

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

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA WOJSK OPK
ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

JAWNE

~~SECRET~~
~~SECRET~~



Egz. Nr **1**

**WYKORZYSTANIE WOJSK KORPUSU OPK
DO ZWALCZANIA DESANTÓW
NIEPRZYJACIELA W RAMACH OBRONY
WYBRZEŻA MORSKIEGO**

(Skrypt wykładu)



40458

BIBLIOTEKA NAUCZ. ASG WP
Archiwum Działu zbiorów Specjalnych

~~SECRET~~
40458

WARSZAWA

SIERPIEŃ

1971



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA WOJSK OPK
ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

JAWNE

~~SECRET~~
~~SECRET~~

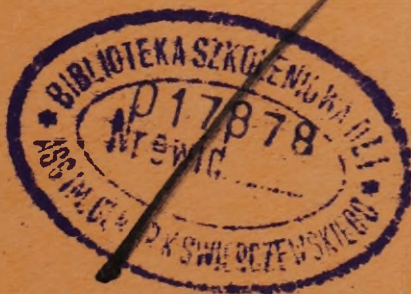


Egz. Nr

1

**WYKORZYSTANIE WOJSK KORPUSU OPK
DO ZWALCZANIA DESANTÓW
NIEPRZYJACIELA W RAMACH OBRONY
WYBRZEŻA MORSKIEGO**

(Skrypt wykładu)



40458

BIBLIOTEKA NAUCZ. ASS WP
Archiwum Działu zbiorów Specjalnych

Nr ewid. 40458

WARSZAWA

SIERPIEŃ

1971

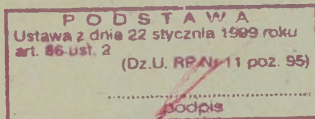
Errata

o wydawnictwa "Wykorzystanie wojsk korpusu OPK do zwalczania desantów nieprzyjaciela w ramach obrony wybrzeża orskiego"

nr.	Wiersz		Jest	Powinno być
	od góry	od dołu		
8	8		samolot C-119, C-123, C-160	samolot C-119, C-123, C-130
5		4	hitlerskiej Luftwaffe	hitlerowskiej Luftwaffe
3		3	mniejszej sukcesy	mnlejsze sukcesy
3		3	"zablokowania wiązka"	"zablokowana wiązka "

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA WOJSK OPK
ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA



JAWNE



„Z A T W I E R D Z A M”
KOMENDANT
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

Egz. Nr

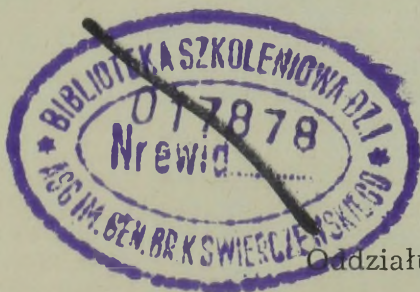
1

Gen. dyw. Adam CZAPLEWSKI

Amel. nr 126577

WYKORZYSTANIE WOJSK KORPUSU OPK DO ZWALCZANIA DESANTÓW NIEPRZYJACIELA W RAMACH OBRONY WYBRZEŻA MORSKIEGO

(Skrypt wykładu)



Komendant
Oddziału Wojsk OPK i Lotnictwa
płk prof. Remigiusz WOJTOWICZ

WARSZAWA

SIERPIEŃ

1971

BIBLIOTEKA NAUCZONA ASG WP
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych

40458

Spis treści:

<u>Wstęp</u>	5
1. Krótka charakterystyka operacji powietrzno-desantowych	6
2. Główne zagadnienia i właściwości walki nadmorskiego korpusu OPK z desantem powietrznym	12
2.1. Walka z lotnictwem przeciwnika przygotowującym warunki do wysadzenia desantu	13
2.2. Zamknięcie tras dogodnych dla przelotu desantu przeciwnika	16
2.3. Wykrycie i rozpoznanie desantu powietrznego oraz inne specyficzne aspekty pracy WRT	17
2.4. Wykorzystanie lotnictwa myśliwskiego do zwalczania desantu powietrznego w czasie przelotu i desantowania	21
2.5. Wpływ czasu i wysokości przelotu desantu powietrznego na wypracowanie decyzji do jego odparcia	26
2.6. Wykorzystanie wojsk raketowych i artylerii przeciwlotniczej do walki z rzutem następnym desantu	30
2.7. Wykorzystanie wojsk nadmorskiego korpusu OPK do walki z desantem powietrznym po jego zrzucie /wylądowaniu/	33
3. Krótka charakterystyka morskiej operacji desantowej	35
4. Główne zagadnienia i właściwości walki nadmorskiego korpusu OPK z desantem lądującym z morza	37

4.1. Wykorzystanie wojsk raketowych i artylerii przeciwlotniczej do walki z desantem lądującym z morza	37
4.2. Wykorzystanie lotnictwa myśliwskiego do zwalczania desantu morskiego	38
<u>Wnioski końcowe</u>	41

WSTĘP

Wykorzystanie wojsk nadmorskiego korpusu OPK do zwalczania desantów powietrznych i morskich w ramach obrony wybrzeża będzie zawsze częścią operacji przeciwdesantowej, prowadzonej połączonym wysiłkiem wszystkich rodzajów sił zbrojnych.

Operacje powietrzne, łącznie z użyciem wydzielonych sił Marynarki Wojennej i OPK planować, organizować i realizować będzie oczywiście dowódca sił powietrznych. Operacje morskie, wraz z użyciem wspierającego lotnictwa frontowego, dalekiego zasięgu i OPK oraz z wykorzystaniem ognia artylerii z własnego brzegu, a także ewentualnie wojsk rakietowych - planować, organizować i realizować będzie dowódca sił morskich. Operację lądowej obrony przeciwdesantowej obejmującą użycie wspierającego lotnictwa i marynarki - planować, organizować i realizować będzie dowódca sił lądowych, wydzielonych dla realizacji tych zadań.

Oczywiście wszystkie te operacje nie mogą kolidować z zadaniami realizowanymi przez nadmorski korpus OPK. Stąd, muszą one być z nim szczegółowo uzgodnione, tym bardziej, że nadmorski korpus OPK spełniać będzie zasadniczą rolę w całokształcie osłony wojsk, biorących udział w każdej z operacji składających się na ogólną operację przeciwdesantową. Co więcej, w określonej sytuacji zadanie dowodzenia lotnictwem wydzielonym dla wsparcia wojsk broniących wybrzeża niekiedy mogą być nałożone na dowódcę i sztab nadmorskiego korpusu OPK.

1. KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA OPERACJI POWIETRZNO-DESANTOWYCH

Współczesne operacje powietrznodesantowe wg poglądów zachodnich mogą mieć charakter krótkotrwały lub długotrwały; zależnie od celu działań oraz ilości użytych sił mogą to być operacje o znaczeniu taktycznym, operacyjno-taktycznym i wyjątkowo strategicznym.

Krótkotrwałe operacje powietrznodesantowe realizują z zasady wojska lądowe lub powietrznodesantowe, które po wykonaniu otrzymanego zadania łączą się z nacierającymi wojskami lądowymi po upływie 6 do 30 godzin. Długotrwałe operacje powietrznodesantowe mają z zasady charakter działań połączonych, gdyż obok wojsk powietrznodesantowych biorą w nich udział wojska lądowe lub siły morskie.

Desanty taktyczne organizowane są w zasadzie przez dywizje. Organizuje się je w sile od kompanii do wzmocnionego batalionu i przerzuca na tyły przeciwnika śmigłowcami na głębokość do 50 km.

Desanty o znaczeniu operacyjno-taktycznym organizowane są przez korpusy armijne lub armię połową siłami przydzielonych wojsk powietrznodesantowych /brygady lub dywizji powietrznodesantowej/. Desant taki może być wysadzony na głębokość do 100 i więcej kilometrów, a do jego przerzutu wykorzystuje się z zasady samoloty transportowe. W sprzyjających warunkach desant operacyjno-taktyczny może być wysadzony w przymorskim rejonie obrony wojsk OPK, przy czym celem działań takiego desantu może być:

- wykorzystanie skutków uderzeń jądrowych i rozwinięcie powodzenia wojsk lądowych;

- prowadzenie działań blokujących i osłonowych;
- izolowanie rejonu działań bojowych od dopływu wojsk przeciwnika i wszelkiego rodzaju zaopatrzenia poprzez uchwycenie ważnych obiektów lub rubieży uniemożliwiających przeciwnikowi korzystanie z linii komunikacyjnych, przepraw itp.

Desant operacyjno-taktyczny zbiera się w rejonie wyjściowym, oddalonym 300-400 km od linii frontu, w którym musi się znajdować odpowiednia ilość lotnisk dla lotnictwa transportowego. Rejon wyjściowy wojska powietrznodesantowe zajmują na dwa dni przed planowanym załadowaniem desantu. Samoloty transportowe przybywające do rejonów załadowania desantu pozostają tam przez ściśle określony czas, potrzebny na załadowanie wojsk.

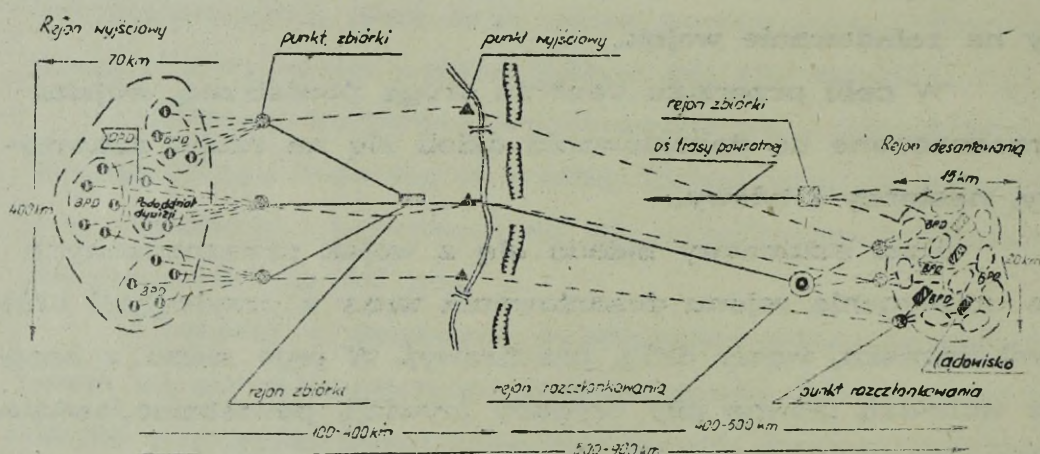
W celu przerzutu desantu drogą powietrzną, wojska przeznaczone do desantowania dzieli się na rzuty: szturmowy, następny i tyłowy.

Rzut szturmowy składa się z wojsk przeznaczonych do uchwycenia rejonu desantowania wraz z przyległymi obiektami /lotniska, węzły dróg, przeprawy/. W jego skład z zasady wchodzi główne siły brygady /dywizji/ powietrznodesantowej; z reguły jest to rzut spadochronowy.

Rzut następny składa się z pozostałych pododdziałów bojowych ze sprzętem /w tym ze sprzętem ciężkim/, których zadaniem jest wzmocnienie rzutu szturmowego i rozwinięcie działań. Jeśli w rejonie lądowania rzutu następnego znajduje się odpowiednia ilość lotnisk, może on lądować w całości lub być wysadzony sposobem kombinowanym /w drugim przypadku część ludzi zrzucona jest na spadochronach, a część ląduje na samolotach transportowych/.

Rzut tyłowy składa się z pododdziałów tyłowych i administracyjno-gospodarczych; w wypadku operacji krótkotrwałych pozostaje on w rejonie wyjściowym i zaopatruje drogą powietrzną walczące wojska desantu.

Do przewozu i zrzutu desantu powietrznego mogą być wykorzystane następujące typy samolotów transportowych państw NATO: samolot "Noratlas" /w wyposażeniu lotnictwa transportowego NRF/, samolot C-119, C-123, C-160 /w wyposażeniu innych państw NATO/ lub amerykańskie ciężkie samoloty transportowo-desantowe typu C-124.

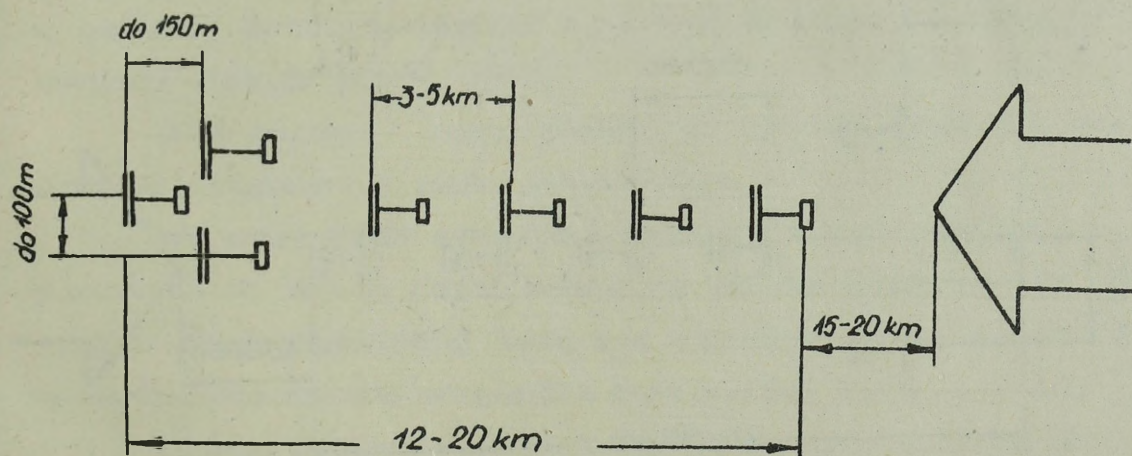


Rys. 1. Wariant desantowania DPD

Przerzut desantu drogą powietrzną odbywa się z reguły po 2-3 trasach na różnej wysokości, jakkolwiek nie jest wykluczony również wariant przerzutu po jednej trasie. Najczęściej samoloty transportowe z desantem wykonują lot

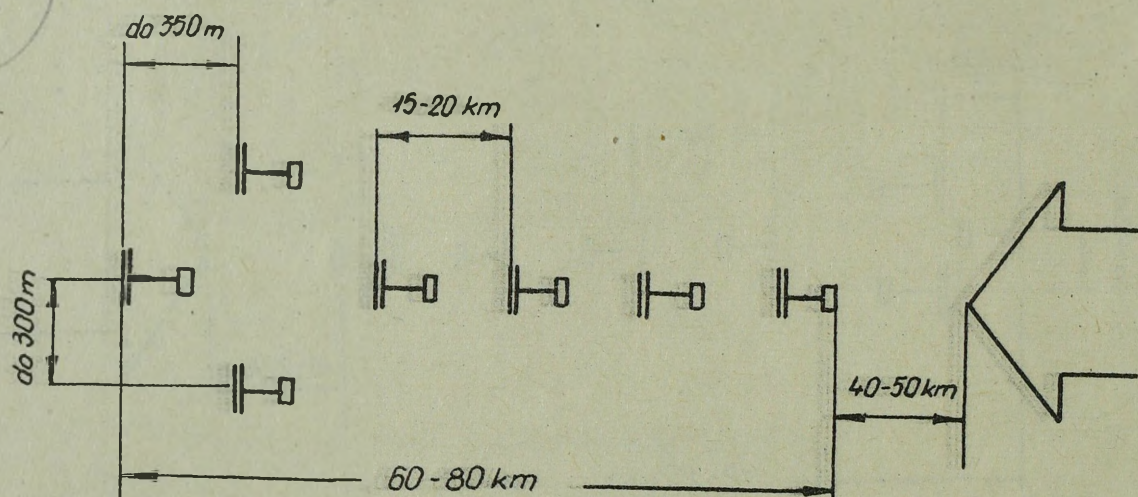
do rubieży wykrycia przez nasze środki radiolokacyjne na wysokości 2000-4000 m, a następnie zniżają lot do wysokości 150-200 lub 300-500 m i na tej wysokości z prędkością przelotową 300-450 km/h dolatują do rejonu desantowania.

Na jednej trasie samoloty transportowe są z zasady ugrupowane w kolumnę eskadr, przy czym odległości między nimi wynoszą w przypadku przerzutu desantu spadochronowego 15-20 km, a przy desantowaniu sposobem lądowania samolotów 40-50 km. Eskadry z kolei są ugrupowane w kolumnę kluczy lub "piątek", przy wzajemnych odległościach 3-5 km /desant spadochronowy/ lub 15-20 km /desant lądujący/. Klucze są ugrupowane w kłn samolotów, o składzie trzech lub pięciu samolotów, przy wzajemnych odległościach i odstępach wynoszących przy ugrupowaniu zwartym do 150 m i ugrupowaniu luźnym 300-450 m.



Rys.2. Ugrupowanie samolotów transportowych "Noratlas" z desantem spadochronowym.

Przyjmując, że po jednej trasie leci nie więcej jak dwie eskadry samolotów /skrzydło/, ogólna głębokość ugrupowania samolotów transportowych desantu na jednej trasie może wynosić od 45-60 do 170 km, a czas przelotu określonej rubieży przez całość takiego zgrupowania od 10-15 do 25-30 minut. Oczywiście zróżnicowanie tych wielkości będzie zawsze znaczne, gdyż parametry przyjętego ugrupowania samolotów transportowych zależą od bardzo wielu czynników, a ponadto ulegają one zmianie zarówno na trasie przelotu desantu /teren własny, teren przeciwnika pokonywanie systemu OP przeciwnika itp./, jak i w rejonie desantowania, zależnie od technicznego sposobu jego wykonania. We wszystkich jednak wypadkach desantowania sposobem lądowania odległości i odstępy między samolotami i kluczami samolotów odpowiednio się zwiększają.



Rys.3. Ugrupowanie samolotów transportowych C-130 z desantem lądującym

Ma to zapewnić kolejne, ciągłe lądowanie samolotów na uchwycanych lotniskach.

Rzut szturmowy po dolocie do wyznaczonych punktów terenowych rozczłonkuje się i wychodzi na wyznaczone rejony zrztu. Wymiary zrztowiska zależą od wielu czynników, jednak z zasady dla batalionu nie są one większe jak 2x2 km.

Przed podejściem do rejonu desantowania samoloty transportowe wznoszą się na wysokość potrzebną do zrztu, zwierają ugrupowanie i zmniejszają prędkość. Zrzut spadochronowy dokonuje się z wysokości 400-600 m, sprzętu w zasobnikach i na platformach z amoryzatorami - z wysokości około 60 m, a zestawów spadochronowych - 1500-2000 m. Prędkość samolotów w czasie zrztu przeciętnie wynosi 30 km/h. W wypadku lądowania desantu, czas przebywania samolotu transportowego na lotnisku uzależniony jest od czasu jego rozładowania i wynosi średnio od 15 do 30 minut.

Czas osiągnięcia przez batalion gotowości do działań po zrztu wynosi około 30-50 minut. Dla zrztu szturmowego w składzie dwóch batalionów czas wynosi około 60 minut, a brygady - około 60-90 minut.

Rzut następny może lądować po upływie około 4-8 godzin od wylądowania zrztu szturmowego.

We wszystkich sytuacjach przelotu samolotów transportowych do rejonu desantowania, w rejonie desantowania oraz w drodze powrotnej będą one osłaniane przez samoloty myśliwskie przede wszystkim typu F-102, F-101 i F-4C.

Ostona na trasie przelotu do rejonu desantowania w odniesieniu do samolotów typu C-130 może być realizowana sposobem "towarzyszenia", przy czym boczne grupy ostony



desantu rozmieszczone będą najczęściej w odstępach do 10 km, przednie grupy w odległości 30-40 km przed samolotami transportowymi, a tylne - w odległości 4-8 km za ugrupowaniem eskadry.

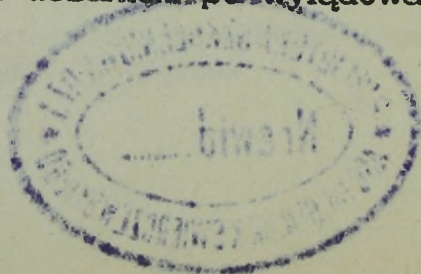
Samoloty transportowe "Noratlas" mogą być osłaniane na trasie sposobem "patrolowania towarzyszącego". Przy tym sposobie osłony boczne grupy osłony będą się znajdować w odległości 15-30 km od trasy przelotu samolotów transportowych, Średnio liczba myśliwców osłony może wynosić: jeden samolot myśliwski na dwa-trzy samoloty transportowe.

W rejonie desantowania nieprzyjaciół będzie dążył do utrzymania lokalnej przewagi w powietrzu, stosując ciągłe patrolowanie w powietrzu kilku grup samolotów myśliwskich. Grupy patrolujące mogą być rozmieszczone wokół rejonu desantowania, a zwłaszcza na możliwych kierunkach podejścia naszych samolotów myśliwskich i nad samym rejonem desantowania. W każdej grupie może się znajdować 4-6 samolotów osłony działających na różnych wysokościach /w granicach 1000-4000 m/.

2. GŁÓWNE ZAGADNIENIA I WŁAŚCIWOŚCI WALKI NADMORSKIEGO KORPUSU OPK Z DESANTEM POWIETRZNYM

Jak wynika z poprzedniego rozdziału, w zwalczaniu desantu powietrznego należy zawsze widzieć następujący schemat kolejności i przebiegu działań:

- walka z lotnictwem przeciwnika przygotowującym warunki do wysadzenia desantu;
- zwalczanie desantu w czasie przelotu i lądowania;
- walka z desantem po wylądowaniu.



Do og. d.

2.1. Walka z lotnictwem przeciwnika przygotowującym warunki do wysadzenia desantu

Powszechnie u nas przyjmuje się, iż obronę terytorium kraju /w tym obronę powietrzną/ interesuje jedynie zwalczanie desantu w czasie przelotu i lądowania oraz walka z desantem po wylądowaniu. Faktycznie jednak już w okresie przygotowawczym do operacji powietrznodesantowej wojska obrony powietrznej kraju będą musiały zwalczać lotnictwo przeciwnika wykonujące zadania w interesie desantu. Cały szkopuł tylko w tym, aby w porę zorientować się, iż są to zabiegi wchodzące w ramy przygotowań operacji powietrznodesantowej. Pozwoli to bowiem uzyskać cenny czas na przygotowanie wojsk korpusu OPK do walki z właściwym desantem powietrznym, jak również zachować maksimum sił i środków właśnie do tej walki.

Jakkolwiek w tym okresie czasu działania w interesie desantu będą prowadzone przez przeciwnika w taki sposób, aby zapewnić skrytość i tajemnicę wszelkich przygotowań do desantowania, to jednak przy wyjściu temu zagadnieniu na przeciw - uzyskanie pewnego rozeznania również i w korpusie OPK chyba jest możliwe. Istnieje bowiem szereg okoliczności, które ułatwiają rozpoznanie działań powietrznych prowadzonych w interesie mającej nastąpić operacji powietrznodesantowej.

Przede wszystkim musi istnieć dogodna sytuacja operacyjno-strategiczna. Jeśli bowiem przyjmiemy, a tak jest na pewno, że desantu nie rzuca się na oślep, a zawsze w ściśle określonym interesie walki /bitwy/ sił lądowych /morskich/, to ogólnikowe stwierdzenie, że przeciwnik może zrzucić de-

desant zawsze i wszędzie nabiera określonych, prawie ściśle ram miejsca i czasu!

Tak więc, szczególne zagrożenie desantem może zaistnieć tylko w miejscu i czasie, w którym planujemy rozstrzygnięcie walki lub w rejonach i czasie, w którym przeciwnik planować będzie rozstrzygnięcie walki na swoją korzyść. Przy czym przedmiotem jego bezpośredniego zainteresowania w tych sytuacjach mogą być: nasze sztaby, system dowodzenia, drogi manewru, obiekty komunikacyjne, bazy zaopatrywania oraz ważne pod względem operacyjnym rejony i rubieże.

Warto w tym miejscu dodać, że nie bez znaczenia dla określenia możliwego miejsca i czasu uderzeń desantowych w granicach rejonu obrony korpusu OPK będzie i ta okoliczność, że wg poglądów zachodnich, desant stosuje się tylko wtedy, gdy określone zadanie nie może wykonać żaden inny rodzaj wojsk lub sił zbrojnych.

Jeśli chodzi o czas, to zasadnicze uderzenie sił powietrznodesantowych na obszar nadmorskiego korpusu OPK może nastąpić w drugim - trzecim dniu wojny, Nie daje to jednak podstawy do wykluczenia uderzeń desantowych już z chwilą rozpoczęcia działań wojennych, gdyż normy zachodnie zakładają możliwość użycia desantu na głębokość 400-500 km od linii frontu, a niekiedy i większą. Oczywiście w dużej mierze głębokość ta uzależniona będzie od aktualnego tempa działań w operacji lądowej lub morsko-desantowej oraz możliwości dywizji powietrznodesantowej w zakresie posiadania zapasów materiałowych /dla orientacyjnych kalkulacji operacyjnych zakłada się tempo operacji w granicach 50-60 km/h, a zapasy materiałowe dywizji powietrznodesantowej na 3-4 dni walki/.

Dla określenia możliwego miejsca i czasu uderzeń desantowych w granicach rejonu obrony korpusu OPK najbardziej miarodajne będzie jednak zawsze rozpoczęcie przez przeciwnika obezwładnienia systemu obrony powietrznej w pasie /ach/ przelotu lotnictwa transportowego, w formie wyřębywania odpowiednich korytarzy przelotu. Przy czym, jeśli chodzi o lotnictwo myśliwskie, to będzie ono obezwładniane w znacznie większym rejonie z uwagi na jego duży promień działania. Ta okoliczność, a zarazem podstawowy warunek pomyślnego przeprowadzenia każdej operacji powietrzno-desantowej, nie powinny w żadnym wypadku ujęć uwadze dowództwu korpusu OPK, jakkolwiek formę i czas tego zabiegu będą dyktować każdorazowo konkretne okoliczności i warunki. Najczęściej jednak działania te przeciwnik rozpocznie na krótko przed przelotem lotnictwa transportowego z desantem oraz w sposób, który ma zapewniać skrytość i zaskoczenie zarówno przelotu, jak i lądowania /zrzutu/ desantu.

Akcję desantową może również niekiedy sygnalizować przelot grup przygotowania i obsługi lądowisk, wysyłanych w ilości 3-4 na 30-40 minut przed startem rzutu szturmowego dywizji powietrznodesantowej.

W sumie, wszystkie wymienione wyżej okoliczności, w powiązaniu z zaobserwowaną zwiększoną intensywnością działań lotnictwa o charakterze rozpoznawczym powinny doprowadzić dowództwo korpusu OPK do wcześniejszego rozszyfrowania zamiaru przeciwnika, a z kolei do lepszego przygotowania i użycia wojsk do odparcia desantu powietrznego. Trzeba bowiem pamiętać, że spośród dwóch rodzajów lotnictwa, a mianowicie zabezpieczającego przelot desantu i transportującego desant - ten ostatni, aczkolwiek mniej

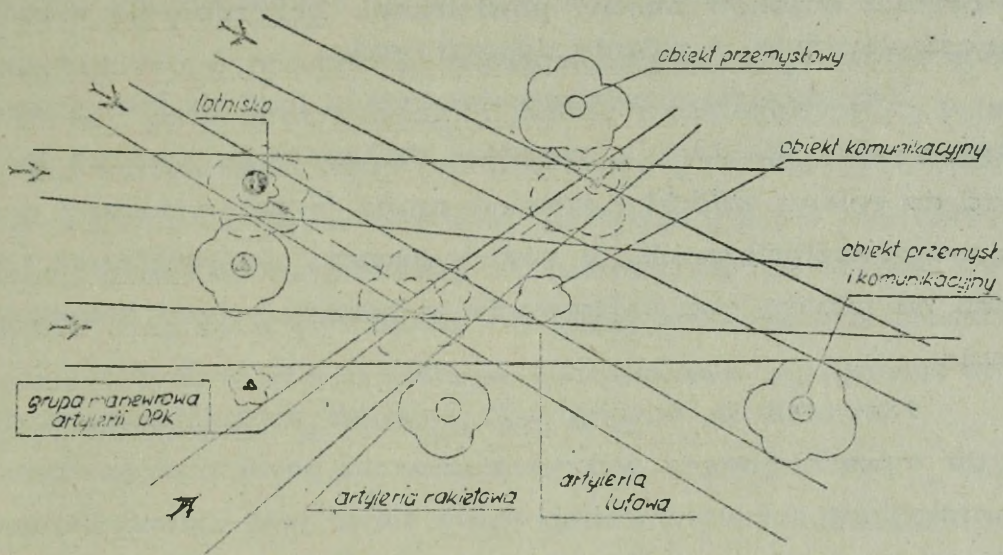
groźny w powietrzu, jest zawsze ważniejszy i stanowi główny cel dla środków obrony powietrznej. Tę proporcję ważności celów muszą więc uwzględniać decyzje o użyciu środków korpusu OPK do walki z lotnictwem rozpoznawczym i myśliwsko-bombowym, przygotowującym warunki do desantowania.

Jest to na pewno dość skomplikowane zadanie dla dowództwa korpusu OPK, nie mniej jednak tylko takie rozwiązanie może stanowić wzorzec, do którego zawsze należy dążyć.

2.2. Zamknięcie tras dogodnych dla przelotu desantu przeciwnika

Przelot desantu przeciwnika po trasach omijających strefy ognia naziemnych środków obrony powietrznej nie jest również wykluczony, aczkolwiek w nadmorskim korpusie OPK takich sprzyjających warunków będzie niewiele, ze względu na jego stosunkowo duże nasycenie środkami obrony powietrznej. W wypadku jednak zaistnienia takich okoliczności, dowództwo korpusu winno zamknąć skrycie i na określony czas, dogodne trasy dla przelotu lotnictwa transportowego z desantem i w ten sposób utrudnić mu wykonanie zadania. Przy czym, licząc na zaskoczenie, ma ono podstawę przypuszczać, iż efekt tego rodzaju działań będzie dla korpusu wyjątkowo korzystny.

Rodzajem wojsk nadającym się do tego celu, a jednocześnie mającym pewne tradycje i doświadczenia w tym względzie jest artyleria przeciwlotnicza. Jej działania manewrowe w formie koczujących pododdziałów lub oddziałów sprawiały podczas ostatniej wojny wiele kłopotów hitlerskiej Luftwaffe. Nie mniejszej sukcesy odnosiły w Wietnamie grupy manewrowe artylerii przeciwlotniczej zestawiane razem z pododdziałami wojsk raketowych.



Rys. 4. Warianty użycia manewrowej grupy artylerii rakietowej i lufowej na dogodnych kierunkach dla przelotu desantu przeciwnika

Jak wynika z rys. 4, w niektórych sytuacjach tego rodzaju zadanie /rozwiązanie/ może być powiązane z przejściową osłoną szczególnie ważnych obiektów punktowych /lotnisko/, położonych na dogodnych trasach do przelotu desantu.

2.3. Wykrycie i rozpoznanie desantu powietrznego oraz inne specyficzne aspekty pracy WRT

Charakterystyczną a zarazem sprzyjającą okolicznością dla wykrycia i rozpoznania desantu powietrznego jest stosunkowo długi czas zbiórki i formowania ugrupowań bojowych przez lotnictwo transportowe. Jak wynika z rys. 1, zysk w czasie jest wynikiem tego, iż samoloty transportowe po starcie udają się do punktów zbiórki, gdzie przyjmują odpowied-

nie ugrupowanie bojowe i lecą do punktów wyjściowych, z których dopiero kontynuują przelot do wyznaczonego punktu rozczłonkowania w rejonie desantowania.

Gdy dywizja powietrznodesantowa leci po jednej trasie, poszczególne kolumny z punktów zbiórki mogą jeszcze lecieć do rejonu zbiórki i stamtąd przez punkt wyjściowy do rejonu rozczłonkowania, a stąd kolumnami po odrębnych trasach na punkty rozczłonkowania w pobliżu rejonu desantowania.

Niewątpliwie, wszystko to stwarza sprzyjające warunki do wcześniejszego wykrycia desantu powietrznego. Tym bardziej, że samoloty transportowe łatwo jest zidentyfikować, ponieważ mają znacznie mniejszą prędkość od samolotów pozostałych rodzajów lotnictwa oraz zawsze występują w stosunkowo dużych zgrupowaniach.

Tabela 1

Sytuacje, w jakich desant powietrzny będzie widoczny na wskaźnikach naziemnych stacji radiolokacyjnych

Odległość rejonu wyjściowego DPD od rubieży styczności lub wybrzeża /w km/	Wysokość zbiórki i formowania ugrupowań bojowych przez lotnictwo transportowe					
	300 m	500 m	1000 m	2000 m	3000 m	5000 m
50	tak	tak	tak	tak	tak	tak
100	nie	nie	tak	tak	tak	tak
200	nie	nie	nie	nie	nie	tak
300	nie	nie	nie	nie	nie	nie

Jak wynika z tabeli 1, zadanie wczesnego wykrycia desantów powietrznych należałoby zlecać przede wszystkim lotnictwu rozpoznawczemu. Radiolokacyjne rozpoznanie z naziemnych posterunków mimo większej radiolokacyjnej powierzchni odbicia samolotów transportowych, będzie dość skomplikowane z uwagi na znaczne oddalenie rejonu wyjściowego dywizji powietrznodesantowej od rubieży styczości lub wybrzeża oraz małą wysokość, na jakiej lotnictwo transportowe będzie przeprowadzało zbiórkę i formowanie ugrupowań bojowych. Potwierdza to również tabela 2.

Tabela 2

Orientacyjny czas, jakim dysponować może korpus OPK na kierunku nadmorskim na przygotowanie się do walki z desantem powietrznym.

Kierunki nalotu	Rozpoznanie		
	lotnicze	radio- lokacyjne	wzrokowe
Zachodni	do 90 min.	do 35 min.	do 30 min.
Północno- zachodni	do 90 min.	do 5 min.	do 1 min.

Szczególnie krytyczna sytuacja dla korpusu OPK może powstać w przypadkach stosowania przez przeciwnika intensywnych zakłóceń radioelektronicznych przy jednoczesnym braku rozpoznania lotniczego /powietrznego/. Otrzyma on wówczas pierwsze dane o zbliżającym się desancie powietrznym przeciwnika dopiero w wyniku rozpoznania wzrokowego, co w sprzyjających warunkach atmosferycznych może nastąpić

na kierunku północno-zachodnim w momencie podejścia czołowych rzutów desantu do linii brzegowej na odległość 6-8 km!

Oczywiście we wszystkich przypadkach, moment zbiórki i formowania kolumn lotnictwa transportowego może być ustalony przy pomocy rozpoznania radiowego, bowiem trudno zakładać, aby początek tego rodzaju operacji mógł przebiegać w kompletnej ciszy radiowej.

W przypadku uderzenia desantowego z powietrza, poważną trudność dla wojsk radiotechnicznych nadmorskiego korpusu OPK stanowić będzie również znaczna gęstość nalotu, a praktycznie duża ilość celów pojawiających się jednocześnie na wskaźnikach stacji radiolokacyjnych.

Dla ilustracji tego, założmy skomplikowaną sytuację, w której do przewiezienia DPD całością sił w kolumnie eskadr na wysokości 300 m oraz zabezpieczenia przelotu i desantowania użyto: 500 samolotów transportowych /6 eskadr ciężkich i 32 eskadry średnie/, 300 samolotów bezpośredniej osłony /tj. 15 eskadr/, 250 samolotów myśliwsko-bombowych /10 eskadr/ do obezwładnienia sił i środków obrony powietrznej na trasie przelotu i w rejonie desantowania. W tych warunkach gęstość nalotu wyniosłaby 7-8 celów na minutę, a na wskaźnikach stacji radiolokacyjnych na jednej trasie po 2 minutach byłoby 14-16 celów, po 5 minutach 35-40, po 10 minutach 70-80, po 15 minutach 100-120. Najczęściej tego rodzaju obraz będzie bardziej skomplikowany, bowiem w czasie przelotu desantu na jego trasie lub w pobliżu zawsze znajdują się w powietrzu własne samoloty myśliwskie. One również będą widoczne na wskaźnikach stacji radiolokacyjnych.

W konsekwencji - przy wyjściu w całości desantu powietrznego w składzie DPD na jeden pułk /batalion/ radio-techniczny szczególnie trudne będą: analiza sytuacji powietrznej oraz przekazywanie danych o celach w relacji RLP-PSD i PSD-SD korpusu OPK. Jakkolwiek stosować się będzie wówczas zwiększoną dyskretnością przekazywania meldunków, grupowanie celów i zwiększanie liczby kanałów meldowania, to jednak problemu nie uda się rozwiązać do końca.

Tę sprzyjającą okoliczność przeciwnik na pewno będzie się starał wykorzystywać, mimo możliwości skracania czasu przebywania desantu w powietrzu w formie przelotu po kilku trasach. Zresztą takie podejście daje mu dodatkową korzyść w postaci mniejszego współczynnika wykorzystania sił i środków korpusu OPK. Podczas przelotu samolotów transportowych z desantem po kilku trasach, współczynnik ten zawsze jest większy, szczególnie w odniesieniu do naziemnych sił i środków obrony powietrznej.

2.4. Wykorzystanie lotnictwa myśliwskiego do zwalczania desantu powietrznego w czasie przelotu i desantowania

Dzięki dużej manewrowości i znacznemu promieniowi działania lotnictwo myśliwskie stanowi podstawowy środek walki z każdym desantem powietrznym.

W związku z tym, główny jego wpływ powinien zawsze być ześrodkowany na tych zgrupowaniach desantu oraz w takim miejscu i czasie, które gwarantowałyby osiągnięcie największego sukcesu.

Praktycznie osiągnięcie optymalnych efektów zapewnia przede wszystkim skupienie wysiłku lotnictwa myśliwskiego na walce z samolotami transportowymi, przewożącymi desant, mo-



zliwie najwcześniej na trasie jego przelotu. Osiąga się bowiem wówczas, co najmniej trzy korzyści: niszczy się desant i równocześnie jego, środki transportu, zwiększa się głębokość oddziaływania oraz ułatwia się współdziałanie z tymi naziemnymi środkami obrony powietrznej, które ugrupowane są w rejonie spodziewanego desantowania.

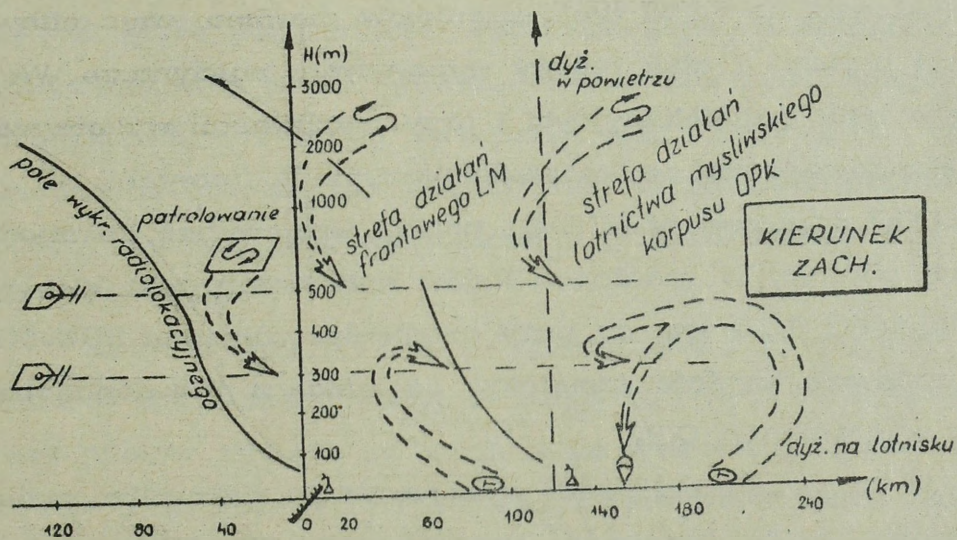
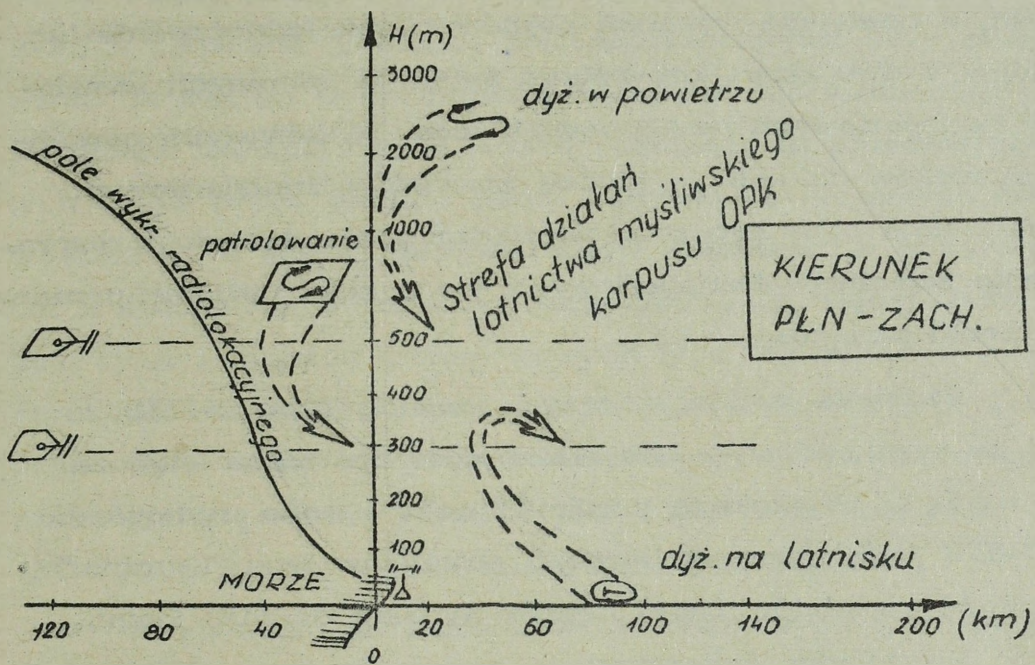
Dopiero gdy ustanie przelot samolotów transportowych z desantem po trasie, lotnictwo myśliwskie powinno przenieść swój wysiłek na zwalczanie tegoż lotnictwa w rejonie desantowania, atakując nadal w pierwszym rzędzie samoloty transportowe, przygotowujące się do zrzutu skoczków i sprzętu lub lądowania.

W nadmorskim korpusie OPK samoloty transportowe przeciwnika mogą być zwalczane przez samoloty myśliwskie typu MiG-21 i Lim-5 z dyżurowania na lotniskach i ze stref dyżurowania w powietrzu, a na podejściach - ze stref patrolowania z wykorzystaniem różnorodnych środków rażenia.

Samoloty typu "Noratlas" powinny być zwalczane przede wszystkim przez samoloty Lim-5 /ze względu na małą prędkość celu/ za pomocą uzbrojenia artyleryjskiego. Pozycję wyjściową do ataku mogą one wówczas zajmować z tyłu samolotu transportowego, mając przewagę wysokości około 800-1000 m, oraz zachowując odstęp około 2000 m z kątem wizowania na cel w granicach 60° .

Klucz samolotów transportowych typu "Noratlas" samoloty myśliwskie typu Lim-5 powinny atakować parami, wykonując - jeżeli jest to możliwe - jednoczesny atak z jednego kierunku prowadząc ogień indywidualnie do samolotu prowadzącego klucz i do jednego z samolotów prowadzonych /lewego lub prawego/ zależnie od kierunku ataku.





Rys.5. Warunki i sposoby zwalczania desantu powietrznego przez lotnictwo myśliwskie *v zeb. od kono malobu.*

Po wyjściu z ataku samoloty myśliwskie mogą się rozjechać, a następnie wykonać powtórny atak jednocześnie lub kolejno z dwu stron, prowadząc ogień do skrajnych samolotów transportowych następnego klucza. Wykonywanie powtórnych ataków na kolejne klucze samolotów transportowych przeciwnika powoduje rozbitcie ugrupowania desantu i rozproszenie samolotów transportowych, co z kolei utrudnia przeprowadzenie desantu.

Podobnie można atakować samoloty typu C-130, z tym, że prędkość w czasie ataku musi być nieco większa /ze względu na większą prędkość celu/ i może wynosić do 600-650 km/h/ /przy atakowaniu samolotów typu "Noratlas" prędkość samolotów Lim-5 będzie wynosić do 500 km/h/.

Na taktykę wykorzystania samolotów typu MiG-21 podczas zwalczania samolotów transportowych przeciwnika wpływa głównie mała prędkość celu i mała wysokość działań. Wprowadzenie do walki tych samolotów powinno więc odbywać się parami, a atak należy wykonywać pojedynczo. We własnym polu radiolokacyjnym i przy możliwości wykorzystania pokładowego celownika radiolokacyjnego /powyżej 700-1000 m/ samoloty MiG-21 należy wprowadzić do ataku z tylnej półsfery w granicach kątów kursowych celu $120-180^{\circ}$ na odległość 8-10 km, co przy prędkości zbliżania 300-500 km/h zapewnia wyjście samolotów do ataku z prawdopodobieństwem w granicach 0,9.

W razie niemożliwości wykorzystania celownika radiolokacyjnego /mała wysokość/ samoloty MiG-21 należy wprowadzić na odległość zapewniającą pewne wzrokowe wykrycie celu, tj. na odległość rzędu 5 km, w granicach kąta kursowego celu $150-180^{\circ}$.

Piloci samolotów MiG-21 uzbrojonych w rakiety typu R-3S z ciepłymi głowicami samonaprowadzenia, przy atakowaniu na małych wysokościach tłokowych lub turbośmigłowych samolotów transportowych muszą pamiętać, że przechwycenie tych celów przez głowice rakiet odbywa się na małych odległościach i w małym zakresie kątów kursowych - w porównaniu z samolotami o napędzie odrzutowym. Co więcej, atak tłokowych samolotów transportowych typu "Noratlas" z wykorzystaniem rakiet R-3S praktycznie jest niemożliwy, ponieważ przechwycenie promieniowania ciepłego celu powietrznego przez głowicę rakiety możliwe jest dopiero na odległości do 450-700 m i przy kątach kursowych celu 60-120°.

W stosunku do samolotów transportowych typu C-130 /cztery silniki turbośmigłowe/ istnieje możliwość wykorzystania rakiet R-3S, ale tylko na średnich i dużych wysokościach. Na małych wysokościach promieniowanie ciepłe tego samolotu jest silnie pochłaniane przez atmosferę, a odległość uchwycenia celu przez głowicę rakiety poważnie maleje, co nie zapewnia możliwości wykonania ataku ze względu na ograniczony zakres dopuszczalnych odległości odpalenia rakiet /1,8-2 km/ przy końcowej prędkości zbliżania /400-500 km/h/.

Rakiety typu RS-2us naprowadzane przy pomocy pokładowej stacji radiolokacyjnej mogą być wykorzystywane przez pilotów MiG-21 do zwalczania wszystkich typów samolotów transportowych i we wszystkich warunkach. Jednak na małych wysokościach rakiety te można naprowadzać tylko w reżimie "zablokowania wiązka", co powoduje większy rozrzut rakiet, a tym samym mniejsze prawdopodobieństwo rażenia.

Podczas atakowania samolotów transportowych za pomocą rakiet niekierowanych typu S-5m strzelanie prowadzi się salwą z odległości nie przekraczającej 1200 m. Przy czym bezpieczna odległość wyjścia samolotu z ataku przy prędkości zbliżenia 300 km/h mieści się w granicach 450-500 m.

2.5. Wpływ czasu i wysokości przelotu desantu powietrznego na wypracowanie decyzji do jego odparcia

Przelot lotnictwa transportowego trwa średnio dwa razy dłużej od lotnictwa myśliwsko-bombowego. Stwarza to dogodne warunki do wypracowania bardziej przemyślanej decyzji do odparcia nalotu oraz pozwala ekonomicznej wykorzystywać siły i środki korpusu OPK /lotnictwo myśliwskie może działać z dyżurowania na lotniskach/.

Z drugiej jednak strony, ten sam czas przelotu desantu wymaga od wojsk korpusu OPK dłuższego angażowania się w walce z przeciwnikiem.

Tabela 3

Porównanie czasu przelotu lotnictwa transportowego z czasem przelotu lotnictwa myśliwsko-bombowego do granic nadmorskiego korpusu OPK

Rodzaj lotnictwa	Odległość bazowania od granicy NRD-NRF w km	Czas przelotu w min.
Lotnictwo-transportowe /450-600 km/h/	200-350	90
Lotnictwo myśliwsko-bombowe /900-1200 km/h/	150-250	25

Praktycznie trzeba będzie jednocześnie zwalczać lotnictwo transportowe na trasie dolotu do rejonu desantowania, w rejonie desantowania /i to zarówno w powietrzu, jak i na ziemi/ oraz na trasie powrotnej. W tych warunkach, aby uzyskać optymalne wyniki w walce, użycie sił i środków korpusu OPK musi być wyjątkowo rozsądne i racjonalne, tym bardziej że lotnictwo transportowe będzie osłaniane i będzie działać małymi grupami samolotów, najczęściej w składzie kluczy.

Znaczne odległości i odstępy między poszczególnymi samolotami i kluczami oraz eskadrami lotnictwa transportowego umożliwiają jednak realizowanie współdziałania pomiędzy lotnictwem myśliwskim i pododdziałami wojsk rakietowych i artylerii przeciwlotniczej we wspólnej strefie, a więc w sposób najkorzystniejszy dla korpusu OPK. Często będą też warunki do realizacji współdziałania polegającego na jednoczesnym atakowaniu celu przez naziemne środki i lotnictwo myśliwskie korpusu OPK.

Podczas podejmowania i realizacji decyzji w zakresie prowadzenia walki z desantem powietrznym dowódca korpusu OPK powinien baczność uwagę zwracać na wysokość przelotu desantu. W niektórych sytuacjach, znajomość wysokości przelotu desantu może być wyjątkowo użyteczna dla wojsk nadmorskiego korpusu OPK, szczególnie podczas przekraczania przez niego linii brzegowej lub w momencie rozpoczęcia pionowego manewru zniżenia.

Wysokość przelotu desantu zawsze determinowana jest bowiem położeniem rejonu desantowania. W ten sposób znając wysokość przelotu desantu można wcześniej określić /z pewnym prawdopodobieństwem/ jego rejon desantowania lub rejon, w którym on najprawdopodobniej nie będzie desantować.

Praktycznie oznacza to, że korpus OPK posiadając dane o wysokości przelotu desantu może odpowiednio wcześniej dokonać szeregu przedsięwzięć w celu uzyskania w walce z nim optymalnych efektów.

Jak wiadomo maksymalna pionowa prędkość zniżania samolotów transportowych jest ograniczona i wynosi średnio 4-5 m/sek.^{x/}.

Tabela 4

Maksymalne wysokości przelotu desantu powietrznego nad linią brzegową /w m/

Prędkość samolotów lotnictwa transportowego	Pionowa prędkość zniżania /Vpc/	Odległość rejonu desantowania od linii brzegowej /w km/			
		100	200	300	400
300 km/godz.	3 m/sek.	3600	7200	18800	14400
	4 m/sek.	4800	9600	14000	-
	5 m/sek.	6000	12000	-	-
450 km/godz.	3 m/sek.	2400	4800	9600	12000
	4 m/sek.	3200	6400	9600	12800
	5 m/sek.	4300	8600	12900	-
600 km/godz.	3 m/sek.	1800	3600	5400	7200
	4 m/sek.	2700	4800	7200	9600
	5 m/sek.	3000	6000	9000	12000

x/ A. Michajłow, Wozdusznyje desanty, Moskwa 1961 r.

Podobną tabelę powinny posiadać wszystkie organa dowodzenia nadmorskiego korpusu OPK. Na jej podstawie można bowiem natychmiast po ustaleniu wysokości przelotu desantu powietrznego nad linią brzegową wskazać przypuszczalne rubieże /rejon/ desantowania, a następnie odpowiednio wcześniej przemyśleć i zorganizować sposób walki z nim.

Większych komplikacji nie następuje także samo określenie prędkości przelotu lotnictwa transportowego oraz jego pionowej prędkości zniżania. Na tle prędkości innych rodzajów lotnictwa, te prędkości można wyjątkowo łatwo wyodrębnić i określić na wskaźnikach wszystkich stacji radiolokacyjnych.

Ze względów praktycznych ważną wydaje się również znajomość ogólnych prawidłowości wynikających z tabeli 4. Oto one: każde podniesienie wysokości przelotu desantu oddala jego rejon desantowania; każde zwiększenie prędkości przelotu desantu zmniejsza jego wysokość lotu lub oddala rejon desantowania; każde zwiększenie pionowej prędkości zniżania lotnictwa transportowego przybliży rejon desantowania. Prawidłowości te znajdują matematyczne uzasadnienie we wzorze:

$$S_{zn} = \frac{\Delta H}{V_z} \cdot V_{rz} \dots \dots \dots 1$$

gdzie:

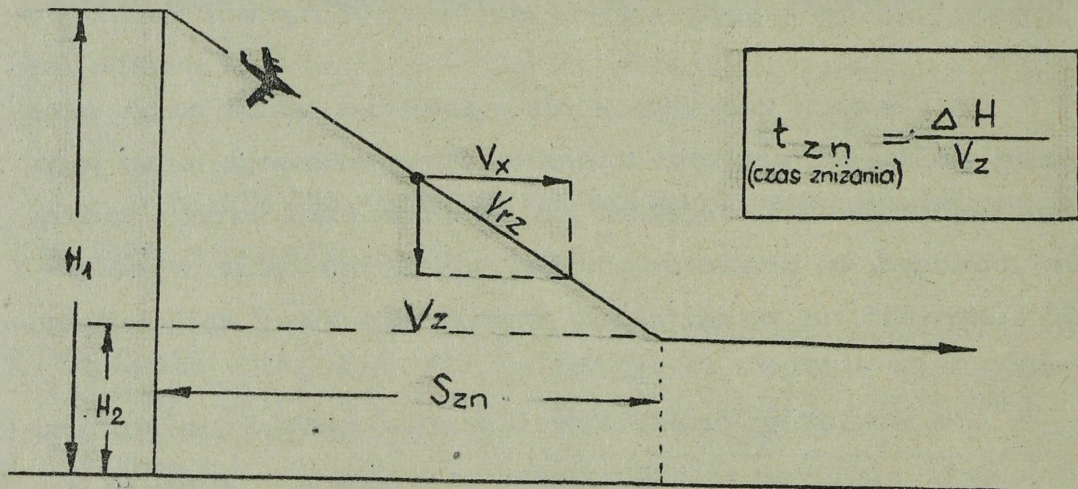
S_{zn} - rzut toru zniżania na płaszczyznę poziomą^{x/};

x/ Przy małym nachyleniu toru zniżania $V_z \approx 4-5$ m/sek./ można przyjąć, że $V_{rz} \approx V_x$, stąd $S_{zn} = V_{rz} \cdot t_{zn}$, jakkolwiek właściwy wzór ma wygląd następujący: $S_{zn} = V_x \cdot t_{zn}$ /patrz rys. 6/, gdzie V_x - składowa pozioma prędkości po torze zniżania.

$\Delta H = H_1 - H_2$ /patrz rys. 6/;

V_z - pionowa prędkość zniżania;

V_{rz} - prędkość samolotów transportowych.



Rys. 6. Wyjaśnienie wzoru nr 1

2.6. Wykorzystanie wojsk raketowych i artylerii przeciwlotniczej do walki z rzutem następnym desantu

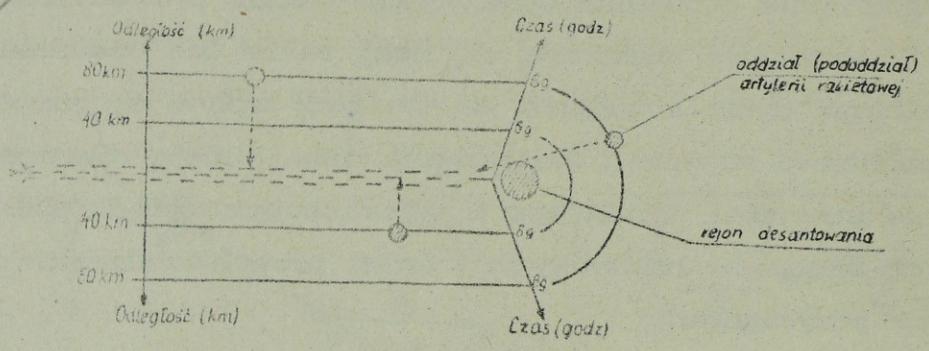
Niewątpliwie walka wojsk raketowych i artylerii przeciwlotniczej z desantem powietrznym będzie najczęściej zjawiskiem przypadkowym. Nie trudno bowiem zauważyć, iż będzie ona miała miejsce jedynie wówczas, gdy nieprzyjaciel - nie znając położenia tych środków - wykona przelot lub zrzut w strefie ich ognia. W wypadku, gdy ugrupowanie tych środków będzie mu znane, będzie je omijał, bądź przed przelotem lub zrzutem desantu - obezwładniał. Innych alternatyw w tym względzie nie ma, bowiem zbyt duża jest efektywność tych środków w stosunku do lotnictwa transportowego. Efektyw-

ność ta wynika przede wszystkim z małej prędkości samolotów transportowych. W tej sytuacji zwiększa się czas na przygotowanie strzelania oraz wydłuża czas prowadzenia ognia. W rezultacie, zwiększa się ilość rakiet lub pocisków w określonym cyklu strzelania, co ma swój wpływ na prawdopodobieństwo rażenia i zniszczenia celu. Maleją również poważnie trudności wynikające z ograniczonych prędkości kątowych zestawów raketowych i armat przeciwlotniczych oraz innych przyrządów.

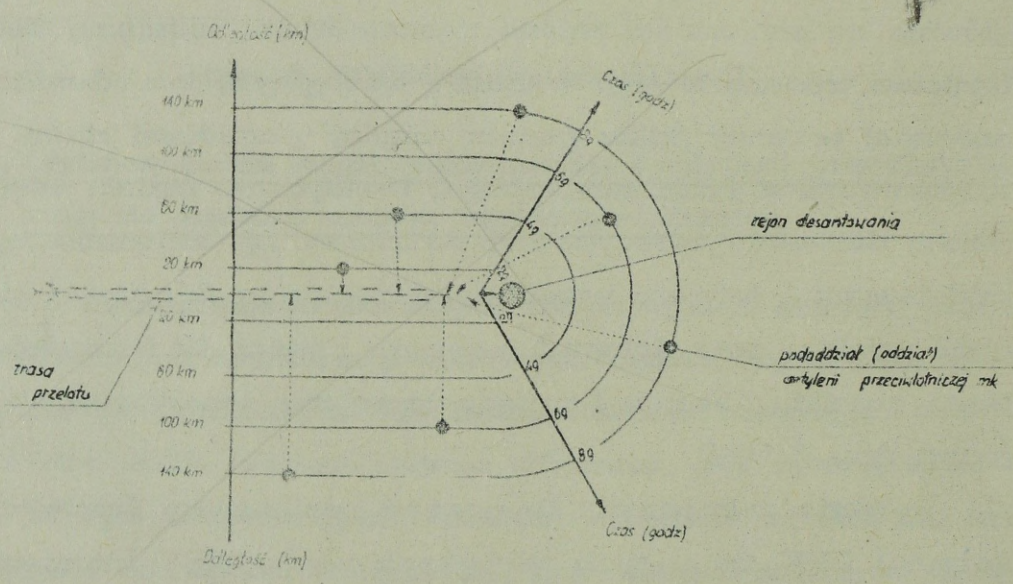
Oczywiście, jak w każdej regule, tak i w regule biernego i przypadkowego zwalczania desantów powietrznych przez wojska raketowe i artylerię przeciwlotniczą może nastąpić pewne odstępstwo. Najczęściej będzie nim zwalczanie rzutu następnego desantu, które może przebiegać w bardziej sprzyjających warunkach, niż rzutu szturmowego. Wynika to głównie ze znajomości rejonu desantowania, mniejszej ilości lotnictwa transportowego w rzucie następnym, jak również ze znacznej przerwy /kilku godzin/ między przelotami rzutu szturmowego a rzutu następnego. Praktycznie będzie więc można dokładnie sprecyzować oddziałom lub związkom wojsk raketowych i artylerii przeciwlotniczej rejon /kierunek/ głównego wysiłku oraz dokonać manewru części sił i środków na trasę przelotu desantu i przedpole rejonu desantowania /patrz rys. 7 i 8/.

Warto zaznaczyć, że manewr naziemnych środków korpusu OPK ma w tych warunkach szczególne znaczenie, ponieważ należy zakładać, iż przeciwnik w celu uzyskania przewagi w powietrzu oraz zabezpieczenia przelotu i desantowania rzutu szturmowego może obezwładnić siły i środki korpusu OPK na trasie przelotu i w rejonie desantowania.

4



Rys. 7. Wariant manewru wojsk raketowych na trasę przelotu lub przedpole rejonu desantowania /ładowania desantu/.



Rys. 8. Wariant manewru artylerii przeciwlotniczej małego kalibru na trasę przelotu lub przedpole rejonu desantowania /ładowania desantu/.

Dla uzupełnienia więc powstałych strat w tych rejonach oraz przygotowania się do odparcia desantowania rzutu następnego niezbędny jest manewr naziemnych sił i środków korpusu OPK /lotnictwo myśliwskie ma wystarczający promień działania/ z rejonów położonych dalej od rejonu desantowania i trasy /s/ przelotu desantu. Tym bardziej, że jak wynika z rys. rys. 7 i 8, możliwości manewrowe wojsk raketowych i artylerii przeciwlotniczej korpusu OPK są w tym przypadku dość duże i pozwalają na realizację tego typu zabiegu. Całkiem bowiem realne jest w ciągu 6-8 godzin zmanewrowanie dywizjonu artylerii raketowej na trasę przelotu lub w rejon desantowania z odległości 40-80 km, a baterii artylerii przeciwlotniczej małego kalibru nawet z odległości rzędu 100-140 km.

Warto też podkreślić, że walka z rzutem następnym winna być traktowana przez nadmorski korpus OPK z nie mniejszą uwagą, niż walka z rzutem szturmowym. Pozbawienie bowiem zasadniczych sił desantu ciężkiego sprzętu po wylądowaniu może jednocześnie pozbawić go sukcesu w ogóle.

2.7. Wykorzystanie wojsk nadmorskiego korpusu OPK do walki z desantem powietrznym po jego zrzucie /wylądowaniu/

Wykorzystanie wojsk nadmorskiego korpusu OPK do walki z desantem powietrznym po jego zrzucie lub wylądowaniu będzie dość specyficzne, szczególnie w odniesieniu do wojsk raketowych. Pewne trudności wystąpią również w użyciu lotnictwa myśliwskiego, bowiem desant natychmiast po zrzucie /wylądowaniu/ szybko się rozśrodkowuje nie stwarzając dogodnych i opłacalnych celów do uderzenia z powietrza. Stąd, dla lotnictwa myśliwskiego, jako obiekty ataku na-

leży w pierwszym rzędzie wybierać samoloty lądujące lub te, które już wylądowały, ale jeszcze nie są rozładowane. Jest to słuszne dlatego, że w tych przypadkach niszczy się nie tylko samolot, ale i znajdujący się w nim desant /ludzi i sprzęt/.

Do niszczenia samolotów na ziemi, zależnie od warunków można wykorzystywać te same samoloty, które przechwytywały cele w powietrzu, jak również wysyłać z lotniska specjalne grupy samolotów myśliwskich. W pierwszym przypadku samoloty muszą jednak posiadać uzbrojenie artyleryjskie /Lim-5/ lub rakiety niekierowane S-5m /MiG-21/, bowiem tylko przy tym uzbrojeniu mogą one niszczyć samoloty na ziemi, względnie w powietrzu.

W przypadku wysyłania samolotów z lotniska bezpośrednio w celu zwalczania samolotów na ziemi wskazane jest załadowywanie samolotów Lim-5 bombami burząco-odłamkowymi lub zapalającymi.

Strzelanie z działek pokładowych samolotu Lim-5 należy przeprowadzać z wysokości $H=1200$ m, z lotu nurkowego pod kątem 30° lub z $H=600$ m pod kątem nurkowania 15° .

Do strzelania rakietami S-5m należy wykorzystywać przede wszystkim pojedyncze samoloty MiG-21 działające z $H=800$ m, przy kącie nurkowania 20° /wysokość wypróbowania - 200 m/.

Jeśli chodzi o artylerię przeciwlotniczą, to jakkolwiek i dla niej zwalczanie desantu na ziemi nie jest typowe, można będzie wykorzystać ją do tego celu. Każda bateria artylerii przeciwlotniczej, organizując wokół stanowiska ogniowego system obrony naziemnej jest zarazem naturalnym punktem oporu na drodze desantu. Kilka takich punktów może w kon-

kretnych warunkach poważnie utrudnić lub opóźnić wykonanie zadania przez desant.

Wydaje się również, iż w sytuacjach, kiedy osłaniany przez artylerię przeciwlotniczą obiekt stracił na znaczeniu, można ją wyprowadzić z zajmowanego rejonu i wykorzystać do wsparcia wojsk obrony terytorialnej walczących z desantem. Oczywiście wykorzystana w ten sposób artyleria przeciwlotnicza nadal musi być ciągle gotowa do otwarcia ognia do celów powietrznych.

W wypadku zrzutu desantu powietrznego bezpośrednio na stanowiska ogniowe lub w ich pobliżu baterie artylerii przeciwlotniczej z zasady nie powinny się wycofywać, lecz opierając się na zorganizowanym systemie obrony bezpośredniej podjąć z nim walkę i prowadzić ją do czasu podejścia wojsk /oddziałów/ obrony terytorialnej.

3. KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA MORSKIEJ OPERACJI DESANTOWEJ

Łądowanie desantu morskiego w sile do dywizji i więcej jest możliwe niemal w każdym rejonie polskiego wybrzeża. Z uwagi na warunki terenowe i klimatyczne, najdogodniejszymi rejonami do lądowania desantu morskiego przeciwnika są jednak rejony KOŁOBRZEGU i USTKI.

Przerzut desantu morskiego do rejonu lądowania może odbywać się trzema sposobami: okręt - brzeg, brzeg - brzeg lub sposobem kombinowanym.

Bliskie położenie portów potencjalnego przeciwnika nasuwa wniosek, że najbardziej prawdopodobnym sposobem desantowania wojsk przeciwnika może być brzeg - brzeg, ponieważ średni czas przejścia jego środków desantowych do wybrzeża polskiego wynosi wówczas zaledwie około 12 godzin.

Przed załadowaniem, wojska są przerzucane do rejonów wyjściowych położonych w odległości 80-240 km od punktów załadowania. Dopiero na kilka dni przed załadowaniem, przechodzą one do rejonów wyczekiwania, które wybiega się w odległości 8-30 km od punktów załadowania.

Załadowanie na okręty i statki desantowe może przebiegać w różnej kolejności. Zwykle ciężkie uzbrojenie, sprzęt techniczny i skład osobowy załadowuje się na 1-2 dni przed wyjściem konwoju w morze. Średni czas trwania załadowania jednego okrętu desantowego wynosi około 10 godzin, a w wyjątkowych wypadkach - od 40 do 50 godzin.

Przejście desantu morzem odbywa się w szyku rozczłonkowanym pod silną osłoną lotnictwa i sił morskich. Z zasady dzieli się on wówczas na: rzut szturmowy, którego zadaniem jest opanowanie odpowiedniego przyczółka, drugi rzut - przeznaczony do rozwijania działań zaczepnych lub umocnienia i utrzymania przyczółka i odwód.

Rzut szturmowy dostaje się na brzeg z reguły w kilku falach w odstępach 2-3 minutowych. Pierwszą falę najczęściej stanowią pododdziały przerzucone na pływających czołgach i transporterach opancerzonych lub na śmigłowcach.

Samo lądowanie desantu może odbywać się różnymi sposobami, na przykład: załadowane transportowce podchodzą na odpowiednią odległość do brzegu, gdzie następuje przeładowanie sił desantu na barki desantowe, za pomocą których dostaje się on na ląd. W niektórych wypadkach okręty desantowe mogą podchodzić jak najbliżej brzegu tak, aby wojska przedostawały się na ląd bez potrzeby przeładowywania. Lądowanie desantu może odbywać się również w sposób kombinowany, który polega na połączeniu wymienionych uprzednio sposobów.

Po opanowaniu przyczółka przez rzut szturmowy rozpoczyna się lądowanie drugiego rzutu i rozwinięcie działań w celu połączenia się z desantem powietrznym lub wojskami lądowymi nacierającymi od linii frontu zewnętrznego.

4. GŁÓWNE ZAGADNIENIA I WŁAŚCIWOŚCI WALKI NADMORSKIEGO KORPUSU OPK Z DESANTEM LĄDUJĄCYM Z MORZA

Powszechnie przyjmuje się, że desant morski - z chwilą jego wykrycia - powinien być zwalczany bezustannie wszystkimi dostępnymi siłami. Ma to mu utrudnić w maksymalnym stopniu dopłynięcie do rejonu lądowania, zdeorganizować samo lądowanie oraz uniemożliwić rozprzestrzenianie się jego sił na lądzie.

Stąd do walki z desantem lądującym z morza, mogą być również z powodzeniem wykorzystane siły i środki nadmorskiego korpusu OPK.

4.1. Wykorzystanie wojsk raketowych i artylerii przeciwlotniczej do walki z desantem lądującym z morza

Wojska raketowe i artyleria lufowa, rozwinięte w ostanie obiektów brzegowych lub wzdłuż wybrzeża /w formie obrony strefowej/ lub wreszcie do ostony wojsk, będących w obronie linii brzegowej, powinny w miarę możliwości mieć tak usytuowane stanowiska, aby włączenie ich w system ognia przeciw pływającym okrętom i barkom desantowym nie powodował istotnych trudności. Pododdziały zajmujące stanowiska ogniowe nieco głębiej, powinny mieć zawczasu rozbudowane wysunięte stanowiska ogniowe, zapewniające im możliwość, po dokonaniu szybkiego manewru, otwarcie ognia na lustro wody

dla niszczenia środków pływających, a także czołgów i opancerzonych transporterów przeciwnika.

W niektórych wypadkach niewątpliwie zaistnieje też potrzeba wykonania dodatkowego manewru częścią sił wojsk raketowych i artylerii lufowej z głębi rejonu obrony korpusu na zagrożony kierunek lub wzmocnienia korpusu OPK kosztem sąsiadów.

Jest rzeczą oczywistą, że wykorzystane w ten sposób wojska raketowe i artyleria lufowa stale muszą być gotowe do zwalczania celów powietrznych, a przede wszystkim atakujących samolotów uderzeniowych przeciwnika.

Wydaje się też, że działając w systemie ognia przeciwlotniczego i przeciwpancernego, wojska raketowe i artyleria przeciwlotnicza powinny wchodzić w operacyjnie podporządkowanie dowódców lądowych, co wcale nie stoi na przeszkodzie pozostawania ich - w dziedzinie ognia przeciwlotniczego - w gestii dowódcy korpusu OPK i bezpośrednich przełożonych.

4.2. Wykorzystanie lotnictwa myśliwskiego do zwalczania desantu morskiego

Do walki z desantem przeciwnika na morzu może również skutecznie być użyte lotnictwo myśliwskie korpusu OPK, stosujące zarówno swe uzbrojenie artyleryjskie i raketowe, jak i bomby. Mimo że są to dla lotnictwa myśliwskiego zadania nietypowe, może ono okazać się w walce z celami morskimi wysoce skuteczne, o ile będzie do tego zawczasu i pod każdym względem przygotowane. Musi więc umieć pokonywać skutecznie system ognia przeciwlotniczego przeciwnika /zespołów okrętów/; odszukać, właściwie wybierać i cel-

nie atakować niewielkie i ruchliwe obiekty pływające, jakimi są w większości okręty i barki desantowe. Uderzenia te lotnictwo myśliwskie początkowo powinno wykonywać stosownie do ustaleń dowódcy sił morskich, a z chwilą podejścia desantu do brzegu - stosownie do decyzji dowódcy lądowego, odpowiedzialnego za współdziałanie wszystkich sił i środków używanych w tym samym rejonie dla osiągnięcia wspólnego celu - odparcia desantu morskiego.

Dla utrzymania ścisłej współpracy i łączności konieczna jest też wymiana przedstawicieli między wyznaczonymi jednostkami lotnictwa /lub wydzieloną przez korpus OPK dla celów wsparcia grupą operacyjną sztabu korpusu/, z dowódcami sił wspieranych /morskich i lądowych/.

Ważne jest również, aby od chwili zaistnienia zagrożenia ze strony morza - lotnictwo myśliwskie i pozostałe wojska nadmorskiego korpusu OPK były utrzymane w podwyższonej gotowości bojowej i przygotowane do zwalczania zarówno lotnictwa przeciwnika, przeznaczonego do obezwładnienia systemu naszej obrony na wybrzeżu, jak i samego desantu na morzu i w czasie lądowania.

Część lotnictwa myśliwskiego korpusu OPK, uzbrojona w specjalne środki rażenia okrętów desantowych /bomby, pociski kierowane itp./ powinna nawet przebywać w powietrzu, w celu przystąpienia do ich niszczenia z chwilą wykrycia /jak najdalej do wybrzeża/.

W miarę podchodzenia desantu do rejonu lądowania ilość sił i środków korpusu OPK wydzielona do walki z nim na morzu powinna narastać, lecz nie kosztem osłabienia osłony wojsk broniących wybrzeża. Stanowiąc zasadniczy kościec obrony /zasadniczą przeszkodę na drodze desantu/, będą one

bowiem w tym okresie czasu głównym obiektem uderzeń z powietrza i morza.

Co się tyczy celów morskich, to zarówno lotnictwo myśliwskie jak i wojska rakietowe i artyleria lufowa korpusu powinny zwalczać podczas podchodzenia desantu do wybrzeża /rejonu lądowania/ i w trakcie lądowania przede wszystkim te okręty desantowe, na których znajdują się wszelkie pojazdy. Ze względu na ograniczone możliwości transportowe wojsk desantowych są one dla nich szczególnie cenne i służą zwykle do przewozu dowództw, broni ciężkiej i środków łączności.

Walka z desantem morskim po wylądowaniu w zasadzie będzie podobna do walki z desantem powietrznym na ziemi /patrz pkt. 2.7./. Specyfiką będzie jedynie to, że zacznie ona narastać bardziej stopniowo w miarę podchodzenia i lądowania świeżych sił i środków przeciwnika. W tej sytuacji, będzie więc czas na systematyczne wycofanie /odskok/ wojsk OPK z rejonów zagrożonych. Oczywiście wszystko to będzie realizowane pod silnym ogniem artylerii okrętowej i ciągłym działaniem lotnictwa przeciwnika z powietrza.

Spośród rodzajów wojsk nadmorskiego korpusu OPK do walki z desantem morskim na lądzie może być użyte jedynie lotnictwo myśliwskie i artyleria przeciwlotnicza, w taki sposób, jak przy zwalczaniu desantu powietrznego po jego rzucie lub wylądowaniu. Wysiłek powinien być koncentrowany na zasadniczych siłach przeciwnika, a szczególnie jego drugim rzucie, przy ścisłym współdziałaniu z wojskami obrony terytorialnej.

WNIOSKI KONCOWE:

1. W sytuacjach dużego prawdopodobieństwa użycia desantu powietrznego przez przeciwnika, zabiegiem wyjątkowo ważnym, praktycznie determinującym skuteczną walkę z nim w powietrzu na kierunku nadmorskim jest prowadzenie ciągłego rozpoznania radiowego i lotniczego w celu wykrycia zbiórki i formowania ugrupowań lotnictwa transportowego.

Wykonanie tego zadania ułatwia stosunkowo długi czas, potrzebny na zbiórkę i formowanie ugrupowań lotnictwa transportowego.

2. Podczas walki z desantem powietrznym poważne trudności dla wojsk nadmorskiego korpusu OPK wynikają z dużej gęstości nalotu. Stwarza je również przelot desantu po jednej trasie. Stąd, mimo tendencji przerzutu desantu po kilku trasach, należy się liczyć ze stosowaniem przede wszystkim tej formy przelotu.
3. Stosunkowo długi czas przelotu desantu, aczkolwiek ułatwia wypracowanie optymalnej decyzji i realizację współdziałania pomiędzy siłami i środkami korpusu OPK, to jednocześnie wymaga on bardzo przemyślanego i racjonalnego użycia sił i środków korpusu OPK.
4. W pewnych okolicznościach wysokość przelotu desantu może być wykorzystana użytecznie do wcześniejszego określenia przypuszczalnego rejonu /rubieży/ lądowania desantu i tym samym lepszego przygotowania wojsk korpusu OPK do odparcia desantu.
5. W sytuacjach lądowania jedynie powietrznego rzutu szturmowego, wojska raketowe i artylerii przeciwlotniczej nadmorskiego korpusu OPK ze szczególną skrupulatnością

powinny się przygotować do zwalczania rzutu następnego. Tym bardziej, że najczęściej będą wówczas istniały sprzyjające warunki do wykonania szerokiego manewru na trasy przelotu i przedpole rejonu desantowania.

6. Angażując siły i środki nadmorskiego korpusu OPK do walki z desantem morskim nieprzyjaciela zawsze należy mieć na uwadze ich zasadnicze przeznaczenie - osłonę wojsk i obiektów przed środkami napadu powietrznego.
7. Wyjątkowo trudną sytuację dla nadmorskiego korpusu OPK stwarza kombinowana operacja desantowa, powietrzno-morska, zważywszy, że jej realizacja będzie niewątpliwie poprzedzona silnym oddziaływaniem z powietrza między innymi na siły i środki korpusu. Nieprzyjaciel zawsze bowiem będzie się starał wysadzać desanty w warunkach przewagi w powietrzu i szczelnej izolacji rejonu desantowania.

Opracował:

Sprawdził:
Szef Katedry Wojsk OPK

ptk doc. dr Antoni Przeniczny

ptk doc. dr Jan Uchański

Wydrukowano w 50 egz.

Egz. nr 1-50 Bibl. Tajna

Wyk.: ptk Przeniczny

Druk: PK, dn. 23.8.71 r.

Nr ks. 01253/02161/WW.

Kor. H.W.

