

322

AKADÉMIA SZTABI GENERALNEGO
 im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATOWICE WOJSKA LOTNICZYCH

01845



TAJNA
 Egz. Nr. 6

Archiwum Biblioteki Tajnej
 im. gen. br. K. Świerczewskiego
 Dział segregacja nr. 95
 Nr. 12409 Jerzy

LOTNICTWO ZABEZPIECZENIE WYSADZENIA DESANTU
 POWIETRZNEGO NA TYŁACH NPLA.

Archiwum Biblioteki Tajnej
 AKADÉMIA SZTABI GENERALNEGO
 im. gen. br. K. Świerczewskiego

Dzielnica 1003



12409

Wydanie, listopad 1952 r.



AKADEMIA SZTABI GENERALNEGO
Im. gen. br. K. Świerczewskiego

KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH

01845



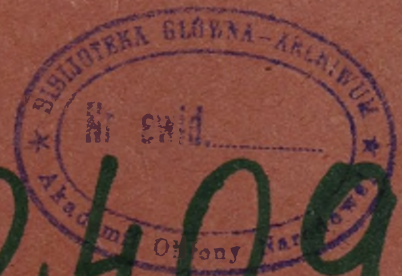
~~SECRET~~
Egz. Nr. 6

Archiwum Biblioteki Tajnej
AKADEMII SZTABI GENERALNEGO
Im. gen. br. K. Świerczewskiego
Dział sekcja nr. 95
Nr 112 SZODNICKI Jerzy

LOKALNE ZABEZPIECZENIE WYSADZENIA DESANTU
POWIERZONO NA TYTUŁ NPLA.

Archiwum Biblioteki Tajnej
AKADEMII SZTABI GENERALNEGO
Im. gen. br. K. Świerczewskiego

Dz. 1003



12409

Przeł. Prot. nr. 12357 Jan.

AKADEMIA SZTABU GEBNERALNEGO
~~Im. gen. br. K. Świerczewskiego~~

KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH

"ZWIĘDZAM"

OL. JEFENDANTA A.S.G.
o spraw naukowych

2 /-/ PROSTIAKOW
gen. bryg.

T A J N E

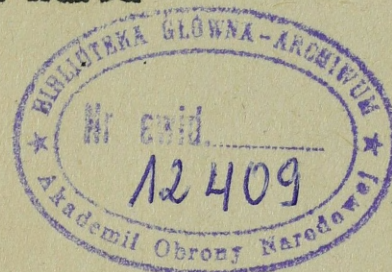
Nr. Bibl. Taj.

Egz. Nr.

DLA WYKŁADOWCÓW I SŁUCHACZY

II Kursu

Mjr. CZOWNICKI Jerzy



Archiwum Biblioteki Tajnej
AKADEMII SZTABU GEBNERALNEGO
Im. gen. br. K. Świerczewskiego

Dział

Nr.

0/603

LOTNICZE ZABEZPIECZENIE WYSADZENIA DESANTU
POWIETRZNEGO NA TYŁACH NPLA.

/Wykład, temat 245/2/

Warszawa, kwiecień 1952r.

TEMAT: Lotnicze zabezpieczenie wysadzenia desantu powietrznego na tyłach npla.

CEL: Zapoznać słuchaczy z zadaniami lotnictwa na korzyść desantu powietrznego i możliwymi sposobami organizowania i wykonania działań.

SC: I. Rola i ogólne zadania lotnictwa w zabezpieczeniu wysadzenia i prowadzenia walki przez wojska powietrzno-desantowe.

II. Desantowanie dywizji i pułku powietrzno-desantowego.

III. Zabezpieczenie jednostek lotnictwa transportowego wykonujących desantowanie.

IV. Organizacja współdziałania lotnictwa z dywizją i pułkiem powietrzno-desantowym.

✕

I. ROLA I OGÓLNE ZADANIA LOTNICTWA W ZABEZPIECZENIU WYSADZENIA I PROWADZENIA WALKI PRZEZ WOJSKA POWIETRZNO-DESANTOWE.

Wojska powietrzno-desantowe, jakkolwiek są na jmkódszym rodzaju wojsek posiadają już bogatą przeszłość. Pierwszeństwo w stworzeniu wojsk powietrzno-desantowych posiada Związek Radziecki, który w latach trzydziestych przeprowadził szereg doświadczeń w tym zakresie podczas manewrów na Białorusi i Ukrainie oraz w okręgu Moskiewskim, gdzie desantowano na samolotach duże jednostki wojskowe. Związek Radziecki posiada wspaniałe osiągnięcia w budowie samolotów transportowych o dużym udźwigu i zasięgu. Wystarczy wymienić znane powszechnie przeloty Ozkałowa i towarzyszy przez Biegun Północny, rekordy odległości, wzniesienie się na najwyższą wysokość z największym obciążeniem i inne.

W Związku Radzieckim rozwinął się również wspaniałe sport spadochronowy, który posiada duże znaczenie dla obronności kraju. Zarówno lotnictwo transportowe, jak i specjalnie wyszkolona piechota powietrzna stanowią podstawowe elementy organizacyjne wojsk powietrzno-desantowych.

W wykonywaniu zadań przez wojska desantowo-powietrzne działania lotnictwa posiadają więc zasadnicze znaczenie. Przede wszystkim trzeba podkreślić, że wojska powietrzno-desantowe posiadają w swym składzie lotnictwo transportowe i że nie sposób pomyśleć o działaniu wojsk powietrzno-desantowych bez udziału lotnictwa.

Zadania jednostek powietrzno-desantowych.

Jednostki powietrzno-desantowe mogą w ramach operacji lub frontowej operacji zaczepnej wykonywać następujące zadania operacyjne:

- współdziałać z wojskami naziemnymi /grupą sztybu/ przy okrążaniu i niszczeniu operacyjnego zgrupowania nieprzyjaciela;
- uchwycić i utrzymać ważne rubieże, przeprawy, węzły obrony w głębi operacyjnej;
- dezorganizować dowodzenie i pracę tyłów;
- okazać pomoc własnym okrążonym wojskom;
- uchwycić i utrzymać lotniska;
- uchwycić wyspy na morzu;
- współdziałać z desantem morskim w czasie jego wysadzenia lub walki.

Jednostki powietrzno-desantowe mogą również wykonywać zadania taktyczne polegające na współdziałaniu z wojskami o taktycznej głębokości obrony, jak:

- opanowanie ważnych rejonów lub obiektów taktycznej głębokości obrony, zwłaszcza na drugim pasie lub za nim;
- uchwycenie i zabezpieczenie do podjęcia własnych wojsk ważnych przepraw przez rzekę, komunikacji npla itd;
- wiązania odwodów taktycznych i bliskich odwodów operacyjnych npla;
- opanowanie lotnisk lub ich zagrożenie;
- dezorganizowanie dowodzenia na polu walki;
- pomoc własnym okrążonym jednostkom.

Przykładów tego rodzaju działań jest wiele z czasów drugiej wojny światowej. Np w roku 1945 wojska powietrzno-desantowe były szeroko zastosowane w Mandżurii przeciwko imperialistom japońskim. W roku 1942r na froncie zachodnim była wysadzona na tyłach nieprzyjaciela jednostka powietrzno-desantowa, która w pełni wykonała zadanie okrążenia pewnego radzieckiego oddziału. W styczniu 1942r. użyto jednostek powietrzno-desantowych w celu rozgromienia Medyńsko-Miatlewskiego zgrupowania wojsk niemieckich, co wykonano przez lądowanie na tyłach wojsk niemieckich i wykonanie uderzenia od tyłu jednocześnie z natarciem wojsk radzieckich od czoła.

Mogą być również wykonywane desanty o charakterze dywersyjnym w głębokości taktycznej, operacyjnej i strategicznej w celu uiszczenia poszczególnych stanowisk dowodzenia i węzłów łączności npla, obiektów tyłowych i przemysłowych jak składy transportów kolejowych lub samochodowych, torów, mostów.

W zasadzie zadania operacyjne wykonują dywizje powietrzno-desantowe lub większe związki taktyczne wojsk powietrzno-desantowych; pułk powietrzno-desantowy wykonuje w takim wypadku zadanie w składzie dywizji powietrzno-desantowej. Niekiedy mogą to być zadania pułku w odosobnieniu.

Pułk powietrzno-desantowy wykonuje samodzielnie lub w składzie dywizji zadania taktyczne.

Desanty dywersyjne wykonywane są z zasady małymi grupami, a podstawą ich działania jest skrytość zrzutu /ładowania/.

b/ Rola Lotnictwa.

W każdym przypadku działania wojsk powietrzno-desantowych lotnictwa spoczywa zadanie przerzucenia ich z rejonu wyjściowego do rejonu działania oraz zaopatrywanie w walce w środki bojowe i żywność a także ewakuacja rannych. Te zadania wykonuje lotnictwo transportowe wojsk powietrzno-desantowych.

Oprócz tych najbardziej oczywistych zadań wojska powietrzno-desantowe korzystają w szerokim zakresie z pomocy lotnictwa bojowego frontu.

Wojska powietrzno-desantowe posiadają w swym składzie przede wszystkim broń piechoty, brak jej czołgów, większych kalibrów artylerii i wogóle ilość luf artyleryjskich musi być ograniczona. Jeśli przeanalizować np. wyposażenie dywizji powietrzno-desantowej w naszych stacjach ćwiczebnych, to stwierdzimy, że w dywizji jest ogółem 99 dział/ z tego haubic 122mm - 12, armat 76mm - 12, armat 45mm - 27, armat 37mm - 18/, oraz 99 moździerzy/ z tego 11 moździerzy 82mm/ i 18 dział artylerii pancernej SU-76. Razem 116 luf.

W zwykłym natarciu ~~cała~~ ilość luf artyleryjskich biorących udział w walce DP może dochodzić do 400-500 a w obronie do 300.

W skład dywizji powietrzno-desantowej posiada ponad 500 ciężkich karabinów maszynowych i ręcznych karabinów maszynowych, około 2000 pistoletów maszynowych i 2500 karabinów.

Tego rodzaju wyposażenie jest zupełnie zrozumiałe jeśli wziąć pod uwagę warunki powietrznego przewozu. Nie mniej jednak z tego wynika, że wojska powietrzno-desantowe potrzebują w walce zdecydowanej pomocy lotnictwa wszędzie tam, gdzie trzeba na działaniu poza zasięgiem ognia na wprost. Niezależnie od tego będzie potrzebne również wzmocnienie ilościowe ognia naziemnego.

Walcząc w odosobnieniu w głębi terenu nieprzyjaciela wojska powietrzno-desantowe są szczególnie narażone na ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa. Zawsze trudnym momentem jest samo desantowanie zbórka oddziałów. Lotnictwo musi zabezpieczyć wojska powietrzno-desantowe od uderzeń z powietrza szczególnie w tych okresach.

Wreszcie wojska powietrzno-desantowe korzystają z rozpoznania lotniczego, które jest dla nich szczególnie cenne w zakresie wiadomości o ruchach odwodów nieprzyjaciela do rejonu działań jednostek powietrzno-desantowych.

c/ Jakie zadania lotnictwa:

Wychodząc z tych ogólnych potrzeb desantu lotnictwo może wykonać na korzyść dywizji pułku/powietrzno-desantowej następujące zadania:

- a/ zabezpieczyć przed działaniem lotnictwa nieprzyjaciela przez:
 - wywalczenie panowania w powietrzu i osłonę dywizji powietrzno-desantowej w rejonach wyjściowych, na trasie przelotu i w rejonach lądowania i działań bojowych dywizji;
- b/ przygotować warunki wysadzenia desantu przez:
 - obezwładnienie najbliższych do rejonów działań dywizji /pułku/ odwodów nieprzyjaciela;
 - przerwanie komunikacji nieprzyjaciela wyprowadzających w rejon lądowania dywizji/pułku/ powietrzno-desantowej;
 - obezwładnianie źródeł ognia przeciwlotniczego na trasie lotu i w rejonie lądowania;
 - zniszczenie urządzeń obronnych, obezwładnienie sił i środków nieprzyjaciela w rejonie lądowania;

- c/ przetransportować i wysadzić desant środkami lotnictwa transportowego;
- d/ wspierać walkę desantu wykonując zadania jak w obronie lub na korzyść ~~desantu~~ i jednostek w okrążeniu a mianowicie:
 - prowadzić obserwację pola walki i osłonę nplak desantowych;
 - opóźniać i niszczyć podchodzące i rozwijające się do walki wojska npla;
 - wykonywać uderzenia w toku walki na ugrupowanie bojowe npla zwłaszcza jego broń pancerną i podchodzące podwozy;
 - obezwładniać i niszczyć artylerię npla na SO
 - wspierać kontrataki wojsk powietrzno-desantowych.
- e/ prowadzić rozpoznanie na korzyść dywizji powietrzno-desantowej;
- f/ wykonywać zaopatrywanie i ewakuację drogą powietrzną.

Omówimy bardziej szczegółowo poszczególne zadania, przyczyn w niniejszym rozdziale zostaną omówione zadania lotnictwa frontu, zadania lotnictwa transportowego wojsk powietrzno-desantowych zostaną omówione w rozdziale następnym.

Panowanie w powietrzu nad przeciwnikiem w operacji zaczepnej a zasady będzie przez własne lotnictwo wywalczone jeszcze przed jej rozpoczęciem. Jednak specyficzne warunki działania dywizji /pułku/ powietrzno-desantowego, polegające na tym, że odbywają się one w dużej głębokości w terenie nieprzyjaciela, ukażą nam nieprzyjacielowi aktywne działania lotnictwem myśliwskim w czasie przeletu desantu a lotnictwem bombowym i myśliwsko-bombowym w czasie lądowania i walki. Stąd konieczność, w pierwszym rzędzie na czas desantowania obezwładnić lotnictwo nieprzyjaciela, które może być zaangażowane do akcji przeciudesantowej. Obezwładnienie lotnictwa myśliwskiego i bombowego osiąga się przez uderzenia na lotniska, które mogą być dokonywane systematycznie przez dłuższy czas (np. kilka dni/ lub też bezpośrednio przed desantowaniem/, samoloty transportowe mogą być już nawet w powietrzu, na trasie lotu/.

Jednocześnie można stosować w tym czasie blokadę lotnisk przez patrole myśliwskie. Powodzenie takiej blokady, zwłaszcza w głębi terenu nieprzyjaciela jest zwykle ograniczone w czasie jednak może w zupełności odpowiadać potrzebom desantowania pułku powietrzno-desantowego /do godziny/ i dywizji /1-2 godziny/.

Wobec przeciwnictwa myśliwskiemu nieprzyjaciela można również przeprowadzić przez odpowiednio w czasie wykonania zadań bombardowania np. odwodów nieprzyjaciela, lub nawet przez wykonanie bezpośrednio przed dosantowaniem zadań lotnictwa bombowego i szturmowego nie związanych bezpośrednio z dosantem. Intensywno działania własnego lotnictwa bombowego i szturmowego w tym czasie mogą sięgnąć na siebie wszystkie lub przeważające siły lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela, które następnie przez około 1-1,5 godzin gożyny /powrót na lotnisko ~~czepami~~ ^{paliva} i amunicji/ będą pozbawione gotowości do ponownych działań. Ten czas można wykorzystać stać na przelot dosantu.

Niezależnie od tych działań o charakterze wybitnie zabezpieczym lotnictwo myśliwskie powinno silnie ubezpieczyć dosant podczas lotu oraz osłonić w rejonie wyjściowym i w rejonie lądowania.

Zadanie dezorganizacji komunikacji nieprzyjaciela wyprzedzających w rejon lądowania /działań dosantu/, ma na celu opóźnić przeciwdziałanie wojsk naziemnych nieprzyjaciela.

W ramach tego zadania mogą być wykonane uderzenia nammosty i przeprawy przez rzeki, węzły dróg i szosy, a także na węzły kolejowe i odcinki torów. Może być ono wykonane zarówno przed jak i po lądowaniu dosantu. Zasadniczo racjonalniejszy będzie ten drugi wariant; wykonanie uderzeń po wylądowaniu umożliwi jednocześnie lotnictwu skupienie wysiłku na tych obiektach, które przeszkadzają rzeczywistemu ruchowi wojsk.

Obezwładnienie bliskich do rejonów lądowania odwodów wykonuje lotnictwo bombowe i szturmowe nalotami na rejon rozmieszczenia odwodów. Czas wykonania uderzeń powinien zapewnić obezwładnienie tych odwodów na czas lądowania i zbiórki dywizji powietrzno-dosantowej, więc jak wspomniano wyżej, najlepiej wykonać je bezpośrednio przed lądowaniem dosantu.

Zniszczenie i obezwładnienie artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa przelotu i lądowania dosantu. Wymaga to uprzedniego rozpoznania trasy przelotu i rejonu lądowania pod względem obecności w nich artylerii przeciwlotniczej. Zadanie najlepiej wykonać szturmowcami /przy wystarczającym zasięgu/ w czasie bezpośrednio poprzedzającym przelot.

Uderzenia przygotowawcze, niszczące-obeznaczniające w rejonie lądowania /działkań desantu/ winny być wykonane wówczas, gdy dywizja powietrzno-desantowa /lub oddzielne jej jednostki/ na zadanie lądować i opanować odcinek zorganizowanej tyłowej rubieży obronnej nieprzyjaciela, lotnisko, wyspę itd, t.j. n. lądują one i działka w miejscu, w którym nieprzyjaciel posiada urządzenia obronne, siły i środki zdolne do przeciwstawiania się na tyłach desantowi. W innym wypadku takich uderzeń nie wykonuje się z uwagi na ~~skutki~~.

Wsparcie desantu w walce przez lotnictwo może być bezpośrednie na polu walki & pośrednie - przez przeciwdziałanie zbliżaniu się odwołów nieprzyjaciela. Bezpośrednie wsparcie zapewniają szturmowce /jeśli poznają zasięg/ lub bombowce działające według planu dcy dywizji powietrzno-desantowej /*putkuj*. Wsparcie to, w zasadzie zależne od działkań dywizji /pułków/ będzie miało charakter podobny jak w obronie, a konkretne możliwe zadania zostały wymienione w punkcie c/niniejszego rozdz.

Zwalczanie odwołów nieprzyjaciela na podejściu do pola walki i podczas ich rozwijania może być również objęte tym zadaniem.

Dalsze odwoły w rejonie rozmieszczenia i podczas ruchu zwalczą lotnictwo bombowe i szturmowe według dcozycji dcy armii lub frontu.

Rozpoznanie na korzyść desantu prowadzi lotnictwo otrzymując zadania od dowódcy frontu /armii/, uwzględniające potrzeby dywizji powietrzno-desantowej. Obserwacja pola walki w czasie aktywnych działkań bojowych może być wykonywana jako zadanie dodatkowe przez działające w tym rejonie szturmowce i oszkaniające myśliwce.

d/ **Pogląd na potrzebne siły lotnictwa bojowego.**

Z opisanych zadań wynika, że największy wysiłek lotnictwa przypada na czas desantowania lub bezpośrednio po nim. W każdej fazowej sytuacji będą zaangażowane odmienne siły lotnictwa, jednak pewien pogląd na wielkość potrzebnych sił można uzyskać przez przybliżenie chociażby norm działkań na niektóre cele.

Przy uderzeniach na lotniska potrzeba dla jednorazowego obeznacznienia około pułku bombowego /szturmowego/ na jedno lotnisko.

Wzajemnia takie mają oczywiście znaczenie w przypadku gdy są
zrealizowane jednocześnie wszędzie bliskie lotniska nieprzyjaciela,
przynajmniej myśliwskie i myśliwsko-bombowe.
W takich lotnisk może być kilka w rejonie desantowania i wówczas
potrzeba będzie na to zadania dwóch-trzech dywizji bombowych
lub szturmowych.

Uderzenia na odwody w miejscu rozmieszczenia wymagają
również dużych sił z uwagi na rozproszenie sił i środków nie-
przyjaciela. W każdym razie przy stosowaniu gęstości około
30-40 ton na km² mogą być zużyte 2-3 pułki bombowe na jeden
odwód o sile w przybliżeniu dywizji piechoty.

Silna osłona na trasie przelotu przy stosunku np. 1 : 1
będzie wymagała zaangażowania jednocześnie sił jednego korpusu
myśliwskiego tylko dla bezpośredniego ubezpieczenia transportu
sił przewożących dywizję powietrzno-desantową lub dywizji
myśliwskiej przy przewozie pułku. W zależności od długości trasy
ubezpieczenie mogą przejmować na poszczególnych odcinkach różne
korpusy i dywizje.

Bombowce i szturmowce wykonujący w tym czasie zadania
bojowe muszą być oczywiście ubezpieczone innymi siłami.

Osłona w rejonie lądowania wykonana będzie również stara-
niem innego korpusu myśliwskiego.

Ogółem biorąc będzie potrzeba przynajmniej 2-3 korpusów lot-
nictwa myśliwskiego.

Z uwagi na bardzo wielkie siły /największe przy desancie
operacyjnym/ potrzebne w ciągu 3-4 godzin do zabezpieczenia desan-
towania, trzeba przy planowaniu czasu operacji desantowo-powietrz-
nej brać pod uwagę stopień zaangażowania lotnictwa frontu w tym
czasie do innych zadań. W praktyce wypadzenie operacyjnego desantu
dywizji powietrzno-desantowej odbywa się przynajmniej w drugim
stapie operacji zaczepnej, to jest po przekamaniu taktycznej
strefy obrony, kiedy zaistnieją realne warunki, pozwalające na wy-
cie tak znacznych sił armii lotniczej frontu na zabezpieczenie
operacji powietrzno-desantowej. Desanty taktyczne mogą być wysła-
zione również w pierwszym dniu operacji, ale zabezpieczenie ich
będzie wymagało znacznie mniejszego wysiłku lotnictwa.

II. DESANTOWANIE DYWIZJI POWIETRZNO-DESANTOWEGO.

a/ Możliwości lotnictwa transportowego w przewozie dywizji powietrzno-desantowej i potrzebne siły lotnictwa transportowego.

Przy desantowaniu wojsk używa się samolotów transportowych i szybowców dla przewozu ludzi, sprzętu i materiałów zapotrzebowanych oraz spadochronów dla dokonywania zrzutów.

Samoloty transportowe w ostatnim dziesięciu lat uległy dużemu rozwojowi i w dalszym ciągu są doskonalone. Rozwijane są zwłaszcza udźwig i zasięg samolotów transportowych jako najważniejsze ich właściwości. Można by przeprowadzić podział współczesnych samolotów transportowych w zależności od ich ciężaru w locie na samoloty rzędu 10-ciu ton, 20-30-tonowe, 60-cio tonowe i największe 100-tonowe. Przeciętnie około 1/3 ciężaru samolotów transportowych w locie przypada na ładunek użyteczny paliwami ładunek przewożony. Dla samolotów pierwszej i drugiej kategorii można w przybliżeniu przyjąć, że jeden km zasięgu odpowiada 1 kg udźwigu. Dla samolotów 60-cio i 100-tonowych 1 km zasięgu odpowiada 2 kg udźwigu. A więc 20-tonowy samolot o ogólnym ładunku użytecznym 6 ton może np. przy zasięgu 2000 km zabrać około 4 ton ładunku. Przy zasięgu 1000 km - 5 ton.

Obecnie posiadamy samoloty pierwszej i drugiej kategorii 11-tonowy Li-2 i 17-tonowy Il-12.

Il-12 może przy zasięgu 2000 km zabrać 2500 kg ładunku, lub przy zasięgu 1000 km - 3500 kg; Li-2 odpowiednio 1500-2500 kg.

W ramach operacji powietrzno-desantowej wykonywanej w ramach armijnej lub frontowej operacji zaczepnej potrzeby zasięgu będą się wahały w granicach 1000-2000 km. Punkty wyjściowe desantu będą położone poza wojskami frontowymi na głębokości 200 i więcej km od linii frontu. Zależnie od zadania dywizja /pułk/ powietrzno-desantowa może być wyrzucona w granicach 20-150 lub więcej km w głąb terenu przeciwnika. Sam przelot w obie strony wyniesie przynajmniej 500-800 km. \bar{x}

Jeśli doliczymy do start i zbiórkę samolotów conajmniej pół godziny oraz do manewr w rejonie celu 15 minut i lądowanie 15 minut, to stanowi razem godzinę, lub na prędkości przelotowej, około 300 km zasięgu.

W tym należy przewidzieć 20% zapasu paliwa na ewentualne zmiany trasy, walkę powietrzną itd, co zwiększy obciążenie zasięgu do 1000-1300 km. ~~W tym więcej przy minimalnych potrzebach zasięgu~~ musi wynosić około 1000 km i w takim przypadku na samolot IL-14 można załadować 3500 kg ładunku a konkretnie:

- 35 żołnierzy w pełnym uzbrojeniu /przyjmuje się 100 kg na jednego żołnierza w pełnym uzbrojeniu/; lub
- 30 ckm /jeden ckm z amunicją 0,5 jednostki ognia 116 kg lub
- 12 moździerzy 82mm /1 moździerz z amunicją 0,5 j/o - 300 kg lub
- 3 moździerze 120mm /1 moździerz z amunicją 0,5 j/o - 1120kg lub
- 2 działka 45 mm /1 działko z amunicją 0,5 j/o - 720kg/ lub
- 2 samochody Gaz. 67 /1 samochód 1400 kg/.

Załadowanie amunicji i żywności w granicach udźwigu.

Niektóre typy sprzętu z uwagi na swój kształt wymagają specjalnych typów samolotów, lub obszernych szybowców; np działka większych kalibrów, ciągniki, samochody ciężarowe. Dla przewożenia sprzętu najwygodniej stosować szybowce.

Współczesna technika pozwala na zbudowanie szybowców o dowolnej nośności praktycznie potrzebnej do desantowania. Na podstawie przykładów historycznych i dokładnych danych rozwoju w ostatnich latach można orientacyjnie podać, że były stosowane szybowce lekkie o nośności 2-3 tony, średnie 4-6 ton i ciężkie 8-13 ton. Na lekkie i średnie szybowce można załadować: 1 działko 76 mm + 0,5 j/o - 1900 kg/, 1 działko 37 mm plot + 0,5 j/o waży 2300kg, 1 ciągnik: 3/4 tony /2000 kg/. Na szybowce średnie można załadować 1 ciągnik: 1,5 tony /gaz 51 - 3700 kg/, 1 samochód ciężarowy 3000 kg/EIS-5 waży 3500 kg/, 1 haubicę 122mm + 0,5 j/o waży 3500 kg/. Oczywiście do pełnego udźwigu można szybowce uzupełnić obciążeniem.

Na ciężkie szybowce można załadować 1 działko pancerne Su-76 o ciężarze 11,6 t. /z 0,5 j/o/.

Jeśli chodzi o ludzi to ~~lalkie szybowce mogą zabierać~~ około 20-30 żołnierzy w pełnym uzbrojeniu, średnio około 40 żołnierzy.

Rozwiązany został również praktycznie problem zrzutów ciężkich ładunków, jak działa lub samochody, przy pomocy spadochronów.

Wychodząc z posiadanych liczebnych etapów dywizji powietrzno-desantowej i zakładając dla przewozu samoloty Ił-12 z udźwignieniem 2,5 - 3,5 t. szybowce 2,5; 5; i 12 t. oraz spadochrony dla przewozu ludzi i sprzętu, można obliczyć ogólną ilość środków przewozowych potrzebnych dla desantowania dywizji.

Na przewóz 8.831 żołnierzy po 35 ludzi na samolot potrzeba około 260 samolotów Ił-12 przy udźwignięciu 3,5 t.;

- Na przewóz moździerzy /81-82mm i 18-120mm/ armat 45 mm, /7/4 okm/ ~~120/~~ około 30 samolotów;

- na przewóz armat plot 37 mm, /18/, armat ppanc 76 mm, /42/ haubie 122mm /12/

- 72 lalkie i średnie szybowce;

- na przewóz samochodów osobowo-terenowych /15/ - 3 samolotów lub szybowców;

- na przewóz ciągników /około 140/ - około 140 lalkich i średnich szybowców;

- na przewóz pułkowych samochodów ciężarowych /gospodarczych/ i samochodów specjalnych /około 130/ - około 130 szybowców;

- na przewóz dział pancernych 18Su-76/ - 18 ciężkich szybowców;

Razem około 290 samolotów Ił-12 i 370 szybowców, w tym 18 ciężkich. Z uwagi na ilość samolotów stanowi to w przybliżeniu więcej niż 1 lot korpusu lotnictwa transportowego.

Należy nadmienić, że posięgi szybowce złożone z lalkich i średnich szybowców mogą być dwu szybowcowe /1 samolot poleje 2 szybowce/.

Można uważać, że w ramach tego przewozu zostanie dokonany przewóz zapasów żywności w pułku czyli jednej jednostki ognia, napojów i żywności. Z tego 0,5 je przy działkach i 0,5 je na samochodach przewożonych na szybowcach; 1 jednostka napojów i żywności w zbiornikach, 1 rdz noszona przez żołnierzy.

Dla dalszego zaopatrzenia dywizji dla walki przez 2-3 dni można sądzić, że trzeba będzie dostarczyć drogą powietrzną do 600 ton amunicji /2 jo/, 70 t. paliwa /1 jednostka napędzająca/ 30 t. żywności /2 róz/, co stanowi razem 700 ton czyli w przeliczeniu na samoloty lub lekkie i średnie szybowce około 200 samolotów lub szybowców /ponad 2 loty dywizji/.

Na punkt powietrzno-desantowy orientacyjnie obliczenia środków lotnictwa transportowego będzie następująca:

- ~~liczba~~ /2216/ - 65 samolotów,
 - samoloty 45 mm /9/ - 5 samolotów.
 - moździerz 120mm /6/ - 2 samoloty,
 - moździerz 82mm /27/ - 3 samoloty,
 - ckm - 2 samoloty,
 - samochody osobowo-terenowe - 1 samolot,
 - ciągniki /24/ - 24 lekkie i średnie szybowce,
 - samochody gospodarcze i spójjalne /24/ - 24 średnie szybowce
- Ogółem około 78 samolotów i 48 szybowców.

Naturalnie należy uzzględnić, że:

- nie zawsze będzie mogła być wykorzystana w 100% nośność samolotu z uwagi na konieczność uzgłędnienia potrzeb organizacyjnych przewożonych jednostek;
- w obliczeniu przyjęto ładunek na samolot 3,5 t/35 ludzi/ co może mieć miejsce tylko w przelotach krótkich, w optymalnych z punktu widzenia potrzebnego zasięgu warunkach. Niekiedy będą miły miejsce warunki, gdy na samolot będzie można załadować 2500 kg /25 ludzi/ i wówczas ilość samolotów wzrośnie o 30%./dochodząc dla punktu do liczby 100 samolotów, a dla dywizji do 384 samolotów.
- w obliczeniu dla dywizji nie uzgłędni^{ono} kompanii transportowej ponad sto samochodów ciężarowych.

Jednocześnie trzeba zauważyć, że w konkretnych warunkach opadania zależnie od stosunku się przierzucanych w rzucie spadochronowym i szybowcowym od konkretnego podziału na rzuty i innych warunków siły te mogą być mniejsze lub większe od orientacyjnie podanych.

Wadliwie ~~okaz~~ dywizje desantuje się w jednym rzucie. Wadliwie nigdy np. rzut spadochronowy musi być wyrzucony tak, że jednostki lotnictwa transportowego zaangażowane do jego wyrzucania zdążą wrócić i regenerować swą gotowość dla przelotu rzutu szybowcowego i wówczas będzie potrzebnych mniej jednostek lotnictwa transportowego. Natomiast decyzja o zabronieniu transportu dywizji powietrzno-desantowej /w naszym obliczeniu nie uwzględniona/ może spowodować dalsze zapotrzebowanie około 50 średnich szybowców.

Jeżeli zaopatrzenie/amunicja/palivo, żywność/ miałyby być przewieziona razem z rzutem bojowym, potrzebny byłby jeszcze około 200 samolotów, czyli razem ponad 2 korpusy lotnictwa transportowego.

Przedstawione wyżej obliczenia uwzględnia, naszym zdaniem, najbardziej typowy przypadek, gdy całość sił bojowych dywizji/pułku/ jest przerzucona w jednym rzucie, rzut tyłowy jest osobny i przeznaczony w czasie umożliwiającym powtórne wykorzystanie zaangażowanych jednostek lotnictwa transportowego oraz środki transportu dywizji nie są przewożone/ są tylko przewożone środki transportowe pułków/.

b/ Organizacja zakadowania, przelotu i lądowania /wyładowania/.

Zakadowanie jednostek dywizji powietrzno-desantowej odbywa się na lotniskach lotnictwa transportowego. W dogodnych warunkach na jednym lotnisku bazuje pułk lotnictwa transportowego, który w przeciętnych warunkach jest zdolny do przewiezienia jednego batalionu piechoty z jego środkami wyposażenia bojowego. W szczególności dowódcy dywizji powietrzno-desantowej lub rzędziej pułku powietrzno-desantowego, gdy pułk działa samodzielnie, planuje się wspólnie z przedstawicielem lotnictwa transportowego, jakia jednostki wojsk powietrzno-desantowych będą przewożone przez jakie jednostki lotnictwa transportowego, co znajduje się w tabeli desantowania. Oczywiście w konkretnym przypadku nie może mieć miejsca łączenie pododdziałów z innych batalionów, oddziałów pułkowych itd. stosownie do kalkulacji możliwości jednostek lotniczych. Wyznaczony batalion /ewentualnie z innymi pododdziałami/ winien przybyć w rejon wyzekiwania w bezpośrednim pobliżu lotniska zakadowania w czasie poprzedzającym przy- najmniej o 2-3 godziny czasu odlotu.

Rejon ~~wyczekiwania~~ mogą być położone w odległości 1-2 km od lotniska. Można ~~wykorzystać~~ w tym celu pobliskie lasy, orientalnie miejscowości itp.

Ładowanie odbywa się wg tabeli załadowniczej, która jest dokumentem pułku lotnictwa transportowego, wykonanym zawczasu /po otrzymaniu zadania/ przy współpracy dowódcy przewożonej jednostki. Tabela załadownicza jest dokumentem regulującym i zabezpieczającym sprawnie załadowanie przewożonych oddziałów na samoloty. Uważa się w niej które pododdziały wojsk powietrzno-desantowych zabierają poszczególne samoloty pułku. Np. samolot Nr. 25 ma wziąć trzeci pluton 1 kompanii baonu. W tym obliczeniu uwzględnia się również możliwości szybowców holowanych przez dany samolot. Jeden egzemplarz tabeli załadowniczej pozostaje w batalionie gdzie następuje podział pododdziałów na grupy wg samolotów. Dogodnie jest np. oznaczyć każdą grupę właściwym numerem samolotu. /zob. tabeli załadowniczej w załączeniu/

W wypadku gdy rejon wyczekiwania nie należy bezpośrednio na straju lotniska wyznacza jeszcze rejon zbiórki w który ~~baon~~ baon wysyła się do załadowania grupami według tabeli załadowniczej. Tu odbywa się przekazanie dowództwa baonem dowódcy pułku lotniczego.

O oznaczonym czasie do rejonu zbiórki przybywają łącznicy od poszczególnych samolotów, którzy przeprowadzają grupy na lotnisko do samolotów. Czas rozproszczenia grup wynika z terminu gotowości do startu i czasu potrzebnego na załadowanie. Załadowanie piechoty może trwać 10-15 minut, sprzętu przeciętnie 30-60 minut zależnie od urządzeń załadowniczych na samolotach i rodzaju sprzętu. Po przeprowadzeniu do samolotu do grupy przewożonej na samolocie oddaje dowództwo w ręce dowcy załogi samolotu /szybowca/ który w zależności od doświadczenia wojsk przewożonych i wymagań przelotu poucza grupę o zachowaniu się w locie. W szczególności mogą być wydane instrukcje dotyczące kolejności skoków na spadochronie, zachowanie się w warunkach walki powietrznej, przymusowego lądowania itd.

Po załadowaniu ludzi i sprzętu dowcy załóg meldują drogą służbową swoją gotowość do startu dowcy pułku lotniczego. Ładowanie do samolotów i szybowców może odbyć się na stajiskach bądź na linii startu.

Wielką skrytość zapewnia ładowanie na stoiskach, wygodę manewru, a także nie zabiera szybowców na linii startu.

Ładowanie sprzętu na szybowcach i przystosowanych do przelotu sprzętu samolotach odbywa się przez rozłączenie kadłuba, lubi wjazdowe, tylnej lub przedniej części kadłuba itd. Tego rodzaju urządzenia umożliwiają szybkie i sprawnie załadowanie nawet ciężkiego sprzętu do szybowców i samolotów. W naszych samolotach transportowych ładuje się sprzęt przez podwójne drzwi z boku kadłuba.

Start wykonuje się w określonym czasie, z takim wyliczeniem aby dołączyć pułkiem w rejonie zbiórki do ustalonego większego ugrupowania, lub jeśli pułk transportowy leci samodzielnie, aby w wyznaczonym czasie przybyć do rejonu lądowania lub zrzutów. Tak więc w obliczeniu czasu startu wychodzi się z terminu zrzutu lub wysadzenia desantu; odlicza się od niego czas przelotu na szybkości przelotowej /dla Ił-12 około 300 km na godzinę/, czas zbiórki /10-20 minut/ i startu /15-30 minut/. ~~Godzina lądowania~~ ~~Aspekty~~ ~~tu~~. Czas startu jednostek transportowych stanowi podstawę kalkulacji czasu spotkania ubezpieczających jednostek ^{czas lądowania (zrzutu)} myśliwskich, wyznaczona dowódcą dywizji desantowej wspólnie z dowcą lotnictwa transportowego wychodząc z zadanego czasu działania dywizji. Czas zbiórki określa dowca lotnictwa transportowego /lub zrzutu/; czas startu - dowcy poszczególnych pułków transportowych, każdy dla swojej jednostki.

Start pułku będzie się zwykle odbywał pojedynczymi samolotami z holowanymi szybowcami. Na start jednego pociągu szybowcowego trzeba liczyć przynajmniej około 1 minuty, co dla pułku wyniesie 30 minut. Na start samolotu bez szybowców przynajmniej 10 minut / dla pułku 15 minut/. Po starcie samoloty stosownie do wybranej metody zbiórki przelatują najczęściej wzdłużb jakiegokolwiek obiektu orientacyjnego /szosa, rzeka, linia kolejowa/ do określonego miejsca poczem od tego miejsca wracają z powrotem., podczas tego manewru dołączają do ugrupowania kolejno startujące z lotniska samoloty. Tego rodzaju zbiórka nazywa się zbiórką na pętli. Małe grupy mogą zbierać się nad lotniskiem. W nocny zbiórki się nie wykonuje - samoloty lecą do celu pojedynczo w odstępach startowych i na różnych wysokościach.

W najgorszej wysokości zbiórki dziennaj wynosi ~~przynajmniej~~ 600-800 m, w ~~niektórych~~ wypadkach z uwagi na obserwację radarową przeciwnika może być zarządzone zbiórka niżej.

Przelot od miejsca zbiórki po starcie do rejonu lądowania odbywa się po ustalonej trasie i w ustalonym ugrupowaniu bojowym. Przerzucenie całego desantu winno się zasadniczo odbyć jednym lotem wydzielonego zgrupowania lotnictwa transportowego; mówimy wówczas, że cały desant jest przetrzucany jednym rzutem. Nie znaczy to, że podczas przelotu cały desant musi lecieć w jednym ugrupowaniu /w jednej kolumnie/. Wiemy, że z zasady jednostki zrzucające na spadochronach będą musiały wyprzedzać główne siły, które skłóciły mogą składać się z kilku części np z uwagi na kolejność lądowania na tych samych lądowiskach. Poszczególne oddzielne czkony rzutu nazywamy falami.

Ugrupowanie na trasie powinno zapewnić sprawne dowodzenie, obronność szyku oraz najbardziej celowo podejście do rejonu lądowania z punktu widzenia organizacji rzutu lub wyładowania desantu. Wydaje się, że najbardziej odpowiada tym warunkom ugrupowanie pułków i dywizji lotnictwa transportowego w kolumnie eskadr, eskadry w klinie. W takim przypadku szerokość ugrupowania wyniesie do 1 km przy odstępach 50-100 m między samolotami, głębokość ugrupowania pułku do 2 km, głębokość ugrupowania dywizji 6-7 km /głębokość ugrupowania jednej eskadry z szybowcami 300-400 m, między eskadrami 600-800 m; szybowce na hoku 150-200m/. Korpus w jednej kolumnie bez odległości taktycznych zajmowałby około 20 km. Jednak z uwagi na stosowane odległości taktyczne pomiędzy czkonami ugrupowania rzutu /falami/ ogólną głębokość kolumny korpusu może ulec znacznemu wydłużeniu. Również przede wszystkim warunkami lądowania i obronności szyku może być podwyższone przewyższenie między eskadrami i pułkami ukatwicjając lądowanie /zrzut/ i ostrzał przeciwnika. Różnica wysokości między kolejnymi eskadrami może być w rzędu 50-100 m.

Oś trasy lotu proponuje dowódca frontu /armii/ dla lotnictwa i po decyzji dowódcy frontu /armii/ znajduje ona wyraz w planie operacji desantowej. Trasa winna wyprowadzić w rejon lądowania siły, z uwzględnieniem małych nasyconych wojskami /art.plot/ rejonów przelotu, w terenie pokrytym dużymi masami leśnymi itd.

A do ...

Lądowanie odbywa się na zrzutowiskach lądowiskach szybowcowych i lotniskach w rejonie działania dywizji powietrzno-desantowej. Zagadnienie sprawnego wyładowania wojsk jest jednym z najtrudniejszych z całej organizacji desantowania. Trudności polegają na względach technicznych jak przygotowanie lądowisk w krótkim czasie w terenie nieprzyjaciela, manewrowanie w powietrzu szybowców nie posiadających silników i zdolnych jedynie do lotu ze zniżeniem oraz trudności taktycznych jak jednocześnie skupienie dużej ilości samolotów i szybowców nad rejonem lądowania, wrażliwość na działania przeciwnika i inne. Dlatego organizacja wyładowania musi być szczegółowo przemyślana, dostosowana do istniejących warunków i należycie zabezpieczona.

Zrzut wojsk /sprzętu i materiałów/ na spadochronach jest najniej skomplikowany /w dzień/. Samoloty dolatują do rejonu zrzutu /zrzutowiska/ z kierunku zależnego od wiatru i szybkości ~~zawrotu~~ samolotu i rozpoczynają w określonym miejscu zrzut w ugrupowaniu przelotowym. Samo zrzutowisko winno być jedynie terenem pozbawionym lasów, jezior, głębokich rzek, gór i większych skupisk zabudowań. Rejony takie są stosunkowo łatwe do znalezienia. Rejon pod jedno zrzutowisko powinien mieć wymiary przynajmniej 2 x 2 km, które wynikają z następujących względów: wyrzucenie 30-35 skoczków potrwa około pół minuty. W tym czasie samolot na szybkości przelotowej 250-280 km na godz przebędzie około 2-2,5 km. Przy podejściu pod wiatr i zmniejszeniu szybkości samolotu ogólna szybkość pozwoli na wyładowanie desantu w granicach do 2 km.

Dla uwzględnienia wiatru, prędkości postępowej itd. można zrzut rozpocząć przed dolotem do zrzutowiska, o czym każdorazowo decyduje dowódca załogi samolotów na podstawie rozkazów i komend przekazanych. Po dokonaniu zrzutu samoloty odchodzą w rejon zbiórki, stąd odlatują na własne lotnisko. W podobny sposób dokonuje się zrzutów sprzętu i zaopatrzenia odpowiednio opakowanego /w koszach, w amortyzujących podstawach/. Oczywiście sprawa zrzutu sprzętu i zaopatrzenia materiałowego jest bardziej skomplikowana, zwłaszcza z uwagi na konieczność uprzedniego przygotowania sprzętu do zrzutu i istnieje dążenie do ograniczenia tego rodzaju zrzutów, a zastąpienia ich wyładunkiem na lądowiska /lotniska/.

~~W nocny zrzutu dokonuje się pojedynczymi samolotami~~
przebywającymi do rejonu zrzutu w określonych odstępach czasu
rzędu kilkudziesięciu sekund - minuty. Zrzut nocny wymaga organi-
zacji świetlnej sygnalizacji na zrzutowisku, którą zapewnia się
bądź przez działających w tym rejonie partyzantów, bądź też
przez czółówkę zrzutu.

Wyładowanie wojsk desantowych na lądowiskach szybowcowych
wymaga uprzedniego przygotowania takich lądowisk, przy najmniej o
rozmiarach rzędu 800 x 400 m. Przygotowanie mogą wykonać party-
zanci działający w tym rejonie lub pierwszy rzut spadochronowy.
Zależnie od rodzaju terenu przygotowanie może wymagać od kilkun-
stu minut od kilku godzin. Najlepiej nadają się suche łąki i pola,
a w szczególniejszych warunkach nadbrzeżne plaże morskie, /przy lądo-
waniu na wyspie, lub we współdziałaniu z desantem morskim/.
Przy istnieniu tego rodzaju lądowisk zadanie zrzutu spadochro-
nowego sprowadza się w zasadzie do przejrzenia i oczyszczenia tere-
nu oraz zabezpieczenia lądowania przed napadem naziemnym przeciw-
nika. i zrzut spadochronowy w takim przypadku może stanowić czółową
falę ogólnego rzutu, wyprzedzając lądowanie szybowców o kilkanaście
- kilkadziesiąt minut. W innym przypadku gdy potrzeba wykonać takie
prace jak zrównanie terenu /rowy/ lub wycinanie licznych drzew,
czasu na przygotowanie potrzeba znacznie więcej.

Szybowiec po zetknięciu się z ziemią potrzebuje
około 50 m długości pola na zatrzymanie się, jednak pewna trudność
polega na dokładnym przyziemieniu bez silnika, jakkolwiek nowo-
czesne szybowce są wyposażone w takie urządzenia jak klapy, sloty
i hamulce powietrzne, które umożliwiają regulowanie zasięgu szybo-
wania. Na lądowisku o powierzchni 800 : 1000 x 400 : 500 m może jed-
nocześnie lądować w najlepszym wypadku 4 - 10 szybowców /oskadra/.
Pierwsze szybowce powinny wykonać długie lądowanie zatrzymując się
aż na krawędzi lądowiska /lądowanie pod wiatr/, aby następnym fa-
lem zapownić odpowiedni teren do lądowania z tyłu. Na jednym lądo-
wisku mogą szybko wylądować szybowce holowane przez pułk transporto-
wy, /około 30- 60 szybowców w ciągu 20-30 minut/.

Wydłużony kształt lądowiska przy odpowiednim wietrze może
znacznie ułatwić i przyspieszyć lądowanie, ponieważ szybowce będą
w takim przypadku mogły lądować obok siebie a nie z tyłu i przy
odpowiednim ugrupowaniu na przykład pułku w rejonie zrzutu można
jednocześnie odczepić i lądować wszystkie szybowce.

W celu zapewnienia sprawnej organizacji lądowania, z rzutem spadochronowym powinni wylądować oficerowie lotnictwa transportowego z obsługą startu i radiostacjami. Oficerowie ci powinni kierować pracą związaną z ~~przygotowaniem lądowisk~~ oraz zorganizować ~~przyjęcia szybowców~~. W tym celu winni oni wyteńczyć bramy lądowania /dla jednoczesnego lądowania kilku lub więcej szybowców/, kolejne linie przyziemienia, kierunek podejścia do lądowania /pod wiatr/ oraz wyłożyć sygnały lądowania; w tym celu można stosować zwykłe sygnały lotniskowe w postaci litery "T". Przy sygnale lądowania winien być wyłożony Nr. lądowiska, wykonany podobnie jak litera "T" z białych płacht. Br. ten przed startem doprowadza się do personelu latającego pułku przewidzianego do lądowania na tym lądowisku. W wypadku gdyby były przeszkody w lądowaniu na określonym lądowisku wykłada się zamiast "T" znak zabraniający lądowania /krzyż/ i jednocześnie pokazuje się Nr. zapasowego lądowiska na którym należy lądować.

Natychmiast po wylądowaniu szybowce powinny być usunięte z lądowiska dla umożliwienia lądowania kolejnym falom /rzutom/ desantu, jeżeli przewidziane jest lądowanie na jednym lądowisku kilku pułków lotniczych. W takim przypadku kolejne pułki albo oczekują nad rejonem lądowania uzutowane na wysokości nie odczepiając szybowców, alhoż i przylot do rejonów lądowania planuje się w czasie, gdy poprzedni pułk zakończy lądowanie szybowców; powyższe nie stanowi przeszkody aby całość została desantowana w jednym rzucie.

Posiadanie przynajmniej jednego lotniska w rejonie desantowania, na którym mogą lądować samoloty, jest bardzo dużym ułatwieniem dla wysadzenia desantu i późniejszego zaopatrywania go, jakkolwiek nie jest warunkiem koniecznym. Jeśli w rejonie desantowania dywizji powietrzno-desantowej jest lotnisko, to należy je uchwycić przy pomocy zrzutu spadochronowego. Może być postawione zadanie przygotowania lotniska przez rzut spadochronowy. Przygotowanie lotniska polowego w pewnych warunkach nie jest pracą wymagającą specjalnych środków, urządzeń i dużego wysiłku. Na przykład na plażach nadmorskich, rozległych łąkach lub stepach można lotnisko urządzić w krótkim czasie od kilkunastu minut do paru godzin. W przeciętnych jednak warunkach jest to zadanie wymagające większego czasu i przede wszystkim pracy wojsk inżynieryjnych. W przypadku istnienia lotniska część samolotów ląduje na nich w celu wylądowania ludzi, sprzętu i materiałów, a następnie odlatuje na bazy.

Lotnisko powinno być uprzednio sprawdzone /jeśli uchwycono lotnisko przeciwnika/ lub przygotowane do lądowania samolotów: teren o długości przynajmniej 1200 m i szerokości 200 - 300 m musi posiadać twardą i równą powierzchnię bez żadnych przeszkód nadejść do lądowania i startu samolotów. Na lotnisko przybywa z rzutem spadochronowym oficer lotnictwa transportowego z radiostacją i obsługą startową. Organizuje on lądowanie samolotów przez odpowiednie wyłożenie znaków lądowania, wytyczenie bram lądowania, kierunków od kołowania i stoisk samolotów i przez regulowanie sygnałami wzrokowymi a przede wszystkim przez radio, lądowania.

Z chwilą zrzućenia rzutu spadochronowego oraz wyładowania rzutu przewożonego na szybowcach i samolotach desant przechodzi pod dowództwo doów jednostek i pododdziałów wojsk powietrzno-desantowych; samoloty odlatują na lotniska bazowe lub wyjściowe / w celu powtórzenia lotu/, szybowce pozostają w rejonie lądowisk i winny być ochraniać do czasu opanowania terenu przez nacierającą od frontu wojska naziemne. Spadochrony, kosze, podstawy amortyzujące, itp winny być zebrane i chronione przez wydzielone siły desantu, lub odwiezione samolotami z powrotem.

III. ⁵⁶⁹ ZABEZPIECZENIE JEDNOSTEK LOTNICTWA TRANSPORTOWYCH PRZEPROWADZAJĄCYCH DESANTOWANIE.

a/ Zabezpieczenie bojowe.

Inne rodzaje lotnictwa wykonują na korzyść lotnictwa transportowego przeprowadzając desantowanie następujące zadania:

- rozpoznanie rejonów lądowania i tras przelotu;
- wywołanie panowania w powietrzu na czas desantowania;
- osłonę baz i ubezpieczenie w locie ugrupowania lotnictwa transportowego;
- obezwładnianie artylerii przeciwlotniczej na trasie przelotu i w rejonie lądowania;

W zadaniach tych była mowa przy omawianiu zadań lotnictwa na korzyść desantu. W tym miejscu zostaną omówione jedynie niektóre nieomówione zagadnienia.

Rozpoznanie rejonu lądowania ma na celu dostarczenie jak najbardziej wyczerpujących danych o terenie w rejonie lądowania,

możliwościach urządzenia zrzutowisk, lądowisk dla szybowców i lotnisk dla samolotów, oraz określenie zakresu koniecznych prac z tym związanych. Jednocześnie bada się przy tym obronę przeciwlotniczą /naziemną/ rejonu lądowania. Zdjęcia z rozpoznania doprowadza się do personelu latającego w celu zapoznania go ze szczegółowym położeniem zrzutowisk i lądowisk.

Rozpoznanie tras przelotu ma na celu ustalenie celowości wyboru trasy oraz zebranie danych o naziemnej i powietrznej obronie przeciwlotniczej na wybranej trasie lotu. Dane z rozpoznania dostarcza się również lotnictwu bombowemu i szturmowemu, które ma wykonać obowładnienie wykrytych środków obrony przeciwlotniczej

Wywalczenia panowania w powietrzu, które jest działaniem ubezpieczającym przeprowadzanym na wysokich szczeblach dowodzenia, zostało omówione wyżej; w tym miejscu ograniczymy się tylko do podkreślenia elementów współdziałania innych rodzajów lotnictwa z lotnictwem transportowym, jak uzgodnienie w czasie uderzeń na lotniska/bezpośrednio przed desantowaniem/ i na inne cele naziemne/ w celu obowładnienia myśliwców na czas/przelotu/.

Niezałożnie od konieczności zapewnienia panowania w powietrzu na czas i w rejonie przelotu i działań desantu, lotnictwo myśliwskie ubezpiecza desant w locie towarzyszeniem do rejonów lądowania i podczas lądowania. Działania osłonowe zaczynają się w rejonie lotnisk wyjściowych, które muszą mieć zapewnioną osłonę przez rozmieszczenie lotnictwa myśliwskiego w pobliżu oraz przez organizację przechwytywania grup bombowców i pojedynczych samolotów rozpoznawczych nieprzyjaciela. Zadanie to jest zwykle wykonywane przez dyżurowanie lotnictwa myśliwskiego na lotniskach przy współpracy ze środkami radiowykrywania.

Od startu lub określonego miejsca spotkania na trasie lotu lotnictwo myśliwskie ubezpiecza ugrupowanie transportowców przez towarzyszenie im w wspólnym locie. Myśliwce towarzyszenie /korpus wykonujący ubezpieczenie/ muszą otrzymać dane o ugrupowaniu lotnictwa transportowego na trasie i nad celem, o trasie i profilu lotu, o sposobie spotkania, o manewrze w rejonie lądowania związanych z wysadzeniem desantu. Zależnie od długości trasy jednostki lotnictwa myśliwskiego wykonującego ubezpieczenie mogą się zmienić.

Ugrupowanie ubezpieczające myśliwców musi być wypiętrzone i składa się z grupy bezpośredniej osłony, grupy uderzeniowej i odwodu. W grupie uderzeniowej a zwłaszcza w odwodzie jest pożądana mieć samoloty odrzutowe, w grupie bezpośredniej osłony samoloty o napędzie tłokowym. Grupa bezpośredniej osłony zwykle będzie przy każdej eskadrze transportowej, a grupa uderzeniowa i odwód - jedna lub parę na falę /większy, oddzielny szłon ugrupowania transportowców/.

Z uwagi na doniosłość zadania i sytuację /przylot głęboko w teren-przeciwnika/ ubezpieczenie myśliwskie winno być silnie, niezależnie od wywalczonego panowania w powietrzu.

Nad celem grupa bezpośredniej osłony towarzyszy transportowcom manewrując wspólnie z nimi, natomiast grupa uderzeniowa i odwód patrolują wyżej manewrując oddzielnie. W rejonie lądowaniainna być również zorganizowana osłona samego rejonu siłami myśliwców, które przybývają do rejonu lądowania wesońniej o kilkanaście minut, przeprowadzają wymiatanie powietrznego przeciwnika /jeśli jest/ i w dalszym ciągu niedo uszczęją go do rejonu rejonu lądowania. Zadanie takie winny wykonywać samoloty odrzutowe.

Myśliwce zabezpieczają również powrót lotnictwa transportowego na własne lotnictwa. W tym celu musi być uzgodniona szczegóło współpraca w przypadku lądowania samolotów transportowych na lotnisku w rejonie desantowania.

Zadanie obozwładnienia obrony przeciwlotniczej na trasie przylotu w rejonie lądowania speczywa na lotnictwie bombowym i szturmowym. Zadanie obozwładnienia na najbliższych lotnisk myśliwskiwchodzi w zadanie wywalczenia panowania w powietrzu.

Zadanie obozwładnienia naziemnej obrony przeciwlotniczej wykonuje się przez naloty bombowo-szturmowe na rejonny artylerii przeciwlotniczej bezpośrednio przed przylotem lub w czasie przylotu.

b/ Zabezpieczenie specjalne.

Zabezpieczenie specjalne działają lotnictwa transportowego polega na zabezpieczeniu łączności zabezpieczenia nawigacyjnym i meteorologicznym oraz na zabezpieczeniu lądowania.

Łączność w rejonach wyjściowych zabezpiecza się na zwykłych zasadach, z tym że na szczeblu zagrupowania transportowego musi być łączność z armią lotniczą frontu, dywizją/pułkiem/ powietrzno-desantową i osłaniającym /ubezpieczającym/ lotnictwam myśliwskim.

Z łącznością lotnictwa transportowego korzysta od chwili zakładania również sztab dywizji ~~powietrzno-desantowej~~ /pułku powietrzno-desantowego/.

W locie podczas desantowania samoloty transportowe mają łączność z lotniskiem startu, SD dcy lotnictwa transportowego, myśliwcami i rejonem lądowania - na jednej fali.

Zabezpieczenie nawigacyjne desantowania polega na zapewnieniu warunków orientacji podczas przelotu i w rejonie lądowania. W tym celu są potrzebne mapy, dane rozpoznawcze o trasie i rejonie wysadzania desantu, co omówiono w zagadnieniu rozpoznania. Jednocześnie winny być zapewnione środki i sposoby dla stosowania radionawigacji w locie nad terenem własnym i przeciwnika przez naniarowanie położenia samolotów z ziemi i wyjście na radiostację prowadzącą.

Zabezpieczenie meteorologiczne winno zapewnić dostatecznie wcześniej niezbędne dane o pogodzie na trasie lotu i w rejonie lądowania. Mogą być stosowane specjalne loty na rozpoznanie pogody bezpośrednio przed startem desantu.

Zabezpieczenie lądowania w rejonie desantowania zostało omówiono wyżej.

6/ Zabezpieczenie materiałowe:

Jest przedmiotem pracy tyków lotnictwa transportowego i w niniejszym wykładzie poninięte. Należy podkreślić, że między innymi winno ono również zapewnić zaopatrzenie w potrzebne środki do przewozów ładunków zrzuconych na spadochronach.

IV. ORGANIZACJA WSPÓŁDZIAŁANIA LOTNICTWA Z DYWIZJĄ I PIĘKIEM POWIETRZNO-DESANTOWYM

Dowódca dywizji powietrzno-desantowej otrzymując zadanie bojowe od dcy armii /frontu / dowiaduje się o zadaniach lotnictwa na jego korzyść, o siłach i środkach transportu powietrznego, rejonach wyjściowych i rejonach desantowania, o trasie przelotu oraz o kolejności desantowania /ilości rzutów/.

Przygotowując wykonanie zadania dca dywizji powietrzno-desantowej działając w ścisłej współpracy ze sztabem armii lotniczej frontu zabezpieczającą desant działaniami bojowymi, oraz ze sztabem lotnictwa transportowego przewidzianego do przewozu desantu.

W ramach zadań zwalczania celów naziemnych przez lotnictwo precyzuje się w miejscu, a zwłaszcza w czasie zadania przelotnego odnośnie przygotowania wysadzenia desantu /uderzenia na lotniska, uderzenia na odwody, uderzenia w rejonie działkań/ oraz ustala się zadania, sposoby współdziałania w zakresie bezpośredniego wsparcia walki. Na zadania na polu walki przewiduje się rezerwa szturmowców /bombowców/, działających wg planu dowódcy dywizji powietrzno-desantowej. odwody w rejonach rozmieszczenia i w marszu do rejonów działkań dywizji obozwardnia się wg. planu dowódcy armii lotniczej; dowódca dywizji wysyła na takie zadania sprecyzowane zapotrzebowania w walce.

Precyzuje się również zadania /zwłaszcza w czasie/ myśliwców dotycząco zadania osłony dywizji w rejonie lądowania i w rejonie działkań oraz sposoby ich wywołania.

Ustala się także funkcjonowanie współdziałania na czas walki. Przy dowódcy dywizji powietrzno-desantowej winien być przedstawiciel lotnictwa bezpośrednio wspierającego; zwykle w tym celu wyznacza się dowódcę lub starszego oficera sztabu jednostki wspierającej bezpośrednio działania dywizji powietrzno-desantowej. Przedstawiciel lotnictwa posiada łączność radiową z samolotami w powietrzu, lotniskami wspierającej jednostki w celu wezwania z lotnisk samolotów oraz ze sztabem armii lotniczej frontu. Dowodzi on i kieruje wg. wskazań i potrzeb dywizji powietrzno-desantowej działaniami wspierającego lotnictwa; w tym celu może wezwać w ramach rezerwy samoloty z lotnisk, stawiać nowe zadania i precyzować lub zmieniać zadania podległym jednostkom lotniczym na ziemi i w powietrzu. Przedstawiciel lotnictwa winien mieć małą grupę operacyjną w skład której mogą wejść również oficerowie łącznikowi, których użycie może być podyktowane wysadzeniem desantu częściami na dużych odległościach od siebie. Przedstawiciel lotnictwa przekazuje po swojej linii łączności armii lotniczej zapotrzebowania dywizji powietrzno-desantowej w walce. Kieruje on również osłoną, stawia dodatkowe zadania rozpoznania samolotom działającym w rejonie walki oraz zabezpiecza współdziałanie z lotnictwem transportowym w czasie walki.

Istnienie ustalonych sposobów sygnalizacji współdziałania wojsk naziemnych z lotnictwem na identycznych zasadach jak w obronie natarciu.

W ramach organizacji współdziałania z lotnictwem transportowym sztab dywizji wspólnie ze sztabem korpusu /zgrupowania lotnictwa transportowego/ opracowują tabelę desantowania, w której znajdują odbicia wszystkie ważniejsze zagadnienia współdziałania. Ustala się jakie jednostki lotnictwa przewożą, jakie jednostki wojsk powietrzno-desantowych z jakich lotnisk wyjściowych i na jakie lądowiska /zrzutowiska /. Ustala się również czas startu przelotu i lądowania, ugrupowanie lotnictwa transportowego, podział na fale w ramach jednego rzutu / o ilości rzutów decyduje przełożony ./ Wykonuje się również planowanie i przewidywanie współpracy dywizji powietrzno-desantowej z lotnictwem transportowym na czas walki . Ustala się zagadnienia dowozu środków zaopatrzenia, ewakuację i inne, przy czym rozwiązuje się zagadnienia zrzutowisk /lotnisk/ sygnałów współdziałania itd.

Ponieważ szereg zagadnień jest ważnych zarówno dla dywizji powietrzno-desantowej, jak dla lotnictwa transportowego, jak i jednocześnie dla lotnictwa bojowego /armii lotniczej frontu/, wskazano jest opracowywać plan działań przez sztab armii lotniczej frontu przy udziale przedstawicieli korpusu /zgrupowania /lotnictwa transportowego i dywizji powietrzno-desantowej.

Doa. i sztab pułku powietrzno-desantowego wykonującego zadanie w składzie dywizji jest organizatorem działań swych pododdziałów. W okresie przygotowawczym w zakresie współdziałania z lotnictwem sztab pułku informuje podwładnych o zadaniach wykonywanych przez lotnictwo w rozkazie bojowym. Sztab pułku współdziała również w wykonaniu przez pułk lotnictwa transportowego tabeli zakładowej, może być powołany przez dywizję powietrzno-desantową do sporządzenia tabeli desantowania zwłaszcza tych jej elementów które jego dotyczą. W wypadku gdy pułk działa samodzielnie może być zlecone wykonanie tych prac w zakresie współdziałania z lotnictwem, które w zasadzie wykonuje sztab dywizji powietrzno-desantowej /co zostało opisane wyżej /. W czasie walki pułk w składzie dywizji lecz walczący w odosobnieniu /np. w wypadku gdy dywizja ma opanować kilka przepraw przez rzekę/ będzie miał oficera łącznikowego lotnictwa dla naprowadzania na cele samolotów wykonujących w tym rejonie zadania wg planu dywizji powietrzno-desantowej i na zapotrzebowania w pułku. Pododdziały pułku powinny znać i wykonywać ustalone przez przełożonego sygnały współdziałania .

W wypadku samodzielnego ~~podania~~ pułku powierztno-desantowy będzie przedstawiciel lotnictwa uprawniony do wywoływania samolotów z lotnisk w ramach przyznanego pułkowi do wsparcia rezerwy samolotów . Dowódca pułku będzie mu stawiał zadania dla lotnictwa działającego wg. jego planu / w ramach przyznanego rezerwy /. Inne zadania będą wykonywane na zapotrzebowania /radiowo / do dow. armii przez lotnictwo działające wg. planu armii /frontu/.

x . . . x

x

Zastosowanie wojsk powietrzno-desantowych w minionej wojnie oraz powojenny rozwój techniki lotniczej rokuje dalszy wzrost możliwości i znaczenia desantów powietrznych w przyszłości. Ostatnio są silnie rozwijane śmigłowce - cięższe od powietrza aparaty latające o pionowym starcie i lądowaniu. Narazie ich prędkość pozioma jest mniejsza od prędkości współczesnych samolotów transportowych, a nośność bardzo mała . Jednak nie jest wykluczone że w przyszłości uda się zastosować na śmigłowcach napęd odrzutowy i uzyskać przy pionowym lądowaniu bardzo dużą prędkość przelotową . Także możliwe jest uzyskanie dużej nośności na śmigłowcach. dotychczas desanty powietrzne były w zasadzie stosowane jako desanty operacyjne . Można się jednak spodziewać że ogólny rozwój wojsk powietrzno-desantowych i lotnictwa wpłynie również na możliwość częstego stosowania desantów taktycznych w walce na głębokości taktycznej zarówno w natarciu jak i obronie i z tego względu zagadnienie to będzie przedmiotem bardziej szczegółowych studjów na szczeblu nie tylko operacyjnym, lecz i taktycznym .

LITERATURA:

Tymczasowy Regulamin Walki Broni Połącz.

Operacja zaczepna armii wzdłuż wybrzoża morskiego - wyd. MON.

Płk.KORŻÓW - Zasady organizacji desantu i działania dyw.

powietrzno - desantowej - wyd. wewn.ASG.-1951 /52 r.

Opinia gen.JANKOWSKIEGO o pracach katedry w r. 1951 .

Konsultacje u płk.WAJSZTEINA w-DWLot i u płk. DRZEWIECKIGO w Sztapie Gen.

Prace teoretyczne Kadry w r. 1950/51 .

chito 135 egz.

na 29 matr 1 egz. na 16 ark.

Egz. Nr. 1 - 2 Sztab Gen. Zarząd I i XI

3 - 4 A.W.P.

5 W.A.T.

6 - 7 Archiwum

8 - 135 Bibl. Tabla.

Wykonak mjr. CZOWNICKI

Druk Wziatek Nr. 1576/Wyszka

Dnia 10.06.52 r.

