



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**

im. generała broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

**JAWNE**



Egz. Nr 1

płk dr. Janusz MALINOWSKI

**WĘZŁOWE PROBLEMY WYKORZYSTANIA LOTNICTWA  
TRANSPORTOWEGO I LOTNICTWA MYSLIWSKO-  
SZTURMOWEGO (LMB) W POWIETRZNO-MORSKIEJ  
OPERACJI DESANTOWEJ**

(Skrypt wykładu)



**ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego**  
832827

WARSZAWA

MARZEC

1957



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. generała broni K. Swierczemskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

JAWNE

Egz. Nr 1

płk dr. Janusz MALINOWSKI

WĘZŁOWE PROBLEMY WYKORZYSTANIA LOTNICTWA  
TRANSPORTOWEGO I LOTNICTWA MYSLIWSKO-  
SZTURMOWEGO (LMB) W POWIETRZNO-MORSKIEJ  
OPERACJI DESANTOWEJ

(Skrypt wykładu)



ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Swierczemskiego

832827

WARSZAWA

MARZEC

1957

81

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
in.gen.broni K. Świerczewskiego

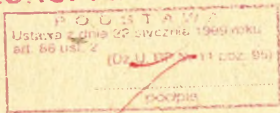
ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA WSPARCIA

JAWNE

~~DO UŻYTKU  
SŁUŻBOWEGO~~

ZATWIERDZAM  
SZEF KATEDRY TAKTYKI LW

PRZEKLASYFIKOWANO  
Protokół Nr 12657



Egz.nr.... 1

płk dr Eugeniusz BEJGER

płk dr Janusz MALINOWSKI

Węzłowe problemy wykorzystania lotnictwa transporto-  
wego i lotnictwa myśliwsko-szturmowego /LMB/ w powie-  
trzn~~o~~-morskiej operacji desantowej.

/skrypt wykładu/



ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
in.gen. broni K. Świerczewskiego  
032827

T R E Ś Ć

Wstęp - problemy wykorzystania lotnictwa transportowego i lotnictwa myśliwsko - szturmowego /IMB/ na tle II wojny światowej i ćwiczeń okresu powojennego. Zakres zagadnień rozpatrywanych w ramach tematu.

- I. Przygotowanie lotnictwa transportowego i lotnictwa myśliwsko - szturmowego do działań w powietrzno-morskiej operacji desantowej.
- II. Możliwości wykorzystania lotnictwa myśliwsko-szturmowego w okresie przygotowawczym operacji.
- III. Czas, zakres i sposób użycia lotnictwa transportowego i lotnictwa myśliwsko-szturmowego podczas desantowania.
- IV. Treść i sposób wykonania zadań przez lotnictwo myśliwsko-szturmowe i lotnictwo transportowe w toku działań bojowych wojsk desantu.
- V. Organizacja dowodzenia i współdziałania.

Zakończenie - uogólniające wnioski dotyczące najważniejszych problemów wykorzystania lotnictwa transportowego i lotnictwa myśliwsko-szturmowego w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

## W S T E P

Doświadczenia z okresu II wojny światowej i wnioski z ćwiczeń okresu powojennego zawsze potwierdzały tę oczywistą prawdę, że powietrzno-morska operacja desantowa jest najbardziej skomplikowaną operacją wojskową zarówno w warunkach stosowania jak i niestosowania broni masowego rażenia. Wśród problemów jakie stwarza tego rodzaju operacja poczesne miejsce zajmują problemy wykorzystania lotnictwa, poczesne dlatego, że od rozwiązania tych problemów w poważnym, a niekiedy nawet w decydującym stopniu zależy powodzenie wojsk w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

Problemy te można sformułować na podstawie różnego rodzaju wydawnictw: podręczników, książek, instrukcji i artykułów. Rzecz charakterystyczna, że zagadnienia dotyczące lotnictwa są w większości materiałów potraktowane marginesowo i raczej jednostrońnie. Do pozycji traktujących szerzej te zagadnienia w świetle doświadczeń II wojny światowej należy praca D.M. Gavina na temat powietrzno-desantowej wojny. W okresie powojennym problematykę użycia lotnictwa porusza się przeważnie oddzielnie w dziedzinie działań powietrzno-desantowych i oddzielnie w dziedzinie desantów morskich. Publikacji na temat łącznego potraktowania problemów użycia lotnictwa w powietrzno-morskiej operacji desantowej jest mało i mają one raczej instruktywny charakter. Dlatego w Akademii zostały poczynione próby łącznego naświetlenia powietrzno-morskiej operacji desantowej od strony problemowej. Niniejszy skrypt jest próbą omówienia problemów dotyczących użycia lotnictwa transportowego, myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego w tej operacji.

Jest wiele problemów, które oficerów ogólnowojskowych i lotnictwa nurtowały w okresie II wojny światowej, i które wiele kłopotu sprawiają do dnia dzisiejszego. Wystarczy wymienić tylko niektóre z nich, a mianowicie takie problemy jak:

- jakości i ilości środków transportu powietrznego;
- stworzenia dogodnych warunków sytuacji powietrznej dla rozpoczęcia i prowadzenia działań wojsk w powietrzno-morskiej operacji desantowej;
- czasu i sposobu desantowania w zależności od warunków sytuacji powietrznej i lądowej;
- organizacji i czasu przygotowania lotnictwa do działań, szczególnie lotnictwa transportowego;
- dokładności wyjścia samolotów w rejon desantowania, zwłaszcza w warunkach nocnych;

- wykorzystania lotnictwa myśliwsko-szturmowego w zależności od rozwoju sytuacji w toku działań desantu powietrznego i morskigo;
- gotowości lotnictwa myśliwsko-bombowego do wykonywania uderzeń jądrowych i wykorzystania do działań tradycyjnymi środkami rażenia;
- zapewnienia sprawności dowodzenia i współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami wojsk.

Pierwszy z wymienionych problemów został w okresie powojennym w poważnym stopniu rozwiązany. Dowództwa i sztaby organizujące i planujące powietrzno-morskie operacje desantowe mogą mieć do dyspozycji środki transportu powietrznego takiej jakości, która w znacznym stopniu ułatwia organizację i wykonanie zadań desantowania i zaopatrzenia. Problemem pozostaje jednak ilość środków transportu powietrznego, której nie zawsze starczy do wykonania wszystkich zadań.

Pozostałe z wymienionych problemów są aktualne do dziś i chyba sprawiają nie mniej kłopotu niż kiedyś. Wraz z innymi problemami omawia się je w odpowiednich rozdziałach niniejszego skryptu. Rozważenie ich ograniczono ramami początkowego okresu wojny, założeniami geograficznymi jak dla północno-nadmorskiego kierunku działań, półwyspu Jutlandzkiego i wysp Duńskich oraz stosowania tradycyjnych środków rażenia z jednoczesnym zagrożeniem bronią masowego rażenia.

Dla jednolitego zrozumienia tekstu podaje się, że treść, w której rozpatruje się zagadnienia lotnictwa myśliwsko-szturmowego, dotyczy również <sup>w całości</sup> rozciągłości lotnictwa myśliwsko-bombowego. Natomiast tam, gdzie pisze się o lotnictwie myśliwsko-bombowym, treść dotyczy wyłącznie lotnictwa myśliwsko-bombowego.

I. Przygotowanie lotnictwa transportowego i lotnictwa myśliwsko-szturmowego do działań w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

Duża złożoność organizacji, planowania i wykonania działań lotnictwa transportowego i myśliwsko-szturmowego w powietrzno-morskiej operacji desantowej, a jednocześnie konieczność ograniczenia do minimum czasu bezpośredniego przygotowania, zmusza do osiągnięcia przez te rodzaje lotnictwa określonego stopnia gotowości do działań w takiej operacji jeszcze w okresie pokojowym. Dotyczy to zarówno samych załóg jak i poszczególnych dowództw i sztabów. Wspomniany stopień gotowości winien być określany w oparciu o kryterium niezbędnego stopnia opanowania przez załogi i obsługi samolotów oraz dowództwa i sztaby treści i techniki wszystkich czynności, jakie należy wykonać po otrzymaniu konkretnych zadań w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

Jeżeli chodzi o załogi i obsługi samolotów, to należy do perfekcji opanować czynności związane z przyjęciem i załadowaniem wojsk i sprzętu desantu na samoloty i śmigłowce oraz czynności dotyczące bezpośredniego przygotowania samolotów do lotu, gdyż te czynności muszą być wykonywane bez najmniejszych opóźnień w odniesieniu do lotnictwa transportowego na lotniskach rejonu wyjściowego desantu, a w odniesieniu do lotnictwa myśliwsko-szturmowego na lotniskach frontowych.

Natomiast dowództwa i sztaby winny dokładnie opanować treść i technikę pracy na stanowiskach dowodzenia w zakresie organizacji, planowania i dowodzenia działaniami lotnictwa w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

Dowództwo i sztab sił lotnictwa transportowego zadanie na desantowanie operacyjnego desantu powietrznego może otrzymać najczęściej w czasie, gdy jednostki tego lotnictwa znajdują się będą na lotniskach garnizonowych lub na lotniskach rejonu wyjściowego lotnictwa transportowego. Na tych lotniskach w oparciu o znajomość zadania winno odbyć się wstępne a następnie bezpośrednie przygotowanie oddziałów lotnictwa transportowego do desantowania wojsk i sprzętu desantu. Wstępne przygotowanie odbywałoby się na zasadach, podobnie jak w innych rodzajach lotnictwa. Właściwość bezpośredniego przygotowania sprawałaby się do dokładnego zapoznania się ze szczególnymi zadaniami w oparciu o plan desantowania, załadowania i szkice lub plany lotnisk załadowania w rejonie wyjściowym desantu. Na wykonanie prac związanych ze wstępnym i bezpośrednim przygotowaniem się do desantowania potrzeba jedną-dwie doby. Na początku tego okresu może zaistnieć konieczność wysłania

czołówek technicznych oddziałów lotnictwa transportowego na lotniska załadowania wojsk i sprzętu desantu.

Przebywanie lotnictwa transportowego na lotniskach rejonu wyjściowego desantu nie powinno trwać dłużej niż czas, w ciągu którego należy dotankować środki transportu powietrznego, załadować skład osobowy i sprzęt desantu oraz podać ostatecznie dane o sytuacji i ewentualne uzupełnienia o sposobie wykonania desantowania.

Wstępne i bezpośrednie przygotowanie do działań jednostek lotnictwa myśliwsko-szturmowego będzie z reguły odbywać się na polowych lotniskach w pasie Frontu, z tym, że należy również przewidywać konieczność przebazowania oddziałów na lotniska rozmieszczone na wybrzeżu, ażeby w ten sposób zapewnić lub zwiększyć możliwości objęcia promieniem działania możliwie największej ilości wysp i obszaru półwyspu.

Przygotowanie i powzięcie decyzji operacyjnej na użycie lotnictwa transportowego i myśliwsko-szturmowego w powietrzno-morskiej operacji desantowej odbywa się odpowiednio wcześniej na stanowisku dowodzenia dowódcy Frontu lub dowódcy grupy operacyjnej. Po ustaleniu zadań dla desantu powietrznego i morskiego oraz lotnictwa transportowego i lotnictwa myśliwsko-szturmowego dowódcy całości sił tych rodzajów lotnictwa ustalają sposób wykonania zadań z dowódcą desantowanych wojsk.

Dowódca lotnictwa transportowego z grupą swoich oficerów sztabowych wspólnie z dowódcą i oficerami sztabu desantowych wojsk na jego stanowisku dowodzenia w rejonie wyjściowym desantu operacjonują w oparciu o zadania ustalone przez dowódcę Frontu lub grupy operacyjnej plan desantowania, a dowódcy oddziałów lotnictwa transportowego wspólnie z dowódcami zgrupowań desantowych plany załadowania wojsk i sprzętu. Po opracowaniu tych planów powracają na stanowiska dowodzenia na lotniskach rejonu wyjściowego lotnictwa transportowego, gdzie na podstawie planów można rozpocząć bezpośrednio przygotowanie do desantowania wojsk i sprzętu desantu.

Plany desantowania oraz plan działań wojsk desantu stanowią podstawę dla przygotowania i powzięcia decyzji na wykonanie zadań wsparcia przez lotnictwo myśliwsko-szturmowe.

Ważnym problemem rozwiązywanym jeszcze w okresie przygotowawczym operacji, który może przypadać na okres pokojowy, jest przygotowanie lotnisk w rejonie wyjściowym desantu. Lotniska winny być wybierane na obszarze posiadającym dogodne warunki dla maskowania wojsk desantu. Zasadniczym zagadnieniem tego problemu jest zgromadzenie odpowiedniej

ilości paliwa, przynajmniej w ilości potrzebnej na przewidywane dotankowanie samolotów przybyłych na lotniska załadowania. Ważnym zagadnieniem jest również zorganizowanie silnej obrony przeciwlotniczej tych lotnisk.

## II. Możliwości wykorzystania lotnictwa myśliwsko-szturmowego w okresie przygotowawczym operacji.

Zakres wykorzystania lotnictwa myśliwsko-szturmowego w okresie przygotowawczym operacji jest największy wtedy, gdy powietrzno-morska operacja desantowa prowadzona jest po upływie pewnego czasu od rozpoczęcia działań wojennych.

Frontowe lotnictwo myśliwsko-szturmowe w tym okresie w ramach ogólnego planu z uwzględnieniem potrzeb przewidywanej powietrzno-morskiej operacji desantowej może brać udział w działaniach o przewagę w powietrzu i we wstępnym przygotowaniu ogniowym operacji desantowej.

Możliwości wykorzystania frontowego lotnictwa myśliwsko-szturmowego do wykonania zadań w ramach bitwy o przewagę w powietrzu i we wstępnym ogniowym przygotowaniu operacji zależą od:

- możliwości głównych wykonawców wspomnianych zadań;
- charakteru i rozmieszczenia obiektów działań na wybrzeżu po stronie nieprzyjaciela, na jego półwyspach i wyspach;
- możliwości bazowania frontowego lotnictwa myśliwsko-szturmowego;
- czasu wykonania zadań okresu przygotowawczego w stosunku do desantowania wojsk w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

Głównymi wykonawcami <sup>zadań</sup> w ramach bitwy o zdobycie a następnie utrzymanie przewagi w powietrzu oraz w zakresie wstępnego przygotowania ogniowego operacji jest, w wypadku działań prowadzonych w warunkach zagrożenia jądrowego, strategiczne lotnictwo bombowe i inne rodzaje lotnictwa odwołu naczelnego dowództwa. W wypadku wystarczającej ilości tych sił nie ma potrzeby angażowania sił frontowego lotnictwa myśliwsko-szturmowego do udziału w wykonaniu wspomnianych zadań okresu przygotowawczego.

Należy się liczyć jednak z możliwością, że trzeba będzie wykorzystać lotnictwo myśliwsko-szturmowe armii lotniczej do wykonania niektórych zadań okresu przygotowawczego, jak:

- obezwładnienie radiotechnicznych środków pracujących w systemie dowodzenia obroną przeciwlotniczą i w systemie dowodzenia raketami i lotnictwem nieprzyjaciela;

- obezwładnienie naziemnych i okrętowych środków obrony przeciwlotniczej, szczególnie wyrzutni raketowych pocisków przeciwlotniczych na trasach przelotu desantu powietrznego i strategicznego lotnictwa bombowego;
- niszczenie i blokowanie samolotów myśliwskich i myśliwsko-bombowych na bliżej rozmieszczonych lotniskach nieprzyjaciela.

Charakter i rozmieszczenie obiektów działań oraz możliwości bazowania frontowego lotnictwa myśliwsko-szturmowego może ograniczyć i z reguły ogranicza wykorzystanie tego rodzaju lotnictwa.

Dla wykonania dwóch pierwszych zadań należy stworzyć takie warunki bazowania, ażeby obiekty zwalczane w ramach tych zadań znalazły się na takich odległościach od lotnisk bazowania lotnictwa myśliwsko-szturmowego armii lotniczej, żeby możliwe było zwalczanie tych obiektów przez grupy samolotów lecących do celu na małych wysokościach.

Natomiast trzecie zadanie nie zawsze może być postawione do wykonania jednostkom lotnictwa frontowego, ponieważ lotniska lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-bombowego nieprzyjaciela bardzo często mogą znajdować się poza granicami taktycznego promienia działania samolotów myśliwsko-szturmowych.

Działania frontowe lotnictwa w okresie przygotowawczym, tak zresztą jak i całego lotnictwa wykonującego zadania w tym okresie nie mogą ujawniać zamiaru powietrzno-morskiej operacji desantowej. Dlatego zadania te muszą być wykonywane równoległe z innymi zadaniami lotnictwa działającego na kierunku nadmorskim. Dopiero wtedy, gdy nieprzyjaciel nie jest w stanie zarażać skutkiem działań, można pozwolić sobie na koncentrację wysiłku lotnictwa według potrzeb wojsk w powietrzno-morskiej operacji desantowej. Może to mieć miejsce pod koniec wstępnego ogniowego przygotowania działań wojsk w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

W wypadku, gdy rozpoczęcie działań wojennych na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym zbiega się w czasie z początkiem powietrzno-morskiej operacji desantowej, wówczas lotnictwo działające w ramach krótkiego ale zmasowanego wstępnego przygotowania ogniowego winno uczynić wszystko, aby opóźnić moment wykrycia przez nieprzyjaciela rozpoczęcia działań wojsk w operacji. Można to osiągnąć przez odpowiedni sposób wykonania lotu i sposób użycia lotnictwa we wstępnym ogniowym przygotowaniu działań wojsk w operacji. Chodzi tu głównie o profil <sup>lotu</sup> i maksymalne przybliżenie czasu działań lotnictwa do możliwego czasu wykrycia przez nieprzyjaciela desantowania wojsk desantu powietrznego.

Lotnictwo myśliwsko-bombowe, działające na korzyść wojsk w powietrzno-morskiej operacji desantowej, w związku ze stałym zagrożeniem bronią masowego rażenia, winno zarówno w okresie przygotowawczym jak i w toku trwania operacji, być gotowe do wykonania uderzeń bombami jądrowymi. Jednocześnie trzeba używać lotnictwo do wykonywania uderzeń tradycyjnymi środkami, przy tym zapotrzebowanie na te działania jest tak duże, że nie wystarcza sił lotnictwa na zaspokojenie wszystkich potrzeb.

Powstaje więc problem jaką ilość sił lotnictwa myśliwsko-bombowego należy wydzielić do wykonania uderzeń jądrowych, a jaką ilość przeznaczyć do prowadzenia działań konwencjonalnych.

Rozwiązanie tego problemu zależy od:

- ilości uderzeń bombami jądrowymi, jakie należy wykonać w pierwszym uderzeniu bronią jądrową;
- zapewnienie ciągłości dyżurowania samolotów nosicieli bomb jądrowych;
- ilości lotnictwa myśliwsko-bombowego w składzie armii lotniczej.

Rozpatrzenie powyższych czynników we wzajemnej zależności pozwala określać jakie ilości sił lotnictwa myśliwsko-bombowego można wykorzystywać do wykonywania uderzeń jądrowych i do uderzeń tradycyjnymi środkami. Tak na przykład, gdy zgodnie z planem powietrzno-morskiej operacji desantowej lotnictwo myśliwsko-bombowe winno być gotowe do jednoczesnego wykonania uderzeń sześcioma bombami jądrowymi, to przy założeniu, że na jedno uderzenie potrzeba dwa samoloty, należy utrzymywać w gotowości jedną eskadrę. Dla zapewnienia ciągłości dyżurowania potrzeba wyznaczyć jeszcze dwunastu pilotów. Pozostałe załogi i samoloty myśliwsko-bombowe mogą być wykorzystywane do wykonywania uderzeń tradycyjnymi środkami.

Zadania dla nosicieli bomb jądrowych określa się zawczasu w planie operacji. Mogą one obejmować w zależności od mocy bomb jądrowych wykonywanie uderzeń na różne obiekty, głównie na odwody i wyrzutnie rakiet operacyjno-taktycznych. W toku operacji zadania są nieprzerwanie uaktualniane. Wylot odbywa się na zezwolenie ze stanowiska dowodzenia dowódcy armii lotniczej.

### III. Czas, zakres i sposób użycia lotnictwa transportowego i lotnictwa myśliwsko-szturmowego podczas desantowania.

Jednym z najbardziej istotnych problemów powietrzno-morskiej operacji desantowej jest czas jej rozpoczęcia. Problem ten w zasadzie

sprowadza się do rozstrzygnięcia czasu desantowania operacyjnego desantu powietrznego, którego siły pierwsze rozpoczynają bitwę z nieprzyjacielem. Ażeby rozstrzygnąć ten problem z lotniczego punktu widzenia trzeba przeanalizować zalety i trudności wykorzystania lotnictwa transportowego dla różnych możliwych czasów desantowania. Możliwości pod tym względem są następujące:

- desantowanie może odbywać się tylko w dzień lub tylko w nocy;
- lot z desantem na trasie może być wykonywany w warunkach nocnych, samo zaś desantowanie odbędzie się o świcie;
- lot z desantem na trasie w dzień z wykonaniem desantowania o zmroku /w nocy/.

Jeżeli chodzi o lotnictwo transportowe to w wypadku desantowania w dzień istnieją możliwości różnych rozwiązań sposobu wykonania lotu z desantem. Łatwo jej wykonać start, zbiórkę i prowadzić samoloty /śmigłowce/ po trasie, w zasadzie nie ma większych trudności z wyprowadzeniem poszczególnych grup w rejony desantowania. Jednak w warunkach dziennych obrona przeciwlotnicza nieprzyjaciela ma największe możliwości zwalczania środków transportu powietrznego, ponieważ do tego celu mogą być wykorzystane wszystkie zarówno naziemne jak i powietrzne środki przeciwlotnicze nieprzyjaciela. To też desantowanie w warunkach dziennych może być prowadzone tylko w wypadku możliwości ominięcia lub należytego obezwładnienia środków obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela zagrażających lotnictwu transportowemu podczas lotu z desantem.

Przelot lotnictwa transportowego z wojskami i sprzętem desantu w warunkach nocnych zmniejsza ilość przeciwdziałających środków przeciwlotniczych, ponieważ eliminuje się środki, których działalność oparta jest na wzrokowym poszukiwaniu i celowaniu do obiektów powietrznych. Wykonanie lotu w nocy jest korzystne w przypadku, gdy w składzie lotnictwa nieprzyjaciela jest mało samolotów przystosowanych do prowadzenia działań w nocy. Jeśli jest stosunkowo dużo takich samolotów, wówczas desantowanie w nocy staje się problematyczne. Samo wykonanie lotu przez lotnictwo transportowe w nocy jest trudniejsze niż w dzień. Trudność polega ona na tym, że warunki nocy poważnie ograniczają wybór ugrupowań bojowych. W większości wypadków bowiem można zastosować tylko jeden rodzaj ugrupowania bojowego, tzw. potok, który wymaga ze względu na warunki bezpieczeństwa lotu znacznych odległości między samolotami co bardzo wydłuża czas desantowania. Ponadto występują duże trudności w dokładnym nawigowaniu samolotów po trasie i wyprowadzeniu grup na poszczególne zrzutowiska.

O trudnościach tego typu pisze między innymi generał D.M.Gavin, wspominając desant 82 DPD na Sycylię. Tę ostatnią trudność można usunąć przez wykonanie lądowania o świcie, pozostają jednak inne trudności, dochodzi również i ta, że nieprzyjaciel ma wtedy najdogodniejsze warunki do zwalczania środków transportu powietrznego w czasie i po wykonaniu lądowania, bo działania odbywają się w warunkach dziennych.

Wykonanie desantowania o zmroku /w nocy/ poprzedzone lotem na trasie w dzień jest nie do przyjęcia, ponieważ należałoby przeformować ugrupowania bojowe według wymagań warunków nocnych co w wypadku dużej ilości środków transportu powietrznego potrzebnego do desantowania operacyjnego desantu jest niemożliwe.

Porównując przedstawione możliwości można dojść do wniosku, że trudno jest ustalić optymalną porę desantowania operacyjnego desantu. Może nią być noc pod warunkiem jednak słabego przeciwdziałania środków OPL przystosowanych do działań w nocy oraz zapewnienia wymaganej dokładności nawigowania po trasie i wyprowadzenia grup na wyznaczone miejsca w rejonie lądowania. Mogą być również i inne rozwiązania. Wybrane rozwiązanie winno zapewniać dotarcie do rejonów lądowania z mniejszymi stratami niż przy pozostałych rozwiązaniach.

Obok czasu /pory/ desantowania poważnym problemem do rozstrzygnięcia jest sposób użycia lotnictwa transportowego do desantowania desantu powietrznego. Na problem ten składa się:

- podział sił i środków lotnictwa transportowego do desantowania poszczególnych zgrupowań desantu;
- przydział lotnisk /lądowisk/ w rejonie wyjściowym dla związków taktycznych i oddziałów lotnictwa transportowego;
- wybór ugrupowania bojowego lotnictwa transportowego;
- ustalenie rejonów i czasów formowania ogólnych ugrupowań;
- określenie tras i profilów lotu;
- wykonanie manewra w rejonie desantowania.

Podziału sił i środków lotnictwa dokonuje się w zależności od składu poszczególnych zgrupowań desantu i sposobu ich desantowania oraz typów sprzętu, znajdującego się na wyposażeniu związków taktycznych i samodzielnych oddziałów lotnictwa transportowego. Jest to najbardziej pracochłonna czynność sztabów lotnictwa transportowego i wykonywana jest wspólnie ze sztabami desantowanych wojsk.

Dokonanie podziału lotnictwa transportowego poprzedza się obliczeniami ilości sił i środków transportu powietrznego, potrzebnego

do desantowania poszczególnych zgrupowań desantu. Po ustaleniu tej ilości można przystąpić do określenia wykonawców desantowania poszczególnych zgrupowań. Rozwiązanie tego zagadnienia nie może być dowolne. Podyktowane ono winno być względami zapewniającymi prostotę organizacji i kierowania działaniami związków taktycznych i oddziałów lotnictwa transportowego podczas desantowania. Dlatego w miarę możliwości należy wyznaczyć dany oddział czy związek lotnictwa transportowego do desantowania tych zgrupowań desantu, które lądują w bezpośredniej kolejności i w sąsiadujących ze sobą rejonach.

Przydział lotnisk i lądowisk dla wykonawców desantowania poszczególnych zgrupowań desantu nie jest, jakby się mogło wydawać, sprawą prostą. Można by przecież dowolnie lotniska rejonu wyjściowego podzielić dowolnym oddziałom lotnictwa transportowego i od tego uzależnić rozmieszczenie zgrupowań desantu w rejonie wyjściowym. Otóż tak nie jest, ponieważ przy wyznaczaniu lotnisk dla poszczególnych oddziałów lotnictwa transportowego należy uwzględniać nie tylko momenty czysto lotnicze /materiałowo-techniczne i lotniskowe/, ale również możliwości maskowania i wykonania marszu przez poszczególne zgrupowania desantu z ich rejonów wyczekiwania do poszczególnych lotnisk. Na przykład, niemożliwym jest rozmieszczenie zgrupowania desantowego, na wyposażeniu którego znajduje się ciężki sprzęt w rejonie lotniska, do którego prowadzą nienadające się do przewozu ciężkiego sprzętu drogi dojazdowe. Toteż obok momentów czysto lotniczych należy uwzględniać rozmieszczenie sił i środków zgrupowań desantowych w rejonie wyjściowym i w zależności od tego przydzielać lotniska załadowania dla poszczególnych oddziałów lotnictwa transportowego. Nie bez znaczenia jest również rozmieszczenie lotnisk bazowania poszczególnych oddziałów lotnictwa transportowego względem lotnisk załadowania w rejonie wyjściowym.

Zagadnieniem wymagającym dużej dokładności i precyzji jest ustalenie sposobu wykonania lotu z desantem po trasie.

Ze względu na to, że desantowanie operacyjnego desantu powietrznego wymaga dokładnego zsynchronizowania w czasie działań poszczególnych grup samolotów transportowych i śmigłowców oraz stosowania wielu przedsięwzięć zabezpieczenia bojowego całości sił lotnictwa transportowego, dlatego w wypadku desantowania operacyjnego desantu powietrznego lot z desantem wykonuje się w zwartych ugrupowaniach bojowych, składających się z grup desantowych i grup zabezpieczenia.

Grupy desantowe w zależności od sposobu lądowania wojsk i sprzętu desantu dzieli się na grupy desantujące rzut spadochronowy i grupy desantujące rzut lądowania na lądowiskach i lotniskach. Ugrupowania grup desantowych tworzy się z uwzględnieniem zapewnienia optymalnego tempa desantowania, to jest takiego wysokiego tempa desantowania, przy którym zapewnione są również bezpieczne warunki wykonania lotu i manewru oraz minimalne straty od ognia środków obrony przeciwlotniczej. Ponadto ugrupowania grup desantowych winny zapewnić nieprzerwaną łączność i dowodzenie między poszczególnymi grupami samolotów transportowych i śmigłowców.

Ugrupowania powyższe dyktują rodzaj ugrupowań samolotów transportowych z grupami desantowymi. Najczęściej stosuje się ugrupowanie: na szczyblu klucza - klin samolotów, a od szczybla eskadry lotnictwa transportowego i wyżej - kolumna kluczy, eskadr, pułków przy zachowaniu odpowiednich odległości między ugrupowaniami pododdziałów i oddziałów lotnictwa transportowego. Odległości te w jednostkach czasowych mniej więcej wynoszą: między kluczami - 0,5, między eskadrami - 1 i między pułkami 1,5 - 2 minuty lotu. Natomiast odległości pomiędzy grupami samolotów różnych rzutów wynoszą od 5 do 10 minut lotu, ażeby zapewnić warunki lądowania dla kolejnych rzutów.

Warunki dla desantowania operacyjnego desantu powietrznego zapewnia się między innymi przez wydzielenie odpowiednich grup zabezpieczenia. Z samolotów transportowych mogą być tworzone grupy naprowadzania i grupy zakłóceń.

Ilość grup naprowadzania odpowiada ilości zrzutowisk i rejonów lądowania, wyznaczonych dla operacyjnego desantu powietrznego. Do grup naprowadzania wydziela się samoloty transportowe typu lekkiego, wyposażone w specjalne urządzenia nawigacyjne. Grupy zakłóceń tworzy się z samolotów transportowych wówczas, jeśli do tego celu nie mogą być wyznaczone samoloty bombowe lotnictwa operacyjnego.

Rozmieszczenie poszczególnych grup w ogólnym ugrupowaniu lotnictwa transportowego zależy od ich przeznaczenia i ponadto w odniesieniu do grup desantowych od kolejności lądowania tych grup.

Grupy zakłóceń lecą na czele i z boku ogólnego ugrupowania lotnictwa transportowego na takich odległościach od niego, aby mogły skutecznie zamaskować lot środków transportu powietrznego z desantem. Natomiast grupy naprowadzania wyprzedzają na 5 - 10 minut lotu grupy samolotów z rzutami spadochronowymi.

W razie konieczności wysadza się grupy zabezpieczenia lądowania. Samoloty z tymi grupami winny znaleźć się w rejonach lądowania na 10-30 minut przed przybyciem grup samolotów z rzutami spadochronowymi desantu.

W wypadku desantowania w jednym rejsie parzutu spadochronowego i rzutu lądowania, grupy samolotów transportowych z rzutami spadochronowymi ze względu na desantowanie ich w pierwszej kolejności lecą w przodzie.

Formowanie ogólnego ugrupowania lotnictwa transportowego na jednej trasie odbywa się poprzez przelot czoła ugrupowań poszczególnych szczebli nad kontrolnym punktem w ściśle wyznaczonym czasie przy zachowaniu parametrów ugrupowania i warunków lotu przez wszystkie samoloty, biorące udział w desantowaniu.

Szerokość i głębokość ugrupowania lotnictwa transportowego z desantem operacyjnym zależy od ilości tras lotu. W wypadku lotu po jednej trasie z desantem w składzie DPD typu lekkiego i ugrupowaniu podanym w niniejszym skrypcie szerokość ugrupowania równałaby się 250 - 300 m, a głębokość wynosiłaby około 200 - 250 km, co ze względu na konieczność zapewnienia wysokiego tempa desantowania jest nie do przyjęcia. Dlatego desantowanie operacyjnego desantu powietrznego odbywa się równoległe po kilku trasach. Ich ilość uwarunkowana jest dogodnymi kierunkami przelotów nad terenem zajęтым przez nieprzyjaciela i możliwościami zabezpieczenia bojowego lotnictwa transportowego podczas desantowania przez inne rodzaje lotnictwa oraz czasem wysadzenia desantu w wyznaczonym rejonie.

Poszczególne trasy i profil lotu wybiera się z uwzględnieniem ukształtowania terenu, rozmieszczenia wojsk nieprzyjaciela, zwłaszcza jego środków obrony przeciwlotniczej, możliwości sił, wykonujących zadania zabezpieczenia bojowego przelotu lotnictwa transportowego. Ponadto bierze się pod uwagę głębokość desantowania oraz warunki atmosferyczne na trasie lotu.

Wpływ wyżej wymienionych czynników na wybór trasy i profil lotu nie jest jednakowy. Trasę uzależnia się przede wszystkim od rozmieszczenia środków obrony przeciwlotniczej i możliwości sił, wydzielonych do zabezpieczenia przelotu lotnictwa transportowego. Natomiast profil lotu ustala się głównie od możliwości radiotechnicznych środków nieprzyjaciela i możliwości jego naziemnych środków obrony przeciwlotniczej.

Manewr w rejonie zrzutu winien zapewniać dokładne wyjście samolotów na poszczególne zrzutowiska, przy czym ich osie winny leżeć na kursach drogi samolotów od punktu rozejścia się na poszczególne zrzutowiska. Po wykonaniu zrzutu manewr na trasę powrotną z reguły należy wykonywać w jedną stronę /w lewo lub w prawo/, gdyż tego wymagają warunki bezpieczeństwa samolotów ze względu na bliskie rozmieszczenie zrzutowisk dla poszczególnych zgrupowań desantu.

Gdyby rozstrzygnąć czas desantowania z punktu widzenia lotnictwa wykonującego zadania ogniowe, odpowiedź byłaby jednoznaczna, a mianowicie: desantowanie należy realizować w dzień, gdyż tylko wtedy istnieją możliwości wykonywania zadań ogniowych przez lotnictwo myśliwsko-szturmowe. Odnosi się to również i do czasu desantowania desantu morskiego.

W takich warunkach lotnictwo myśliwsko-szturmowe może uczestniczyć w obezwładnianiu i niszczeniu sił i środków zagrażających desantowi powietrznemu i morskiemu na drodze do rejonu desantowania oraz brać udział w wykonaniu bezpośredniego przygotowania ogniowego desantowania wojsk desantu powietrznego i morskiego.

Możliwości wykorzystania lotnictwa do wykonania tych zadań mogą wpłynąć na wzajemnie uzależnianie czasów desantowania desantu powietrznego i morskiego ze względu na to, że siły wspierającego lotnictwa będą za małe w stosunku do potrzeb jednego i drugiego desantu. Dlatego z punktu widzenia wykorzystania lotnictwa myśliwsko-szturmowego odstęp czasowy między desantowaniem wojsk desantu powietrznego i morskiego winien równać się wielkości sumy czasu odtworzenia gotowości oraz czasu powrotu na lotniska i przelotu z tych lotnisk do rejonów przygotowania ogniowego. W takim wypadku w przygotowaniu ogniowym desantowania wojsk desantu powietrznego i morskiego może wziąć udział całość sił lotnictwa myśliwsko-szturmowego wydzielonego do działań w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

Zakres wykorzystania sił wspierającego lotnictwa do wykonania zadań ogniowych na siły i środki nieprzyjaciela na trasach desantu powietrznego i morskiego oraz w rejonach ich lądowania uzależniony jest od następujących czynników:

- wyników działań prowadzonych w ramach wstępnego ogniowego przygotowania operacji;
- charakteru i ilości obiektów w rejonach działań;
- wydzielonej ilości lotów oraz taktycznych możliwości grup samolotów myśliwsko-szturmowych.

W zależności od tych czynników określa się zadania lotnictwa na czas przelotu desantu powietrznego i przejścia desantu morskiego oraz na okres ich desantowania.

zadania te sprowadzają się do obezwładnienia i niszczenia morskich i lądowych środków obrony przeciwlotniczej, bezpośrednio zagrażających samolotom /śmigłowcom/ podczas lotu z desantem oraz zwalczaniu okrętów na morzu i środków ogniowych nieprzyjaciela na wybrzeżu i wyspach, z których desant morski może być ostrzelany podczas przejścia morzem. Bezpośrednio przed lądowaniem desantu powietrznego i morskiego wspierające lotnictwo wykonuje ogniowe przygotowanie lądowania tych desantów. Warto podkreślić, że o ile w okresie przelotu /przejścia/ desantu sposób wykonania zadań sprowadza się w pewnym sensie do towarzyszenia środkom transportowania desantu, to w czasie wykonywania ogniowego przygotowania wymagane jest jednoczesne uderzenie grup samolotów na siły i środki nieprzyjaciela zagrażających lądowaniu wojsk desantu.

#### IV. Treść i sposób wykonania zadań przez lotnictwo myśliwsko-szturmowe i lotnictwo transportowe w toku działań bojowych wojsk desantu.

Wykorzystanie lotnictwa myśliwsko-szturmowego w tym okresie działalności desantu powietrznego i morskiego zależy będzie od znaczenia walk tych desantów dla realizacji celów powietrznomorskiej operacji desantowej i roli lotnictwa w tych walkach oraz możliwości bazowania i manewru lotniskowego.

W operacji na nadmorskim kierunku operacyjnym przy różnym wzajemnym usytuowaniu wysp i półwyspów oraz różnym rozmieszczeniu sił i środków nieprzyjaciela działania wojsk desantu powietrznego i morskiego mogą być prowadzone w różnych rejonach.

W wypadku, gdy działania desantu powietrznego leżą na granicy taktycznego promienia działania grup samolotów wspierającego lotnictwa, należy liczyć się z dużymi trudnościami, a w wypadku niedostatecznie obezwładnionej obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela nawet z niemożliwością prowadzenia działań szturmowo-bombowych na rzecz desantu powietrznego. Zasadniczym problemem rozwiązywanym w tym czasie w sztabach jednostek wspierającego lotnictwa będzie ustalenie takich sposobów wykonania zadań, ażeby osiągnąć wymagane rezultaty.

Do zadań lotnictwa myśliwsko-szturmowego na rzecz desantu powietrznego dla przyjętych założeń geograficznych można zaliczyć:

- zwalczanie zgrupowań wojsk nieprzyjacie, a szczególnie jego artylerii, rakiet i czołgów na tej wyspie, na której wylądował desant powietrzny przy tym wspomniane obiekty winny być niszczone zarówno w ramach bezpośredniego jak i pośredniego wsparcia ogniowego;
- utrudnianie przegrupowań wojsk nieprzyjaciela z wyspy na wyspę i z półwyspu na wyspy.

Wykonanie tych zadań w początkowym okresie działań desantu powietrznego, gdy rejon jego walk znajduje się na odległościach zbliżonych do taktycznego promienia działania, możliwe jest w wypadku zastosowania odpowiednich sposobów wykonania zadań ymałe grupy, wykorzystanie zbiorników zapasowych, lot ze zmiennym profilem itp./. W miarę opanowania wysp lub powodzenia natarcia wzdłuż półwyspu i przebazowania na bliżej rozmieszczone lotniska możliwości wykonania zadań przez grupy samolotów myśliwsko-szturmowych znacznie się zwiększają.

Trudności powyższe nie występują tak jaskrawo w działaniach lotnictwa myśliwsko-szturmowego na rzecz desantu morskiego. Wynika to z tego, że desant morski dla przyjętych założeń geograficznych może lądować ze zrozumiałych względów na wyspach znajdujących się bliżej własnego brzegu i dlatego wykonanie zadań lotniczego wsparcia będzie napotykać z racji bliższych odległości na mniejsze trudności.

Wsparcie wojsk desantu morskiego /dywizji desantowej lub brygady desantowej, względnie dywizji desantowej i brygady desantowej/jednocześnie/ może być realizowane przez niszczenie środków ogniowych i siły żywej walczącej z wojskami desantu morskiego oraz zwalczanie taktycznych i bliskich operacyjnych odwodów nieprzyjaciela. W początkowej fazie walk działalność wspierającego lotnictwa winna być skoncentrowana na obezwładnienie środków ogniowych. Tak na przykład wsparcie oddziałów wydzielonych podczas walki o bazę lądowania należy realizować głównie przez zwalczanie artylerii i rakiet taktycznych oddziałów pierwszego rzutu wojsk nieprzyjaciela broniących brzegu. W miarę rozwoju natarcia w głąb obrony przeciwdesantowej coraz większego znaczenia nabiera zwalczanie odwodów nieprzyjaciela przez wspierające lotnictwo.

W toku powietrzno-morskiej operacji desantowej dojdzie do takiego momentu, od którego działania bojowe desantu powietrznego i desantu morskiego będą toczyć się równolegle. Powstaje wtedy problem jak wykorzystać lotnictwo w sytuacji, gdy zajdzie potrzeba wykonania zadań wsparcia na korzyść jednego i drugiego desantu, a nie dysponuje się wystarczającą do tego celu ilością sił lotnictwa myśliwsko-szturmowego,

co uważa się za pewnego rodzaju prawidłowość zwłaszcza w powietrzno-morskiej operacji desantowej. Właściwe rozwiązanie tego problemu może być osiągnięte na drodze analizy aktualnych potrzeb lotniczego wsparcia jednego i drugiego desantu oraz oceny aktualnych możliwości i skuteczności działań dysponowanych sił oraz przewidywań co do najbliższych zadań lotnictwa i możliwości ich wykonania. Wybór zadań jest szczególnie trudny, gdy zajdzie potrzeba równoczesnego wykonania zadań na korzyść jednego i drugiego desantu, a sił starcza na wykonanie zadania na korzyść tylko jednego desantu. W takim wypadku o wyborze zadania dla lotnictwa winien zdecydować wpływ wykonania poszczególnych zadań na przebieg powietrzno-morskiej operacji desantowej w całości.

O tym, jak ograniczone mogą być możliwości wspierającego lotnictwa, już choćby z punktu widzenia samego wysiłku lotnictwa, może świadczyć poniższy przykład.

Dla przyjmowanego obecnie składu armii lotniczej i sił lotnictwa marynarki wojennej może działać na korzyść wojsk desantu powietrznego i morskiego w operacji na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym nie więcej niż dwa - trzy pułki lotnictwa myśliwsko-szturmowego. Siły te przy natężeniu działań po 2 - 3 loty na dobę mogą wykonać w ciągu doby od 12 do 27 eskadrołotów. Ilością tą trzeba wspierać zarówno wojska desantu powietrznego jak desantu morskiego. W warunkach powietrzno-morskiej operacji desantowej niejednokrotnie może dojść do sytuacji jednoczesnego użycia tych sił na korzyść i jednego i drugiego desantu. W takiej sytuacji nie starcza więc sił na realizację wszystkich zadań. Dlatego wysiłek lotnictwa należy skupić tam gdzie wymagają tego cele operacji, a w wypadku równorzędności różnych zadań wybór uzależniać od kryterium maksymalnej skuteczności działań lotnictwa. Koncentracja wysiłku lotnictwa na korzyść desantu powietrznego bądź morskiego może być ułatwiona przez odpowiednie rozłożenie działań tych wojsk w czasie, przy czym odstęp czasowy między tymi momentami winien zapewnić odtworzenie gotowości bojowej przez siły wspierającego lotnictwa.

Powietrzno-morska operacja desantowa dla przyjętych geograficznych warunków działań wymaga również użycia lotnictwa transportowego w toku działań bojowych wojsk desantu, ponieważ przy użyciu lotnictwa transportowego można rozwiązywać takie zadania jak:

- desantowanie pozostałych sił i środków desantu powietrznego w kolejnych rejsach;
- desantowanie taktycznych desantów powietrznych z wyspy na wyspę w zależności od rozwoju sytuacji;

- zaopatrywanie walczących wojsk z powietrza oraz ewakuacja rannych i chorych;
- zapewnienie manewru lotniskowego lotnictwa.

Desantowanie kolejnych rzutów desantu powietrznego jest sprawą trudniejszą niż desantowanie pierwszego rzutu, ponieważ ich desantowanie odbywa się w kilka godzin później. Czas pozwala przeciwnikowi skupić znaczne siły dla walki z lotnictwem transportującym kolejne rzuty desantu i w wypadku skutecznego działania może przez zniszczenie tych rzutów w powietrzu czy podczas lądowania udaremnić osiągnięcie celów powietrzno-morskiej operacji desantowej. Dlatego desantowanie kolejnych rzutów desantu winno odbywać się pod silną "eskortą" samolotów myśliwsko-szturmowych i myśliwców.

Sam sposób desantowania winien różnić się w stosunku do desantowania pierwszego rzutu głównie przez wykonanie startu z innych lotnisk, wykonanie lotu po innych trasach, głównie przez te rejony, gdzie w początkowym okresie działań nie stwierdzono lub ustalono słabe przeciwdziałania środków obrony przeciwlotniczej. Lądowanie kolejnych rzutów desantu na samolotach winno odbywać się również pod osłoną naziemnych środków obrony przeciwlotniczej pierwszego rzutu, część którego opłacała lotnisko dla lądowania kolejnych rzutów.

Praktyka ćwiczeń przeprowadzonych z kadrami ASG i poza akademią wykazała, że w toku powietrzno-morskiej operacji na obszary typu wyspy Duńskie i półwysep Jutlandzki zachodzi potrzeba częstego stosowania taktycznych desantów powietrznych, dzięki którym możliwy jest szybki manewr wojsk desantu z wyspy na tę lub inną wyspę, co może mieć nieraz ważne znaczenie dla realizacji celów operacji.

Dla śmigłowców oznacza to, że powinny one być w gotowości do natychmiastowego użycia w zależności od potrzeb, a rozmieszczenie ich powinno być takie, ażeby w jak najkrótszym czasie przybyć do rejonu załadowania. Dlatego w początkowym okresie operacji oddział /ty% śmigłowców należy rozmieszczać na własnym wybrzeżu, a później w zależności od rozwoju sytuacji możliwości zaopatrzenia na tej lub innej wyspie.

Zaopatrywanie walczących wojsk z powietrza oraz ewakuacja rannych i chorych stwarza również wiele problemów, które rozpatrywane są przez kwatermistrzów. Tutaj należy wspomnieć, że sposób lotu samolotów transportowych i śmigłowców winien zapewnić dostarczenie do wyznaczonych rejonów z jak najmniejszymi stratami.

Lotnictwo transportowe może okazać się bardzo przydatne dla zapewnienia manewru lotniskowego lotnictwa, szczególnie w wypadku gdy zaistnieje potrzeba przebazowania lotnictwa na lotnisko /lotniska/ tej lub innej wyspy, co może być warunkiem skutecznego wsparcia wojsk działających na bardziej oddalonych wyspach. Problemu przebazowaniem czołówki nie ma, problemem jest natomiast transport określonej ilości paliwa.

Z powyższych rozważań dotyczących użycia lotnictwa myśliwsko-szturmowego, myśliwsko-bombowego i lotnictwa transportowego wynika że zakres użycia tych rodzajów lotnictwa w toku powietrzno-morskiej operacji desantowej jest znaczny, co przy ograniczonych siłach lotnictwa wymaga maksymalnej efektywnego wykorzystania jego sił dla realizacji celów operacji.

#### V. Organizacja dowodzenia i współdziałania.

Polskie lotnictwo operacyjne, jak wiadomo, nie rozporządza dostateczną ilością środków transportu powietrznego wymaganego do desantowania operacyjnego desantu powietrznego. Dlatego desantowanie operacyjnego desantu powietrznego w ramach powietrzno-morskiej operacji desantowej może być wykonane przez lotnictwo transportowe przydzielone z odvodu naczelnego dowództwa.

Sprawą desantowania operacyjnego desantu powietrznego, uwzględniając różne warianty organizacji dowodzenia powietrzno-morską operacją desantową, mogą być zainteresowane następujące dowództwa i sztaby: Frontu, grupy operacyjnej, armii lotniczej i lotnictwa transportowego. Uprawnienia tych dowództw i sztabów w zakresie rozstrzygania spraw związanych z desantowaniem mogą być równe w zależności od podporządkowania przydzielonego lotnictwa transportowego, które może być bezpośrednio podporządkowane dowódcy Frontu /grupy operacyjnej/ lub podporządkowane dowódcy armii lotniczej.

Zarówno jeden jak i drugi wariant podporządkowania jest możliwy, ale wydaje się, że najbardziej prawdopodobnym organizacyjnym rozwiązaniem jest wariant pierwszy ze względu na to, że jedynie dowództwo i sztab zgrupowania lotnictwa transportowego znalazłyby najlepiej możliwości jednostek lotnictwa transportowego odvodu naczelnego dowództwa oraz miałyby największe doświadczenie w zakresie organizacji użycia lotnictwa transportowego do desantowania operacyjnego desantu powietrznego. Dla takiego wariantu zakres uprawnień poszczególnych dowódców byłby następujący:

- dowódca Frontu /grupy operacyjnej/ rozstrzygałby wszystkie zasadnicze zagadnienia dotyczące całokształtu spraw związanych z desantowaniem operacyjnego desantu powietrznego;
- dowódca lotnictwa transportowego - o sposobie wykorzystania lotnictwa do desantowania wojsk i sprzętu desantu w porozumieniu z dowódcą desantowego związku;
- dowódca armii lotniczej lub dowódca lotnictwa przy dcy grupy operacyjnej - o użyciu lotnictwa myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego.

Trzeba nadmienić, że po zakończeniu desantowania, a być może, że już po zakończeniu desantowania głównych sił i środków desantu, inne zadania lotnictwa transportowego będą wykonywały środki transportu powietrznego organicznie wchodzące w skład lotnictwa działającego na korzyść grupy operacyjnej. Wówczas o ich użyciu decydowałby dowódca całości sił tego lotnictwa.

Dla realizacji zadań w zakresie organizacji użycia i dowodzenia lotnictwem dowódca lotnictwa transportowego przydzielonego z odwodu naczelnego dowództwa organizowałby swoje stanowisko dowodzenia albo w rejonie stanowiska dowodzenia dowódcy Frontu, albo w rejonie stanowiska dowodzenia dowódcy grupy operacyjnej. Wysłęte stanowisko dowodzenia dowódcy lotnictwa transportowego należałoby organizować na jednym z lotnisk rejonu wyjściowego desantu powietrznego. Jeżeli chodzi o wysłęte stanowiska dowodzenia oddziałów lotnictwa transportowego, to jak wiadomo, należy je rozmieszczać na lotniskach zakadewania w rejonie wyjściowym desantu powietrznego. Takie rozmieszczenie stanowisk dowodzenia stwarza dogodne warunki do organizacji użycia lotnictwa transportowego oraz organizacji i realizacji współpracy organów dowodzenia w zakresie współdziałania tego lotnictwa z wojskami desantu i innymi rodzajami lotnictwa działającego w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

Jeżeli chodzi o dowodzenie frontowym lotnictwem myśliwsko-szturmowym i myśliwsko-bombowym, to z treści zagadnień omówionych w rozdziałach II, III i IV wynika, że może być ono wykorzystane w powietrzno-morskiej operacji desantowej do wykonywania zadań operacyjnych w niewielkim stopniu i głównie do wykonywania zadań bezpośredniego wsparcia wojsk desantu powietrznego i morskiego. Jest to czynnik, który decyduje o organizacji dowodzenia lotnictwem frontowym, wykonującym zadania wsparcia wojsk w powietrzno-morskiej operacji desantowej. Toteż siły lotnictwa myśliwsko-

szturmowego /ewentualnie myśliwsko-bombowego/, wydzielone do wsparcia wojsk dla założonej na wstępie powietrzno-morskiej operacji desantowej, winny być operacyjnie podporządkowane dowódcy grupy operacyjnej. Mogą to być siły w składzie dywizji lotnictwa myśliwsko-szturmowego której dowódca winien organizować własne wysunięte stanowisko dowodzenia przy stanowisku dowodzenia dowódcy grupy operacyjnej. Ze względu na charakter zadań wykonywanych w zależności od rozwoju sytuacji i w powiązaniu z działaniami desantu powietrznego i morskiego oraz siłami innych rodzajów wojsk, wspierających działania desantów - stanowiska dowodzenia dywizji winny mieć niezawodną, bezpośrednią łączność najlepiej radioliniową, a gdzie jest to niemożliwe kierunkową łączność radiową, ze stanowiskami dowodzenia dowódców rodzajów wojsk, biorących udział w operacji.

W razie potrzeby można organizować wysunięte stanowiska dowodzenia określonych oddziałów lotnictwa myśliwsko-szturmowego /ewentualnie myśliwsko-bombowego/ przy stanowiskach dowodzenia związków taktycznych wojsk desantowych. Mogą to być również niewielkie grupy oficerów z środkami łączności wysyłanych ze szczebla wspomnianej wyżej dywizji. Ma to na celu usprawnienie dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania bezpośredniego wsparcia wojsk desantu powietrznego i morskiego.

Przy dowódcach oddziałów /pododdziałów/ powietrzno-desantowych i desantowych należałoby mieć oficerów łącznikowych lotnictwa, którzy korzystając z odpowiednich etatowych środków łączności tych oddziałów i środków naprowadzania lotnictwa mogliby przekazywać niezbędne dane na lotnicze stanowiska dowodzenia, a w razie konieczności przekazywaliby obiekty działań, czasy uderzeń lub startu bezpośrednio wykonawcom zadań lotniczego wsparcia.

Takie ustawienie stanowisk dowodzenia stwarza dogodne warunki dla organizacji i realizacji współdziałania lotnictwa myśliwsko-szturmowego /myśliwsko-bombowego/ wspierającego wojska w powietrzno-morskiej operacji desantowej.

#### ZAKOŃCZENIE

Z treści przedstawionej wyżej problematyki użycia lotnictwa transportowego, myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego w powietrzno-morskiej operacji desantowej dla warunków działań na północno-nadmorskim kierunku wynika, że jest ona bardzo złożona.

Dowództwa i sztaby organizujące, planujące i kierujące działaniami lotnictwa transportowego, myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego będą napotykać na trudności, których pokonanie nie będzie łatwe.

Pierwszym z ważniejszych problemów użycia lotnictwa transportowego, myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego jest czas /pora/ desantowania. Od właściwego rozwiązania tego problemu zależy bowiem w dużej, a może nawet i w decydującej mierze powodzenie powietrzno-morskiej operacji desantowej. Rozwiązanie tego problemu w konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej może być różne, ale zawsze powinno iść w kierunku optymalnego czasu rozpoczęcia desantowania, to jest takiego czasu w którym możliwości wykonania zadań, kompleksowo je biorąc będą największe.

Drugim węzłowym problemem jest ustalenie sposobu desantowania, który w wypadku wysp Duńskich nie jest łatwy do określenia ze względu na wąskie nieostrzeliwane przejścia przez naziemne grodki przeciwlotnicze i ograniczoną ilość terenów nadających się na zrzutowiska i lądowiska oraz małą liczbę lotnisk. Podobnie sprawa przedstawia się z zapewnieniem dokładności wyjścia samolotów /śmigłowców/ w wyznaczone rejony lądowania w nocy i w utrudnionych warunkach atmosferycznych w dzień, co związane jest z dużą ilością wysp i składających się na archipeląg.

Rozwiązanie problemu lotniczego wsparcia ogniowego wojsk desantu powietrznego i morskiego na złożonym kierunku działań uwarunkowane jest rozmieszczeniem lotnisk bazowania lotnictwa myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego. Szczególnie dotyczy to początkowego okresu operacji, gdy lotnictwo może działać jedynie z lotnisk położonych na wybrzeżu. Lotnicze wsparcie ogniowe wojsk desantu na głębiej rozmieszczonych wyspach uzależnione jest od możliwości bazowania na wyspach i półwyspie. Dlatego z punktu widzenia lotnictwa, powietrzno-morska operacja desantowa na wyspy winna być prowadzona równoległe z operacją na półwyspie lub ta ostatnia winna wyprzedzać powietrzno-morską operację desantową na wyspy.

W warunkach stosowania tradycyjnych grodków walki z jednoczesnym zagrożeniem bronią masowego rażenia powodzenie powietrzno-morskiej operacji desantowej uzależnione jest od zdobycia i utrzymania przewagi w powietrzu. Osiągnięcie takiego stanu sytuacji powietrznej możliwe jest przez siły lotnictwa kilku frontów z udziałem lotnictwa strategicznego.

W wypadku przejścia do stosowania grodków masowego rażenia lotnictwo myśliwsko-bombowe winno uderzyć bombami jądrowymi na te obiekty, które nie mogą być zwalczane ogniem jądrowym rakiet, a których zniszczenie ma decydujące znaczenie dla powietrzno-morskiej operacji desantowej.

Wreszcie skuteczność działań lotnictwa transportowego, myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego w skomplikowanych warunkach powietrzno-morskiej operacji desantowej zależy również w dużej mierze od sprawności dowództw i sztabów lotnictwa w zakresie organizacji, planowania i kierowania działaniami i w zakresie ich współpracy z organami dowodzenia innych rodzajów wojsk biorących udział w operacji.

Uwaga: schematy dotyczące tematu znajdują się w gabinecie Katedry TLW.

OPRACOWAŁ  
ZCA SZEFA KATEDRY TLW

ppłk dr J. MALINOWSKI

Wykonano w 40 egz.

Egz.nr. 1-40 B.T.

Wyk. ppłk Malinowski

Druk. MB. dn. 9.03.1967 r.

Nr.ks. 0759/WW

Kor. Zespół korektorek