

98

07586

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

JAWNE

~~SECRET~~
~~TOP SECRET~~

Egz. Nr 1

**WYKORZYSTANIE LOTNICTWA W KOMBINOWANEJ
OPERACJI DESANTOWEJ**

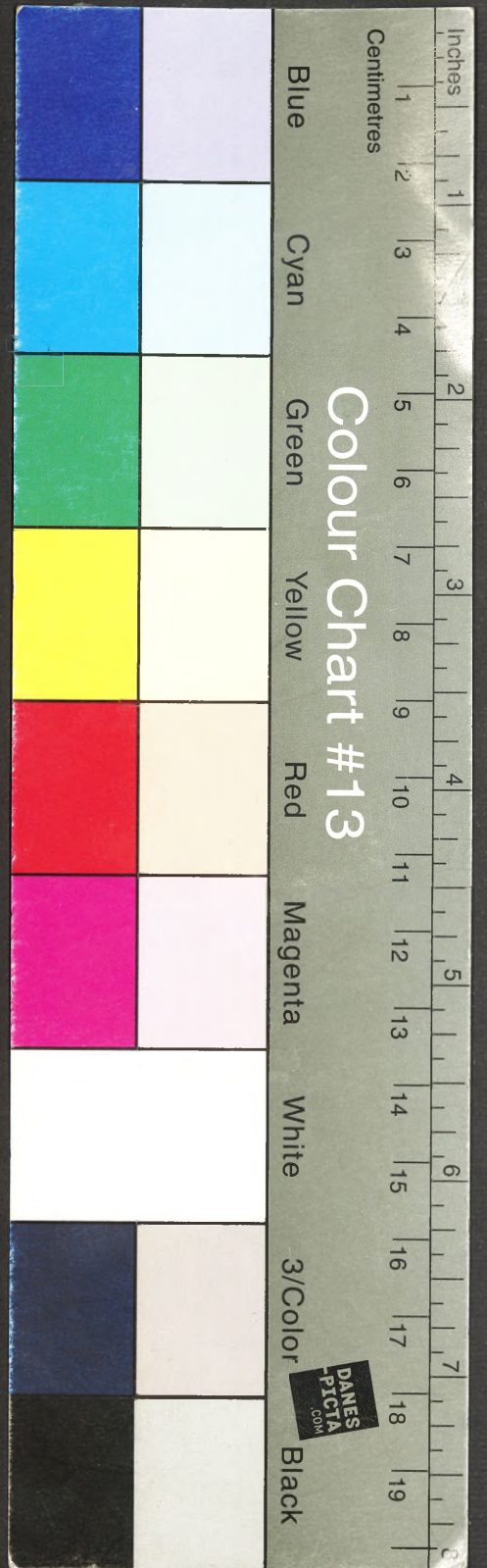
~~07586~~

ARCHIWUM
SZTABU SZKOLENIA
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
032809

REMBERTÓW

STYCZEN

1966



98

07586

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

JAWNE

~~XXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXX~~

Egz. Nr 1

**WYKORZYSTANIE LOTNICTWA W KOMBINOWANEJ
OPERACJI DESANTOWEJ**

~~07586~~

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWO-
KADRY SZTABU GENERALNEGO
032809

Inkl. prot. 12657



~~TOP SECRET~~ **JAWNE**

~~SECRET~~
Egz. nr... 1

WYKORZYSTANIE LOTNICTWA W KONTAKCIE W OPERACJI DESANTOWEJ

I. Zadania lotnictwa w powietrzno-morskiej operacji desantowej

Udział lotnictwa w powietrzno-morskiej operacji desantowej obejmuje zadania o charakterze operacyjnym i taktycznym. Do zadań operacyjnych należą:

1. Walka o przewagę w powietrzu /w warunkach stosowania broni masowego rażenia - walka o przewagę w broni jądrowej i w siłach, które ją broni stosują/, która może być prowadzona metodą zaczepną lub obronną. Metoda zaczepna, stosowana siłami strategicznego lotnictwa bombowego oraz frontowego lotnictwa myśliwsko-szturmowego /myśliwsko-bombowego/ i bombowego, polega na zwalczaniu lotnictwa nieprzyjacielskiego na lotniskach, niszczeniu i blokowaniu lotnisk, wojsk rakietowych, składów broni masowego rażenia oraz obездziałaniu /paraliżowaniu/ nieprzyjacielskiego radiotechnicznego systemu wykrywania i dowodzenia.

Metoda obronna, stosowana przez siły lotnictwa myśliwskiego /frontowego i OPK/ współdziałające z innymi siłami i środkami obrony powietrznej, polega na zwalczaniu nieprzyjacielskich środków napadu w powietrzu podczas prób atakowania wojsk desantu w rejonach koncentracji i załadunku, w czasie przelotu /przejścia morskim/ do rejonów desantowania /lądowania/ i w czasie wykonywania zadań na lądzie.

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
KADRY SZTABU GENERALNEGO
gen. broni k. Świerczkowski

№ 132809

2. Wstępne przygotowanie ogniowe operacji desantowej, mające na celu dezorganizowanie i osłabienie systemu obrony przeciwnika na obszarze przyszłych działań desantu oraz osłabienie sił lądowych i morskich, które mogą być wykorzystane w operacji przeciwdesantowej.

Obiektami uderzeń lotnictwa mogą być również:

- siły marynarki wojennej w bazach, portach i na morzu;
- dowództwa okręgów i rejonów obrony terytorialnej;
- węzły łączności;
- składy amunicji, węzły komunikacyjne, mosty.

Głównym wykonawcą zadań jest strategiczne lotnictwo bombowe. Zadania związane z wstępnym przygotowaniem ogniowym operacji wykonuje się przed operacją w ciągu kilku dni lub kilkunastu godzin - zależnie od wymaganego stopnia zaskoczenia oraz możliwości własnych sił wykonujących te zadania. Obiekty nie niszczone w czasie wstępnego przygotowania ogniowego zwalczą się w ramach pośredniego wsparcia ogniowego wojsk desantu w toku trwania operacji.

3. Pośrednie wsparcie ogniowe /izolacja rejonu zaplanowanego do opanowania przez wojska desantu w ramach operacji/, polegające na zwalczaniu wojsk, środków transportowych oraz obiektów komunikacji lądowej, morskiej i powietrznej, a także na dezorganizacji dowodzenia i pracy tyłów przeciwnika. Głównym wykonawcą zadań i w tym wypadku jest lotnictwo strategiczne, współdziałające z marynarką wojenną i lotnictwem frontowym.

- 3 -
4. Operacyjne rozpoznanie powietrzne na korzyść dowództw organizujących i kierujących operacją, prowadzane siłami lotnictwa rozpoznania operacyjnego i strategicznego.
 5. Operacyjny transport lotniczy wojsk i środków materiałowych, realizowany siłami lotnictwa transportowego czasowo przydzielonego z odwodu Naczelnego Dowództwa.

Wykonywane przez lotnictwo zadania o charakterze operacyjnym powinny zapewnić wojskom desantu, a także biorącej udział w operacji marynarki wojennej, warunki sprzyjające osiągnięciu celów operacji. Bez tych warunków powietrznomorska operacja desantowa nie miałaby szans powodzenia. Zadania te lotnictwo wykonuje współdziałając z siłami marynarki wojennej, a w warunkach stoczenia lądni masowego zniszczenia - również z operacyjno-strategicznymi wojskami rakietowymi.

Zadania lotnictwa o charakterze operacyjnym poza transportem lotniczym dotyczą wykrycia /rozpoznania/ i niszczenia tych sił nieprzyjaciela, które mogą zagrażać wojsku desantu i środki transportowe w rejonach koncentracji i zakadowania, podczas przelotu /przejścia nad morzem/, a także mogą zagrażać lotnictwu i marynarce wojennej, wspierając wojsko desantu. Będą to więc siły, których zasięg i możliwości manewrowania pozwalają na uczestniczenie w kontrzecepcji przeciwdesantowej, a więc: lotnictwo taktyczne, marynarka wojenna /jednostki przywające i lotnictwo/ oraz odwody operacyjne. Ponadto mogą to być również siły nieprzyjacielskiego lotnictwa strategicznego.

Siły te w różnym stopniu będą zagrożone wojskami

wykonującym swoje zadania na wyspach, jak i na półwyspie Jutlandzkim, a także wojskiem nacierającym wzdłuż wybrzeża. Stąd wynika konieczność jednoczesnego wykonywania przez lotnictwo zadań operacyjnych na korzyść wszystkich elementów ugrupowania operacyjnego wojsk, uczestniczących w operacji frontowej.

Podstawową siłą wykonującą na korzyść desantu zadania o charakterze operacyjnym będzie lotnictwo strategiczne - ze względu na jego zasięg działania oraz skuteczność stosowanych przez to lotnictwo środków rażenia.

Lotnictwo frontowe, ze względu na jego ograniczone możliwości, może stanowić jedynie element pomocniczy, w miarę swoich możliwości uzupełniający i zabezpieczający akcję lotnictwa strategicznego, głównie przez obezwładnianie radiotechnicznych środków wykrywania i dowodzenia.

Niezależnie od działalności operacyjnej, mającej wpływ na przebieg i wynik zarówno operacji frontowej, jak i prowadzonej w jej ramach operacji desantowej, niezbędne jest wykonanie przez lotnictwo szeregu zadań o charakterze taktycznym. Mogą one mieć na celu udzielenie bezpośredniej pomocy taktyczną związkom i oddziałom desantowym w czasie przelotu /przejścia morzem/ do rejonów desantowania /lądowania/, a także podczas wykonywania przez nie zadań na wyspach. Do zadań tego typu można zaliczyć:

1. Bezpośrednie przygotowanie ogniowe przelotu /przejścia morzem/ i desantowania /lądowania/ związków /oddziałów/ powietrzno-desantowych i desantowych, polegające na obezwładnieniu i niszczeniu sił i środków mogących

bezpośrednio zagrażać wojskom desantu na trasie lotu /przejścia morzem/ i podczas desantowania /ładowania/. Obiektami działań lotnictwa będą środki obrony przeciwlotniczej sił lądowych i marynarki na trasie przelotu desantu i w rejonie lądowania oraz środki ogniowe /okrętowe i obrony wybrzeża/ na trasie przejścia morzem i w rejonach desantowania /ładowania/.

2. Bezpośrednie wsparcie ogniowe taktycznych związków i oddziałów desantowych /powietrzno-desantowych/ w walce, polegające na obniżeniu i niszczeniu obiektów przeciwdziałających lub mogących bezpośrednio przeciwdziałać wojskom desantu w wykonaniu zadań oraz na zwalczaniu odwodów taktycznych /izolacja początkowa rejonu lądowania desantu, potem izolacja pola walki/. Obiektami działań lotnictwa będą: bliskie odwody, środki ogniowe /baterie artylerii/, środki dowodzenia, desanty nieprzyjaciela, przy pomocy których zechce on przeciwdziałać wojskom naszego desantu itp.
3. Taktyczne rozpoznawanie powietrzne na korzyść dowództw organizujących i kierujących walką.

II. Skład sił powietrznych uczestniczących w operacji desantowej

Skład sił powietrznych wykonujących zadania w ramach operacji desantowej jest bardzo zróżnicowany. Obok lotnictwa strategicznego /bombowego i rozpoznawczego/ występuje lotnictwo transportowe QED, lotnictwo marynarki wojennej, lotnictwo myśliwskie OPK oraz różne rodzaje lotnictwa frontowego.

Organizacja wykorzystania tych sił w powietrzno-morskiej operacji desantowej zależy od koncepcji organizacyjnej samej operacji. Jeśli operacja desantowa jest organizowana w ramach operacji frontowej i organizatorem jej jest dowództwo Frontu, to zagadnieniem nazywa lotnictwa w operacji sąsiedzi się dowództwo /sztab/ armii lotniczej. Jeżeli zaś organizatorem operacji desantowej jest samodzielne dowództwo któremu podlegają np. dwie grupy operacyjne /każda w składzie kilku związków taktycznych i oddziałów powietrzno-desantowych i desantowych/, jedna armia ogólnowojskowa /której zadaniem jest oparcie półwyspu/ oraz określone siły marynarki wojennej i lotnictwa, operacyjnie podporządkowane dowódcy operacji desantowej na okres trwania operacji, to dowództwo /sztab/ operacyjnie podporządkowanych sił lotniczych spełniać będzie funkcje analogiczne do tych jakie w poprzednim wypadku spełniałoby dowództwo /sztab/ armii lotniczej. Dalsze rozważania będą prowadzone przy założeniu, że w ramach operacji frontowej organizowana jest operacja desantowa w celu oparcia kilku wysp siłami grupy operacyjnej podlegającej dowódcy Frontu.

W skład sił wykonujących zadania na korzyść powietrzno-morskiej operacji desantowej, prowadzonej siłami grupy operacyjnej w ramach frontowej operacji zaczepnej, mogą wchodzić /wariant/:

1. Strategiczna lotnictwo bombowe - jako główny wykonawca zadań o charakterze operacyjnym.
2. Lotnictwo transportowe (SIL) /około dwóch dywizji/ wykonujące zadania transportu wojsk powietrzno-desantowych i środków materiałowych.

3. Lotnictwo myśliwskie KOPi, które współdziałałoby z naziemnymi środkami obrony powietrznej osłania wojska desantu w rejonach koncentracji i zakadowania, a współdziałałoby z frontowym lotnictwem myśliwskim osłania desant w czasie przelotu /przejścia morzem/ do rejonów lądowania /desantowania/.
4. Lotnictwo frontowe, które częścią sił, współdziałałoby z lotnictwem strategicznym, uczestniczy w wykonaniu zadań o charakterze operacyjnym i pozostałymi siłami prowadzi działalność o charakterze taktycznym, przede wszystkim wspiera wojska powietrzno-desantowe i desantowe w walce o uchwycenie i opanowanie wysp w współdziałaniu z siłami marynarki wojennej /lotnictwo marynarki wojennej, okręty wsparcia ogniowego, okręty desantowe/.
5. Lotnictwo marynarki wojennej, które wykonuje zadania na korzyść jednostek pływających, uczestniczących w operacji oraz zadania bezpośredniego wsparcia wojsk desantowych.

Należałoby z kolei ustalić, jakimi siłami lotnictwa będzie dysponował bezpośrednio dowódca grupy operacyjnej. Z wcześniejszych rozważań wynika, że o użyciu lotnictwa wykonującego zadania o charakterze operacyjnym nie można decydować ^{nie} niżej na szczeblu dowódcy Frontu, ponieważ praktycznie żadne z zadań tego typu nie może być wykonane przez lotnictwo w skali operacji prowadzonej np. przez grupę operacyjną. Zadania te lotnictwo musi wykonywać łącznie i według jednego planu na korzyść wszystkich sił realizujących ogólne cele operacji frontowej, współdziałałoby z lotnictwem strategicznym i lotnictwem sąsiedniego Frontu, którego wojska opanowują pozostałe wyspy.

Stąd wniosek, że dowództwo grupy operacyjnej nie zajmując się się wykonaniem przez lotnictwo zadań o charakterze operacyjnym nie może dysponować lotnictwem wykonującym zadania tego typu. Pozostają więc zadania o charakterze taktycznym, wynikające z taktycznych zadań związków /oddziałów/ powietrzno-desantowych i desantowych.

Wydaje się, że dowództwo grupy operacyjnej, a także dowództwa taktycznych związków będą miały lepsze niż dowództwo Frontu warunki decydowania o użyciu lotnictwa wykonującego zadania bezpośredniego ogniowego przygotowania przeletu /przejścia morzem/ i desantowania /ładowania/ wojsk powietrzno-desantowych i desantowych, a także zadania bezpośredniego wsparcia wojsk w walce. Dowództwo grupy operacyjnej powinno chyba decydować o użyciu lotnictwa w wypadku, gdy decyzje dotyczą zadań wykonywanych przez lotnictwo jednocześnie na korzyść kilku związków taktycznych, a dowódcy tych ostatnich - gdy zadania lotnictwa wynikają z potrzeb wyłącznie danego związku taktycznego.

Tak więc o kompetencjach dowództwa związku taktycznego w stosunku do lotnictwa decydowałby stopień samodzielności działań wspieranego związku taktycznego. Ponieważ w warunkach operacji desantowej szczególnie typowa będzie właśnie duża samodzielność działań poszczególnych związków, a nawet oddziałów powietrzno-desantowych i desantowych, przyjęty system dowodzenia powinien zapewniać dowódcom taktycznym wszelkie możliwości decydowania o użyciu wspierającego lotnictwa. Ponieważ zadania wsparcia ogniowego są wykonywane przede wszystkim przez lotnictwo wysiłkowe-szturmowe, należy przyjąć, że dowódca Frontu, który m.in. decyduje

o kompetencjach dowódców związków operacyjnych /a więc i dowódcy grupy operacyjnej/ w dysponowaniu lotnictwem, podporządkowuje operacyjnie dowódcy grupy operacyjnej część sił lotnictwa myśliwsko-szturmowego. Jeśli w składzie garnii lotniczej znajduje się jedna dywizja lotnictwa myśliwsko-szturmowego /cztery pułki/ i w składzie lotnictwa marynarki wojennej - jeden pułk lotnictwa myśliwsko-szturmowego, to można założyć, że z tych sił dwa pułki myśliwsko-szturmowe lotnictwa frontowego i jeden pułk myśliwsko-szturmowy marynarki wojennej mogą być operacyjnie podporządkowane dowódcy grupy operacyjnej.

Siły te na czas trwania operacji mogą tworzyć samodzielny dywizję lotnictwa myśliwsko-szturmowego, wydzieloną do bezpośredniego wsparcia wojsk grupy operacyjnej.

III. Dowodzenie lotnictwem w powietrzno-morskiej operacji desantowej

a/ Dowodzenie siłami nie podlegającymi dowódcy Frontu

Lotnictwo strategiczne wykonuje zadania o charakterze operacyjnym na podstawie decyzji swego dowódcy. Decyzje te uwzględniają zarówno plan operacji desantowej, jak i warunki w jakich plan jest realizowany. Niezbędne dane dowództwo związku lotnictwa strategicznego otrzymuje ze stanowiska dowodzenia dowódcy Frontu za pośrednictwem swego przedstawiciela /grupa łącznikowa/, który jednocześnie reprezentuje własne dowództwo podczas uzgadniania współdziałania z lotnictwem frontowym i marynarką wojenną. W uzasadnionych wypadkach dowódca związku lotnictwa strategicznego

może zorganizować własne wysunięte stanowisko dowodzenia przy SD dowódcy Frontu.

Podobnie przedstawia się dowodzenie lotnictwem transportowym wydzielonym czasowo z OWD dla przetransportowania sił desantu powietrznego do rejonu działań. Dowódcą tego lotnictwa organizuje z zasady własne stanowisko dowodzenia przy stanowisku dowodzenia dowódcy Frontu, a WSD - bezpośrednio przy SD dowódcy grupy operacyjnej. Zapewnia to faktyczne wykorzystanie lotnictwa transportowego w operacji, a jednocześnie sprzyja nabytej organizacji współdziałania tego lotnictwa zarówno z przewoźnymi wojskami, jak i z siłami zabezpieczającymi przelet i lądowanie desantu powietrznego.

b/ Dowodzenie lotnictwem frontowym

Dowodzenie lotnictwem frontowym odbywa się na zasadzie centralizacji na szczeblu dowództwa armii lotniczej, z wyjątkiem części sił lotnictwa myśliwsko-szturmowego /jedna dywizja myśliwsko-szturmowa/ operacyjnie podporządkowanej dowódcy grupy operacyjnej z przeznaczeniem do bezpośredniego ogniowego przygotowania przelotu /przejścia morzem/ i lądowania /desantowania/ desantu oraz do bezpośredniego wsparcia taktycznych związków powietrzno-desantowych i desantowych. Dowódcą dywizji lotnictwa myśliwsko-szturmowego /DIMSz/ organizuje własne wysunięte stanowisko dowodzenia przy SD dowódcy grupy operacyjnej /schemat Nr 1/. Wysunięte stanowisko dowodzenia dowódców poszczególnych pułków lotnictwa myśliwsko-szturmowego celowe jest zorganizować przy SD dowódców DPD i DD /BDes/ w celu przybliżenia organów dowodzenia lotnictwem do dowódców walczących wojsk. Przy dowódcach oddziałów

desantowych i powietrzno-desantowych powinni się znajdować przedstawiciele lotnictwa /oficerowie łącznikowi/, na których pośrednictwem dowódcy oddziałów przekazywałyby zapotrzebowanie na działania lotnictwa, a w razie możliwości decydowała o akcjach lotnictwa - przekazywałyby wykonawcy określone zadania /obięty, czas uderzeń, sygnał startu na wykonanie uderzenia itp./.

IV. Wykorzystanie lotnictwa operacyjnie podporządkowanego dowódcy składu operacyjnego

Dywizja lotnictwa myśliwsko-szturmowego w składzie trzech pułków, wykonując w dwóch pierwszych dniach operacji po 3 loty na służbę i w dwóch następnych dniach po 2 loty na służbę - może wykonać w ciągu czterech dni operacji 30 pułkelotów /90 eskadrolotów/.

Wychodząc z przeznaczenia się lotniczych operacyjnie podporządkowanych dowódcy grupy operacyjnej, można przyjąć, że omawiana dywizja lotnictwa myśliwsko-szturmowego powinna uczestniczyć w wykonaniu takich zadań jak:

1. Bezpośrednie przygotowanie ogniowe desantowania i lądowania związków powietrzno-desantowych i desantowych.
2. Bezpośrednie wsparcie ogniowe wojsk desantu.
3. Taktyczne rozpoznanie powietrzne na korzyść dowódcy grupy operacyjnej i dowódców taktycznych związków /oddziałów/ desantowych /jako ewentualne uzupełnienie działań lotnictwa rozpoznawczego/.

Podobnie część sił DLMSg może uczestniczyć również w obskądzeniu i niszczeniu sił i środków nacierających bezpośrednio zagrożone wojska desantu na trasie lotu /przejścia

morzem/, a więc: środków OPL sił morskich i lądowych na
tracie przelotu desantu powietrznego oraz środków ogniowych
/okrętowych i obrony wybrzeża/ na tracie przejścia morzem
desantu morskiego.

Zakres wykorzystania sił DLMSz do wykonania tego dost-
kowego zadania będzie uzależniony od rezultatów uzyskanych
przez własne lotnictwo na wstępnym przygotowaniu ogniowych
operacji oraz od możliwości sił, które dowództwo armii lotni-
czej i dowództwo marynarki wojennej wydzielił do zabezpieczenia
przelotu /przejścia morzem/ desantu.

Siły lotnictwa, jakimi dysponuje dowódca grupy operacyjnej,
będą zawsze za małe w stosunku do potrzeb wojsk desantowych
i dlatego muszą być wykorzystane w sposób możliwie najbar-
dziej uzasadniony - z uwzględnieniem możliwości i właściwości
bojowych nie tylko lotnictwa, lecz także współwykonawców
poszczególnych zadań, a więc środków ogniowych, zarówno
marynarki wojennej, jak i wspieranych wojsk. Podstawą przy
określaniu wykorzystania sił DLMSz w operacji desantowej są:
a/ planowane natężenie działań DLMSz w poszczególnych
dniach operacji;
b/ zadania, w których wykonaniu przewidziany jest udział DLMSz;
c/ ilość i charakter obiektów, które lotnictwo powinno
zwalcać w ramach wykonywania poszczególnych zadań;
d/ taktyczne możliwości grup lotniczych w zwalcaniu po-
szczególnych obiektów.

Natężenie działań DLMSz w poszczególnych dniach operacji
może być następujące. Planując w D 1 i D 2 po 3 loty na szogę,
a w D 3 i D 4 po 2 loty na szogę, DLMSz może wykonać w dniach
pierwszych dniach operacji po 27 eskadrylotów i w dniach

następnych dniach - po 18 eskadrolotów.

Do zadań, w których wykonania przewidziany jest udział DLMŚz, należy zaliczyć:

- ogniowe przygotowanie desantowania DD i BDes;
- ogniowe przygotowanie lądowania DPD;
- lotnicze wsparcie ogniowe działań DED, DD i BDes.

W wypadku desantowania DED w nocy, siły DLMŚz nie będą mogły uczestniczyć w ogniowym przygotowaniu lądowania. Zadania z tym związane wykonywałoby w tych warunkach frontowe lub strategiczne lotnictwo bombowe. Część posiadanego wyśiłku DLMŚz trzeba zachować jako odwód dowódcy grupy operacyjnej na wypadek nieprzewidzianych zmian w sytuacji operacyjno-taktycznej.

Obiektami działań lotnictwa myśliwsko-szturmowego w przygotowaniu ogniowym desantowania DD i BDes mogą być /varianty/:

- 2 drugorantowe kompanie batalionów piechoty brzoiszych wybrzeża;
- 3 baterie artylerii polowej;
- 2 batalionowe stanowiska dowodzenia.

Taktyczne możliwości grup lotniczych /eskadr, kluczy/ w zwalczaniu poszczególnych obiektów przedstawia tabela nr

Tabela nr 1.

Taktyczne możliwości IMSz /samoloty Ilin-6 bis/ w zwalczaniu typowych obiektów

Lp.	Obiekty działań lotnictwa	Potrzebne ilości samolotów w zależności od stosowanego uzbrojenia			Uwagi
		działka	rakiety	bomby	
1.	Plutonowy punkt oporu /sika tyra w tran-szejach/ około 4 ha	15	12	24	Około 15% strat, obciążenie na około 30 min.

1	2	3	4	5	6
2.	Kompania pischoły w rejonie uszeregowania	12	12	-	25-30% strat w samochodach i transporterach
3.	Batalion czołgów w marszu	-	36	36	Stosując rakiety - około 25% strat; stosując bomby - około 20% strat
4.	Bateria artylerii nadbrzeżnej na odkrytych stanowiskach ogniowych	12-16	12-16	24	Okolo 20-30% strat; obezwładnienie na okolo 30 min.
5.	Bateria artylerii polowej	8-12	8-12	32	Okolo 30% strat; obezwładnienie na okolo 30 min.
6.	Bateria artylerii przeciwlotniczej	8-12	8-12	12	Okolo 30% strat; obezwładnienie na okolo 30 min.
7.	50 batalionu na wozach bojowych	4-8	4-8	-	Zniszczenie

Na podstawie dotychczasowych obserwacji można dokonać orientacyjnego podziału wysiłku DLMG według zadań i dat operacji /tabela nr 2/.

Tabela nr 2

Orientacyjny podział wysiłku lotnictwa według zadań i dat operacji w eskadrolocie /warient/

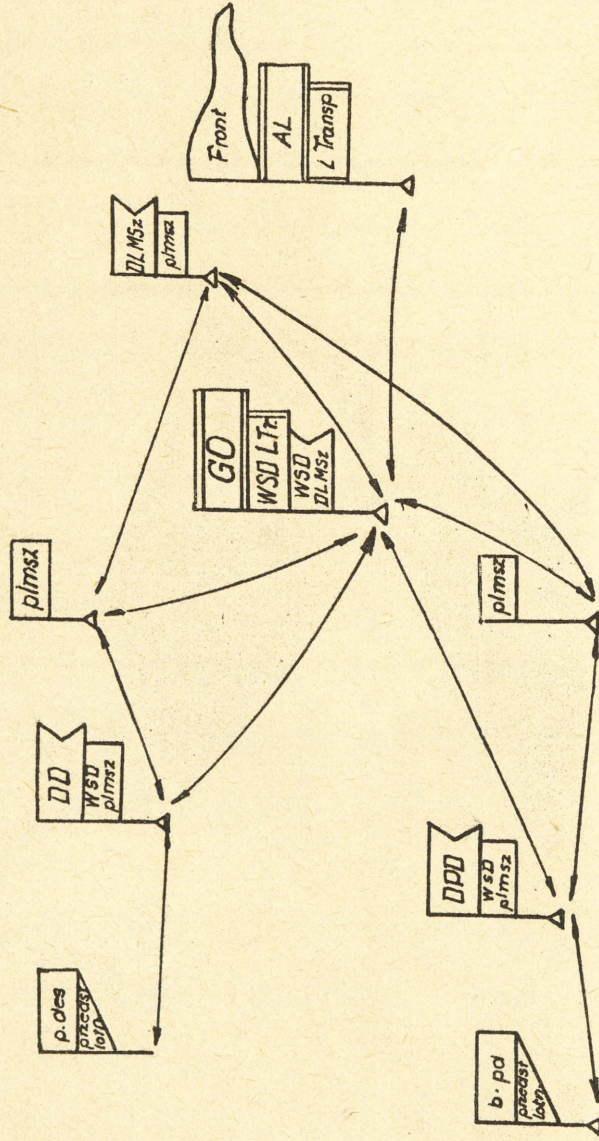
1p	Zadania lotnictwa	D 1	D 2	D 3 D 4	Reszen
1	2	3	4	5	6
1.	Ogólne przygotowanie do sam- lotowania	DD DDG	2		2

1	2	3	4	5	6	
2.	Bezpośrednie wsparcie ogniowe	DPG	6	8	12	27
		DD	4	6	8	18
		EDes	4	6	7	17
Odwód dowódcy grupy operacyjnej		5	6	9	20	
Razem:		27	27	36	90	

Jeżeli przyjąć, że na kierunku desantowania DD trzeba użyć w ogniomym przygotowania desantowania prawie całość sił DLMs /tylko jedna eskadra pozostanie w odwodzie/, to praktycznie lotnictwo będące do dyspozycji dowódcy grupy operacyjnej nie będzie mogło w tym samym czasie wykonać uderzeń na korzyść EDes. Dlatego w wypadku jednoczesnego desantowania DD i EDes, zadania ogniowego przygotowania na korzyść EDes musiałyby wykonywać inne siły. Jeśli takich sił nie będzie, wypadnie przesunąć w czasie desantowania EDes o około 3 godziny, aby siły DLMs mogły stworzyć gotowość bojową.

plk Rejgier

SCHEMAT ORGANIZACJI DOWODZENIA LOTNICTWEM WSPIERAJĄCYM WOJSKA GO



Egz.nr...

7. Wykorzystanie lotnictwa transportowego w powietrzno-morskiej operacji desantowej

Operacja powietrzno-desantowa na wyspy duńskie wykonywana w ramach grupy operacyjnej wchodzącej w skład Frontu, działającego na północno - nadmorskim kierunku operacyjnym, wymaga dostarczenia znacznej ilości środków transportu powietrznego.

Przy założeniu, że w składzie grupy operacyjnej działa jedna dywizja powietrzno-desantowa, Front powinien mieć taką ilość środków transportu powietrznego, aby możliwe było jednoczesne desantowanie całej sił pierwszego rantu dywizji powietrzno-desantowej. Dlatego Frontowi trzeba podporządkować operacyjnie na okres desantowania grupy lotnictwa transportowego, w składzie trzech pułków lotnictwa transportowego wyposażonych w samoloty An - 12 /An - 8/ i dwóch - trzech pułków śmigłowców Mi-6.

Ilość środków transportu powietrznego, znajdującego się w polskim lotnictwie operacyjnym, nie wystarcza na zaspokojenie nawet minimalnych potrzeb operacji powietrzno-desantowej. Powstaje więc konieczność udziału w tej operacji lotnictwa transportowego odwoła naczelnego dowództwa.

Zagadnienia desantowania są, jak wiadomo, ściśle związane z planem operacji powietrzno-desantowej. Dlatego stanowisko dowodzenia dowódcy grupy lotnictwa transportowego powinno być rozmieszczone w rejonie stanowiska tego dowódcy, który odpowiedzialny jest za opracowanie planu operacji.

W zakresie kompetencji dowódcy grupy lotnictwa transportowego wchodziłyby rozstrzygnięcia między innymi zagadnień dotyczących podziału lotnictwa transportowego i jego zadań w zakresie

desantowania wojsk i sprzętu, przydziału lotników dla poszczególnych oddziałów lotnictwa transportowego, sposobu desantowania i czasu gotowości do wykonania zadań oraz rozwiązywanie zagadnień dowodzenia, współdziałania i zabezpieczenia działań.

Dowódca grupy lotnictwa transportowego miałby duży wpływ na ustalenie czasu rozpoczęcia operacji powietrzno-desantowej, gdyż do niego należałoby ocenić czas wysadzenia desantu powietrznego w punkcie widzenia efektywności wykorzystania lotnictwa transportowego, zależnie od sposobu desantowania i możliwości nieprzyjacielskich środków obrony przeciwlotniczej, angażowanych do przeciwdziałania desantowania. Problem sprowadza się w zasadzie do tego, czy desantować na wyspy duńskie w dzień, czy też w nocy. Taka lub inna odpowiedź będzie zależała od tego, jak konkretnie ułoży się sytuacja. Mimo to jednak, biorąc pod uwagę korzystne rozmieszczenie sił i środków obrony przeciwlotniczej, wydaje się, że desantowanie na wyspy duńskie powinno się odbywać w nocy, chociaż samo wykonanie desantowania przez lotnictwo transportowe w nocy następuje więcej trudności niż w dzień.

Sam sposób desantowania powinien zapewnić ograniczenie do minimum czasu transportu sił i środków desantu do rejonów zrzutu /ładowiska/ oraz maksymalnie opóźnić moment wykrycia oznakowych grup lotnictwa transportowego przez środki radiotechniczne.

Ograniczenie czasu desantowania można osiągnąć przez wykonanie lotu nie po jednej, lecz po kilku trasach. Ich ilość uwarunkowana jest dopuszczalnym czasem przelotu przez strefę przeciwdziałania lotnictwa myśliwskiego oraz

dogodzyni

a ponadto byłoby zdołana do wykonanie zadań zaopiecznia wojsk desantu wależących na wyspach. Ilość środków transportu powietrznego powinna również zapewnić wykonanie zadań związanych z ewentualnym przebasowaniem niewielkich sił lotnictwa wysliwskiego i wysliwsko - szturmowego /wysliwsko-bombowego/ na wyspy duńskie.

Wychodząc z założenia małego prawdopodobieństwa wykonania wyżej wymienionych zadań w jednym czasie, można przyjąć, że ilość środków transportu powietrznego potrzebnych w toku działań grupy operacyjnej na wyspach uzależniona jest od tego zadania, na którego wykonanie potrzeba najwięcej sił lotnictwa transportowego. Takim zadaniem jest desantowanie części grupy operacyjnej z wyspy na wyspę. Jeżeli przyjąć, że w toku operacji trzeba będzie wykonać manewr z wyspy na wyspę jednocześnie siłami dwóch batalionów, to dla wykonania zadań transportu powietrznego w toku działań na wyspach grupa operacyjna powinna dysponować nie mniej niż jednym pułkiem śmigłowców typu Mi-6.

Bazowanie lotnictwa transportowego, wykonującego zadania w powietrzno-morskiej operacji desantowej na wyspy duńskie, podyktowane jest względami bezpieczeństwa tego lotnictwa i taktycznym promieniem działania samolotów transportowych i śmigłowców. Wynika stąd, że rejon bazowania powinny być wyznaczone: dla samolotów transportowych - w północno-wschodniej części Polski, a dla śmigłowców - w północnej części NRD.

OPERACJA :

płk Janusz MALINOWSKI

Egz.nr...

VI. Organizacja i prowadzenie rozpoznania powietrznego na
korzyść kombinowanej operacji powietrzno-morskiej

Rozpoznanie powietrzne na korzyść kombinowanej operacji powietrzno-morskiej na południowo-wschodnie wyspy Dani, planowanej w pierwszym dniu wojny, stanowi ważny element zabezpieczenia bojowego tej operacji. Prowadzenie operacji w danej mierze zależy będzie od właściwej organizacji rozpoznania rejonu działań w ogóle, a rozpoznania powietrznego w szczególności. Rozpoznanie powietrzne na korzyść kombinowanej operacji powietrzno-morskiej może być prowadzone jeszcze przed wybuchem wojny w okresie zagrożenia.

Do zasadniczych zadań rozpoznania powietrznego w okresie zagrożenia należy zaliczyć:

1. Rozpoznanie systema radiolokacyjnego w rejonie planowanego desantowania, prowadzone za pomocą pokładowych rozpoznawczych urządzeń odbiorczo-namierowych typu SRS. Rozpoznanie to może być prowadzone na głębokość do 250 km bez naruszenia wód terytorialnych Dani.
2. Skośno fotografowanie lotnicze systemu obrony przeciwdesantowej za pomocą lotniczych aparatów fotograficznych o długich ogniskowych. Fotografowaniem lotniczym mogą być objęte jedynie wschodnie i południowe wybrzeża tych wysp, gdyż samoloty rozpoznawcze w okresie poprzedzającym wybuch wojny nie mogą naruszać wód terytorialnych Dani.
3. Rozpoznanie okrętów w południowo-zachodniej części Morza Bałtyckiego i ustalenie ich klasy, składu, ugrupowania oraz elementów ruchu.

Pe rozpoczęciu działań wojennych do zasadniczych zadań rozpoznania powietrznego na korzyść kombinowanej operacji powietrzno-morskiej należy zaliczyć:

1. Ustalenie składu i bazowania sił morskich nieprzyjaciela na jutlandzkim kierunku operacyjnym. W ramach wykonywania tego zadania do podstawowych obiektów rozpoznania powietrznego należy zaliczyć:

- bazy morskie: KIL, FLENSBURG, KOBENZAGA, KORSER, FREDERIKSHAFEN i porty oraz okręty i statki transportowe w nich bazujące;
- okręty nawodne i podwodne na morzu w akwazie zachodniego BAIFYKU, w cieśninach DUŃSKICH oraz w cieśninach SKAGGERAK i KATTEGAT.

2. Rozpoznanie systemu obrony przeciwdesantowej w rejonach przewidywanych do wysadzenia desantów powietrznych i morskich: umocnień nadbrzeżnych, stanowisk ogniowych artylerii i rakiet oraz zapór inżynierskich.

3. Wykrycie składu i rozmieszczenia wojsk lądowych na wyspach DUŃSKICH i Półwyspie JUTLANDZKIM oraz śledzenie ich przegrupowań, ustalenie rejonów lądowania odwołów nieprzyjaciela²⁰ przetrzucanych drogą powietrzną i morską z innych kierunków operacyjnych, wykrycie rejonów rozmieszczenia artylerii raketowej i lufowej nieprzyjaciela.

4. Rozpoznanie składu i bazowania lotnictwa nieprzyjaciela na lotniskach i wodowiskach - ze szczególnym uwzględnieniem taktycznego lotnictwa myśliwskiego i lotnictwa morskiego. Rozpoznanien powietrznym powinny być objęte wszystkie lotniska znajdujące się na jutlandzkim kierunku operacyjnym.

5. Ustalenie systemu obrony powietrznej wysp DUŃSKICH i Półwyspu JUTLANDZKIEGO, a szczególnie rozmieszczenia przeciwlotniczych pododdziałów rakietowych oraz radiolokacyjnego systemu wykrywania i naprowadzania.
6. Prowadzenie obserwacji pola walki w rejonach wysadzenia desantów powietrznych i morskich oraz korygowanie ognia artylerii okrętowej i polowej w czasie wysadzania desantów i wsparcia ich działań na lądzie.
7. Rozpoznanie warunków hydrometeorologicznych na jutlandzkim kierunku operacyjnym w celu zabezpieczenia kombinowanej operacji powietrzno-morskiej.

Powyższe zadania powinny być wykonywane siłami lotnictwa rozpoznawczego armii lotniczej i lotnictwa marynarki wojennej.

Poza tymi zadaniami, lotnictwo rozpoznawcze naczelnego dowództwa powinno prowadzić rozpoznanie powietrzne w akwenach Morza PÓLNOCNIEGO i NORWESKIEGO, zwracając szczególną uwagę na działania grup uderzeniowych lotniczkowców i atomowe okręty podwodne.

Znajdujące się w wyposażeniu naszego lotnictwa samoloty rozpoznawcze, ze względu na ich właściwości bojowe i wyposażenie - powinny być wykorzystywane w sposób następujący:

1. Samoloty rozpoznania taktycznego należy wykorzystywać do prowadzenia rozpoznania powietrznego w dzień, zwłaszcza w rejonach wysadzenia desantów morskich i powietrznych. Rejsy te prawdopodobnie będą szczególnie silnie oskaniarone przez lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela i w związku z tym samoloty rozpoznawcze typu myśliwskiego mają największą możliwość w prowadzeniu rozpoznania tych rejonów. Ponadto samoloty te należy wykorzystywać do rozpoznania obiektów rozmieszczonych na lądzie /wyspy DUŃSKIE i Pół-

wyspę JUTLANDZKI/ i w cieśninach, gdyż podczas poszukiwa-
nia okrętów na morzu możliwości bojowe tych samolotów -
w porównaniu z możliwościami samolotów rozpoznania opera-
cyjnego są - znacznie mniejsze.

2. Samoloty rozpoznania operacyjnego powinny być wykorzysty-
wane głównie do poszukiwania okrętów nieprzyjaciela na
morszu, prowadzenia rozpoznania powietrznego obiektów
rozmieyszonych w odległości przekraczającej taktyczny
promień działania samolotów rozpoznania taktycznego oraz
do wykonywania zadań związanych z fotografowaniem lotniczym
danych powierzchni. Ponadto samoloty te powinny być wykorzy-
stywane do wykonania wszystkich zadań w tym wypadku, gdy
pora doby i warunki atmosferyczne uniemożliwiają wykorzy-
stanie samolotów rozpoznania taktycznego. Wyposażenie
rozpoznawcze samolotów rozpoznania operacyjnego w urządze-
nia radiolokacyjne, zespoły lotniczych aparatów fotografi-
cznych, bomby błyskowe i oświetlające oraz stosunkowo długi
taktyczny promień działania - zakazują na celowość takiego
ich wykorzystania.

3. Samoloty i śmigłowe lotnictwo artyleryjskiego powinny
być wykorzystywane głównie w kierowaniu ogniem art. leri
okrętowej i polowej.

4. Śmigłowe lotnictwo obrony przeciw okrętom podwodnym nie-
przyjaciela powinny być wykorzystywane głównie do poszuki-
wania i zwalczania okrętów podwodnych nieprzyjaciela w akwe-
nach zagrożonych przez te okręty podczas przejęcia morzem
desantu morskiego i w celu zapatrywania drogi morską
walezących na wyspach własnych wojsk.

Siły i środki nieprzyjaciela, rozmieszczone na jutlan-
dzkim kierunku operacyjnym, stanowią

jedną całość i stwarzają szczególne zagrożenie dla kombinowanej operacji powietrzno-morskiej prowadzonej na południowo-wschodnie wysep Duunii. W związku z tym obiekty te powinny być rozpoznawane w zasadzie według jednolitego planu, który nie może kolidować z koniecznością szybkiego wykonania zadań i obiegu informacji rozpoznawczych podczas działań lotnictwa artyleryjskiego, obrony przeciw okrętom podwodnym i działań lotnictwa podporządkowanego dowódcom stanowisk współdziałania lotnictwa.

Wobec powyższego wydaje się w pełni uzasadnione podporządkowanie wszystkich sił i środków rozpoznania powietrznego jednemu organowi dowodzenia, odpowiedzialnemu za planowanie, dowodzenie i zabezpieczenie działań lotnictwa na korzyść kombinowanej operacji powietrzno-morskiej. Organem tym powinien być sztab armii lotniczej, który kieruje całokształtem działań lotnictwa oraz organizuje zabezpieczenie bojowe, specjalne, materiałowo-techniczne i lotniskowe. Sytuacja tego rodzaju, że część sił i środków rozpoznania powietrznego podlega armii lotniczej, pozostałe zaś podlegają marynarce wojennej - w warunkach prowadzenia operacji wspólnie przez wojska lądowe, lotnictwo i marynarkę wojenną - nie sprzyja celowemu wykorzystaniu sił i środków rozpoznania powietrznego.

Obiekty podlegające rozpoznaniu powietrznemu na korzyść kombinowanej operacji powietrzno-morskiej oraz na korzyść wojsk lądowych działających na jütlandzkim kierunku operacyjnym powinny ustalać sztaby: Frontu, armii lotniczej i marynarki wojennej.

Konkretne planowanie zadań dla poszczególnych jednostek lotnictwa rozpoznawczego powinno się odbywać w sztabie armii lotniczej, który w tym wypadku kierowałby działaniami tych jednostek i organizowałby zabezpieczenie ich działań.

Do wykonania powyższych zadań rozpoznania powietrznego oraz do prowadzenia obserwacji pola walki powinny być wydzielone siły i środki rozpoznania powietrznego, którymi dysponowałyby: dowództwo armii ogólnowojskowej, działającej na kierunku jutlandzkim i dowództwo kombinowanej operacji powietrzno-morskiej.

Zadania dla tych sił byłyby ustalane wspólnie przez oddziały rozpoznawcze sztabu armii ogólnowojskowej i sztabu kombinowanej operacji powietrzno-morskiej oraz stanowiska współdziałania lotnictwa /grup operacyjnych/.

Sztab armii lotniczej byłby na bieżąco informowany o lotach rozpoznawczych, wykonywanych zgodnie z planem stanowiska współdziałania lotnictwa /grup operacyjnych/ i koordynowałby działania, zapobiegając niepotrzebnemu rozpoznaniu tych samych obiektów przez lotnictwo rozpoznawcze podporządkowane dowództwom armii ogólnowojskowej i kombinowanej operacji powietrzno-morskiej.

Działania śmigłowejszy obrony przeciw okrętom podwodnym powinny być organizowane i kierowane przez dowództwo kombinowanej operacji powietrzno-morskiej, gdyż działania te będą prowadzone w taktycznym, a nawet ogniomym współdziałaniu z jednostkami pływającymi eskadry desantu morskiego.

Działania lotnictwa artyleryjskiego powinny być planowane przez sztab artylerii Frontu, armii ogólnowojskowej

i kombinowanej operacji powietrzno-morskiej oraz ściśle usgadzanie ze sztabem armii lotniczej i stanowiskami współdziałania lotnictwa.

W celu stworzenia dogodnych warunków do przekazywania danych rozpoznawczych z pokładu samolotów, powinny być zorganizowane trzy sieci radiowe rozpoznania powietrznego jutiandzkiego kierunku operacyjnego, a mianowicie:

- sieć operacyjnego rozpoznania powietrznego;
- sieć taktycznego rozpoznania powietrznego;
- sieć artyleryjskiego rozpoznania powietrznego.

W krótkofalowej sieci radiowej operacyjnego rozpoznania powietrznego powinny pracować wszystkie załogi operacyjnego lotnictwa rozpoznawczego armii lotniczej i marynarki wojennej oraz stanowiska dowodzenia dowództwa Frontu, armii lotniczej, marynarki wojennej, pułków /eskadr/ lotnictwa rozpoznawczego i stanowiska współdziałania lotnictwa przy dowództwie kombinowanej operacji powietrzno-morskiej. Odbiorniki radiowe w tej sieci powinny być w posiadaniu stanowiska współdziałania lotnictwa przy armii ogólno-wojskowej oraz zainteresowanych sztabów związków taktycznych lotnictwa, wojsk lądowych i marynarki wojennej.

W ultrakrótkofalowej sieci radiowej taktycznego rozpoznania powietrznego, powinny pracować załogi taktycznego lotnictwa rozpoznawczego armii lotniczej, marynarki wojennej i lotnictwa obrony przeciw okrętom podwodnym oraz stanowiska dowodzenia dowództwa armii lotniczej, marynarki wojennej, pułków /eskadr/ lotnictwa rozpoznawczego, związków taktycznych lotnictwa, wykonujących zadania

rozpoznawania, punktów niezmiennego wprowadzania i przedstani-
ciela lotnictwa na okrętach flagowych zespołów. Odbiorniki
radiowe w tej sieci powinny być w posiadaniu związków taktycz-
nych i oddziałów wojsk lotniczych, lądowych, marynarki
wojennej i powietrzno-desantowych.

W ultrakrótkofalowej sieci radiowej artyleryjskiego rozpo-
znania powietrznego powinny pracować zespoły lotnictwa artyl-
eryjskiego, zespoły wojsk rakietowych i artylerii Frontu, armii
i dywizji oraz przedstawiela lotnictwa na okrętach flago-
wych zespołów. Odbiorniki radiowe w tej sieci powinny w miarę
możliwości posiadać wszystkie oddziały artylerii i rakiet
oraz dowódcy większych jednostek przywajających, wyposażonych
w silną artylerię okrętową.

W celu stworzenia warunków do odbierania danych od zespołów
z pokładu samolotów rozpoznawczych powinny być opracowane
przez sztab Frontu jednolite tablice sygnałowe i kodowane
mapy. Dokumenty te powinny być wydane do wszystkich zaint-
eresowanych sztabów.

ОРБАКОФАР. +
АДЪУКЪ КАТЕДРЪ РОЗП. ЛОПНОЦЕКО
1 ЛСР

мѣ дѣпл. Усачѣнъ МИХАИЛОВЪ

Wydrukowana w 20 egz.
Egz. nr 1-20 B.T.
Wyd. ppk B. Jędraszek
Druk. Cz. B.
Nr ks. 3140/WF