

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. generała broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI WOJSK INŻYNIERYJNYCH

~~XXXXXXXXXX~~

Egz. Nr 34

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego
28960

28960

ppłk dypl. K. DIDEŃKO

**DROGOWO-MOSTOWE ZABEZPIECZENIE
NATARCIA DYWIZJI**

(Konspekt wykładu)

08247

Dr inż.

28960

WARSZAWA

KWIECIEŃ

1966



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. generała broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI WOJSK INŻYNIERYJNYCH

~~_____~~

Egz. Nr 34

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

28960

28960

ppłk dypl. K. DIDEŃKO

DROGOWO-MOSTOWE ZABEZPIECZENIE
NATARCIA DYWIZJI
(Konspekt wykładu)





28960

A K A D E M I A S Z T A B U G E N E R A L N E G O
im.gen.broni K.Swierczewskiego

KATEDRA TAKTYKI WOJSK INŻYNIERYJNYCH

ZATWIERDZAM
SZEFA KATEDRY TWINŻ.

Amelios. just 12357 


egz.nr..... 34

płk dr St. SOROKA

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
KATEDRY TAKTYKI WOJSK INŻYNIERYJNYCH
im.gen.broni K. Swierczewskiego

428960

ppłk dypl. K. DIDENKO

DROGOWO-MOSTOWE ZABEZPIECZENIE NATARCIA DYWIZJI

/Konspekt wykładu/



WARSZAWA

kwiecień

1966 r.

PLAN WYKŁADU

W S T E P

- I. Podział dróg wojennych.
- II. Zasadnicze warunki wpływające na wybór systemu dróg w terenie.
- III. System dróg przygotowywany i utrzymywany w okresie poprzedzającym natarcie.
 1. Sieć dróg w rejonie wyjściowym DZ przechodzącej do natarcia z bezpośredniej styczności z nplem.
 2. Sieć dróg przy przejściu dywizji do natarcia z rejonów wyjściowych położonych w głębi.
- IV. System dróg w czasie prowadzenia natarcia.
- V. Wymagania techniczne w stosunku do dróg przeznaczonych dla ruchu wojsk w natarciu.
 1. Wybór zasadniczej sieci dróg.
 2. Rozpoznanie dróg.
- VI. Podział kompetencji w zakresie drogowego zabezpieczenia między pułkami a dywizją.

W S T E P

Ruchliwość, jako pojęcie w najszerszym tego słowa znaczeniu, zawiera w sobie cały zespół czynników i warunków rzutujących * zasadniczy sposób na stronę ilościową i jakościową tego problemu. Wśród tych czynników i warunków poczesne miejsce zajmuje inżynieryjne zabezpieczenie ruchliwości, którego najważniejszym elementem jest drogowo-mostowe zabezpieczenie wojsk lądowych, szczególnie podczas prowadzenia przez nie działań zaczepnych.

Bez odpowiedniej ilości dogodnych dróg nie do pomyślenia jest zapewnienie szybkiego przemieszczania pododdziałów i oddziałów oraz ich zaopatrywanie w sprzęt i środki konieczne do prowadzenia walki.

Uzależnienie wojsk od dróg sprawiło, że były one zaliczone do czynników decydujących o powodzeniu w walce oraz stały się elementem występującym we wszystkich przedsięwzięciach taktyczno-operacyjnych składających się na organizację i prowadzenie działań. Wymagało to stworzenia odpowiedniego podziału i systemu dróg, w którym każda droga posiada swoje przeznaczenie.

I. PODZIAŁ DROG WOJENNYCH

Drogi wojenne są to drogi ^{niezależnie} przygotowywane i utrzymywane w okresie wojny w celu zabezpieczenia całokształtu potrzeb związanych z mechanicznym przesunięciem sił i środków bojowych oraz środków zaopatrzenia materiałowego w czasie organizacji i prowadzenia walki.

Składają się na nie drogi istniejące na obszarze prowadzonych działań bojowych oraz drogi budowane dla potrzeb wojsk w czasie wojny na tyłach i bezpośrednio na polu walki. Drogi budowane dla potrzeb wojsk w okresie prowadzenia działań bojowych, posiadają wszystkie podstawowe elementy składowe dróg cywilnych. Jednak ze względu na techniczne możliwości budowy tego rodzaju dróg, zwłaszcza ~~względnie~~ wykonywania nawierzchni, ustępują one niektórym klasom dróg cywilnych budowanych w okresie pokoju.

Szczególnym rodzajem dróg budowanych dla potrzeb wojsk bezpośrednio na polu walki są drogi na przełaj.

Drogi na przełaj są to pospiesznie przygotowane pasy terenu, przy małym nakładzie prac inżynierskich, przeznaczone dla ruchu pojazdów mechanicznych na krótkotrwały okres eksploatacji.

Drogi wojenne posiadają swój specyficzny podział, który wynika z istoty celów jakim mają one służyć.

Zatem dzielą się one według:

- znaczenia;
- kierunku;
- rodzaju transportu.

1. W podziale w/g znaczenia rozróżnia się drogi:

- podstawowe;
- pomocnicze.

a/ Drogi podstawowe stanowią trzon sieci drogowej niezbędnej dla potrzeb organizacji i prowadzenia walki. Każdy oddział i ZT powinien posiadać odpowiednią do szczebla podstawową sieć dróg.

b/ Do dróg pomocniczych zalicza się drogi:

- zapasowe;
- dojazdowe;
- objazdowe.

a/ drogi zapasowe mają umożliwić kontynuowanie ruchu w wypadku, gdy drogi podstawowe zostaną uszkodzone, względnie, gdy z różnych innych przyczyn oddziały i ZT nie będą mogły z nich korzystać;

b/ drogi dojazdowe przygotowuje się i utrzymuje w celu umożliwienia pododdziałom i oddziałom osiągnięcia nakazanego rejonu lub punktu położonego z dala od dróg podstawowych i zapasowych;

c/ drogi objazdowe mają włączyć objazd, jeśli na określonych odcinkach dróg podstawowych lub zapasowych ruch nie może być kontynuowany.

2. Według kierunku, drogi wojenne dzielą się na:

- dofrontowe;
- rokadowe;

a/ Drogi dofrontowe są to drogi wiodące ku frontowi. Na szczeblu dywizji wyróżnia się następujące drogi dofrontowe:

- pułkowe;
- dywizyjne;
- specjalnego przeznaczenia.

b/ Drogi rokadowe są to drogi przebiegające równoległe do linii frontu. Do sieci dróg rokadowych w działaniach bojowych dywizji należy zaliczyć:

- rokady pułkowe;
- rokady dywizyjne.

Drogi dofrontowe i rokadowe stanowią podstawową sieć dróg oddziałów i ZT oraz służą jako drogi dowozu i ewakuacji.

3. Podział dróg w g rodzaju transportu rozróżnia drogi dla:

- trakcji kołowej;
- trakcji gąsienicowej;
- trakcji mieszanej.

a/ Drogi dla trakcji kołowej przeznaczone są przede wszystkim dla ruchu wszelkich pojazdów mechanicznych i środków bojowych posiadających podwozie na kołach. Typowymi drogami dla ruchu pojazdów o trakcji kołowej są armijne drogi samochodowe.

b/ Drogi dla trakcji gąsienicowej wyznacza się dla ruchu pojazdów mechanicznych o podwoziu gąsienicowym /czołgi, działa pancerne itp./. Przygotowuje się je przede wszystkim dla przegrupowania pododdziałów i oddziałów pancernych.

c/ Drogi dla trakcji mieszanej przeznaczone są dla ruchu wszelkich pojazdów mechanicznych i środków bojowych. Ten rodzaj dróg jest najczęściej stosowany bezpośrednio na polu walki.

Cały system dróg przygotowany dla potrzeb wojsk bezpośrednio na polu walki i na tyłach służy do wykonywania manewru pododdziałami, oddziałami i ZT oraz środkami zaopatrzenia materiałowego.

Szczególne znaczenie posiadają drogi w czasie prowadzenia działań zaczepnych. Ruch wojsk do przodu - zwłaszcza przesunięcie ciężkich środków ogniowych i manewr w czasie natarcia - nie jest możliwy bez posiadania odpowiedniej ilości należycie przygotowanych dróg. Należy podkreślić, że w wypadku braku odpowiedniej ilości należycie przygotowanych

dróg, ruch będzie wyraźnie utrudniony, a czasem wręcz niemożliwy, nawet gdy nieprzyjaciel nie stawia silnego oporu.

Nie bez wpływu pozostają drogi na tempo natarcia wojsk. Tam, gdzie istnieje dobrze przygotowana sieć dróg i zabezpieczenie drogowe jest należycie zorganizowane natarcie można prowadzić w wyższym tempie.

Ogromne znaczenie posiadają drogi dla dowozu środków materiałowych oraz ewakuacji z pola walki rannych i zużytego sprzętu. Dostarczenie na czas odpowiedniego rodzaju środków zaopatrzenia zarówno w okresie poprzedzającym działania, jak też w trakcie walki, jest w wielu wypadkach uzależnione od ilości i jakości dróg przeznaczonych i przygotowanych dla dowozu i ewakuacji.

Jakie zasadnicze zmiany w zasadach działań bojowych wynikają z możliwości użycia na polu walki broni jądrowej i jak one rzutują na zabezpieczenie drogowe.

Otóż do zasadniczych zmian wynikających z właściwości działania broni jądrowej jak się wydaje można zaliczyć:

- zwiększenie pasów działania oddziałów i ZT;
- konieczność większego rozśrodkowania sił i środków;
- zwiększenie głębokości zadań taktycznych i operacyjnych;
- wzrost tempa natarcia.

Poszerzenie pasów działania pozwala oddziałom i ZT na swobodniejsze wykonywanie manewru, który jednak, aby mógł być realizowany, wymaga większej ilości i długości dróg.

Trzeba jednak zaznaczyć, że na skutek poszerzenia pasów działania oddziałów i ZT zaistniała większa możliwość wyboru dróg, których w tych warunkach będzie więcej. Stanowi to bardzo poważny czynnik w zabezpieczeniu drogowym działań bojowych wojsk.

Oprócz rozśrodkowanego działania i rozmieszczenia wojsk skutecznym sposobem uchronienia pododdziałów i oddziałów przed działaniem broni jądrowej może okazać się manewr przeciwtomowy. Manewr patom., którego istota wyraża się między innymi takim działaniem wojsk, któreby pozwoliło na wykonanie przez pododdziały i oddziały postawionego im zadania, nie narażając się na zbyt wielkie straty od uderzeń broni jądrowej npla, nie będzie możliwe w pełni do

zrealizowania, jeśli nie zostanie przygotowana i utrzymana odpowiednia ilość dróg.

Tak więc broń jądrowa, tylko na skutek poszerzenia pasów natarcia i rozśrodkowanego działania wojsk, wnosi poważne ilościowe zmiany do zasad drogowego zabezpieczenia. VV

Ilościową stronę zmian w stosunku do długości dróg można najlepiej wyrazić, gdy się porówna potrzeby dywizji w rejonie wyjściowym do natarcia przyjmowane w okresie poprzedzającym stosowanie broni jądrowej z obecnymi wymogami.

Zamierzenia	W okresie poprzedzającym stosowanie broni jądrowej /do 1954 r/	Bezpośrednio po wprowadzeniu broni jądrowej /1954-1955/	Według wymagań obecnych
Długość dróg niezbędnych dla potrzeb dywizji w rejonie wyjściowym do natarcia	40-50 km	171-208 km	250-280 km

Z porównania wynika, że w stosunku do 1954 r. obecne wymagania wzrosły o około 6 razy.

Nie można dać pełnego obrazu wpływu broni jądrowej na zabezpieczenie drogowo, gdy się nie uwzględni jej związku między głębokością zadań bojowych i operacyjnych, jaką mogą otrzymać oddziały i ZT oraz tempem działań.

W rozważaniach teoretycznych, w czasie ćwiczeń dowódczo-sztabowych, jak również ćwiczeń z wojskami przyjmuje się, że dywizja zmechanizowana może otrzymać zadanie dnia na głębokość 80-100 km.

Jeśli się porówna głębokość zadania dnia wyznaczoną dywizji w warunkach wżycia broni jądrowej z głębokością z okresu drugiej wojny światowej, to okaże się, że zwiększyła się ona czterokrotnie.

Zatem głębszym zadaniom odpowiadać musi ogólna większa długość dróg, jaką dla zapewnienia ruchu nacierającym wojskom należy przygotować.

Porównując z kolei średnie tempo natarcia z okresu drugiej wojny, ze średnim tempem działania wojsk przyjmowanym we współczesnych warunkach wynika, że wzrosło ono 3-4 krotnie.

Wzrostowi tempa działania wojsk musi odpowiadać wzrost tempa, w jakim należy przygotować i utrzymać drogi. Jeśli zakłada się, że średnie tempo działania wojsk może wynosić 8-10 km na godzinę, zatem średnia szybkość z jaką należałoby przygotować i utrzymać drogi powinna być nie mniejsza od tej wielkości.

Przygotowanie dróg w takim tempie będzie wymagało ogromnego wysiłku i zastosowania nowoczesnej techniki oraz właściwej organizacji pracy przy wykonywaniu tego zadania.

Użycie broni raketowo-jądrowej będzie powodować niszczenie nie tylko siły żywej i techniki bojowej lecz również dróg i obiektów drogowych. Jeśli się uwzględni przy tym oddziaływanie npla na drogi i obiekty drogowe środkami konwencjonalnymi, to przywrócenie sprawności technicznej tak zniszczonych dróg będzie wymagało użycia odpowiednich oddziałów i pododdziałów przeznaczonych wyłącznie do wykonywania tego zadania. Określenie organizacji oddziałów i pododdziałów drogowych przeznaczonych do przygotowania i utrzymania dróg oraz ich wyposażenie w sprzęt i środki do prac drogowych musi więc odpowiadać zakresowi prac i tempu ich odbudowy wynikającemu z tempa działania wojsk.

II. ZASADNICZE WARUNKI WPLYWAJĄCE NA WYBOR SYSTEMU DRÓG

W TERENIE

System dróg, jaki należy przygotować i utrzymać dla potrzeb wojsk przechodzących do natarcia, określa wiele czynników, wśród których pierwszorzędne znaczenie posiadają następujące:

- sposób przejścia wojsk do natarcia;
- ugrupowanie bojowe;
- stan sieci drogowej w rejonie przyszłych działań bojowych oraz możliwości ruchu po bezdrożu wynikające z charakteru terenu;
- czas przeznaczony na organizację natarcia;
- charakter i stopień oddziaływania npla;
- stopień motoryzacji i mechanizacji wojsk oraz ich zdolność do pokonywania terenu po bezdrożach;
- pora roku i warunki atmosferyczne oraz możliwości sił i środków.

Biorąc pod uwagę sposób przejścia oddziału, ZT do natarcia /z bezpośredniej styczności lub z głębi/ zrozumiałe jest, że każdy ze sposobów wymaga przygotowania odmiennego systemu dróg z uwagi chociażby na zasadnicze różnice polegające na działaniu wojsk w początkowej fazie natarcia. W natarciu z rejonów wyjściowych położonych w głębi występuje marsz, zbliżenie, rozwijanie kolumn czego, nie ma w natarciu z bezpośredniej styczności z nplem. Inne zatem będzie usytuowanie dróg przy jednym sposobie przejścia do natarcia, a inne przy drugim.

Sposób ugrupowania bojowego wpływa w zasadniczym stopniu na ilość dróg, jaka niezbędna jest dla organizacji i prowadzenia natarcia. Inna bowiem ilość dróg jest potrzebna wtedy, gdy planuje się natarcie w ugrupowaniu jednorzutowym, a inna w dwurzutowym.

Bardzo poważnym czynnikiem określającym system dróg jest ogólna gęstość dróg w rejonie planowanych działań bojowych. Zrozumiałe bowiem jest, że w wypadku, gdy sieć dróg istniejących jest bardzo rozwinięta, wówczas znacznie łatwiej jest przygotować i utrzymać najbardziej korzystny w danej sytuacji system dróg.

Czas przeznaczony na organizację działań zaczepnych decyduje o stopniu przygotowania całego systemu dróg. Im więcej czasu będą posiadały wojska na organizację działań, tym wszechstronniej można przygotować drogi.

Poza wymienionymi czynnikami warunkującymi wybór odpowiedniego systemu dróg, zasadniczy wpływ może mieć: charakter i stopień oddziaływania npla; jakość dróg /zdolność przepustowości odpowiednich rodzajów środków transportowych/; warunki atmosferyczne; pora roku; posiadane siły i środki.

III SYSTEM DRÓG PRZYGOTOWYWANY I UTRZYMYWANY W OKRESIE

POPREDZAJACYM NATARCIE

1. Sieć dróg w rejonie wyjściowym DZ przechodzącej do natarcia z bezpośredniej styczności z nplem /schemat/1/

Przy przejściu do natarcia w bezpośredniej styczności z nplem podstawę ogólnego systemu dróg stanowią drogi dofrontowe i rokadowe.

Ilość wymienionych dróg zależy od ugrupowania pułków i dywizji.

a/ Drogi dofrontowe

Na każdy batalion znajdujący się w pierwszym rzucie pułku należałoby przygotować jedną batalionową drogę dofrontową. Na podstawie wyjściowej do natarcia droga ta powinna przebiegać od przedniego skraju poprzez rejon rozmieszczenia urządzeń tyłowych batalionu do rokady pułkowej.

Pułk pierwszego rzutu, aby mógł odpowiednio do potrzeb wykonywać przesunięcia swoim drugim rzutem lub odwodem oraz pozostałymi elementami ugrupowania bojowego, jak również prowadzić zaopatrywanie pododdziałów w środki materiałowe, powinien posiadać jedną drogę dofrontową. Powinna ona przebiegać od rokady dywizyjnej, przez rejon rozmieszczenia PPG, rejon rozmieszczenia drugiego rzutu /odwodu/ do przedniego skraju. Jako odcinek pułkowej drogi dofrontowej powinna być wykorzystana jedna z batalionowych dróg dofrontowych.

Dywizja pierwszego rzutu armii powinna posiadać co najmniej dwie drogi dofrontowe. Przygotowanie dla dywizji dwóch dróg dofrontowych uwarunkowane jest potrzebą stworzenia jej dogodnych warunków do wykonywania przesunięć pułkami drugiego rzutu oraz pozostałymi elementami ugrupowania bojowego, jak również dla dowozu środków materiałowych ze składów dywizyjnych do PPG.

Należy przy tym uwzględnić potrzebę przygotowania niekiedy oddzielnej drogi dla przesunięcia artylerii rakietowej.

Dywizyjne drogi dofrontowe powinny przebiegać od rokady armijnej, przez rejony rozmieszczenia drugich rzutów do przedniego skraju.

Dla pułków rozmieszczonych w drugim rzucie, w wypadku gdy drogi dofrontowe przebiegają przez rejony ich rozmieszczenia, nie trzeba przygotowywać dróg dofrontowych. Natomiast, jeśli z różnych przyczyn dywizyjne drogi dofrontowe omijają rejony rozmieszczenia pułków drugiego rzutu, wówczas może zaistnieć konieczność przygotowania po jednej drodze dofrontowej na każdy pułk. Drogi powinny przechodzić przez rejon rozmieszczenia pułku do rokady dywizyjnej.

b/ Drogi rokadowe

Rokada pułkowa powinna przebiegać na wysokości rozmieszczenia drugiego rzutu pułku, odwodów specjalnych i artylerii pułku.

Rokada dywizyjna powinna przebiegać na wysokości rozmieszczenia drugiego rzutu, odwodów specjalnych i artylerii dywizyjnej.

Rokada armijna powinna przebiegać między pierwszym, a drugim rzutem armii, na wysokości której rozmieszcza się zwykle dywizyjne punkty zaopatrywania.

Niezależnie od podstawowej sieci dróg w rejonie wyjściowym należałoby wyznaczyć i utrzymywać drogi dla rozwinięcia pułku czołgów, jeśli znajduje się on w drugim rzucie, lecz będzie nacierał w pierwszym rzucie, drogi zapasowe, dojazdowe i objazdowe.

2. Sieć dróg przy przejściu dywizji do natarcia z rejonów wyjściowych położonych w głębi /schemat 2/

Sieć dróg przygotowywanych dla oddziałów i ZT przechodzących do natarcia z rejonów położonych w głębi można podzielić na:

- drogi wewnątrz rejonu;
- drogi wyprowadzające do pierwszej rubieży rozwijania kolumn oddziałów;
- drogi umożliwiające rozwijanie kolumn oddziałów i pododdziałów.

Ilość dróg jaką należałoby przygotować na przykład dla DZ zależeć będzie przede wszystkim od:

- sposobu rozmieszczenia dywizji w rejonie i ugrupowania, w jakim będzie ona przechodziła do natarcia;
- odległości rejonu wyjściowego od przedniego skraju obrony npla;
- sposobu ataku obrony npla.

a/ Drogi w rejonie wyjściowym dywizji

W rejonie wyjściowym dywizji ilość dróg dofrontowych jaką należy przygotować, wynika z potrzeb posiadania przez pułki, oddziały specjalne i tyły dywizji co najmniej po jednej drodze i jednej dywizyjnej drogi dofrontowej. Mając

na względzie aktualne sposoby rozmieszczenia oddziałów dywizji w rejonie wyjściowym należałoby zwykle przygotować dwie - trzy drogi dofrontowe oraz dwie drogi rokadowe. Drogi dofrontowe powinny przebiegać przez cały rejon wyjściowy w odległości nie mniejszej jak 3-5 km między sobą, łącząc rejon rozmieszczenia pułków, oddziałów specjalnych i tyłów dywizji. Podobnie, jak drogi dofrontowe, tak też i drogi rokadowe powinny przebiegać w ten sposób, aby przechodziły one przez rejon rozmieszczenia pułków, oddziałów specjalnych i rejon tyłów dywizji.

Niezależnie od powyższego, w niektórych wypadkach może zajść konieczność wyznaczania i przygotowania pewnej ilości dróg dojazdowych.

b/ Drogi dla przesunięcia do przedniego skraju.

Sieć dróg, jaką należy zapewnić dywizji dla przemarszu z rejonu wyjściowego do przedniego skraju, będzie przede wszystkim zależeć od ugrupowania bojowego; odległości rejonu wyjściowego od przedniego skraju oraz od istniejącej w terenie sieci dróg.

Ogólnie dla przesunięcia dywizji zmechanizowanej z rejonu wyjściowego do przedniego skraju należy posiadać następującą sieć dróg:

a/ drogi dofrontowe /dla pz/

- jedna od rejonu wyjściowego do rubieży rozwinięcia kolumny batalionowej - na każdy batalion pierwszego rzutu;
- jedną drogę od rubieży rozwijania kolumny batalionowej do rubieży rozwijania kolumny kompanijnej - na każdą kompanię pierwszego rzutu;
- jedną drogę od rubieży rozwijania kolumny kompanijnej do przedniego skraju - na każdy pluton.

b/ drogi dofrontowe /dla pcz/

- dla pcz o organizacji batalionowej sieć dróg może być identyczna, jak dla pz. Natomiast dla pcz o organizacji kompanijnej należy posiadać:
 - jedną drogę z rejonu wyjściowego do rubieży rozwijania kolumny pułkowej;

- jedną drogę od rubieży rozwijania kolumny pułkowej do rubieży rozwijania kolumny kompanijnej - na każdą kompanię pierwszego rzutu;
- jedną drogę lub drogę na przełaj od rubieży rozwijania kolumny kompanijnej do przedniego skraju - dla każdego plutonu;

Ponadto dla dywizji jedną drogę od rejonu wyjściowego do przedniego skraju - dla przesunięcia artylerii, artylerii raketowej i odwodów.

c/ drogi rokadowe

- rokadę na rubieży rozwijania pułku w kolumny batalionowe /w wypadku jeśli pułk maszeruje po jednej drodze do pierwszej rubieży rozwijania/;

- rokadę na rubieży rozwijania kolumny batalionowej;

- rokadę na rubieży rozwijania kolumny kompanijnej.

Zarówno każdy pz pierwszego rzutu jak też pułk czołgów powinien utrzymywać jedną drogę dofrontową od rejonu wyjściowego do przedniego skraju. Jako pułkową drogę dofrontową wykorzystuje się odpowiednie drogi przygotowywane i utrzymywane dla potrzeb przemarszu i rozwijania sił i środków pułku.

IV. SYSTEM DROG W CZASIE PROWADZENIA NATARCIA /schemat 3/

W okresie prowadzenia natarcia, drogi powinny zabezpieczyć przesunięcie do przodu środków ogniowych i transportowych, dowóz środków zaopatrzenia materiałowego i ewakuację oraz manewr siłami i środkami bojowymi.

Aby drogi mogły spełniać przeznaczone im funkcje wymagane jest przygotowanie takiego systemu dróg, przy którym byłyby spełnione wymagania wynikające z charakteru współczesnego pola walki oraz potrzeby związane ze strukturą organizacyjną wojsk, jak również możliwościami pododdziałów i oddziałów w zakresie prowadzenia natarcia.

Mając na uwadze powyższe oraz funkcje jakie mogą spełniać drogi w czasie prowadzenia natarcia, zachodzi konieczność, aby każdy batalion nacierający w pierwszym rzucie pułku pierwszego rzutu dywizji miał przygotowaną i utrzymywaną jedną drogę dofrontową.

Dla pułku zmechanizowanego /pcz/ nacierającego w pierwszym rzucie należy zapewnić jedną drogę dofrontową. Pułkowa droga dofrontowa powinna umożliwić przesunięcie do przodu artylerii, drugiego rzutu lub odwodu oraz pozostałych elementów ugrupowania bojowego, jak również dowóz środków zaopatrzenia materiałowego do batalionu. Na pułkową drogę dofrontową należy wykorzystywać jedną z batalionowych dróg dofrontowych. Droga dofrontowa dla pułku powinna być utrzymywana na całą głębokość ugrupowania bojowego.

Pułk drugiego rzutu, z chwilą wprowadzenia go do walki, powinien posiadać taki sam system dróg, jak pułk nacierający w pierwszym rzucie.

Dla dywizji zmechanizowanej konieczne jest przygotowanie i utrzymanie co najmniej dwóch dróg dofrontowych. Dywizyjne drogi dofrontowe powinny zapewnić przesunięcie do przodu środków ogniowych, a zwłaszcza artylerii raketowej, drugich rzutów i odwodów specjalnych oraz dowóz środków zaopatrzenia materiałowego do pułków i ewakuację.

Jako dywizyjne drogi dofrontowe należy wykorzystać drogi przygotowane i utrzymywane przez pułki pierwszego rzutu.

Oprócz zasadniczej sieci dróg dofrontowych, służącej do przesunięcia sił i środków bojowych, należy posiadać drogi umożliwiające użycie i wykonanie manewru odwodami specjalnymi pułków i dywizji. Potrzeba posiadania dróg dla manewru odwodami specjalnymi odpowiedniego szczebla zajdzie wówczas, gdy w wyniku powstałej sytuacji będą one użyte do bezpośredniej walki z nplem.

W okresie prowadzenia natarcia, niezależnie od dróg dofrontowych, należy mieć na uwadze potrzebę wyznaczania dróg rokadowych.

Potrzeba wyznaczania dróg rokadowych istnieje na następujących rubieżach:

- wprowadzenia do walki drugiego rzutu;
- odpierania kontrataków;
- boju spotkaniowego;
- rozmieszczenia tyłów pułków i dywizji.

V. WYMAGANIA TECHNICZNE W STOSUNKU DO DRÓG PRZEZNACZONYCH
DLA RUCHU WOJSK W NATARCIU

Na zwiększenie ruchliwości wojsk w czasie natarcia wpływa nie tylko odpowiedni system dróg jaki należy zapewnić pododdziałom, oddziałom i ZT, lecz również i stan techniczny, zapewniający możliwości poruszania się po nich sprzętu bojowego i pojazdów odpowiednich kategorii. Drogom przeznaczonym dla ruchu wojsk, podobnie jak drogom cywilnym, stawiane są odpowiednie warunki techniczne, które określają niezbędne wymagania w zakresie możliwości ich wykorzystania i eksploatacji. Od tego, w jakim stopniu istniejące drogi odpowiadają wymogom technicznym stawianym przy ruchu po nich wojsk, zależy w dużym stopniu ich przydatność dla potrzeb oddziałów i ZT.

Do podstawowych wymogów technicznych zaliczamy:

- szerokość korony drogi;
- szerokość jezdni;
- promienie łuków;
- spadki podłużne i poprzeczne;
- dopuszczalną szybkość;
- nośność mostów.

Niezależnie od wymogów technicznych, przy pomocy których może być określona przydatność istniejących dróg dla przesunięcia odpowiedniego rodzaju środków bojowych, należy brać pod uwagę również rodzaj nawierzchni drogowej.

1. Wybór zasadniczej sieci dróg

W całokształcie zabezpieczenia działań zaczepnych pod względem drogowym, wybór zasadniczej sieci dróg jest czynnością niezmiernie ważną. Zależność ruchu wielu rodzajów środków transportowych i sprzętu bojowego od dróg wymaga zwrócenia szczególnej uwagi dowódców i oficerów sztabu, na sprawę wyboru dróg.

Aby sieć dróg mogła spełniać wszystkie wymagania współczesnego pola walki jej wybór nie może być dziełem przypadku, lecz wynikiem głębokiej analizy taktycznej i technicznej oraz stanowić jednolity system podporządkowany ogólnemu zamiarowi i decyzji.

Dość istotną zasadą, przy wyborze dróg jest to, aby drogi możliwie nie przechodziły przez większe miejscowości, a także a miarę możliwości nie przechodziły przez duże kompleksy leśne posiadające stary i gęsty drzewostan, wąskie przesmyki między jeziorami i przez tereny zabagnione. Ponadto wybrane drogi powinny posiadać jak najmniej sztucznych urządzeń drogowych takich jak mosty, wiadukty, przepusty i inne.

Przy wyborze zasadniczej sieci dróg, powinna być zwrócona szczególna uwaga na zachowanie odpowiedniej odległości między dwoma równoległe biegnącymi drogami. Odległość ta powinna wynosić co najmniej 3-5 km, aby jednym pociskiem lub bombą jądrową nominalnej mocy, nie razić jednocześnie kolumn maszerujących po obu drogach.

2. Rozpoznanie dróg

Głównym celem rozpoznania dróg, jest stwierdzenie przydatności istniejących dróg w terenie dla ruchu wojsk, a więc określenie ich wskaźników, eksploatacyjnych, to jest prędkości z jaką mogą poruszać się wojska, przepustowości oraz wytrzymałości na intensywny ruch, jak również wybór najbardziej korzystnego kierunku nowych dróg /dróg na przełaj/. Ponadto celem rozpoznania jest ustalenie zakresu prac, jaki trzeba wykonać na istniejących drogach lub przygotowywanych drogach na przełaj.

Dane o stanie sieci dróg można uzyskać przez studiowanie wszelkiego rodzaju opisów i map; ze zdjęć lotniczych; dokumentów znajdujących się w instytucjach drogowych i przez rozpoznanie bezpośrednie.

Najbardziej dokładne dane o stanie dróg uzyskuje się poprzez bezpośrednie rozpoznanie, które pozwala określić:

- rodzaj nawierzchni, jej stan techniczny i szerokość korony drogi;
- stan mostów i przepustów oraz ich wytrzymałość na określone obciążenie;
- ilość, rodzaj oraz charakter zapór i zniszczeń, ich rozmiary i miejsce położenia;
- przepustowość dróg i dopuszczalną prędkość ruchu z jaką mogą się poruszać pojazdy w zależności od ich stanu technicznego;

- możliwości, warunki oraz zakres prac przy wykonywaniu objazdów zniszczonych odcinków dróg, rejonów skażonych i trudno dostępnych odcinków terenu;
- warunki prowadzenia równoległego ruchu pojazdów kołowych i gąsienicowych po jednej drodze, możliwości wykorzystania i przystosowania poboczy oraz pasa przydrożnego do ruchu dla czołgów;
- charakter, zakres oraz warunki wykonywania prac związanych z przygotowaniem dróg do eksploatacji;
- istnienie miejscowych materiałów, które można wykorzystać do prac drogowych oraz warunki dostarczania ich do miejsca wykonywania prac;
- istnienie w pobliżu dróg źródeł wody;
- istnienie dróg dojazdowych i objazdowych oraz warunki maskowania ruchu.

W wypadku, gdy sieć dróg jest przygotowywana w okresie jesiennych deszczy i wiosennych roztopów bezpośrednio rozpoznanie powinno ustalić:

- charakter korony i podłoża drogi;
- warunki spływu wody z korony drogi i pasa przydrożnego;
- wytrzymałość jezdni na ruch określonych typów pojazdów i sprzętu bojowego;

W okresie zimy bezpośrednio rozpoznanie powinno określić:

- grubość pokrywy śnieżnej zalegającej drogi i jej gęstość przy odpowiedniej temperaturze powietrza;
- miejsce lub odcinki dróg, na których istnieją lub mogą powstawać zaspasy śnieżne;
- zakres prac i możliwości usuwania lub objazdu odcinków dróg, na których istnieją zaspasy śnieżne;
- warunki ruchu na odcinkach dróg o stromych zjazdach lub podjazdach, zwłaszcza w okresie występowania gołoledzi;
- grubość i wytrzymałość pokrywy lodowej na strumieniach, kanałach i innych przeszkodach wodnych oraz możliwości ich przekraczania po lodzie w wypadku zniszczenia mostów i przepustów.

VI. PODZIAŁ KOMPETENCJI W ZAKRESIE DROGOWEGO ZABEZPIECZENIA MIEDZY PUŁKAMI I DYWIZJĄ

System dróg, niezbędny dla potrzeb wojska w okresie organizacji i podczas prowadzenia natarcia, utrzymywany jest przez pułki, dywizje i armię. Istnieją zasady, które w ogólnych zarysach określają jakie drogi powinny być przygotowane siłami odpowiednich szczebli dowodzenia.

Przy przejściu dywizji do natarcia z bezpośredniej styczności z nplem, pułki znajdujące się w pierwszym rzucie powinny przygotowywać i utrzymywać wszystkie niezbędne drogi w zajmowanych przez nich rejonach.

W tym wypadku, każdy pułk pierwszego rzutu utrzymuje: batalionowe drogi dofrontowe, pułkową drogę dofrontową oraz rokadę pułkową i drogę do rejonu rozmieszczenia tyłdywizyjnego.

Pułk drugiego rzutu powinien przygotować sieć dróg w rejonie rozmieszczenia, drogi wyprowadzające do rejonów zapasowych i drogi w rejonie zapasowym oraz drogi łączące rejony rozmieszczenia z pułkową lub dywizyjną drogą dofrontową, bądź rokadą dywizyjną, jeśli przez te rejony nie przebiegają wspomniane drogi.

Dywizja powinna przygotowywać i utrzymywać dywizyjne drogi dofrontowe na odcinku od rokady dywizyjnej do rokady armijnej, rokadę dywizyjną oraz odcinki dróg wyprowadzające do pułkowych bądź dywizyjnych dróg dofrontowych lub też do rokady dywizyjnej. Utrzymanie przez dywizję wymienionych wyżej dróg w połączeniu z drogami pułków pierwszego i drugiego rzutu, stworzy jednolity system, pozwalający na wykonywanie ruchu i manewru oraz zaopatrywanie w środki materiałowe.

Przy przejściu dywizji do natarcia z rejonu wyjściowego położonego w głębi, drogi wewnątrz rejonu dywizja powinna utrzymywać własnymi siłami. Dla przesunięcia sił i środków z rejonu wyjściowego do przedniego skraju, drogi powinny być przygotowywane siłami wojsk inżynieryjnych armii oraz dywizji będącej w bezpośredniej styczności z nplem, jak również dywizji nacierającej z głębi.

W przeciętnych warunkach wojska inżynieryjne armii wspólnie z siłami i środkami dywizji nacierającej z głębi powinny przygotować drogi od rejonu wyjściowego do

pierwszej rubieży rozwijania kolumn. Od tej rubieży, do rubieży wprowadzenia do walki wszystkie drogi powinny być przygotowane siłami i środkami dywizji będącej w styczności z nieprzyjacielem.

Trzeba jednak zaznaczyć, że podany wyżej podział kompetencji można dokonać w warunkach względnej stabilizacji działań bojowych. W innych wypadkach, zwłaszcza w początkowym okresie wojny zachowanie takiego podziału może okazać się wręcz nie możliwe i dywizja będzie musiała we własnym zakresie przygotowywać i utrzymywać całą, niezbędną dla niej sieć dróg, zarówno w rejonie wyjściowym jak też dla przemarszu do rubieży wprowadzenia do walki.

Konspekt wykładu został opracowany na podstawie pracy doktorskiej płk dr Br. Woźnicy nt. "Zabezpieczenie drogowe jako element zapewniający ruchliwość wojsk na polu walki".

OPRACOWAŁ
ADIUNKT KATEDRY TWINŻ.

ppłk dypl. K. DIDENKO

Odbito 35 egz.

Egz. nr 1-35 bibl. tajna

Wyk. ppłk DIDENKO

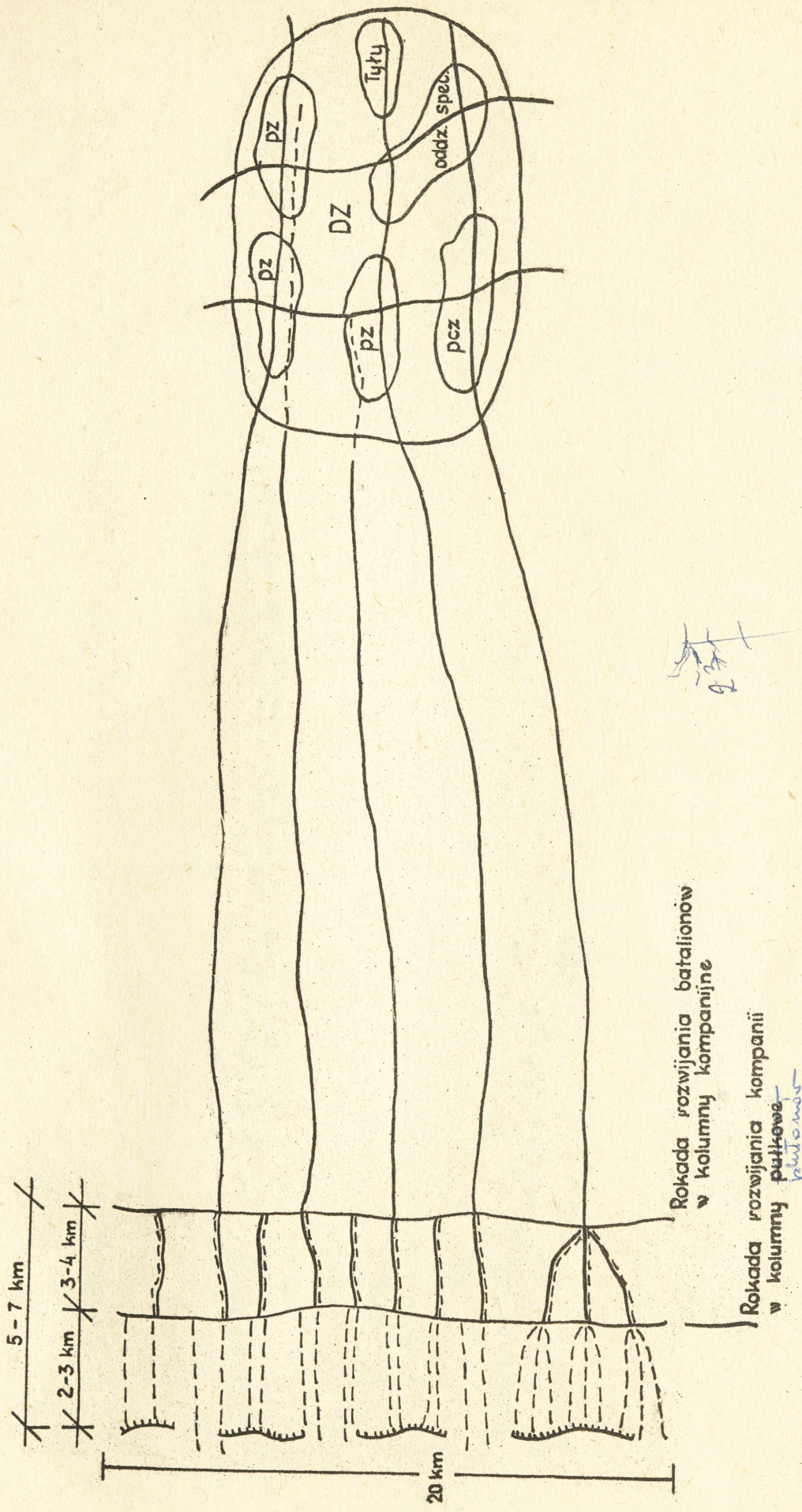
Druk. K. L.

Nr. ks. 01338/WW

Schemat

Egz. nr...
Nr ks. 0153

ZASADNICZA SIEĆ DRÓG DLA DYWIZJI ZMECHANIZOWANEJ NACIERAJĄCEJ Z REJONU WYJŚCIOWEGO POŁOŻONEGO W GŁĘBI



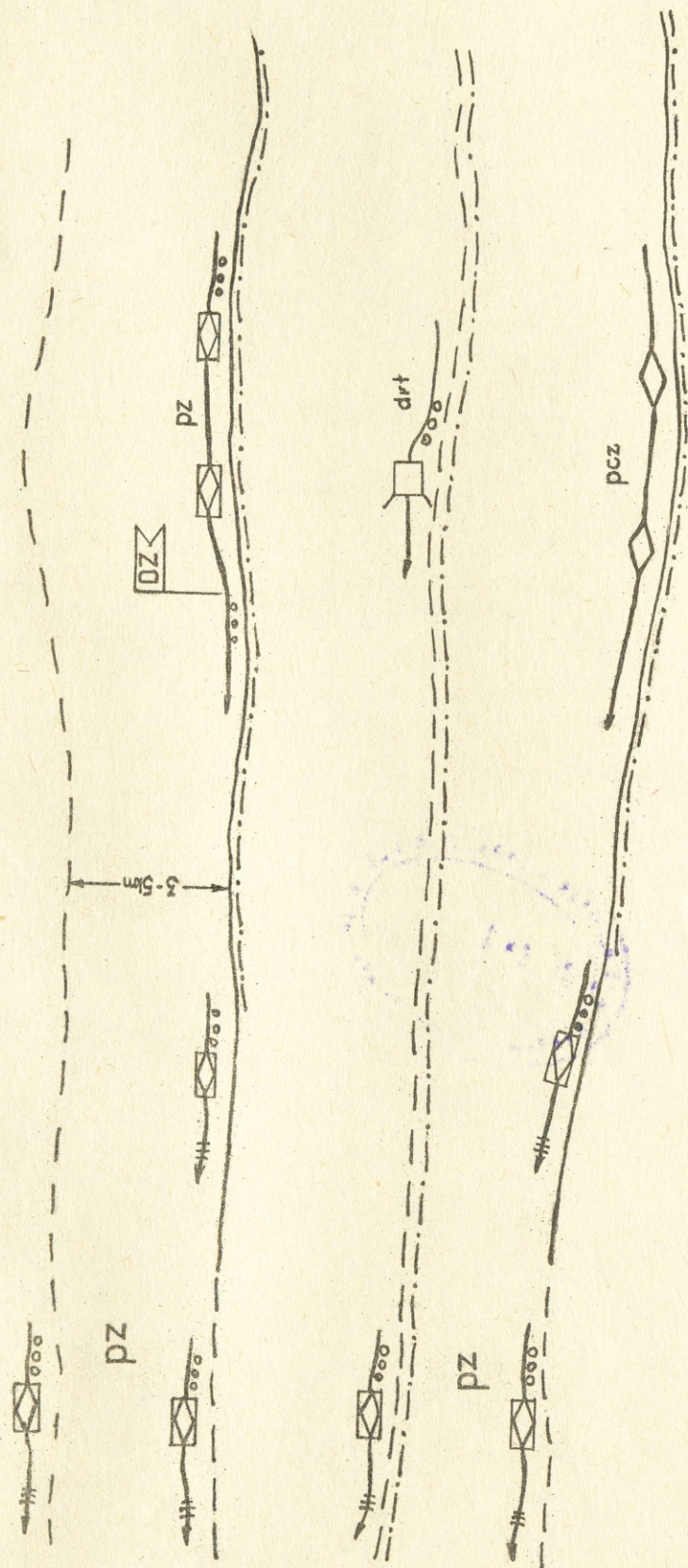
Wyk. w 35 egz.
Egz. nr 1-35 B. Tajza
Wyk. ppłk. DIDENKO

Handwritten signature or initials

ZASADNICZA SIEĆ DRÓG DOFRONTOWYCH DLA DZ NACIERAJĄCYCH W PIERWSZYM RZUCIE (variant)

Schemat 3

Egz. nr.
Nr ks. 01339/WW



Legenda:

- batalionowe drogi Frontowe
- putkowe
- } dywizyjne

Wyk. w 35 egz.
Egz. nr 1-35 B. Tajna
Wyk. ppłk DIDENKO

