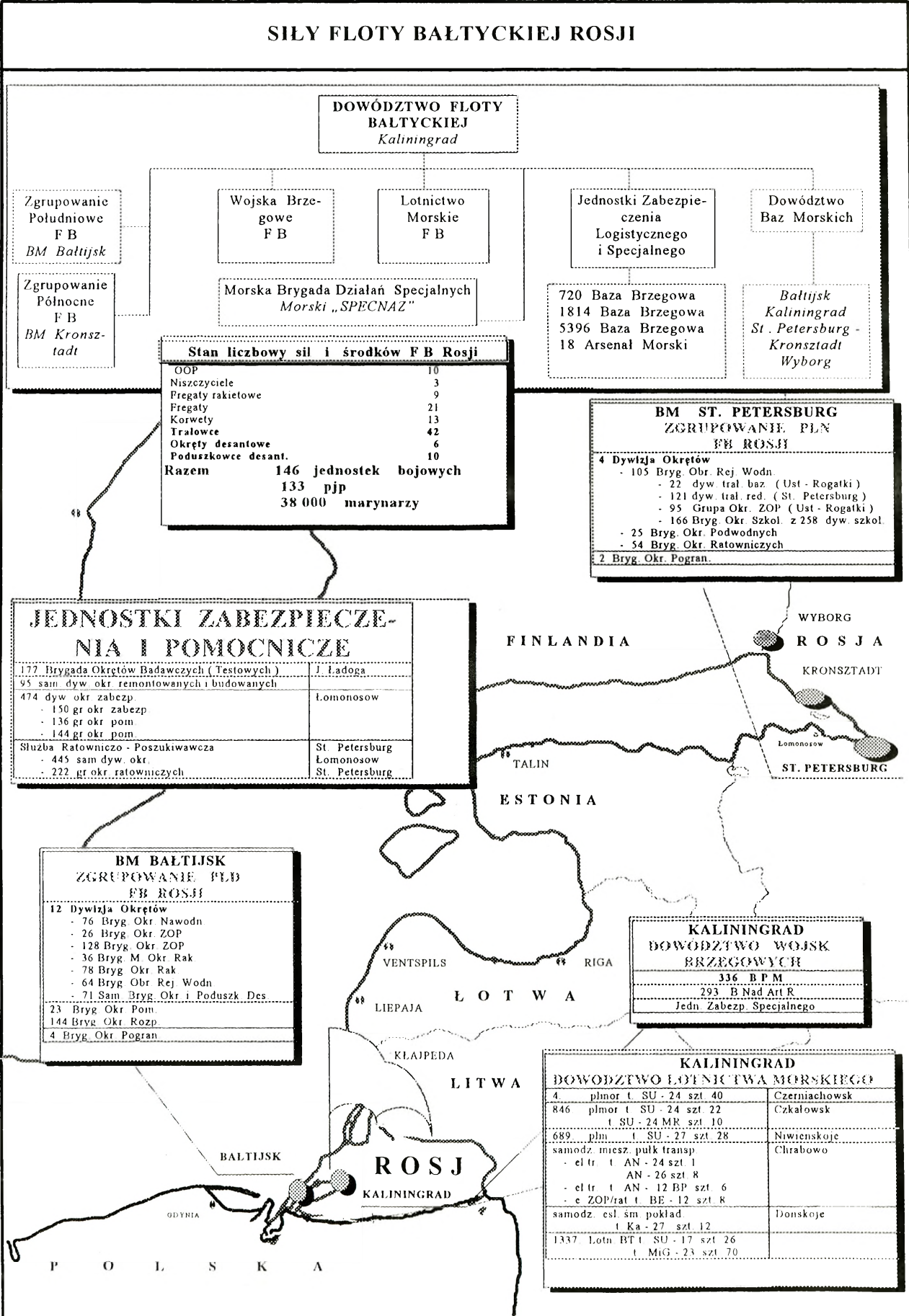


Rysunek 6. Dyslokacja sił desantowych Niemiec

SILY MORSKIE NIEMIEC



Rysunek 7. Dyslokacja sił desantowych FB Rosji (M. Bałtyckie)



CZĘŚĆ DRUGA. DZIAŁANIA POWIETRZNODESANTOWE I POWIETRZNOSZTURMOWE

ROZDZIAŁ I. HISTORIA DZIAŁAŃ POWIETRZNODESANTOWYCH I POWIETRZNOSZTURMOWYCH

Wojska powietrznodesantowe w swoich zadaniach bojowych oferują zawsze zaskoczenie i szybkość działania w trudnych do przewidzenia miejscach. Czynniki te są nadal aktualne pomimo upływu kilkudziesięciu lat od pierwszych bojowych akcji z szerokim użyciem tych wojsk. Szczególnie II wojna światowa była okresem burzliwego rozwoju tych wojsk. Hitlerowska operacja zdobycia fortu Ebh Emael w Belgii, a następnie zakończona sukcesem, lecz kosztem wielkich strat, kampania na Krecie przeprowadzona przez hitlerowską dywizję powietrznodesantową pod dowództwem gen. Karla Studenta, zdopinguwała aliantów do rozwoju takich formacji.

Rankiem 5 czerwca 1944 roku operacja „Overlord” otwierająca drugi front w Europie, rozpoczęła się właśnie od sił dwóch amerykańskich dywizji powietrznodesantowych (101 i 82), lądujących na tyłach wojsk niemieckich na przylądku Cotentin oraz brytyjskiej 6 dywizji powietrznodesantowej, lądującej w głębi operacyjnej pozycji niemieckich, z zadaniem uchwycenia mostu Pegasus w pobliżu Ranville, co umożliwiło później płynne rozwinięcie operacji w głąb lądu. Operacja zakończyła się wielkim sukcesem, ku zaskoczeniu Niemców, którzy spodziewali się raczej desantu aliantów w pobliżu Calais.

Kolejna, największa w dotychczasowych dziejach wojsk powietrznodesantowych operacja pod kryptonimem „Market Garden”, została przeprowadzona we wrześniu 1944 r. Celem strategicznym tej operacji miało być otwarcie drogi do serca przemysłowego Niemiec,

Zagłębia Ruhry, poprzez zdobycie mostów na Renie i zapewnienie wojskom pancernym i zmechanizowanym wykonanie uderzenia w tym kierunku. W operacji tej wzięły udział wspomniane już 101, 82 DPD amerykańskie, 1 DPD brytyjska oraz 1 Polska Samodzielna Brygada Spadachronowa pod dowództwem gen. bryg. Stanisława Sosabowskiego.

Historycy wojskowi napisali wiele rozpraw i książek na temat tej bitwy. Nie sposób przedstawić tutaj przyczyn, dla których operacja ta nie była całkowitym sukcesem, chociaż za cenę ciężkich strat osiągnięto część założonych celów. Wydaje się jednak, że przede wszystkim brak czynnika zaskoczenia i złe rozpoznanie rejonów lądowania, jak też rozciągnięcie operacji w czasie ze względu na złe warunki atmosferyczne na wyspach brytyjskich przyczyniły się do takiego rezultatu.

Do charakterystycznych przykładów działań powietrznodesantowych na frontach wschodnich w czasie II wojny światowej zaliczyć należy desant wojsk radzieckich w rejonie Wiaźmy i Juchnowa w styczniu 1942 roku, walki o Dniepr w rejonie m. Czerkas oraz operacja przeciwko armii kwantuńskiej w sierpniu 1945 roku.

Po II wojnie światowej obserwujemy szerokie wykorzystanie oddziałów powietrznodesantowych w operacjach wielu państw. Kanał Sueski, Kongo, Algieria, Korea, Wietnam, Czechosłowacja w 1968, Bliski Wschód, Falklandy i Afganistan to miejsca największych operacji. We wszystkich z sukcesem użyto wojska powietrznodesantowe.

Swoisty przełom w stosowaniu desantów dokonał się wówczas, gdy na polu walki pojawiły się śmigłowce transportowe, a później również szturmowe (bojowe). Te nowe środki powietrzne wykazały

swoją użyteczność podczas walk w Korei i Algierii. Uzyskane doświadczenia użycia śmigłowców transportowych w Korei skłoniły armię amerykańską do masowego zastosowania śmigłowców w Wietnamie i zorganizowania oraz użycia nowego rodzaju oddziałów powietrzno-szturmowych, tzw. „kawalerii powietrznej”. Wojnę w Wietnamie nazywa się często wojną śmigłowcową. Przeznaczeniem kawalerii powietrznej było wykonywanie szturmów z powietrza na śmigłowcach we współdziałaniu z lotnictwem, a w późniejszym okresie również z jednostkami pancerno-zmechanizowanymi. Doświadczenia wietnamskie zostały w terminie późniejszym dokładnie przeanalizowane i przystosowane do warunków europejskich. Reorganizacja 101 Dywizji Kawalerii Powietrznej na Dywizję Powietrzno-Szturmową w USA oraz zorganizowanie w armiach państw NATO pododdziałów śmigłowców szturmowych, jak również przeszkalanie niektórych pododdziałów zmechanizowanych i piechoty w działaniach desantowych jest tego przykładem.

Kolejną areną uzyskiwania nowych doświadczeń w działaniach desantowo-szturmowych była wojna na Bliskim Wschodzie między Izraelem a państwami arabskimi. W październiku 1973 r. działania desantowe zadecydowały o sukcesie wojsk egipskich podczas forsowania Kanału Sueskiego i przełamania umocnień linii Bar Lewa. Działania desantowe trwały trzy dni. Do ich przeprowadzenia wykorzystano ponad 3000 spadochroniarzy i komandosów przerzucanych przy pomocy śmigłowców i samolotów transportowych. Przerzut grup dywersyjno-rozpoznawczych w ugrupowanie wojsk izraelskich, z zadaniem m.in. niszczenia systemu zaopatrzenia w MPS, odbył się jeszcze przed rozpoczęciem właściwych działań bojowych. Wraz z rozpoczęciem działań wojennych w odległości 25-30 km na wschód od Kanału Su-

eskiego Egipcjanie rozpoczęli wysadzanie sił głównych desantu powietrznego (ok. 2000 spadochroniarzy). Ich zadaniem było wiązanie w walce izraelskich odwodów w celu niedopuszczenia do wykonania nimi kontrataków na forsujące kanał wojska egipskie, niszczenie łączności przewodowej i SD oraz prowadzenie rozpoznania. Drugi rzut desantu (ok. 1000 spadochroniarzy) wysadzono przy pomocy śmigłowców między punktami oporu na linii Bar Lewa w celu zniszczenia schronów bojowych. Ten rzut składał się z grup szturmowych w sile pluton-kompania.

Doświadczenia z wojny wietnamskiej oraz arabsko-izraelskiej wykazały, że przy wykonywaniu desantów śmigłowiec ma znaczną przewagę nad samolotem transportowym. **Zaletami śmigłowca są:**

- możliwość działania przy niskim pułapie chmur, duża manewrowość, zwłaszcza możliwość wykonania lotu w dolinach, wąwozach i terenie zalesionym, wykorzystanie pola martwego obserwacji radarowej i wzrokowej,
- lepsze zdolności nawigacyjne śmigłowców niż samolotów transportowych w trudnych warunkach atmosferycznych,
- łatwiejsze dowodzenie pododdziałami desantowymi, tzn. w przeciwieństwie do desantu spadochronowego desant śmigłowcowy nie jest rozrzucony na dużej przestrzeni, nie trzeba odszukiwać sprzętu i nie potrzeba czasu na zbiórkę po lądowaniu. Może desant śmigłowcowy od razu wejść do walki,
- wykonanie desantu śmigłowcowego jest bardziej bezpieczne, a prawdopodobieństwo strat spowodowanych nieszczęśliwymi wypadkami (śmierć, kalectwo) znacznie mniejsze niż przy zrzutach spadochronowych. W przypadkach, kiedy ze względu na trudne warunki te-

renowe śmigłowiec nie może wylądować żołnierze mogą desantować się z pokładu za pomocą lin, drabinek sznurowych, a nawet zeskakiwać z wysokości 2-3 m.

- w przypadku napotkania w rejonie desantowania na silny opór przeciwnika desant śmigłowcowy może być natychmiast ewakuowany. Taka możliwość nie istnieje przy zrzucie spadochronowym;
- wszechstronność wykorzystania, polegająca na tym, że śmigłowce mogą po wysadzeniu desantu być natychmiast użyte do prowadzenia rozpoznania, ewakuacji rannych lub dowozu zaopatrzenia.

A ponadto przygotowanie pododdziałów desantowo-szturmowych do działań bojowych jest znacznie prostsze organizacyjnie i techniczne oraz wymaga mniej czasu, zgrupowania bojowe działające na śmigłowcach posiadają większe możliwości skrytego przygotowania desantowania i zaskoczenia przeciwnika, lądowanie pododdziałów na śmigłowcach jest bardziej precyzyjne a osiągnięcie zdolności bojowej po wylądowaniu jest niewspółmiernie krótsze niż po zrzucie spadochronowym.

Zalety desantu śmigłowcowego nad desantem spadochronowym nie obniżyły jednakże rangi tych ostatnich. W określonych warunkach użycie desantu na spadochronach jest jedynie możliwe i celowe.

Dowodem potwierdzającym tezę o wysokiej randze wojsk powietrzno-desantowych jest chociażby armia Rosji. W latach 60 i 70. Rosjanie dynamicznie rozwinęli swoje wojska powietrzno-desantowe, nadając im status oddzielnego rodzaju sił zbrojnych. W nowej doktrynie armii rosyjskiej przewiduje się, że stanowią one będą trzon rosyjskich sił szybkiego reagowania.

Amerykańskie doświadczenia w operacji „JUST COUSE” w roku 1989 w Panamie wykazały, że właściwie zaplanowana i przeprowa-

dzona operacja powietrzno-desantowa może się zakończyć błyskotliwym sukcesem. W wyniku wykorzystania czynnika zaskoczenia 27 wybranych celów, ważnych ze strategicznego punktu widzenia, w jednym czasie zostało zaatakowane i opanowane przez oddziały 82 dywizji powietrzno-desantowej oraz trzy bataliony rangersów i wydzielone siły Special Forces. Wszystko to odbyło się przy pełnym wsparciu lotnictwa myśliwsko-bombowego i z koordynacją prowadzoną z jednego stanowiska dowodzenia. Straty poniesione w tej operacji były niewielkie.

Suma doświadczeń zebranych w prowadzeniu działań powietrzno-desantowych i desantowo-szturmowych w czasie wojny w Wietnamie, Grenadzie, Panamie spowodowało zmianę filozofii organizacyjnej i strategicznej amerykańskich sił zbrojnych. Kombinacja operacji powietrzno-lądowo-morskich w odległych często miejscach wymaga szybkiego rozwinięcia sił w krótkim czasie i zdecydowanego, skoordynowanego działania dobrze wyszkolonych i wyposażonych oddziałów, do których należą przede wszystkim oddziały powietrzno-desantowe.

W ramach swoich przygotowań militarnych dowództwa sił zbrojnych głównych państw świata przywiązują duże znaczenie nie tylko do wzrostu siły ogniowej wojsk lądowych, lecz także do znacznego zwiększenia ich ruchliwości taktycznej i strategicznej. Wychodzi się przy tym z założenia, że siła ogniowa wojsk lądowych wzrasta znacznie szybciej niż ich manewrowość, zwłaszcza od czasu wprowadzenia do ich uzbrojenia broni jądrowej. W tej sytuacji - zdaniem wielu teoretyków - zachodzi konieczność zwiększenia ruchliwości wojsk poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian zarówno w strukturze organizacyjnej wojsk, jak i w systemie ich zabezpieczenia ma-

teriałowo-technicznego oraz ciągle udoskonalanie sprzętu bojowego. Dotyczy to także wojsk powietrzno-desantowych. Wraz z ich doskonaleniem technicznym nie ustaje dyskusja i precyzowanie poglądów na organizację i prowadzenie operacji powietrzno-desantowych i powietrzno-szturmowych.

Zdaniem specjalistów wojskowych państw NATO prowadzenie aktywnych, zdecydowanych działań bojowych na tyłach przeciwnika jest - obok stosowania najdoskonalszych środków rażenia - jednym z najważniejszych zadań wojsk lądowych. Wykonanie uderzeń na obiekty przeciwnika położone na głębokim zapleczu może doprowadzić w krótkim czasie do rozbicia silnych zgrupowań jego wojsk, do opanowania rejonów i obiektów terenowych, a także do dezorganizacji systemu dowodzenia i zaopatrywania.

Wojska powietrznodesantowe i powietrznoszturnowe będą najczęściej wykorzystywane do wykonania zadań wymagających szybkiego desantowania na znaczne odległości w celu zniszczenia środków przenoszenia broni jądrowej, opanowania i utrzymania przez określony czas ważnych rejonów /obiektów/, a ponadto do wykonania uderzeń w celu opanowania miast, rejonów umocnionych itp.

ROZDZIAŁ II. CHARAKTERYSTYKA WOJSK POWIETRZNO-DESANTOWYCH

Wojska powietrznodesantowe są rodzajem wojsk lądowych przeznaczonych do prowadzenia rozpoznania i działań bojowych (operacji) na tyłach przeciwnika po uprzednim wylądowaniu lub wysadzeniu z powietrznych środków transportowych. Wysadzenie wojsk powietrznodesantowych może odbywać się przy użyciu spadochro-

nów i śmigłowców lub przez bezpośrednie lądowanie powietrznych środków transportowych na uprzednio opanowanych i przygotowanych lotniskach lub lądowiskach. Zarówno samoloty, jak i śmigłowce są używane wyłącznie jako środki transportowe.

Operacje (działania bojowe) prowadzone przez wojska powietrznodesantowe zwane dalej **operacjami powietrznodesantowymi** są to według dokumentów natowskich takie działania, które obejmują desantowanie oddziałów i pododdziałów wraz z zaopatrzeniem drogą powietrzną w określony rejon oraz wykonanie określonych przez nie zadań bojowych. Operacje te będą wykonywane przez desanty o różnej sile i składzie.

Ze względu na wielkość (skład), głębokość desantowania oraz wykonywane zadania można wyróżnić:

- strategiczny desant powietrzny;
- operacyjny desant powietrzny;
- taktyczny desant powietrzny.

Strategiczny desant powietrzny organizuje dowództwo połączonych sił zbrojnych TDW w sile co najmniej korpusu powietrznodesantowego i stosuje do opanowania dużego obszaru na tyłach przeciwnika w celu dezorganizacji przedsięwzięć mobilizacyjnych, życia gospodarczego i polityczno-administracyjnego. Głębokość przerzutu strategicznego desantu powietrznego zakłada się na odległość 500 i więcej km od rubieży styczności wojsk.

Strategiczne desanty powietrzne planowane są głównie w armii Stanów Zjednoczonych i Rosji.

Operacyjny desant powietrzny stanowi zazwyczaj dywizja powietrznodesantowa. Głębokość przerzutu operacyjnego desantu powietrznego uzależniona jest od głębokości zadań oraz tempa natarcia

wojsk lądowych i może wynosić od 150 do 250 km, a w określonych sytuacjach nawet do 400 km od rubieży styczności wojsk. Organizuje go z reguły grupa armii.

Taktyczny desant powietrzny organizuje KA w sile od bpd do BPDes. Taktyczne desanty powietrzne zaleca się stosować w celu osiągnięcia możliwie wysokiego tempa natarcia wojsk. Desantowanie taktycznego desantu powietrznego przewiduje się na głębokość 30 do 50 km, a niekiedy i do 80 km. W niektórych sytuacjach wzmocniona BPDes może być desantowana na głębokość 80 - 120 km od rubieży styczności wojsk.

W zależności od czasu trwania operacje powietrznodesantowe dzielą się na długotrwałe i krótkotrwałe.

Długotrwałe operacje powietrznodesantowe są operacjami samodzielnymi, a głównym ich celem jest opanowanie i utrzymanie ważnych rejonów na głębokich tyłach przeciwnika, z których planowane jest przejście do działań zaczepnych, opanowanie centralnych ośrodków administracyjno-państwowych i obiektów przemysłowych, baz lądowych, powietrznych i morskich lub ich zniszczenie, dezorganizacja kierowania i uzupełnienia głównych zgrupowań wojsk przeciwnika na TDW.

Długotrwałe operacje powietrznodesantowe mogą być operacjami o charakterze *strategicznym lub operacyjno-strategicznym*. Czas trwania takiej operacji przewiduje się na 5 i więcej dób.

Krótkotrwałe operacje powietrznodesantowe charakteryzują się niewielkim wzmocnieniem wojsk powietrznodesantowych i zabezpieczeniem z powietrza pod względem materiałowo-technicznym. Operacja kończy się szybkim połączeniem desantu z wojskami własnymi, wycofaniem go lub desantowaniem do wykonania następnych operacji

powietrznodesantowych. Głównym zadaniem krótkotrwałych operacji powietrznodesantowych jest opanowanie i utrzymanie ważnych rejonów na tyłach przeciwnika do czasu podejścia własnych wojsk lub wysadzenia desantu morskiego, uchwycenie lub niszczenie ważnych obiektów przeciwnika.

Regulaminy sił zbrojnych poszczególnych armii państw NATO rozróżniają jeszcze inny podział operacji powietrznodesantowych. Jest to podział w zależności od **celów i zadań oraz szczebla**, na którego korzyść prowadzi się działania. Są to następujące rodzaje operacji:

- samodzielne operacje powietrznodesantowe;
- rajdy w głąb terytorium przeciwnika;
- specjalne operacje powietrznodesantowe - „Grenada”.

ROZDZIAŁ III. UŻYCIE WOJSK POWIETRZNODESANTOWYCH.

Operacje wojsk powietrznodesantowych stanowią część składową operacji prowadzonej na TDW. Regulaminy armii NATO rozróżniają trzy **podstawowe etapy operacji powietrznodesantowych**:

- * etap przygotowawczy;
- * etap przerzutu i lądowanie;
- * etap działań bojowych.

Etap przygotowawczy - rozpoczyna się on z chwilą otrzymania zadania i kończy załadowaniem wojsk i sprzętu do samolotów lub śmigłowców. Czas trwania tego etapu zależy od wielu czynników a przede wszystkim od skali operacji, jej charakteru, stopnia gotowości

i uczestniczących w niej wojsk i lotnictwa transportowego, warunków terenowych, meteorologicznych itp. Dla taktycznego desantu powietrznego w sile brygady czas ten może trwać od kilku do kilkunastu nie więcej niż dobę, natomiast w sile DPDes od 48 godz. do 5, a nawet 7 dni. Dla desantu strategicznego czas ten może trwać od kilku dni do kilku tygodni.

Etap przerzutu i lądowania - rozpoczyna się z chwilą startu samolotów lub śmigłowców, a kończy zrzutem (lądowaniem) ostatniego zrzutu w rejonie lądowania.

Liczba samolotów potrzebnych do przerzutu desantu zależy od wielkości desantu i typów samolotów transportowych.

Dowództwo sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych w Europie dysponuje obecnie dwoma skrzydłami taktycznego lotnictwa transportowego (samoloty typu c-130 i c-125). Przewiduje się, że na wypadek wojny otrzyma ono wzmocnienie w postaci dalszych 1-2 skrzydeł ze składu dowództwa lotnictwa transportowego, a skrzydła już znajdujące się w Europie zostaną uzupełnione do pełnego etatu.

Niezależnie od tego, ze składu dowództwa lotnictwa transportowego rezerw regularnych sił powietrznych i Gwardii Narodowej może być utworzone zgrupowanie lotnictwa transportowego stanowiące odwód strategiczny, wykorzystywany w zależności od potrzeb.

Tak więc w dyspozycji USA w Europie mogą znajdować się łącznie 324 skrzydła taktycznego lotnictwa transportowego, a po uwzględnieniu odwodu strategicznego 5-7 skrzydeł po 48 samolotów C-130 w każdym. Posiadając po dwie załogi na każdy samolot, jednostki tego lotnictwa mogą wykonać 3-4 loty na dobę.

Skrzydło taktycznego lotnictwa transportowego po uwzględnieniu sprawności technicznej (75%) dysponuje 36 samolotami i jest w sta-

nie w jednym locie desantować na odległość 2000 km od lotniska startu jeden batalion powietrznodesantowy lub rozpoznawczy batalion powietrznodesantowy, albo jedną kompanię czołgów lekkich względnie dwie baterie haubic 105 mm.

Do desantowania w jednym rzucie brygady powietrznodesantowej ze środkami wzmocnienia potrzeba od pięciu do sześciu skrzydeł taktycznego lotnictwa transportowego.

Praktycznie największym oddziałem powietrznodesantowym, który może być desantowany taktycznym lotnictwem transportowym, jest brygada powietrznodesantowa. Desantowanie DPDes w pełnym składzie może być wykonane siłami dowództwa lotnictwa transportowego, tj. przy wykorzystaniu samolotów C-141 i C-130 oraz samolotów C-5 „Galaxy”. Jednorazowy przerzut amerykańskiej 82 DPDes (14000 żołnierzy i 15,1 t sprzętu i uzbrojenia) wymaga pełnego zaangażowania sił i środków dowództwa lotnictwa transportowego /ok. 150 samolotów C-141, 70 samolotów C-54 oraz około 150 samolotów C-130E/. W celu zmniejszenia ilości samolotów, dywizja będzie desantowana w rzutach.

Prawdopodobny przebieg takiej operacji przedstawiałby się następująco:

- I rzut - grupa uderzeniowa w składzie batalionów rozpoznawczych i wzmocniona BPDes;
- II rzut - trzon oddziałów dywizji /dwie BPDes i środki wzmocnienia;
- III rzut - tyły dywizji i odwód.

Uwzględniając czas przelotu z rejonu załadowania do rejonu zrzutu /200 km/, lot na trasie powrotnej, odtworzenie gotowości bojowej i ponowne załadowanie samolotów, można zakładać, że desantowanie

kolejnego rzutu mogłoby się rozpocząć po upływie 7,5 - 8,5 godzin od chwili rozpoczęcia desantowania poprzedniego rzutu. Tak więc desantowanie całej dywizji trwałoby łącznie około doby.

Wojska NATO w Europie dysponują środkami transportu powietrznego do jednorazowego przerzutu na głębokość 1500 -2000 km od lotniska załadowania 4-6 brygad powietrznodesantowych, co stanowi ekwiwalent 1-2 DPDes. Ponadto siłami Dowództwa Lotnictwa Transportowego sił powietrznych USA można przerzucić całą 82 DPDes.

Zrzut desantu uważa się za najważniejsze przedsięwzięcie w całej operacji. Od jego prawidłowego przebiegu w dużej mierze zależeć będzie wykonanie głównych zadań desantu. W czasie zrzutu wojska desantu i samoloty transportowe są najbardziej narażone na ogień środków przeciwlotniczych przeciwnika. Zrzut desantu odbywa się na małych wysokościach - od 250-600 m. Minimalna, dopuszczalna wysokość zrzutu spadochronowego wynosi w dzień 120-150, a w nocy 150-200m. Czas desantowania rzutu szturmowego DPDes nie przekracza 90 minut, a BPDes 15-20 min.

Spadochroniarze mogą być zrzućci bezpośrednio na obiekt planowany do uchwycenia, w pobliżu obiektu lub w znacznej odległości od niego.

Przerzut desantu powietrznego na śmigłowcach odbywa się w wyznaczonym korytarzu powietrznym. W początkowej fazie lotu nad terenem zajęty przez wojska własne lot śmigłowców odbywa się na wysokości do 500 m, a nad terenem przeciwnika na wysokości 10-30 m. Przelot śmigłowców transportowych ubezpieczany jest przez śmigłowce uzbrojone. Z zasady każdy batalion przerzucany jest po oddzielnej trasie lotu. Często desantowanie może odbywać się bez łą-

dowania śmigłowców, a jedynie przy ich zawisie nad ziemią na wysokości 3-5 m. Śmigłowce uzbrojone przez cały czas działają w powietrzu, zabezpieczając lądowanie poszczególnych fal.

Etap działań bojowych. Prowadzenie działań bojowych rozpoczyna się z chwilą rozpoczęcia lądowania rzutu szturmowego i trwa do czasu wykonania postawionego zadania bojowego. Etap ten dzieli się na dwa okresy: okres umocnienia rejonu desantowania i okres prowadzenia walki obronnej lub zaczepnej zgodnie z otrzymanym zadaniem.

Wojska powietrznodesantowe mogą być wykorzystane do wykonania innych - nietypowych dla nich zadań. Świadczą o tym poglądy na wykorzystanie wojsk powietrznodesantowych Bundeswehry. Po przeprowadzeniu reorganizacji 1 DPDes, a głównie BPDes na brygady typu „80” i wyposażenia ich w nowy sprzęt bojowy, w tym dużą ilość rakietowych środków przeciwpancernych, mogą one stanowić również bardzo manewrowy odwód przeciwpancerny dowódców KA lub GA w działaniach obronnych.

ROZDZIAŁ IV. CHARAKTERYSTYKA WOJSK POWIETRZ-NOSZTURMOWYCH

Wojska powietrznoszurmowe wyposażone są w sprzęt o większej sile ognia a głównym środkiem przerzutu nie są samoloty , lecz śmigłowce. Dlatego też wojska powietrznoszurmowe mogą być desantowane prawie na każdym terenie. Zadania wykonywane przez te wojska sięgają mniejszych odległości od rubieży styczności walczących stron niż zadania wojsk powietrznodesantowych. Niemniej jednak pododdziały, oddziały a nawet ZT wojsk powietrznoszurmo-

wych mogą być niekiedy włączone w skład desantów powietrznych. Dzięki posiadaniu w swoim składzie śmigłowców transportowych i szturmowych (przeciwpancernych) oraz ścisłemu współdziałaniu w walce z samodzielnymi brygadami i pułkami śmigłowców szturmowych wojska powietrznoszturmowe mogą prowadzić działania na lądzie i z powietrza. Jest to swoiste połączenie działań powietrznych z lądowymi.

Duża ruchliwość wojsk powietrznoszturmowych pozwala im na zachowanie zdolności bojowej w warunkach użycia broni jądrowej, umożliwia łatwe pokonywanie skażonych odcinków terenu i przeszkód wodnych, wykonywanie uderzeń na przeciwnika z dowolnego kierunku i na obiekty rozmieszczone w rejonach trudno dostępnych dla innych rodzajów wojsk. Wszystko to zmusza przeciwnika do działań w niesprzyjających mu warunkach. Szybkość i elastyczność prowadzonych operacji i walki może oddziaływać destrukcyjnie na morale przeciwnika i obniżać zdolność bojową jego wojsk.

W siłach zbrojnych Zachodu jedynie Amerykanie i Francuzi posiadają zorganizowane, wyposażone i wyszkolone dywizje powietrznoszturmowe. Zgodnie z poglądami amerykańskich specjalistów wojskowych w operacji może brać udział cała dywizja powietrznoszturmowa lub tylko wydzielone z jej składu brygady. Uważa się, że w zależności od charakteru i rodzaju wykonywanego zadania będą organizowane na czas walki tzw. taktyczne grupy powietrznoszturmowe (kompanijne, batalionowe lub brygadowe). W skład tych grup oprócz pododdziałów powietrznoszturmowych mogą być włączone również pododdziały wsparcia ogniowego, rozpoznawcze, inżynieryjne i inne.

Za podstawową jednostkę prowadzącą szturm przyjmują Amerykanie wzmocniony batalion powietrznoszturmowy. Doświadczenia z konfliktów lokalnych uwiaryściły, że najszerze zastosowanie w walce miały **taktyczne batalionowe grupy powietrznoszturmowe** w składzie: batalion powietrznoszturmowy, kompania rozpoznawcza, bateria haubic 105 mm oraz kompania saperów. Przerzut takiej grupy zapewniały bataliony śmigłowców transportowo-desantowych, a działania bojowe wspierane były przez kompanię śmigłowców szturmowych. Taktyczna brygadowa grupa powietrznoszturmowa będzie zazwyczaj organizowana na szczeblach korpusu armijnego lub dywizji powietrznoszturmowej. Oprócz batalionów powietrznoszturmowych (2-4) w jej skład mogą wchodzić 2-3 bataliony śmigłowców transportowych, batalion (eskadra) lub pułk śmigłowców szturmowych, batalion rozpoznawczy, inżynieryjno-saperski oraz dywizjon artylerii.

Taktyczne zgrupowania powietrznoszturmowe składają się zazwyczaj z dwóch podstawowych elementów: lądowego i powietrznego. Operacje powietrznoszturmowe - podobnie jak powietrznodesantowe - poprzedzane są szczegółowym planowaniem. Etap planowania operacji, walki, trwać może od kilku godzin do kilku dni. Uależnione to będzie przede wszystkim od ilości sił biorących w niej udział.

Operację (walkę) powietrznoszturmową planuje się i przeprowadza według **pięciu głównych etapów**:

- ześrodkowanie taktycznej grupy w rejonie załadowania;
- przerzut grupy na śmigłowcach z rejonu ześrodkowania do rejonu lądowania;
- lądowanie grupy;

- działania bojowe grupy;
- powrót grupy do macierzystej jednostki albo jej przerzut do innych rejonów działań bojowych.

W zależności od wielkości taktycznej grupy powietrznoszturmowej rejon lądowania dzieli się na batalionowe lub kompanijne strefy lądowania, w których wybiera się lądowiska. Taktyczna grupa powietrznoszturmowa w sile wzmocnionego batalionu powietrznoszturmowego ląduje w rejonie o wymiarach 3x3 km. Natomiast taktyczna grupa powietrznoszturmowa w sile wzmocnionego batalionu powietrznoszturmowego ląduje w kilku batalionowych strefach lądowania oddalonych od siebie 2-3 km. Jeżeli warunki terenowe ograniczają wybór stref lądowania, to lądowanie może odbywać się w jednej strefie. Na lądowanie rzutu szturmowego grupy planuje się około 10-12 minut. Przerzut taktycznej grupy powietrznoszturmowej zaleca się przeprowadzać przy końcu nadciągającego zmroku, aby wykorzystując ciemności na przelot śmigłowców zaatakować przeciwnika o świcie lub też na początku zmroku. Regulaminy amerykańskie nie wykluczają jednak wykonania szturmów powietrznych również w innych porach doby.

Brygadowe grupy powietrznoszturmowe mogą być przerzucane w jednym lub kilku rejsach po 2-3 trasach, a tylko w niektórych wypadkach po jednej trasie. Każda trasa stanowi korytarz przelotu. Szerokość korytarza dla przelotu śmigłowców wynosi 4000 m, a wysokość lotu - od minimalnej do 1000 m. Na odcinkach trasy, na których planowany jest ogień artylerii na obiekty przeciwnika szerokość korytarza zwęża się do 2000 m, a wysokość lotu wynosi od 800 do 1000 m. W odległości 16-24 km od rejonu lądowania przelot śmigłowców odbywa się na wysokości 15-50 m.

Regulaminy amerykańskie przewidują następujące głębokości działania wojsk powietrznoszturmowych od linii frontu:

DPSz - 100 i więcej km; BPSzt - 60-100 km; bpszt - 40-50 km; kpsz - 15-25 km.

ROZDZIAŁV. KIERUNKI ROZWOJU WOJSK AEROMOBILNYCH

Ze względu na zmianę rodzaju zagrożenia, czyli z masowanego ataku pancernego w kierunku konfliktów lokalnych, różnorodnych i różnych miejscach, konieczna jest zmiana koncepcji ich użycia idąca w następujących kierunkach:

- w kierunku wszechstronności;
- zwiększenia ciągłości działań;
- ograniczenia ilości śmigłowców ppanc na korzyść wielozadaniowych;
- zmiana struktur w celu osiągnięcia większej swobody działań;
- zmiany sprzętowe.

Wnioskiem nasuwającym się po działaniach w Kambodży jest konieczność lepszej obrony śmigłowców przed ogniem broni strzeleckiej.

ZAKOŃCZENIE

Przedstawiony materiał zawiera podstawowe wiadomości o desantach powietrznych i działaniach powietrznoszturmowych sił zbrojnych NATO. Należy podkreślić, że w armiach państw NATO w dalszym ciągu kontynuowane są prace eksperymentalne zmierzające do doskonalenia form, metod i sposobów działania wojsk powietrzno-desantowych i powietrznoszturmowych w ścisłym współdziałaniu ze śmigłowcami szturmowymi oraz lotnictwem taktycznym.

Całokształt przedsięwzięć realizowanych przez wojska powietrznodesantowe i powietrznoszurmowe /powietrznomanewrowe/ oraz śmigłowce daje podstawę do stwierdzenia, że na współczesnym polu walki mogą one często występować we wszystkich rodzajach działań bojowych w postaci wysoko manewrowych sił.

ZALĄCZNIKI DO CZĘŚCI DRUGIEJ

Działania powietrznomanewrowe (wg poglądów amerykańskich) tłumaczenie art. V. Garmas, I. Ostrovnoj

Zgodnie z założeniami „koncepcji walki powietrzno-lądowej 2000” i „Koncepcji głębokich uderzeń na rzuty i odwody” jednym ze sposobów walki z przeciwnikiem jest jednoczesne oddziaływanie na jego siły główne na całej głębokości ich ugrupowania bojowego. Jednak – zdaniem specjalistów wojskowych Stanów Zjednoczonych – zastosowanie tego sposobu utrudnia luka, jaka powstała między wzrostem siły uderzeniowej wojsk lądowych a ich ruchliwością. Rozwiązaniem tego problemu jest dalsze zwiększenie ruchliwości wojsk poprzez tworzenie i doskonalenie jakościowo nowego typu formacji – wojsk powietrznomanewrowych, wyposażonych w samoloty i śmigłowce przeznaczone do przerzutu drogą powietrzną oddziałów i pododdziałów bojowych oraz szybkiego wykonywania manewrów na polu walki. Wprowadzenie lotnictwa sił lądowych do składu dywizji zmechanizowanych, pancernych i innych stwarza warunki do zwiększenia możliwości bojowych i ruchliwości tych związków.

Zgodnie z regulaminami polowymi sił lądowych Stanów Zjednoczonych, *operacje powietrznomanewrowe – to działania bojowe, polegające na skrytym i szybkim przerzucie, przy użyciu lotnictwa sił lądowych, oddziałów i pododdziałów powietrznomanewrowych do rejonów*

rozmieszczenia przeciwnika, a także na wykonaniu przez nich uderzeń z lądu i powietrza w celu wykonania swych zadań bojowych.

Działania powietrznomanewrowe organizuje się na szczeblu operacyjno-taktycznym, z reguły na korzyść korpusów (dywizji), we wszystkich rodzajach działań bojowych, a wykonują je specjalnie przygotowane oddziały i pododdziały wojsk lądowych we współdziałaniu z lotnictwem taktycznym, pododdziałami sił specjalnego przeznaczenia oraz siłami i środkami WRE. Najlepsze efekty daje użycie pododdziałów powietrznomanewrowych w działaniach zaczepnych. Za pomocą samolotów i śmigłowców są one zdolne do łatwego pokonywania różnego rodzaju przeszkód (w tym naturalnych), atakowania przeciwnika z zaskoczenia z dowolnych kierunków (w tym także z tyłu) i na dużą głębokość.

Cechą szczególną oddziałów powietrznomanewrowych jest ich zdolność do przenoszenia wysiłku z jednego obiektu na inny. W tym celu wykorzystuje się śmigłowce transportowo-desantowe w charakterze środka manewru oraz śmigłowce szturmowe do silnych uderzeń ogniowych z powietrza. W działaniach obronnych duża ruchliwość i siła ognia, w połączeniu z efektywnym rozpoznaniem powietrznym, sprzyja pomyślnemu przeprowadzeniu działań przeciwdesantowych i przeciwpowietrznomanewrowych.

Powołując się na założenia regulaminu sił lądowych Stanów Zjednoczonych (FM-90-4 Air assault operations) podkreśla się, iż działania powietrznomanewrowe stały się faktycznie działaniami powietrznoszturnowymi, w prowadzeniu których priorytet należy do sił lekkich – pododdziałów dywizji powietrznoszturnowych, powietrznodesantowych i lekkich dywizji piechoty, a także pułku piechoty morskiej. Podstawową formacją do prowadzenia tego rodzaju działań może być tak-

tyczna grupa powietrznoszurmowa, zwykle w składzie wzmocnionego batalionu lub brygady i pododdziałów śmigłowców.

Zgodnie z założeniami powyższego regulaminu, *działania powietrznoszurmowe należy rozpatrywać jako całokształt działań powietrznomanewrowych wzmocnionych pododdziałów sił lekkich i śmigłowców wielozadaniowych, charakteryzujących się wysoką ruchliwością, zdecydowaniem, aktywnością i działaniem prowadzonym na dużą głębokość i na szerokim froncie.*

Działania powietrznomanewrowe mogą być prowadzone także w toku operacji powietrznodesantowej. Na przykład, podczas interwencji zbrojnej Stanów Zjednoczonych w Panamie 20-23 grudnia 1989 r. (podczas operacji *Just Cause*), wojska lądowe prowadziły działania powietrznomanewrowe z zadaniem zdławienia oporu pojedynczych oddziałów panamskich w zachodnich rejonach tego kraju. W tym celu zorganizowano desanty powietrznomanewrowe w sile od kompanii do batalionu ze składu 7 Lekkiej Dywizji Piechoty i 82 Dywizji Powietrznodesantowej na śmigłowcach *UH-60A*, *Black Hawk* i przy wsparciu śmigłowców szturmowych *AH-64A Apache* oraz *AH-1S*.

Do głównych zadań realizowanych w toku operacji powietrznomanewrowych należą:

- opanowanie ważnych obiektów, przyczółków na dużych przeszkodach wodnych, przełęczy, cieśnin, węzłów komunikacyjnych;
- wspieranie nacierających od frontu wojsk w rozwijaniu powodzenia i zwiększaniu tempa natarcia;
- dezorganizacja pracy organów kierowania i służb tyłowych przeciwnika;
- wzmocnienie wojsk w okrążeniu, przerzut grup rozpoznawczych i ich ewakuacja;

- niedopuszczenie do podejścia i wejścia do walki drugich rzutów (odwodów) przeciwnika;
- odciągnięcie jednostek bojowych przeciwnika z pola walki do ochrony obiektów tyłowych i zapewnienia bezpieczeństwa tych rejonów.

Dowództwa sił lądowych Stanów Zjednoczonych i NATO są zdania, że pododdziały powietrznomanewrowe mogą i powinny być również szeroko wykorzystywane do wprowadzania przeciwnika w błąd poprzez działania pozorne i demonstracyjne, prowadzone w ramach ogólnego planu dezinformacji.

Użycie wojsk powietrznomanewrowych może mieć decydujący wpływ na przebieg działań bojowych i w określonych warunkach (zwłaszcza nocą) sprzyjać osiągnięciu zaskoczenia taktycznego, a w niektórych przypadkach także operacyjnego.

Eksperci wojskowi NATO są zdania, że formacje powietrznomanewrowe powinny mieć samodzielność taktyczną, tzn. zdolność do prowadzenia w określonym czasie automatycznych działań bojowych na terenie przeciwnika. Do manewru na polu walki i oddziaływania ogniowego muszą one wówczas posiadać własne, etatowe środki transportu powietrznego oraz systemy broni do obezwładniania środków obrony przeciwlotniczej i WRE.

Do prowadzenia operacji powietrznomanewrowych – zdaniem tych ekspertów – najlepiej przygotowane są obecnie siły lądowe Stanów Zjednoczonych. W składzie ciężkich i lekkich dywizji stan osobowy większości batalionów piechoty został już przeszkolony do tych działań. Do przerzutu desantów, wsparcia ogniowego, zaopatrywania i ewakuacji rannych w związkach taktycznych Stanów Zjednoczonych i NATO z zasady wyznacza się brygady (bataliony, pułki) lotnictwa sił lądowych.

Stan ilościowy w poszczególnych rodzajach śmigłowców przedstawia tabela.

Tabela 1

Ilość i rodzaje śmigłowców znajdujących się w uzbrojeniu sił lądowych
głównych państw NATO

Wyszczególnienie	Rodzaje i liczba śmigłowców					
	Bojowe (szturm.)	Wielo- zadaniowe	Rozpo- znawcze	Transport- owo- desantowe	WRE	RAZEM
Stany Zjednoczone						
Samodzielna brygada śmigłowców ppanc	135	79	106	6		336
Brygada lotnicza KA	126	17	113	72		488
Brygada śmigłowców DZmech (DPanc)	42	34	58		12	146
Brygada śmigłowców LDP	29	34	31		3	97
Brygada śmigłowców DPSz*	72	177	83	32	6	370
Batalion śmigłowców rppanc	26	16	32		3	77
Republika Federalna Niemiec						
Pułk śmigłowców p-panc KA	56		5			61
Pułk średnich śmigłowców transport. KA			5	32		37
Pułk lekkich śmigłowców transport. KA			5	48		53
Eskadra lotnicza dywizji		10				10
Wielka Brytania						
Pułk lotniczy KA (DPanc, DZmech)	24	12				36

* Ponadto w innych pododdziałach dywizji powietrznoszturmowej znajduje się 68 śmigłowców, z tego 16 uzbrojonych w ppk

Wyspecjalizowaną formacją wojsk powietrznomanewrowych Stanów Zjednoczonych jest 101 Dywizja Powietrznoszturmowa, która w jednym wylocie jest zdolna wysadzić na tyłach przeciwnika do 1/3 swych oddziałów bojowych, pododdziałów zabezpieczenia i obsługi. Jej brygady i bataliony (piechoty) są zdolne do wykonywania silnych uderzeń z powietrza, a także do działań w roli zwykłej piechoty, wspieranej z powietrza swymi etatowymi śmigłowcami szturmowymi.

Wojska lądowe innych państw NATO pozostają w tyle w porównaniu do armii Stanów Zjednoczonych pod względem powietrznej manewrowości, gdyż na razie nie dysponują one odpowiednią bazą sprzętową. Prowadzone jest jednak szkolenie pododdziałów ogólnowojskowych w zakresie zasad działania wojsk powietrznomanewrowych.

W Republice Federalnej Niemiec prowadzi się szczególnie intensywne szkolenie sił lądowych. W ich składzie znajduje się dywizja powietrznodesantowa, której brygady są przeznaczone do przekazania w podporządkowanie operacyjne korpusom armijnym, dysponującym pułkami śmigłowców transportowych i przeciwpancernych. W skład brygady wchodzi pododdziały desantowe. Przerzut ich do rejonu działań odbywa się przy użyciu średnich śmigłowców transportowych *CH-53G*. Do wysadzania desantu wykorzystuje się także lekkie śmigłowców *UH-1D Iroquois*, które prowadzą również rozpoznanie powietrzne rejonu działań bojowych i trasy przelotu. Śmigłowce wsparcia ogniowego *Bo-105P*, uzbrojone w przeciwpancerne pociski kierowane, są używane na korzyść desantu powietrznomanewrowego do walki z celami pancernymi przeciwnika, przede wszystkim z czołgami. W połowie lat dziewięćdziesiątych – w ramach programu „Struktura-2000” – w siłach lądowych RFN przewiduje się sformowanie trzech dywizji powietrznomanewrowych oraz uzbrojenie śmigłowców w pociski kierowane klasy powietrze–powietrze.

(oprócz przeciwpancernych pocisków kierowanych i rakiet kierowanych klasy powietrze–ziemia, co umożliwi ich wykorzystanie także do walki ze śmigłowcami przeciwnika.

W Wielkiej Brytanii – po czteroletnich doświadczeniach – jedną brygadę piechoty regularnych sił lądowych przeorganizowano w brygadę powietrznodesantową. W jej skład wchodzi trzy bataliony desantowe i dwa bataliony piechoty zmotoryzowanej. Na potrzeby zabezpieczenia działań bojowych brygady utworzono pułk lotnictwa sił lądowych, w wyposażeniu którego znajdują się śmigłowce przeciwpancerne *Lynx* (uzbrojone w przeciwpancerne pociski kierowane *TOW*) oraz lekkie śmigłowce ogólnego przeznaczenia. Formacje te, a także pododdziały śmigłowców transportowo-desantowych *CH-47 Chinook* i *Puma*, wchodzące w skład brytyjskich sił powietrznych w RFN, znajdują się w podporządkowaniu dowódcy Północnej Grupy Armii i w razie potrzeby mogą być wydzielone do użycia w działaniach powietrznomanewrowych. Na bazie 24 Brygady Piechoty Zmotoryzowanej z 2 Dywizji Piechoty Zmechanizowanej (stacjonującej na terytorium Wielkiej Brytanii) utworzono 24 Brygadę Powietrznomanewrową.

Zgodnie z przyjętą koncepcją, brytyjskie wojska powietrznomanewrowe są przeznaczone do użycia głównie w strefie odpowiedzialności 1 Korpusu Armijnego Brytyjskiej Armii Renu. Długoterminowe plany rozwoju wojsk lądowych Wielkiej Brytanii przewidują zwiększenie możliwości bojowych brygady powietrznomanewrowej do takiego stopnia, aby można było ją wykorzystać w całej strefie odpowiedzialności grupy armii.

Belgia nie dysponuje etatowymi jednostkami ani pododdziałami powietrznomanewrowymi, chociaż pułk powietrznodesantowy „Komandos”, przeznaczony do działań w charakterze desantu powietr-

nego, szkoli się regularnie do działań powietrznomanewrowych, wykorzystując śmigłowce sojuszników z NATO.

Holandia także nie ma w swoich siłach lądowych wojskpowietrznomanewrowych, jednak ostatnio rozpatruje się sprawę zakupu 50 śmigłowców bojowych i transportowych. W przypadku podjęcia pozytywnej decyzji zaistnieją możliwości utworzenia załączka tego rodzaju wojsk.

W tej sytuacji jest widoczne, że ze wszystkich państw NATO, które wydzieliły swoje kontyngenty do CGA i PGA, tylko Stany Zjednoczone, RFN i Wielka Brytania rozwijają narodowe wojska powietrznomanewrowe. W celu ich doskonalenia kierownictwo wojskowo-polityczne NATO opowiada się przyjęciem szeregu propozycji:

- aby działania bojowe wojsk powietrznomanewrowych były dostatecznie efektywne i elastyczne, kierowanie nimi powinno się odbywać w sposób scentralizowany, na szczeblu grupy armii;
- podstawowa ilość śmigłowców transportowo-desantowych powinna się znajdować w dyspozycji dowództw PGA i CGA, co pozwoli przerzucać niezbędne do prowadzenia konkretnej operacji siły powietrznomanewrowe w jednym wylocie;
- celowe jest utworzenie w armiach poszczególnych państw NATO formacji powietrznomanewrowych, które po odpowiednim przygotowaniu zostałyby włączone do składu grupy armii.

Dowództwo sił lądowych NATO jest zdania, że w każdej grupie armii trzeba będzie zorganizować wielonarodowe wojska powietrznomanewrowe – perspektywicznie w dywizję powietrznomanewrową. W skład takiej dywizji mogą wchodzić: co najmniej 2–3 brygady powietrznomanewrowe; śmigłowce bojowe uzbrojone w rakiety klasy powietrze–powietrze, powietrze–ziemia i przeciwpancerne pociski kierowane; naziemne oraz powietrzne siły i środki rozpoznania, a także obrony prze-

ciwlotniczej; jednostki wsparcia bojowego; śmigłowce transportowo-desantowe, wyposażone w systemy broni obronnej; środki zabezpieczenia tyłowego. Bazą do tworzenia dywizji powietrznomanewrowej mogą być istniejące wojska powietrznomanewrowe poszczególnych państw NATO. W końcowym rezultacie pozwoliłoby to na zwiększenie możliwości lądowych związków taktycznych oraz oddziałów w efektywnym łączeniu ognia i manewru na polu walki, działania z zaskoczenia i szybkim ześrodkowaniu sił na głównych kierunkach w celu osiągnięcia przewagi nad przeciwnikiem.

Przyjęcie takiej koncepcji zmusza do stopniowego tworzenia i rozwijania połączonych sił powietrznomanewrowych. Konkretnie, etapowe przedsięwzięcia, zdaniem zachodnich specjalistów wojskowych, mogą być następujące:

- oficjalna wymiana informacji przez oficerów łącznikowych różnych państw;
- przeprowadzenie wspólnych ćwiczeń;
- wypracowanie jednolitych zasad użycia bojowego wojsk powietrznomanewrowych;
- utworzenie wielonarodowego sztabu, który w pierwszym etapie spełniałby funkcje koordynatora i organu planowania, a potem przejąłby funkcję kierowania całością sił powietrznomanewrowych grupy armii;
- opracowanie projektu krótkoterminowego i długoterminowego porozumienia, dotyczącego współdziałania sił powietrznomanewrowych.

Zdaniem dowództwa NATO, operacje powietrznomanewrowe można podzielić na trzywzajemnie powiązane ze sobą etapy – przygotowanie, desantowanie i wykonanie postawionego zadania bojowego. Kierowanie wszystkimi siłami uczestniczącymi w toku całej operacji powietrznomanewrowej sprawuje dowódca ogólnowojskowy.

W toku etapu przygotowywania odbywa się planowanie operacji powietrznomanewrowej, ześrodkowanie sił i środków w rejonie załadunku, uściślenie zagadnień ich użycia bojowego, a gdy czas pozwala – przeprowadza się ćwiczenia w rejonie zbliżonym do rejonu desantowania i przewidzianych działań bojowych.

Etap desantowania rozpoczyna się od momentu załadunku stanu osobowego i techniki bojowej do śmigłowców, a kończy – wysadzeniem i wyładunkiem w wyznaczonych rejonach. Do przerzutu desantu powietrznomanewrowego na tyły przeciwnika wyznacza się rejon załadunku, korytarz powietrzny i rejon desantowania.

Rejon załadunku dla korpusnego desantu powietrznomanewrowego w sile brygady jest wybierany w odległości 50–150 km od rejonu desantowania. Powinien on znajdować się w miarę możliwości w pobliżu miejsca rozmieszczenia przerzucanych jednostek i pododdziałów. Faktycznie w tym miejscu kończy się łączenie naziemnych i powietrznych komponentów w brygadową powietrzno-lądową grupę taktyczną. W jej skład mogą wchodzić trzy–cztery bataliony piechoty powietrznomanewrowej, jeden–dwa dywizjony artylerii, trzy–cztery bataliony lotnictwa sił lądowych, pododdziały zabezpieczenia i wsparcia. Skład grupy nie jest stały i zależy od postawionego zadania, przeciwdziałania przeciwnika i właściwości operacji powietrznomanewrowej. W strefie załadunku każdemu batalionowi wyznacza się rejon, a kompanii – sektor załadunku oraz punkty uzupełnienia zapasów amunicji i paliwa.

Przelot brygadowej powietrzno-lądowej grupy taktycznej do rejonu działań bojowych (desantowania) odbywa się wybranymi zawczasu trasami, w miarę możliwości nad terenem nie kontrolowanym przez przeciwnika. Przelot odbywa się rzutami szturmowymi oraz kolejnymi (liczba zależna od wielkości użytych sił) i tyłowymi.

Na każdej trasie przelotu wyznacza się punkty kontrolne: punkt wyjściowy (znajduje się w strefie załadunku) i od niego rozpoczyna się kalkulację czasu oraz wyznacza profil lotu; punkty regulacji ruchu (2–4); punkty kontroli łączności (zwykle pokrywają się one z punktami regulacji ruchu); punkt ześrodkowania (znajduje się w odległości 5–8 km od rejonu desantowania). Dwie–trzy trasy lotu śmigłowców (każda o szerokości 2–4 km) stanowi korytarz powietrzny. W sumie szerokość korytarza powietrznego dla brygadowej powietrzno-lądowej grupy taktycznej może wynosić do 12 km.

Rzut szturmowy (w jego skład wchodzi pododdziały bojowe i niezbędne siły i środki zabezpieczenia bojowego) opanowuje i utrzymuje wyznaczony rejon desantowania grupy.

Kolejny rzut przerzuca się w ślad za rzutem szturmowym, z zadaniem spotęgowania jego wysiłków. W jego skład wchodzi pozostałe oddziały zabezpieczenia bojowego i tyłowego, niezbędne do wsparcia rzutu szturmowego.

Rzut tyłowy zapewnia desantowi powietrznomanewrowemu stałe zaopatrzenie w środki materiałowo-techniczne. Przy nieznacznym oddaleniu rzut tyłowy może nie być przerzucany do rejonu działań, lecz wówczas zabezpiecza działanie bojowe desantu bezpośrednio z rejonu załadunku.

Przerzut brygady powietrzno-lądowej grupy taktycznej odbywa się z reguły kolumnami batalionowymi. Śmigłowce z desantem startują pojedynczo, kluczami lub w pełnym składzie pododdziałów. Za najlepszy sposób uważa się jednoczesny start i przelot dużych grup (po 10–12 śmigłowców) co, zdaniem specjalistów amerykańskich, ułatwia ich osłone wsparcie ogniowe, kierowanie i zmniejsza wrażliwość na ogień przeciwnika. Odległość między grupami może wynosić średnio 2–3 minut

lotu (4–5 km). Przelot odbywa się zwykle z prędkością 100–150 km/godz. na wysokości 500–600 m. Szykiem bojowym śmigłowców na trasie przelotu może być kolumna, klin, romb, trójkąt, prostokąt i inne.

Oslonę grupy desantowej w powietrzu zapewnia się działaniem lotnictwa taktycznego oraz śmigłowców rozpoznawczych i wsparcia ogniowego, które wykonują lot przed grupą śmigłowców transportowo-desantowych (w odległości 2–3 km), na jej skrzydłach (1–1,5 km) i z tyłu (1–2 km), prowadząc rozpoznanie trasy lotu i niszcząc wykryte cele. Oprócz tego przelot zabezpiecza się ogniem artylerii lufowej i rakiet, prowadzonym do celów znajdujących się w bezpośredniej styczności z trasą przelotu, przede wszystkim do środków obrony przeciwlotniczej przeciwnika.

Działania bojowe zaleca się prowadzić w następującej kolejności: opanowanie nakazanego obiektu, jego obrona i rozwijanie powodzenia. Po opanowaniu nakazanego obiektu desant powietrznomanewrowy może prowadzić działania obronne na zajętych pozycjach lub przejść do rozwijania powodzenia. Opanowywanie kolejnych obiektów może być prowadzone po uprzednim wykonaniu manewru naziemnego lub powietrznego. Jeżeli zadanie kończy się na opanowaniu (zniszczeniu) obiektów, wówczas desant może połączyć się z nacierającymi od frontu wojskami lub przy użyciu śmigłowców ewakuować się z rejonu działań.

Główne zadanie, tzn. opanowanie i zniszczenie obiektów, brygadowa powietrzno-lądowa grupa taktyczna realizuje z reguły całością swych sił przy scentralizowanym dowodzeniu. Kolejne jej działania bojowe mogą być prowadzone przy zdecentralizowanym dowodzeniu batalionowymi, kompanijnymi, a nawet plutonowymi grupami, co – zdaniem specjalistów wojskowych – zwiększa ich żywotność, sprzyja dynamicz-

nemu manewrowaniu na tyłach przeciwnika i wywieraniu silnego oddziaływania psychologicznego na jego stan osobowy.

Specjaliści sił lądowych Stanów Zjednoczonych i innych państw NATO traktują operacje powietrznomanewrowe jako w pełni perspektywiczną formę manewrowych działań bojowych, u podstaw których jest wykorzystanie w szerokim zakresie śmigłowców różnego przeznaczenia.

Wojska aeromobilne Francji

(wykład płk Nicoloux. Pełni on służbę w Lotnictwie Wojsk Lądowych Sił Zbrojnych Francji)

Plan wykładu:

1. Francuska koncepcja użycia wojsk aeromobilnych.

- Kontekst strategiczny
- Charakterystyka wojsk aeromobilnych
- Doktryna ich użycia
- Zasady taktycznego ich użycia

2. Jednostki aeromobilne.

- Skład
- Użycie

3. Przygotowanie operacyjne.

- Szkolenie załóg
- Ćwiczenia oddziałów i pododdziałów

4. Przykłady użycia wojsk aeromobilnych w działaniach bojowych.

- Wojna w Zatoce Perskiej
- Somalia / Kambodża
- Działania w byłej Jugosławii

5. Kierunki rozwoju wojsk aeromobilnych.

I Koncepcja aeromobilności.

Kontekst strategiczny.

Wojska przerzucane drogą powietrzną stają się w ostatnich czasach wojskami niesłychanie ważnymi. We wcześniejszych doktrynach, gdy świat był podzielony na dwa przeciwstawne obozy, doktryna oparta była na masowym uderzeniu wojsk pancernych i zmechanizowanych.

Obecnie gdy konflikty różnego rodzaju wybuchają w różnych punktach świata, koniecznym staje się wprowadzenie do działania wojsk trzeciego wymiaru, czy to do prowadzenia walki z powietrza, czy też do wykonania szybkiego manewru lub przegrupowania wojsk.

Charakterystyka Sił Aeromobilnych.

Ruchliwość i możliwość prowadzenia działań bez względu na ukształtowanie terenu; możliwość pokonania dużych odległości w szybkim czasie; duża siła ognia i możliwość przerzutu żołnierzy i sprzętu w dowolny rejon; skryte działanie uzyskiwane poprzez wykonywanie tzw. lotów taktycznych czyli lotów na bardzo małej wysokości oraz swoboda w użyciu śmigłowców.

Do cech negatywnych działań prowadzonych na śmigłowcach zaliczyć trzeba: wrażliwość ich na atak z ziemi i nietrwałość ich w użyciu.

Doktryna użycia wojsk działających na śmigłowcach.

1. Uderzenia krótkie, mocne, falowe wykonywane na dużych obszarach celem wykorzystania wszystkich możliwości śmigłowców.
2. Brutalne i masowe użycie śmigłowców celem zadania maksymalnych strat prowadzone w formie boju powietrznego na szczeblu operacyjnym i taktycznym.

Główną formą działania na szczeblu operacyjnym jest manewr powietrzny wykonywany przez 4-tą Dywizję Aeromobilną w ramach 3-go Korpusu Armijnego lub w ramach Sił Szybkiego Reagowania oraz na szczeblu taktycznym jako wsparcie powietrzne wykonywane przez 3-cią Brygadę Aeromobilną.

Główne zadania wykonywane przez Jednostki Aeromobilne to:

- rozpoznanie;
- wsparcie lub osłona;
- uderzenie ppanc;
- transport sił i środków;
- dowodzenie poprzez Stanowiska Dowodzenia na śmigłowcach.

W celu jak najlepszego wykonania zadań wprowadzono w Armii Francuskiej specjalizację śmigłowców i specjalizację w szkoleniu załóg tych śmigłowców. Oznacza to śmigłowce są wyposażane tylko w jeden rodzaj sprzętu w zależności od rodzaju wykonywanych zadań i mogą wykonywać tylko ten a nie inny ich rodzaj np. wersje rozpoznawcze. Podobnie rzecz się dzieje z załogami. Załoga raz wyszkolona do wykonywania zadań rozpoznawczych pozostaje w swojej specjalności praktycznie przez cały okres służby.

Zasady taktycznego działania.

1. Uderzenia brutalne i z zaskoczeni.
2. Uderzenia na skrzydła przeciwnika będącego w ruchu.
3. Duży obszar działań.
4. Koordynowanie działań z wojskami lądowymi.
5. Rozproszenie śmigłowców w celu przegrupowania, zejście się w celu wykonania uderzenia i ponowne rozproszenie się w celu odskoku.

II Organizacja wojsk aeromobilnych

Pułk śmigłowców bojowych.

4-a Dywizja Aeromobilna wchodząca w skład Sił Szybkiego Reagowania.

3-a brygada aeromobilna wchodząca w skład 3-go Korpusu Armijnego.

Pułk śmigłowców bojowych składa się z:

- SD na pokładzie śmigłowca lub na transporterze;
- 3 eskadry śmigłowców ppanc;
- 1 eskadra rozpoznawcza;
- 1 eskadra osłony;
- 1 eskadra transportowa.

Ogółem: 60 śmigłowców, 200 transporterów logistycznych, 1000 żołnierzy.

Wykonywane zadania to:

- rozpoznanie;
- wyhamowywanie nacierającego przeciwnika;
- obrona.

Organizacja 4 Dywizji Aeromobilnej

- Sztab;
- 3 pułki śmigłowców bojowych;
- 1 pułk piechoty aeromobilnej;
- 1 pułk śmigłowców dowodzenia i transportu;
- 1 pułk zabezpieczenia.

Ciekawostką w organizacji dywizji jest to, że pułk piechoty aeromobilnej nie posiada własnych śmigłowców i do działania wykorzystuje śmigłowce z pułku dowodzenia i transportu.

Zadania wykonywane przez 4 Dywizję Aeromobilną.

1. W razie konfliktu: w wypadku poważnego zagrożenia pancernego - rozpoznanie i zniszczenie.

2. W razie kryzysu: ciągła gotowość do działania, przegrupowania się drogą powietrzną lub morską, działanie w postaci autonomicznych zgromadzeń uderzeniowych organizowanych według potrzeb.

3. Działanie w ramach Sił Szybkiego Reagowania, w kontekście międzynarodowym, w oddaleniu od terytorium kraju.

Ogółem w 4 Dywizji Aeromobilnej znajduje się:

- 30 śmigłowców rozpoznawczych;
- 90 śmigłowców bojowych;
- 30 śmigł. wsparcia;
- 70 śmigł. transportowych;
- 20 śmigł. dowodzenia.

Organizacja i zadania 3 brygady aeromobilnej.

Sztab;

- 1 pułk śmigł. bojowych;
- 1 pułk dowodzenia i transportu;

Ponadto brygada może być wzmocniona piechotą i czołgami.

Ogółem: 100 śmigł. bojowych, 60 śmigł. transportowych.

Zadania wykonywane przez brygadę:

- wsparcie powietrzne 3-go Korpusu Armijnego;
- działania opóźniające;
- działania zaczepne w głębi;
- wsparcie ogniowe;
- transport powietrzny;
- udział w operacjach kombinowanych wraz z pododdziałami lądowymi.

III. Szkolenie operacyjne.

Szkolenie załóg odbywa się w Szkole Lotnictwa Wojsk Lądowych, która posiada dwa ośrodki szkoleniowe:

Pierwszy w miejscowości Dax, gdzie odbywa się szkolenie podstaw:

- 105 stażystów z wojsk lądowych / 25 oficerów, 80 chorążych /
- 67 śmigłowców;
- 25000 godz. lotu rocznie.

Drugi w miejscowości Le Luc, gdzie odbywa się II etap - szkolenia taktyczne m.in.:

- szkolenie pilotażu taktycznego;
- szkolenie pilotów śmigł. boj.
- inne szkolenia.

Ogółem szkolenie odbywa się na 67 śmigłowcach, na których wyciągnięto rocznie 24000 godz.

Przebieg szkolenia

Przed przyjęciem do szkoły odbywa się selekcja kandydatów, średnio 100 miejsc przypada około 4000 chętnych.

Szkolenie po selekcji odbywa się w trzech etapach:

1. Szkolenie podstawowe ogólnowojskowe.
2. Podstawowe szkolenie pilotażu na śmigłowcu, tj.
 - pilotaż klasyczny;
 - loty w nocy
 - loty w górach;
 - wg. przyrządów;
 - loty bojowe;
 - pilotaż z noktowizorem.
3. Szkolenie w specjalnościach:
 - śmigł. dowodzenia i rozpoznawczy;
 - wsparcia;

- ppanc;
- transportowe.

Ćwiczenia oddziałów i pododdziałów odbywa się w trzech formach:

1. W pułkach i eskadrach - raz na miesiąc;
2. Ćwiczenia dwustronne, np. jednotygodniowe z użyciem wszystkich sił i środków - kilka razy do roku;
3. Strzelania: kontrolne i sprawdzające.

Przykładowy schemat przebiegu ćwiczenia dywizji.

Dywizja będąc w MSD w 48 godz. po ogłoszeniu alarmu jest zdolna do wykonywania zadań. Może w ciągu 48 godz. przegrupować się na odległość 350km, zniszczyć 200-300 wozów pancernych, następnie po 2-3godzinnym odtwarzaniu zdolności bojowej może przegrupować się na odległość 250km w celu wykonania następnego zadania.

IV. Przykłady praktycznego użycia wojsk aeromobilnych w działaniach bojowych.

Wojna w Zatoce Perskiej

Środki i siły jakie były użyte:

Początkowo jeden pułk śmigłowców z 42 śmigł., następnie dołączył drugi, razem 126 śmigł.

Zadania:

Rozpoznanie wzdłuż linii styku i na skrzydłach SZ Iraku;

Niszczenie napotkanych obiektów i celów;

Oslona działań innych wojsk;

Zabezpieczenie logistyczne działań i szczególna w nim rola 12 śmigł. transp. używanych do transportu rannych.

Bilans:

- zniszczono 127 celów;

- sprawdzono przygotowanie załóg, maszyn i taktykę w działaniach pu-
stynnych;
- prowadzono zakrojoną na szeroką skalę współdziałanie międzynaro-
dowe.

UNAMIC Kambodża

Działania prowadzono od marca 92r. do listopada 93r., użyto 9 śmigł. typu PUMA, które wykonały 3900 godz. lotów, w tym 476 w no-
cy.

Bilans:

- ewakuowano 318 rannych w tym 93 w nocy
- transportowano środki zaopatrywania.

Wnioskiem jaki nasuwa się po działaniach w Kambodży jest koniecz-
ność lepszej obrony śmigłowców przed ogniem broni strzeleckiej.

UNOSOM Somalia

Działania prowadzono od listopada 92r. do lutego 93r., użyto 22 śmigł., 80 transporterów, 248 żołnierzy.

Zadania:

rozpoznanie, nadzorowanie stref, transport logistyczny i ewakuacja ran-
nych.

UNPROFOR Jugosławia od listopada 92r.

Siły i środki: 4 GAZELE i 6 PUM

Zadania:

- ewakuacja rannych;
- przewóz ważnych osobistości;
- transport logistyczny;
- prowadzenie rozpoznania.

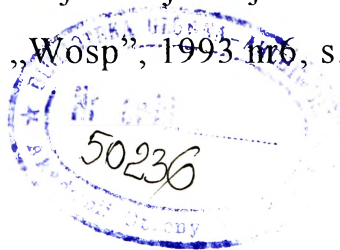
Bilans:

- każdego roku wykonano 3000 godz. lotu;
- w 1994 12 śmigł. zostało trafionych strzałami z broni strzeleckiej;
- trudność w prowadzeniu lotów związana z koniecznością przestrzegania umów międzynarodowych;
- konieczność prowadzenia lotów w parach i na wysokości ponad 300r

LITERATURA

1. Akulow A., Morskoj Sbornik, Muogocelwye awianieście korabli, 1997 nr4, s. 59-62.
2. Army-Navy-Air Force Journal and Register, 1964,18.1, s.18-19.
3. Ekspedycyjne brygady piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych i ich współdziałanie z eskadrami okrętów-składów, WPZ, 1990 nr2.
4. Jane' s Defence Weekly, Assault: ships get priority, 1994 vol. 21 nr5, s.14.
5. Kalinin A., Morozow G., Wojennaja Mysl, Wniezapnost w morskich desantach, 1991 nr2.
6. Kompendium sił zbrojnych państw NATO.
7. Krawczenko J., Zarubieżnoje Wojennoje Obozrienije, 1991 nr7.
8. Księga Świata - Atlas, Geo Center, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1996.
9. Leksykon Wiedzy Wojskowej, Wydawnictwo MON, Warszawa 1979.
- 10.Linn C., Wojskowy Przegląd Zagraniczny, Uderzenie z morza, 1991 nr2.
- 11.Lloyd M., Tactics of Modern Warfare, Brian Trodd Publishing House Limited, London 1991.
- 12.Maritime Defence, The Royal Netherlands Navy' s new ATS: organic support for amphibios operations, , 1994 vol.19 nr 9, s. 246-256.
- 13.Morskoj Sbornik, Desantnyj Wiertoletonośec „Ousin”HMS Wielikobrytanii”,1997 nr1, s. 79-80.
- 14.Możliwości transportu morskiego i powietrznego.
- 15.Możliwości wykorzystania różnorodnych rodzajów sił morskich państw akwenu M.Bałtyckiego w zakresie uzyskania zaskoczenia oraz przeciwdziałania rozwijaniu sił Marynarki Wojennej WP, Materiał opracowany przez Sztab MW WP.

16. Nowa Technika Wojskowa, Wady i zalety poduszkowców - koncepcje ich wykorzystania w operacjach morskich, 1993 nr 2.
17. Ocena zagrożenia obszaru RP powietrzno-morskimi działaniami desantowymi w świetle doświadczeń lat osiemdziesiątych, Materiał opracowany przez sztab MW WP, Gdynia 1993.
18. Operacje powietrznodesantowe i powietrznoszturmowe.
19. Pietrow J., Zarubieżnoje Wojennoje Obozrenie, Desantnyje korabli. 1995 nr 6, s. 49-58.
20. Robertson B.J., Ship-to-shore operation: Gain speed, survivability, National Defense, 1994 nr 9, s. 26-27.
21. Słownik wojskowy angielsko-polski, Wydawnictwo MON Warszawa 1960, s. 239.
22. Szatarow M., Zarubieżnoje Wojennoje Obozrenie, Stroitelstwo desantnych korablej tipa „San Antonio”, 1997 nr 5, s. 47-49.
23. Szepowalenko M., Morskoj Sbornik, Morskaja piechota Wielikobrytanii, 1997 nr 11.
24. Taktyka i sztuka operacyjna sił zbrojnych głównych państw NATO, ASG, Warszawa 1989.
25. Wasiljew A.W., Złobin G.P., Skorochod J.W., Współczesne desanty morskie, MON, Warszawa 1972.
26. Wasiljew G., Morskoj Sbornik, Morskaja piechota: zagorizontalnaja wysadka desanta, 1991 nr 1.
27. Wolgin F., Zarubieżnoje Wojennoje Obozrienije, Uniwersalnyje desantnyje korabli tipa „Wosp”, 1993 nr 6, s. 59-60.³¹



³¹ Atykuly w języku rosyjskim i angielskim przedstawione w literaturze zostały przetłumaczone przez R. Szynowskiego.