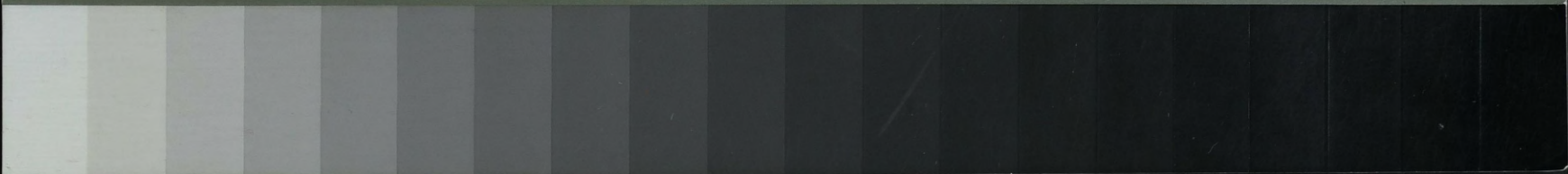


Grey Scale #13



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



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA

**JAWNE**

ASC wewn. 3566/80



Egz. Nr 1

Plk nawig. dr Zygmunt GRZĘDA

DZIAŁANIA BOJOWE LOTNICTWA  
W OPERACJACH POWIETRZNODESANTOWYCH

Skrypt

BIBLIOTEKA KLASZCZA AMB WP  
Instytut Historii Lotnictwa  
Instytut Historii Sił Zbrojnych

45388

WARSZAWA PAZDZIERNIK 1980



Colour Chart #13



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP**

---

**WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONNICTWA  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA**

ASG wewn. 3566/80



**JAWNE**  
Klasa  
Kod  
**1**  
Egz. Nr

**Płk nawig. dr Zygmunt GRZEDA**

**DZIAŁANIA BOJOWE LOTNICTWA  
W OPERACJACH POWIETRZNODESANTOWYCH**

**Skrypt**

BIBLIOTEKA SZKOLA ARMII WP  
Instytut Zbiorów Specjalnych

**45388**

---

**WARSZAWA**

**PAZDZIERNIK**

**1980**

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA

**JAWNE**

ASG wewn. 3566/80

PODSTAWA  
z dnia 22 stycznia 1999 roku  
86 ust. 2 (Dz.U. RP Nr 11 poz. 95)  
podpis

ZATWIERDZAM.  
SZEFA  
KATEDRY TAKTYKI LOTNICTWA

[Redacted signature]

Egz.nr .....

1

płk doc.dr Jerzy MACHURA  
Dnia 30 października 1980r.



Płk nawig.dr Zygmunt GRZĘDA

DZIAŁANIA BOJOWE LOTNICTWA  
W OPERACJACH POWIETRZNODESANTOWYCH

Skrypt  
**PRZEKLASYFIKOWANO**  
Protokół Nr 12657

Instytut Naukowy ASG WP  
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych  
Nr ewid. [Redacted] 45388

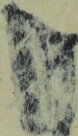
015187

015213

RECEIVED  
FEBRUARY 1951

1951

RECEIVED  
FEBRUARY 1951



## SPIS TREŚCI

---

	Str.
WSTĘP .....	5
I. Warunki działań i zadania lotnictwa w operacjach powietrznodesantowych .....	7
II. Właściwości planowania i organizacji działań lotnictwa w operacjach powietrznodesantowych .....	21
III. Właściwości prowadzenia działań bojowych przez lotnictwo w operacjach powietrznodesantowych .....	34
1. Właściwości prowadzenia działań przez lotnictwo transportowe w operacjach powietrznodesantowych .....	34
2. Właściwości prowadzenia działań przez lotnictwo frontowe i lotnictwo dalekiego zasięgu w operacjach powietrznodesantowych .....	45
IV. Właściwości organizacji systemu dowodzenia lotnictwem w operacjach powietrznodesantowych .....	56
ZAKOŃCZENIE .....	60
BIBLIOGRAFIA .....	61
ZAŁĄCZNIKI:	
1. Podstawowe dane taktyczno-techniczne samolotów transportowych typu AN-12B- AN-22, Ił-76 .....	62
2. Ogólne zadania różnych rodzajów sił zbroj-	

ných i wojsk zabezpieczających działania lotnictwa transportowego .....	63
3. Ugrupowanie lotnictwa transportowego w lo- cie na desantowanie rzutu spadochronowego w dzień, w zwykłych warunkach atmosferycz- nych .....	64
4. Warianty ugrupowania pułku lotnictwa trans- portowego w czasie desantowania rzutu spa- dochronowego .....	65
5. Ugrupowanie operacyjne lotnictwa podczas desantowania w dzień rzutu spadochronowe- go .....	66
6. Rozmieszczenie punktów dowodzenia lotnic- twem w operacjach powietrznodesantowych ..	68

## WSTĘP

Współczesne desanty powietrzne w zależności od przeznaczenia, charakteru wykonywanych zadań, stanu bojowego i głębokości lądowania dzielą się na strategiczne, operacyjne, taktyczne oraz specjalnego przeznaczenia. W skrypcie, zgodnie z jego tematem, omawia się problematykę związaną z udziałem lotnictwa w operacjach powietrznodesantowych prowadzonych w celu wysadzenia operacyjnego desantu powietrznego.

Jak wiadomo, desantowanie operacyjnego desantu powietrznego wymaga użycia znacznej liczby samolotów transportowych. Samoloty transportowe są wrażliwe na przeciwdziałanie wszelkich środków obrony przeciwlotniczej przeciwnika. Pomyślne wykonanie desantowania wymaga więc wszechstronnego zabezpieczenia działań tego lotnictwa przez różne rodzaje sił zbrojnych i wojsk, w tym przede wszystkim przez lotnictwo frontowe i niekiedy lotnictwo dalekiego zasięgu.

W związku z tym problematyka skryptu wynikająca z tematu dotyczy działań różnych rodzajów lotnictwa, a nie tylko lotnictwa transportowego. W skrypcie omawia się więc warunki działań i zadania lotnictwa transportowego, frontowego i dalekiego zasięgu, właściwości planowania organizacji i prowadzenia działań przez to lotnictwo oraz właściwości organizacji systemu dowodzenia lotnictwem w operacji powietrzno-desantowej.

## I. WARUNKI DZIAŁAŃ I ZADANIA LOTNICTWA W OPERACJACH POWIETRZNODESANTOWYCH

Operacyjne desanty powietrzne zazwyczaj są stosowane w operacjach frontowych w celu stworzenia warunków do prowadzenia natarcia w szybkim tempie i na dużą odległość. Do działań w ramach operacyjnego desantu powietrznego wykorzystuje się co najmniej jedną dywizję powietrznodesantową.

Desantowanie desantu w składzie dywizji powietrznodesantowej wykonuje się zwykle w jednym rejsie. W związku z tym w celu jej desantowania niezbędne jest użycie znacznej liczby samolotów transportowych. Na przykład desantowanie w jednym rejsie naszej dywizji wymaga użycia około 270-300 samolotów typu AN-12B, natomiast radzieckiej dywizji powietrznodesantowej - około 450-500 tego typu samolotów. Jeżeli zostaną użyte inne samoloty, na przykład typu Il-76, to ich liczba zmniejszy się o około 40-45%<sup>1/</sup>. W każdym jednak wypadku desantowanie dywizji powietrznodesantowej wymaga użycia kilku dywizji lotnictwa transportowego.

Podczas desantowania desantów powietrznych stosuje się trzy sposoby desantowania:

- za pomocą spadochronów;
- przez lądowanie samolotów na lotniskach;

-----  
1/ Podstawowe dane taktyczno-techniczne samolotów transportowych zostały przedstawione w załączniku nr 1.

- w sposób kombinowany, stanowiący połączenie obu poprzednich sposobów.

Desantowanie operacyjnego desantu powietrznego może być wykonywane za pomocą spadochronów lub w sposób kombinowany. Rozwój samolotów transportowych oraz uzbrojenia i wyposażenia dywizji powietrznodesantowych umożliwia desantowanie tej dywizji za pomocą spadochronów. W związku z tym aktualnie zakłada się, że desantowanie operacyjnego desantu powietrznego powinno być wykonywane jedynie sposobem spadochronowym. Ponieważ nie można jednak całkowicie wykluczyć zaistnienia sytuacji, wymagających desantowania operacyjnego desantu powietrznego sposobem kombinowanym, w skrypcie omówiono działania lotnictwa tak w czasie desantowania rzutu spadochronowego, jak i rzutu lądującego.

Lotnictwo transportowe, desantując wojska i sprzęt dywizji powietrznodesantowej za pomocą spadochronów, wykonuje lot do rejonu desantowania w jednym zgrupowaniu. Desantowanie sposobem kombinowanym wymaga utworzenia dwóch oddzielnych zgrupowań. Pierwsze zgrupowanie desantuje wojska i sprzęt dywizji za pomocą spadochronów. Natomiast drugie zgrupowanie przerzuca wojska i sprzęt dywizji w rejon lądowania po uchwyceniu lotniska /lotnisk/nieprzyjaciela. W obu wypadkach w skład tych zgrupowań wchodzi znaczna liczba samolotów transportowych wykonujących lot we wspólnym ugrupowaniu bojowym. Stworzenie takich ugrupowań wymaga doskonałej organizacji startów, zbiórek oraz precyzyjnego wykonywania lotów po trasie przez poszczególne pododdziały, oddziały i związki taktyczne lotnictwa transportowego. Aby nie dopuścić do chaosu, niezbędne jest więc

zapewnienie ścisłego współdziałania pomiędzy załogami, pododdziałami, oddziałami i związkami taktycznymi oraz scentralizowane dowodzenie całością sił lotnictwa transportowego, biorącego udział w operacji.

Wojska desantu operacyjnego są zrzucające na kilku rzutowiskach położonych w stosunkowo niewielkim rejonie. Na przykład dla dywizji powietrznodesantowej określa się rejon lądowania o orientacyjnych wymiarach 30x40 km. W rejonie tym w zależności od charakteru zadania realizowanego przez dywizję wyznacza się od 6 do 9 rzutowisk o rozmiarach około 4x2 km. Przy jednoczesnym zrzucie desantu odległości pomiędzy poszczególnymi rzutowiskami wynoszą wzdłuż osi trasy lotu dla zwykłych warunków atmosferycznych nie mniej niż 10 km /w trudnych warunkach atmosferycznych 15 km/, a prostopadle do osi trasy - nie mniej niż 6-10 km. Przed dolotem do rejonu lądowania samoloty zmieniają prędkości, a niekiedy i wysokości lotów odpowiednio do wymagań związanych z bezpieczeństwem zrzutu spadochroniarzy i ładunków. W rezultacie warunki lotu w rejonie lądowania są utrudnione. Działania poszczególnych grup lotnictwa transportowego wymagają więc precyzyjnego zaplanowania i uzgodnienia w czasie i przestrzeni.

Desantowanie operacyjnego desantu powietrznego może być dokonywane w dzień lub w nocy, w zwykłych lub trudnych warunkach atmosferycznych. Warunki atmosferyczne w okresie organizacji desantowania mogą ulec zasadniczym zmianom. W procesie planowania de-

santowania niezbędne jest więc wariantowanie działań lotnictwa w zależności od warunków atmosferycznych.

Operacyjny desant powietrzny z reguły desantuje się - w warunkach niestosowania broni jądrowej - po zakończeniu operacji powietrznej prowadzonej w celu rozbicia sił powietrznych nieprzyjaciela na TDW lub w warunkach stosowania broni jądrowej - po wykonaniu pierwszego uderzenia jądrowego. W obu przypadkach, w okresie desantowania desantu, siły powietrzne przeciwnika będą osłabione, a obroną przeciwlotniczą w mniejszym lub większym stopniu zdeorganizowana. Planując desant powietrzny, należy to odpowiednio wykorzystać.

Załadowanie do samolotów wojsk desantu jest związane ze zgromadzeniem na lotniskach rejonu wyjściowego znacznej liczby samolotów transportowych, wojsk i sprzętu. Lotniska załadowania są często wykorzystywane przez pułki lotnicze wojsk OPK lub lotnictwa frontowego. Zwiększa to stopień ich zagrożenia uderzeniami lotnictwa i rakiet nieprzyjaciela. W tej sytuacji niezbędne jest skryte przebazowanie lotnictwa transportowego na lotniska załadowania oraz skracanie czasu przebywania i wszechstronne zabezpieczenie lotnictwa i wojsk desantu na tych lotniskach.

Lotniska rejonu załadowania desantu wyznacza się w odległości 500-700 i więcej kilometrów, a rejon lądowania w odległości 80-180 i więcej kilometrów od przedniego skraju walczących wojsk. Dąży się do tego, by lotnictwo transportowe wykonywało lot na desantowanie bezpośrednio z lotnisk rejonu załado-

wania do rejonu lądowania desantu i z powrotem, bez dodatkowego tankowania. Gdy jest to nieosiągalne, wyznacza się rejon dodatkowego tankowania, położony w odległości 250-300 i więcej km od przedniego skraju. Dotankowanie samolotów transportowych w tym wypadku może odbywać się na trasie lotu do rejonu lądowania desantu lub z powrotem /wariant dogodniejszy/. Tankowanie samolotów transportowych na lotniskach rejonu wyjściowego lub dodatkowego tankowania wymaga wydzielenia odpowiednich sił i środków z jednostek wojsk OPK, gdy te lotniska są położone w obszarze bronionym przez wojska OPK, lub z jednostek lotnictwa frontowego. Gdy na lotniskach rejonu wyjściowego /dodatkowego tankowania/ nie bazują inne pułki lotnicze, wówczas w celu tankowania samolotów skierowuje się na te lotniska część sił batalionów zaopatrzenia pułków lotnictwa transportowego, z niezbędnymi środkami materiałowego i lotniczo-technicznego zabezpieczenia. W czasie organizacji desantowania operacyjnego desantu powietrznego problemy materiałowego i lotniczo-technicznego zabezpieczenia wymagają więc szczegółowego rozważenia.

Lotnictwo transportowe w czasie desantowania operacyjnego desantu powietrznego wykonuje loty nad obszarem kraju, nad wojskami frontu oraz nad terytorium nieprzyjaciela.

Bezpieczny przelot nad obszarem kraju wymaga angażowania wojsk OPK do osłony samolotów transportowych oraz uzgodnienia wszelkich zagadnień, związanych z bezpieczeństwem lotu samolotów transportowych w zasięgu ognia środków OPK.

Podobnie przelot nad wojskami frontu wymaga odpowiedniej osłony lotnictwa transportowego przez lotnictwo myśliwskie i wojska OPL oraz zapewnienia bezpieczeństwa lotu w zasięgu ognia środków OPL frontu.

Najtrudniejsze jest zabezpieczenie działań lotnictwa transportowego nad terytorium nieprzyjaciela. Lotnictwo transportowe dysponuje bowiem samolotami o dużych rozmiarach, stosunkowo niewielkiej zdolności manewrowej i słabym uzbrojeniem obronnym. Samoloty transportowe znacznie ustępują pod względem prędkości lotu współczesnym samolotom myśliwskim. Lecąc w dużych zgrupowaniach, są łatwe do wykrycia przez środki radiolokacyjne. W czasie desantowania dywizji powietrznodesantowej długotrwałość ich przebywania nad terytorium nieprzyjaciela jest znaczna i waha się w granicach od kilku - dziesięciu minut do dwóch godzin, w zależności od warunków atmosferycznych i głębokości desantowania. Wszystko to ułatwia nieprzyjacielowi skuteczne użycie do zwalczania samolotów transportowych jego lotnictwa myśliwskiego i wojsk OPL. W tych warunkach działania lotnictwa transportowego nad terytorium nieprzyjaciela, w czasie desantowania operacyjnego desantu powietrznego, wymagają wszechstronnego zabezpieczenia.

Jak wynika z badań i z przeprowadzonych ćwiczeń, w zabezpieczeniu tym mogą brać udział różne rodzaje sił zbrojnych i wojsk, a w tym /patrz zał. nr 2/:

a/ Wojska lądowe, które:

- rozpoznają dyslokację pododdziałów naziemnych

- środków OPL, punktów i ośrodków dowodzenia lotnictwem i OPL oraz bazowanie lotnictwa taktycznego nieprzyjaciela /rozpoznanie naziemne/;
- niszczą i obezwładniają naziemne środki OPL, lotnictwo taktyczne oraz punkty i ośrodki dowodzenia lotnictwem i OPL nieprzyjaciela/wojska raketowe, artyleria, grupy specjalne itp./;
  - zakłócają środki radioelektroniczne nieprzyjaciela wykorzystywane w systemach wykrywania, powiadamiania i dowodzenia lotnictwem i OPL /pododdziały przeciwdziałania radioelektronicznego/;

b/ Lotnictwo frontowe, które:

- rozpoznaje dyslokacje pododdziałów naziemnych środków OPL, punktów i ośrodków dowodzenia lotnictwem i OPL oraz bazowanie lotnictwa taktycznego nieprzyjaciela /rozpoznanie powietrzne/;
- niszczy i obezwładnia naziemne środki OPL, lotnictwo taktyczne oraz punkty i ośrodki dowodzenia lotnictwem i obroną przeciwlotniczą nieprzyjaciela /lotnictwo myśliwsko-bombowe, lotnictwo myśliwsko-szturmowe, lotnictwo bombowe, śmigłowce szturmowe/;
- osłania lotnictwo transportowe przed przeciwdziałaniem w powietrzu lotnictwa nieprzyjaciela /lotnictwo myśliwskie/;
- zakłóca środki radioelektroniczne nieprzyjaciela wykorzystywane w systemach wykrywania,

powiadamy i dowodzenia lotnictwem i OPL nieprzyjaciela /lotnicze pododdziały przeciwdziałania radioelektronicznego/;

d/ Lotnictwo dalekiego zasięgu, które z kolei:

- niszczy i obezwładnia lotnictwo przeciwnika na lotniskach oraz stanowiska dowodzenia lotnictwem i obroną przeciwlotniczą nieprzyjaciela /lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu/;
- zakłóca środki radioelektroniczne nieprzyjaciela wykorzystywane w systemach wykrywania, powiadamy i dowodzenia lotnictwem i OPL nieprzyjaciela /samoloty przeciwdziałania radioelektronicznego/.

Zakres działań poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i wojsk w zabezpieczeniu wysadzenia operacyjnego desantu powietrznego w znacznym stopniu zależy od tego, czy desant jest wysadzany w warunkach stosowania lub niestosowania broni jądrowej. Jeżeli broń jądrowa nie jest stosowana, to główną rolę w zabezpieczeniu wysadzenia desantu odgrywa lotnictwo frontowe i lotnictwo dalekiego zasięgu. W wypadku stosowania broni jądrowej główną rolę przypadnie wojskom rakietowym i lotnictwu frontowemu. Natomiast lotnictwo dalekiego zasięgu w tych warunkach może w ogóle nie być używane do działań w operacji powietrznodesantowej.

Zabezpieczenie działań lotnictwa transportowego transportującego wojska desantu powietrznego do rejonu lądowania wymaga rozpoznania i zwalczania obiektów nieprzyjaciela rozmieszczonych w szerokim pasie i na znacznej głębokości. Część z tych obiek-

tów jest zwykle bardzo dobrze maskowana/pododdziały OPL/. Inne obiekty, w tym szczególnie samoloty na lotniskach, są rozmieszczone w ukryciach i schronach, co stwarza duże trudności w czasie ich zwalczania. W związku z tym, aby w pełni osiągnąć założone cele działań, w wielu przypadkach niezbędne jest rozpoczęcie działań związanych ze zwalczaniem niektórych obiektów jeszcze w okresie przygotowywania operacji powietrznodesantowej.

Działania bojowe różnych rodzajów sił zbrojnych i wojsk prowadzone w ramach zabezpieczenia przelotu lotnictwa transportowego zwykle są ze sobą ściśle powiązane co do celu, miejsca, czasu i sposobu wykonania. Wymagają więc dokładnego ich uzgodnienia przez zainteresowane dowództwa i sztaby.

Udział lotnictwa w operacjach powietrznodesantowych nie kończy się wraz z wysadzeniem desantu. Wojska desantu bowiem, prowadząc w trudnych warunkach walkę na tyłach nieprzyjaciela, muszą mieć zapewnione niezbędne wsparcie i osłonę lotniczą. Lotnictwo powinno dostarczać niezbędne dla tych wojsk informacje z rozpoznania powietrznego. W wielu wypadkach konieczne będzie dostarczanie wojskom desantu środków materiałowych i amunicji. Ogromne znaczenie posiada też zapewnienie sprawnej ewakuacji ranych i chorych drogą powietrzną z rejonu działań desantu.

Warunki działań lotnictwa w tym etapie są zróżnicowane. Na początku operacji, gdy rejon desantowania jest położony w stosunkowo znacznej odległości od linii styczności bojowej wojsk, warunki te będą utrudnione. Dotarcie do tego rejonu wymaga bo-

wiem pokonywania przez lotnictwo przeciwdziałania wielu środków OPL nieprzyjaciela, która - jak wiadomo - jest urzutowywana w głąb.

Rozwój natarcia wojsk działających od czoła - w celu połączenia się z wojskami desantu - wywiera bezpośredni wpływ na warunki działań lotnictwa. Wskutek natarcia tych wojsk zmniejsza się bowiem odległość pomiędzy ich przednim skrajem a wojskami desantu, co z kolei wpływa dodatnio na możliwości pokonywania OPL nieprzyjaciela oraz sprzyja wykonywaniu własnych środków radiolokacyjnych przez lotnictwo wspierające i osłaniające desant. W końcowym okresie walki desantu warunki działań lotnictwa coraz bardziej się upodabniają do warunków istniejących w czasie wsparcia przez lotnictwo związków taktycznych pierwszego rzutu armii.

W działaniach bojowych lotnictwa, jak to wyraźnie wynika z dotychczasowych rozważań, można wyróżnić trzy etapy związane z organizacją i prowadzeniem operacji powietrznodesantowej, a mianowicie:

- pierwszy etap zwany przygotowawczym;
- drugi etap obejmujący desantowanie desantu /etap desantowania/;
- trzeci etap związany z prowadzeniem walki przez wojska desantu w głębi ugrupowania nieprzyjaciela.

W każdym z tych etapów lotnictwo wykonuje szereg różnorodnych zadań. W pierwszym etapie operacji do zadań tych zalicza się:

1. Osłonę przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza lotnictwa transportowego i wojsk desantu po-

wietrznego na lotniskach w rejonie załadowania. Jeżeli lotniska te położone są na obszarze kraju, to zadanie to wykonują wojska OPK. W wypadku położenia lotnisk w obszarze frontu zadanie osłony wykonuje lotnictwo myśliwskie armii lotniczej wspólnie z wojskami OPL frontu.

2. Rozpoznanie powietrzne obiektów nieprzyjaciela w pasie przelotu lotnictwa transportowego i w rejonie desantowania oraz na podejściach do tego rejonu. Zadanie to wykonuje przede wszystkim lotnictwo frontowe. Niekiedy, szczególnie w warunkach niestosowania broni jądrowej, zadanie to może też wykonywać lotnictwo dalekiego zasięgu.
3. Wstępne obezwładnienie i niszczenie środków obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela w pasie przelotu desantu.

Zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe we współdziałaniu z artylerią i wojskami raketowymi, a w warunkach niestosowania broni jądrowej - także lotnictwo dalekiego zasięgu.

4. Wstępne obezwładnienie i niszczenie punktów i ośrodków dowodzenia lotnictwem i obroną przeciwlotniczą nieprzyjaciela w pasie przelotu lotnictwa transportowego i w rejonie lądowania desantu oraz na podejściach od tego pasa i rejonu. Zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe we współdziałaniu z wojskami raketowymi, a niekiedy także lotnictwo dalekiego zasięgu.
5. Niszczenie raketowych środków napadu jądrowego, lotnictwa na lotniskach oraz zgrupowań wojsk nieprzyjaciela w rejonie desantowania i na podejś-

ciach do tego rejonu. Zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe we współdziałaniu z wojskami rakiętowymi, a niekiedy także lotnictwo dalekiego zasięgu.

W drugim etapie - etapie desantowania - podstawowe zadania lotnictwa polegają na:

1. Bezpośrednim rozpoznaniu powietrznym środków obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela w pasie przelotu lotnictwa transportowego i w rejonie desantowania; rozpoznaniu bazowania lotnictwa, rakiętowych środków napadu jądrowego oraz wojsk w rejonie desantowania. Zadania te wykonuje lotnictwo frontowe.
2. Niszczeniu nowo wykrytych środków obrony przeciwlotniczej oraz punktów i ośrodków dowodzenia lotnictwem i OPL nieprzyjaciela, zagrażających lotnictwu transportowemu, zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe we współdziałaniu z wojskami rakiętowymi i artylerią, a niekiedy także lotnictwo dalekiego zasięgu.
3. Niszczeniu zagrażającego lotnictwu transportowemu i wojskom desantu lotnictwa nieprzyjaciela na lotniskach, blokowaniu lotnisk oraz niszczeniu nowo wykrytych rakiętowych środków napadu jądrowego. Zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe we współdziałaniu z wojskami rakiętowymi, a niekiedy także lotnictwo dalekiego zasięgu.
4. Desantowaniu wojsk powietrznodesantowych wchodzących w skład operacyjnego desantu powietrznego. Zadanie to wykonuje lotnictwo transportowe.

5. Osłonie lotnictwa transportowego w powietrzu przed przeciwdziałaniem lotnictwa nieprzyjaciela. Zadanie to nad obszarem kraju wykonuje lotnictwo myśliwskie wojsk OPK we współdziałaniu z wojskami raketowymi i artylerią OPK, nad wojskami frontu - lotnictwo myśliwskie armii lotniczej we współdziałaniu z wojskami OPL, a nad terenem nieprzyjaciela - lotnictwo myśliwskie armii lotniczej.
6. Radioelektronicznym obezwładnieniu systemu dowodzenia lotnictwem i obroną przeciwlotniczą. Zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe, lotnictwo transportowe i lotnictwo dalekiego zasięgu we współdziałaniu z siłami i środkami rozpoznania i przeciwdziałania radioelektronicznego wojsk lądowych frontu.

W trzecim etapie - prowadzenia walki przez wojska desantu w głębi ugrupowania nieprzyjaciela - lotnictwo wykonuje następujące zadania:

1. Rozpoznaje z powietrza obiekty nieprzyjaciela na korzyść wojsk powietrznodesantowych. Zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe.
2. Niszczy i obezwładnia odwody nieprzyjaciela podchodzące do rejonu desantowania. Zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe we współdziałaniu z wojskami raketowymi, a niekiedy także lotnictwo dalekiego zasięgu.
3. Wspiera wojska desantu powietrznego walczące z głębi ugrupowania nieprzyjaciela. Zadanie to wykonuje lotnictwo frontowe.

4. Dostarcza środki materiałowe i amunicję dla walczących wojsk desantu oraz ewakuuje rannych i chorych. Zadanie to wykonują pułki lotnictwa transportowego wyposażone w samoloty transportowe. Gdy wojska nacierające od czoła zbliżą się do rejonu walki desantu, zadanie to wykonują także pułki śmigłowców transportowych.

Reasumując dotychczasowe rozważania, należy stwierdzić, że warunki działań lotnictwa w operacjach powietrznodesantowych są skomplikowane. W tych bowiem operacjach niezbędne jest wykonywanie złożonych i różnorodnych zadań związanych z równoczesnym użyciem znacznych sił różnych rodzajów lotnictwa w głębi ugrupowania nieprzyjaciela. Działania lotnictwa posiadają duży rozmach przestrzenny i są związane z pokonywaniem obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela na znaczną głębokość. W operacji bierze udział lotnictwo frontowe, lotnictwo wojsk OPK, lotnictwo transportowe i w niektórych wypadkach lotnictwo dalekiego zasięgu. Każde z nich podlega innemu dowództwu szczebla operacyjnego: dowództwu armii lotniczej, dowództwu wojsk OPK, dowództwu lotnictwa transportowego, dowództwu lotnictwa dalekiego zasięgu. W najtrudniejszym etapie operacji - desantowania operacyjnego desantu powietrznego - w powietrzu równocześnie może znajdować się kilkaset samolotów różnorodnych typów, których działania są ściśle powiązane co do celu, sposobu, miejsca i czasu. Działania lotnictwa wymagają też zgrania w czasie i przestrzeni z działaniami wojsk lądowych.

W związku z tym, udział lotnictwa w operacji powietrznodesantowej wymaga drobiazgowego zaplanowania i dokładnego uzgodnienia w ramach lotnictwa, z wojskami lądowymi i z wojskami OPK.

W dalszym ciągu skryptu omawia się właściwości planowania i organizacji działań lotnictwa w tej skomplikowanej operacji.

## II. WŁAŚCIWOŚCI PLANOWANIA I ORGANIZACJI DZIAŁAŃ LOTNICTWA W OPERACJACH POWIETRZNODESANTOWYCH

Wszystkie zasadnicze założenia związane z organizacją i prowadzeniem operacji powietrznodesantowej w początkowym okresie wojny /w ramach pierwszej operacji zaczepnej frontu/ rozwiązywane są w Sztabie Generalnym. Opracowywane plany w okresie poprzedzającym rozpoczęcie działań wojennych są przekazywane do zainteresowanych sztabów. Po wybuchu wojny rozwój sytuacji może jednak zmusić do dokonywania radykalnych zmian wymagających uaktualnienia lub rozwiązania nowych problemów związanych z operacją powietrznodesantową. Wykonaniem tych przedsięwzięć zajmuje się sztab frontu, w ramach którego realizowana jest operacja powietrznodesantowa.

Operacja powietrznodesantowa może być planowana w ramach całokształtu pracy dowódcy i sztabu frontu nad przygotowaniem operacji zaczepnej lub stanowić wyodrębniony element działalności dowództwa i sztabu, realizowany przez specjalnie w tym celu wydzielony zespół. W każdym wypadku w procesie planowania operacji powietrznodesantowej i organizacji współdziałania na szczeblu frontu biorą między in-

nymi udział dowództwo i sztab /grupa operacyjna/ armii lotniczej oraz przedstawiciele /grupy operacyjne/ reprezentujący dowództwa i sztab lotnictwa transportowego, wojsk OPK, a w niektórych wypadkach także lotnictwa dalekiego zasięgu.

W procesie planowania operacji i organizacji współdziałania na szczeblu frontu z problematyki lotniczej ustala i uzgadnia się:

1. Zadania bojowe lotnictwa frontowego, lotnictwa dalekiego zasięgu i lotnictwa myśliwskiego wojsk OPK w etapie przygotowawczym do operacji oraz możliwości i sposoby wykonywania zadań, a w tym:
  - zadanie lotnictwa w zakresie osłony lotnictwa transportowego na lotniskach w rejonie załadowania desantu i w rejonie dodatkowego tankowania;
  - zadania w zakresie rozpoznania powietrznego;
  - zadania związane z niszczeniem i obezwładnieniem środków OPL, rakietowych środków napadu jądrowego, lotnictwa na lotniskach, punktów i ośrodków dowodzenia lotnictwem i wojskami OPL nieprzyjaciela;
  - niezbędne siły lotnictwa do wykonania powyższych zadań;
  - wykonawców zadań;
  - sposoby wykonania zadań.
2. Zadania bojowe lotnictwa transportowego, lotnictwa frontowego, lotnictwa dalekiego zasięgu i wojsk OPK w etapie desantowania oraz możliwości i sposoby ich wykonania, a w tym:

- lotniska załadowania poszczególnych pododdziałów wojsk desantu powietrznego oraz zrzutowiska i uchwytywane lotniska w rejonie lądowania desantu;
- terminy przylotu samolotów transportowych na lotniska załadowania wojsk desantu oraz startu samolotów z poszczególnych lotnisk;
- trasy, profile i prędkości lotu lotnictwa transportowego, jego ugrupowanie na trasie lotu i w rejonie lądowania desantu;
- terminy, obiekty i sposoby wykonania bezpośredniego rozpoznania powietrznego, niezbędne do tego siły, wykonawców zadań oraz sposoby przekazania informacji rozpoznawczych zainteresowanym;
- korytarz, w którym należy obezwładnić i niszczyć różne środki OPL nieprzyjaciela;
- terminy, obiekty i sposoby wykonania zadań związanych z obezwładnieniem i niszczeniem środków OPL, punktów i ośrodków dowodzenia lotnictwem i wojskami OPL, lotnictwa na lotniskach, wojsk nieprzyjaciela w rejonie desantowania oraz z blokowaniem lotnisk, niezbędne do tego siły i wykonawców zadań;
- terminy, rejony i sposoby osłony lotnictwa transportowego na trasie lotu do celu i z powrotem oraz w rejonie desantowania, niezbędne do wykonania zadań siły lotnictwa myśliwskiego /armii lotniczej i wojsk OPK/ i wykonawców zadań;

- terminy, rejony i sposoby wykonywania zadań w zakresie radioelektronicznego obozwładnienia systemu dowodzenia lotnictwem i obroną przeciwlotniczą, niezbędne do tego siły i wykonawców zadań;
  - ugrupowania bojowe lotnictwa wykonującego zadania na korzyść lotnictwa transportowego i wojsk desantu, trasy, wysokości i prędkości lotu;
  - rubież wyrównania;
  - pasy współdziałania lotnictwa myśliwskiego armii lotniczej i wojsk OPK.
3. Zadania bojowe lotnictwa frontowego, lotnictwa dalekiego zasięgu i lotnictwa transportowego w etapie prowadzenia walki przez wojska desantu, a w tym:
- zadania w zakresie rozpoznania powietrznego;
  - zadania w zakresie zwalczania odwodów nieprzyjaciela;
  - zadania w zakresie lotniczego wsparcia walczących wojsk desantu;
  - zadanie w zakresie dostawy środków materiałowych i amunicji oraz ewakuacji rannych i chorych;
  - niezbędne siły do wykonania powyższych zadań;
  - wykonawców zadań.
4. Współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi i z wojskami OPK oraz w ramach samego lotnictwa, w tym sygnały współdziałania.
5. Dowodzenie lotnictwem.

## 6. Zabezpieczenie działań bojowych lotnictwa w operacji powietrznodesantowej.

Ustalone i uzgodnione zagadnienia ujmuje się w dokumentach operacyjnych opracowywanych przez sztab frontu oraz przez sztaby /grupy operacyjne/ różnych rodzajów sił zbrojnych i wojsk.

Sztab /grupa operacyjna/ armii lotniczej opracowuje plan działań bojowych armii lotniczej w operacji powietrznodesantowej, ujmując w nim następujące dane:

a/ w części graficznej opracowywanej na mapie w skali 1:200 000 lub 1:500 000:

- o nieprzyjacielu: wiadomości i oceny dotyczące składu, ugrupowania i możliwości działań wojsk lądowych marynarki wojennej - na kierunkach nadmorskich, obrony przeciwlotniczej i lotnictwa taktycznego w rejonie objętym operacją desantową;

- o sąsiadach: niezbędne wiadomości o składzie, ugrupowaniu i planowanym działaniu wojsk lądowych marynarki wojennej na kierunku nadmorskim, lotnictwa transportowego, lotnictwa dalekiego zasięgu i wojsk OPK w zakresie niezbędnym dla graficznego przedstawienia działań lotnictwa armii lotniczej w operacji powietrznodesantowej, w tym między innymi: rejonny wyczekiwania i lotniska załadowania desantu powietrznego, korytarze przelotu, trasy lotu lotnictwa transportowego;

rejon lądowania desantu i lotniska uchwytywane przez desant; ugrupowanie bojowe lotnictwa

transportowego; terminy i obiekty działań, osie tras lotu i ugrupowania bojowego lotnictwa dalekiego zasięgu; terminy i osie tras lotu samolotów zakłóceń radioelektronicznych, pasy współdziałania lotnictwa myśliwskiego armii lotniczej i wojsk OPK; punkty dowodzenia współdziałających dowództw;

- o lotnictwie armii lotniczej: bazowanie i manewr lotniskowy lotnictwa biorącego udział w operacji; możliwości operacyjne lotnictwa, które można wyrazić graficznie; obiekty rozpoznawane i zwalczane przez lotnictwo, terminy wykonania i wykonawcy; początkowa i końcowa rubież odpowiedzialności za osłonę desantu, strefy dyżurowania i patrolowania w powietrzu; ugrupowanie operacyjne lotnictwa w powietrzu w etapie desantowania; rubież wyrównania; punkty dowodzenia szczebla operacyjnego i taktycznego; elementy zabezpieczenia działań lotnictwa /bramy przelotowe, punkty radionawigacyjne, bazy zaopatrzenia/ itp.

b/ W legendzie do planu działań:

- ocenę możliwości działań wojsk lądowych marynarki wojennej - na kierunku nadmorskim, obrony przeciwlotniczej i lotnictwa taktycznego nieprzyjaciela wraz z wnioskami;
- ocenę warunków działań lotnictwa w operacji powietrznodesantowej;
- zadania frontu i sąsiadów oraz ich wykonanie w zakresie niezbędnym dla powzięcia decyzji

o działaniach armii lotniczej w operacji powietrznodesantowej;

- zadanie armii lotniczej;
- myśl przewodnią decyzji dowódcy armii lotniczej;
- zadania związków taktycznych i oddziałów lotniczych biorących udział w operacji powietrznodesantowej;
- organizację współdziałania z sąsiadami i dowodzenia armią lotniczą;
- organizację zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

Do planu działań bojowych mogą być dołączone następujące załączniki:

- skład bojowy lotnictwa armii lotniczej wydzielany do działań w operacji powietrznodesantowej;
- stosunek sił w lotnictwie;
- podział wysiłku armii lotniczej według zadań i etapów operacji;
- wyciąg dla armii lotniczej z tabeli współdziałania w operacji powietrznodesantowej itp.

Plan działań armii lotniczej w tej operacji zatwierdza dowódca frontu, a podpisują go dowódca i szef sztabu armii lotniczej. W oparciu o powyższy plan opracowuje się rozkazy dla związków taktycznych i samodzielnych oddziałów lotniczych.

Przedstawiciele /grupy operacyjne/ lotnictwa transportowego, wojsk OPK i lotnictwa dalekiego zasięgu otrzymują wyciągi z tabeli współdziałania w operacji powietrznodesantowej opracowywanej na szczeblu frontu. Wyciągi te przedstawiają swoim do-

wódcom wraz z odpowiednimi meldunkami. Dowódcy związków operacyjnych /związków taktycznych/ lotnictwa transportowego, lotnictwa dalekiego zasięgu i wojsk OPK w oparciu o otrzymane od przełożonych zadania wypracowują decyzję o działaniach bojowych podległego lotnictwa /wojsk OPK/ w operacji powietrznodesantowej, uwzględniając przy tym ustalenia i uzgodnienia dokonane na szczeblu frontu w czasie planowania operacji i organizacji współdziałania.

Działania lotnictwa transportowego i lotnictwa frontowego uzgadnia się też z wojskami powietrznodesantowymi. Problematykę związaną z wykorzystywaniem przez lotnictwo transportowe lotnisk położonych w rejonie wyjściowym uściśla się ponadto z dowódcami pułków lotniczych bazujących na tych lotniskach. W tym celu z dywizji lotnictwa transportowego wysyłane są grupy operacyjne, z pułków lotnictwa transportowego - grupy dowodzenia, a z lotnictwa frontowego grupy dowodzenia bojowego. Gdy z dywizji i pułków lotnictwa transportowego nie wysyła się grup operacyjnych i grup dowodzenia, współdziałanie z wojskami powietrznodesantowymi i z pułkami lotniczymi bazującymi w rejonie wyjściowym uzgadnia grupa operacyjna dowództwa lotnictwa transportowego po zakończeniu swej działalności na szczeblu frontu. Przebieg procesu organizacji tego współdziałania opisano niżej.

Dowódcy dywizji i pułków lotnictwa transportowego, na podstawie decyzji swych przełożonych, wysyłają w rejon załadowania desantu powietrznego swe grupy operacyjne i grupy dowodzenia.

W skład grupy operacyjnej dywizji lotnictwa transportowego zwykle wydziela się: zastępcę dowódcy dywizji jako dowódcę grupy, szefa sztabu dywizji lub jego zastępcę, nawigatora dywizji ds. desantowania, inżyniera ds. urządzeń lotniczych i desantowych, szefa łączności, szefa służby chemicznej, oficerów służby materiałowo-technicznej zabezpieczenia i służby inżynieryjnej oraz starszego lekarza.

Do zadań grupy operacyjnej należy:

- organizacja dowodzenia na lotniskach rejonu wyjściowego;
- uzgodnienie zagadnień współdziałania z dowódcą dywizji powietrznodesantowej;
- uzgodnienie zagadnień współdziałania z dowódcami pułków lotniczych bazujących na lotniskach w rejonie wyjściowym.

Wraz z grupą operacyjną w rejon wyjściowy wysyła się ruchome stanowiska dowodzenia dywizji i pododdział kompanii łączności z niezbędnymi środkami łączności i radiotechnicznego ubezpieczenia lotów. Równocześnie z grupą operacyjną w rejon wyjściowy mogą przybywać grupy dowodzenia pułków lotnictwa transportowego.

Po przybyciu w rejon wyjściowy dowódca grupy operacyjnej organizuje pracę oficerów służby materiałowo-technicznego zabezpieczenia i służby inżynieryjnej oraz grup dowodzenia pułków w zakresie uzgodnienia zagadnień współdziałania z dowódcami pułków lotniczych bazujących na lotniskach wyznaczonych dla dywizji, a także kieruje rekonesansem tych lotnisk.

Szef sztabu dywizji lub jego zastępca wybiera miejsce rozwinięcia wysuniętego stanowiska dowodzenia dywizji. Następnie wraz z nawigatorem ds. desantowania oraz z inżynierem ds. urządzeń lotniczych i desantowych uczestniczy w uzgadnianiu współdziałania w sztabie dywizji powietrznodesantowej.

Jak wiadomo, w operacji powietrznodesantowej bierze udział kilka dywizji lotnictwa transportowego. W uzgodnieniu współdziałania z dywizją powietrznodesantową biorą więc udział grupy operacyjne ze wszystkich tych dywizji. Pracą tych grup w czasie uzgadniania współdziałania zwykle kieruje przedstawiciel dowództwa lotnictwa transportowego. Podczas uzgadniania współdziałania ustala się:

- skład bojowy desantowanych pododdziałów, niezbędną liczbę samolotów dla zrzutu poszczególnych pododdziałów oraz kolejność ich desantowania;
- podział pododdziałów desantu na lotniska załadowania i pomiędzy pułki lotnictwa transportowego;
- terminy załadowania do samolotów wojsk i sprzętu;
- zrzutowiska, terminy startu i warunki lotu samolotów w czasie zrzutu pododdziałów;
- organizację dowodzenia i łączności w rejonie wyjściowym, podczas lotu na desantowanie oraz sygnały i środki dowodzenia.

Na zakończenie opracowuje się tabelę desantowania w kilku egzemplarzach, po jednym egzemplarzu dla każdej dywizji. Rezultaty uzgodnień dowódca grupy operacyjnej lub szef sztabu melduje dowódcy dywizji lotnictwa transportowego.

Jak to zostało zaznaczone, z pułku lotnictwa transportowego biorącego udział w operacji powietrznodesantowej może być wysyłana w rejon załadowania grupa dowodzenia. W skład grupy zwykle wchodzi: szef sztabu /lub jego zastępcę/, nawigator pułku ds. desantowania, szef łączności, szef służby chemicznej, oficerowie służby inżynieryjnej, starszy lekarz. Na dowódcę grupy wyznacza się zazwyczaj zastępcę dowódcy pułku.

Do zadań pułkowej grupy dowodzenia należy:

- rekonesans lotniska załadowania desantu;
- uzgodnienie współdziałania z dowódcą pułku lotniczego bazującego na tym lotnisku;
- uzgodnienie współdziałania z dowódcą desantowego pododdziału;
- rozwinięcie stanowiska dowodzenia pułku na lotnisku załadowania.

Na lotnisko załadowania desantu kieruje się pododdział samodzielnego dywizjonu łączności i radiotechnicznego ubezpieczenia lotów. Jeżeli brak na tym lotnisku środków zabezpieczenia materiałowego i lotniczo-technicznego, to kieruje się tam część sił i środków batalionu zaopatrzenia właściwego pułku lotnictwa transportowego.

Z dowódcą pułku lotniczego bazującego na lotnisku załadowania desantu grupa dowodzenia uzgadnia:

- miejsce stoisk samolotów transportowych;
- wykonanie przez pułk lotnictwa transportowego lądowania i startu w utrudnionych warunkach, wynikających z prowadzenia z tego samego lotniska działań bojowych przez drugi pułk lotniczy;

- możliwości zabezpieczenia materiałowego i lotniczo-technicznego lotnictwa transportowego przez pułk stale bazujący na lotnisku załadowania desantu;
- możliwości zabezpieczenia lotnictwa transportowego na lotnisku załadowania desantu przez pułk stale na nim bazujący pod względem: łączności, obrony przed bronią masowego rażenia, obrony przeciwlotniczej, maskowania, transportu itp.

Z dowódcą desantowanego pododdziału wojsk powietrznodesantowych grupa dowodzenia uzgadnia:

- dokładny skład bojowy desantowanego pododdziału;
- kolejność zrzutu pododdziału oraz podział sprzętu i ludzi na samoloty;
- sposoby załadowania pododdziału, a w tym: stoiska załadowania, miejsca rozmieszczenia pododdziału przed podejściem do samolotów, terminy początku i końca załadowania; sposoby poruszania się pododdziału na lotnisku;
- dowodzenie eskadrami lotnictwa transportowego i pododdziałem wojsk powietrznodesantowych na lotnisku i w czasie lotu, środki i sygnały dowodzenia.

Grupa dowodzenia i dowództwo desantowanego pododdziału wspólnie opracowują w dwóch egzemplarzach plan załadowania, składający się ze schematu lotniska i tabeli załadowania. Jeden egzemplarz planu zabiera grupa dowodzenia, a drugi - dowódca desantowanego pododdziału.

Uzgodnione zagadnienia są meldowane dowódcy puł-

ku lotnictwa transportowego, który wykorzystuje je w procesie wypracowania decyzji i przygotowania pułku do desantowania desantu powietrznego.

W celu zapewnienia ścisłego współdziałania pomiędzy lotnictwem frontowym i wojskami powietrznymi na stanowisko dowodzenia dywizji powietrznodesantowej kieruje się grupę dowodzenia bojowego. Grupa ta bierze udział w procesie planowania i organizacji działań dywizji powietrznodesantowej oraz wspólnie ze sztabem dywizji jest zrzucała w rejonie lądowania desantu.

W okresie planowania i organizacji działań dywizji powietrznodesantowej grupa dowodzenia bojowego uzgadnia ze sztabem dywizji zagadnienia dotyczące:

- prowadzenia rozpoznania powietrznego na korzyść dywizji;
- wsparcia i osłony wojsk dywizji;
- współdziałania środków OPL desantu z lotnictwem myśliwskim;
- sygnałów wzajemnego rozpoznania i wskazywania celów;
- sposobów wywoływania i naprowadzania lotnictwa na cele naziemne położone w pobliżu przedniego skrajku walczących wojsk desantu itp.

Treść uzgodnionych zagadnień szef grupy dowodzenia bojowego przekazuje na stanowisko dowodzenia armii lotniczej.

Jak wynika z niniejszego rozdziału, proces planowania i organizacji działań lotnictwa w operacji powietrznodesantowej jest skomplikowany. Wymaga on

bowiem dokonywania bardzo szczegółowego planowania działań na różnych szczeblach dowodzenia i w wielu dowództwach i sztabach oraz wnikliwej organizacji współdziałania pomiędzy różnymi rodzajami sił zbrojnych, wojsk i lotnictwa, biorącymi udział w tej operacji. W związku z tym do grup operacyjnych lub zespołów planowania oraz organizacji działań lotnictwa w tej operacji należy wyznaczać najbardziej doświadczonych i kompetentnych oficerów.

### III. WŁAŚCIWOŚCI PROWADZENIA DZIAŁAŃ BOJOWYCH PRZEZ LOTNICTWO W OPERACJACH POWIETRZNODESANTOWYCH

W operacji powietrznodesantowej podstawowa rola przypada lotnictwu transportowemu. W związku z tym w niniejszym rozdziale w pierwszej kolejności omawia się właściwości działań tego właśnie lotnictwa. W drugiej części rozdziału ujmuje się właściwości działań w tej operacji innych rodzajów lotnictwa.

#### 1. Właściwości prowadzenia działań przez lotnictwo transportowe w operacjach powietrznodesantowych

Działania lotnictwa transportowego w operacjach powietrznodesantowych rozpoczynają się od desantowania rzutu spadochronowego dywizji powietrznodesantowych. Aby więc zachować chronologię wydarzeń, najpierw zostaną omówione zagadnienia związane z wykonaniem przez lotnictwo transportowe lotu na desantowanie rzutu spadochronowego, a następnie rzutu lądującego dywizji. Pierwszym przedsięwzięciem lotnictwa transportowego jest przelot na lotniska załadowania.

Przelot lotnictwa na lotniska załadowania desantu wykonuje się w sposób skryty. Skrytość osiąga się dzięki scentralizowanemu dowodzeniu, ograniczeniu do minimum pracy środków łączności, wykonywaniu przelotu z lotniska stałego bazowania na lotnisko załadowania desantu małymi grupami oraz w miarę możliwości na małych wysokościach i w porze nocnej. Dolot do lotniska załadowania wykonuje się obowiązkowo na małych wysokościach, a lądowanie - z prostej. Skupianie samolotów na kręgu nadlotniskowym jest niedopuszczalne.

Czas przebywania samolotów transportowych na lotniskach załadowania jest uwarunkowany koniecznością wydawania zarządzeń precyzujących sposób wykonania zadań oraz długotrwałością tankowania samolotów i załadowania desantu. Dąży się do maksymalnego skracania tego czasu.

Samoloty na lotnisku rozśrodkowuje się i dokładnie maskuje. Na lotnisku organizowana jest obrona przeciwlotnicza i przed bronią masowego rażenia.

W czasie lądowania samolotów lotnictwa transportowego wojska desantu znajdują się w wyznaczonych rejonach w pobliżu lotniska. Jedynie część sprzętu bojowego i środków materiałowych wraz z niezbędną obsługą rozmieszcza się przy stacjach samolotów transportowych.

Załadowanie desantu poprzedza wspólne uściślenie przez dowódców pułku lotnictwa transportowego i desantowanego pododdziału planu desantowania. Następnie, po uzyskaniu zgody od dowódcy pułku lot-

nictwa transportowego, dowódca desantowanego pododdziału przekazuje podległym wojskom sygnał rozpoczęcia załadowania wojsk i sprzętu do samolotów. W pierwszej kolejności ładuje się sprzęt i środki materiałowe. Po ich załadowaniu pułk osiąga gotowość bojową nr 2. Następnie w samolocie zajmują miejsca spadochroniarze. Załadunek ludzi i sprzętu kończy się nie później niż 10-15 min. przed zapuszczeniem silników. Po załadowaniu spadochroniarzy pułk osiąga gotowość bojową nr 1.

Start pułków następuje na sygnał dowódców dywizji lub według zawczasu określonego terminu przelotu wyjściowego punktu trasy. Odstęp w czasie pomiędzy startującymi samolotami wynosi w dzień, w zwykłych warunkach atmosferycznych ok. 40-60 sek., a w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych - od 1 do 2 minut.

Zbiórki samolotów dokonuje się sposobem dopędzania. W trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy zbiórki się nie robi, a samoloty po starcie lecą bezpośrednio na wyjściowy punkt trasy.

Ugrupowanie lotnictwa transportowego na trasie lotu składa się z następujących grup taktycznego przeznaczenia /patrz załącznik nr 3 i 4/:

- grupy rozpoznania pogody i skażeń promieniotwórczych atmosfery;
- grupy naprowadzania na zrzutowiska;
- grupy soadochronowej;
- grupy zakłóceń radioelektronicznych.

Grupa rozpoznania pogody i skażeń promieniotwórc-

czych atmosfery wykonuje lot 30-50 min. przed grupą spadochronową z zadaniem rozpoznania aktualnych warunków atmosferycznych i ewentualnych skażeń promieniotwórczych atmosfery na trasie lotu nad własnym terytorium.

Grupa naprowadzania tworzy się w wypadku trudnych warunków nawigacyjnych wyjścia grupy spadochronowej na zrzutowisku /noc, trudne warunki atmosferyczne/. Grupa przerzuca na zrzutowiska zespoły zabezpieczenia desantowania, w skład których wchodzi specjalnie przeszkoleni spadochroniarze. Zespoły dysponują środkami radiotechnicznymi i pirotechnicznymi służącymi do oznaczania zrzutowisk. Zespół zabezpieczenia desantowania zrzuca się 20-30 min. przed grupą spadochronową.

Grupa spadochronowa lotnictwa transportowego jest przeznaczona do przerzutu rzutu spadochronowego dywizji powietrznodesantowej. Lot do rejonu desantowania wykonuje zwykle po dwóch-trzech trasach. Odstępy pomiędzy trasami wynoszą w dzień, w zwykłych warunkach atmosferycznych około 8-10 km, natomiast w trudnych warunkach atmosferycznych lub w nocy 20-30 km.

Ugrupowanie dywizji lotnictwa transportowego zależy od pory doby i warunków atmosferycznych.

W zwykłych warunkach atmosferycznych dywizja wykonuje lot po jednej - dwóch trasach, w ugrupowaniu kolumna pułków, pułki w kolumnie eskadr, eskadry - w kolumnie kluczy, klucze - w klinie samolotów. Odległości pomiędzy pułkami wynoszą 5-10 km, między

eskadrami i kluczami - 2 km. Jeżeli istnieje zagrożenie przeciwlotniczymi pociskami raketowymi z głowicami jądrowymi o mocy do 2 kt, to odległości pomiędzy eskadrami i kluczami zwiększa się do 3-4 km. Odstępy i odległości w kluczach pomiędzy samolotami wynoszą średnio trzy rozpiętości i długości samolotów.

Długość ugrupowania:

- pułku lotnictwa transportowego ok. 20 km;
- dywizji lecącej po jednej trasie ok. 65-75 km;
- dywizji lecącej po dwóch trasach ok. 40-45 km.

Czas zrzutu desantu przez pułk lotnictwa transportowego wynosi 3-3,5 min., a przez dywizję od 8 do 13 min.

W trudnych warunkach atmosferycznych lub w nocy dywizje, pułki, eskadry i klucze lotnictwa transportowego lecą w ugrupowaniu potok samolotów. Odległości w czasie pomiędzy pułkami mogą się wahać w granicach od 3 do 5 minut, a pomiędzy eskadrami, kluczami i samolotami - od 30 do 1,5 min.

Długość ugrupowania bojowego pułku w czasie lotu po trasie może wynosić ok. 230 km, a dywizji lecącej po jednej trasie - około 700 km. W czasie lotu po dwóch trasach długość ugrupowania takiej dywizji wyniesie około 470 km.

Czas zrzutu desantu przez pułk wynosi około 29 minut, a przez dywizję - od 60 do 90 min.

W celu skrócenia długości ugrupowania lotnictwa transportowego samoloty lecące po tej samej trasie mogą być urzutowane na 2-3 wysokościach. W tym wy-

padku różnica w wysokości lotów powinna wynosić od 200 do 300 m.

Określając ugrupowanie lotnictwa transportowego uwzględnia się warunki bezpieczeństwa w zależności od kolejności zrzutu spadochroniarzy i ciężkiego sprzętu. Zrzut spadochroniarzy w pierwszej kolejności powoduje konieczność zastosowania 5-7 min. odstępu w czasie w stosunku do rzutu ciężkiego sprzętu. Odstęp w czasie między samolotami transportującymi spadochroniarzy i ciężki sprzęt jest niezbędny, by spadochroniarze opuścili zrzutowisko przed lądowaniem ciężkiego sprzętu. Gdy w pierwszej kolejności zrzucany jest ciężki sprzęt, odstępów nie stosuje się.

Grupa zakłóceń radioelektronicznych składa się z pojedynczych samolotów transportowych wyposażonych w aparaturę zakłócającą. Zadanie tej grupy polega na czynnym i biernym zakłócaniu stacji radiolokacyjnych pracujących w systemach OPL nieprzyjaciela.

Trasa lotu lotnictwa transportowego powinna zapewniać dokładne i niespodziewane wyjście lotnictwa na zrzutowiska oraz dogodne warunki pokonywania przeciwdziałania środków OPL nieprzyjaciela i bezpieczeństwa lotu.

Określając trasę nad terytorium nieprzyjaciela należy unikać lotów nad rejonami ześrodkowania wojsk, dużymi miastami i nad lotniskami lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela. Jest natomiast celowe wybieranie trasy nad rejonami porażonymi przez wła-

sne środki jądrowe oraz na kierunkach szczególnie manewrowych działań wojsk własnych.

Na trasie wybiera się: wyjściowy punkt trasy położony w odległości 70-100 km od lotniska startu, kontrolne obiekty położone względem siebie co 150-200 km; punkty zmiany kierunków; punkt kontrolno-przelotowy położony na własnym terytorium 40-50 km od przedniego skraju; punkt bojowego rozejścia położony 70-100 km i początek drogi bojowej położony 40-60 km od zrzutowiska.

Prędkość lotu po trasie samolotów AN-12B może wahać się w granicach 450-500 km/godz., a w rejonie zrzutu od 300 do 350 km.

Profil lotu lotnictwa transportowego może być różny. I tak nad własnym terytorium, poza zasięgiem środków radiolokacyjnych nieprzyjaciela lot wykonywany jest najczęściej na średniej wysokości. Wysokość lotu nad terytorium nieprzyjaciela zależy od skuteczności jego OPL. Jeżeli oczekuje się szczególnie intensywnego i skutecznego przeciwdziałania ze strony OPL na średnich i dużych wysokościach, to optymalne wysokości lotu wahają się w granicach 100-300 m /w nocy 200-300 m/. W innym wypadku, gdy system strefowej OPL nieprzyjaciela zostanie w poważnym stopniu obezwładniony, może okazać się celowe wykonywanie lotów na wysokościach 3000-5000 m, to znaczy poza zasięgiem ognia środków OPL wchodzących w skład dywizji zmechanizowanych i pancernych nieprzyjaciela. Zrzut spadochroniarzy wykonuje się z wysokości 300-400 m, a ładunków - z wysokości 500-600 m.

Zrzut desantu rozpoczyna się od wysadzenia zespołów zabezpieczenia desantowania. Załogi samolotów wchodzących w skład grupy naprowadzania, na pokładzie których przerzuca się zespoły zabezpieczenia desantowania, przed dolotem do zrzutowisk nawiązują łączność z dowódcami dywizji /pułków/ lotnictwa transportowego oraz przekazuje im dane o faktycznej pogodzie i średnim wietrze na wysokości desantowania. Dowódca dywizji /pułku/ wydaje z kolei grupom naprowadzenia polecenie dokonania zrzutu zespołów zabezpieczenia desantowania na zrzutowiska zasadnicze lub zapasowe. Zrzutu tych zespołów dokonuje się w taki sposób, by ich lądowanie nastąpiło w punkcie początkowym zrzutowiska.

Zespoły zabezpieczenia desantowania po wylądowaniu kierunek i prędkość wiatru oraz punkt początku zrzutowiska. Rozwijają w tym punkcie środki radionawigacyjne oraz za pośrednictwem radiostacji meldują dowódcy właściwego pułku lotnictwa transportowego gotowość zrzutowiska do przyjęcia desantu, podając równocześnie dane o warunkach desantowania.

Dowódcy pułków lotnictwa transportowego, po otrzymaniu od dowódcy dywizji zezwolenia dokonania zrzutu desantu na zasadniczych /zapasowych/ zrzutowiskach, wyprowadzają pułki na punkty bojowego rozjeścia. Począwszy od tych punktów każdy pułk leci po oddzielnej trasie. Początek drogi bojowej pułki przelatują już na wysokości rzutu desantu i zmniejszają tam prędkość lotu do 300-350 km/godz. Następnie wychodzą nad punkty początku zrzutu, nad który-

mi dowódcy załóg samolotów transportowych podają sygnał do rozpoczęcia zrzutu spadochroniarzy i ładunków. Po dokonaniu zrzutu wszystkie załogi /klucze/ samolotów wykonują zawczasu ustalony manewr i lecą w kierunku wyjściowego punktu powrotnej trasy. Kierunek skrętu dla wszystkich pułków grupy spadochronowej określa się w jedną stronę w celu zachowania warunków bezpieczeństwa.

W rejonie desantowania odstępów pomiędzy kolumnami poszczególnych pułków mogą się zmniejszać do 6-7 km. W tym wypadku, w celu zapewnienia bezpieczeństwa, mogą być ustalone różnice w zakresie wysokości wykonywania zrzutów przez poszczególne pułki. Różnice te zwykle wahają się w granicach 100-200 m.

Lot po trasie powrotnej w miarę możliwości wykonuje się w tym samym korytarzu przelotu, aby uniknąć konieczności wydzielania dodatkowych sił do obezwładniania środków OPL nieprzyjaciela.

Lotnictwo transportowe po zrzucie desantu ląduje na lotniskach rejonu wyjściowego lub rejonu dodatkowego tankowania. Gdy zapas paliwa na to pozwala, lądowanie wykonuje się bezpośrednio na lotniskach stałego bazowania.

Desantowanie rzutu ładującego. Desantowania wojsk sposobem lądowania samolotów na uchwyconych lotniskach dokonuje się w tym wypadku, gdy brak jest odpowiednich samolotów do zrzutu na spadochronach ciężkiego sprzętu lub gdy część wojsk desantu nie jest przeszkolona w skokach spadochronowych. Podstawowe właściwości przygotowania do desantowa-

nia sposobem lądowania, w porównaniu do desantowania sposobem spadochronowym, polegają na tym, że:

1. W czasie uzgadniania zagadnienia współdziałania dodatkowo ustala się skład pododdziału /pododdziałów/ wydzielonego do uchwycenia lotniska. W skład tego pododdziału powinni wchodzić spadochroniarze wyszkoleni w wykonywaniu drobnego remontu i przygotowaniu lotniska do przyjęcia samolotów rzutu lądującego.
2. Z samolotów usuwa się urządzenia służące do desantowania rzutu spadochronowego /przenośniki ładunków, dźwigary - lewary itp./.
3. Personel latający przygotowuje się do lądowania na lotniskach gruntowych o ograniczonych wymiarach.
4. Organizuje się specjalną grupę zabezpieczenia lądowania samolotów na uchwyconym lotnisku.

Sygnal startu dla grupy lądującej podaje dowódca dywizji powietrznodesantowej po uchwyceniu lotniska i sprawdzeniu jego gotowości do przyjęcia samolotów.

Pierwsza startuje grupa zabezpieczenia lądowania w składzie 2-3 samolotów transportowych. Samoloty te dostarczają na uchwycone lotniska dwa zespoły zabezpieczenia lądowania, każdy w składzie: kierownik lotu, służba startowa oraz niezbędne środki łączności i ubezpieczenia lotów z obsługami. Każdy zespół ładuje się do oddzielnego samolotu, aby w ten sposób uniknąć zdekompletowania zespołu w wypadku zestrzelenia jednego z samolotów transportowych.

Przed doletem do rejonu lądowania grupa nawiązuje łączność z pododdziałem, który uchwycił lotnisko, i po otrzymaniu zezwolenia ląduje na lotnisku. Następnie zespoły zabezpieczenia lądowania rozwijają środki łączności i ubezpieczenia lotów oraz organizują służbę startową.

Grupa lądująca startuje 25-30 min. po grupie zabezpieczenia lądowania. Lot do rejonu lądowania najczęściej wykonuje w tym samym korytarzu przelotu, co grupa spadochronowa. Jej trasę lotu uściśla się bezpośrednio przed startem na podstawie oceny rezultatów lotu grupy spadochronowej i dodatkowych danych rozpoznawczych. W zależności od ilości uchwyconych lotnisk grupa wykonuje lot po jednej lub dwóch trasach. Profil lotu jest podobny do lotu grupy spadochronowej.

Najlepszym ugrupowaniem rzutu lądującego jest potok samolotów lecących w odległości równej odstępowi w czasie pomiędzy lądującymi samolotami. Samoloty powinny lądować z prostej. Skupianie samolotów na kręgu nadlotniskowym jest zabronione. Odstępy w czasie pomiędzy lądującymi samolotami w dzień, przy dwóch pasach startowych, wynoszą od 45 do 60 sek., przy jednym pasie startowym - 60 sek., a w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych - od 2 do 3 min.

Po lądowaniu samoloty skołowują z pasa startowego i natychmiast następuje wyładunek ludzi i sprzętu przy pracujących silnikach. Czas rozładowania samolotu w tym wypadku wynosi 10-15 min. Jeżeli w skład ładunku wchodzi znaczna liczba skrzyń

lub zasobników, które wymagają kolejnego wynoszenia z samolotu, to czas rozładowania może się wydłużyć do 20-25 min. W tym wypadku samolot zakotłuje w specjalnie wyznaczone miejsca, gdzie po wyłączeniu silników następuje rozładunek.

Nadmierne skupianie samolotów na uchwyconym lotnisku, ze względów bezpieczeństwa, jest bardzo niekorzystne. Aby tego uniknąć, można zastosować sposób polegający na tym, że samoloty pierwszej eskadry lądują na uchwyconym lotnisku w odstępach co jedna minuta. Natychmiast po lądowaniu z samolotów wyładuje się wojska i sprzęt. Z kolei samoloty tej eskadry kołują na start i startują w przerwach pomiędzy kolejno lądującymi co 2-3 min. samolotami następnej eskadry. Taki system lądowań i startów znacznie zmniejsza liczbę ciągle przebywających na uchwyconym lotnisku samolotów transportowych.

Po rozładowaniu wojsk i sprzętu na powracające samoloty załaduje się rannych i chorych. Samoloty transportowe startujące w ostatniej kolejności z uchwyconego lotniska zabierają na pokład zespoły zabezpieczenia lądowania.

Lot powrotny z reguły wykonują w tym samym pasie, jak do rejonu lądowania.

## 2. Właściwości prowadzenia działań przez lotnictwo frontowe i lotnictwo dalekiego zasięgu w operacjach powietrznodesantowych

Jak to już zostało wcześniej zaznaczone, zakres zadań lotnictwa frontowego i lotnictwa dalekiego za-

sięgu w operacji powietrznodesantowej będzie zależeć od tego, czy desantowanie jest wykonywane w warunkach stosowania lub niestosowania broni jądrowej. W warunkach stosowania broni jądrowej szereg zadań związanych z niszczeniem lotnictwa, środków OPL, raketowych środków napadu jądrowego, posterunków i ośrodków radiolokacyjnych nieprzyjaciela przejmą wojska raketowe. W związku z tym lotnictwo dalekiego zasięgu w takich warunkach może w ogóle nie brać udziału w tej operacji. Natomiast zakres zadań lotnictwa frontowego związanych z niszczeniem i obezwładnieniem obiektów naziemnych może ulec zmniejszeniu. Bez względu na warunki działań udział lotnictwa frontowego w operacjach powietrznodesantowych jest niezbędny.

Działania bojowe lotnictwa w etapie przygotowawczym do operacji powietrznodesantowej, w warunkach stosowania lub niestosowania broni jądrowej, nie stanowią jakiegóś wyodrębnionej całości. Są one rozciągnięte w czasie i ściśle powiązane z działaniami lotnictwa prowadzonymi w ramach operacji zaczepnej frontu. W związku z tym zaplanowane do wykonania w okresie przygotowawczym do operacji powietrznodesantowej zadania lotnictwa precyzuje się w planach działań bojowych lotnictwa na kolejny dzień operacji zaczepnej frontu i przekazuje do wykonania związkom taktycznym i samodzielny pułkom lotniczym. Dowódcy tych związków taktycznych i oddziałów w tym wypadku mogą być w ogóle nie informowani o tym, że wykonują zadania w ramach wstępnego

przygotowania lotniczego do operacji powietrznodesantowej. Sposób wykonania zadań nie różni się od sposobu wykonania zadań w operacji zaczepnej frontu.

W przeciwieństwie do etapu przygotowawczego działania lotnictwa w etapie desantowania operacyjnego desantu powietrznego są związane z użyciem w krótkim okresie czasu znacznych sił lotnictwa frontowego - w warunkach niestosowania broni jądrowej także lotnictwa dalekiego zasięgu - w ścisłym powiązaniu z działaniami lotnictwa transportowego. W związku z tym działania te wyraźnie się wyodrębniają z całokształtu działalności lotnictwa prowadzonej w operacji frontowej.

W ramach działań związanych z bezpośrednim przygotowaniem desantowania operacyjnego desantu powietrznego frontowe lotnictwo myśliwsko-bombowe i myśliwsko-szturmowe skupia swój główny wysiłek na niszczeniu i obezwładnieniu nowo wykrytych środków OPL nieprzyjaciela w korytarzu przelotu lotnictwa transportowego i w rejonie desantowania, niszczy lotnictwo na lotniskach i blokuje lotniska oraz obezwładnia wojska nieprzyjaciela w rejonie wysadzenia desantu. Zwalcza też nowo wykryte rakietowe środki napadu jądrowego. Lotnictwo rozpoznawcze bezpośrednio przed i w okresie desantowania desantu rozpoznaje przede wszystkim środki OPL w korytarzu przelotu desantu i w rejonie desantowania, lotnictwo na lotniskach i wojska nieprzyjaciela w rejonie wysadzenia desantu oraz raketowe środki na-

padu jądrowego. Z kolei lotnictwo myśliwskie skupia swój główny wysiłek na osłonie w powietrzu przed lotnictwem myśliwskim nieprzyjaciela przede wszystkim lotnictwa transportowego, a niekiedy także lotnictwa dalekiego zasięgu.

Lotnictwo dalekiego zasięgu, biorące udział w działaniach prowadzonych w etapie desantowania operacyjnego desantu powietrznego, swój główny wysiłek skupia przede wszystkim na niszczeniu lotnictwa na lotniskach oraz stanowisk i ośrodków dowodzenia lotnictwem taktycznym i OPL nieprzyjaciela.

Działania bojowe lotnictwa frontowego i lotnictwa dalekiego zasięgu w okresie desantowania rzutu spadochronowego posiadają cechy zmasowanego uderzenia. Uderzenie to, w warunkach stosowania broni jądrowej, może być wykonane przez lotnictwo frontowe, a w warunkach niestosowania broni jądrowej - przez lotnictwo frontowe i lotnictwo dalekiego zasięgu. Jeżeli desantowanie wykonywane jest w porze dziennej, to lotnictwo frontowe i lotnictwo dalekiego zasięgu równocześnie wykonują uderzenie na obiekty nieprzyjaciela, a ich wspólne działania są bardzo ściśle powiązane co do zadań, miejsca, kierunków, rubieży, obiektów i sposobów wykonania. Natomiast w wypadku wysadzenia desantu w nocy lotnictwo frontowe i lotnictwo dalekiego zasięgu zwykle działają oddzielnie. Lotnictwo frontowe, dysponując bardzo ograniczonymi możliwościami zwalczania obiektów naziemnych nieprzyjaciela w porze nocnej, zazwyczaj wykonuje uderzenie bezpośrednio przed zmrokiem.

Z kolei lotnictwo dalekiego zasięgu, dla którego pora nocna jest dogodna do prowadzenia działań, z zasady wykonuje swe zadania w nocy bezpośrednio przed desantowaniem rzutu spadochronowego przez lotnictwo transportowe. W tym ostatnim wypadku działania lotnictwa frontowego i lotnictwa dalekiego zasięgu są ze sobą w mniejszym stopniu powiązane. Przebieg wspólnych działań lotnictwa w etapie desantowania operacyjnego desantu powietrznego może być następujący.

W dniu desantowania od świtu lotnictwo rozpoznawcze rozpoznaje aktualną sytuację w pasie przelotu i na kierunku wysadzenia operacyjnego desantu powietrznego. Zdobyte dane przekazuje zainteresowanym sztabom, które na tej podstawie precyzują zadania wojskom i lotnictwu.

Start samolotów lotnictwa transportowego, lotnictwa dalekiego zasięgu i lotnictwa frontowego na wykonanie zadań w porze dziennej odbywa się w różnych terminach. Decyduje o tym bowiem różna prędkość lotu i głębokość bazowania lotnictwa, a tym samym różny czas lotu samolotów do przedniego skrajku /linii wyrównania/ oraz miejsce startujących samolotów we wspólnym ugrupowaniu operacyjnym lotnictwa frontowego, lotnictwa dalekiego zasięgu i lotnictwa transportowego. Różnice w terminach startu samolotów tego lotnictwa w czasie desantowania operacyjnego desantu powietrznego w nocy są zwykle znacznie większe niż w czasie desantowania w dzień. Zawsze dąży się do tego, by maksymalnie skrócić

czas przebywania samolotów poza ukryciami przed ich startem. W czasie desantowania desantu w dzień zgrupowania lotnictwa frontowego, dalekiego zasięgu i transportowego wykonują lot nad własnym terytorium w oddzielnych ugrupowaniach. Dopiero bezpośrednio przed linią styczności bojowej wojsk, począwszy od tzw. linii wyrównania często pokrywającej się z rubieżą wykrywania stacji radiolokacyjnych nieprzyjaciela na wysokości lotu lotnictwa, tworzy się wspólne ugrupowanie operacyjne. Ugrupowanie to powinno zapewniać:

- zaskoczenie przeciwnika;
- dogodne warunki pokonywania OPL nieprzyjaciela;
- wygodne warunki lotu lotnictwa transportowego i desantowania desantu;
- skuteczne zwalczanie planowanych celów;
- dogodne warunki prowadzenia bezpośredniego rozpoznania powietrznego;
- skuteczną osłonę przez lotnictwo myśliwskie;
- ścisłe współdziałanie pomiędzy lotnictwem biorącym udział w zmasowanym uderzeniu i w desantowaniu operacyjnego desantu powietrznego.

W skład ugrupowania operacyjnego lotnictwa mogą wchodzić następujące rzuty /patrz załącznik nr 5/:

- rzut zabezpieczenia /pierwszy rzut/;
- rzut uderzeniowy armii lotniczej /drugi rzut/;
- rzut uderzeniowy lotnictwa dalekiego zasięgu /trzeci rzut/;
- rzut lotnictwa transportowego /czwarty rzut/.

Ponadto w powietrzu lub na lotniskach może być utrzymywany odwód lotniczy.

Pierwszy rzut jest przeznaczony do stworzenia warunków działań dla rzutów uderzeniowych i lotnictwa transportowego. Główny wysiłek skupia na bezpośrednim rozpoznaniu obiektów i niszczeniu środków OPL oraz posterunków i ośrodków radiolokacyjnych nieprzyjaciela.

Drugi i trzeci rzut zwalcza przede wszystkim lotnictwo przeciwnika na lotniskach, minuje lotniska, zwalcza rakiętową broń jądrową oraz wojska nieprzyjaciela rozmieszczone w rejonie desantowania. W warunkach stosowania broni jądrowej trzeci rzut może nie być organizowany.

W skład czwartego rzutu wchodzi lotnictwo transportowe z rzutem spadochronowym dywizji powietrzno-desantowej.

Odwód lotniczy jest przeznaczony do zwalczania przede wszystkim nowo wykrytych środków OPL nieprzyjaciela na trasie przelotów lotnictwa transportowego i w rejonie desantowania.

Odległości w czasie na linii wyrównania pomiędzy pierwszym i drugim rzutem mogą się wahać w granicach do 7 min., natomiast pomiędzy pozostałymi rzutami - od 3 do 5 min. Ustalając ugrupowanie operacyjne, dąży się do tego, by odległości pomiędzy rzutami oraz grupami taktycznego przeznaczenia w poszczególnych rzutach były jak najmniejsze. Ułatwia to bowiem pokonywanie OPL nieprzyjaciela.

W wypadku desantowania operacyjnego desantu powietrznego w porze nocnej nie tworzy się wspólnego ugrupowania operacyjnego lotnictwa frontowego, lot-

nictwa dalekiego zasięgu i lotnictwa transportowego. Każdy z tych rodzajów lotnictwa leci samodzielnie nad własnym terytorium i nad terytorium przeciwnika.

Rzuty zabezpieczenia i uderzeniowe lot do celu w miarę możliwości wykonują po najkrótszych trasach i z możliwie największymi prędkościami. Wysokość lotu poszczególnych rzutów może być różna i zależy przede wszystkim od oczekiwanej skuteczności przeciwdziałania OPL nieprzyjaciela na różnych wysokościach lotu. Działania w rejonie celu oraz lot po trasie powrotnej wymagają dokładnego zgrania z trasą lotu lotnictwa transportowego do rejonu desantowania.

Frontowe lotnictwo myśliwskie osłania lotnictwo transportowe i lotnictwo dalekiego zasięgu nad własnym terytorium początkowo z dyżurowania na lotniskach, a następnie wraz ze zbliżaniem się tego lotnictwa do linii styczności bojowej wojsk, także z dyżurowania w powietrzu. Nad terytorium przeciwnika, poza strefą wykrywania własnych stacji radiolokacyjnych, lotnictwo myśliwskie w osłonie lotnictwa transportowego przede wszystkim stosuje samodzielne poszukiwanie i niszczenie celów powietrznych. Jak wykazują badania i przeprowadzone ćwiczenia, skuteczna osłona w tych warunkach może być zapewniona jedynie w wypadku wydzielenia do tego celu znacznych sił lotnictwa myśliwskiego oraz zastosowania równocześnie różnych metod samodzielnego poszukiwania i niszczenia, a mianowicie: wymiatania

bezpośredniego towarzyszenia i patrolowania towarzyszącego. W nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych lotnictwo myśliwskie uzyskuje dobre rezultaty osłony, stosując lot pojedynczych samolotów lub par samolotów myśliwskich w łańcuszku radiolokacyjnym z boku potoku samolotów transportowych.

Istnieje pewna specyfika w zabezpieczeniu przez lotnictwo desantowania rzutu lądującego. Rzut ten jest wysadzany w kilka godzin po rzucie spadochronowym, a więc w tym czasie, kiedy wojska OPL i lotnictwo nieprzyjaciela nadal odczuwają skutki uderzeń wykonanych w ramach zabezpieczenia desantowania rzutu spadochronowego. Podczas desantowania rzutu lądującego w maksymalnym więc stopniu wykorzystuje się skutki tych uderzeń. W rezultacie, zabezpieczenie desantowania rzutu lądującego wymaga wydzielenia znacznie mniejszych sił lotniczych niż zabezpieczenie rzutu spadochronowego.

W zabezpieczeniu desantowania rzutu lądującego bierze przede wszystkim udział frontowe lotnictwo rozpoznawcze, lotnictwo myśliwsko-bombowe i myśliwsko-szturmowe oraz lotnictwo myśliwskie. Użycie w tym celu także lotnictwa dalekiego zasięgu jest mało prawdopodobne, biorąc pod uwagę stosunkowo niewielki zakres zadań związanych z lotniczym zabezpieczeniem rzutu lądującego.

Frontowe lotnictwo rozpoznawcze, myśliwsko-bombowe i myśliwsko-szturmowe w czasie zabezpieczenia desantowania rzutu lądującego skupia swój wysiłek przede wszystkim na poszukiwaniu i zwalczaniu środ-

ków OPL nieprzyjaciela w pasie przelotu lotnictwa transportowego. W tym okresie podstawowymi sposobami działań lotnictwa myśliwsko-bombowego /lotnictwa myśliwsko-szturmowego/ mogą być uderzenia jednoczesne lub kolejne wykonywane w okresie od lądowania rzutu spadochronowego do desantowania rzutu lądującego.

Lotnictwo myśliwskie osłania lotnictwo transportowe na trasach lotu i w trakcie przebywania na uchwyconym lotnisku, stosując podobne sposoby i metody działań jak w czasie osłony lotnictwa transportowego podczas desantowania rzutu spadochronowego.

Specyfika działań bojowych lotnictwa w trzecim etapie operacji powietrznodesantowej - w etapie prowadzenia walki przez wojska desantu w głębi ugrupowania nieprzyjaciela - wynika ze ścisłego związku z działaniami lotnictwa w operacji frontowej. Zadania ustalone w planie działań lotnictwa w operacji powietrznodesantowej są precyzowane w trakcie planowania działań lotnictwa w kolejnym dniu operacji frontowej i przekazywane do wykonania związkom taktycznym i samodzielnym oddziałom lotniczym. Precyzowanie zadań związanych z rozpoznaniem powietrznym, zwalczaniem odwodów nieprzyjaciela, z osłoną wojsk desantu oraz z dostawą środków materiałowych i ewakuacją rannych dokonywane jest na szczeblu frontu i armii lotniczej z udziałem przedstawicieli lotnictwa transportowego i lotnictwa dalekiego zasięgu, jeżeli w tym etapie operacji jest przewidziane użycie tego lotnictwa. Sposoby wykonania

tych zadań są analogiczne jak w czasie wykonywania przez lotnictwo zadań w głębi ugrupowania operacyjnego nieprzyjaciela w operacji zaczepnej frontu.

Zadania związane z lotniczym wsparciem walczą - cych wojsk desantu są natomiast precyzowane przez dowódcę dywizji powietrznodesantowej w ramach przydzielonego mu na każdy dzień działań limitu lotów bojowych. W procesie precyzowania tych zadań bierze aktywny udział lotnicza grupa dowodzenia bojowego na podobnych zasadach, jak to ma miejsce w działaniach bojowych innych związków taktycznych wojsk lądowych. Grupa dowodzenia bojowego sprecyzowane zadania przekazuje stanowisku dowodzenia armii lotniczej lub centrum dowodzenia bojowego przy armii, nacierającej w celu połączenia się z desantem. Podstawowym sposobem działań lotnictwa w ramach wsparcia walczących wojsk desantu są działania na wezwanie z pola walki.

Wspólne i skuteczne działania lotnictwa frontowego, lotnictwa transportowego i lotnictwa dalekiego zasięgu są niemożliwe bez odpowiednio zorganizowanego systemu dowodzenia. W związku z tym, końcowy rozdział skryptu został poświęcony problematyce związanej z właściwościami organizacji systemu dowodzenia lotnictwem w operacji powietrznodesantowej.

#### IV. WŁAŚCIWOŚCI ORGANIZACJI SYSTEMU DOWODZENIA LOTNICTWEM W OPERACJACH POWIETRZNODESANTOWYCH

System dowodzenia lotnictwem w operacjach powietrznodesantowych składa się z rozmieszczonych w terenie punktów dowodzenia lotnictwa frontowego, lotnictwa transportowego i lotnictwa dalekiego zasięgu. Każdy z tych rodzajów sił powietrznych ma rozwinięty własny system dowodzenia, w skład którego wchodzi punkty dowodzenia rozwijane na szczeblach operacyjnych i taktycznych, wyposażone w środki łączności i powiązane ze sobą systemami łączności. Aby uniknąć niepotrzebnego omawiania wszystkich elementów wchodzących w skład tych systemów dowodzenia, w skrypcie zostaną scharakteryzowane jedynie te punkty dowodzenia, które spełniają podstawową rolę w zapewnieniu ciągłości dowodzenia lotnictwem w operacji powietrznodesantowej oraz w utrzymaniu ścisłego współdziałania w ramach lotnictwa i z innymi rodzajami sił zbrojnych.

Dowodzenie lotnictwem frontowym w operacji powietrznodesantowej odbywa się w oparciu o system dowodzenia armii lotniczej, jaki jest rozwijany w operacji zaczepnej frontu.

W systemie tym podstawową rolę w operacji powietrznodesantowej odgrywają następujące punkty dowodzenia /załącznik nr 6/:

- stanowisko dowodzenia armii lotniczej, skąd dowódca armii dowodzi wszystkimi związkami taktycznymi i oddziałami lotnictwa frontowego biorącymi udział w operacji powietrznodesantowej, organizu-

je współdziałanie pomiędzy lotnictwem frontowym, lotnictwem transportowym i lotnictwem dalekiego zasięgu oraz kieruje jego realizacją:

- centrum dowodzenia bojowego lotnictwa myśliwskiego, rozwinięte przy stanowisku dowodzenia szefa OPL frontu, za pośrednictwem którego utrzymywane jest ściśle współdziałanie pomiędzy lotnictwem frontowym, lotnictwem transportowym, lotnictwem dalekiego zasięgu i wojskami OPL frontu;
- centrum dowodzenia bojowego armii lotniczej, rozwinięte przy armii pierwszego rzutu frontu, nad wojskami której działa lotnictwo biorące udział w operacji powietrznodesantowej; za pośrednictwem tego centrum utrzymuje się współdziałanie z wojskami armii;
- grupa dowodzenia bojowego lotnictwa, rozmieszczona przy dowódcy dywizji powietrznodesantowej, za pośrednictwem której utrzymywane jest ściśle współdziałanie lotnictwa frontowego z wojskami dywizji.

Pozostałe punkty dowodzenia armią lotniczą spełniają w operacji powietrznodesantowej podobną rolę jak w operacji frontowej.

W celu zapewnienia sprawnego dowodzenia oraz ścisłego współdziałania z sąsiadami lotnictwo transportowe na okres działań w operacji powietrznodesantowej rozwija:

- wysunięte stanowisko dowodzenia lotnictwa transportowego, rozmieszczone przy stanowisku dowodzenia armii lotniczej, skąd w etapie desantowania dowodzi się lotnictwem transportowym biorącym udział w operacji powietrznodesantowej; takie roz-

mieszczenie stwarza warunki do utrzymania za pośrednictwem stanowiska dowodzenia armii lotniczej ścisłego współdziałania z wszystkimi sąsiedziami biorącymi udział w tej operacji;

- pomocnicze stanowisko dowodzenia lotnictwa transportowego, rozmieszczone przy jednym z lotnisk rejonu wyjściowego; z tego stanowiska dowodzi się związkami taktycznymi lotnictwa transportowego w rejonie wyjściowym;
- wysunięte stanowiska dywizji lotnictwa transportowego, rozmieszczone na lotniskach rejonu wyjściowego, skąd dowódcy dywizji /zastępcy dowódców dywizji/ dowodzą swymi pułkami;
- stanowiska dowodzenia pułków lotnictwa transportowego i startowe stanowiska dowodzenia, rozmieszczone na lotniskach załadowania desantu, skąd dowódcy pułków /zastępcy dowódców pułków/ dowodzą w rejonie lotniska podległymi pododdziałami oraz odbywa się kierowanie lotami samolotów transportowych;
- punkty kontrolno-przelotowe, rozmieszczone na własnym terytorium w odległości około 40-50 km od linii styczności bojowej wojsk, których zadanie polega na kontroli dokładności lotu grup lotnictwa transportowego przed przelotem linii frontu;
- startowe stanowisko dowodzenia rozmieszczone na uchwyconym lotnisku dla kierowania lotami samolotów transportowych w rejonie lotniska.

W powietrzu działaniami lotnictwa transportowego dowodzą właściwi dowódcy /zastępcy dowódców/ dy-

wizji i dowódcy pułków lotnictwa transportowego, biorący osobiście udział w lotach na desantowanie desantu.

Pozostałe punkty dowodzenia lotnictwa transportowego są rozwinięte w rejonach stałego bazowania tego lotnictwa.

W celu zapewnienia ścisłego współdziałania z sąsiadami oraz dowodzenia z ziemi lotnictwem dalekiego zasięgu, biorącym udział w operacji powietrznodesantowej, przy stanowisku dowodzenia armii lotniczej rozmieszcza się grupę operacyjną z właściwego korpusu /dywizji/ lotnictwa dalekiego zasięgu. Takie rozmieszczenie tej grupy stwarza dogodne warunki do utrzymania ścisłego współdziałania lotnictwa dalekiego zasięgu z lotnictwem frontowym i z pozostałymi sąsiadami. Ponadto w procesie dowodzenia tym lotnictwem uczestniczą punkty dowodzenia lotnictwa dalekiego zasięgu szczebla operacyjnego i taktycznego rozwinięte w rejonach stałego bazowania.

Organizacja systemu dowodzenia lotnictwem w operacji powietrznodesantowej, jak to wynika z treści niniejszego rozdziału, jest skomplikowana. System ten bowiem musi zapewnić scentralizowane dowodzenie lotnictwem frontowym, lotnictwem dalekiego zasięgu i lotnictwem transportowym oraz ścisłe współdziałanie w ramach tego lotnictwa i z wojskami lądowymi. W systemie tym szczególne znaczenie posiada stanowisko dowodzenia armii lotniczej, gdyż na tym stanowisku zbiegają się wszelkie informacje o sytuacji powietrznej w pasie frontu i dzięki temu

istnieją najdogodniejsze warunki do koordynacji wspólnych działań całego lotnictwa, biorącego udział w operacji powietrznodesantowej. Stanowisko dowodzenia armii lotniczej jest też połączone systemami łączności ze stanowiskami dowodzenia wojsk lądowych, co stwarza dobre warunki do uzgadniania i utrzymywania na bieżąco współdziałania ze związkami operacyjnymi /taktycznymi/ oraz z rodzajami wojsk, wchodzących w skład frontu. W związku z powyższym, w operacji powietrznodesantowej stanowisko dowodzenia armii lotniczej, spełnia rolę koordynatora całości działań i podstawowego ogniwa współdziałania różnych rodzajów sił powietrznych w operacji powietrznodesantowej.

#### ZAKOŃCZENIE

W skrypcie omówiono podstawowe zagadnienia związane z działaniami bojowymi lotnictwa w operacji powietrznodesantowej. Główną uwagę zwrócono na działania lotnictwa transportowego, odgrywa ono bowiem szczególną rolę w tej operacji, a jego działaniom w naszej wojskowej literaturze poświęcono stosunkowo niewiele uwagi. Ponadto w skrypcie ujęto podstawową problematykę związaną z właściwościami organizacji i prowadzenia działań przez lotnictwo frontowe i lotnictwo dalekiego zasięgu w operacji powietrznodesantowej. Rozwinięcie tej problematyki znajduje się w innych opracowaniach, wykazanych w załączonej bibliografii.

OPRACOWAŁ  
ZASTĘPCA SZEFA KATEDRY TAK.LOT.  
płk dr Zygmunt GRZĘDA

### BIBLIOGRAFIA:

1. Zasady organizacji i prowadzenia działań dywizji powietrznodesantowej, Biuletyn Informacyjny nr 1/110/, wyd. MON, Warszawa 1973 r.
2. Lotnicze wsparcie i zabezpieczenie powietrznomorskich działań desantowych, Biuletyn Informacyjny nr 4/113/, wyd. MON, Warszawa 1973 r.
3. Niektóre problemy współdziałania wojsk desantu i wojsk lądowych frontu w operacji zaczepnej, Biuletyn Informacyjny nr 4/94/, wyd. MON, Warszawa 1969 r.
4. Zasady zabezpieczenia spadochronowo-desantowego - podręcznik, wyd. MON - Inspektorat Szkolenia, Warszawa 1977 r.
5. Bojowyje primienienije wozdusznodiesantnoj diwizii-uczebnoje posobije, wyd. WA im. M.W.Frunze, Moskwa 1975 r.
6. Bojowyje primienienije czastiej wojenno-transportnoj awiacyi - uczebnoje posobije, wyd. WWKA, Monino 1969 r.

Wydrukowano w 50 egz.

Egz. nr 1-50 Bibl. Nauk. OZS

Wyk.: płk Grzęda

Druk: PK, dn. 30.12.80 r.

Druk ASG WP nr pf-636/pf-2867/WWI

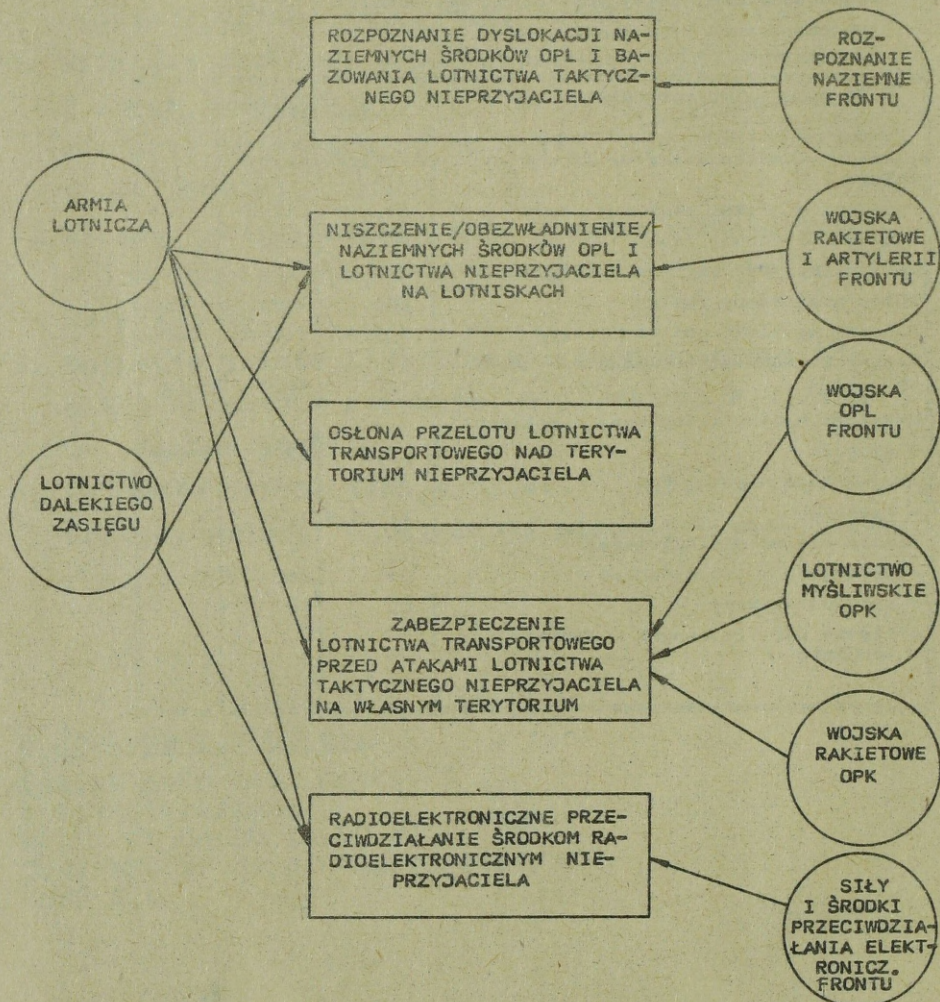
Kor. E.L.

## Załącznik nr 1

Podstawowe dane taktyczno-techniczne samolotów  
transportowych typu AN-12B, AN-22 i IL-76

Typ samolotu	AN-12B	AN-22	IL-76
Wyszczególnienie			
Zaloga	7	7	7
Maksymalny ciężar startowy /tony/	61,0	225,0	157,0
Maksymalny udźwig /tony/	20,0	60,0	33,0
Maksymalna prędkość lotu/km/godz/	651	740	900
Pułap praktyczny /metry/	9600	9000	13000
Maksymalna ilość paliwa /litry/	139000	124850	100000
Zasięg z maksymalnym ładunkiem użytkowym /km/	1200	5000	5000
Rozmiary kabiny ładunkowej w metrach:			
- długość	13,5	26,4	20,0
- szerokość	3,1	3,82	3,45
- wysokość	2,4+2,9	4,4	3,4
Liczba miejsc dla żołnierzy:			
- żołnierzy z wyposażeniem	91	292	145
- spadochroniarzy	60	180	115
- liczba BWD zrzuconych z jednego samolotu	-	2	2

OGÓLNE ZADANIA  
RÓŻNYCH RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH I WOJSK ZABEZPIECZAJĄCYCH DZIAŁANIA LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO



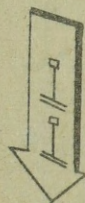
UGRUPOWANIE LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO  
W LOCIE NA DESANTOWANIE RZUTU SPADOCZRONOWEGO

Egz. nr 0000

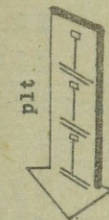
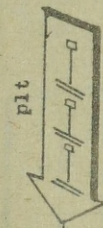
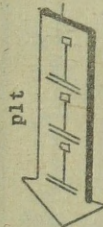
GRUPA  
ROZPOZNANIA  
POGODY



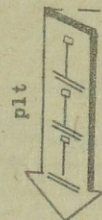
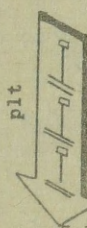
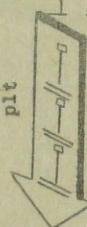
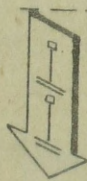
GRUPA  
NAPRAWA-  
DZENIA



GRUPA SPADOCZRONOWA



8 - 10 km



$\Delta t = 20-30 \text{ min}$

5-10 km

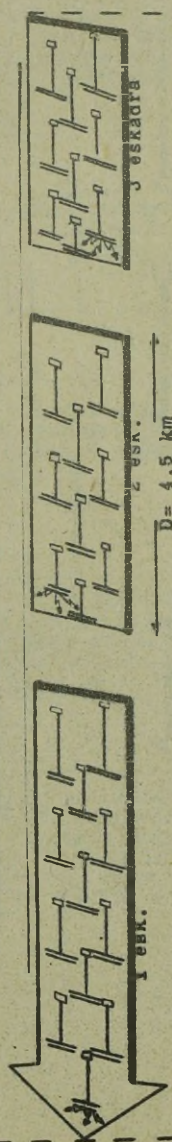
20 km

$\Delta t = 30-50 \text{ min}$

80 km

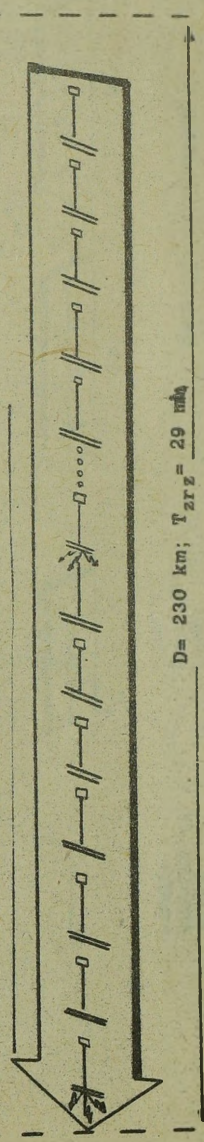
WARIANTY UGRUPOWANIA PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO  
W CZASIE DESANTOWANIA RZUTU SPADOCZRONOWEGO

1. Kolumna eskadr, eskadry w kolumnie kluczy, klucze w klinie samolotów



D = 20 km;  $T_z$  rz. = 3 = 3,5 min.

2. Potok pojedynczych samolotów

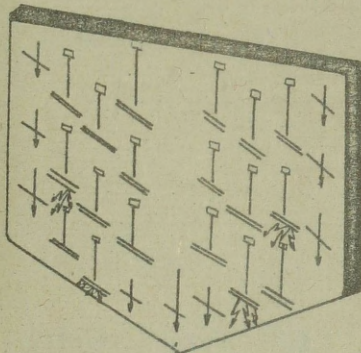


Odległości pomiędzy:		2 km	2 km	150 m
eska - drami	klucz - samolotami			
od 30 do 90 sek.	od 30 do 90 sek.			

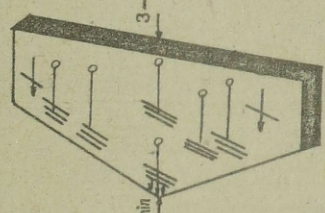
0091

UGRUPOWANIE OPERACYJNE LOTNICTWA  
POCZĄS DESANTOWANIA W DZIEŃ RZUTU SPADOCHRONOWEGO

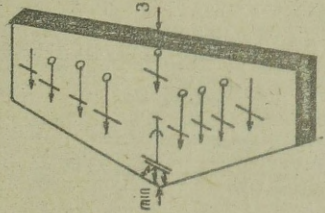
Egz.nr ....



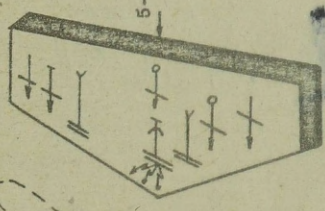
Czwarty rzut  
/lotnictwa transportowego/



Trzeci rzut  
/uderzeniowy LDZ/



Drugi rzut  
/uderzeniowy AL/



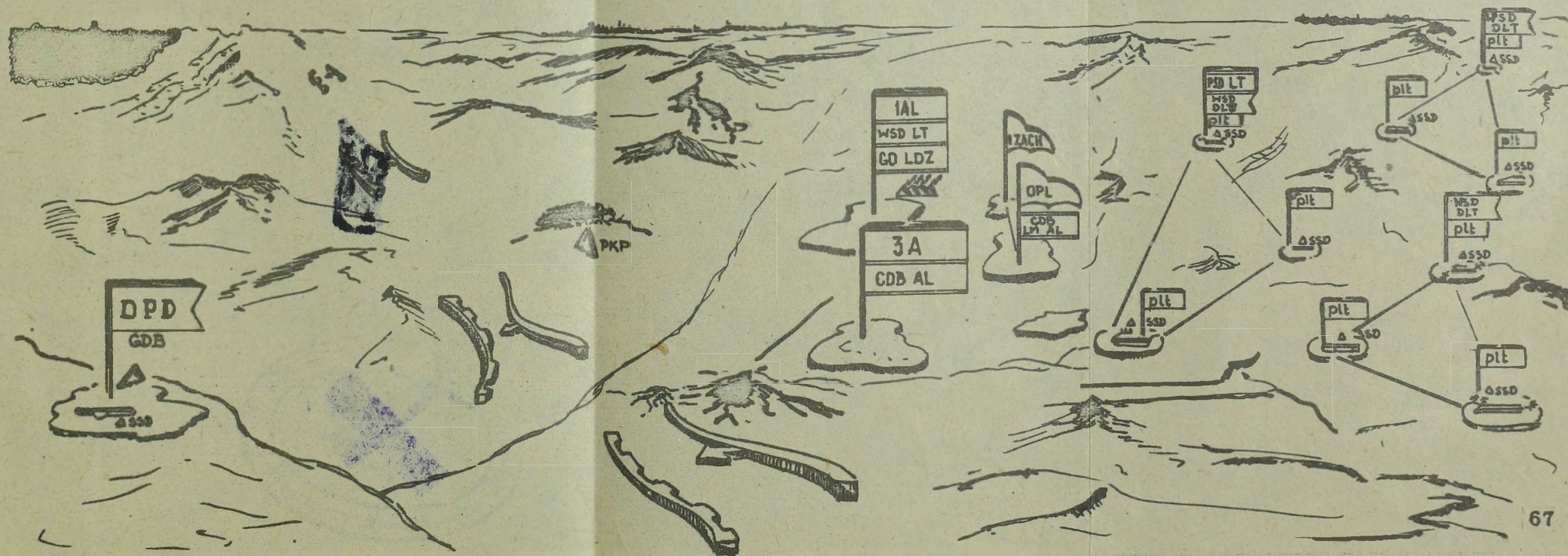
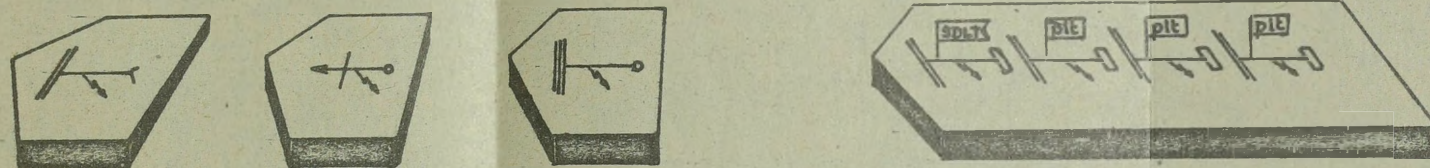
Pierwszy rzut  
/zabezpieczenia/



BIBLIOTEKA NAUCZONA ANG WY  
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych

~~45388~~

# ROZMIESZCZENIE PUNKTÓW DOWODZENIA LOTNICTWEM W OPERACJI POWIETRZNODESANTOWEJ



0000000000

BIBLIOTEKA NAUCZONA ASG WP  
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych  
Nr ewid. \_\_\_\_\_

45388

