



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG wew. 3486/79

Egz. Nr 46

Plk dypl. mgr Antoni WOLNY

**WĘZŁOWE PROBLEMY UŻYCIA WOJSK
POWIETRZNODESANTOWYCH
I POWIETRZNOMANEWROWYCH W WOJNACH
W KOREI, WIETNAMIE ORAZ NA BLISKIM
WSCHODZIE
(Skrypt)**

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej



05-001009-020-0

WARSZAWA

1979

60352



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG wew. 3486/79

Egz. Nr ~~48~~

Płk dypl. mgr Antoni WOLNY

WĘZŁOWE PROBLEMY UŻYCIA WOJSK
POWIETRZNODESANTOWYCH
I POWIETRZNOMANEWROWYCH W WOJNACH
W KOREI, WIETNAMIE ORAZ NA BLISKIM
WSCHODZIE
(Skrypt)

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej



05-001009-020-0

WARSZAWA

1979

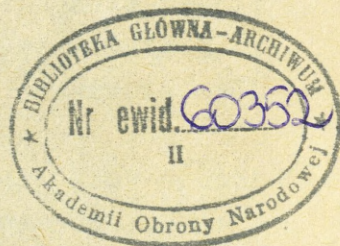
60352

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG wewn. 3486/79

"ZATWIERDZAM"
SZEŃ KATEDRY
HISTORII SZTUKI WOJENNEJ
płk prof. dr Emil JADZIAK

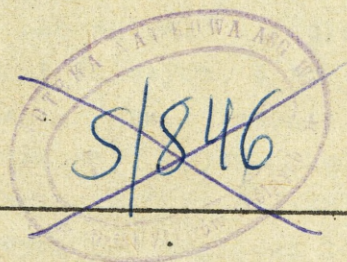
~~48~~



Płk dypl. mgr Antoni WOLNY

WĘZŁOWE PROBLEMY UŻYCIA WOJSK POWIETRZNODESANTOWYCH
I POWIETRZNOMANEWROWYCH W WOJNACH W KOREI, WIETNAMIE
ORAZ NA BLISKIM WSCHODZIE

Skrypt



Spis treści

	Strony
Wstęp	3
Doświadczenia i wnioski z użycia desantów powietrznych i śmigłowcowych w <u>wojnach lokalnych</u> w Korei, Wietnamie <u>oraz na Bliskim Wschodzie</u>	8
1. Wnioski wpływające z użycia desantów powietrz- nych i śmigłowcowych w powyższych wojnach	8
- w Korei	9
- w Wietnamie	10
we francuskim okresie tej wojny	10
w amerykańskim okresie wojny w Wietnamie ...	12
- na Bliskim Wschodzie	14
w anglo-francuskiej operacji zaczepnej w strefie Kanału Sueskiego	15
izraelskie desanty spadochronowe i śmigłow- cowe na terenie Półwyspu Synaj i Syrii	17
arabskie desanty śmigłowcowe na Półwyspie Synaj i Wzgórzach Golan	23
2. Doświadczenia w zakresie planowania i przygotowa- nia desantów spadochronowych i śmigłowcowych, osło- ny ich przelotu i lądowania, a także współdziała- nia z wojskami pancernymi i lotnictwem	25
3. Perspektywy rozwojowe wojsk powietrznodesantowych i powietrznomanewrowych /śmigłowcowych/.....	42
Wykaz <u>szkiców</u>	48

WSTĘP

Spośród wielu zagadnień towarzyszących walce zbrojnej, przede wszystkim problemy ruchliwości i szybkości działań bojowych wojsk, a także możliwości i umiejętności wykonywania uderzeń na skrzydła i tyły przeciwnika stanowiły zawsze istotne elementy warunkujące osiągnięcie zwycięstwa. Przez całą historię wojen, począwszy od zarania dziejów aż po dzień dzisiejszy, problemy te nie straciły na swej aktualności. Te właśnie tendencje, na określonym etapie rozwoju sztuki wojennej i w odpowiednich warunkach ekonomicznych zrodziły ideę desantów powietrznych. Pierwowzory tych poglądów zaczęły rozwijać się w końcowym okresie I wojny światowej, lecz ukształtowanie teorii i praktyki desantów powietrznych nastąpiło dopiero w latach trzydziestych w Związku Radzieckim, w oparciu o radziecką myśl wojskową i jej sztukę wojenną.

Szerokie wykorzystanie spadochroniarzy obserwujemy dopiero w czasie II wojny światowej zarówno na froncie wschodnim, jak i na innych teatrach działań wojennych. Doświadczenia radzieckie wykazały skuteczność ścisłego współdziałania desantów powietrznych z partyzantami, w walkach na tyłach wroga. Jednostki partyzanckie zasilane kadrą dowódczą i specjalistyczną wywodzą się z wojsk powietrznodesantowych, zaopatrywane przez lotnictwo, tworzyły swoisty stale działający desant powietrzny, wykonujący zadania w trudnych warunkach atmosferycznych i operacyjnych, często bez możliwości szybkiego połączenia się z wojskami regularnymi.

Bogate doświadczenia zaczerpnięte z użycia wojsk powietrznodesantowych w II wojnie światowej ukształtowały pogląd, że oddziały i związki spadochronowe mają najlepsze warunki do prowadzenia walki dopiero na szczeblu operacyjnym, gdyż tylko wówczas możliwe jest zapewnienie im ścisłego współdziałania z lotnictwem i wojskami lądowymi, a także należyte wykorzystanie powodzenia uzyskanego przez desanty.

Po II wojnie światowej, wojska powietrznodesantowe nie straciły wcale na znaczeniu. Dzięki stałemu unowocześnianiu samolotów transportowych pod względem ich ładowności i prędkości lotu, wojska te stały się wysoce manewrowymi, mogącymi w

krótkim czasie pokonywać tysiące kilometrów i atakować ośrodki polityczne, ekonomiczne i administracyjne przeciwnika, a więc najczulsze miejsca na jego zapleczu. Obok siły ognia jeszcze trzy inne cechy potęgowały możliwości bojowe wojsk powietrznodesantowych i niejednokrotnie decydowały o powodzeniu spadochroniarzy, były to: 1) zdolność do uzyskania zaskoczenia, 2) oddziaływanie moralne na wroga oraz 3) duża ruchliwość operacyjna.

Dzięki powyższym właściwościom bojowym, jak i wyjątkowej roli oddziałów powietrznodesantowych w wojnach lokalnych, wojska te w planach imperializmu zostały wyznaczone do pierwszego rzutu zgrupowań uderzeniowych sił zbrojnych państw kapitalistycznych i stały się związkami interwencyjnymi, angażowanymi do zwalczania ruchów wyzwoleniczych w Afryce, Azji i Ameryce Łacińskiej.

Pod koniec lat pięćdziesiątych zaakceptowano na Zachodzie zasadę wykorzystania wojsk powietrznodesantowych we wszystkich formach działań bojowych, zarówno w natarciu, obronie, boju spotkaniowym pościgu jak i w toku walk opóźniających. Wychodzono bowiem z założenia, że operacje powietrznodesantowe realizowane w warunkach wojny nuklearnej stanowiąc będą jeden z głównych czynników zwiększenia ruchliwości wojsk lądowych, gdyż jedynie spadochroniarze mogą najszybciej dotrzeć do rejonu uderzeń broni jądrowej i wykorzystać jej skutki na rzecz nacierających związków pancernych. Przyszły konflikt zbrojny wymagać będzie również lądowania wojsk powietrznodesantowych na głębokim zapleczu w skali operacyjnej lub strategicznej, z równoczesnym wysadzeniem szeregu taktycznych desantów śmigłowcowych oraz aktywizacji działań dywersyjnych w wykonaniu grup specjalnych. Powyższy szkicowy obraz wojny podkreśla istotną rolę jaką mają do spełnienia związki powietrznodesantowe, zarówno w warunkach stosowania konwencjonalnych środków walki, jak i użycia broni masowego rażenia.

W trakcie amerykańskich działań wojennych w Korei, w latach 1950-1953 nastąpiło przeniesienie ciężaru desantowania z samolotu i spadochronu na śmigłowiec, będący w kolejnej amerykańskiej wojnie w Wietnamie /1965-1973/ jednym z podstawowych

środków transportu i wsparcia. Doświadczenia wojenne z Korei i Wietnamu przyczyniły się do powstania obok istniejących związków powietrznodesantowych, nowego rodzaju tych wojsk nazwanych powietrznomanewrowymi lub potocznie kawalerią powietrzną, dysponującego własnymi śmigłowcami transportowymi, rozpoznawczymi i ogniowego wsparcia. Utworzenie kawalerii powietrznej przyczyniło się z kolei do zorganizowania lotnictwa wojsk lądowych, obejmującego wszystkie rodzaje śmigłowców i samoloty łącznikowe. Dzięki powyższym przedsięwzięciom, oddziały kawalerii powietrznej stały się najlepiej przystosowanymi do walki w trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych, czego nie można powiedzieć o spadochroniarzach przewożonych samolotami transportowymi.

Wojna w Wietnamie dowiodła, że śmigłowce mogły lądować na skrawkach otwartego terenu, wysadzać tam desant oraz wspierać go ogniem własnej broni maszynowej i raketowej. W razie zaistnienia trudnej sytuacji operacyjnej, przy pomocy śmigłowców ewakuowano żołnierzy z zagrożonego rejonu i przewożono tam gdzie zarysowało się powdzenie. Ta wszechstronność zastosowania kawalerii powietrznej, a także duża jej manewrowość i samodzielność działania, wynikająca z posiadania organicznych środków transportu powietrznego i wsparcia ogniowego, stanowiła istotę ewolucji jaka dokonała się w wojskach powietrznodesantowych.

Do głównych zadań realizowanych w wojnach lokalnych przez oddziały i związki powietrznodesantowe i kawalerii powietrznej zalicza się:

1. Opanowanie i utrzymanie ważnych obiektów i rubieży terenowych do czasu podejścia własnych wojsk lądowych, w postaci: ośrodków administracyjnych, politycznych i przemysłowych, lotnisk, węzłów komunikacyjnych, przełęczy górskich, dominujących wzgórz, przepraw i przyczółków na przeszkodach wodnych oraz portów i odcinków wybrzeża morskiego;

2. Zwalczanie oddziałów partyzanckich i regularnych jednostek wojskowych obezwładnionych bombami i bronią pokładową samolotów i śmigłowców szturmowych;

3. Izolację rejonu działań bojowych poprzez niszczenie dróg, mostów, wiaduktów, linii kolejowych, obezwładnienie

artylerii rozmieszczonej na stanowiskach ogniowych, wiązanie odwodów taktycznych przeciwnika celem ich wykrwawienia lub ograniczenia zdolności manewrowych, wzbranianie odwrotu kolumnom nieprzyjaciela;

4. Dezorganizację pracy tyłów i systemu dowodzenia poprzez atakowanie stanowisk dowodzenia i węzłów łączności, a także niszczenie składów amunicji i paliwa, rurociągów, warsztatów remontowych oraz kolumn samochodowych dowożących zaopatrzenie;

5. Wzmacnianie okrążonych oddziałów lub osłona ich ewakuacji;

6. Stosowanie działań dywersyjno-rozpoznawczych na zapleczu i w głębi ugrupowania wojsk nieprzyjaciela. Rozwijanie wojny partyzanckiej na bazie oddziałów utworzonych z miejscowej ludności lub mniejszości narodowych.

Desanty powietrzne i śmigłowcowe w zależności od swych celów i zadań, ilości zaangażowanych sił, a także od czasu ich trwania dzieliły się na operacyjne i taktyczne, wykonywane samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami wojsk oraz na rajdy i wypadły o charakterze dywersyjno-rozpoznawczym. Wykorzystanie pododdziałów piechoty w postaci taktycznych desantów śmigłowcowych, umożliwiło z kolei użycie jednostek spadochronowych do innych zadań, głównie o znaczeniu operacyjnym. Nastąpiła wówczas swego rodzaju symbioza desantów powietrznych i śmigłowcowych, które nie wypierały się wzajemnie lecz coraz bardziej zarysowywał się podział ich zadań i ról. Obecnie, na podstawie doświadczeń wojennych uzyskanych w Korei, Wietnamie i na Bliskim Wschodzie, uważa się że desanty spadochronowe będą wysadzane w sile do DPD na głębokości 100 i więcej kilometrów od linii frontu. Natomiast taktyczne desanty śmigłowcowe będą lądować na korzyść pierwszorzutowych dywizji lub korpusów nacierających na głównym kierunku uderzenia armii polowej, na głębokościach ich zadań bojowych. Obecnie przewiduje się, że w ewentualnej wojnie na Europejskim TDW kawaleria powietrzna stanowić będzie ogniwo pośrednie między operacyjnymi desantami powietrznymi, a nacierającymi wojskami lądowymi, analogicznie jak to miało miejsce w II wojny światowej, kiedy to radziecki korpus kawalerii tworzył zgrupowanie działające między

armią pancerną, a armią ogólnowojskową wykorzystującą powodzenie obu grup szybkich.

Ze względu na walory bojowe wojsk powietrznodesantowych i kawalerii powietrznej uważa się, że ich rola i znaczenie na współczesnym polu walki będą stale wzrastały.

Z analizy przebiegu działań bojowych w lokalnych konfliktach zbrojnych po II wojnie światowej wynika, że stanowią one bogate źródło wielu doświadczeń w dziedzinie prowadzenia walki zbrojnej środkami konwencjonalnymi. Z punktu widzenia rozwoju teorii i praktyki sztuki wojennej szczególne znaczenie mają doświadczenia uzyskane w czasie wojny w Korei i w Wietnamie oraz w konfliktach zbrojnych na Bliskim Wschodzie.

Wśród wielu różnych właściwości wymienionych wojen przede wszystkim zwraca uwagę stale wzrastający zakres spożytkowania w działaniach bojowych osiągnięć nauki i techniki m.in. w postaci nowych rodzajów uzbrojenia i technicznego wyposażenia wojsk walczących, powodujący ewidentne zmiany zarówno w strukturach organizacyjnych, jak i w zasadach doktrynalnych. Należy również podkreślić ogromny wpływ społeczno-politycznych, demograficznych i topograficznych właściwości poszczególnych TDW na przeobrażenia w wielu dziedzinach sztuki wojennej.

DOŚWIADCZENIA I WNIOSKI Z UŻYCIA DESANTÓW POWIETRZNYCH
I ŚMIGŁOWCOWYCH W WOJNACH LOKALNYCH W KOREI, WIETNAMIE
ORAZ NA BLISKIM WSCHODZIE

Wojska powietrznodesantowe stanowią rodzaj wojsk przeznaczonych do prowadzenia działań bojowych /operacji/ na tyłach przeciwnika, po uprzednim wylądowaniu /wysadzeniu/ z powietrznych środków transportu. Głównym zadaniem tych wojsk są działania na korzyść operacji lądowych i morskich oraz kombinowanych, zmierzające do opanowania z powietrza ważnych obiektów rozmieszczonych na tyłach nieprzyjaciela, zwłaszcza przepraw, węzłów komunikacyjnych, lotnisk, ośrodków administracyjnych, politycznych, przemysłowych, portów, baz morskich, wysp, a także mające na celu niszczenie artylerii i rakiet rozmieszczonych na stanowiskach ogniowych, dezorganizację systemu dowodzenia i zapatrywania przeciwnika.

Główna tendencja rozwojowa wojsk powietrznodesantowych polega na stałym wzmocnianiu ich siły uderzeniowej i zdolności manewrowej na lądzie oraz na poszukiwaniu nowych sposobów desantowania i doskonalenia środków transportu powietrznego dla ich przetrzutu. Tendencja ta utrzymuje się do chwili obecnej. W ciągu ostatnich 15 lat, począwszy od 1964r. ukształtował się w USA nowy rodzaj wojsk powietrznodesantowych, używający śmigłowców jako środka transportu i walki. W niektórych armiach, ten typ wojsk powietrznodesantowych nazywany jest potocznie kawalerią powietrzną, w innych - wojskami powietrznomanewrowymi. Ze względu na walory bojowe wojsk powietrznodesantowych i kawalerii powietrznej uważa się, że ich rola i znaczenie na współczesnym polu walki będą stale wzrastały, zarówno w działaniach taktycznych, jak i w skali operacyjnej i strategicznej. Potwierdziły to omawiane wojny lokalne w Korei, Wietnamie i na Bliskim Wschodzie.

1. Wnioski wypływające z użycia desantów powietrznych i śmigłowcowych w powyższych wojnach.

Każda z omawianych wojen lokalnych charakteryzowała się swoistą specyfiką polityczno-wojskową, odmiennym ukształtowaniem i pokryciem terenu oraz warunkami klimatycznymi. W powyż-

szych wojnach lokalnych oddziały i związki powietrznodesantowe oraz kawalerii powietrznej wykorzystywane były w charakterze desantów operacyjnych i taktycznych które wysadzano w sile od batalionu do dwóch BPD i analogicznych jednostek kawalerii powietrznej, na korzyść wojsk lądowych nacierających na głównym kierunku uderzenia.

Nawiązując do odmienności każdej z tych wojen i zmierzając do wykazania cech charakterystycznych użycia w nich desantów powietrznych i śmigłowcowych, zaczęę od wniosków wypływających z wykorzystania spadochroniarzy i śmigłowców w wojnie w Korei.

1. Desanty powietrzne wysadzone w Korei stanowiły znaczny postęp, w porównaniu do takowych działań z okresu II wojny światowej, gdyż na Półwyspie Koreańskim całość sił i środków, zarówno żołnierze jak również broń zespołowa, pojazdy mechaniczne i zaopatrzenie lądowały na spadochronach. Zrezygnowano wówczas całkowicie z szybowców. Jednocześnie w wojnie tej sprawdzono śmigłowce w zakresie wysadzania z nich taktycznych desantów. Powyższe pojazdy powietrzne wyróżniły się wówczas uniwersalnością zastosowania do wykonywania różnych zadań transportowych w trudnym terenie górskim, a także wysoką sprawnością techniczną i dużą żywotnością bojową.

2. Dowództwo amerykańskie wysadziło w Korei dwa desanty powietrzne, każdy w sile wzmocnionego pułku powietrznodesantowego, oba na kierunku głównego uderzenia 8 armii St.Zj., Celem pierwszego desantu było przyspieszenie działań zaczepnych 8 armii oraz przecięcie dróg odwrotu wojskom północnokoreańskim a drugiego: - uchwycenie przyczółka nad rzeką Imjia i wzbronienie oddziałom koreańsko-chińskim rozbudowy za tą przeszkodą armijnej rubieży obrony. Odległość tych desantów od nacierających wojsk własnych wynosiła 50 km. Każdy batalion tego pułku desantował w oddzielnym rejonie oddalonym od siebie około 4-5 km. Samodzielne walki żołnierzy 187 ppd trwały 15 do 36 godzin, to jest do czasu podejścia oddziałów wydzielonych dywizji piechoty. Do tej chwili połączono wszystkie rejonny desantowania, po czym spadochroniarzy podporządkowywano na kilka dni do jednej z dywizji piechoty, działającej zwykle na pomocniczym kie-

40.X 50
23.X 54

runku, celem oczyszczenia opanowanego terenu lub osłony skrzydła. Następnie 187 ppd wracał do odwodu 8 armii St.Zj.

3. W tym czasie na bezdrożach i górskich obszarach centralnej i wschodniej części Korei działały dwie amerykańskie eskadry śmigłowców transportowych, wykonujące szereg taktycznych desantów, celem opanowania dominujących wzgórz przez które przechodzi nadmorska szosa, gdzie kontynuowała natarcie 1 DPM St. Zj. Śmigłowcami dostarczano pododdziały piechoty na zagrożone odcinki frontu, z zamiarem zaryglowania włamań dokonanych przez wojska koreańsko-chińskie. Pojazdami tymi przewożono także bataliony piechoty do luzowania wojsk w górach, a w drogę powrotną jednostki zluzowane. Ta wszechstronność użycia śmigłowców w terenie górskim była powodem, że w toku wojny koreańskiej utworzono szereg samodzielnych eskadr tych pojazdów, które włączono organicznie w skład korpusów armijnych, a także podporządkowano sztabom 8 armii St.Zjed., i armii lotniczej. Wojna w Korei przyczyniła się do wzrostu popularności śmigłowców i stała się bodźcem do utworzenia na początku lat sześćdziesiątych dywizji kawalerii powietrznej, działającej w oparciu o organiczne śmigłowce transportowe, rozpoznawcze i wsparcia ogniowego.

Wojna w Wietnamie /1945-1973/ wniosła wiele nowych doświadczeń w zakresie użycia wojsk powietrznodesantowych i kawalerii powietrznej, przede wszystkim przyczyniła się do umasowienia obu rodzajów desantów, a jednocześnie dokonała sprawdzianu na polu walki przydatności nowego związku wojsk lądowych, jaki stanowiła dywizja kawalerii powietrznej dysponująca ogromną ilością organicznych śmigłowców. Ponieważ powyższa wojna dzieli się na dwa odrębne okresy: francuski /1945-1954r/ i amerykański /1965-1973r./, w związku z tym w pierwszej kolejności scharakteryzuję najważniejsze doświadczenia w zakresie użycia wojsk powietrznodesantowych we francuskim okresie wojny w Wietnamie:

1. Występowały wówczas wyłącznie desanty spadochronowe, wysadzono ich łącznie 150, w sile od kompanii do zgrupowania bojowego liczącego osiem batalionów. Francuzi nie posiadali wtedy pododdziałów śmigłowcowych. Pojedyncze śmigłowce służyły jedynie do ewakuacji rannych. Na stosunkowo dużą częstotliwość użycia wojsk powietrznodesantowych w wojnie w Wietnamie rzuto-

wało szereg obiektywnych czynników, takich jak: specyficzny charakter ukształtowania i pokrycia terenu, o przewadze wysokich gór i ogromnych lasów tropikalnych oraz wynikające z nich bezdroża, a ponadto partyzancki sposób prowadzenia wojny przez wietnamskie siły patriotyczne, polegające na organizowaniu zasadzek na drogach i liniach kolejowych lub w porze nocnej. W tej sytuacji, manewr wojsk drogą powietrzną oraz analogiczny dowóz zaopatrzenia okazały się najbezpieczniejsze i najszybsze.

2. Na wietnamskim polu walki oddziały powietrznodesantowe wykonywały następujące zadania bojowe: 1. rajdy rozpoznawcze; 2. opanowywanie miejscowości; 3. węzłów dróg i przepraw, celem zapewnienia własnym wojskom ciągłości działań zaczepnych; 4. wreszcie atakowanie sztabów wietnamskich wojsk patriotycznych, z zamiarem wzięcia jeńców i dokumentacji wojskowej. Począwszy od 1952r., kiedy sytuacja operacyjna na froncie wietnamskim okazała się niekorzystna dla Francuzów, gdyż ich wojska zostały zmuszone do prowadzenia działań obronnych, a nawet odwrotowych, zadania desantów powietrznych polegały wówczas na: 1. wiązaniu odwodów przeciwnika; 2. wzmacnianiu załóg obleganych garnizonów oraz zapewnieniu im osłony w czasie ewakuacji; 3. wspieraniu desantów morskich; 4. niszczeniu składów zaopatrzenia; 5. a także organizowaniu powstań zbrojnych w oparciu o mniejszości narodowe, zamieszkujące przygraniczne tereny Wietnamu.

Większość tych desantów realizowało wówczas zadania o znaczeniu taktyczno-operacyjnym na korzyść wojsk lądowych. Natomiast atak spadochroniarzy na siedzibę naczelnych władz Demokratycznej Republiki Wietnamu, w okolicy miasta Bac Kan oraz wzięcie do niewoli kilku dostojników państwowych i rozproszenie instytucji centralnych, podobnie jak długotrwała obrona twierdzy Dien Bien Phu przez zgrupowanie wojsk powietrznodesantowych miały z pewnością znaczenie operacyjno-strategiczne.

4. Bataliony powietrznodesantowe stanowiły początkowo trzon francuskich odwodów operacyjnych, przeznaczonych do natychmiastowej interwencji wspólnie z oddziałami wojsk lądowych, flotyllami rzecznyymi i lotnictwem wsparcia. Dzięki transportowi powietrznemu, spadochroniarze francuscy byli tym rodzajem wojsk który najszybciej mógł udzielić pomocy piechocie lub zorganizować

wać kolejną rubież opóźniania w górach czy za przeszkodą wodną, a także wykonać szereg kontrataków wspartych przez lotnictwo. Natomiast jednostki piechoty uzależnione od dróg lądowych, na których organizowane były zasadzki partyzanckie nie mogły nigdy przebyć na czas w określony rejon. W celu otwarcia do ruchu ważniejszych dróg i linii kolejowych wykorzystywano właśnie spadochroniarzy do niszczenia lub odrzucenia z nich partyzantów. Wsparcie z powietrza było tym czynnikiem, który umożliwiał skoczkom spadochronowym walkę z partyzantami w każdym terenie, nawet na bagiennych obszarach delty Mekongu. Po kilku dniach działań bojowych, żołnierze ci byli luzowani przez pododdziały piechoty i powracali do swych stałych garnizonów.

Im bardziej zbliżał się koniec wojny w Wietnamie, tym rosła rola oddziałów powietrznodesantowych, które ze względu na swe najlepsze wykszolenie i doświadczenie bojowe, a także elitarność i niezwykłą ruchliwość dzięki transportowi lotniczemu wchodziły począwszy od 1953 r. w skład odwodu naczelnego dowództwa wojsk francuskich w Wietnamie. Jednakże porażka zgrupowania spadochroniarzy poniesiona pod Dien Bien Phu, w maju 1954r. przyczyniła się do utraty najlepszych batalionów powietrznodesantowych i oddziałów Legii Cudzoziemskiej.

5. Spadochroniarze brali aktywny udział we wszystkich większych operacjach zaczepnych, obronnych i odwrotów francuskich wojsk lądowych. Do częstego użycia oddziałów powietrznodesantowych zmuszały przede wszystkim trudne warunki terenowe i aktywna działalność partyzancka. Czas trwania samodzielnych działań bojowych żołnierzy desantów powietrznych wynosił przeciętnie od 1 do 9 dni, a w przypadku obrony twierdzy Dien Bien Phu aż 56 dni. Możliwe to było dzięki należycie zorganizowanemu wsparciu lotniczemu oraz sprawnemu dowozowi zaopatrzenia drogą powietrzną.

Amerykański okres wojny w Wietnamie /1965-1973/ cechował się następującymi właściwościami w zakresie wykorzystania śmigłowców i desantów śmigłowcowych:

1. Dominowały wówczas wyłącznie taktyczne i operacyjne desanty śmigłowcowe wysadzane ze składu 1 i 101 DPK, 173 BPD, 3/82 BPD, 1 i 3 DPM oraz pięciu DP; dysponujących własnymi

1. 101 Dywizja kawalerii paw.
12 173 Bryg. Powietrzno-desantowa
1, 3 Dywizje Piechoty Morskiej
5 DPiedh

śmigłowcami. W latach sześćdziesiątych całość amerykańskich wojsk lądowych została przeszkolona do działań bojowych na śmigłowcach. W tych warunkach, każdy batalion piechoty, czy piechoty morskiej, nie mówiąc już o spadochroniarzach mógł być zaangażowany w charakterze taktycznego desantu śmigłowcowego. Na wietnamskim polu walki, rola śmigłowców wzrosła do tego stopnia, że bez ich udziału wojska amerykańskie nie prowadziły żadnej operacji. Śmigłowce wypełniły wówczas lukę między siłą ognia wojsk lądowych, a ich ruchliwością, przez przeniesienie manewru w trzeci wymiar. Powyższa zupełnie nowa taktyka działań wojennych spowodowana była tym, że teren wietnamski uniemożliwiał rozwinięcie i wykorzystanie amerykańskiej techniki wojennej i jej potęgi ognia, a z drugiej strony sprzyjał partyzantce, ułatwiał jej obozowanie i organizowanie zasadzek oraz walkę z przeciwnikiem z bliskiej odległości. Partyzanci lepiej od Amerykanów orientowali się w terenie, bowiem korzystali z pomocy miejscowej ludności, szybciej maszerowali przez dżunglę oraz wykonywali błyskawiczne ataki, po czym znikali w lasach tropikalnych. W tych warunkach, amerykańskie działania zaczepne polegały na wykryciu z powietrza oddziałów partyzanckich i bezpośrednim ich zwalczaniu przy użyciu kawalerii powietrznej i jednostek piechoty przewożonych śmigłowcami.

2. Śmigłowce stały się w Wietnamie uniwersalnym środkiem zarówno bojowym, jak i usługowym, zabezpieczającym walkę, bowiem służyły one do: prowadzenia rozpoznania; ogniowego wsparcia; transportu żołnierzy; dowozu zaopatrzenia; przesunięcia artylerii na nowe stanowiska ogniowe; jako powietrzne stanowiska dowodzenia oraz pojazdy do ewakuacji rannych i wysiedlanej ludności; jak również do działalności propagandowo-psychologicznej. Śmigłowce zwiększały poważnie manewr wojsk lądowych, umożliwiały im szybkie utworzenie przewagi w siłach i środkach w miejscu, gdzie zamierzano stoczyć decydującą bitwę, a także na nowym kierunku operacyjnym lub obszarze działań wojennych, a w razie pogorszenia się sytuacji militarnej, zapewniały ewakuację wojsk z zagrożonego terenu. Przy pomocy śmigłowców uratowano 60% załóg zestrzelonych samolotów nad terytorium Demokratycznej Republiki Wietnamu, a z portów południowowietnam-

skich przewożono całość zaopatrzenia do składów położonych w głębi kraju.

3. W latach 1965-1973 Amerykanie wysadzili około 1000 desantów śmigłowcowych, a tylko jeden desant powietrzny /w 1967r/ przy użyciu spadochronów. Zdaniem dowódców amerykańskich -desanty powietrzną okazały się nadzwyczaj trudne do lądowania na niewielkich polanach w dżungli oraz wymagały dłuższego okresu szkolenia żołnierzy w wykonywaniu indywidualnych i zespołowych skoków spadochronowych w terenie podobnym do przyszłego pola bitwy, przed rozpoczęciem każdego przedsięwzięcia desantowego. Spadochroniarze amerykańscy nie posiadali tak bogatego doświadczenia jak ich francuscy koledzy, bowiem przez 16 lat to jest od okresu wojny w Korei /1950-1951/ do 1967r. nie brali oni udziału w desantach powietrznych wysadzanych w warunkach bojowych. W tej sytuacji dla dowództwa sił zbrojnych USA, które dysponowało ponad 4000 śmigłowcami, korzystniejszym było wysadzanie desantów przy użyciu tych pojazdów dowożących żołnierzy w dowolne miejsce na polu bitwy, a tym także działa artyleryjskie z obsługą i zasobnikiem ze 100 sztukami amunicji.

Oddziały piechoty przewożone śmigłowcami w pełni niezależniły się od komunikacji lądowej, a więc od trudnego terenu i zasadzek partyzanckich. Operując z powietrza, żołnierze amerykańscy aktywnie działali zarówno na podmokłych obszarach delty Mekongu, jak również w lasach tropikalnych, a także w rejonach wyżynnych i górskich. Ocenia się całkiem słusznie, że bez śmigłowców nie udałooby się Amerykanom wykryć i okrążyć ruchliwych i znających dżunglę oddziałów wyzwolenieczych. Można więc z całą pewnością powiedzieć, że w amerykańskim okresie wojny w Wietnamie śmigłowce zastąpiły prawie całkowicie spadochrony, a wojska lądujące przy użyciu tych pojazdów stały się powietrznomanewrowymi lub inaczej kawalerią powietrzną.

Także na Bliskim Wschodzie, istotny wpływ na sposoby prowadzenia działań wojennych w całości, jak i na użycie desantów spadochronowych i śmigłowcowych w szczególności miały warunki terenowe i klimatyczne, a konkretnie: pustynia, góry, dotkliwy brak wody i gorący klimat. Ze względu na możliwość łatwiejszego zaskoczenia przeciwnika oraz wykorzystania dogodniejszych

warnków meteorologicznych do prowadzenia działań zaczepnych, w czasie wojen w 1956 i 1967r. przeważały izraelskie natarcia nocne. Korzystniejsza była wówczas temperatura powietrza a ciemności pozwalały podejść blisko do przygranicznych fortyfikacji arabskich i uderzeniem z kilku stron opanować je, lub też wybić lukę w obronie przeciwnika, pozwalającą wojskom lądowym rozwinąć dalsze natarcie, czy też przejść do pościgu. Podobnie działyły desanty spadochronowe i śmigłowce, które lądowały zazwyczaj o zmroku lub w nocy, aby pod osłoną ciemności zniszczyć środki ogniowe przeciwnika, zdobyć wyznaczone obiekty oraz umożliwić się na opanowanym terenie.

Wykorzystanie w działaniach powietrznodesantowych pory dnia lub nocy związane było z zagadnieniem panowania w powietrzu. Jeżeli nacierający wywalczył wcześniej to panowanie, wówczas można było prowadzić natarcie w dzień, jeżeli nie udało mu się rozgromić lotnictwa przeciwnika, trzeba było w nocy. Ponieważ pustynia stanowi na ogół teren czołgodostępny, w związku z tym na Bliskim Wschodzie, a głównie na Półwyspie Synaj przeważały błyskawiczne natarcia izraelskie z użyciem wojsk pancernych, wspartych przez lotnictwo oraz desanty powietrzne i śmigłowcowe. W związku z tym wszystkie wojny na tym terenie były krótkotrwałe, a czas ich trwania wynosił przeciętnie od 4 do 18 dni.

Omówienie wybranych doświadczeń z użycia desantów powietrznych i śmigłowcowych w wojnach na Bliskim Wschodzie rozpoczęną od anglo-francuskiej operacji zaczepnej w strefie Kanału Sueskiego, zrealizowanej w listopadzie 1956 r.:

1. Operacja ta miała kombinowany charakter, bowiem stanowiła powiązanie trzech desantów: powietrznego, morskiego i śmigłowcowego. Celem desantu spadochronowego wysadzonego w przeddzień lądowania z morza było odcięcie garnizonu egipskiego w Port Saidzie od reszty kraju, poprzez zrzut brytyjskich i francuskich skoczków spadochronowych na wschodnich, południowych i zachodnich krańcach miasta oraz zdobycie: lotniska El Gamil, mostów i stacji pomp /wodociągów/, wreszcie baterii artylerii nadbrzeżnej i dzielnicy europejskiej. Opanowanie powyższych obiektów oraz zablokowanie Port Saidu ułatwiło poważnie wylądowanie wojsk desantu morskiego i śmigłowcowego, gdyż spadochro-

niarze związali swymi działaniami znaczne siły obrońców miasta.

2. Specyfika desantu powietrznego polegała na tym, że wysadzono go w dzień, na gęsto zaludniony i zabudowany obszar miejski oraz na zawczasu przygotowaną obronę egipską. Spadochroniarze brytyjscy atakowali wówczas lotnisko znajdujące się w zachodniej części Port Saidu, a Francuzi szturmowali z powietrza mosty na Kanale Sueskim i stację filtrów położone na południowym skraju miasta. Desantowanie francuskich skoczków spadochronowych utrudniał mały i wąski rejon lądowania o powierzchni 135 x 180 m. Wymagało to od spadochroniarzy precyzyjnego desantowania, gdyż najmniejszy boczny wiatr groził zepchnięciem ich na bagna lub do morza. W tych warunkach, zeskok odbywał się z niewielkiej wysokości 150 m, z samolotów lecących w ciasnym ugrupowaniu, w odstępach 34 m i odległości 108 m. Spadochroniarze brytyjscy działali w korzystniejszej sytuacji, gdyż desantowali z wysokości 250 metrów na obszerne lotnisko. Dzięki silnemu wsparciu lotniczemu, żołnierze desantu brytyjskiego zdobyli lotnisko, lecz zostali zatrzymani na skraju miasta, natomiast Francuzi uchwycili wodociągni i tylko jeden most gdyż drugi Egipcjanie wysadzili w powietrze. W godzinach popołudniowych, samoloty transportowe przywoziły Brytyjczykom drugi rzut bpd oraz moździerze i działa bezodrzutowe, natomiast kolejny batalion francuskich skoczków spadochronowych wykonał desant powietrzny na dzielnicę europejską, położoną we wschodniej części Port Saidu, gdzie zdobył również baterię artylerii nadbrzeżnej.

3. W desancie morskim, który rozpoczął się w następnym dniu, to jest 6.11.1956r. na północnym wybrzeżu Port Saidu wzięła m.in udział 3 brygada komandosów ugrupowana w trzech rzutach. W pierwszej fali lądował jej 40, a w drugiej 42 batalion, oba wsparte ogniem artylerii okrętowej i lotnictwa. Natomiast trzeci rzut tej brygady - 45 batalion przewożono drogą powietrzną, w czterech kolejnych falach, każda załadowana do 30 śmigłowców. Wymienione pojazdy powietrzne transportowały komandosów z lotniskowców znajdujących się w odległości 60 km od brzegu, lecz nie na plażę gdzie lądowały poprzednie rzuty desantu morskiego, ale w głąb miasta, wprost na bulwar nadbrzeż-

ny przed kapitanatem portu. Powyższy desant śmigłowcowy umożli-
wiał Brytyjczykom szybkie opanowanie urządzeń portowych wraz
z aparaturą radiowo-nawigacyjną oraz statków zacumowanych w ba-
senach i nábrzeżach wylądowczych. Wszystko to zdobyto w sta-
nie nienaruszonym. W ciągu 90 minut, śmigłowce przewiozły 414
żołnierzy i 23 tony zaopatrzenia. Użycie śmigłowców w desancie
morskim stanowiło nowe zjawisko, a zarazem pierwszy przypadek
współdziałania tych pojazdów powietrznych z barkami desantowy-
mi w wylądowaniu wojsk na brzeg. Podobne działania tym razem
izraelskie będą miały miejsce w rejonie Sharm el Sheikh, na
południowym cyplu Półwyspu Synaj dopiero w 1967 r, a więc w
11 lat później.

4. W czasie walk w rejonie Port Saidu na uwagę zasługuje
utworzenie przez Francuzów powietrznego stanowiska dowodzenia,
w przystosowanym do tego celu samolocie transportowym Nord
Atlas. Znajdowała się w nim grupa operacyjna na czele z gen.
Gilles, zastępcą dowódcy 10 DPD, która prowadziła rozpoznanie
wojsk egipskich w obszarze miasta i na drogach podejścia, orga-
nizowała na korzyść spadochroniarzy wsparcie artyleryjskie i
lotnicze oraz koordynowała ogień artylerii i naloty samolotów.
Była to swego rodzaju inowacja w zakresie dowodzenia wojskami,
zastosowana pierwszy raz w wojnie na Bliskim Wschodzie, chociaż
tego rodzaju dowodzenie Amerykanie i Francuzi stosowali wcześ-
niej w wojnach w Korei i w Wietnamie. W sumie więc, powietrz-
ne stanowisko dowodzenia polepszyło znacznie kierowanie wojska-
mi anglo-francuskimi, zapewniło im dokładniejsze wsparcie arty-
leryjskie i lotnicze oraz umożliwiło prowadzenie stałego rozpo-
znania powietrznego.

W czasie trzech ostatnich wojen na Bliskim Wschodzie, głów-
nie na terenie Półwyspu Synaj i Syrii, dowództwo izraelskie wy-
sadziło szereg desantów spadochronowych i śmigłowcowych. Do
cech charakterystycznych tych przedsięwzięć desantowych należy
zaliczyć:

1. Były to desanty w sile od kompanii do dwóch batalionów
skoczków spadochronowych przewożonych samolotami lub śmigłow-
cami celem opanowania przełęczy górskich i dominujących szczy-
tów, baz morskich, zagłębi naftowych oraz ufortyfikowanych

1956

miejsowości przygranicznych położonych na skrzyżowaniach pustynnych dróg. Powyższe desanty działały samodzielnie od 4 godzin do 2 dni, mając każdorazowo zapewnione silne wsparcie lotnicze. Wysadzano je na korzyść izraelskich wojsk pancernych i zmotoryzowanych, w odległości od 25 do 200 km od granicy Izraela lub od nacierających jednostek własnych.

2. W 1956 r zostały wysadzone dwa desanty spadochronowe celem zablokowania ważnej przełęcz Mitla i unieruchomienia jednego z trzech pustynnych szlaków komunikacyjnych, a także zdobycia lotniska El Tor i zagłębia wydobywania ropy naftowej o tej samej nazwie. W desantach tych zaangażowano batalion i dwie kompanie powietrznodesantowe, które lądowały w odległości 173-200km od nacierających wojsk własnych. Z racji głębokości zadań i ważności opanowanych obiektów, desanty te miały znaczenie operacyjno-taktyczne. Czas trwania samodzielnych walk spadochroniarzy kształtował się różnie, w wypadku desantu w El Tor 4 godziny, a w rejonie Mitli 36 godzin. Obydwa desanty lądowały przed zapadnięciem zmroku, aby pod osłoną nocy spadochroniarze mogli opanować wyznaczone obiekty i umocnić się w nich. Desant w El Tor odbywał się w czasie silnego wiatru, a w rejonie wąwozu Mitla w skalistym terenie. W obu przypadkach, skoczkowie spadochronowi desantowali w słabo rozpoznanym obszarze i z niedużej wysokości. Te niesprzyjające okoliczności spowodowały, że w czasie zeskoku ponieśli oni liczne kontuzje i rany spowodowane potłuczeniem się.

Kolejne zagłębie naftowe Ras el Sudr zdobył batalion spadochroniarzy, działający jako piechota zmotoryzowana. Podobnie było z opanowaniem egipskiej bazy morskiej Sharm el Shikh, gdzie zestrzelenie dwóch izraelskich samolotów rozpoznawczych było powodem zrezygnowania z wysadzenia desantu powietrznego. Tę ufrotyfikowaną miejscowość postanowiono zdobyć atakiem z lądu, przy silnym wsparciu lotniczym, siłami 6 brygady piechoty i batalionu skoczków spadochronowych - działającego jako piechota.

3. Izraelskie desanty powietrzne wysadzone były niewielkimi siłami i na znaczną odległość, co było niezwykle niebezpieczne w wypadku posiadania odwodów przez przeciwnika. Sytuacja ta

spowodowana była tym, że w 1956r izraelskie siły powietrzne nie dysponowały wystarczającą ilością samolotów transportowych do przewozu żołnierzy, dział artyleryjskich, moździerzy i pojazdów mechanicznych. W tych warunkach, drogą powietrzną można było przewieźć tylko jeden batalion spadochroniarzy, podczas gdy główne siły 202 BPD musiały działać jako piechota zmotoryzowana.

4. W kolejnej wojnie izraelsko-arabskiej w 1967r. realizowane były wyłącznie desanty śmigłowcowe, bowiem dowództwo izraelskie adaptowało na Bliskim Wschodzie doświadczenia amerykańskie z wojny w Wietnamie. W powyższym konflikcie zbrojnym, Izraelczycy wysadzili czterokrotnie desanty śmigłowcowe, w tym trzy razy na Półwyspie Synaj i jeden raz na Wzgórzach Golan. Celem tych desantów było zniszczenie trzech dywizjonów artylerii egipskiej /3x18=54 działa/ rozmieszczonych na stanowiskach ogniowych w Abu Ageili, przygranicznej forteczce pustynnej, położonej na centralnej drodze blokującej główny kierunek ofensywy izraelskiej, bowiem nacierały tam DZmech gen. Sharona i DPanc gen Yoffe; zdobycia egipskiej bazy morskiej el Sheikh i odblokowania Zatoki Akaba; opanowania zagłębia naftowego w Ras el Sudr nad Zatoką Sueską; zniszczenia na terenie Wzgórz Golan betonowych schronów bojowych, artylerii syryjskiej i broni maszynowej, które powstrzymywały natarcie izraelskiej piechoty i czołgów, głównie BPanc płk Moshe Peleda.

W powyższych desantach zaangażowano siły od kompanii do batalionu skoczków spadochronowych przewożonych śmigłowcami. Oddziały te wysadzano w odległości od 10 do 210 km przed własnymi wojskami. Trzy z tych desantów lądowały w Abu Ageili, Ras el Sudr i na Wzgórzach Golan a tylko jeden - w Sharm el Shaikh w porze diennej. Powyższe jednostki walczyły samodzielnie od 1 godziny do 2 dni. Najkrócej, bo jedną godzinę bój trwał w Sharm el Sheikh i w Ras el Sudr, gdyż w pierwszym przypadku główne siły egipskie wycofały się, a w drugim - na pomoc przybyły oddziały dywizji pancernej. Cztery godziny działali spadochroniarze w rejonie Abu Ageili oraz dwa dni na terenie Syrii. Ze względu na ważność realizowanych zadań i głębokość działań bojowych, desanty wysadzone w Abu Ageili i w Syrii miały charakter taktyczny, gdyż atakowały one obiekty położone w granicach

głównego lub drugiego pasa obrony arabskiej. Nasylenie tego obszaru dużą ilością wojsk i środków ogniowych spowodowało, że w obu przypadkach desanty lądowały tam w nocy. Podobnie było w Ras el Sudr, lecz wynikało to z wysadzenia niewielkiego desantu w sile kompanii. Ciemności ukrywały na ogół rozmiar desantu powodowały niepokój, a nawet panikę wśród obrońców arabskich. Natomiast lądowania w rejonach Ras el Sudr, a szczególnie w miejscowości Sharm el Sheikh, położonej 210 km na zapleczu wojsk egipskich miały z pewnością znaczenie operacyjne.

5. Do cech charakterystycznych praktycznej realizacji tych desantów należy zaliczyć to, że: a/ w rejonie Abu Angeili desantowały dwie kompanie skoczków spadochronowych, w późnych godzinach nocnych w czasie trwania burzy piaskowej. Lądowanie śmigłowców w odległości 4 km od Abu Ageili zostało zauważone przez obrońców, ponieważ pojazdy te musiały użyć reflektorów do oświetlenia rejonu desantowania. W tej sytuacji, egipskie moździerze i artyleria obezwładniły miejsce lądowania i wówczas śmigłowce z desantem odleciały 10 km od stanowisk ogniowych artylerii. W tych warunkach, spadochroniarze brnąc w piasku pustynnym spóźnili się o trzy godziny z przystąpieniem do walki, lecz zadanie swe zdążyli wykonać, bowiem granatami i ogniem broni maszynowej zniszczyli obsługi sześciu egipskich baterii artylerii, natomiast żołnierze trzech dalszych baterii opuścili swe działa. Wzięto także do niewoli dowódcę obrony Abu Ageili gen. Ahmeda Abdul Nawi. Swymi zdecydowanymi działaniami, skoczkowie spadochronowi przyspieszyli zdobycie tej twierdzy pustynnej, którą opanowano w ciągu jednej nocy, dzięki skoordynowanym uderzeniom izraelskich wojsk lądowych i desantu śmigłowcowego; do zdobycia Sharm el Sheikh przygotowano trzy desanty: śmigłowcowy, spadochronowy i morski. W praktyce wysadzono tylko dwa: śmigłowcowy w pobliżu lotniska i morski - w porcie, które nie napotkały nigdzie na poważniejszy opór, gdyż główne siły egipskie zostały wycofane wcześniej. W tej sytuacji odwołano zeskoczek spadochroniarzy, a samolotom transportowym pozwolono wylądować na opanowanym lotnisku. Wywiad izraelski nie zdążył wykryć ewakuacji oddziałów egipskich. W tych warunkach operacja przygotowywana z dużym nakładem sił i środków, okazała się zbędna; desant śmigłowcowy w sile kompanii wysadzony w

Ras el Sudr pod osłoną ciemności nawiązał w ciągu godziny kontakt z jednostkami pancernymi, które wspólnie ze spadochroniarzami opanowały i zabezpieczyły obiekty wydobywania ropy naftowej; batalion spadochroniarzy dostarczony śmigłowcami na Wzgórze Golan, atakował pod osłoną nocy ufortyfikowane pozycje syryjskie, uderzając na nie od tyłu. Część żołnierzy desantu prowadząc działalność dywersyjną niszczyło artylerię rozmieszczoną na stanowiskach ogniowych, inni zwalczali kolumny samochodowe, dowożące zaopatrzenie oraz wiąźali walką odwody przeciwnika. Mimo, że jedna kompania izraelska została okrążona i broniła się całą dobę, aż do podejścia własnych jednostek pancernych, aktywne działania bojowe pododdziałów desantowych ułatwiły przełamanie obrony arabskiej.

6. Występująca nadal w armii izraelskiej niedostateczna ilość transportu powietrznego, w tym wypadku śmigłowców powodowała, że wysadzone desanty dysponowały niewielką siłą od kompanii do batalionu, dlatego też lądowały one przeważnie w nocy, aby móc wykorzystać czynnik zaskoczenia ułatwiający walkę. Posiadane wówczas przez Izrael dwie BPD, z braku śmigłowców, jak również w związku z prowadzeniem wojny na kilku frontach, angażowano w działaniach zaczepnych jako piechotę zmotoryzowaną, głównie na kierunku Rafa, El Arish oraz w wąskich ulicznych w Jerozolimie, celem zdobycia Starego Miasta. Wysadzone na Półwyspie Synaj i Wzgórzach Golan desanty śmigłowcowe potwierdziły skuteczność i sprawność nowych środków transportu. Rezultaty uzyskane przez jednostki desantowe na polu walki, wpłynęły na zmianę poglądów dowódców izraelskich na rolę spadochroniarzy we współczesnej wojnie. Postanowiono utrzymać dotychczasowy stan liczebny jednostek powietrznodesantowych oraz przeszkolić pododdziały piechoty celem szerszego angażowania ich w desantach śmigłowcowych, a także zwiększyć ilość śmigłowców transportowych.

7. W ostatniej wojnie na Bliskim Wschodzie w 1973r, dowództwo izraelskie kontynuowało wysadzanie desantów śmigłowcowych, lecz nie w tak szerokim zakresie jak to miało miejsce w 1967r. Spowodowane to było tym, że powyższa wojna nie sprzyjała na ogół desantom izraelskim, ponieważ już w pierwszych dniach tego konfliktu wojska żydowskie nie posiadały inicjatywy na polu

walki i były zmuszone do prowadzenia działań obronno-odwrotowych. Z kolei później, kiedy dowództwo izraelskie nagromadziło odwody i przystąpiło nimi do kontrofensywy, nie posiadało wywalczonego panowania w powietrzu, gdyż nie rozgromiło do tego czasu lotnictwa arabskiego i nadzwyczaj silnej obrony przeciwlotniczej. Podobnie jak w 1967r, walka na dwa fronty wymagała posiadania odpowiedniej ilości jednostek odwodowych, szczególnie piechoty potrzebnej do osłony oddziałów pancernych, które ponosiły duże straty od arabskich granatników i przeciwpancernych pois-ków kierowanych. Trudna sytuacja operacyjna wytworzona na froncie w 1973 r. zmusiła dowództwo izraelskie do odmiennego użycia 31 i 202 BPD, które włączono w skład dwóch nowo sforsowanych DPanc, w charakterze piechoty zmotoryzowanej.

8. W zasadzie w 1973r. Izraelczycy wykonali tylko jeden lecz tym razem największy desant śmigłowcowy, w sile dwóch batalionów z 31BPD, w celu opanowania góry Hermon, najwyższego szczytu Wzgórz Golan wraz ze znajdującymi się tam urządzeniami radioelektronicznymi oraz kilka drobnych desantów o znaczeniu wywiadowczym, w składzie od plutonu do kompanii z zamiarem wykrycia ilości, czasu i kierunku marszu wojsk irackich i jordańskich zdążających na front syryjski. Inne kilku osobowe grupy spadochroniarzy-dywersantów wysadzono na zapleczu wojsk egipskich i syryjskich celem zrywania łączności przewodowej, niszczenia kolumn samochodowych i skupisk pojazdów mechanicznych oraz atakowania stanowisk dowodzenia.

Desant śmigłowcowy lądujący na górze Hermon miał znaczenie operacyjno-taktyczne ze względu na ważność tego masywu górskiego, położonego na styku Izraela, Libanu i Syrii, umożliwiające prowadzenie głębokiego rozpoznania i przeciwdziałania radioelektronicznego. Bitwa w celu zdobycia tej góry, polegała na wykonaniu uderzenia siłami Golańskiej BZmechod czoła oraz dwoma batalionami spadochroniarzy dostarczonymi śmigłowcami od tyłu, od strony Damaszku. Lotnictwo izraelskie wywalczyło wówczas lokalne panowanie w powietrzu nad Wzgórzami Golan. Desant śmigłowcowy przyspieszył na ogół natarcie BZmech, a ta z kolei wiążąc główne siły broniącego się batalionu syryjskich komandosów, umożliwiła spadochroniarzom stosunkowo łatwe

zdobycie góry Hermon. W ostatnich dwóch wojnach na Bliskim Wschodzie, żołnierze izraelskich wojsk powietrznodesantowych działali wyłącznie ze śmigłowców, co świadczyło o przekształceniu się ich w kawalerię powietrzną oraz o zaadoptowaniu doświadczeń amerykańskich z Wietnamu.

Spadochroniarze arabscy pierwszy raz aktywnie działali dopiero w czasie czwartej wojny izraelsko-arabskiej w 1973r. a szczególnie na początku tego konfliktu, kiedy inicjatywa na polu walki spoczywała w rękach dowództwa egipsko-syryjskiego, które w pierwszych czterech dniach prowadziło dość energiczne działania zaczepne. Arabskie wojska powietrznodesantowe, podobnie jak ich izraelscy przeciwnicy, w desantach swych powszechnie używały śmigłowców. Egipcscy spadochroniarze oprócz osobistego uzbrojenia byli wyposażeni w najnowocześniejsze środki przeciwpancerne: w granatniki RPG-7 i pociski kierowane "Malutka" i "Trzmiel", a często nawet w miotacze ognia. Żołnierzom tym w liczbie 2000, z racji ich najlepszego wyszkolenia i świetnego uzbrojenia powierzono zadanie związania walką izraelskich odwodów pancernych rozlokowanych 25-30 km na wschód od Kanału Sueskiego, celem uniemożliwienia im wykonania kontrataków na forsujące Kanał Wojska egipskie. Wkrótce okazało się, że te nowe środki przeciwpancerne są nadzwyczaj proste w obsłudze i bardzo skuteczne w działaniu, bowiem w czasie kontrataków podjętych przez dowództwo izraelskie w dniach 8 i 9 października 1973 r. z udziałem 270 czołgów, zniszczono 180 pojazdów pancernych przeciwnika. W zwalczaniu izraelskich czołgów uczestniczyły także dwie egipskie eskadry śmigłowców Mi-4 uzbrojone w przeciwpancerne pociski kierowane, które wykonały 30 lotów bojowych atakując nieprzyjacielskie pojazdy pancerne. Ponadto wydzielone grupy dywersyjne niszczyły łączność przewodową, atakowały lotniska i stanowiska dowodzenia. Inne zespoły spadochroniarzy egipskich w sile od kompanii do batalionu wysłano śmigłowcami na większą odległość, celem zniszczenia urządzeń wydobywczych i zakładów petrochemicznych w Abu Rudeis i Ras el Sudr, a także portu i lotniska w Sharm el Sheikh. Ze względu jednak na brak osłony myśliwskiej w czasie przelotu, poniesiono duże straty, gdyż Izraelczykom udało się zestrzelić 20 śmigłow-

ARABOWIE

ców wraz z przewożonymi spadochroniarzami. W tych warunkach desanty te tylko częściowo wykonały postawione zadanie, bowiem podpalano jedynie zakłady w Abu Rudeis.

Drugi rzut spadochroniarzy egipskich liczący 1000 żołnierzy działał w obrębie linii Bar Leva grupami od plutonu do kompanii. Atakowano wówczas izraelskie środki ogniowe i punkty obserwacyjne rozmieszczone w węzłach oporu, przy użyciu przeciwpancernych pocisków kierowanych, granatników, materiału wybuchowego i miotaczy ognia, aby nie oddziaływały one na piechotę egipską forsującą Kanał Sueski. W sumie była to dobrze zorganizowana osłona forsowania z udziałem spadochroniarzy, współdziałających z lotnictwem, środkami przeciwlotniczymi i artylerią wsparcia. W wyniku wspólnych działań poważnie ograniczono straty forsujących wojsk egipskich, które w ciągu pierwszej doby wynosiły tylko 148 zabitych.

Na froncie golańskim, spadochroniarze syryjscy działali niezwykle śmiało i energicznie już od pierwszego dnia wojny, bowiem użyto ich do zdobycia góry Hermon bronionej przez kompanię izraelskich skoczków spadochronowych, która strzegła cennej aparatury radiolokacyjnej dostarczonej z USA, służącej do prowadzenia rozpoznania elektronicznego i ostrzegania. Zadanie opanowania tego ważnego obiektu powierzono syryjskiej kompanii powietrznodesantowej, a więc takim samym siłom jakie broniły się na szczycie góry. Żołnierze syryjscy byli świetnie przygotowani do oczekującej ich walki, gdyż szkolono ich na dokładnej makiecie izraelskiej obrony oraz zapoznano ich z przekrojami budynków, w których znajdowały się urządzenia radiolokacyjne. Dostarczeni na szczyt góry śmigłowcami uderzyli wprost na przejścia w polach minowych, następnie dostali się do rowów łącznikowych i zaatakowali od wewnątrz broniących się żołnierzy izraelskich. Inne grupy szturmowe wdarły się do pomieszczeń z wyposażeniem radiolokacyjnym, które zdobyto w stanie nienaruszonym. Starcie było krótkie, lecz gwałtowne gdyż trwało tylko 45 minut. Większość żołnierzy izraelskich poległa w walce, ocalało tylko 11, którym udało się zbiec. Zdobycie góry Hermon zapewniło wojskom syryjskim swobodę manewru, w czasie ich ofensywy oraz przyczyniło się do osłony prawego skrzydła, które nie było teraz kontratakowane ani ostrzeliwane ze stoków tego masywu górskiego.

Wkład spadochroniarzy arabskich w zabezpieczenie operacji zaczepnych własnych wojsk lądowych był znaczny, gdyż skutecznie osłaniali oni forsowanie Kanału, a przez opanowanie góry Hermon zapewnili swobodę działań dywizjom syryjskim, nacierającym na głównym kierunku uderzenia. Skoczki spadochronowi stanowili elitę arabskich sił zbrojnych. Sukcesy uzyskiwane przez nich inspirowały żołnierzy innych rodzajów wojsk do prowadzenia skuteczniejszych działań bojowych przeciwko dotychczas niezwyciężonej armii izraelskiej.

2. Doświadczenia w zakresie planowania i przygotowania desantów spadochronowych i śmigłowcowych, osłony ich przelotu i lądowania, a także zabezpieczenia działań desantu na lądzie oraz współdziałania z wojskami pancernymi i lotnictwem

W czasie wojny w Korei, Amerykanie wysadzili desanty powietrzne w sile pułku; w Wietnamie Francuzi - od kompanii do ośmiu batalionów, lecz najczęściej w składzie 1-2 bpd; Amerykanie w Wietnamie Południowym wykonali jeden desant w składzie bpd oraz desanty śmigłowcowe z udziałem 1-2 BKP; Izraelczycy na Bliskim Wschodzie - w sile 1-2 bpd; Syryjczycy 1-2 kpd; natomiast Egipcjanie użyli w 1973r. około 2-3 bpd. W tych warunkach przeciętny skład desantu powietrznego lub śmigłowcowego wahał się w granicach od 1-2 bpd do 1-2 BKP. Powyższa ilość angażowanych sił i środków świadczyła, że były to w zasadzie desanty taktyczne lub taktyczno-operacyjne.

Planowanie amerykańskiego desantu powietrznego w Korei odbywało się na szczeblu korpusu armijnego działającego na kierunku głównego uderzenia 8 armii St.Zj. W Wietnamie zarówno we francuskim okresie wojny, jak i amerykańskim - na szczeblu dywizji gdyż pojemność jednego kierunku nie pozwalała prowadzić natarcia siłami większymi od dywizji piechoty ugrupowanej w trzy rzuty. Na Bliskim Wschodzie, planowaniem desantu zajmowała się również dywizja, której zawczasu przydzielano jednostki spadochronowe w sile 1-2 batalionów. Powyższy sztab tworzył zazwyczaj bojową grupę desantową, wydzielając do jej składu 1-2 bataliony powietrznodesantowe, a do desantu śmigłowcowego 1-2 bataliony piechoty lub brygadę kawalerii powietrznej oraz pododdziały rozpoznawcze, artylerii, moździerzy, saperów, chemików,

łącności itp. Wyznaczano również dowódcę tej grupy, czyniąc go odpowiedzialnym za całokształt planowania i przygotowania desantu. Podstawę do planowania stanowiło zadanie otrzymane ze szczebla dywizji, które dowódca grupy desantowej analizował i ustalał kolejność jego realizacji. W opracowaniu dokumentacji pomagali mu przedstawiciele rodzajów wojsk i służb.

W trakcie planowania, całokształt przewidywanego desantu dzielono na pięć etapów:

- ześrodkowanie niezbędnych sił i środków w rejonie załadowania;
- załadowanie desantu i przerzut drogą powietrzną do rejonu lądowania;
- wysadzenie desantu w obszarze przewidywanych działań bojowych;
- zabezpieczenie walki desantu;
- ewakuacja desantu po wykonaniu zadania.

Na każdy z tych etapów zestawiono odrębny plan przedsięwzięć, które stanowiły załączniki do rozkazu bojowego. Opracowanie tych dokumentów odbywało się w odwrotnej kolejności, najpierw:

- plan działań bojowych desantu w wyznaczonym rejonie, potem:
- plan desantowania;
- plan przerzutu wojsk drogą powietrzną;
- plan załadowania;
- plan ześrodkowania wojsk w rejonach i strefach załadowania.

Taki porządek planowania - zdaniem Amerykanów - zapewniał najlepszą koordynację działań wszystkich sił i środków zaangażowanych w desancie powietrznym lub śmigłowcowym.

Plan działań bojowych desantu stanowił zasadniczy dokument zapewniający podstawę do opracowania pozostałych planów. Uwzględniał on skład grupy desantowej, warunki jej lądowania, rozmieszczenie rejonu desantowania, charakter możliwego przeciwdziałania nieprzyjaciela, stan pogody itp. Najważniejsze części składowe tego dokumentu stanowiły: Zamiar walki, który opracowywano w formie pisemnej, podając w nim sposób opanowania rejonu lądowania, jego granicę, linie rozgraniczenia między oddziałami desantu, a także skład wojsk, które miały zdo-

być poszczególne obiekty, wreszcie rubieże rozpoznania i ubezpieczeń bojowych. Czas wysadzenia desantu; Plan obrony uchwyczonego rejonu, który dotyczył: organizacji obrony na poszczególnych odcinkach, utworzenia pozycji ubezpieczeń bojowych i posterunków obserwacyjnych. Dla całości grupy desantowej była to obrona okrężna. Plan wsparcia ogniowego określał sposoby obezwładnienia nieprzyjaciela przed i po wysadzeniu desantu. Wsparcie ogniowe wykonywała artyleria polowa, lotnictwo i śmigłowce uzbrojone, a na kierunku nadmorskim także artyleria okrętowa. W rejonie desantowania przewidywano prowadzenie ognia według planu i na żądanie. W celu zapewnienia bezpieczeństwa przelotu samolotów i śmigłowców transportowych, artyleria przenosiła ogień na skrzydła korytarza powietrznego. Lotnictwo osłaniało własne oddziały na trasach przelotu, ułatwiało uchwycenie wyznaczonych obiektów i wspierało nacierające wojska. Wsparcie lotnicze wykonywano na żądanie w celu obezwładnienia odwodów przeciwnika, a szczególnie oddziałów pancernych usiłujących przedostać się do opanowanego rejonu. Plan połączenia się z wojskami nacierającymi od czoła - ujmował następujące zagadnienia: podległość - czy wojska desantowe wejdą w skład dywizji piechoty, nacierającej na ich kierunku, czy też pozostają nadal w dyspozycji sztabu korpusu; organizację łączności z wojskami nacierającymi od czoła; system wzajemnej identyfikacji - środki pirotechniczne, płachty, znaki rozpoznawcze na pojazdach; wybór punktów styczności - opis tych obiektów i kierunków natarcia, uzgodnienie wsparcia ogniowego - wyznaczenie rubieży bezpiecznego bombardowania, ustalenie linii przerywania ognia, wytypowanie przewodników. Zapasowe warianty działań opracowywano w następujących wypadkach: gdy część bojowej grupy desantowej nie mogła wykonać otrzymanego zadania; w razie utracenia łączności; gdy działania nieprzyjaciela uniemożliwiały wykorzystanie dróg podejścia oraz zaplanowanego rejonu desantowania; gdy warunki meteorologiczne lub działania nieprzyjaciela utrudniały wysadzenie desantu; gdy wycofanie się z opanowanego rejonu stało się konieczne lub pożądane.

Plan desantowania opracowywano na podstawie planu działań bojowych desantu. W powyższym planie podawano: główne i

zapasowe strefy i rejony lądowania; ugrupowanie samolotów transportowych lub śmigłowców w momencie desantowania; kolejność podejścia do stref desantowania; rozmieszczenie lądowisk dla śmigłowców i pasów startowych dla samolotów; kolejność i czas wysadzenia desantów: powietrznego, lub śmigłowcowego; sposób ogólnego zabezpieczenia desantowania; wykorzystanie pododdziałów regulacji ruchu powietrznego. Określano możliwe maksymalne straty, jakie przypuszczalnie poniesie pierwszy rzut desantu. Z uwzględnieniem tego przewidywano wykorzystanie zapasowych stref desantowania. Jeżeli wysadzano desant w pewnej odległości od obiektu ataku, wówczas wyznaczano rejony zbiórek, które winny znajdować się na kierunku tego obiektu oraz posiadać warunki do maskowania oddziałów przed naziemną i lotniczą obserwacją nieprzyjaciela i zapewnić osłonę przed ogniem na wprost.

Plan przerzutu wojsk drogą powietrzną opracowywano na podstawie planu desantowania. Określano w nim: marszruty przelotu poszczególnych zgrupowań/główne, zapasowe i powrotu/; punkty rozchodzenia się samolotów lub śmigłowców transportowych ze zgrupowania kolumn do rejonów desantowania; ugrupowanie bojowe samolotów i śmigłowców na trasie przelotu; odległości - między kolumnami oraz pojedynczymi samolotami transportowymi i śmigłowcami; wysokość i prędkość lotu; kontrolne punkty orientacyjne na marszrutach; kierowanie przelotem; sposoby osłony powietrznej w czasie lotu i organizacja łączności.

Celem dokładnego rozliczenia czasu, wysokości i szybkości lotu określano: punkt wyjściowy marszruty, punkt regulacji lotu, punkt nawiązania łączności - w odległości 5-8 km od strefy desantowania; punkt rozejścia się samolotów lub śmigłowców oraz korytarz powietrzny o szerokości 2-4 km, w pasie którego przewiduje się skuteczne obezwładnienie środków ogniowych przeciwnika.

Profil lotu uzależniony był od pofałdowania terenu, oddziaływania artylerii przeciwlotniczej, warunków meteorologicznych i planu wsparcia ogniowego. Na odcinku, gdzie planowano ostrzał obiektów przeciwnika ogniem własnej artylerii, wysokość lotu dochodziła do 1000 m, a szerokość korytarza zmniejszono do 2000m. Do planu przerzutu wojsk drogą powietrzną dołączono ta-

belę przelotu, w której wskazywano każdemu pododdziałowi sektor i czas załadowania i startu, a także schemat marszruty, strefę i czas desantowania.

Plan załadowania przygotowywano w oparciu o plan przerzutu wojsk drogą powietrzną. W trakcie zestawienia tego planu zwracano uwagę na zapewnienie gotowości bojowej pododdziałów i zachowanie ich etatowej całości. Obsługi rozmieszczano wraz z bronią zespołową i amunicją, łącznościowców z radiostacjami. Dowódcy bojowych grup desantowych znajdowali się razem z dowódcami jednostek lotniczych lub śmigłowcowych. W planie załadowania wskazywano: rejony, strefy, sektory i miejsca załadowania pododdziałów, /w wypadku desantu śmigłowcowego - punkty tankowania paliwa i uzupełniania amunicji/, czas, kolejność i porządek załadowania wojsk; rozmieszczenie żołnierzy i ładunków w samolotach lub śmigłowcach; organizację osłony rejonu załadowania; wyjściowy punkt kontrolny; wysokość i kierunek odlotu z rejonu załadowania poszczególnych samolotów i śmigłowców oraz kolejnych rzutów.

Plan ześrodkowania wojsk w rejonach i strefach załadowania opracowywano na podstawie planu załadowania. W planie ześrodkowania wojsk określano: rejon i strefy załadowania; marszruty, czas i kolejność przybycia pododdziałów desantu; organizację osłony oraz ubezpieczenia wojsk w rejonie załadowania; rozmieszczenie posterunków regulacji ruchu; miejsce dodatkowego zaopatrzenia.

Największe doświadczenia w dziedzinie załadowania żołnierzy, uzbrojenia i zaopatrzenia do samolotów i śmigłowców uzyskali Amerykanie w czasie wojny w Wietnamie, gdzie zrealizowali oni ogromną ilość przedsięwzięć desantowych. Skonkretyzowali wówczas zasady obliczania niezbędnej ilości pojazdów powietrznych potrzebnych do przewozu wojska i zaopatrzenia w każdej wielkości desantu powietrznego lub śmigłowcowego. Tego rodzaju działania bojowe okazały się bardzo skomplikowane, bowiem występowało w nich szereg problemów technicznych, w których musiał dobrze orientować się zarówno dowódca bojowej grupy desantowej jak i jego sztab. Do tych spraw należały m.in. znajomość taktyczno-technicznych danych samolotów i śmigłowców transportowych, a szczególnie ich ładowności i dopuszczalnego obciążenia,

a także ilości własnych żołnierzy i sprzętu bojowego, według ich ciężaru i jednostek kalkulacyjnych.

Potrzebną ilość śmigłowców i samolotów obliczano trzema sposobami:

1. Według ciężaru przewożonego ładunku;
2. Metodą typowych wariantów załadowania;
3. Według zastosowania umownej jednostki kalkulacyjnej.

Metode obliczeń według ciężaru przewożonego ładunku stosowano na szczeblu związku taktycznego, aby orientacyjnie określić potrzeby w śmigłowcach i samolotach. Kalkulacje te nie brały pod uwagę kształtu ładunku ani całości organizacyjnej pododdziału. Potrzebną ilość środków transportu powietrznego określano w wyniku podzielenia ciężaru pododdziału lub ładunku przez dopuszczalne obciążenie śmigłowca lub samolotu. Dla przykładu, jeżeli ogólny ciężar ładunku przewidzianego do przewiezienia wynosił 33.069 kg, a dopuszczalna ładowność średniej wielkości śmigłowca H-37 z pierwszych lat wojny w Wietnamie kształtowała się w granicach 2718 kg, obliczenie było następujące $33069:2718=12,1$ czyli 12 śmigłowców. Jeżeli dopuszczalne obciążenie lekkiego samolotu transportowego wynosiło 1042 kg, to do przewiezienia powyższego ładunku potrzeba było $33069:1042=31,7$ to jest 32 samoloty.

Metoda obliczenia według typowych wariantów załadowania polegała na zastosowaniu specjalnych tablic, w których przedstawione były warianty biorące pod uwagę kształt ładunku i zachowanie organicznej całości pododdziału. Metoda ta uważana była za podstawową w ogniwie kompania - batalion, lecz mogła być stosowana na wyższych szczeblach. Ponieważ udźwig śmigłowca zależał od warunków meteorologicznych, wysokości lotu i innych czynników, trzeba było więc dla zapewnienia bezpiecznego przelotu i wykonania zadania dokonywać przeliczeń według typowych wariantów załadowania.^{1/} Oto typowe warianty załadowania dla lekkiego śmigłowca H-21C o udźwigu 1359 kg.

1/ Regulamin polowy sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych /FM 57-35/. Tłumaczenie z ang. Warszawa 1962, s. 273-274.

I	II	III	IV
12 żołnierzy	1 działo bezod- rzutowe 106 mm; 6 pocisków do niego; 9 żołnierzy	1 moździerz 106,7 mm; 12 pocisków do niego; 7 żołnierzy	815 kg ładun- ku; 5 żołnierzy

Dla średniego śmigłowca transportowego H-37 o udźwigu 2718 kg.

I	II	III	IV	V
2 samochody o ładowno- ści 1/4 tony 3 żołnierzy	1 samochód o ładowności 1/4 tony; 1 działo bez- odrzutowe 106 mm ustawione na samocho- dzie; 12 pocisków do niego; 10 żołnierzy	1 samochód o ładow- ności 1/4 tony; 2 przycze- py o ła- downości 1/4 tony z ładun- kiem; 4 żołnierzy	1 samochód o ładow- ności 1/4 tony; 1 przycze- pa 1/4 tony z ładun- kiem; 9 żołnierzy	1 samochód o ładow- ności 1/4 tony; 1 przycze- pa o ła- downości 1/4 tony z ładun- kiem; 1 moździerz 106,7mm; 6 żołnierzy

Metoda obliczenia z zastosowaniem umownej jednostki kalkulacyjnej.

Powyższa jednostka obejmuje ciężar żołnierza z całkowitym wyposażeniem osobistym i uzbrojeniem oraz odpowiednią częścią broni zespołowej, czyli razem 110 kg. W działaniach desantowych każdy żołnierz zabiera 400 naboju /20 magazynków do karabinka M-16/, 2-4 granaty ręczne i 6 racji żywnościowych. Obsługi karabinów maszynowych przewożą 1000 naboju; granatnika 40 mm-50 granatów; moździerza 81 mm - 26 granatów.

Dla przykładu, trzeba przewieźć drogą powietrzną kompanię piechoty liczącą 174 żołnierzy /174 jednostki kalkulacyjne/
3 przyczepy 1/4 tonowe /1350 kg : 110 kg 12,3 jednostek kalkulacyjnych/, zaopatrzenie /1700 kg : 110 kg = 15,5 jednostki kalkulacyjnej/, razem 292 jednostki kalkulacyjne. Do transportu zostaną zaangażowane śmigłowce UH-1A Iroquois. Możliwość ich udźwigu w czasie lotu na 30 km wynosi 1200 kg lub 10,9 umownych jednostek. Wtedy ogólną ilość 292 jednostek kalkulacyjnych dzielimy na 10,9. Potrzeba więc 19-20 śmigłowców UH-1A^{2/}.

2/ M.I. Bielew. W.F. Awilin, op.cit., s.46.

Samochód terenowy o ładowności 1/4 tony waży 130 kg, a przyczepa do tego samochodu o udźwigu 1/4 tony-450 kg.

Ilość lekkich samolotów transportowych potrzebnych do przetransportowania bojowej grupy desantowej, w sile wzmocnionego batalionu piechoty:

Pododdziały	Ilość żołnierzy	Podstawowy sprzęt bojowy i uzbrojenie			Ilość potrzebnych samolotów
		moździerze 106,7 mm	działa bezodrzutowe 107 mm	radiostacje	
Kompania dowodzenia i obsługi	165	-	-	2	17
Cztery kompanie piechoty /w każdej/	228	-	2	-	23
Bateria moździerzy	112	8	-	-	12
Razem	1185	8	8	2	121

Do przetransportowania powyższego batalionu liczącego 1185 żołnierzy, 8 moździerzy 106,7 mm, 8 dział bezodrzutowych 106 mm i 2 radiostacji potrzeba 121 lekkich samolotów transportowych.

22 lutego 1967r., na lotnisku Bien Hoa pod Sajgonem ładowano do 28 samolotów transportowych C-130 batalion spadochroniarzy ze 173 BPD, który wzmocniono baterią haubic 105 mm, plutonem saperów, plutonem żandarmerii, pododdziałem zaopatrzenia i obsługi, grupą dowodzenia ze sztabu brygady oraz zespołem do analizowania doświadczeń wojennych. W sumie trzeba było przewieźć 778 żołnierzy, 6 haubic 105 mm, 2400 pocisków artyleryjskich, 4 moździerze 106,7 mm i 176 granatów, 6 moździerzy 81 mm i 1500 granatów moździerzowych, 115.700 sztuk amunicji strzeleckiej, 1440 granatów do granatników 40 mm, 1000 granatów ręcznych, 500 granatów dymnych, 416 pojemników z wodą po 20 litrów, 18.000 worków na piasek, 746 skrzyń z żywnością 15 samochodów terenowych i 1 ciągnik. Do transportu spadochroniarzy wyznaczono 13 samolotów C-130, a dalszych 15 samolotów przewoziło uzbrojenie i zaopatrzenie.^{3/}

^{3/} A Distant Challenge. The US Infantry Man in Vietnam 1967-70, op.cit., s.7.

W przedstawionym przykładzie, pragnę zwrócić uwagę na sprawne załadowanie spadochroniarzy, których każdy samolot zabierał 60. Przed wejściem żołnierzy na pokład samolotów, instruktorzy spadochronowi skontrolowali dokładnie ich uzbrojenie i wyposażenie. Problem szybkiego zajęcia właściwych miejsc w samolocie rozwiązano w następujący sposób. Przygotowano zawczasu karty identyfikacyjne składające się z 4 części. Na każdej z nich wydrukowano nazwisko żołnierza, stopień wojskowy, numer osobisty, numer samolotu i numer miejsca w samolocie. Pierwszy odcinek tej karty otrzymywał instruktor skoków spadochronowych znajdujący się w każdym samolocie, drugi podoficer odpowiedzialny za wsiadanie i załadowanie samolotu, trzeci - oficer personalny batalionu, czwarty - żołnierz zatrzymywał przy sobie. W tych warunkach łatwo było skontrolować czy każdy z żołnierzy zajął właściwe miejsce w samolocie.

Do przewozu amerykańskiej DPD wraz z kompletnym uzbrojeniem i niezbędnym zaopatrzeniem potrzeba było od 437 do 484 samolotów transportowych C-124, C-130 i C-141.^{4/}

Sposoby załadowania śmigłowców transportowych w okresie wojny w Wietnamie przedstawiały się następująco:

Śmigłowiec UH-1A "Iroquois" o udźwigu użytecznym 1000 kg zabierał jeden z niżej podanych wariantów ładunków:

- 8 żołnierzy z pełnym wyposażeniem i uzbrojeniem;
- 1 przyczepę o ładowności 1/4 tony z ładunkiem 300 kg.

Śmigłowiec CH-47 "Chinook" posiadający udźwig użyteczny 10 ton przewoził jeden z przytoczonych wariantów ładunku:

- 35 żołnierzy amerykańskich lub 50 żołnierzy wietnamskich;
- 1 haubicę 105 mm z obsługą i 60 pocisków;
- 16 żołnierzy, 2 moździerze 106,7 mm i 100 pocisków;
- 130 pocisków do haubicy 105 mm.

Śmigłowiec CH-54 "Skycrane" - udźwig użyteczny 9,4 tony, przewoził jeden z niżej podanych wariantów:

- 45 żołnierzy;
- 1 mały spychacz;
- 1 transporter opancerzony M-113 /na bliską odległość/;
- 100 pocisków do haubicy 155.

W trakcie opracowania tabel załadowczych brano pod uwagę

4. B. Kołodziejczak

liczbę i typ przydzielonych śmigłowców oraz obowiązujące zasady załadowania żołnierzy i uzbrojenia. Śmigłowce wielozadaniowe UH-1D i UH-1H, których ładunek użyteczny wynosił 2000 kg, używano głównie do przewozu piechoty. Transportowały one zwykle po drużynie żołnierzy. Śmigłowce szturmowe UH-1B wykonywały zadania wsparcia i osłony desantu, średniej wielkości śmigłowce transportowe CH-47 służyły do przewozu broni zespołowej z obsługą i zaopatrzenia. Mogły one transportować cały pluton piechoty wraz z jego uzbrojeniem. Jednakże do przewozu piechoty śmigłowce te były rzadko wykorzystywane i tylko wówczas, gdy opór przeciwnika okazał się słaby, zazwyczaj w drugim etapie operacji, kiedy opanowano już rozległy obszar. Podyktowane to było tym, że w wypadku zniszczenia śmigłowca na trasie przelotu lub w rejonie lądowania ginął cały pluton żołnierzy.

Do przewiezienia kompanii piechoty w sile 170 żołnierzy z etatowym uzbrojeniem i niezbędnym zaopatrzeniem potrzeba było 23 śmigłowce UH-1D. Baterię haubic 105 mm w składzie: 6 haubic, 1 samochód terenowy o ładowności 1/2 tony, 1 samochód - 1/4 tony, 2 przyczepy - 1/4 tony, 900 pocisków i 60 żołnierzy przewoziło 11 śmigłowców CH-47. Typowe załadowanie tej baterii przedstawiało się następująco:

- 1 śmigłowiec - dowódca baterii, 13 żołnierzy, samochód terenowy z przyczepą;
- 6 śmigłowców - każdy z 1 haubicą 105 mm, 5 żołnierzy obsługi oraz 70 pociskami haubicznymi;
- 3 śmigłowce - po 160 pocisków;
- 1 śmigłowiec - 16 żołnierzy, samochód o ładowności 1/2 tony z przyczepą.

Baterię haubic 155 mm w składzie: 6 dział, sekcja zaopatrywania, 2 samochody o ładowności po 1/4 tony, 1 samochód - 3/4 tony, przyczepa o ładowności 1/4 tony, 600 pocisków i 70 żołnierzy transportowało 14 śmigłowców CH-47 i 6 śmigłowców CH-54 /latające dźwigi/. Załadowanie baterii odbywało się w sposób następujący:^{5/}

- 1 śmigłowiec CH-47: dowódca baterii, 27 żołnierzy, samochód o ładowności 1/4 tony z przyczepą;

5/ Śmigłowce i ich możliwości na polu walki /według poglądów zachodnich/ Warszawa 1970, s.47-49; Z. Jankiewicz, W. Stasiak, op.cit., s.388-389.

- 1 śmigłowiec CH-47: samochód o ładowności 3/4 tony i 5 żołnierzy;
- 1 śmigłowce CH-47: 31 żołnierzy;
- 6 śmigłowców CH-54: każdy po 1 haubicy 155 mm;
- 9 śmigłowców CH-47: po 67 pocisków 155 mm;
- 1 śmigłowiec CH-47: 1 samochód o ładowności 1/4 tony i 16 żołnierzy;
- 1 śmigłowiec CH-47: rezerwowy.

Oddziały desantowe okazały się bardzo wrażliwe w czasie przelotu i lądowania na ataki lotnictwa przeciwnika i ogień artylerii przeciwlotniczej, stąd też niezwykle ważną sprawę stanowiła ich osłona przez samoloty myśliwskie i śmigłowce szturmowe /uzbrojone/, a także przez artylerię polową. Inny środek zaradczy stanowił dobór mniej zagrożonych tras, odpowiednich wysokości przelotu, rozczłonowanie kolumny powietrznej w szerz i w głąb, jak również lot na kilku trasach. We wszystkich wojnach lokalnych, przerzut wojsk drogą powietrzną odbywał się w warunkach panowania w powietrzu.

Start śmigłowców załadowanych wojskiem odbywał się pojedynczo, plutonami, a nawet kompaniami. Ich prędkość podróżna wynosiła 180 km/h. Natomiast samoloty transportowe startowały pojedynczo lub parami, przeciętnie co 30 sekund. Z jednego lotniska odlatywało nie więcej niż 40 samolotów.^{6/} W 5 minut po starcie samoloty te ugrupowywały się w klucze, a następnie tworzyły szyk eskadr, które wchodziły na zaplanowane trasy przelotu. Całość tej marszruty była podzielona na odcinki osłaniające przez samoloty myśliwskie. Przelot samolotów transportowych do linii frontu odbywał się na wysokości 1500 m, a śmigłowców na 450m.^{7/} Śmigłowce przyjmowały wówczas ugrupowanie kluczem w prawo, kluczem w lewo, schodami w prawo lub schodami w lewo. Minimalna odległość w locie między śmigłowcami wynosiła 2 długości płatów wirnika. Ugrupowanie w kolumnę nie było praktyczne, gdyż ułatwiałoby ono przeciwnikowi obezwładnienie jej środ-

6/ A.D. Michajłow, op.cit., s.93

7/ Przerzut i wsparcie ogniowe pododdziałów kawalerii powietrznej. WPZ 1974 nr 5, s.19,21.

kami przeciwlotniczymi. Natomiast samoloty transportowe dysponujące większą prędkością przelotową, leciały w kolumnie eskadr. Odstęp między równoległymi trasami przelotu samolotów wynosił 25 km. Straty ponoszone od środków przeciwlotniczych były tym mniejsze im większą stosowano prędkość przelotową. Najgroźniejszym przeciwnikiem w powietrzu były samoloty myśliwskie, przeciwko którym starano się zawsze tworzyć przewagę we własnych myśliwcach.

Pouczejący przykład dobrze zorganizowanej osłony powietrznej desantu miał miejsce 29 października 1956r. w czasie transportu i lądowania izraelskiego 1/202 BPD na wschodnim skraju przełęczy Mitla, celem jej zablokowania. 16 samolotów transportowych typu Dakota przewoziło wówczas 400 spadochroniarzy. Ich lot odbywał się na niskim pułapie, wynoszącym 150 m, chodziło o to aby samoloty nie zostały wykryte przez egipskie stacje radiolokacyjne. Nad rejonem lądowania Dakoty wzniosły się na wysokości 475 m i wówczas rozpoczął się zeskok spadochroniarzy. Desantowanie 1/202 BPD osłaniało 10 myśliwców typu Meteor, patrolujących 300 m wyżej nad samolotami transportowymi. Kolejnych 6 myśliwców typu Mystere krążyło nad Jeziorom Gorzkim, na wysokości 3500 m, obserwując egipskie lotnisko Kabrit, położone 74 km na zachód od rejonu lądowania. Stacjonowały tam dwie egipskie eskadry myśliwców MiG-15. Najbliższe lotnisko izraelskie znajdowało się w odległości 200 km, z którego przelatujące myśliwce mogły patrolować tylko 10 minut i musiały wracać, poczym nadlatywała kolejna szóstka samolotów. W drodze powrotnej, samoloty transportowe osłaniało 8 myśliwców typu Ouragan.^{8/} Myśliwce izraelskie wykonywały wówczas trzy ważne zadania: jedno to blokowanie samolotów egipskich na lotnisku Kabrit, drugie - osłona przelotu desantu i jego lądowania, trzecie - zapewnienie swobodnego odlotu Dakot po wysadzeniu spadochroniarzy. Zadanie osłony zostało precyzyjnie zorganizowane i uzgodnione, gdyż przyloty i odloty kolejnych eskadr musiały zająć się w czasie. Cała trudność polegała na tym, że samoloty izraelskie przybywały z lotniska znajdującego się na dużej odległości od miejsca desantu.

Myśliwce izraelskie zapewniały także osłonę desantów śmigłowcowych w czasie ich przelotu i lądowania. Tworzono wówczas

8/ R.Jackson, op.cit., s. 93

dwie grupy samolotów, jedna z nich patrolowała nad szykiem śmigłowców i zabezpieczała je przed atakiem z powietrza. Druga grupa rozlokowana w przodzie i na skrzydłach niszczyła wykryte środki ogniowe przeciwnika, rozmieszczone wzdłuż trasy lotu. Natomiast w Wietnamie, do osłony desantów śmigłowcowych Amerykanie używali wyłącznie śmigłowców szturmowych, które osłaniały je w czasie przelotu od czoła i ze skrzydeł. Ponieważ nie istniało zagrożenie z powietrza, nie organizowano osłony nad śmigłowcami. Do towarzyszenia bojowej grupie desantowej w sile batalionu, której długość w zależności od ugrupowania śmigłowców transportowych wynosiła od 5 do 8 km, przydzielano zwykle kompanię /18-24/ śmigłowców szturmowych, wówczas jeden pluton tych śmigłowców osłaniał od czoła, a dwa następne od strony skrzydeł.

W warunkach wojny pozycyjnej, osłonę przelotu zapewniała także artyleria polowa przez wykonanie nawał ogniowych na środki obrony przeciwlotniczej przeciwnika oraz na punkty oporu rozmieszczone wzdłuż marszruty lotu. Ogień artylerii był w stanie skutecznie obezwładnić środki ogniowe wroga, w czasie przelotu linii frontu. Powyższe zabezpieczenie wykonywała zazwyczaj artyleria tej dywizji, która była organizatorem desantu.^{9/}

Samoloty myśliwsko-bombowe dysponujące większą prędkością lotu od śmigłowców transportowych osłaniały je od czoła, skrzydeł i od tyłu z dyżurowania w powietrzu. Ponieważ ostatni odcinek trasy do rejonu lądowania, długości 10-15 km śmigłowce transportowe pokonywały na wysokości koron drzew, oczywiście z zachowaniem rezerwy 15 metrów, wówczas ubezpieczenie przejmowały śmigłowce szturmowe, które zajmowały miejsce po obu stronach szyku i ostrzeliwały wykryte środki ogniowe przeciwnika.

Samoloty transportowe po przekroczeniu linii frontu stopniowo obniżały pułap lotu do wysokości 250-400 m i wówczas następował zeskok spadochroniarzy, natomiast broń zespołową i zaopatrzenie zrzucano z wysokości 500-700 m. W tym czasie, w rejonie desantowania artyleryjskie przygotowanie przerastało w artyleryjskie wsparcie. Po pojawieniu się śmigłowców transportowych /samolotów/, artyleria przenosiła ogień na jedno ze skrzydeł, aby nie razić spadochroniarzy i lądujących śmigłowców. Śmigłowce szturmowe osłaniały wówczas desant z patrolowania nad obszarem działań bojowych oraz niszczyły rozpoznane

^{9/} M.I. Biełow, W.F. Awilin, op. cit., s. 87-88

obiekty obrony przeciwnika. Natomiast myśliwce zabezpieczały walkę dozorując z większej wysokości, stanowiło to element taktycznego panowania w powietrzu.

Współdziałanie desantów powietrznych i śmigłowcowych z oddziałami pancernymi i lotnictwem miało miejsce we wszystkich wojnach lokalnych, zarówno w Korei, jak również w Wietnamie i na Bliskim Wschodzie. Powodzenie spadochroniarzy w działaniach desantowych zależało w głównej mierze od skutecznego wsparcia z powietrza. Lotnictwo wykonywało wówczas uderzenia bombowe na oddziały przeciwnika oraz osłaniało walkę desantu. Zadanie własnych jednostek pancernych polegało na szybkim dotarciu do skoczaków spadochronowych oraz rozwinięciu sukcesu uzyskanego przez desant, w dalszych działaniach zaczepnych. Z kolei w razie zaistnienia trudniejszej sytuacji operacyjnej, desanty śmigłowcowe stanowiły odsiecz dla jednostek pancernych, które znalazły się w okrążeniu lub w zasadzce i potrzebowały natychmiastowej pomocy. W czasie działań zaczepnych prowadzonych w dżungli powodzenie natarcia wojsk amerykańskich zależało w głównej mierze od ścisłego współdziałania czołgów, ciężkich sychaczy, z wojskami dostarczonymi przy pomocy śmigłowców i wspartymi przez lotnictwo.

Podobnie było na Bliskim Wschodzie, gdzie w czasie natarć nocnych, ponieważ ta pora doby była najkorzystniejsza do działań zaczepnych na pustyni, wysadzono całą serię desantów śmigłowcowych na korzyść izraelskich DPanc lub DZmech celem zniszczenia egipskiej artylerii rozmieszczonej na stanowiskach ogniowych, opanowania zagłębi naftowych, atakowania od tyłu umocnionych pozycji syryjskich, czy też zdobycia dominujących punktów terenowych takich jak góry Hermon. Osiągane sukcesy wskazują, że dopiero wspólne działania zaczepne desantów skoordynowane co do miejsca i czasu z wymienionymi rodzajami wojsk zapewniały powodzenie na polu walki.

W wojnie koreańskiej, przykład takiego współdziałania stanowi desant 187 ppd wysadzony 23 marca 1951r. w okolicy miasta Munsan, nad rzeką Imjin, przy szosie łączącej stolicę obu państw koreańskich. Lądowanie spadochroniarzy amerykańskich w tym ważnym rejonie pozwoliło im przeciąć drogę odwrotu wojsk

koreańsko-chińskich, uchwycić przyczółek po obu stronach rzeki, w odległości 50 km od głównych sił 8 armii St.Zj., oraz uniemożliwić rozbudowę kolejnej rubieży obronnej. Współdziałanie skoczaków spadochronowych z lotnictwem polegało na tym, że rejon desantowania był przez kilka dni systematycznie bombardowany i bezpośrednio przed wysadzeniem desantu odbyło się lotnicze przygotowanie. Wsparcie realizowano poprzez bombardowanie podchodzących sił przeciwnika, grupami od 4 do 12 samolotów myśliwsko-bombowych. Dążąc do wywalczenia panowania w powietrzu nad rejonem desantowania, samoloty myśliwskie patrolowały cały czas nad polem walki, a lotnictwo bombowe obezwładniło lotniska KRLD. Współdziałanie jednostek pancernych z desantem powietrznym polegało na szybkim dotarciu i połączeniu się ze spadochroniarzami. W tym celu tworzono zgrupowanie pancerne w składzie 2-3 batalionów czołgów /150-220 pojazdów pancernych/, którym w ciągu 24-36 godzin nieprzerwanego natarcia udało się dotrzeć do rejonu desantowania

W czasie wojny w Wietnamie, współdziałanie amerykańskich pojazdów pancernych z desantami śmigłowcowymi nawiązywane bardzo często, szczególnie w czasie wspólnych działań zaczepnych w dżungli, a także w toku udzielania sobie wzajemnej pomocy w sytuacjach krytycznych. Taki przypadek miał miejsce w lipcu 1966 r. na szosie nr 13, 100 km na północ od Sajgonu. Dwie kompanie z 3 BR /1 DP St.Zj./ patrolujące tę szosę w transporterach opancerzonych M-113 wpadły w zasadzkę zorganizowaną przez partyzantów, w miejscu gdzie droga przechodziła przez dżunglę. Czołowe transportery zostały zniszczone ogniem dział bezodrzutowych i zatarasowały drogę. W tej sytuacji, pojazdy pancerne nie mogły rozwinąć się, aby przyjść sobie z pomocą i odparowały ataki z miejsca w zatłoczonej kolumnie. Wezwano na pomoc samoloty myśliwsko-bombowe, lecz nie mogły one wiele pomóc, gdyż walka toczyła się na bliską odległość i istniała możliwość obezwładnienia jednych i drugich. Wkrótce przybyła odsiecz, w postaci dwóch południowowietnamskich kompanii piechoty dostarczonych śmigłowcami. Po wylądowaniu uderzyły one z obu skrzydeł na partyzantską zasadzkę i uwolniły z okrążenia żołnierzy amerykańskich oraz ich pojazdy pancerne. W konkretnej sytuacji pomoc lotnictwa niewiele pomogła, natomiast interwencja desantu śmigłowcowego była szybka i skuteczna.

W następnych latach wojny w Wietnamie, współdziałanie desantów śmigłowcowych z lotnictwem i jednostkami pancernymi odbyło się na większą skalę, szczególnie w dwóch operacjach przeciwpartyzanckich wykonanych w styczniu 1967r. i kwietniu 1969r, w których każdorazowo uczestniczyło ponad 30.000 żołnierzy, w tym główne siły 1 DKP, 173 BPD, szereg brygad piechoty i czołgi 11 rppanc. Wysadzono wówczas wiele desantów śmigłowcowych w sile brygady piechoty lub brygady kawalerii powietrznej. Pododdziały desantowe przeczesujące dżunglę współdziałały z ciężkimi spychaczami i czołgami, które torowały im drogę w gęstwinie leśnej, kładły mosty na rzekach i strumieniach oraz wspierały swym ogniem. Jednocześnie wysadzano kolejne desanty śmigłowcowe celem opanowania wiosek położonych w dżungli, na kierunku natarcia czołgów, spadochroniarzy i kawalerii powietrznej. Powyższe działania zaczepne wspierało lotnictwo strategiczne, bombardując wskazane obszary dżungli, lub wypalało je napalmem. W innych miejscach taktyczne bombowce dokonywały defoliacji dżungli czyli ogoławania lasów z roślinności, celem ułatwienia prowadzenia rozpoznania powietrznego. Bezpośrednie wsparcie lotnicze nacierającym wojskom zapewniały samoloty myśliwsko-bombowe, przybywające na wezwanie z patrolowania nad obszarem operacji. W tej sytuacji, partyzanci którzy uporczywie bronili się w lasach byli niszczeni przez lotnictwo, śmigłowcowe szturmowe, czołgi, a także ogniem artylerii wywołanym drogą radiową. Powyższa taktyka współdziałania desantów z wymienionymi rodzajami wojsk zdała egzamin, bowiem nacierające oddziały dysponowały dużą siłą ognia oraz manewrowością zapewnioną im przez śmigłowce.

Także na Bliskim Wschodzie większość izraelskich desantów śmigłowcowych wysadzonych w latach 1967 i 1973 działała na korzyść wojsk pancernych i zmechanizowanych. A oto cztery najistotniejsze przykłady tego współdziałania. W nocy z 5 na 6 czerwca 1967r. DZmech gen. Sharona atakująca ufortyfikowaną miejscowość Abu Ageilla, współdziałała z taktycznym desantem śmigłowcowym uderzającym na artylerię egipską rozwiniętą na stanowiskach ogniowych. Wykonanie zadania przez żołnierzy desantu, poważnie osłabiło obronę przeciwnika i ułatwiło dywizji zdobycie Abu Ageilli w ciągu jednej nocy. Podobny przykład noc-

nych działań desantowych miał miejsce 8 czerwca 1967r. w rejonie Ras el Sudr, gdzie kompania spadochronowa dostarczona śmigłowcami zdobyła urządzenia wydobywcze ropy naftowej, na kierunku natarcia oddziału wydzielonego DPanc gen. Yoffe, który przybył w godzinę po wylądowaniu skoczków spadochronowych.

Następne dwa przykłady współdziałania spadochroniarzy i czołgów miały miejsce na froncie golańskim, gdzie wieczorem 10 czerwca 1967 r. wysadzono desant śmigłowcowy w sile batalionu na zapleczu umocnień syryjskich, których nie mogły przełamać izraelskie oddziały pancerne. W wyniku uderzenia wykonane go pod osłoną ciemności i od tyłu na bunkry i stanowiska ogniowe artylerii, żołnierze desantu na tyle osłabili obronę przeciwnika, że izraelska BPanc zdołała ją pokonać w ciągu jednej doby i połączyć się ze skoczkami spadochronowymi. 21 października 1973 r. izraelski desant śmigłowcowy w sile dwóch batalionów spadochroniarzy współdziałał z batalionem czołgów Golańskiej BZmech i jej piechotą w opanowaniu góry Hermon, najwyższego szczytu Wzgórz Golan. Uderzenie czołgów i piechoty wzdłuż trzech dróg prowadzących w kierunku szczytu związało główne siły broniącego się batalionu syryjskiego, z kolei wysadzenie silnego desantu wprost na wierzchołek Hermonu, przyczyniło się do stosunkowo łatwego zdobycia tej góry. W czasie powyższych walk lotnictwo izraelskie uzyskało taktyczne panowanie w powietrzu, zestrzeliwując 9 samolotów syryjskich.

W omawianych wojnach lokalnych, same tylko działania zaczepne na lądzie nie rozwiązywały wszystkich spraw, gdyż absorbowwały one wiele ofiar i trwały zbyt długo. Natomiast powiązanie desantów z uderzeniami czołgów oraz wsparcie tego natarcia przez lotnictwo, gwarantowało uzyskanie większych sukcesów w krótszym czasie i z mniejszymi stratami wojsk własnych.

3. Perspektywy rozwojowe wojsk powietrznodesantowych i powietrznomanewrowych /śmigłowcowych/.

Obecnie, w związku ze stałym doskonaleniem broni jądrowej i rakietowej, siła ognia wojsk lądowych wzrasta znacznie szybciej niż ich manewrowość, wobec tego dąży się do zwiększenia ruchliwości poprzez włączanie śmigłowców do organizacji związków taktycznych oraz modernizację samolotów transportowych.

Według poglądów dowództwa NATO, wojska powietrznodesantowe dzięki swej ruchliwości w trzecim wymiarze, mogą być nadal szeroko wykorzystywane na głębokich tyłach przeciwnika w wojnach lokalnych, jak również w powszechnej wojnie jądrowej, w ślad za uderzeniami nuklearnymi.

Amerykańskie związki powietrznodesantowe stanowią dziś trzon odwołu strategicznego, który może być użyty w działaniach bojowych na dowolnym TDW. Jest to 18 KPD stacjonujący w Fort Bragg, w składzie 82 DPD liczącej 13.000 żołnierzy, stanowiącej związek interwencyjny ogólnego przeznaczenia, 101 DKP - 15.000 żołnierzy oraz 6 brygady śmigłowców przeciwpancernych.^{10/}

W zależności od składu desantu powietrznego i postawionych mu zadań operacje powietrznodesantowe mogą być krótkotrwałe lub długotrwałe, a każda z nich może mieć charakter taktyczny lub **strategiczny. Strategiczne operacje powietrznodesantowe zamierza się wykonywać w celu wykorzystania rezultatów uderzeń jądrowych, z zamiarem uchwycenia ważnych rejonów z których planuje się rozwinąć operację zaczepną przy użyciu wojsk dostarczonych drogą powietrzną lub morską. Krótkotrwałe operacje mogą być prowadzone siłami oddziałów i związków taktycznych wojsk powietrznodesantowych. Innymi słowy będą to desanty taktyczne wykonywane w celu uchwycenia i utrzymania do czasu podejścia wojsk własnych: rejonów wyjściowych, przepraw na przeszkodach wodnych węzłów komunikacyjnych, przełęczy górskich, niszczenia środków napadu jądrowego, dezorganizacji systemów dowodzenia wojskami i pracy tyłów, izolacji rejonów działań bojowych z zamiarem nie dopuszczenia do nich odwołów przeciwnika.**

Lotnictwo St.Zj., dysponuje na rzecz wojsk powietrznodesantowych 1150 samolotami transportowymi. Śmigłowce stanowią organiczną część jednostek spadochronowych. Ruchliwość strategiczną zapewniają samoloty C-5A i C-141. Samoloty C-5A są przeznaczone do przewozu broni ciężkiej, sprzętu pancernego, artyleryjskiego i raketowego, Samolot ten jest przystosowany do transportowania na 10.000 km 300 żołnierzy lub 50 ton ładunku; na 6.000 km 700 żołnierzy lub 100 ton ładunku lecąc z maksymalną prędkością 920 km/godz. Samolot C-5A może jednorazowo przewozić czołg M-60, samobieżną armatę 175 mm i transporter opancerzony M-557 o łącznym ciężarze tego ładunku wynoszącym 85 ton.

10. H.Schauer: Wojska powietrznodesantowe Stanów Zjednoczonych WPZ 1977 nr 3, s.66-67

Kolejny strategiczny samolot transportowy C-141 rozwija prędkość 900 km/godz i przy obciążeniu 120 żołnierzami lub 15 tonami ładunku ma zasięg 10.000 km. Podstawowym taktycznym samolotem transportowym jest C-130E. Maksymalna jego prędkość wynosi 500 km/godz i zasięg 7500 km przy przewozie 64 żołnierzy lub 9 ton ładunku.

Siły powietrzne Anglii i RFN posiadają po 200 samolotów transportowych. Podstawowym samolotem transportowym Bundeswehry jest C-160 Transall dysponujący maksymalną prędkością 660 km/godz i zasięgiem 5000 km, przewożąc 60 żołnierzy lub 7 ton ładunku. Ocenia się, że amerykańskie lotnictwo transportowe może przerzucić jednym rejssem całą DPD podczas gdy brytyjskie i zachodnioniemieckie tylko po jednej BPD. Ostatnio uważa się, że należy zrezygnować z dywizji powietrznodesantowych, zreorganizować je w samodzielne brygady. Pogląd ten potwierdzają ćwiczenia połączonych sił NATO, w których wysadza się desanty powietrzne w składzie nie większym niż wzmocniona BPD.^{11/}

USA i ich sojusznicy z NATO wykorzystują bardzo często swe oddziały powietrznodesantowe do działań interwencyjnych. W kwietniu 1964r drogą powietrzną przerzucono 82 DPD do Republiki Dominikańskiej celem podtrzymania reakcyjnego reżimu w tym państwie. W 1965r. wysadzono w Kongo belgijski pułk komandosów. W latach 1965-1972 zaangażowano 82 DPD i dwie samodzielne BPD w wojnie indochińskiej, nie licząc 1 i 101 DKP. W 1978r spadochroniarze belgijscy i francuscy interweniowali w Zairze. Wojska powietrznodesantowe głównych państw NATO stanowią więc element siły i dużej ruchliwości, spełniający wymagania NATOwskiej strategii "elastycznego reagowania", gdyż wykorzystuje się je do szybkiego manewru i interwencji w różnych częściach świata.

Na Zachodzie uważa się, że w związku z dysponowaniem bronią jądrową przez wojska NATO i Układu Warszawskiego, manewr powietrzny przy użyciu śmigłowców stał się nowym elementem w dziedzinie operacji wojskowych. Aktualnie w skład amerykańskich sił zbrojnych wchodzi 101 dywizja kawalerii powietrznej, posiadająca ponad 430 śmigłowców. Rozwój wojsk powietrznomanewrowych /śmigłowcowych/ zmierza w trzech kierunkach:

11/ Wojska powietrznodesantowe i powietrznomanewrowe głównych państw NATO. WPZ 1973 nr 5, s.13-15.

1. Doskonalenie tych wojsk z uwzględnieniem doświadczeń wietnamskich;
2. Utworzenia powietrznomanewrowych oddziałów rozpoznawczych;
3. Zorganizowania śmigłowcowych oddziałów przeciwpancernych.

Kierunek pierwszy. W dalszym ciągu udoskonala się skład bojowy 101 DKP przez wprowadzenie do jej etatu dodatkowego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej i dywizjonu artylerii haubic 155 mm /18 dział/. Wszystkie 9 batalionów przekształcono w powietrznomanewrowe. Dywizja ta dysponując taktyczną bronią jądrową i dużą ilością śmigłowców, może prowadzić działania bojowe na wszystkich TDW. W niedalekiej przyszłości w skład dywizji powietrznomanewrowej przewiduje się włączenie brygady pancernej, bowiem nowe śmigłowce transportowe będą mogły przewozić czołgi o wadze do 54 ton. Myśli się także o utworzeniu powietrznomanewrowej DPanc, w składzie dwóch BPanc. Batalion ciężkich śmigłowców znajdujący się w składzie tej DPanc będzie mógł jednym rejsem przerzucić obie BPanc na tyły przeciwnika.^{12/}

Szczególną uwagę komentatorów wojskowych zwraca nowy śmigłowiec szturmowy AH-56A "Cheyenne", zbudowany w oparciu o zdobyte w Wietnamie doświadczenia bojowe i najnowsze osiągnięcia techniczne. Śmigłowiec jest przystosowany do lotów dziennych i nocnych z prędkością 370 km/h, w różnych warunkach atmosferycznych. W uzbrojeniu śmigłowca znajduje się 12 przeciwpancernych pocisków kierowanych, armata 30 mm i ponad 70 niekierowanych pocisków raketowych 70 mm.

Dowództwo Bundeswehry studiując doświadczenia bojowe amerykańskich jednostek kawalerii powietrznej w wojnie wietnamskiej postanowiło zorganizować podobne oddziały. Pierwszym praktycznym krokiem w tym kierunku było włączenie w skład każdego korpusu, jednej BPD, brygady śmigłowców transportowych, w składzie dwóch pułków /lekkiego - 40 śmigłowców UH-1D i średniego - 32 śmigłowce CH-53G/ oraz pułku czołgów /110 czołgów średnich/. Możliwości transportowe brygady śmigłowców są następujące:

40 śmigłowców UH-1D x 12 żołnierzy lub 2,2 tony ładunku=480
żołnierzy lub 88 ton ładunku;

12/ M.I.Biełow, W.F.Awilin, op.cit.s.122-123.

32 śmigłowce CH-53G x 38 żołnierzy lub 6 ton ładunku = 1216
żołnierzy lub 192 tony ładunku;

Razem: 1696 żołnierzy lub 280 ton ładunku, to jest około dwóch
bpd wraz z lekkim uzbrojeniem i niezbędnym zaopatrzeniem.^{13/}

Lotnictwo sił lądowych USA liczy aktualnie ponad 10.000
śmigłowców, w tym około 1000 śmigłowców szturmowych. Bundeswe-
hra ma ponad 400 śmigłowców. Za najbardziej odpowiadający
współczesnym wymogom uważa się śmigłowiec transportowy przysto-
sowany do przewozu plutonu piechoty z etatowym uzbrojeniem.

W armii brytyjskiej zwraca się szczególną uwagę na śmig-
łowce do zwalczania czołgów. Utworzono także samodzielne do-
wództwa lotnictwa wojsk lądowych, dysponujące śmigłowcami.
Pojazdy te przydzielono po jednej eskadrze do każdej BP, BZmech
i BPanc. Pod względem rozwoju wojsk powietrznomanewrowych,
Brytyjczycy są znacznie w tyle za Niemcami, lecz czynią stara-
nia by im dorównać.

Kierunek drugi - w wojskach lądowych USA zmierza się do
utworzenia batalionów rozpoznawczych, wyposażonych w śmigłowce
rozpoznawcze, transportowe i ogniowego wsparcia.

Kierunek trzeci zakłada rozwój powietrznomanewrowych oddziałów
przeciwpancernych. W każdym korpusie i armii wojsk NATO planu-
je się utworzyć przeciwpancerną brygadę śmigłowcową w składzie:
dwóch pułków śmigłowców /po 87 śmigłowców w każdym/; eskadry
rozpoznawczej /10 śmigłowców/; śmigłowcowego batalionu minowa-
nia z powietrza; batalionu łączności; grupy technicznej i gru-
py zaopatrzeniowej; kompanii sztabowej /4 śmigłowce/. Razem w
brygadzie 272 śmigłowce, w tym: 82 rozpoznawcze, 144 przeciw-
pancerne, 16 saperskich /każdy ze 160 minami przeciwpancerny-
mi / i 34 śmigłowce transportowe.

Na jednym z ćwiczeń wojskowych z udziałem śmigłowców wy-
posażonych w przeciwpancerne pociski kierowane TWO zniszczono
167 czołgów i 22 działa przeciwlotnicze, za cenę 14 śmigłowców
zestrzelonych. Ogólny stosunek strat wynosił więc 12 do 1 na
korzyść śmigłowców. Odpalenie przeciwpancernego pocisku kiero-
wanego imitowano promieniem lasera. Na czołgach i działach
znajdowały się odbiorniki laserowe rejestrujące trafienie po
przez wybuch granatu dymnego. W najbliższej przyszłości pocis-

13/ Struktura organizacyjna i zadania niektórych jednostek
sił lądowych Bundeswehry. WPZ 1972, nr 3, s.125-126.

ki TOW zamierza się zastąpić generacją pocisków Hellfire, naprowadzanych promieniami lasera. Tymi nowymi pociskami o zwiększonej mocy będzie można strzelać na odległość do 10 km^{14/}.

Dzięki dysponowaniu śmigłowcami, oddziały i związki powietrznomanewrowe oderwały się od ziemi i przez wykorzystanie trzeciego wymiaru uzyskały dużą ruchliwość, a zarazem przewagę nad wojskami działającymi na lądzie, które przywiązane są do terenu w wyniku posiadania ogromnej ilości pojazdów kołowych i gąsienicowych. Obecnie twierdzi się, że coraz szersze wprowadzanie śmigłowców do wojsk doprowadzi w konsekwencji do nasycenia tymi pojazdami powietrznymi oddziałów, a nawet pododdziałów piechoty oraz zapewni im możliwość stosowania manewru powietrznego, w każdym działaniu bojowych prowadzonych na lądzie.

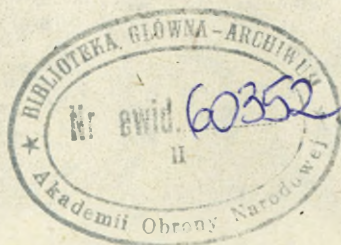
W ewentualnej wojnie, która może okazać się raketowo - jądrową wojska powietrznodesantowe dzięki szerokiemu wykorzystaniu samolotów i śmigłowców transportowych są w stanie najszybciej zająć obiekty i obszary obezwładnione bronią nuklearną. Z tej racji, powyższe wojska są przewidziane do wykonywania zadań o znaczeniu operacyjnym, a być może nawet strategicznym, we współdziałaniu ze związkami pancernymi i lotnictwem wsparcia.

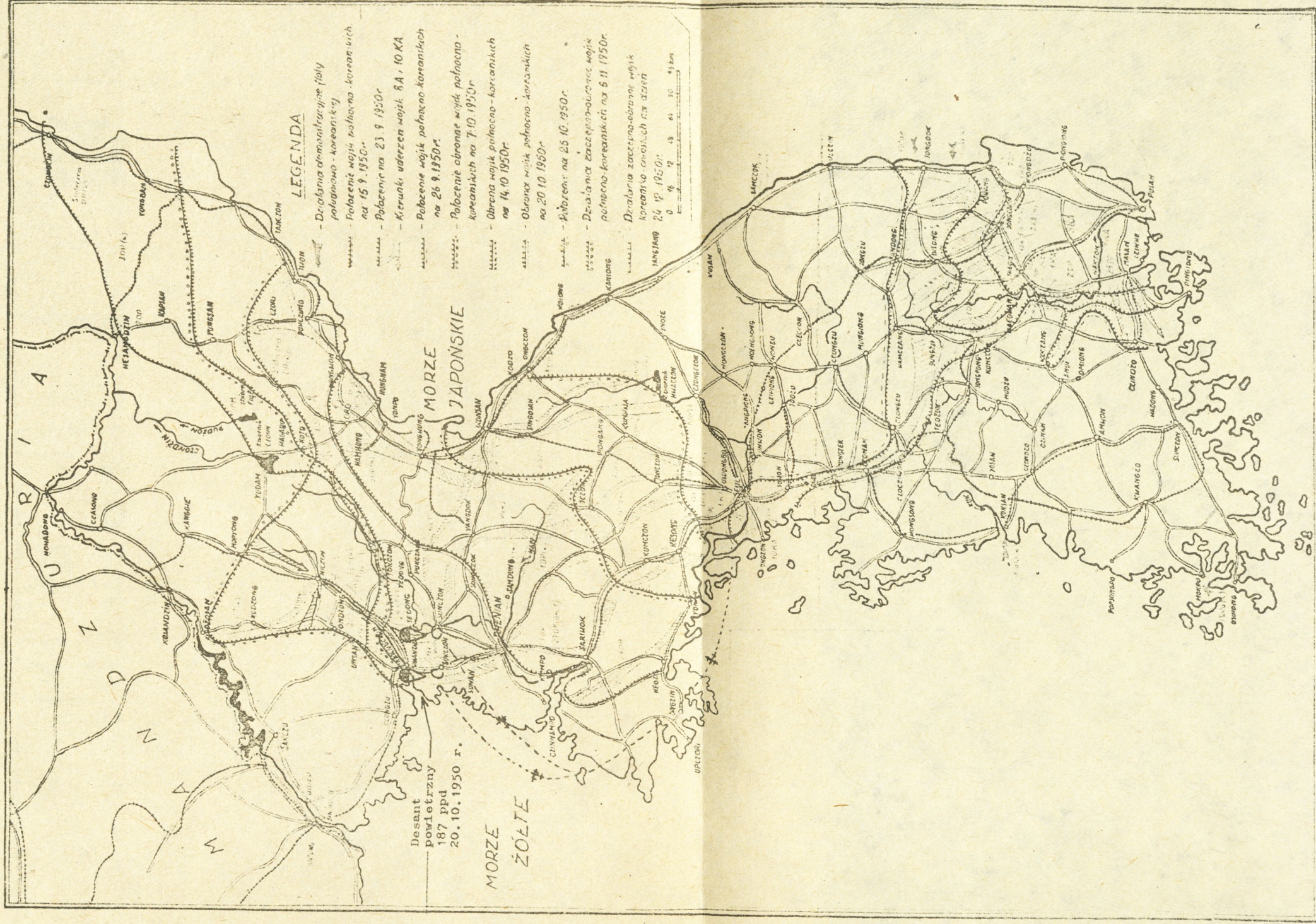
14/ Perspektywy rozwoju śmigłowców szturmowych głównych państw kapitalistycznych. WPZ 1977 nr 3, s.110,131.

Wykaz szkiców:

1. Działania obronne i odwrotowe wojsk północno-koreańskich w dniach od 15.9 do 24.12.1950r. Desant powietrzny 187 ppd /20.10.1950r./
2. Kontrofensywa wojsk 8A w Korei /25.1-22.4.1951r./ Desant powietrzny 187 ppd /23.3.1951r./
3. Działania zaczepne wojsk 8 armii amerykańskiej /22.5-27.11.1951r./ oraz stabilizacja linii frontu do chwili zawarcia rozejmu w lipcu 1953r. Taktyczne desanty śmigłowcowe wysadzone w latach 1951-1952.
4. Francusko-wietnamskie działania wojenne na terytorium Wietnamu i Laosu, w latach 1945-1954.
5. Sytuacja operacyjna na terenie Wietnamu i Laosu w okresie wojny amerykańsko-wietnamskiej /1965-1973/.
6. Anglo-francuskie desanty powietrzne w rejonie Port Saidu, w listopadzie 1956r.
7. Izraelskie desanty powietrzne na Półwyspie Synaj w październiku 1956r.
8. Izraelskie desanty śmigłowcowe na Półwyspie Synaj i Wzgórzach Golan w czerwcu 1967r.
9. Ugrupowanie wojsk i zamiar stron na froncie syryjskim w dniu 6.10.1973r.
10. Forsowanie Kanału Sueskiego przez wojska 2 i 3A egipskiej w październiku 1973r.
11. Położenie wojsk na froncie golańskim w dniu 9.10.1973r.

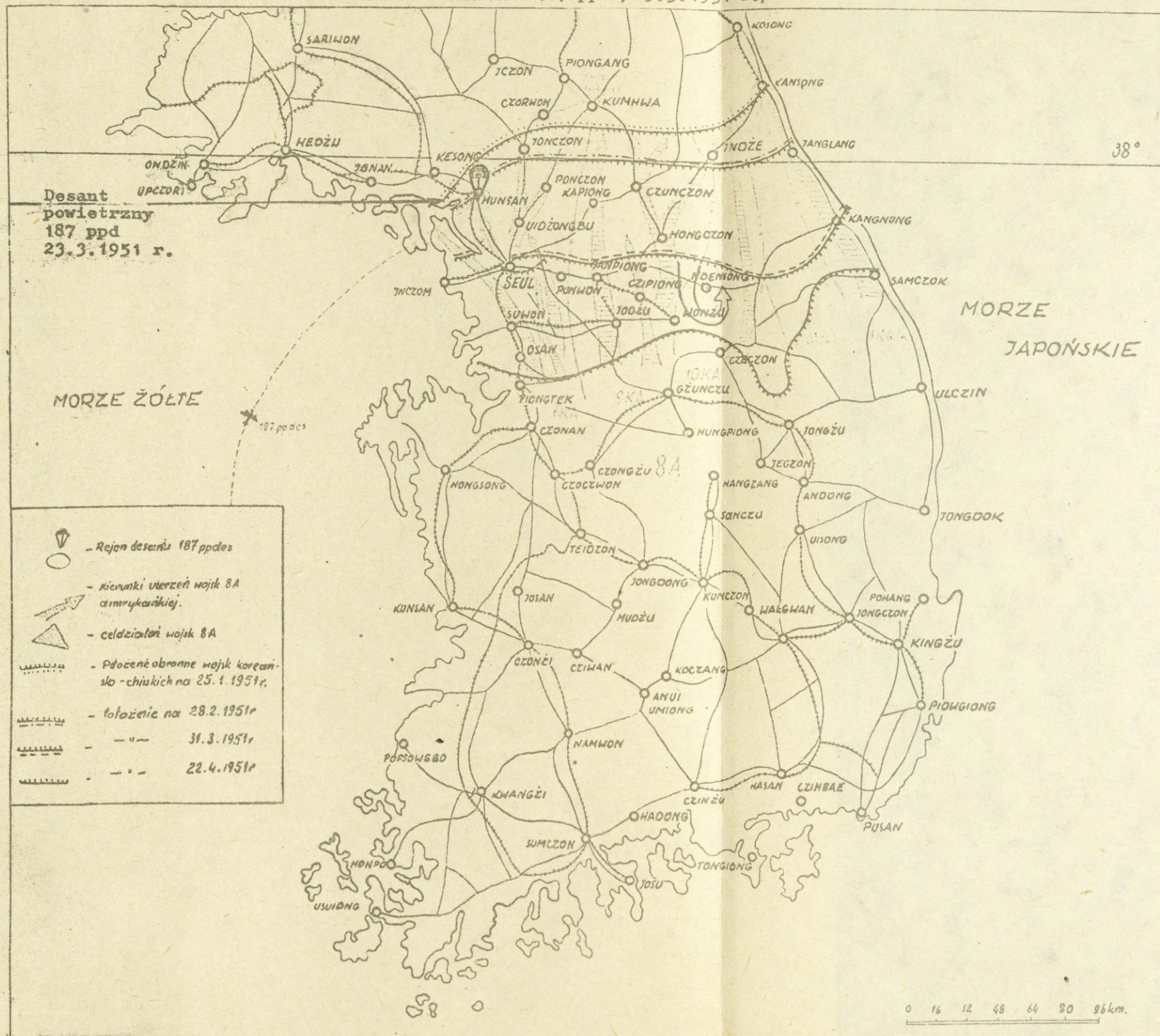
Druk ASG -OXV-8218 zam.nr 2146 z dn.30.8.78r.

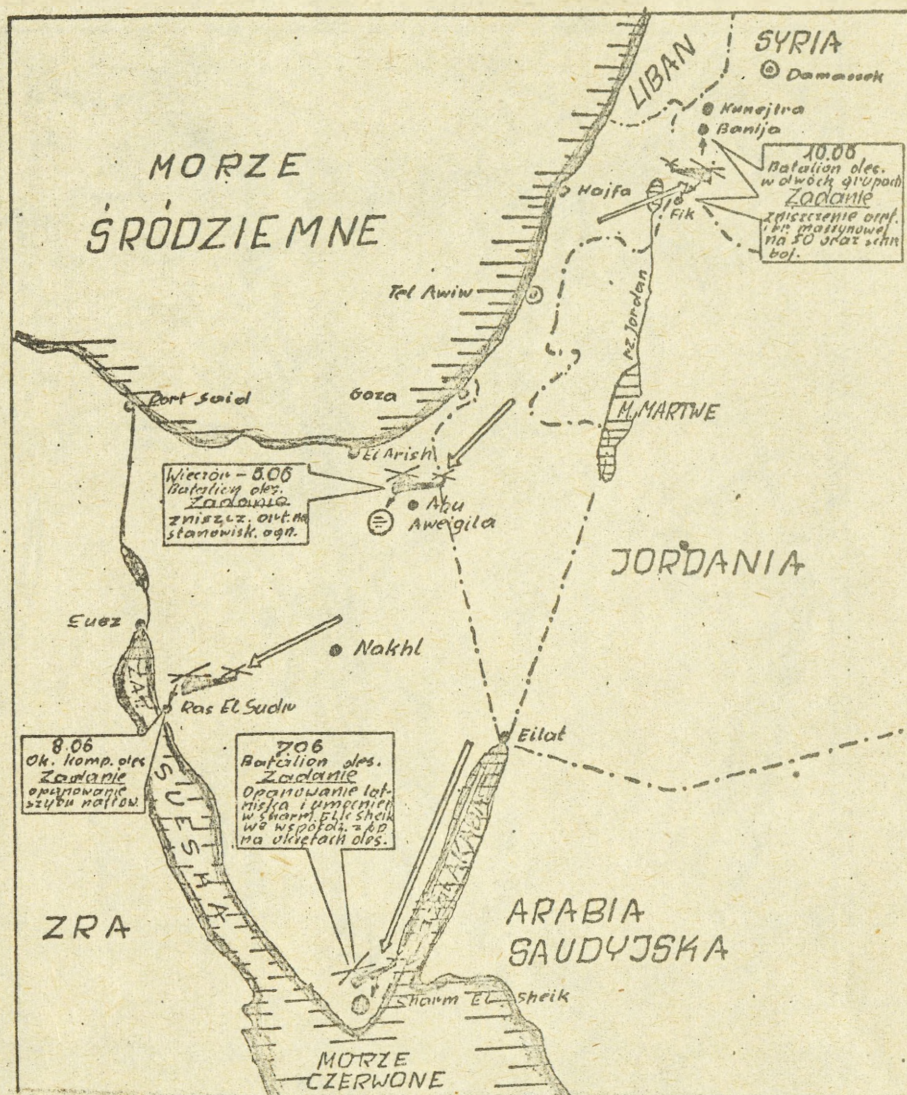




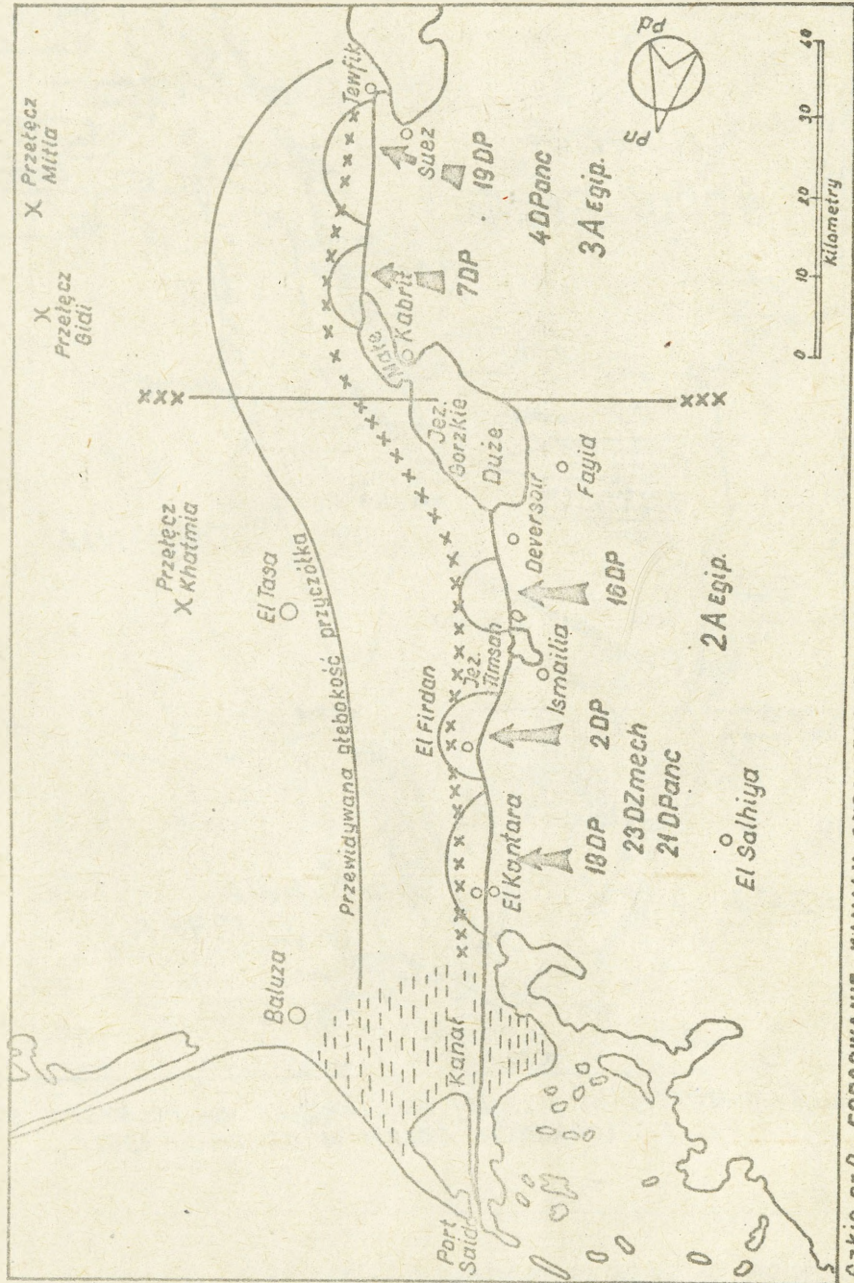
KONTROFENSYWA WOJSK 8 A W KOREI /25.1-22.4.1951 rok/
 DESANT POWIETRZNY 187 ppd /23.3.1951 r./

Szkic nr 2





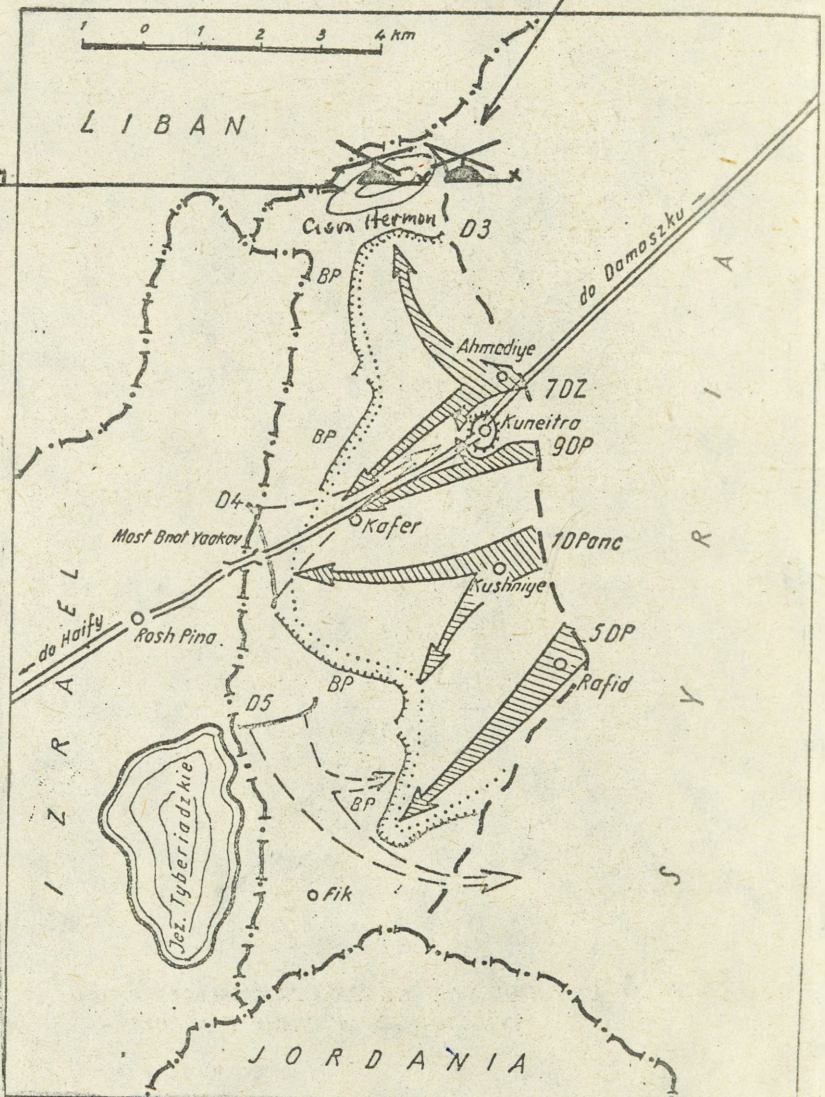
Szkic nr 8. IZRAELSKIE DESANTY ŚMIGŁOWCOWE NA PÓŁWYSPIE SYNAJ I WZGÓRZACH GOLAN W CZERWCU 1967r.



Szkic nr 9. FORSONOWANIE KANAŁU SUESKIEGO PRZEZ WOJSKA 2 I 3A EGIPSKIEJ W PAŹDZIERNIKU 1973r.

Jzraelski taktyczny desant śmigłowcami 20.10.1973r

Syryjski taktyczny desant śmigłowcami 6.10.1973r



Szkiec nr II. POŁOŻENIE WOJSK NA FRONCIE GOLAŃSKIM W DNIU 9.10.1973r

