R G B WH GR BL Grey Scale #13 C M Y K
DANES-PICTA.COM
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

Egz. nr 66

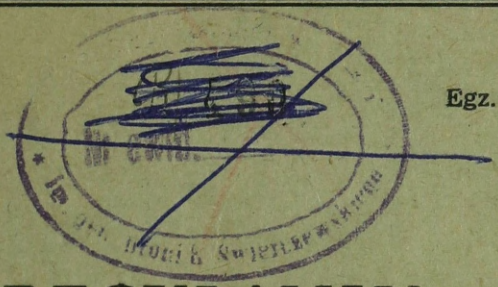
REGULAMIN
SIŁ LĄDOWYCH STANÓW ZJEDNOCZONYCH
FM 31–60
FORSOWANIE RZEK

(Tłumaczenie z angielskiego)

SZTAB GENERALNY — ZARZĄD II
WARSZAWA — 1962

Colour Chart #13
Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black
Inches Centimetres
DANES-PICTA.COM

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ



Egz. nr 86

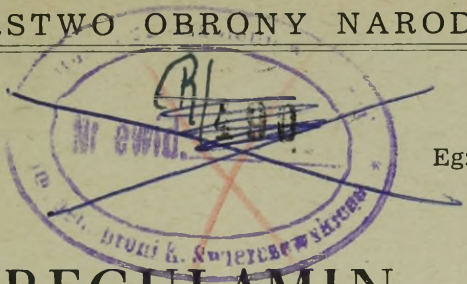
REGULAMIN
SIŁ LĄDOWYCH STANÓW ZJEDNOCZONYCH
FM 31–60

FORSOWANIE RZEK

(Tłumaczenie z angielskiego)

SZTAB GENERALNY — ZARZĄD II
WARSZAWA — 1962

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ



Egz. nr 86

REGULAMIN
SIŁ LĄDOWYCH STANÓW ZJEDNOCZONYCH

FM 31–60

FORSOWANIE RZEK

12 listopada 1958 r.

Niniejszy regulamin wprowadza się na miejsce regulaminu FM 31-60 z dnia 24 marca 1955 r.

(Tłumaczenie z angielskiego)

SZTAB GENERALNY — ZARZĄD II
WARSZAWA — 1962

BIBLIOTEKA NAUKOWA
Dział Zbiorów Ogólnych
4077

Druk. nr 2 Szt. Gen. Zam. 45/62. B-251.

SPIS TREŚCI

	Str.
CZĘŚĆ I. UWAGI OGÓLNE	5
Rozdział 1. Wstęp	5
Rozdział 2. Terminologia	9
Rozdział 3. Podstawowe zasady	16
CZĘŚĆ II. ROZPOZNANIE	20
Rozdział 1. Wstęp	20
Rozdział 2. Organa rozpoznania i źródła informacji	21
Rozdział 3. Wykorzystanie danych z rozpoznania	24
CZĘŚĆ III. PLANOWANIE	35
Rozdział 1. Zasady ogólne	35
Rozdział 2. Obrona rzeki	38
Rozdział 3. Forsowanie rzeki	42
Rozdział 4. Dowodzenie wojskami	63
Rozdział 5. Podział wojsk przy forsowaniu rzeki	76
Rozdział 6. Wybór odcinków forsowania i punktów przeprawy	95
Rozdział 7. Środki przeprawowe	101
Rozdział 8. Bojowe zabezpieczenie forsowania .	110
Rozdział 9. Wsparcie ogniowe	117
Rozdział 10. Organizacja łączności	122
Rozdział 11. Przedsięwzięcia mające na celu wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd	125

Rozdział 12. Użycie środków chemicznych . . 135
Rozdział 13. Wykorzystanie wojsk szybkich . 137
Rozdział 14. Szkolenie i trening wojsk . . . 139
Rozdział 15. Ocena sytuacji, opracowanie planów i rozkazów 144

CZĘŚĆ IV. PLANOWANIE PRACY TYŁÓW . . . 147
Rozdział 1. Zasady ogólne 147
Rozdział 2. Zaopatrywanie 149
Rozdział 3. Zabezpieczenie medyczne . . . 153
Rozdział 4. Organizacja i regulacja ruchu . . 154
Rozdział 5. Stan osobowy 170
Rozdział 6. Administracja cywilna i wojskowa 171

CZĘŚĆ V. PROWADZENIE DZIAŁAŃ BOJOWYCH . 174
Rozdział 1. Podejście wojsk do rubieży wodnej 174
Rozdział 2. Ześrodkowanie wojsk i przygotowanie do forsowania 177
Rozdział 3. Forsowanie 179
Rozdział 4. Natarcie na przeciwległym brzegu 185

CZĘŚĆ VI. WOJSKA POWIETRZNO-DESANTOWE I FORSOWANIE RZEKI W WARUNKACH SZCZEGÓLNYCH 187
Rozdział 1. Wykorzystanie wojsk powietrzno-desantowych 187
Rozdział 2. Transport powietrzny 188
Rozdział 3. Forsowanie rzeki w zimie . . . 190
Rozdział 4. Działania bojowe w terenach bagnistych 192
Rozdział 5. Forsowanie szerokiej rzeki, kilku rzek oraz rzeki zawczasu przygotowanej do obrony 193

ZAŁĄCZNIK. ŚRODKI PRZEPRAWOWE 198

CZĘŚĆ I

UWAGI OGÓLNE

Rozdział 1

Wstęp

1. Cel

Niniejszy regulamin zawiera przepisy obowiązujące dowódców i oficerów sztabów w zakresie organizowania i przeprowadzania forsowania rzek przez związki i oddziały wszystkich rodzajów wojsk. Bardziej szczegółowe zagadnienia, dotyczące forsowania rzek, są zawarte w innych instrukcjach i wytycznych.

2. Treść

W niniejszym regulaminie omawia się zasady i sposoby forsowania rzek przez wojska nacierające w warunkach prowadzenia działań bojowych zarówno przy użyciu broni jądrowej, jak też bez jej użycia. Możliwości środków przeprawowych są podane w niniejszym regulaminie w zakresie niezbędnym do określenia potrzeb w środkach przeprawowych i w ludziach potrzebnych do ich obsługiwania. W regulaminie zawarte są szczegółowe dane doty-

czące planowania natarcia połączonego z forsowaniem rzek oraz sposoby wykorzystania wszystkich dostępnych środków przeprawowych celem wykonania forsowania z marszu lub z planowym przygotowaniem. Postanowienia regulaminu są właściwe dla działań bojowych zarówno w warunkach użycia broni jądrowej, jak i bez jej użycia.

3. Warunki prowadzenia działań bojowych

a) *Uwagi ogólne.* Postanowienia regulaminu są opracowane zgodnie z ogólnymi zasadami forsowania rzek. Sposoby realizacji tych zasad mogą ulegać zmianom, w zależności od warunków współczesnej wojny. Dlatego też jest istotne, aby zawczasu i starannie studiować ewentualne warunki prowadzenia wojny i określać, jaki wpływ mogą one wywrzeć na forsowanie rzek. Do warunków mających wpływ na użycie wojsk podczas forsowania rzek zalicza się: ograniczenia wynikające z polityki państwowej, formę i ogólne cele konfliktu, skalę użycia broni jądrowej i innych środków, teren działań oraz stan i możliwości sił zbrojnych użytych do prowadzenia działań bojowych.

b) *Prowadzenie wojny z użyciem broni jądrowej.* 1) Działania bojowe mogą rozwijać się w bardzo różnych warunkach, ukształtowanych w zależności od skali użycia broni jądrowej. Użycie większej ilości broni jądrowej o różnej mocy narzuca inne warunki prowadzenia działań bojowych niż użycie broni jądrowej w małej skali i o mniejszej mocy. Dlatego też dowódcy związków i oddziałów planując forsowanie rzek winni starannie ocenić możliwą skalę użycia broni jądrowej, określić stopień wrażliwości wojsk na uderzenia jądrowe i opracować naj-

bardziej możliwy do przyjęcia wariant działań w zaistniałych warunkach.

2) W każdych warunkach prowadzenia działań bojowych do forsowania rzek niezbędna jest odpowiednia ilość wojsk i specjalna taktyka, właściwa działaniom bojowym w warunkach możliwego użycia broni jądrowej przez nieprzyjaciela lub wykorzystania skutków uderzenia jądrowego wykonanego na odpowiednie cele taktyczne przez wojska własne. Dywizje piechoty, pancerne i powietrzno-desantowe przy odpowiednim wzmocnieniu mogą być użyte do prowadzenia samodzielnych działań lub w składzie większego związku. Duża ruchliwość tych związków może zapewnić wykorzystanie skutków napadu jądrowego w celu opanowania przepraw i terenów położonych na przeciwległym brzegu rzeki, zanim nieprzyjaciel będzie w stanie stawić opór.

c) *Prowadzenie wojny bez użycia broni jądrowej.* Działania bojowe bez użycia broni jądrowej prowadzi się w takich warunkach, gdy wojska własne lub zarówno wojska własne, jak i nieprzyjaciela, dysponują bronią jądrową, lecz żadna ze stron nie użyje jej. Wojna bez użycia broni jądrowej może ogarnąć szereg państw i może trwać długo. Jednakże istnieje możliwość szybkiego jej przeistoczenia się w wojnę z użyciem dużej ilości broni jądrowej o różnej mocy. Dywizje piechoty, pancerne i powietrzno-desantowe, działając samodzielnie lub w składzie większego związku, mogą być wykorzystywane do forsowania rzek i wykonania postawionych zadań bez użycia broni jądrowej, podobnie jakby działały w warunkach zastosowania tej broni.

d) *Warunki geograficzne.* Istnieje bardzo mało takich terenów, na których nie byłoby rzek. Dlatego

też, planując działania bojowe z forsowaniem rzek, niezbędne jest wydzielenie specjalnych związków i oddziałów, które są zdolne do szybkiego poruszania się z wykorzystaniem naziemnych, powietrznych i pływających środków transportowych. Z tego względu związki lub oddziały, działające samodzielnie lub w składzie większego związku, winny dysponować takimi możliwościami, które pozwoliłyby im na prowadzenie działań bojowych w różnych warunkach. Do warunków ograniczających należy zaliczyć: niedostateczną sieć dróg, rejony słabo rozwinięte pod względem ekonomicznym, surowy klimat i trudno dostępny teren.

e) *Stan liczebny i skład bojowy wojsk* prowadzących działania zaczepne połączone z forsowaniem rzeki może być różny (od kompanii do armii polowej). Po niezbędnym wzmocnieniu, mogą one wykonywać zadania samodzielnie lub też w składzie większego związku taktycznego (operacyjnego). Zazwyczaj forsowanie będzie stanowić część zadania korpusu armijnego i będzie wykonywane jedną lub kilkoma dywizjami. Użycie broni jądrowej na polu walki pozwoli na użycie korpusu w celu wykonania zadania samodzielnie lub wspólnie z oddziałami (związkami) innych rodzajów wojsk. Dywizja może wykonywać forsowanie rzeki wspólnie z wojskami sprzymierzonymi. Podczas forsowania rzeki winny być szybko zorganizowane linie komunikacyjne, przede wszystkim powietrzne. W czasie planowania natarcia połączonego z forsowaniem rzeki należy przewidzieć różne warianty organizacji wojsk, zarówno pod względem stanu liczebnego, jak i składu bojowego i przy wykorzystaniu różnych rodzajów linii komunikacji.

Rozdział 2

Terminologia

4. Natarcie połączone z pokonywaniem przeszkód wodnych

W zależności od planowania, stopnia przygotowania wojsk, posiadanych środków przeprawowych oraz sposobów podejścia do rubieży wodnych — forsowanie rzek może być wykonywane z marszu lub z planowym przygotowaniem.

a) *Forsowanie z marszu* (Hasty Crossing) jest to forsowanie, podczas którego nacierające wojska pokonują przeszkodę wodną bez zatrzymania się, zmniejszając tylko nieznacznie tempo natarcia. Forsowanie rzek z marszu charakteryzuje się dużym zaskoczeniem oraz minimalnym ześrodkowaniem sił i środków i dlatego prowadzenie takiego forsowania jest mniej uzależnione od przeciwuderzeń wojsk nieprzyjaciela niż podczas forsowania z planowym przygotowaniem. Podczas forsowania rzek z marszu szczególną uwagę zwraca się na wstępne planowanie, przydział pododdziałów specjalnych i wydzielenie środków przeprawowych wojskom forsującym rzekę z marszu.

b) *Forsowanie rzek z planowym przygotowaniem* (Deliberate Crossing) charakteryzuje się pewnym zmniejszeniem tempa natarcia, szczególnie starannym przygotowaniem i planowaniem na wszystkich szczeblach dowodzenia oraz intensywnym użyciem wszystkich środków przeprawowych i specjalnego sprzętu technicznego. W tym wypadku wojska nieprzyjaciela, osłaniające podejścia do rzeki w pasie natarcia, winny być zniszczone jeszcze przed rozpoczęciem natarcia.

1) Forsowanie rzek z planowym przygotowaniem może być wykonane w następujących przypadkach:

— podczas wznawiania natarcia po uprzednim jego załamaniu się;

— kiedy forsowanie z marszu nie jest możliwe z uwagi na trudności w pokonaniu przeszkody wodnej lub ze względu na silną obronę nieprzyjaciela;

— gdy próba forsowania rzeki z marszu zakończyła się niepowodzeniem.

2) Do sforsowania rzeki z planowym przygotowaniem dowódca korpusu używa w zasadzie dywizji piechoty, zachowując dywizje pancerne dla rozwinięcia powodzenia, uzyskanego przez dywizje piechoty.

5. Pas forsowania (Crossing Front)

Pas forsowania jest to odcinek rubieży wodnej w pasie natarcia związku względnie oddziału (korpusu, dywizji, grupy bojowej, batalionu itd.).

6. Punkty przeprawowe (Crossing Sites)

Termin ten dotyczy któregokolwiek punktu przeprawy mostowej, desantowej lub promowej organizowanej w pasie natarcia związku lub oddziału.

a) *Punkt przeprawowy* jest to odcinek rzeki, którego szerokość zapewnia możliwość zorganizowania przeprawy grupy bojowej, batalionu zmotoryzowanego, grupy taktycznej lub kompanii.

b) *Punkt przeprawy promowej* jest to odcinek rubieży wodnej, na którym odbywa się przeprawa sprzętu bojowego, środków zaopatrzenia oraz ludzi za pomocą promów. Ilość promów, które mogą efektywnie działać na danym punkcie przeprawy, będzie zmieniać się w zależności od właściwości rzeki i podejść do przeprawy.

7. Odcinek forsowania (Crossing Area)

Odcinek forsowania jest to część przeszkody wodnej, obejmująca punkt przeprawy mostowej lub promowej i taką ilość punktów przeprawy desantowej, jaka jest niezbędna do zabezpieczenia budowy mostu.

8. Przedsięwzięcia mające na celu wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd

a) *Przeprawy pozorne*, organizowane podczas natarcia z forsowaniem rzeki, stosuje się celem wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd co do rzeczywistego położenia punktów przeprawy. Przeprawa pozorna jest wykonywana podczas forsowania rzeki przez mały oddział nacierających wojsk z ograniczonym zadaniem. Gdy pozorna przeprawa uzyska powodzenie, wówczas dowódca może wykorzystać ją w celu rozwinięcia osiągniętego powodzenia.

b) *Przeprawa demonstracyjna* wykonywana jest również w celu wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd co do istotnego położenia punktów przeprawy. W czasie wykonywania przeprawy demonstracyjnej forsowania rzeki nie przeprowadza się.

9. Przyczółek (Bridgehead)

Przyczółek jest to część terenu na przeciwległym brzegu rzeki, opanowana i utrzymywana przez wojska desantowe pierwszego rzutu. Odcinek terenu, na którym ma być utworzony przyczółek, winien być taki, aby można było na nim rozmieścić wojska biorące udział w forsowaniu rzeki i umożliwić im wykonanie manewru. Rozmiary opanowanego odcinka terenu winny zabezpieczać osłonę dla pozostałych wojsk i stwarzać warunki do ich dalszych działań.

10. Etap forsowania

Termin ten stosuje się dla określenia przedsięwzięć związanych z forsowaniem rzeki lub opanowaniem przyczółka. Forsowanie rzek może być wykonywane w jednym, w dwóch lub trzech etapach, w zależności od sytuacji bojowej, możliwości wojsk nieprzyjaciela, ilości posiadanej broni jądrowej i środków przeprawowych. Zagadnienia te są szczegółowo omówione w § 40 niniejszego regulaminu.

11. Rubieże przyczółka (0-Lines)

a) Rubieże przyczółka są to linie wyznaczające na mapach lub szkicach odcinki terenu, które winny być opanowane i utrzymane w określonym etapie walki w celu utworzenia przyczółka.

Linia „0-1" wyznacza przedni skraj przyczółka, którego opanowanie i utrzymanie pozwoli rozpocząć, w zależności od potrzeb, montaż i budowę kładek dla pieszych i promów.

Linia „0-2" wyznacza przedni skraj przyczółka, którego opanowanie i utrzymanie pozwoli przystąpić do montażu i wykorzystania mostów celem przeprawy ciężkich pojazdów oraz zapewni odpowiednią przestrzeń na przeciwległym brzegu rzeki, konieczną do rozmieszczenia wojsk biorących udział w danym etapie forsowania, bez spowodowania zbytniego ich zagęszczenia.

Linia „0-3" wyznacza przedni skraj rejonu, którego opanowanie i utrzymanie umożliwia utworzenie wyznaczonego przyczółka. Linia „0-3" winna przebiegać w takiej odległości od rzeki, ażeby można było zabezpieczyć możliwie ciągłe wykorzystywanie punktów przeprawowych i odpowiednie miejsce dla

manewru wojsk celem kontynuowania zaplanowanych działań.

b) Wyznaczanie rubieży przyczółka jest związane z poszczególnymi etapami walki o opanowanie przyczółka. Wymagania dotyczące rubieży przyczółka i kolejność ich opanowywania są omówione w § 40 niniejszego regulaminu.

12. Organizacja i regulacja ruchu

a) *Organizacja i regulacja ruchu* obejmuje proces planowania, wybór marszrut, zestawienie grafików ruchu oraz kontrolę faktycznego wykorzystywania ustalonych marszrut dla ruchu pojazdów, składu osobowego i sprzętu bojowego we wszystkich etapach forsowania rzeki. Funkcje te należą do obowiązków szefa służby transportowej związku taktycznego. Za planowanie, zestawianie grafików i przerzucanie materiałów budowlanych oraz sprzętu bojowego, potrzebnych do forsowania rzeki, odpowiedzialny jest szef saperów związku (szef służby inżynieryjnej).

b) *Regulacja ruchu* obejmuje nadzór nad przestrzeganiem przepisów, zarządzeń i zasad dotyczących ruchu, jak również kontrolę nad kierowaniem ruchem i utrzymywaniem dyscypliny ruchu. Obowiązki te sprawuje komendant żandarmerii polowej.

c) *Regulacja ruchu powietrznego.* Patrz §117 niniejszego regulaminu.

d) *Sztab regulacji ruchu* (Traffic headquarters) tworzy się w celu koordynowania i regulowania ruchu transportu samochodowego i innych pojazdów w całym rejonie działań bojowych, związanym z forsowaniem rzeki, zarówno na własnym, jak i na przeciwległym brzegu rzeki. Odpowiedzialnym za orga-

nizację pracy sztabu regulacji ruchu jest szef wydziału (oddziału) tyłów sztabu związku biorącego udział w forsowaniu.

e) *Posterunek regulacji ruchu* (Traffic control post) jest to punkt, na którym żandarmeria polowa reguluje ruch, nadzoruje dyscyplinę ruchu na autostradach i udziela wojskom niezbędnych informacji dotyczących marszrut i kierunków ruchu.

f) *Rubież regulacji ruchu* (Traffic control phase line) ustala się dla każdego etapu forsowania rzeki. Wyznacza ona granicę odpowiedzialności za organizację i regulację ruchu, realizowaną przez dowódcę odpowiedzialnego za ogólne kierowanie działaniami bojowymi. Rubież ta będzie przebiegać bezpośrednio w rejonie tyłowym grup bojowych lub batalionów zmotoryzowanych pierwszego rzutu, tak jednak, aby nie obarczać dowódców wspomnianych pododdziałów odpowiedzialnością za regulację ruchu w ich rejonach tyłowych.

g) *Rejony ześrodkowania* (Staging Areas) są to miejsca wyczekiwania pojazdów przed wyjściem na punkty przepraw. Rejony ześrodkowania winny być rozmieszczone w takiej odległości od rzeki, która zabezpieczałaby maksymalne wykorzystanie zapasowych dróg podejścia do punktów przeprawy mostowej, promowej i desantowej. Rejony ześrodkowania rozmieszcza się i wykorzystuje w taki sposób, aby można było rozlokować w nich wojska i ładunki, na przykład: pododdziały wsparcia korpusu i armii oraz kolumny transportu samochodowego kierowane do rejonów rozmieszczenia oddziałów pierwszego rzutu. Oddziały i pododdziały bojowe pierwszego rzutu oraz wspierające je oddziały i pododdziały przeprawiają się za pomocą wydzielonych środków przeprawo-

wych na przeciwległy brzeg bezpośrednio z rejonów zajmowanych na własnym brzegu, pomijając rejon ześrodkowania.

h) *Rejony wyczekiwania* (Holding Areas) — to miejsca wyczekiwania dla samochodów. Są one rozmieszczone na własnym i przeciwległym brzegu rzeki, w pobliżu punktów przeprawy mostowej i promowej. Rejony te winny być położone poza obrębem dróg, z tym jednak, aby zapewnić możliwość rozmieszczenia przybywającego transportu, wystrzegając się skupiania samochodów podczas wjazdu i wyjazdu z punktów przeprawy.

i) *Inżynieryjny punkt kontrolny* (Engineer regulating point) jest to punkt, w którym personel wojsk inżynieryjnych dokonuje technicznej kontroli środków transportowych przygotowanych do przeprawy, określając, czy odpowiadają one możliwościom środków przeprawowych (ciężar, wymiary itp.).

Skład osobowy punktu wykonuje następujące zadania:

— określa nośność środków przeprawowych i informuje o tym sztab, posterunki regulacji ruchu i wojska;

— dokonuje przeglądu pojazdów, celem ustalenia, czy zostały prawidłowo sklasyfikowane;

— kieruje pojazdy do punktów przeprawy lub zatrzymuje je, jeżeli przeprawa tych pojazdów może spowodować unieruchomienie (uszkodzenie) środków przeprawowych lub też zmniejszyć ich przepustowość;

— udziela pomocy sztabowi regulacji ruchu w zakresie utrzymania intensywnego i nieprzerwanego ruchu wojsk i ładunków przez punkty prze-

praw w zależności od możliwości środków przeprawowych.

j) *System klasyfikacji pojazdów i mostów* (Vehicle and bridge classification system) jest to system oznaczania pojazdów, zgodnie z którym ustala się kolejność ich kierowania na przeprawę. Przy każdym moście ustawia się znaki wskazujące nośność mostu w normalnych warunkach przeprawy.

Rozdział 3

Podstawowe zasady

13. Cel forsowania

Podstawowy cel forsowania polega na przeprawieniu pododdziałów pierwszego rzutu na przeciwległy brzeg rzeki i opanowaniu przyczółka, który umożliwi przeprawę pozostałych pododdziałów i oddziałów związku forsującego. Operacja ta winna być przeprowadzona przy nieznacznym tylko zmniejszeniu tempa natarcia.

14. Cechy szczególne natarcia z forsowaniem rzek

Natarcie połączone z forsowaniem rzeki zasadniczo różni się od działań zaczepnych prowadzonych przez siły lądowe w normalnych warunkach. Podstawowe różnice są następujące:

1) Natarcie z forsowaniem rzeki wymaga większej ilości specjalnego sprzętu i specjalnie przeszkolonych ludzi niż prowadzenie zwykłych działań zaczepnych.

2) Dowodzenie wojskami podczas forsowania rzeki jest utrudnione z uwagi na ograniczony teren,

skomplikowany charakter ruchu wojsk i organizacji łączności oraz skupienie poważnej ilości oddziałów i pododdziałów różnych rodzajów wojsk i służb.

3) Jeżeli nie dysponuje się dostateczną ilością pojazdów pływających i śmigłowców lub też nie stosuje się broni jądrowej o większej mocy, wojska podczas forsowania rzeki mogą mieć ograniczoną możliwość wykonania manewru i trudności w zabezpieczeniu wsparcia ogniowego.

4) Trudno jest wycofać się lub zmienić przyjęty plan forsowania rzeki po rozpoczęciu jego realizacji.

5) Forsowanie rzeki jest operacją kombinowaną, w której udział biorą środki sił lądowych, morskich i powietrznych. Dlatego też w celu uzyskania powodzenia w forsowaniu rzeki, należy w okresie planowania przewidzieć wykorzystanie lądowych, pływających i powietrznych środków przeprawowych.

15. Właściwości planowania

a) Plany forsowania przeszkód wodnych leżących w pasie natarcia winny być zawczasu opracowane przez odpowiednie szczeble dowodzenia. Planowanie takie zapewnia dowódcy lepsze możliwości wykonania forsowania z marszu, które charakteryzuje się szybkością, zaskoczeniem i mniejszą wrażliwością na uderzenia jądrowe nieprzyjaciela oraz pociąga za sobą mniejsze ryzyko.

b) Zamierzając forsować rzekę przy minimalnym skoncentrowaniu sił i środków i minimalnym zmniejszeniu tempa natarcia, szczególnie dużą wagę należy przywiązywać do planowania forsowania rzeki zawczasu, zarówno w przypadku forsowania z marszu, jak i z planowym przygotowaniem. Doty-

czy to szczególnie forsowania rzeki z planowym przygotowaniem, które cechuje się pewnym osłabieniem tempa natarcia, starannym przygotowaniem i intensywnym wykorzystaniem środków przeprawowych oraz specjalnego sprzętu.

16. Ogólne zagadnienia dotyczące organizacji i prowadzenia forsowania

Przygotowanie do forsowania i bezpośrednie forsowanie rzeki obejmuje następujące zagadnienia: organizację i prowadzenie rozpoznania, opracowanie planu forsowania i ustalenie kolejności forsowania rzeki. Jakkolwiek niektóre z tych zagadnień są w pewnym stopniu związane ze sobą, dla przejrzystości w regulaminie omawia się je oddzielnie.

a) *Rozpoznanie* dzieli się na:

Rozpoznanie strategiczne, prowadzone przez ministerstwo sił lądowych i odpowiednie organa działające na obszarze teatru działań wojennych.

Rozpoznanie taktyczne, prowadzone wszystkimi siłami i środkami będącymi w dyspozycji dowódcy sił zbrojnych TDW.

b) *Planowanie* dzieli się na następujące etapy:

Etap przygotowawczy — do czasu otrzymania dyrektywy z nadrzędnego sztabu.

Etap wstępny — po otrzymaniu dyrektywy i wydaniu podległym dowódcom wstępnych zarządzeń.

Etap końcowy — zaczyna się z chwilą podjęcia przez dowódcę ostatecznej decyzji. Składa się on z:

— powiadomienia podległych sztabów, planowa-

nia i wymiany informacji z innymi sztabami;

— doprowadzenia zatwierdzonego planu do wojsk i wydania rozkazów;

— udzielenia pomocy podległym sztabom w opracowaniu i wykonaniu ich planów;

— przeprowadzenia szkolenia bojowego i ćwiczeń z wojskami w zakresie forsowania, jeżeli pozwalają na to warunki bojowe i czas.

c) *Forsowanie rzeki* wykonuje się w następującej kolejności:

— wysunięcie wojsk ku rzece;

— ześrodkowanie wojsk i przygotowanie ich do forsowania;

— forsowanie;

— utworzenie przyczółka na przeciwległym brzegu rzeki;

— zorganizowanie obrony przeciwlotniczej i przeciwatomowej.

CZĘŚĆ II

ROZPOZNANIE

Rozdział 1

Wstęp

17. Cel

W części tej rozpatruje się podstawowe zasady w zakresie zdobywania danych rozpoznawczych niezbędnych do planowania i prowadzenia działań bojowych z forsowaniem rzek. Bardziej szczegółowe dane, dotyczące organizacji i prowadzenia rozpoznania, zawarte są we właściwych regulaminach serii FM-30.

18. Treść

Niniejsza część regulaminu jest przeznaczona jako wytyczne dla sztabów planujących, w szczególności dla sztabów dywizji i korpusu armijnego biorących udział w działaniach bojowych z forsowaniem rzek. Odpowiedzialność za organizację i prowadzenie rozpoznania ponoszą wszyscy dowódcy związków i oddziałów biorących udział w forsowaniu rzek.

19. Uwagi ogólne

a) Osiągnięcie powodzenia w forsowaniu jest zależne od posiadania dokładnych i aktualnych da-

nych dotyczących odcinka forsowania. Celem dokładnej oceny rejonów dyslokacji, ilości i możliwości wojsk nieprzyjaciela i podjęcia prawidłowej decyzji, stanowiącej podstawę do opracowania planu forsowania rzeki — dowódca winien dysponować niezbędnymi, pełnymi i prawdziwymi danymi z rozpoznania.

b) Dane z rozpoznania zdobywane przez rozpoznanie strategiczne w okresie poprzedzającym rozpoczęcie działań bojowych są podstawą do opracowania wstępnego planu forsowania rzek, w szczególności w sztabie korpusu i w sztabach nadrzędnych.

c) Szczególną uwagę należy zwrócić na zdobywanie danych rozpoznawczych zarówno w okresie poprzedzającym proces planowania, jak i w toku planowania forsowania rzeki. Po rozpoczęciu forsowania, wszystkie próby zmierzające do zmiany początkowego planu są bardzo trudne do realizacji.

Rozdział 2

Organa rozpoznania i źródła informacji

20. Organa rozpoznania

Poniżej wymienia się niektóre organa rozpoznania strategicznego i taktycznego, wykorzystywane do zbierania danych rozpoznawczych niezbędnych w toku planowania.

a) *Zarząd rozpoznawczy sztabu sił lądowych* zarówno w okresie pokojowym, jak i w czasie wojny, nieprzerwanie zdobywa niezbędne dane o poszczególnych rejonach geograficznych. W okresie przygotowań do działań zaczepnych, zarząd rozpoznawczy sztabu sił lądowych może zabezpieczać wojska w nie-

zbędne dane o rzekach jeszcze przed rozpoczęciem działań zaczepnych.

b) *Oddział badawczy służby kartograficznej sił lądowych*, podlegający szefostwu wojsk inżynieryjnych, ponosi odpowiedzialność za gromadzenie informacji topograficznych i technicznych.

c) *Specjaliści służby rozpoznawczej.*

d) *Organa rozpoznania lotniczego.*

e) *Organa łączności.*

f) *Oddziały rozpoznania technicznego.*

g) *Sztaby nadrzędnych, podległych oraz sąsiednich związków i oddziałów.*

h) *Sztaby sił powietrznych i morskich oraz wojsk sojuszniczych.*

21. Źródła informacji

Poniżej wymienia się źródła, które mogą być wykorzystane w celu otrzymania informacji o charakterze strategicznym i taktycznym i które są niezbędne do planowania.

a) *Komunikaty i meldunki rozpoznawcze.* Komunikaty i meldunki rozpoznawcze zawierają dane dotyczące zagadnień geograficznych, geologicznych, hydrograficznych, topograficznych i innych zagadnień technicznych, odnoszące się do rejonów, które leżą w zainteresowaniu osób zajmujących się planowaniem wojskowym. Te komunikaty i meldunki są zazwyczaj przesyłane do wykorzystania sztabom od dywizji wzwyż.

b) *Zdjęcia lotnicze.* Oddziały i pododdziały sił powietrznych fotografują rejony leżące na głębokich tyłach nieprzyjaciela. Oprócz tego, zdjęcia lotnicze mogą być wykonywane, w ograniczonym zakresie, przez lotnictwo sił lądowych. Odczytywanie

Dział Zbiorów Ulotnych

zdjęć lotniczych przez wykwalifikowany personel dostarcza informacji o danym rejonie. Ze zdjęć lotniczych mogą być zestawiane fotomontaże lub też, za pomocą techniki fotogrametrycznej, wykonuje się mapy topograficzne.

c) *Miejscowe oryginalne mapy i dokumenty.* Miejscowe mapy zalicza się do ważnych źródeł informacji w zakresie forsowania rzek. Największą wartość mają mapy topograficzne. Mapy drogowe, plany miast i mapy poszczególnych rejonów (administracyjne) wydane przez władze cywilne, zawierają niezbędne dane o stanie dróg, budowlach oraz umocnieniach i przeszkodach. Instytucje państwowe, organizacje społeczne i organizacje zajmujące się nieruchomościami i świadczeniem usług komunalnych, mogą być źródłami zdobywania cennych rysunków, schematów i informacji o charakterze technicznym.

d) *Ludność miejscowa.* Mieszkańcy danego rejonu dobrze znają rzeki, które trzeba będzie forsować i mogą dostarczyć danych, których nie będzie można znaleźć w publikowanych wydawnictwach lub na mapach. Miejscowi inżynierowie-hydrografowie, przewoźnicy na promach, dostawcy materiałów na budowę rzecznych tam i grobli, rybacy, pracownicy służby melioracyjnej oraz inżynierowie pracujący przy pogłębianiu rzek mogą dać nieocenione informacje. Administracja cywilna i wojskowa oraz sztaby związków i oddziałów winny być przygotowane do wykorzystywania wskazanych źródeł informacji w toku planowania i forsowania rzek.

e) *Partyzanci* mogą stanowić uzupełniające źródło informacji, jeżeli będzie się należycie kierowało ich działaniami.

f) *Meldunki rozpoznawcze* nadrzędnych, podległych i sąsiednich oddziałów i pododdziałów mogą służyć jako uzupełniające źródła informacji.

Źródłami informacji mogą być również:

— rozpoznanie naziemne i patrole rozpoznawcze;
— rozpoznanie agenturalne;
— jeńcy wojenni;
— zdobyte dokumenty;
— biuletyny meteorologiczne;
— specjalne mapy i zdjęcia lotnicze;
— specjalne raporty dotyczące charakterystyki terenu.

Rozdział 3

Wykorzystanie danych z rozpoznania

22. Znaczenie danych z rozpoznania

a) Aktualne i pełne dane z rozpoznania mają duże znaczenie dla uzyskania powodzenia przy forsowaniu rzeki. Informacje o właściwościach rzeki, przylegającym do niej terenie, możliwościach bojowych i ugrupowaniu wojsk nieprzyjaciela winny być stale zdobywane, opracowywane i przesyłane do zainteresowanych organów.

b) Planowanie przedsięwzięć kontrwywiadowczych należy rozpoczynać zawczasu. Podobnie jak podczas planowania morskich operacji desantowych, szczególną uwagę należy zwrócić na kontrolę składu osobowego, zabezpieczenie tajemnicy przygotowań do forsowania i opracowanie przedsięwzięć w zakresie wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd.

23. Kolejność planowania rozpoznania

a) Opracowywanie planów rozpoznania winno przebiegać w następującej kolejności:

— *etap przygotowawczy* — do czasu otrzymania zadania;

— *etap wstępny* — od momentu otrzymania zadania do czasu podjęcia przez dowódcę wstępnej decyzji;

— *etap końcowy* — od chwili podjęcia przez dowódcę decyzji, do dnia „D" lub godziny „G" (rozpoczęcia forsowania);

— *etap prowadzenia działań bojowych* — trwa od dnia „D" lub godziny „G" do chwili wykonania lub zmiany zadania bojowego.

b) Planowanie i ustalenie zadań rozpoznawczych wyprzedza zazwyczaj planowanie działań zaczepnych. Dowódcy wszystkich szczebli przed rozpoczęciem planowania winni posiadać odpowiednie dane z rozpoznania. Rozpoznanie określa kierunek przygotowywania wojsk własnych, potrzeby w zakresie sprzętu specjalnego oraz ustala, jakie dane uzupełniające należy jeszcze koniecznie zdobyć.

24. Opracowywanie planów i prowadzenie rozpoznania na różnych szczeblach dowodzenia

a) *W sztabie armii.* 1) Planowanie forsowania w czasie etapu przygotowawczego i wstępnego jest realizowane przede wszystkim na podstawie danych pochodzących z rozpoznania strategicznego. Jednoczesne planowanie przez podległe instancje w okresie tych dwóch etapów jest w zasadzie niemożliwe. Dowódcy wszystkich szczebli w pierwszej kolejności winni zabezpieczyć się w odpowiednie dane rozpoznawcze niezbędne w końcowym etapie planowania. Otrzymanie zawczasu danych rozpoznawczych

umożliwia dowódcy rozpoczęcie przygotowania wojsk własnych, określenie potrzeb w zakresie sprzętu specjalnego oraz stwierdzenie, jakie należy jeszcze zdobyć dane uzupełniające.

2) Przewidując forsowanie rzeki, sztab armii winien w pierwszej kolejności rozesłać dane rozpoznawcze pochodzące z rozpoznania strategicznego do sztabów korpusów i dywizji.

W miarę podchodzenia wojsk własnych do rzeki, poznawania terenu i nieprzyjaciela, dane pochodzące z rozpoznania strategicznego należy uzupełniać informacjami zdobywanymi przez wszystkie oddziały, pododdziały i organy prowadzące rozpoznanie taktyczne.

b) *W sztabie korpusu.* Planowanie forsowania rzek w sztabie korpusu realizuje się na podstawie planów opracowywanych przez sztab armii. Sztab korpusu winien określić sposób, czas oraz kto będzie wykonywał zadania w zakresie rozpoznania w skali korpusu. Z zasady, pas forsowania i przyczółek, który winien zostać opanowany przez wojska, będzie wyznaczony przez sztab korpusu. Dane z rozpoznania, zdobywane przez rozpoznanie taktyczne, są podstawą planowania w końcowym etapie forsowania rzeki. Korpus będzie zdobywał dane rozpoznawcze dotyczące terenu, pogody, możliwości nieprzyjaciela, w tym również możliwości w zakresie uderzeń jądrowych, ugrupowania, numeracji, stanu liczebnego, składu i ruchu wojsk nieprzyjaciela. Istotne jest, aby sztab korpusu przesyłał wyszczególnione wyżej dane rozpoznawcze do wszystkich zainteresowanych szczebli w miarę otrzymywania.

c) *W sztabie dywizji.* Podobnie jak dla sztabów innych szczebli, również i dla sztabu dywizji otrzy-

manie na czas danych rozpoznawczych ma istotne i ważne znaczenie. Dowódca podejmuje decyzję w oparciu o ocenę posiadanych danych z rozpoznania. Planowanie przez sztab dywizji zależy od wykonania zadań postawionych rozpoznaniu. Sztab dywizji winien jednakże rozpocząć planowanie natarcia z forsowaniem rzeki możliwie jak najwcześniej. W tym celu dywizje otrzymują zawczasu ze sztabu korpusu i armii niezbędne dane rozpoznawcze oraz określają, jakie uzupełniające informacje dotyczące ich rejonów działania winny być zdobyte.

Celem uzyskania bardziej szczegółowych informacji i danych rozpoznawczych potrzebnych oddziałom i pododdziałom pierwszego rzutu, które forsują rzekę, sztaby dywizji winny wykorzystać wszystkie będące w ich dyspozycji organy i źródła informacji.

25. Ogólne wymagania dotyczące rozpoznania

a) Tok prowadzenia rozpoznania w czasie forsowania rzeki i wymogi dotyczące tego rozpoznania są w zasadzie analogiczne do wymogów dotyczących rozpoznania prowadzonego podczas działań bojowych w normalnych warunkach. Jednakże podczas natarcia z forsowaniem rzeki konieczne jest zdobywanie większej ilości danych o charakterze technicznym. Niektóre ze wspomnianych danych są rezultatem wieloletnich studiów i obserwacji. Dlatego też winny one być zdobywane przez rozpoznanie strategiczne i przekazywane niższym szczeblom, zarówno przed, jak i w czasie wysuwania wojsk do rubieży wodnej. Główną uwagę zwraca się na informacje niezbędne wojskom inżynieryjnym, które są odpowiedzialne za budowę promów i mostów.

b) Rozpoznanie winno zdobywać dane dotyczące następujących zagadnień:

Możliwości nieprzyjaciela w zakresie przeciwdziałania wojskom forsującym rzekę, włączając w to jego taktykę działań, możliwości atomowe, stan i możliwości lotnictwa w dziedzinie osłony i wsparcia sił lądowych oraz jego przypuszczalne działania zarówno w czasie, jak i po utworzeniu przyczółka.

Właściwości rzeki — szerokość, głębokość, możliwość przeprawy przez brody wojsk i pojazdów, prędkość prądu, wysokość i ukształtowanie brzegów rzeki, ukształtowanie i charakter dna, położenie zapór i tam oraz innych sztucznych urządzeń mających wpływ na właściwości rzeki, warunki przyboru wody i powstawanie zatorów lodowych.

Przeszkody i zapory — dane o położeniu i długości przeszkód i zapór oraz możliwości ich wpływu na ruch wojsk. Do przeszkód zalicza się: skały, urwiska, strome brzegi, namuliska, parowy lub wąwozy, kanały, odcinki podmokłe i błotniste, mielizny piaszczyste, wodospady i progi wodne oraz lasy i inną roślinność. Do zapór zalicza się: obronne pozycje nieprzyjaciela osłonięte płotami kolczastymi, słupami przeciwczołgowymi lub zawałami, rejony skażone środkami chemicznymi, bakteriologicznymi i promieniotwórczymi, sztuczne nasypy, zapory podwodne różnych typów, budowle ziemne, tamy, zatopione odcinki terenu i pola minowe.

Cechy terenu i warunki meteorologiczne — charakter terenu po obu brzegach rzeki, istnienie dogodnych miejsc na rejony ześrodkowania oraz ukrytych i nadających się do zamaskowania miejsc w pobliżu punktów przeprawy, najbardziej dogodne drogi do wysunięcia wojsk ku rzece i do obiektów po-

łożonych na przeciwległym brzegu, rejony pozycji ogniowych dla środków wspierających, rejony rozmieszczenia punktów obserwacyjnych, organów zaopatrywania i obsługi, możliwość wykorzystania terenu przez nieprzyjaciela celem zorganizowania obrony, naturalne rubieże, możliwości manewru i przegrupowania własnych wojsk.

Informacje o pogodzie — ilość opadów atmosferycznych i ich wpływ na pokonywanie terenu, głębokość, szerokość i prędkość prądu rzek, wpływ warunków meteorologicznych na widoczność, wpływ kierunku i prędkości wiatru oraz wpływ opadów atmosferycznych na wykorzystanie środków zadymiających i zapalających, wpływ warunków meteorologicznych na użycie broni masowego rażenia, a także inne informacje o warunkach meteorologicznych, które mogą mieć dodatni względnie ujemny wpływ na forsowanie rzeki.

Sieć dróg — szerokość, nawierzchnia i przelotowość dróg, w tym również dróg na kierunku natarcia z przyczółka, sieć dróg kołowych i kolejowych wiodących do punktów przeprawy.

Punkty przeprawy — położenie i charakterystyka punktów przeprawy.

Środki miejscowe — ilości materiałów budowlanych, stali, konstrukcji metalowych, piasku, żwiru, łodzi, barek, promów i siły roboczej.

26. Wymogi stawiane rozpoznaniu taktycznemu

Poniżej wyszczególniono podstawowe dane, które winny być zdobywane przez rozpoznanie taktyczne celem zabezpieczenia działań wysuniętych oddziałów i pododdziałów bojowych, technicznych i tyłowych, zgodnie z § 24.

a) W celu zabezpieczenia działań oddziałów i pododdziałów wysuniętych nieodzowne jest zdobywanie szczegółowych informacji dotyczących następujących zagadnień:

1. Charakterystyka terenu i stan pogody, w tym:

— punkty przeprawy i skryte drogi podejścia do nich;

— drogi podejścia do obiektów na przeciwległym brzegu rzeki oraz ich przelotowość;

— ważne przedmioty terenowe leżące po obu stronach rzeki;

— rejony rozmieszczenia punktów obserwacyjnych i punktów dowodzenia, rejony ześrodkowania i pozycje dla środków wsparcia;

— przeszkody i zapory;

— kierunki budowy linii łączności przewodowej i dogodne miejsca do budowy linii łączności przewodowej przez rzekę;

— właściwości rzeki, dostępność brzegów oraz dróg w kierunku do rzeki i od rzeki (informacje te są szczególnie ważne dla oddziałów pancernych oraz oddziałów wyposażonych w środki pływające);

— warunki widoczności, obecność oparów i mgieł, zachmurzenia (pozwalają określić możliwości obserwacji naziemnej i powietrznej);

— szybkość i kierunek wiatru (wiatr ma wpływ na zastosowanie dymów, środków chemicznych, lotnictwa, a także na zrzucanie na spadochronach ludzi i środków zaopatrzenia);

— opady (mają wpływ na głębokość, szerokość i prąd rzeki, a także na stan gruntu).

2. Stan ilościowy, skład bojowy, rozmieszczenie i możliwości wojsk nieprzyjaciela, a mianowicie:

— rozmieszczenie środków ogniowych nieprzyjaciela, sektory ostrzału, punkty obserwacyjne, odwody;

— rejony rozmieszczenia środków do przenoszenia broni jądrowej, stanowisk ogniowych artylerii, rejony ześrodkowania wojsk, organów i urządzeń tyłowych i obsługi, linie komunikacyjne nieprzyjaciela i inne cele dla własnej artylerii;

— możliwości lotnictwa nieprzyjaciela;

— zgrupowania wojsk nieprzyjaciela, które mogą mieć wpływ na konieczność użycia dymów lub innych środków chemicznych.

b) W celu zabezpieczenia wysuniętych oddziałów i pododdziałów służb technicznych, nieodzowne jest zdobywanie następujących danych rozpoznawczych:

— przypuszczalna szerokość rzeki oraz jej maksymalna i minimalna szerokość w danej porze roku;

— rzeczywista głębokość rzeki (podać datę pomiaru) oraz profil brzegów;

— przypuszczalna średnia i maksymalna prędkość prądu w czasie forsowania;

— dane hydrograficzne, opady i wylewy wód, w tym również możliwe i prawdopodobne opady w czasie forsowania;

— stan i właściwości gruntu brzegów, dna i podejść do rzeki;

— sieć dróg i jej stan po obu stronach rzeki;

— zniszczone mosty, stan grobli (tam) oraz stan podpór (filarów) mostów;

— piaszczyste mielizny, wyspy lub wraki zatopionych w rzece statków;

— miejsca postoju łodzi, tratew i mostów pontonowych;

— przepustowość miejscowych środków przeprawowych (mostów, promów i brodów);

— miejscowe środki cywilne i sprzęt pływający, ich stan i rozmiary;

— miejscowe materiały budowlane;

— rejony dogodne do rozwinięcia parków środków przeprawowych;

— rejony dogodne do ześrodkowania wojsk;

— przeszkody i zapory podwodne;

— pola minowe i zapory na drogach;

— możliwości sztucznego zatopienia terenu przez nieprzyjaciela;

— wykorzystanie przez nieprzyjaciela pływających min i zapór oraz nurków-dywersantów;

— charakterystyka punktów obranych do przeprawy zmotoryzowanych i zmechanizowanych oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu;

— rejony rozmieszczenia fugasów atomowych nieprzyjaciela;

— otrzymywanie na czas aktualnych prognoz pogody.

c) Jakkolwiek oddziały i pododdziały tyłowe rzadko nawiązują bezpośrednią styczność z nieprzyjacielem, tym niemniej dowódcy tych oddziałów winni orientować się w sytuacji bojowej w celu właściwego rozmieszczenia środków materiałowo-technicznych i swych wojsk.

Tyłowe oddziały i pododdziały winny bezwzględnie otrzymywać dane rozpoznawcze dotyczące następujących zagadnień:

— dogodnych rejonów zabezpieczających ochronę przedmiotów zaopatrzenia, bezpiecznego rozmieszczenia polowych i innych składów, parków, punktów ewakuacyjnych, szpitali i innych urządzeń;

— dróg dowozu, ewakuacji i łączności;

— możliwości nieprzyjaciela w zakresie użycia lotnictwa i broni jądrowej;

— stanu zasobów miejscowej siły roboczej i materiałów budowlanych;

— miejscowych zapasów;

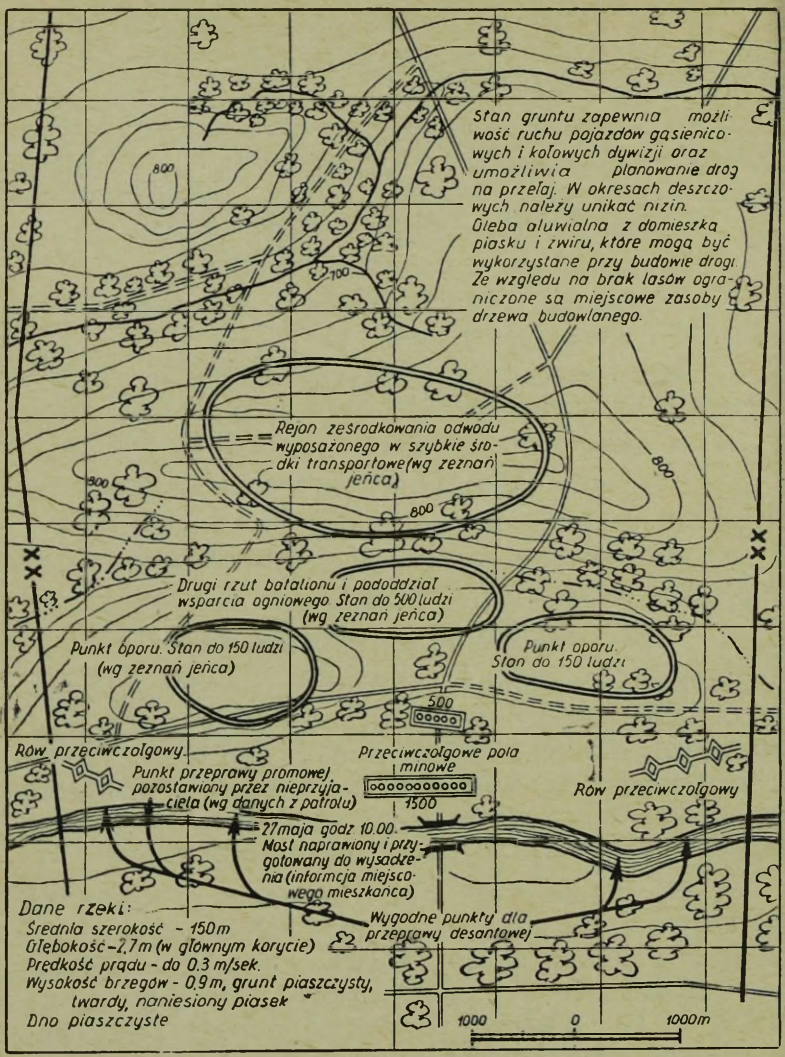
— wpływu warunków meteorologicznych na działania wojsk;

— potrzeb w zakresie sprzętu mostowo-przeprawowego.

27. Specjalne meldunki rozpoznawcze

a) Specjalne meldunki rozpoznawcze opracowuje oddział rozpoznawczy związku przy współpracy szefa służby inżynieryjnej i innych zainteresowanych oficerów sztabu. Meldunki te zawierają wszystkie niezbędne dane, które mogą znacznie ułatwić opracowanie ostatecznego planu forsowania rzeki.

b) Specjalne meldunki rozpoznawcze zazwyczaj opracowuje się na piśmie jako załącznik do sprawozdania (komunikatu) rozpoznawczego. Niekiedy meldunek może być sporządzony graficznie na mapie (rys. 1), na której nanosi się punkty przeprawy mostowej, rozmieszczenie wojsk nieprzyjaciela i jego umocnień, przeszkody i zapory, sieć dróg i inne dane rozpoznawcze.



Rys. 1. Przykładowy specjalny meldunek rozpoznawczy wykonany na mapie

CZĘŚĆ III

PLANOWANIE

Rozdział 1

Zasady ogólne

28. Szczeble planujące

a) Natarcie z forsowaniem rzeki planuje się na następujących szczeblach: w ministerstwie sił lądowych, sztabie sił zbrojnych teatru działań wojennych, sztabie sił lądowych teatru działań wojennych, w sztabach grupy armii, armii, korpusu, dywizji lub grupy taktycznej. Planowanie zawczasu jest realizowane w zasadzie w sztabach korpusów i wzwyż. Planowanie na najbliższą przyszłość i szczegółowe planowanie bieżące jest realizowane w sztabach korpusów, dywizji i podległych szczeblach dowodzenia.

b) W tych wypadkach, kiedy do forsowania rzeki wykorzystywana jest grupa taktyczna, winna ona kierować się takimi zasadami planowania, jak pododdział, któremu odpowiada.

29. Zasady ogólne

a) Organa planowania ministerstwa sił lądowych mogą sporządzać opracowania dotyczące forsowania rubieży wodnej jeszcze w okresie pokojowym.

W czasie przerzutu wojsk na teatr działań wojennych wszystkie posiadane dane lub plany dotyczące forsowania są przekazywane odpowiedniemu dowódcy sił zbrojnych teatru działań wojennych, który do tych planów wnosi niezbędne zmiany wynikające z konkretnej sytuacji. Zadania związane z dalszym dopracowaniem planów przekazuje on dowódcy sił lądowych teatru działań wojennych. Wykorzystując napływające dane rozpoznawcze, sztab sił lądowych teatru działań wojennych na bieżąco wnosi poprawki do tych planów. W przewidywaniu działań zaczepnych z forsowaniem rzeki, wchodzi się w fazę bardziej szczegółowego planowania i zbierania danych rozpoznawczych. W tym okresie zbiera się wszystkie niezbędne dane dotyczące rzeki i dróg dojścia do niej. Im plany będą bardziej szczegółowo rozpracowane na danym etapie, tym mniej potrzeba będzie wysiłku ze strony podległych oddziałów i poddoddziałów w okresie planowania podczas podejścia do rzeki, którą należy forsować. Plany winny być na tyle elastyczne, aby po otrzymaniu uzupełniających danych rozpoznawczych można było do nich wprowadzić odpowiednie zmiany.

b) Po przekazaniu planów przez dowództwo sił zbrojnych teatru działań wojennych do odpowiednich dowództw, na wszystkich szczeblach dowodzenia przystępuje się do szczegółowego opracowywania i precyzowania posiadanych planów forsowania wyznaczonej przeszkody wodnej. W tym etapie planowania ponownie studiuje się posiadane plany forsowania i świeżo nadchodzące dane rozpoznawcze, niezbędne dla jednostek bojowych i służb tyłowych. Dokonuje się wyboru co do podziału wojsk i sprzętu bojowego, przeprowadza się rekonesans i wybór re-

jonów dla przeprowadzenia szkolenia wojsk w zakresie forsowania rzeki.

c) W miarę zbliżania się terminu forsowania rzeki plany nabierają coraz bardziej szczegółowego charakteru; sztab korpusu i nadrzędny wydają podległym sztabom wstępne zarządzenia i przekazują wcześniej opracowane plany. Na podstawie zarządzeń, podległe sztaby opracowują swoje szczegółowe plany. W tym okresie planowania dokonuje się wzajemnej wymiany informacji pomiędzy wszystkimi szczeblami dowodzenia. Każdy szczebel winien znać sytuację, a wszystkie plany powinny być wzajemnie uzgodnione.

d) Na podstawie planów opracowanych przez sztab nadrzędny, sztab korpusu, dywizji lub grupy taktycznej opracowuje wstępny plan, który jest wytyczną do działania dla podległych dowódców po wyjściu ich jednostek nad rzekę.

e) Wstępne plany studiują ci dowódcy oddziałów i pododdziałów, którzy będą bezpośrednio brali udział w forsowaniu rzeki. Sprawdza się stan wojsk mających brać udział w forsowaniu, ich gotowość bojową, plany ześrodkowania wojsk, przedmiotów zaopatrzenia i sprzętu bojowego, gotowość wojsk do forsowania oraz plany forsowania i prowadzenia natarcia na przeciwległym brzegu rzeki. Do ostatecznie opracowanych planów wnosi się niezbędne poprawki dotyczące zagadnień taktycznych i technicznych oraz spraw związanych z zabezpieczeniem materiałowym i technicznym, tak aby plany odpowiadały wymogom sytuacji. Forsowanie rzeki zaczyna się z chwilą wysunięcia wojsk i sprzętu bojowego do rejonów ześrodkowania lub na podstawy wyjściowe. Osłonę przeciwlotniczą wojsk w czasie forsowania i w toku natarcia na przeciwległym brze-

gu winno się zapewnić odpowiednimi pododdziałami artylerii przeciwlotniczej. Aby w maksymalnym stopniu zabezpieczyć osłonę wojsk z powietrza, należy koniecznie zawczasu zapotrzebować dodatkowe środki obrony przeciwlotniczej.

f) Powodzenie rozpoczętego forsowania zależy od starannego wstępnego planowania i zastosowania przez dowódcę najbardziej celowych rozwiązań taktycznych.

Rozdział 2

Obrona rzeki

30. Zasady ogólne

Przy planowaniu działań zaczepnych z forsowaniem rzeki należy bezwzględnie brać pod uwagę rozmieszczenie wojsk broniącego się nieprzyjaciela, jego możliwości i stan środków wsparcia ogniowego. Czynniki te mają bezpośredni wpływ na sposób forsowania, wybór odcinka forsowania, rodzaj i ilość niezbędnych środków przeprawowych, rozmiary przyczółka i plan manewru. Poniżej rozpatruje się sposoby, które nieprzyjaciel może zastosować przy obronie rzeki.

31. Sposoby obrony rzeki

Broniące się wojska mogą zastosować jeden z następujących sposobów obrony rzeki:

a) Wykorzystać rzekę jako podstawową przeszkodę, urządzając na swoim brzegu główny pas obrony. W tym przypadku na przeciwległym brzegu działać będą oddziały osłonowe, mające jako zadanie zatrzymać i dezorganizować ruch nacierających wojsk w czasie podchodzenia ich ku rzece.

b) Bronić rzeki przy użyciu niedużych sił, przeznaczonych do wykonania zadań osłonowych, gdy w tym czasie podstawowe siły rozmieszczają się z tyłu, organizują silne, ruchliwe odwody w celu wykonania kontrataku na skrzydło wojsk forsujących rzekę. Taki sposób obrony rzeki wymaga organizacji i prowadzenia obrony ruchowej, szczególnie w tych wypadkach, gdy pozwalają na to warunki terenowe i gdy wojska będące w obronie dysponują oddziałami pancernymi, przeznaczonymi do wykonania kontrataku.

c) Organizować obronę na przeciwległym brzegu przy użyciu znacznych sił.

d) Zastosować wszystkie trzy sposoby jednocześnie.

32. Trudności wojsk broniących się

a) Ponieważ inicjatywa znajduje się w ręku wojsk nacierających, wojska będące w obronie winny planować swe działania, przewidując, że nacierający będzie forsował rzekę w miejscu dogodnym dla niego. Działania obronne wojsk mogą być utrudnione przez następujące okoliczności:

1. W wielu wypadkach wyznacza się wojskom o wiele szersze niż zazwyczaj pasy (odcinki) obrony. Oprócz tego, zawczasu przygotowana obrona na większą głębokość wymaga posiadania większej ilości wojsk niż ta, którą się posiada.

2. Szeroki front obrony utrudnia organizację obrony.

3. Broniące się wojska nie dysponują dostatecznymi wiadomościami o możliwościach wojsk nacierających. Wynika to z trudności prowadzenia rozpoznania na przeciwległym brzegu rzeki, a także ze

starannego maskowania odcinków forsowania przez nacierające wojska poprzez organizowanie pozornych i demonstracyjnych przepraw, wykonywanie pozornych zasłon dymnych i stosowanie innych środków mających na celu wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd.

4. W celu osiągnięcia powodzenia nacierające wojska mogą rozpocząć forsowanie rzeki pod osłoną ciemności i bez przygotowania artyleryjskiego.

5. Zawczasu rozbudowany pas obrony na odcinkach forsowania może stanowić dogodny cel dla wykonania uderzeń atomowych przez wojska nacierające. Obezwładnienie jednej lub więcej pozycji obronnych może stworzyć warunki dogodne do forsowania rzeki przez znaczne siły, bez przeszkód ze strony nieprzyjaciela.

6. Wojska nacierające mogą wysadzić desant powietrzny na tyły broniących się wojsk. Dlatego też biorąc pod uwagę możliwość forsowania rzeki przy wykorzystaniu wojsk powietrzno-desantowych wspólnie i jednocześnie z wojskami forsującymi rzekę, broniący się musi zwracać szczególną uwagę na obronę ważnych odcinków terenu, które mogą być narażone na uderzenie z różnych kierunków, na sposób wykorzystania artylerii przeciwlotniczej (wskazując to w planie obrony), na wydzielenie szybkich odwodów, szczególnie wojsk pancernych, celem zwalczania desantów powietrznych oraz na szerokie wykorzystanie środków rozpoznania i wcięcia celów.

7. Wojska broniące się muszą być również przygotowane do wykonania przeciwuderzenia na wojska forsujące rzekę przy użyciu środków pływających (amfibijnych). Do walki z tymi środkami

można wykorzystać pola minowe i inne przeszkody (miny pływające, środki przeciwpancerne rozmieszczone na brzegu rzeki, uderzenia pociskami atomowymi i konwencjonalnymi przenoszonymi przez środki lądowe i powietrzne).

b) Po rozpoczęciu forsowania, wojska broniące się muszą szybko ocenić sytuację i określić kierunek forsowania głównych sił przeciwnika. Kierunek w toku forsowania może się zmieniać. Właściwe, dokładne i w odpowiednim czasie określenie kierunku forsowania sił głównych jest szczególnie trudnym zadaniem dla broniących się wojsk. Z chwilą dokładnego ustalenia kierunku forsowania sił głównych, wojska broniące się, wykorzystując swe szybkie siły, winny kontratakować i rozbić główne siły nieprzyjaciela, zanim zdążą one umocnić się na przyczółku.

c) Wojska będące w obronie rozmieszczają swoją artylerię w taki sposób, aby mogła ona prowadzić zmasowany ogień na ważne obiekty, położone na tyłach nacierających wojsk oraz na prawdopodobne punkty przeprawy. W celu wsparcia oddziałów i pododdziałów działających w pasie przesłaniania, jednostki artylerii wojsk broniących się mogą być rozmieszczone na przeciwległym brzegu. Zachodzi jednak wówczas konieczność zabezpieczenia wycofania artylerii oraz oddziałów i pododdziałów działających w pasie przesłaniania na przeciwległym brzegu do czasu zniszczenia mostów. Celem ewakuacji oddziałów i pododdziałów działających w pasie przesłaniania, w tym również i lekkiej artylerii, po zniszczeniu mostów mogą być wykorzystane śmigłowce. Broniące się wojska zabezpieczają możliwość przerzutu artylerii na takie stanowiska ogniowe, skąd można będzie wspierać kontratakujące wojska. Dla-

tego też szczególną wagę należy przywiązywać do przygotowania dróg dla manewru artylerii, wspierającej kontratakujące wojska, zwrócić uwagę na regulację ruchu, opracowanie planów ognia i przygotowanie stanowisk ogniowych na przypuszczalnych kierunkach kontrataku. Środki przystosowane do wykonania uderzeń jądrowych będą rozmieszczone w takich miejscach, skąd najlepiej będą mogły zdezorganizować rozpoczęte forsowanie i zabezpieczyć wsparcie ogniowe wojsk kontratakujących.

d) Broniące się wojska rozmieszczają podstawową część odwodów wojsk pancernych i zmechanizowanych w takich miejscach, skąd będą one mogły wykonać uderzenie na słabo bronione odcinki lub przypuszczalne punkty przeprawy. Rozmieszczenie odwodów wojsk broniących się ma zapewnić wykonanie kontrataku, zanim jeszcze nacierające wojska będą w stanie umocnić się na przyczółku i uzyskać przewagę sił.

Rozdział 3

Forsowanie rzeki

33. Kolejność planowania

Planowanie dzieli się zazwyczaj na trzy etapy — etap przygotowawczy, wstępny i końcowy.

Przygotowawczy etap planowania rozpoczyna się w wyższych sztabach, które zawczasu rozsyłają wszystkim podległym szczeblom dowodzenia, biorącym udział w forsowaniu rzeki, wstępne zarządzenia, niezbędne informacje i dane rozpoznawcze.

Wstępny etap planowania rozpoczyna się z chwilą otrzymania informacji i danych rozpoznawczych

przez podległe związki i oddziały. Te opracowują swoje wstępne plany i uprzedzają podległe im oddziały i pododdziały o oczekiwanym forsowaniu. Oddziały i pododdziały biorące udział w forsowaniu rzeki winny posiadać niezbędne dane celem ostatecznego opracowania swych planów, zanim nastąpi podejście do rzeki.

Końcowy etap planowania zaczyna się od ustalenia planów opanowania przyczółka. W tym wypadku kolejność planowania będzie następująca:

— wybór przyczółka;

— określenie ilości i składu wojsk, niezbędnych do utrzymania przyczółka;

— określenie czasu, niezbędnego do opanowania przyczółka;

— planowanie działań związanych z opanowaniem obiektów pośrednich, począwszy od ostatniego opanowanego obiektu;

— określenie stanu i składu wojsk pierwszego rzutu;

— określenie środków i sposobów wsparcia ogniowego;

— wybór dogodnych odcinków forsowania;

— określenie rodzajów i potrzebnej ilości środków przeprawowych oraz potrzeb w zakresie wojsk inżynieryjnych i innych pododdziałów;

— kalkulacja czasu potrzebnego na budowę mostów i promów;

— określenie zakresu i treści specjalnego przygotowania wojsk;

— kalkulacja potrzeb w środkach materiałowego i technicznego zabezpieczenia na każdy etap forsowania;

— przeprowadzenie kontroli w celu określenia wrażliwości wojsk na uderzenia atomowe nieprzyjaciela w poszczególnych etapach forsowania rzeki;

— powtórna kontrola i określenie wszystkich potrzeb, łącznie ze środkami obrony przeciwlotniczej.

Wskazana wyżej kolejność planowania może podlegać zmianom w zależności od sytuacji.

34. Właściwości planowania

a) Natarcie z forsowaniem rzeki wykonywane jest zgodnie z planami opracowanymi zawczasu przez różne sztaby w etapie przygotowawczym. Podczas planowania w okresie przygotowawczym bierze się pod uwagę zmiany mogące zajść w sytuacji bojowej i możliwości zabezpieczenia materiałowo-technicznego teatru działań wojennych.

b) Podobnie jak w czasie prowadzenia innych działań bojowych, ważne znaczenie w przygotowaniu forsowania ma planowanie zawczasu przez wszystkie wojska biorące udział w działaniach, z przystosowaniem się do swych specyficznych potrzeb. Planować należy przy ścisłej współpracy poszczególnych sztabów. Każdy sztab winien na bieżąco dysponować danymi o ogólnej sytuacji i znać zadania związku (oddziału) nadrzędnego, podległego i sąsiedniego.

c) Na opracowywanie planów mają wpływ następujące czynniki:

— tajemnica wojskowa;

— możliwość wniesienia podstawowych zmian do głównego planu;

— posiadany czas;

— możliwość przerzucenia organów planujących podległych związków i oddziałów, co narusza ich normalną działalność w zakresie dowodzenia podległymi wojskami.

35. Odpowiedzialność w zakresie planowania

Dowódcy wszystkich szczebli ponoszą odpowiedzialność za planowanie forsowania rzeki, w którym biorą udział ich wojska.

Za opracowywanie planów forsowania rzeki odpowiada przede wszystkim szef oddziału operacyjno-szkoleniowego danego związku. Przy opracowywaniu planów forsowania rzeki szef oddziału operacyjno-szkoleniowego ściśle współpracuje z szefem oddziału tyłów, szefem służby inżynieryjnej związku i z szefem oddziału rozpoznawczego, który kieruje zbieraniem niezbędnych informacji i danych rozpoznawczych, na podstawie których opracowuje się plany forsowania rzeki. Współpracuje on również z szefem oddziału wojskowej i cywilnej administracji, który sprawuje kontrolę nad zabezpieczeniem miejscowej ludności oraz nad wykorzystaniem miejscowych zapasów. Ostateczne plany zawierające wszystkie możliwe warianty działań winny być opracowane zawczasu. Na wszystkich etapach planowania należy bezwzględnie utrzymywać na bieżąco kontakt pomiędzy oficerami sztabu.

36. Planowanie w sztabie korpusu

a) Forsowanie rzeki może być wykonywane siłami armii, korpusu, dywizji lub grupy taktycznej, działającymi w składzie większego związku taktycznego (operacyjnego) lub samodzielnie. Odpowiedzialność za kierowanie planowaniem i prowadzenie forsowania ponosi zazwyczaj sztab korpusu, który będzie zawczasu otrzymywał ze sztabu nadrzędnego niezbędne dane rozpoznawcze, dotyczące terenu działań bojowych. Sztab korpusu opracowuje bardziej szczegółowy plan forsowania, kierując się

wstępnym planem forsowania konkretnej rzeki, opracowanym przez sztab armii. W planowaniu operacji winny brać udział organa planowania sztabu korpusu, związków podległych i sąsiednich.

b) W okresie przygotowawczym do forsowania rzeki do zadań korpusu zalicza się:

— uprzedzenie podległych związków i oddziałów o mającym nastąpić forsowaniu, niezwłocznie po otrzymaniu wytycznych ze sztabu armii;

— wybór przyczółka i obiektów, które umożliwią umocnienie i utrzymanie przyczółka;

— opracowanie planu manewru wojsk korpusu;

— postawienie zadań dywizjom oraz oddziałom i pododdziałom korpuśnym;

— określenie środków i sposobu wsparcia ogniowego;

— wyznaczenie podległym związkom pasów forsowania, a w razie konieczności punktów przeprawy mostowej;

— określenie potrzeb w zakresie wojsk inżynieryjnych i innych, w tym również potrzeb w zakresie środków przeprawowych;

— przeprowadzenie powtórnej kontroli i określenie wszystkich potrzeb, w tym również potrzeb w środkach obrony przeciwlotniczej;

— opracowanie planów przygotowania (szkolenia) wojsk;

— wysłanie do podległych związków ostatnich wstępnych planów forsowania rzeki, danych rozpoznawczych i innych informacji;

— przekazanie podległym związkom powziętej przez dowódcę korpusu decyzji, ze wskazaniem etapów operacji (walki);

— koordynacja i zatwierdzenie planów forsowania rzeki, sporządzonych przez podległe związki.

37. Planowanie w sztabie dywizji

a) W czasie forsowania rzeki dywizja działa zazwyczaj w składzie korpusu. Jednakże w warunkach użycia broni atomowej, kiedy to wojska będą działać w bardziej rozśrodkowanym ugrupowaniu, nierzadko dywizja może działać samodzielnie. Dywizję lub mniejszy związek (oddział), przeznaczony do prowadzenia samodzielnych działań połączonych z forsowaniem rzeki, wzmacnia się oddziałami inżynieryjnymi, lotnictwem, środkami ogniowymi oraz środkami zabezpieczenia materiałowego i technicznego.

W okresie planowania przygotowawczego i wstępnego w nadrzędnym sztabie, dywizje mają ograniczone możliwości planowania. Dlatego też z chwilą otrzymania wytycznych ze sztabu armii, sztab korpusu powinien w jak najkrótszym czasie uprzedzić podległe związki o mającym nastąpić forsowaniu. To przedsięwzięcie zapewni im możliwość przystąpienia do opracowywania własnych planów forsowania, równolegle do planowania w sztabie korpusu. Opracowywanie przygotowawczych i wstępnych planów forsowania winno odbywać się na podstawie posiadanych danych, które w toku planowania będą uzupełniane i konkretyzowane; gdy zaś okażą się błędne, nie weźmie się ich pod uwagę.

b) Przy planowaniu natarcia z forsowaniem rzeki sztab dywizji ponosi taką samą odpowiedzialność jak sztab korpusu. Szczególną uwagę zwraca się na opracowanie bardziej szczegółowych planów i ich uzgodnienie.

Do zakresu planowania dywizji należą:

— uprzedzenie podległych oddziałów o przygo-

towywanym forsowaniu rzeki, natychmiast po otrzymaniu zarządzeń ze sztabu korpusu;

— wyznaczenie rubieży „0-2" (przyczółka), jeśli jest to konieczne, oraz wybór obiektów ataku dla całej dywizji;

— wyznaczenie, jeśli jest to konieczne, rubieży „0-1" (przyczółka);

— wyznaczenie innych obiektów i wskazanie przedsięwzięć w zakresie współdziałania i dowodzenia wojskami;

— postawienie zadań podległym oddziałom i poddziałom;

— opracowanie planu manewru wojsk dywizji;

— określenie środków i sposobu wsparcia ogniowego;

— wyznaczenie odcinków i punktów forsowania na podstawie planu forsowania korpusu i zaleceń dowódców jednostek inżynieryjnych i jednostek rzutu szturmowego;

— określenie potrzeb w zakresie jednostek inżynieryjnych i środków przeprawowych;

— określenie potrzeb w zakresie innych środków wsparcia, w tym również w zakresie lotnictwa, sił lądowych i sprzętu pływającego;

— powtórna kontrola i określenie wszystkich potrzeb, w tym również w zakresie środków obrony przeciwlotniczej;

— opracowanie planów dotyczących materiałowego i technicznego zabezpieczenia oraz określenie możliwości co do ewakuacji rannych, jeńców wojennych i dezerterów;

— opracowanie planów przygotowania (szkolenia) wojsk i ćwiczeń w zakresie forsowania, prowadzenia pozorowanych i demonstracyjnych przepraw;

— przekazanie podległym oddziałom i pododdziałom decyzji powziętej przez dowódcę dywizji, ze wskazaniem kolejności przebiegu operacji;

— uzgodnienie i zatwierdzenie planów forsowania, opracowanych przez podległe oddziały i pododdziały.

c) Podobny porządek planowania dotyczy oddziałów i pododdziałów podległych dywizji (grupy bojowe, zgrupowania bojowe, kompanie i plutony).

38. Wybór sposobu forsowania rzeki

a) *Forsowanie z marszu* charakteryzuje się szybkimi działaniami prowadzonymi z zaskoczenia. Wojska forsujące rzekę z marszu są mniej wrażliwe na uderzenia atomowe nieprzyjaciela niż podczas forsowania z planowym przygotowaniem, ponieważ w pierwszym wypadku nieprzyjacielowi jest znacznie trudniej na czas określić cel i przygotować niezbędne dane, by go porazić. Oprócz tego, forsowanie rzeki z marszu wymaga mniejszego ześrodkowania wojsk i sprzętu na rubieży rzeki. Aby zabezpieczyć dogodne warunki forsowania rzeki z marszu, główny wysiłek winien być skierowany na opanowanie nieuszkodzonych mostów, ale nie znaczy to wcale, że planowanie forsowania rzeki z marszu polega tylko na tym. Do forsowania rzeki z marszu trzeba dążyć w każdej sytuacji. Taki sposób forsowania jest możliwy w tych wypadkach, gdy nieprzyjaciel zupełnie nie broni odcinków forsowania lub broni je niedużymi siłami, albo też gdy posiada się ruchliwe wojska mogące szybko podejść do rzeki. Wojska te opanowują przeprawy i przyczółek celem zabezpieczenia osłony przeprawiającym się siłom głównym. Forsowanie z marszu prowadzi się bez planowego przygotowania, jednakże możliwość jego przeprowadze-

nia jest przewidywana w odpowiednim momencie dokładnego planowania przez nadrzędne sztaby. Długość odcinka obrony rzeki określa się na podstawie studiów zdjęć lotniczych, informacji patroli i zeznań jeńców. Jeżeli obrona rzeki jest trwała, wówczas przeprowadza się forsowanie z planowym przygotowaniem, zaś gdy obrona jest słaba, lepiej jest forsować rzekę z marszu. Nadrzędni dowódcy winni dać swym podwładnym wystarczającą swobodę działania, po to, aby zapewnić szybkie rozwinięcie powodzenia. W warunkach, gdy nieprzyjaciel zajmuje pozycje obronne na wyjściowym brzegu rzeki, wojska mające forsować wprowadza się do walki poprzez wyłomy, wykonane przez oddziały znajdujące się w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem. Oddziały i pododdziały wydzielone do forsowania szybko prowadzą natarcie na szerokim froncie i opanowują punkty przepraw w takich miejscach, gdzie nieprzyjaciel stawia tylko nieznaczny opór. Celem opanowania kilku punktów przeprawy i szybkiego sforsowania dużych rzek wojska nacierające winny dysponować dostateczną ilością środków przeprawowych, pododdziałów lotnictwa sił lądowych, sprzętu pływającego oraz środków do przenoszenia broni jądrowej. W tym przypadku wydziela się wcześniej niezbędną ilość pocisków jądrowych celem wykonania uderzeń na nowo wykryte i przypuszczalne cele nieprzyjaciela. Do wykonania takiego zadania najlepiej nadaje się dywizja piechoty, gdyż podległe jej oddziały i pododdziały mogą być przerzucone drogą powietrzną bez dzielenia pododdziałów. Celem zwiększenia ruchliwości i możliwości dywizji w czasie forsowania rzeki, należy koniecznie przydzielić jej odpowiednie środki wzmocnienia.

Dywizja pancerna, dzięki swemu opancerzeniu i możliwości szybkiego ześrodkowania i rozśrodkowania się, może wykonywać silne i niespodziewane uderzenia, a będąc wyposażona w etatowe środki przeprawowe jest bardziej od innych związków przystosowana do forsowania rzeki z marszu.

1. Gdy do forsowania rzeki z marszu używa się dywizji pancernej, wówczas wszystkie pododdziały piechoty zmotoryzowanej działają na transporterach opancerzonych, mogących pokonywać większość przeszkód wodnych, które mają spadziste brzegi i umiarkowany prąd. Oprócz tego dywizja dysponuje etatowym parkiem pontonowym, z którego można zbudować promy do przeprawy czołgów, artylerii i środków zaopatrzenia na początku operacji. Bardziej szczegółowe informacje dotyczące użycia dywizji pancernej do forsowania rzeki z marszu zawarte są w regulaminie FM 17-100.

W czasie forsowania rzeki z marszu szczegółowe rozkazy bojowe wydaje się tylko związkom taktycznym, natomiast podległe pododdziały informuje się o tym, co one winny zdobyć i utrzymać. Wykonanie zadania w zakresie opanowania i utrzymania punktów przeprawowych zależy od sytuacji, stanu własnych sił i środków oraz składu wojsk nieprzyjaciela w danej sytuacji.

2. Ażeby nie tworzyć wygodnych dla nieprzyjaciela celów w momencie przygotowania do forsowania rzeki z marszu, należy przewidzieć konkretne przedsięwzięcia celem szybkiego rozśrodkowania wojsk na przeciwległym brzegu i wprowadzenia do walki szybkich wojsk natychmiast po opanowaniu punktów przeprawowych. W planach należy przewidzieć kolejność wykorzystania szybkich wojsk w

czasie pokonywania rubieży wodnej i wsparcia pierwszego rzutu, przy rozszerzaniu pasa forsowania lub rozwijaniu powodzenia na przyczółku.

b) *Forsowanie z planowym przygotowaniem* w odróżnieniu od forsowania z marszu przeprowadzane jest w zwolnionym tempie i wymaga dokładnego planowania na wszystkich szczeblach planujących oraz posiadania rozmaitych środków przeprawowych. Wojska nieprzyjaciela, osłaniające dostęp do rzeki w pasie natarcia, są zazwyczaj niszczone przed rozpoczęciem natarcia.

Forsowanie z planowym przygotowaniem prowadzi się:

— celem wznowienia natarcia na rubież wodną;

— gdy niemożliwe jest wykonanie forsowania z marszu (trudna do pokonania przeszkoda wodna lub silnie zorganizowana obrona nieprzyjaciela);

— w rezultacie nieudanego forsowania z marszu.

c) Planując natarcie z forsowaniem rzeki szczególną uwagę winno się zwracać na wykorzystanie we właściwym czasie zaistniałych sprzyjających warunków, które umożliwiają forsowanie z marszu. Przy tym należy koniecznie zawczasu uwzględniać forsowanie z planowym przygotowaniem, aby na wypadek niepowodzenia forsowania z marszu nie tracić czasu. Opracowując plany forsowania rzeki, należy szczególnie zwrócić uwagę na przedsięwzięcia kontrolne w zakresie ześrodkowywania wojsk i szybkości ich działań.

39. Zasady opracowywania planów dotyczących utworzenia przyczółka

W czasie opracowywania planów utworzenia przyczółka szczególne trudności wynikają w zakresie or-

ganizacji współdziałania podstawowych rodzajów wojsk i służb.

Powyższe trudności wynikają ze względu na użycie w walce dużej ilości oddziałów i pododdziałów różnych rodzajów wojsk oraz różnego stopnia ich rozśrodkowania w czasie opanowywania przyczółka. Trudności te powiększa jeszcze ograniczoność lądowych i powietrznych środków transportu wojsk i organizacji łączności, jak również użycie dużych ilości środków przeprawowych, materiałów, maszyn budowlanych oraz wojsk specjalnych. Opracowanie planów forsowania winno być zakończone w możliwie krótkim terminie, tak aby zawczasu zapewnić forsującym oddziałom i pododdziałom pierwszego rzutu dostateczną ilość środków przeprawowych w celu forsowania rzeki z marszu lub z planowym przygotowaniem, nie obniżając przy tym tempa natarcia. Ażeby nie dopuścić do nadmiernego ześrodkowania wojsk w rejonie forsowania, należy wyznaczyć szerokie pasy forsowania, wykorzystywać kilka promów i mostów z jednoczesnym wysadzeniem desantów za pomocą sprzętu pływającego śmigłowców i samolotów. Ponadto należy organizować dokładną kontrolę ruchu oraz centralizować planowanie rozmieszczenia i przerzutu organów zabezpieczenia administracyjno-technicznego. Planowanie winno obejmować przedsięwzięcia w celu wywalczenia i utrzymania panowania w powietrzu lub niedopuszczenia do skutecznego użycia przez nieprzyjaciela lotnictwa taktycznego przeciwko wojskom forsującym rzekę. Jeżeli zdobycie panowania w powietrzu okaże się niemożliwe, wówczas forsowanie winno być wykonywane w nocy z zastosowaniem dymów lub też podczas takich warunków meteorologicznych, które ograniczają i obniżają skuteczność

działań lotnictwa. W planach należy przewidzieć niezbędne środki do walki z powietrzną obserwacją prowadzoną przez nieprzyjaciela. W tym celu zaleca się użycie artylerii przeciwlotniczej. Plan ognia winien zapewniać unieszkodliwienie podstawowych środków ogniowych nieprzyjaciela, które skutecznie ostrzeliwują wyznaczone punkty przepraw we wszystkich etapach walki o utworzenie przyczółka. Oprócz tego w planie należy koniecznie przewidzieć prowadzenie ognia zaplanowanego i ognia na żądanie, po to, aby izolować przyczółek i nie dopuścić do podejścia odwodów nieprzyjaciela do rejonu forsowania.

40. Utworzenie przyczółka

a) Forsowanie rzeki wykonuje się w celu uchwycenia i umocnienia przyczółka, z którego wojska zgodnie z rozkazem przy odpowiednim wsparciu ogniowym i zabezpieczeniu będą mogły kontynuować natarcie. Rozmiary przyczółka określa sztab, sprawujący ogólne kierownictwo nad operacją. W niektórych przypadkach podległe pododdziały mogą wybierać odcinki, które mają być opanowane, według własnego uznania. W początkowym etapie operacji może być utworzonych kilka niedużych przyczółków, które w toku operacji będą rozszerzane aż do czasu opanowania całego rejonu określonego przez nadrzędny sztab.

Przyczółek winien odpowiadać następującym warunkom:

— umożliwiać rozmieszczenie wojsk, sprzętu wojennego oraz organów dowodzenia i zaopatrywania bez specjalnego skupienia;

— stwarzać dogodne warunki do organizacji obrony;

— zabezpieczać nieprzerwane wykorzystywanie całego sprzętu przeprawowego;

— umożliwiać dalsze nieprzerwane natarcie wojsk celem wykonania zadania ogólnego.

b) Zasady omówione w punktach „c", „d", „e", „f", „g", i „h" niniejszego paragrafu dotyczą przede wszystkim dywizji piechoty. Zasady wykorzystania dywizji pancernej w czasie forsowania rzek z planowym przygotowaniem zawarte są w regulaminie FM 17-100.

c) W czasie forsowania rzeki z planowym przygotowaniem, opanowanie i utrzymanie przyczółka planuje się zgodnie z etapami operacji. Teren zajmowany w każdym etapie operacji nanosi się na mapę lub schemat umówionymi liniami, oznaczonymi literą „0" (O-Lines). Linie te są przeznaczone do koordynacji działań i określenia obiektów, które winny być zdobyte w czasie każdego etapu forsowania. Obiekty opanowywane na rubieżach „0" winny nie tylko pozbawiać nieprzyjaciela możliwości prowadzenia ognia na odcinki forsowania, lecz nadawać się też do obrony, być łatwo rozpoznawalne oraz zabezpieczać dostateczną ilość miejsca celem rozmieszczenia wojsk, sprzętu bojowego i środków zaopatrzenia. Obiekty te winny być rozmieszczone w określonej odległości jeden od drugiego, z tym, aby opanowanie każdego z nich stanowiło wyznaczony etap w czasie tworzenia przyczółka. Celem zabezpieczenia skrzydeł nacierających wojsk, rubieże „0" należy wyznaczyć w taki sposób, aby opierały się skrzydłami o rzekę lub też łączyły się z liniami rozgraniczenia sąsiednich oddziałów. Podejmując decyzję do forsowania rzeki dowódca winien dokładnie uzmysłowić sobie cały tok przeprowadzenia poszczególnych etapów operacji. Każdy etap operacji w za-

leżności od konkretnej sytuacji dzieli się na podetapy.

d) Wyboru obiektów, które po opanowaniu zabezpieczą żądaną kontrolę nad rubieżami „0", dokonuje się na podstawie zadań postawionych na każdy etap operacji. Forsowanie rzek można planować i wykonywać w jednym, w dwóch lub w trzech etapach. Dla każdego etapu forsowania wyznacza się rubież „0', oznaczającą część terenu, który ma być opanowany w danym etapie. Na przykład, w czasie zdobywania przyczółka w trzech etapach wykazuje się rubieże „0-1", „0-2" i „0-3", w dwóch etapach — rubieże „0-2" i „0-3", a w jednym etapie — tylko rubież „0-3" (przyczółek). W tym przypadku, kiedy podjęto decyzję, aby przeprowadzić operację w dwóch etapach, zadania dotyczące opanowania obiektów leżących na rubieży „0-1" i „0-2" wykonuje się w pierwszym etapie. Obiekty opanowywane na przyczółku winny odpowiadać następującym wymogom:

Na rubieży „0-1":

— zapewnić nieodzowną przestrzeń dla manewru podległych dowódcy związku poodddziałów pierwszego rzutu, biorących udział w forsowaniu;

— pozbawić nieprzyjaciela możliwości prowadzenia skutecznego ognia z broni strzeleckiej na odcinki forsowania;

— być łatwymi do rozpoznania;

— pozbawiać nieprzyjaciela możliwości stawiania jakiegokolwiek oporu w rejonie punktów bezpośredniej przeprawy;

— znajdować się w terenie, nadającym się do organizacji obrony;

— zabezpieczać budowę kładek dla pieszych i montowanie promów.

Na rubieży „0-2":

— zapewnić na przeciwległym brzegu rzeki niezbędny rejon, umożliwiający dowódcy wojsk pierwszego rzutu (zazwyczaj dowódcy dywizji) dokonanie bez specjalnych trudności przegrupowania wojsk aby kontynuować natarcie celem rozszerzenia przyczółka; rozmiar tej części przyczółka winien umożliwiać rozmieszczenie wojsk łącznie z odwodami, środków wsparcia ogniowego oraz niezbędnej ilości organów zabezpieczenia administracyjnego, materiałowego i technicznego;

— pozbawić nieprzyjaciela możliwości prowadzenia obserwacji naziemnej punktów przeprawy;

— zapewniać dowódcy wojsk pierwszego rzutu zajęcie dogodnej rubieży celem organizacji obrony dla zabezpieczenia przeprawy kolejnych rzutów wojsk i sprzętu bojowego, niezbędnych do kontynuowania natarcia;

— stwarzać warunki do rozpoczęcia budowy mostów dla ruchu transportu samochodowego; w sprzyjających warunkach budowę mostów należy rozpoczynać jeszcze przed opanowaniem obiektów na rubieży „0-2", to znaczy zaraz po godzinie „G".

Na rubieży „0-3":

— zapewnić na przeciwległym brzegu rzeki odpowiedni rejon celem rozmieszczenia (bez specjalnego skupiania) wojsk, sprzętu bojowego, organów dowodzenia i zaopatrywania, niezbędnych do wykonania zadania postawionego wojskom forsującym rzekę;

— zapewnić niezbędny rejon potrzebny do wykonania manewru wojsk i zdobycia ważnych odcinków terenu, umożliwiających kontynuowanie natarcia w celu wykonania na czas postawionego zadania;

— opanowany teren winien być dogodny do organizacji obrony i w razie konieczności stwarzać wa-

runki do utrzymania przyczółka i nieprzerwanego wykorzystywania środków przeprawowych;

— po opanowaniu obiektów na rubieży „0-3" zabezpieczyć ukończenie forsowania rzeki.

e) Dysponując bronią jądrową, klasycznymi środkami ogniowymi, sprzętem przeprawowo-mostowym, pojazdami pływającymi i lotnictwem sił lądowych, wojska pierwszego rzutu są w stanie opanować i utworzyć przyczółek w dwóch kolejnych etapach. Teren, opanowywany w pierwszym etapie, oznacza się na mapie lub szkicu linią „0-2", a w drugim etapie — linią „0-3".

Prowadząc ciągłe natarcie z wykorzystaniem lotnictwa sił lądowych i wykonywaniem uderzeń jądrowych bezpośrednio na rejony planowanego przyczółka, ma się pełną możliwość jednym uderzeniem sforsować rubież wodną i opanować przyczółek. Jednakże prowadzenie nieprzerwanych działań zaczepnych jest bardzo utrudnione z uwagi na decentralizację dowodzenia wojskami i znaczne rozproszenie środków zabezpieczenia materiałowego i technicznego w początkowym okresie forsowania. Decyzja dotycząca opanowania przyczółka jednym uderzeniem winna być powzięta na podstawie analizy możliwości środków przeprawowych, liczebności i rozmieszczenia wojsk nieprzyjaciela w rejonie przyczółka, możliwości posiadanych środków rozpoznania i ustalenia celów oraz przypuszczalnego czasu podejścia sił głównych nacierających z frontu do rejonu działań pierwszego rzutu.

f) Plany opanowania przyczółka w dwóch etapach winny być opracowywane zgodnie z podanymi niżej zasadami. Przechodząc do natarcia w celu opanowania przyczółka w trzech lub jednym etapie,

można wnieść do wcześniej opracowanych planów niezbędne zmiany.

1. Oddziały i pododdziały pierwszego rzutu wychodzą zawczasu z rejonów ześrodkowania na pojazdach pływających, tak aby na czas podejść do rubieży rzecznej. Rejony ześrodkowania wyznacza się w odległości kilku mil od rzeki, gdzie wojska rozśrodkowuje się wzdłuż i w głąb frontu.

Robi się tak dlatego, ażeby wojska wydzielone do forsowania rzeki nie mieszały się z wojskami utrzymującymi lub osłaniającymi własny brzeg i z pododdziałami artylerii wspierającymi te wojska. W niektórych przypadkach rejony ześrodkowania mogą być rozmieszczone w rejonie tyłowym korpusu. Przed rozpoczęciem forsowania lub w innym ustalonym czasie, biorąc pod uwagę etap operacji i odległość rejonów załadowania, lotnictwo sił lądowych może przerzucić część pododdziałów pierwszego rzutu do rejonu obiektów znajdujących się na rubieży „0-2".

Tuż przed rozpoczęciem forsowania rzeki, w ściśle ustalonym czasie, przewiduje się wykonanie uderzeń środkami artylerii, pociskami rakietowymi i lotnictwem na rozpoznane względnie prawdopodobne cele leżące w rejonie przyszłego przyczółka. Do tych zadań wykorzystuje się amunicję jądrową i klasyczną. Do podstawowych celów, które winny być zniszczone zalicza się pozycje obronne nieprzyjaciela w pobliżu punktów przepraw oraz obiekty na rubieży „0-2", gdzie będą desantowały wojska (na spadochronach lub przez lądowanie). Wykonanie tych uderzeń stanowi część artyleryjskiego przygotowania, w którym oprócz artylerii wykorzystuje się pociski rakietowe i lotnictwo bojowe. W tych

przypadkach, kiedy broń jądrową wykorzystuje się jako element składowy przygotowania artyleryjskiego, należy bezwzględnie zapewnić dostateczny odstęp czasu pomiędzy przygotowaniem artyleryjskim a rozpoczęciem forsowania rzeki, celem poinformowania dowódcy związku o rezultatach wykonanych uderzeń jądrowych.

2. Obiekty na rubieży „0-2" są opanowywane przez wojska lądowe, które forsują rzekę na sprzęcie pływającym w ścisłym współdziałaniu z taktycznym desantem powietrznym. Wojska te winny szybko połączyć się z desantem. Opanowanie obiektów we wskazanej kolejności prawie zupełnie pozbawia nieprzyjaciela możliwości prowadzenia skutecznego ognia z broni strzeleckiej do punktów przeprawy oraz prowadzenia obserwacji naziemnej. W tym przypadku odpada konieczność opanowywania rubieży „0-1", ponieważ rubież „0-1" i „0-2" opanowuje się w jednym etapie, co przyspiesza wykonanie postawionego zadania. We wskazanym przykładzie do budowy mostów i ciężkich promów można przystąpić zaraz po rozpoczęciu forsowania. Niekiedy sytuacja może ułożyć się w taki sposób, że montaż środków przeprawowych będzie można rozpocząć dopiero po wyjściu wojsk pierwszego rzutu na rubież „0-2".

3. Pod koniec danego etapu walki opanowany rejon winien zapewnić dowódcy wojsk pierwszego rzutu dostateczną przestrzeń na przeciwległym brzegu celem rozmieszczenia bez specjalnego skupienia odwodów, pododdziałów wsparcia ogniowego oraz niezbędnych organów zabezpieczenia administracyjnego, technicznego i materiałowego.

4. Drugi etap mający na celu opanowanie i umocnienie przyczółka rozpoczyna się szybko narastającym wysiłkiem w celu rozwinięcia natarcia z rubie-

ży „0-2" i uchwycenia obiektów na rubieży „0-3" (przyczółek). Wojska wspiera się dodatkowym planowym ogniem artylerii i uderzeniami bombowo-szturmowymi z powietrza, przy wykorzystaniu zarówno środków konwencjonalnych, jak i jądrowych. Oprócz tego, w czasie opanowywania obiektów na rubieży „0-3" (przyczółku) należy koniecznie przewidzieć skuteczne wykorzystanie lotnictwa sił lądowych. Opanowanie obiektów na rubieży „0-3" powinno zapewnić uzyskanie dostatecznego terenu na przeciwległym brzegu w celu rozmieszczenia wojsk, sprzętu bojowego i organów dowodzenia, niezbędnych do wykonania zadania przez wojska forsujące rzekę. Po opanowaniu obiektów na rubieży „0-3", plany winny przewidywać możliwość umocnienia przyczółka drogą wykorzystania broni jądrowej i lotnictwa taktycznego do niszczenia odwodów nieprzyjaciela i izolacji przyczółka. Wykonaniem tego etapu kończy się forsowanie rzeki, a dowódca sprawujący ogólne kierownictwo nad operacją przygotowuje wojska do rozwinięcia natarcia z przyczółka.

5. W czasie forsowania rzeki szczególną uwagę należy zwracać na osiągnięcie dostatecznej elastyczności, która pozwoli we właściwym czasie wprowadzić do walki wojska szybkie, celem osiągnięcia powodzenia w danym etapie walki o przyczółek. Jeżeli nieprzyjaciel nie będzie stawiał silnego oporu, nacierające wojska w czasie opanowywania i umacniania przyczółka oraz rozwijania natarcia z przyczółka winny działać szybko, maksymalnie wykorzystując swą siłę uderzeniową.

g) Do zalet tego sposobu opanowywania i umocnienia przyczółka należy zaliczyć:

— nieprzerwany ruch wojsk pierwszego rzutu z rejonów ześrodkowania leżących w znacznej odległości od rzeki, szybka przeprawa ich przez rzekę i wyjście we właściwym czasie w rejon obiektów — zabezpieczają wysokie tempo natarcia, zmniejszają ześrodkowanie wojsk w pierwszym etapie forsowania oraz stwarzają nieprzyjacielowi trudności w wykrywaniu na czas ważnych celów dla broni jądrowej;

— wykorzystanie lotnictwa sił lądowych w celu opanowania obiektów na rubieży „0-2" i w pobliżu rubieży rzecznej stwarza możliwość budowy ciężkich promów i mostów w jak najkrótszym czasie;

— wykorzystanie podręcznych środków przeprawowych łącznie ze środkami przeprawowymi zbudowanymi przez oddziały i pododdziały inżynieryjne umożliwia szybsze narastanie sił i środków na przeciwległym brzegu rzeki. Wykorzystując podręczne środki przeprawowe zmniejsza się zakres prac inżynieryjnych, co pozwala na skoncentrowanie głównej uwagi oddziałów i pododdziałów inżynieryjnych na budowie środków do przeprawy ciężkiego sprzętu, czołgów i artylerii.

h) W czasie opracowywania planów operacji w zakresie forsowania rzeki należy koniecznie brać pod uwagę podstawowe różnice w sposobach opanowywania i tworzenia przyczółka zarówno w warunkach wojny jądrowej, jak i konwencjonalnej, co ma swe odzwierciedlenie w tym, że:

— w warunkach użycia broni konwencjonalnej opanowanie obiektów na rubieży „0-1" może być planowane jako etap uzupełniający; w tym przypadku nie łączy się on z etapem związanym z opanowaniem obiektów na rubieży „0-2";

— znacznie zmniejsza się stopień rozśrodkowania wojsk w czasie forsowania;

— pas forsowania i głębokość przyczółka będą mniejsze niż w warunkach zastosowania broni jądrowej;

— czas niezbędny do wykonania zadania na każdym etapie będzie zwiększony i dlatego trzeba będzie zwiększyć również czas na budowę środków przeprawowych przez oddziały i pododdziały inżynieryjne.

i) Organa planujące powinny brać pod uwagę, że zarówno w warunkach wojny jądrowej, jak i konwencjonalnej stopień nasycenia wojsk lotnictwem sił lądowych, sprzętem pływającym i innymi środkami przeprawowymi może być różny. Dlatego też, wychodząc z ilości posiadanych środków przeprawowych, do planów opanowania i utworzenia przyczółka będzie się wprowadzać odpowiednie zmiany. Na przykład, w czasie przeprawy wojsk pierwszego rzutu przez przeszkodę wodną może wyniknąć konieczność wykorzystania łodzi desantowych i kładek dla pieszych.

Rozdział 4

Dowodzenie wojskami

41. Zasady ogólne

a) W czasie forsowania rzeki przez korpus, jego dowódca osobiście ustala, jakie siły i środki przeprawowe należy pozostawić do swojej dyspozycji, a jakie przydzielić podległym związkom. Do sił i środków przeprawowych zalicza się: sprzęt i urządzenia inżynieryjne, sprzęt pływający, lotnictwo sił

lądowych, środki wsparcia ogniowego i personel regulacji ruchu. Nie ma stałych zasad określających, kiedy środki te należy pozostawić w dyspozycji dowódcy korpusu, a kiedy przydzielić dywizjom. Decyzję związaną z tym zagadnieniem winno się podejmować w każdej konkretnej operacji, wychodząc z istniejących warunków. Na przykład, jeżeli sieć dróg, środki przeprawowe lub odcinki forsowania są na tyle ograniczone, że do wykonania ogólnego zadania trzeba będzie z początkiem forsowania przeprawiać podstawowe oddziały i pododdziały korpusu w pasie działania jednej dywizji, wówczas celowo jest posiadane inżynieryjne środki przeprawowe pozostawić w dyspozycji korpusu. Lecz w tych przypadkach, gdy związki i oddziały działają w czasie forsowania na szerokim froncie i na rozśrodkowanych odcinkach, zezwala się również na zdecentralizowane użycie środków przeprawowych. Jeżeli zaś stan sieci dróg, odcinków forsowania i środków przeprawowych zapewnia wykonanie podstawowego zadania korpusu i nie wymaga w początkowym okresie forsowania wykorzystania mostów w pasie działania jednej dywizji przez inne oddziały korpusu, wówczas celowo jest przydzielić w całości posiadany przeprawowy sprzęt inżynieryjny dywizjom pierwszego rzutu. W tych wypadkach, gdy w początkowym okresie forsowania sprzętem przeprawowym kierują dywizje pierwszego rzutu, należy zawczasu przewidzieć przekazanie tego sprzętu korpusowi, natychmiast po przeprawieniu przez dywizje podstawowej części swych pododdziałów bojowych oraz pododdziałów materiałowego i technicznego zabezpieczenia. To zwolni dywizje od nadmiernego obciążenia. Będą one mogły skoncentrować cały wysi-

łek na wykonaniu podstawowego zadania w zakresie utworzenia przyczółka.

b) W celu zapewnienia powodzenia podczas forsowania rzeki, należy dokładnie uzgadniać plany na wszystkich szczeblach dowodzenia. Dowódca korpusu w swoich rozkazach określa zadania dywizji i oddziałów korpusu. Planowanie zabezpieczające osiągnięcie powodzenia w forsowaniu zaczyna się w zasadzie na szczeblu korpusu, zaś planowanie bardziej szczegółowe realizowane jest przez podległe korpusowi związki i oddziały. Dowódca korpusu koordynuje i zatwierdza plany forsowania opracowane w dywizjach oraz przydziela oddziały korpuśne i określa zasady ich użycia.

42. Podział wojsk inżynieryjnych i sprzętu inżynieryjnego

a) W czasie natarcia z forsowaniem rzeki, szef saperów dywizji, znając możliwości własnych pododdziałów saperskich i zadanie dywizji, proponuje dowódcy dywizji sposób inżynieryjnego zabezpieczenia forsowania.

b) Pododdziały saperskie dywizji piechoty lub dywizji powietrzno-desantowej są w stanie zabezpieczyć forsowanie rzeki przez dywizję tylko niedużymi siłami i w warunkach przydzielenia jej dostatecznej ilości środków przeprawowych. Dywizja pancerna ma etatowy sprzęt do budowy mostu o długości 137 m. Przy forsowaniu dużej rubieży wodnej dywizji należy obowiązkowo przydzielić dodatkowe środki inżynieryjne.

c) Oddziały i pododdziały inżynieryjne korpusu (w tym także i przydzielone przez armię) mogą być przydzielone dywizjom lub też zabezpieczać ich działania, pozostając w dyspozycji dowódcy korpusu.

d) Pododdziały saperskie dywizji piechoty i powietrzno-desantowej zazwyczaj wykonują jedno zadanie — inżynieryjne zabezpieczenie pododdziałów pierwszego rzutu na przeciwległym brzegu rzeki. Oddziały i pododdziały inżynieryjne korpusu przydzielone dywizjom lub zabezpieczające ich działania zazwyczaj budują promy i mosty.

e) Jeżeli wytworzona w czasie forsowania sytuacja wymaga użycia łodzi desantowych i kładek dla pieszych w celu przeprawienia pododdziałów pierwszego rzutu, wówczas saperzy dywizyjni, poza normalnymi zadaniami, mogą otrzymać zadanie budowy mostów i kładek dla pieszych oraz obsługi łodzi desantowych.

f) W celu pełnego wykorzystania możliwości pododdziałów saperskich w czasie forsowania rzeki, z zasady stawia się im szereg kolejnych zadań. Wykonanie większości zadań wymaga jednoczesnego wykorzystywania środków przeprawowych w ciągu nieznacznego okresu czasu.

g) W czasie forsowania rzeki niecelowe jest rozdzielanie oddziałów i pododdziałów saperskich i inżynieryjnych. Kompania saperów, która normalnie zabezpiecza wsparcie grupy bojowej lub zgrupowania bojowego, w czasie forsowania rzeki winna być użyta z tą samą grupą bojową lub zgrupowaniem bojowym. Grupa inżynieryjna korpusu, która zazwyczaj wspiera dywizję, winna w czasie forsowania rzeki współdziałać tylko z tą dywizją.

43. Budowa mostów

a) Budowę lekkich promów i mostów oraz ciężkich promów, po których mogą przeprawiać się czołgi, rozpoczyna się tylko za zezwoleniem dowódcy

kierującego bezpośrednio forsowaniem (zazwyczaj dowódca dywizji).

b) Budowę ciężkich mostów pontonowych przeznaczonych do przeprawy pojazdów zaczyna się zazwyczaj na rozkaz dowódcy sprawującego ogólne kierownictwo nad forsowaniem (zazwyczaj dowódca korpusu). Termin „ciężki" użyto tu dlatego, aby wykazać, że przez te mosty można przeprawiać czołgi oraz ładunki o podobnym ciężarze. Budowa ciężkich mostów ma ważne znaczenie dla narastania sił i środków na przyczółku. Z uwagi na to, że promy są mniej wrażliwe na ogień nieprzyjaciela, budowanie ich może być rozpoczęte jeszcze przed przystąpieniem do budowy mostów. Przy forsowaniu rzeki o szerokości 76 m i więcej, dowódca dywizji organizuje kilka punktów przeprawy promowej. Budowę i wykorzystywanie promów należy rozpocząć możliwie jak najwcześniej po rozpoczęciu forsowania (godzina „G"). Takie posunięcie umożliwi dowódcy wojsk pierwszego rzutu przeprawienie na przeciwległy brzeg niezbędnej ilości czołgów i artylerii jeszcze przed oddaniem do użytku mostów. W czasie forsowania rzeki o szerokości poniżej 76 m większe znaczenie ma szybkie zbudowanie promów niż mostów, mimo iż te ostatnie odznaczają się większą przepustowością i mogą być szybciej zbudowane. Budowę mostów należy rozpocząć możliwie jak najwcześniej po rozpoczęciu forsowania (godz. „G"), ponieważ ich wykorzystanie ma duże znaczenie dla narastania sił i środków na przyczółku. Opracowując plany forsowania rzeki należy przewidzieć zasady wykorzystywania promów i mostów. W początkowym okresie forsowania rzeki znacznymi siłami, zaleca się używać promów tylko do przeprawiania czołgów, artylerii ciężkiej i innego ciężkiego sprzętu bojowego.

Celem zabezpieczenia maksymalnego rozśrodkowania wojsk i zmniejszenia ich wrażliwości na uderzenia broni jądrowej nieprzyjaciela, punkty przeprawy promowej winny być rozmieszczone w dużej odległości od siebie. W niektórych przypadkach budowę mostów odkłada się do czasu, kiedy forsowanie nie będzie miało wpływu na wykonanie zadania w walce.

Z uwagi na to, że mosty mają większą przepustowość niż promy, należy możliwie jak najszybciej przejść od przeprawy promowej do mostowej. W planach należy przewidywać wykorzystanie promów do przeprawienia na przyczółek sprzętu bojowego i środków zaopatrzenia. Po przekazaniu do użytku mostów, promy można wykorzystywać do przeprawiania powracających z przyczółka środków transportowych, a mosty przeznaczyć do przeprawiania na przyczółek ważnych ładunków.

c) Z zagadnień rozpatrywanych w punkcie „b" wynikają dla dowódcy trudne zadania. Niezbudowanie mostu na czas może doprowadzić do zerwania i opóźnienia dostawy przedmiotów zaopatrzenia i sprzętu bojowego na przeciwległy brzeg. Jeżeli natomiast budowa mostu zacznie się za wcześnie, wówczas może on zostać całkowicie lub częściowo zniszczony przez nieprzyjaciela, w rezultacie czego przerzut wojsk na przeciwległy brzeg może zostać zahamowany, pomimo ewentualnego posiadania dodatkowych mostów.

Decyzja o rozpoczęciu budowy mostu winna zależeć od:

— zadania wojsk;

— potrzeb wojsk forsujących rzekę w zakresie wzmocnienia i przedmiotów zabezpieczenia technicznego i materiałowego;

— ilości posiadanego sprzętu przeprawowo-mostowego;

— skuteczności i intensywności uderzeń jądrowych, łącznie z oddziaływaniem lotnictwa i artylerii nieprzyjaciela na punkty przeprawy mostowej;

— groźby ewentualnego utracenia przyczółka, jeżeli nie będzie można przeprawić tam na promach niezbędnej ilości czołgów i innego sprzętu bojowego;

— zdolności wykrywania celów i niszczenia środków do przenoszenia broni jądrowej nieprzyjaciela zarówno przed, jak i po rozpoczęciu forsowania;

— posiadania środków do zadymiania i wykorzystania zasłon dymnych.

44. Podział czasu

Dokładny podział czasu w okresie planowania forsowania rzeki ma pierwszorzędne znaczenie. Celem zabezpieczenia warunków do osiągnięcia powodzenia w forsowaniu, winno się dokładnie podzielić czas niezbędny do wykonania następujących przedsięwzięć:

— wysunięcia pododdziałów pierwszego rzutu na podstawy wyjściowe do forsowania;

— wysunięcia drugich rzutów łącznie z pojazdami kołowymi i czołgami do rejonów ześrodkowania,

— wysunięcia środków desantowo-przeprawowych i sprzętu przeprawowo-mostowego do rejonów koncentracji technicznych środków przeprawowych;

— rozwinięcia wysuniętych punktów zaopatrywania w amunicję, MPS i inne podstawowe rodzaje zaopatrzenia;

— zastosowania dymów;

— dokonania przedsięwzięć w zakresie organizacji przepraw demonstracyjnych i pozornych, a także zastosowanie innych środków w celu wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd;

— przeprowadzenia przygotowania artyleryjskiego;

— załadowania i wylotu środków lotnictwa transportowego;

45. Forsowanie rzeki na szerokim i wąskim froncie

Dowódca nacierających wojsk winien zawczasu zadecydować, na jakim froncie przeprowadzić forsowanie rzeki — na szerokim, czy wąskim. Szeroki front jest wówczas, gdy rzekę forsuje się w wielu punktach, wąski — gdy forsowanie odbywa się w jednym lub kilku punktach. Gdy podejścia do rzeki są bardzo ograniczone, najlepiej jest forsować rzekę na wąskim froncie. Należy zapamiętać, że forsowanie rzeki na wąskim froncie jest związane z dużym ryzykiem, ponieważ nieprzyjaciel, w wypadku wykrycia forsowania, może skoncentrować znaczne siły, wykonać zdecydowany kontratak i położyć silny ogień na ważne odcinki punktów przeprawowych. Forsowanie rzeki na szerokim froncie zmusza nieprzyjaciela do rozśrodkowania swoich środków ogniowych i utrudnia wykorzystanie szybkich odwodów. Wykorzystując dużą ilość faktycznych i demonstracyjnych punktów przeprawowych, można zatrzymać przeciwdziałanie nieprzyjaciela zmierzające do likwidacji przyczółka, do czasu aż liczebność wojsk nie pozwoli przejść do zdecydowanego natarcia. Planując forsowanie rzeki na szerokim froncie, należy przewidywać także możliwość przejścia do forsowania na wąskim froncie, szczególnie wtedy,

gdy narzuca to charakter terenu lub odpowiadające nam rozmieszczenie wojsk nieprzyjaciela.

46. Czas forsowania

a) *Zasady ogólne.* Określenie czasu forsowania rzeki jest zadaniem szczególnie trudnym. Forsować rzekę można w dzień lub w nocy, w zależności od maskowania, stanu wyszkolenia wojsk, charakteru terenu, właściwości rzeki, rozmieszczenia i możliwości wojsk nieprzyjaciela (np. istnienie pól minowych na przeciwległym brzegu, możliwość wykonania uderzeń z powietrza i wykonania ataku przez wojska pancerne) i od zaleconego tempa natarcia. W czasie forsowania rzeki w dzień utrudnione jest osiągnięcie zaskoczenia.

b) *Czynniki mające wpływ na określenie czasu forsowania rzeki.* S k r y t o ś ć. W czasie forsowania rzeki najlepszą osłoną dla wojsk jest noc lub ograniczona widoczność. Oświetlenie terenu, jakie daje księżyc, zupełnie wystarcza do przeprowadzenia pierwszej fazy forsowania. Nie należy jednak polegać tylko na naturalnym oświetleniu. W noce bardzo ciemne użycie sztucznego oświetlenia pozwoli stworzyć wojskom lepsze warunki widoczności, umożliwiając ich rozwijanie i forsowanie oraz montowanie promów i budowę mostów. Celem osiągnięcia zaskoczenia, oświetlenie terenu należy dokładnie obliczyć w czasie i uzgodnić z ogólnym planem przedsięwzięć dotyczących wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd. Skrytość działania wojsk forsujących rzekę w dzień można częściowo zapewnić, wykonując forsowanie w deszczową pogodę, pod osłoną mgieł oraz maskujących dymów. Przeprowadzenie forsowania w nocy lub w warunkach ograniczonej widoczności stwarza możliwość osiągnięcia zaskoczenia, jednak

osłabia się tempo forsowania i natarcia. Utrudnione jest również dowodzenie wojskami.

Brak doświadczenia w forsowaniu rzek. Jeżeli w pierwszym rzucie zamierza się użyć wojska nie posiadające doświadczenia w forsowaniu rzek, wówczas najbardziej celowo będzie rozpoczynać forsowanie o świcie lub pod osłoną zasłony dymnej, ponieważ forsowanie nocą może doprowadzić do dezorganizacji i zamieszania. Aby wprowadzić nieprzyjaciela w błąd co do dokładnego miejsca forsowania rzeki, zaleca się stawiać pozorne zasłony dymne.

Charakter terenu. Wprawdzie teren odkryty, przylegający do rzeki, ułatwia rozwijanie wojsk i sprzętu bojowego, jednak nie zabezpiecza im ukrycia i maskowania, jeżeli nie użyje się dymów maskujących. Teren zakryty, lesisty i poprzecinany utrudnia wprawdzie ruch wojsk, jednak zabezpiecza niezawodne ich ukrycie i maskowanie. Dlatego teren odkryty jest najbardziej korzystny do forsowania w nocy, zaś teren zakryty, lesisty i poprzecinany — do forsowania w dzień. Oddalenie ważnych obiektów od rzeki ma również wpływ na określenie czasu forsowania.

Właściwości rzeki. Jeżeli rzeka jest szeroka i ma szybki prąd, grząskie dno, wysokie brzegi, niedogodne drogi podejścia oraz występują na niej przypływy i odpływy, wówczas nie zaleca się forsować takiej rzeki w nocy.

Rozmieszczenie i możliwości wojsk nieprzyjaciela. Ponieważ działalność lotnictwa i czołgów nieprzyjaciela jest w nocy ograniczona, powstają stosunkowo sprzyjające warunki do budowy mostów i przeprawienia po nich wojsk. Przejścia w polach minowych na przeciwległym

brzegu jest również najłatwiej wykonywać w nocy lub w warunkach ograniczonej widoczności (dymy maskujące).

Tempo forsowania. Wysokie tempo forsowania rzeki jest możliwe tylko w dzień. Osiąga się je jednak kosztem utracenia zaskoczenia i skrytości, szczególnie gdy forsowanie przeprowadza się bez zastosowania zasłon dymnych. Użycie transporterów opancerzonych, sprzętu pływającego i lotnictwa sił lądowych w celu przeprawienia wojsk pierwszego rzutu i zaopatrzenia stwarza warunki do osiągnięcia wysokiego tempa i elastyczności forsowania, boniżając stopień skoncentrowania wojsk i środków materiałowych na rubieży rzeki. W czasie forsowania nocą, wojska pierwszego rzutu mogą przeprawić się przez rzekę pod osłoną ciemności, a o świcie opanować i umocnić się na obiektach pierwszego etapu forsowania w celu rozszerzenia przyczółka w dzień.

47. Rozpoczęcie forsowania („G") i rubież wyjściowa do forsowania

W czasie forsowania rzeki z planowym przygotowaniem, rubież wyjściową do forsowania stanowi zazwyczaj linia odbicia (styk wody z ziemią na własnym brzegu), zaś „G" — moment przekroczenia rubieży wyjściowej przez pododdziały pierwszego rzutu. Podczas forsowania rzeki z marszu, rubież wyjściowa do forsowania może być wyznaczona w znacznej odległości od rzeki.

48. Narastanie sił i środków na przeciwległym brzegu

Siły i środki winny narastać na przyczółku możliwie jak najszybciej, tak aby nieprzyjaciel nie był w stanie ześrodkować znaczniejszych sił do likwidacji przyczółka.

Po opanowaniu przyczółka, należy bezwzględnie umocnić się na nim do chwili, gdy nieprzyjaciel skoncentruje siły i przedsięweźmie kontratak. Przegrupowanie sił na przeciwległym brzegu winno być wykonane szybko. Aby wykonać zadanie we właściwym czasie, natarcie należy prowadzić nieprzerwanie i w tym celu wprowadzać do walki odwody, aby wzmocnić wojska pierwszego rzutu.

49. Wzmocnienie wojsk pierwszego rzutu

a) Po wysadzeniu na przeciwległym brzegu fal szturmowych, należy organizować przeprawianie środków wsparcia i pododdziałów wzmocnienia. Do przeprawienia wojsk, dostatecznej ilości sprzętu bojowego i przedmiotów zaopatrzenia na przeciwległy brzeg rzeki — wykorzystuje się mosty, promy, sprzęt pływający i lotnictwo sił lądowych. Środki wsparcia ogniowego znajdują się w stałej gotowości do przeprawy przez rzekę w ślad za „falami" szturmowymi, w celu zwiększenia siły ognia środków znajdujących się na przyczółku i zwiększenia zasięgu ognia. Do przerzucenia na przyczółek dział samobieżnych i średniej artylerii mogą być użyte samoloty i śmigłowce lotnictwa transportowo-desantowego. W celu podtrzymania wysokiego tempa natarcia odwody winny znajdować się w stałej gotowości do przeprawienia przez rzekę i być wprowadzane do walki na dowolnym odcinku przyczółka. Dowódcy oddziałów i związków winni być gotowi do rozwinięcia osiągniętego powodzenia wszystkimi odwodami będącymi w ich dyspozycji. Dowódcy grup bojowych pierwszego rzutu wykorzystują pododdziały drugiego rzutu według własnego uznania, w zależności od rozwoju sytuacji. Dowódcy wszystkich szczebli wykorzystują posiadane drugie

rzuty (odwody) w sytuacji, gdy pododdziały bojowe mogą osiągnąć żądane powodzenie. Oddzielne wykorzystywanie drugich rzutów przybywających na przeciwległy brzeg rzeki z zasady nie jest pożądane. Odwody korpusu winny przeprawiać się na przeciwległy brzeg po przeprawieniu odwodów dywizji pierwszego rzutu. Odwód korpusu może być użyty w celu rozwinięcia powodzenia lub zamiany pierwszego rzutu na przyczółku.

b) Z uwagi na to, że nieprzyjaciel dysponuje bronią jądrową, pożądane jest wzmacniać skrzydła oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu, aby zabezpieczyć niezbędne rozśrodkowanie wojsk na przyczółku. Po wzmocnieniu oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu przez pododdziały drugiego rzutu przeprawiające się przez rzekę, należy na czas przyjąć odpowiednie ugrupowanie, tak aby zapewnić rozśrodkowanie wojsk.

50. Niszczenie samodzielnych punktów oporu nieprzyjaciela

Ważnym zadaniem w toku natarcia jest zniszczenie na przeciwległym brzegu samodzielnych punktów oporu nieprzyjaciela. Jeżeli zadanie to nie będzie wykonane, wówczas na przyczółku pozostaną grupy nieprzyjaciela, które mogą nie tylko utrudnić kolejną przeprawę wojsk, lecz również pracę pododdziałów inżynieryjnych na punktach przeprawy mostowej i promowej. Działania tych grup nieprzyjacielskich mogą doprowadzić do zerwania planów narastania sił i środków na przyczółku i zagrozić powodzeniu natarcia. Aby zapewnić szybkie tempo natarcia, pododdziały pierwszego rzutu powinny obchodzić niewielkie punkty oporu nieprzyjaciela. Zadanie niszczenia samodzielnych punktów oporu nie-

przyjaciela powierza się specjalnym pododdziałom drugiego rzutu. W zależności od zaistniałej sytuacji, zadanie niszczenia samodzielnych punktów oporu mogą również wykonywać pododdziały pierwszego rzutu. W takim wypadku należy dążyć do zastąpienia ich przez pododdziały drugiego rzutu, które wykonują wówczas zadanie pierwszego rzutu. Jeżeli etatowe lub przydzielone pancerne pododdziały rozpoznawcze nie wykonują swych podstawowych zadań, można im powierzyć zadanie niszczenia na przyczółku punktów oporu nieprzyjaciela. Zadanie to należy zawczasu przewidzieć w rozkazach.

Rozdział 5

Podział wojsk przy forsowaniu rzeki

51. Skład pododdziałów i wsparcie ogniowe

a) W początkowym okresie planowania natarcia z forsowaniem rzeki przeprowadza się szczegółowe obliczenia potrzebnej ilości wojsk i środków wsparcia ogniowego oraz określa się ich stan liczebny. Potrzebna ilość oddziałów i pododdziałów wszystkich rodzajów wojsk oraz rodzaje i natężenie wsparcia ogniowego zależą od wielkości przyczółka, który należy opanować dla skutecznej osłony punktów przeprawowych i zabezpieczenia przestrzeni dla manewru wojsk wprowadzanych w celu rozwinięcia osiągniętego powodzenia. W czasie planowania należy uwzględniać stan liczebny, stopień przygotowania, stan moralny i doświadczenie bojowe każdego oddziału i pododdziału uczestniczącego w działaniach bojowych połączonych z forsowaniem przeszkody wodnej.

b) Konieczne jest ustalenie nie tylko ilości wojsk pierwszego rzutu, lecz również ilości wszystkich wspierających oddziałów i pododdziałów. Jednocześnie z określeniem potrzebnej ilości oddziałów i pododdziałów bojowych, środków wsparcia ogniowego i innych pododdziałów wspierających, ustala się potrzeby w różnego rodzaju uzbrojeniu i sprzęcie specjalnym.

52. Ugrupowanie sił i środków

Podczas prowadzenia natarcia z forsowaniem rzeki, podobnie jak podczas natarcia w normalnych warunkach, dowódca ugrupowuje wojska w taki sposób, aby zapewnić niezawodne dowodzenie nimi i prawidłowe wykorzystanie ich możliwości bojowych. Wojska biorące udział w forsowaniu rzeki mogą być podzielone na pięć zasadniczych rzutów: szturmowy, wsparcia ogniowego, zabezpieczenia inżynieryjnego, wzmocnienia oraz tyłowy. Podział taki przeprowadza się tylko w celu ułatwienia planowania i podziału zadań między poszczególne rzuty. Nie jest on jednak związany z organizacją dowodzenia lub kolejnością przeprawy.

53. Skład rzutów

a) *Rzut szturmowy.* Skład rzutu szturmowego zmienia się w zależności od sytuacji. Pododdziały wydzielone w skład rzutu szturmowego łączą się w zgrupowania taktyczne. Na podstawie zatwierdzonego planu działań bojowych i kalkulacji środków przeprawowych pododdziały rzutu szturmowego forsują rzekę „falami szturmowymi". Pododdziały mogą przeprawiać się przez rzekę na pojazdach pływających, czołgach oraz łodziach desantowych lub też pokonywać przeszkodę wodną na samolotach i śmigłowcach lotnictwa sił lądowych (rys. 2, 3 i 4). Orga-

nizacja współczesnej dywizji zabezpiecza dużą giętkość w wykorzystywaniu zgrupowań i grup bojowych oraz ruchliwych grup taktycznych przy wykonywaniu opracowanego planu działań bojowych. Na przykład, według jednego wariantu planu działań, dywizja piechoty może wykorzystywać jednocześnie cztery grupy bojowe w rzucie szturmowym, z tym, że dwie z nich przerzuca się na śmigłowcach, a dwie na środkach przeprawowych. Jedna grupa bojowa (piąta) znajduje się w drugim rzucie (odwodzie).



Rys. 2. Grupa desantowa rzutu szturmowego

W innym wypadku jedna z czterech grup bojowych, wchodzących w skład rzutu szturmowego, może być przerzucona na śmigłowcach, a trzy — na środkach przeprawowych. Również i w tym wypadku jedna grupa (piąta) pozostaje w drugim rzucie (odwodzie). W zależności od sytuacji mogą być stosowane i inne jeszcze warianty.



Rys. 3. Pływający transporter opancerzony



Rys. 4. Wyładowywanie ze śmigłowca pododdziału rzutu szturmowego

W skład rzutu szturmowego mogą wchodzić:

— pododdziały piechoty;

— pododdziały inżynieryjno-saperskie zabezpieczające bezpośrednie wsparcie piechoty na przeciwległym brzegu;

—załogi obsługujące łodzie i przewodnicy ze składu pododdziałów inżynieryjnych;

— pododdziały samochodów i transporterów pływających;

— pododdziały lotnictwa sił lądowych;

— grupy dowodzenia;

— wysunięci obserwatorzy artyleryjscy i oficerowie łącznikowi z pododdziałów moździerzy i artylerii;

— personel sanitarno-medyczny;

— oficerowie naprowadzania lotnictwa taktycznego;

— wysunięte grupy łączności z oddziałów i pododdziałów wspierających oraz z oddziałów i pododdziałów drugiego rzutu (odwodu);

— skład osobowy pododdziałów łączności;

— pododdziały zadymiania;

— pododdziały rozpoznania i ustalania celów.

b) *Rzut wsparcia ogniowego.* Wsparcie ogniowe jest realizowane przez lotnictwo taktyczne, artylerię okrętową i następujące pododdziały wojsk lądowych:

— pododdziały moździerzy i przeciwpancernych pocisków rakietowych z grup bojowych pierwszego i drugiego rzutu;

— organiczne, przydzielone i wspierające pododdziały czołgów;

— pododdziały czołgów pływających;

— artylerię dywizyjną;

— pododdziały artylerii korpuśnej łącznie z artylerią przeciwlotniczą;
— pododdziały zadymiania.

c) *Rzut zabezpieczenia inżynieryjnego.* W skład rzutu zabezpieczenia inżynieryjnego wchodzą oddziały i pododdziały saperskie ze swoimi środkami technicznymi. Oddziały i pododdziały saperskie mają za zadanie budowę promów i mostów, budowę dróg dojazdowych oraz utrzymanie urządzeń i dróg zaopatrywania na własnym brzegu.

1. Dla inżynieryjnego zabezpieczenia forsowania rzeki korpusowi przydziela się zazwyczaj dwie lub więcej grup inżynieryjnych. Każdej dywizji forsującej rzekę w składzie pierwszego rzutu przydziela się po jednej grupie inżynieryjnej. W skład grupy inżynieryjnej wchodzą:
— sztab;
— trzy bataliony saperów (lub więcej);
— kompanie mostów pontonowych;
— kompanie mostów koleinowych;
— kompanie lekkiego sprzętu inżynieryjnego;
— kompanie spycharek.

2. W zależności od zaistniałej sytuacji i charakteru rzeki, do rzutu zabezpieczenia inżynieryjnego mogą być przydzielone również pododdziały wojsk lądowych. W takich wypadkach pododdziały te przydziela się grupom inżynieryjnym, gdzie wykorzystuje się je w zależności od potrzeb.

3. Dowództwo wsparcia środkami pływającymi może być wykorzystane do zabezpieczenia inżynieryjnego oddziałów i związków forsujących rzekę. Ten nowy twór organizacyjny w składzie wojsk lądowych, dzięki posiadaniu systemu łączności i pojazdów pływających, jest w stanie ułatwić forsowa-

nie rzeki na szerokim froncie w warunkach groźby użycia broni jądrowej przez nieprzyjaciela. Na ogół dowództwo wsparcia środkami pływającymi może być wykorzystane do zabezpieczenia jednego lub wszystkich etapów forsowania rzeki z marszu lub z planowym przygotowaniem. Przy forsowaniu dużej rzeki, dowództwo to może zwolnić pododdziały inżynieryjne od wykonywania obowiązków związanych z forsowaniem rzeki, co pozwoli pododdziałom saperów dywizji realizować nieprzerwane inżynieryjne zabezpieczenie działań pierwszego rzutu dywizji. Oprócz tego, dowództwo wsparcia środkami pływającymi może być wykorzystane do inżynieryjnego zabezpieczenia forsowania przeprowadzanego siłami korpusu.

d) *Rzut wzmocnienia* składa się z następujących pododdziałów: piechoty drugiego rzutu (odwodu), inżynieryjnych na przeciwległym brzegu, artylerii przeciwlotniczej, czołgów, rozpoznawczych, medyczno-sanitarnych, łączności oraz materiałowo-technicznego zabezpieczenia przeznaczonych do zaopatrywania wojsk pierwszego rzutu.

e) *Rzut tyłowy*. W skład tego rzutu wchodzą wszystkie pododdziały materiałowego i technicznego zabezpieczenia, które ze względu na charakter wykonywanych zadań nie są bezpośrednio związane z zabezpieczaniem forsowania rzeki. Do rzutu tego wchodzą również wszystkie inne pododdziały nie wchodzące w skład wyżej wymienionych rzutów.

54. Zadania rzutów

a) *Rzut szturmowy*. Do głównych zadań rzutu szturmowego należy sforsowanie przeszkody wodnej w nakazanym czasie, opanowanie wyznaczonych obiektów i umocnienie się na przeciwległym brzegu.

b) *Rzut wsparcia ogniowego.* Główne zadanie rzutu wsparcia ogniowego sprowadza się do wsparcia działań oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu. Zadanie to realizuje się poprzez:

— obezwładnianie punktów oporu nieprzyjaciela;

— prowadzenie ognia do nowo wykrytych celów;

— ogniową osłonę skrzydeł i styków;

— zwalczanie moździerzy i baterii artylerii nieprzyjaciela;

— rozpoznawanie i umiejscawianie celów;

— ostrzeliwanie linii i tras komunikacyjnych nieprzyjaciela na przeciwległym brzegu;

— obezwładnianie środków do przenoszenia ładunków jądrowych;

— prowadzenie ognia nękającego na rejony ześrodkowania wojsk nieprzyjaciela;

— odpieranie kontrataków nieprzyjaciela;

— zwalczanie czołgów nieprzyjaciela;

— zabezpieczenie osłony przeciwlotniczej wojsk;

— obezwładnianie punktów obserwacyjnych i stanowisk dowodzenia nieprzyjaciela;

— wskazywanie kierunków ruchu pododdziałom pierwszego rzutu przez prowadzenie ognia pociskami dymnymi lub smugowymi;

— realizowanie przedsięwzięć mających na celu wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd;

— stawianie zasłon pociskami dymnymi;

— oświetlanie pola walki nocą;

— zabezpieczanie działań lotnictwa wspierającego w wykonywaniu wyżej wymienionych zadań;

— prowadzenie ognia wzbraniającego w czasie przelotu śmigłowców i samolotów.

c) *Rzut zabezpieczenia inżynieryjnego.* Przed rzutem zabezpieczenia inżynieryjnego stawia się następujące zadania:

— budowa i utrzymanie sieci dróg i linii komunikacyjnych;

— rozminowywanie i usuwanie zapór;

— budowa i utrzymanie dróg podejścia do promowych i mostowych punktów przeprawowych na własnym brzegu;

— budowa i utrzymanie kładek dla pieszych;

— budowa, utrzymanie i obsługiwanie promów;

— budowa i utrzymanie mostów do przeprawy samochodów;

— budowa i utrzymanie wyjazdów z punktów przeprawowych na przeciwległym brzegu;

— urządzanie i utrzymywanie urządzeń ochronnych dla mostów;

— budowa i utrzymanie mostów pozornych;

— obsługiwanie inżynieryjnych pojazdów pływających;

— w wypadku konieczności, obrona promowych i mostowych punktów przeprawowych.

d) *Rzut wzmocnienia.* Ogólnym zadaniem rzutu wzmocnienia jest zabezpieczenie działań bojowych wojsk nacierających na przeciwległym brzegu. Rzutowi temu mogą być wyznaczone następujące zadania specjalne:

— zabezpieczenie skrzydeł i rozwinięcie natarcia poprzez wprowadzenie do walki świeżych sił piechoty i czołgów;

— niszczenie punktów oporu nieprzyjaciela na przeciwległym brzegu;

— odpieranie kontrataków;

— usunięcie zapór z tych odcinków terenu na przeciwległym brzegu, które zostały ominięte przez oddziały pierwszego rzutu;

— zbiórka i ewakuacja rannych;

— czasowe utrzymywanie i ochrona jeńców wojennych oraz internowanych osób cywilnych;

— zbiórka i ewakuacja zabitych;

— budowa i obsługa linii łączności przez rzekę;

— wzmocnienie ognia artylerii;

— materiałowe i techniczne zabezpieczenie oddziałów pierwszego rzutu;

— obrona punktów przeprawowych przed naziemnym i powietrznym napadem;

— osłona punktów przeprawowych zasłonami dymnymi.

e) *Rzut tyłowy* jest przeznaczony do zabezpieczenia normalnych warunków bytowych wojskom prowadzącym działania bojowe. Pododdziały wchodzące w skład rzutu tyłowego przeprawiają się przez rubież wodną zgodnie z planem organizacji i regulacji ruchu.

55. Użycie rzutów

a) *Rzut szturmowy.* Aby przeprowadzić forsowanie w szybkim tempie i zabezpieczyć rozśrodkowanie wojsk przy jednoczesnym tworzeniu decydującej przewagi w sile bojowej nad nieprzyjacielem na ważnych odcinkach przyczółka, rzut szturmowy powinien forsować rzekę na szerokim froncie. Forsować rzekę można przy użyciu wojsk lądowych z jednoczesnym wysadzeniem desantu na śmigłowcach w rejon obiektów znajdujących się w głębi obrony nieprzyjaciela. Aby zabezpieczyć wysokie tempo natarcia pododdziałów rzutu szturmowego, ważne znaczenie ma urzutowanie wojsk w głąb.

Ugrupowanie bojowe rzutu szturmowego zależy od:

— ilości wojsk;

— środków wsparcia ogniowego;

— środków przeprawowych (łodzi desantowych, promów, mostów, pojazdów pływających i lotnictwa sił lądowych);

— położenia i możliwości nieprzyjaciela, w tym i broni jądrowej;

— warunków widoczności;

— podejść do rzeki i dróg odejścia oraz właściwości rzeki;

— planu manewru.

Taktyka działań oddziałów i pododdziałów rzutu szturmowego w znacznej mierze zależy od położenia odcinków forsowania i punktów przepraw promowych i mostowych. Na przeciwległym brzegu oddziały i pododdziały rzutu szturmowego powinny nacierać w szybkim tempie, ażeby utworzyć niezbędny rejon dla manewru sił głównych i zmniejszyć ich wrażliwość na przeciwdziałania nieprzyjaciela. Zniszczenie poszczególnych punktów oporu na przeciwległym brzegu ma bardzo duże znaczenie przy opanowywaniu i utrzymaniu niezbędnych punktów przeprawy promowej i mostowej. W tych wypadkach, kiedy w forsowaniu rzeki uczestniczą wojska przewożone za pomocą śmigłowców, zadania w zakresie opanowania obiektów powinny być rozdzielone pomiędzy te wojska a oddziały lądowe. Po uchwyceniu obiektów bliższych, oddziały i pododdziały rzutu szturmowego powinny szybko posuwać się do przodu w celu połączenia się z pododdziałami przerzuconymi na przeciwległy brzeg za pomocą śmigłowców. W tym etapie forsowania ważne znaczenie ma szybkość działań niezbędna do tego, aby

wprowadzić u nieprzyjaciela dezorganizację, uchwycić konieczny teren, a tym samym nie dać mu możliwości do przegrupowania swoich sił i wykonania kontrataku. Szybkie przegrupowanie sił i środków w połączeniu z giętkością, siłą ogniową i rozśrodkowaniem wojsk ma ważne znaczenie dla wydłużenia natarcia na przeciwległym brzegu do czasu opanowania i umocnienia przyczółka.

b) *Rzut wsparcia ogniowego.* Przy forsowaniu rzeki, rozmieszczenie i wykorzystanie oddziałów i pododdziałów wsparcia ogniowego jest szczególnie trudne. Wsparcie ogniowe wszystkimi środkami, z wyjątkiem lotnictwa taktycznego i artylerii okrętowej, jest realizowane z własnego brzegu do czasu uruchomienia środków przeprawowych, za pomocą których zostaną przeprawione na przeciwległy brzeg oddziały i pododdziały wsparcia ogniowego. W celu przyspieszenia przeprawy środków wsparcia ogniowego do przeprawy artylerii i przedmiotów zaopatrzenia wykorzystuje się lotnictwo sił lądowych, lotnictwo transportowe sił powietrznych, czołgi pływające oraz samochody i transportery pływające. Środki wsparcia ogniowego wykorzystuje się do następujących zadań:

— wzbraniania przerzutu odwodów nieprzyjaciela na przyczółek;

— załamania oporu nieprzyjaciela w punktach przeprawowych;

— obezwładnienia w miarę możliwości środków ogniowych nieprzyjaciela, łącznie z bronią jądrową, prowadzących ogień na punkty przeprawowe wojsk forsujących;

— zabezpieczenia obrony przeciwlotniczej;

— zabezpieczenia wykonania planu przedsięwzięć zmierzających do wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd.

1. Przy forsowaniu rzeki artylerię rozdziela się w taki sposób, aby zapewnić grupom lub zgrupowaniom bojowym maksymalne wsparcie ogniowe. Gdy jest to możliwe, pododdziały artylerii wykonują zadania scentralizowanie, pod kierownictwem dowódcy artylerii dywizyjnej. Jeżeli szerokość pasa forsowania jest bardzo duża, a scentralizowane dowodzenie artylerią jest niemożliwe i niecelowe, wówczas pododdziały artylerii przydziela się grupom lub zgrupowaniom bojowym w zależności od ich potrzeb. Etatowe lub przydzielone środki do przenoszenia broni jądrowej pozostają z zasady w ręku dowódcy artylerii dywizji. Pomimo posiadania etatowych środków ogniowych, dywizja będzie często wzmacniana pododdziałami artylerii i pododdziałami pocisków rakietowych. Zadania oraz stanowiska ogniowe dla pododdziałów artylerii przydzielonych do dywizji jak i innych pododdziałów wzmocnienia wyznacza dowódca artylerii dywizji tak, aby w maksymalny sposób zabezpieczyć wsparcie wojsk forsujących rzekę.

2. W celu maksymalnego zabezpieczenia natarcia wojsk na przeciwległym brzegu, artyleria, czołgi i inne środki ogniowe rozmieszczają się możliwie jak najbliżej rzeki. Wojskom przerzucanym na przeciwległy brzeg na śmigłowcach przydziela się powietrzno-transportowe pododdziały wsparcia ogniowego. Pododdziały artylerii powinny zawczasu wstrzelać się do celów. Dla izolacji odcinka forsowania do momentu rozpoczęcia forsowania artyleria prowadzi ogień zaporowy. Jeśli przewiduje się forsowanie rzeki z zaskoczeniem, to nie zaleca się przeprowadzać

zmian w reżimie ognia tuż przed rozpoczęciem forsowania. Jeśli zaskoczenie nie jest decydującym czynnikiem, to przed rozpoczęciem forsowania może być przeprowadzone silne przygotowanie artyleryjskie. Przygotowanie artyleryjskie może być wykonane przez artylerię prowadzącą ogień pociskami jądrowymi i konwencjonalnymi, lotnictwo taktyczne, artylerię okrętową oraz działa i wyrzutnie pocisków chemicznych. Przygotowanie artyleryjskie rozpoczyna się od obezwładnienia środków do przenoszenia broni jądrowej, stanowisk ogniowych artylerii klasycznej, punktów obserwacyjnych, stanowisk dowodzenia, pozycji obronnych i odwodów, a następnie przechodzi się do prowadzenia ognia wzbraniającego (zaporowego). Przed samym rozpoczęciem forsowania, przygotowanie artyleryjskie wzmaga się i narasta na sile w celu obezwładnienia nieprzyjaciela broniącego się bezpośrednio na przeciwległym brzegu rzeki i rozmieszczonego w tych rejonach, do których przerzucone będą wojska na śmigłowcach. Przygotowanie artyleryjskie jest prowadzone przez uprzednio ustalony okres czasu lub do chwili, gdy dowódca grupy bojowej lub zgrupowania bojowego da sygnał do przeniesienia ognia w głąb obrony nieprzyjaciela.

3. Zwalczanie baterii artylerii nieprzyjaciela może mieć o wiele większe znaczenie przy forsowaniu rzeki aniżeli w innych warunkach natarcia. Wyjaśnia się to tym, że w pasie forsowania wojska posiadają ograniczoną ilość punktów przeprawowych, co może zmusić je do przeprawiania się przez rzekę w dobrze znanych dla nieprzyjaciela miejscach, na które może on prowadzić dokładny i celny ogień. Zwalczaniem artylerii kieruje z zasady korpuśny punkt kierowania ogniem.

4. Szybka przeprawa pododdziałów wsparcia ogniowego przez przeszkodę wodną ma decydujące znaczenie dla wydłużenia natarcia i rozwinięcia powodzenia osiągniętego po uchwyceniu przyczółka. W początkowym okresie forsowania część lekkiej artylerii może być przerzucona na przeciwległy brzeg za pomocą samochodów pływających i transporterów opancerzonych oraz śmigłowców (rys. 5). Po zbudowaniu promów i mostów natychmiast rozpoczyna się przeprawiać artyleria średnia i ciężka.



Rys. 5. Przerzut 105 mm haubicy za pomocą śmigłowca

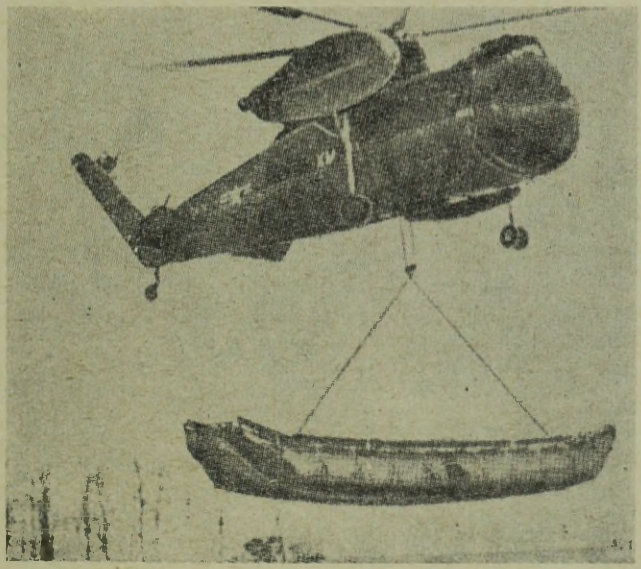
5. Aby wzbronić prowadzenia obserwacji naziemnej i obniżyć skuteczność działania promieniowania świetlnego broni jądrowej nieprzyjaciela, konieczne jest stosowanie zasłon dymnych stawianych przez pododdziały środków dymotwórczych, artylerię, moździerze i lotnictwo.

6. Artyleria przeciwlotnicza jest przeznaczona do zwalczania lotnictwa nieprzyjaciela wykonującego

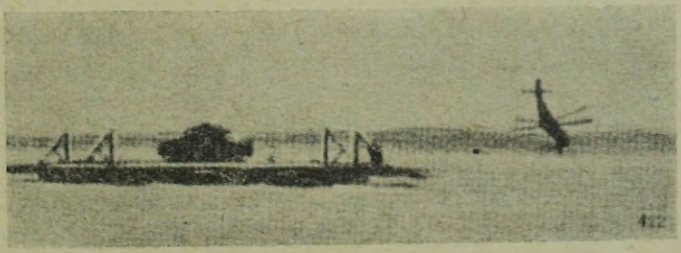
uderzenia z powietrza i prowadzącego rozpoznanie rejonu działań bojowych. Artylerii przeciwlotniczej stawia się również zadanie udzielenia pomocy lotnictwu w wywalczaniu panowania w powietrzu nad całym rejonem działań bojowych.

c) *Rzut zabezpieczenia inżynieryjnego.* Wykorzystanie rzutu zabezpieczenia inżynieryjnego zależy od zadania rzutu szturmowego, ilości pododdziałów inżynieryjnych i sprzętu oraz właściwości rzeki. Szef saperów dywizji jest odpowiedzialny za opracowanie planów zabezpieczenia danego związku w środki przeprawowe. On również określa zakres prac inżynieryjnych i koordynuje realizację przedsięwzięć inżynieryjnego zabezpieczenia forsowania rzeki przez związek taktyczny. Ponadto utrzymuje ścisłą łączność z dowódcami przydzielonych i wspierających pododdziałów inżynieryjnych wykonujących zadania specjalne oraz koordynuje działania tych pododdziałów w celu maksymalnego zaspokojenia potrzeb wojsk forsujących rzekę. W tych wypadkach, gdy przy forsowaniu rzeki bierze udział inżynieryjne dowództwo wsparcia środkami pływającymi, na jego sztab nakłada się zadania planowania technicznego i koordynacji przedsięwzięć zabezpieczenia inżynieryjnego. W planach zabezpieczenia inżynieryjnego przewiduje się wydzielenie specjalnych grup w celu przeprowadzenia zawczasu rozpoznania rzeki i zorganizowania parków sprzętu inżynieryjnego, wstępne przygotowanie dróg podejścia i punktów przeprawowych oraz wysunięcie pododdziałów inżynieryjnych do rzeki równocześnie lub tuż za pododdziałami rzutu szturmowego w celu budowy promów i mostów natychmiast po pozbawieniu nieprzyjaciela możliwości prowadzenia ognia na punkty przeprawowe. Do pomocy w budowie promów i mo-

stów mogą być wykorzystane śmigłowce, które są w stanie przerzucać poszczególne złożone elementy mostów z parków sprzętu inżynieryjnego na rubież wodną do wymaganych punktów przeprawowych. Oprócz tego, śmigłowce mogą być wykorzystywane



Rys. 6. Przerzut 2,4 t. pontonu za pomocą śmigłowca



Rys. 7. Holowanie promu M4T6 z czołgiem przez śmigłowiec

do holowania promów przez rzekę (rys. 6 i 7). Do zadań pododdziałów inżynieryjnych na rubieży wodnej w zależności od konkretnej sytuacji, należą:

— obsługiwanie łodzi desantowych i inżynieryjnych pojazdów pływających;

— budowa i obsługiwanie promów;

— budowa, utrzymanie i obsługiwanie kładek dla pieszych i mostów do przeprawy pojazdów;

— rozminowanie, budowa dróg podejścia do rzeki i wyjścia na przeciwległy brzeg oraz utrzymanie tych dróg.

Przy dogodnych brzegach i sprzyjającej szybkości prądu rzeki oraz przy wystarczającej ilości śmigłowców i pojazdów pływających, wykorzystanie łodzi desantowych i kładek dla pieszych w szerszym zakresie może okazać się niepotrzebne.

d) *Rzut wzmocnienia.* Rzut wzmocnienia powinien być elastyczny i giętki, aby wchodzące w jego skład pododdziały można było przeprawić w każdym czasie, w zależności od zmian w sytuacji. Jest to szczególnie ważne przy określaniu niezbędnego sprzętu, uzbrojenia i przedmiotów zaopatrzenia, które w składzie rzutu powinny być przeprawione przez rzekę. Pododdziały rzutu wzmocnienia mogą przeprawiać się na jakichkolwiek posiadanych środkach przeprawowych (rys. 8). Śmigłowce i pojazdy pływające dają możliwość szybkiej przeprawy ważniejszego sprzętu bojowego, przedmiotów zaopatrzenia i ludzi. Jednakże do przeprawy ciężkiego uzbrojenia, sprzętu technicznego i większej ilości samochodów konieczne jest wykorzystywanie promów i mostów. Ważne jest, aby pododdziały rzutu nie tworzyły zatorów na punktach przeprawowych na własnym brzegu oraz aby dążyły do rozśrodkowania się na

przeciwległym brzegu po zakończeniu przeprawy. Osiąga się to poprzez dobrze opracowany plan organizacji i regulacji ruchu.



Rys. 8. Przeprawa wojsk po aluminiowej kładce dla pieszych

Rozdział 6

Wybór odcinków forsowania i punktów przeprawy

56. Uwagi ogólne

a) Rzekę należy forsować na szerokim froncie, organizując kilka oddzielnych odcinków forsowania

w celu zmuszenia nieprzyjaciela do zmasowania ognia i ześrodkowania sił do kontrataku na nie więcej niż jednym odcinku forsowania. W okresie przygotowawczym ważne znaczenie ma utrzymanie w tajemnicy tych przygotowań oraz wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd co do czasu i miejsca forsowania oraz składu sił i środków na wybranych punktach przeprawy. Przy wyborze pasów i odcinków forsowania oraz punktów przeprawy należy kierować się względami tak taktycznymi, jak i technicznymi. Przy ocenie potrzeb taktycznych i technicznych mogą wyniknąć pewne sprzeczności. Na przykład przy wyborze punktów przeprawy mostowej, z punktu widzenia technicznego celowe jest wykorzystywanie tych miejsc, gdzie dotychczas istniały mosty, a to z tego względu, że w miejscach tych znajdują się dogodne podejścia do rzeki, co daje możliwość zmniejszenia zakresu niezbędnych prac inżynieryjnych. Natomiast z taktycznego punktu widzenia, wybór takiego miejsca dla przeprawy mostowej jest niekorzystny i niecelowy, ponieważ nie odpowiada ono wymogom planu działań bojowych. Oprócz tego miejsce to jest dobrze znane nieprzyjacielowi i może on tam prowadzić celny ogień. Dowódca powinien rozważyć wszystkie te fakty i podjąć odpowiednią decyzję.

b) Przy wyborze punktów przeprawowych należy brać pod uwagę, czy znajdują się tam już gotowe podejścia i wyjścia na kierunkach wyprowadzających do poszczególnych obiektów natarcia na przeciwległym brzegu.

57. Punkt przeprawy desantowej

Punkt przeprawy desantowej (Assault Crossing Site) powinien być wybierany tak, aby zapewnił przeprawę pododdziałów grupy bojowej piechoty,

batalionu piechoty zmotoryzowanej lub grupy taktycznej, w zależności od sytuacji. Punkt przeprawy desantowej powinien odpowiadać następującym wymaganiom:

— przeciwległy brzeg rzeki powinien być broniony niedużymi siłami lub tylko patrolowany;

— punkt przeprawy powinien znajdować się na kierunkach podejścia do obiektów natarcia na przeciwległym brzegu;

— teren na własnym brzegu powinien być dogodny do zorganizowania na nim obserwacji artyleryjskiej i prowadzenia ognia na wprost;

— łuk rzeki wygięty w stronę wojsk forsujących powinien być duży i mieć taki kształt, aby poprzez prowadzenie ognia pozbawić nieprzyjaciela możliwości wykorzystywania go; zorganizowanie przeprawy na takim odcinku może ułatwić forsowanie rzeki, bez narażenia się na oddziaływanie nieprzyjaciela ogniem na wprost;

— mieć skryte drogi podejścia do rzeki;

— mieć dobre naturalne drogi dojazdowe do punktów przeprawowych pojazdów pływających lub łatwe do przystosowania podejścia od dróg do tych punktów;

— rzeka powinna mieć umiarkowaną szybkość prądu;

— na rzece nie powinno być żadnych przeszkód i zapór;

— brzegi rzeki powinny być wygodne dla ruchu pojazdów pływających;

— punkt przeprawy powinien znajdować się na prostym odcinku rzeki, bez ostrych zakrętów, na których prąd jest zwykle szybszy;

— powinien obejmować przeprawę promową lub znajdować się niedaleko niej.

Jeśli wojska forsujące rzekę w pierwszym rzucie nie mają pojazdów pływających, to niezależnie od tego, czy forsowanie odbywa się w normalnych warunkach, czy z użyciem broni jądrowej, dużego znaczenia nabierają dwa dodatkowe czynniki: po pierwsze — możliwość wyboru skrytych rejonów ześrodkowania w znacznej odległości od punktu przeprawy desantowej, po drugie — obecność pozycji wyjściowych do natarcia w pobliżu punktu przeprawy desantowej.

W warunkach prowadzenia wojny jądrowej należy unikać częstego zatrzymywania się i postojów wojsk, aby uniemożliwić nieprzyjacielowi zniszczenie ich przez wykonanie uderzeń bronią jądrową. W wypadkach kiedy zachodzi konieczność zajęcia pozycji wyjściowych do ataku, należy zawczasu rozpatrzyć możliwości wykrycia przez nieprzyjaciela opłacalnych celów i wykonania na nie uderzeń bronią jądrową.

58. Punkt przeprawy promowej

Punkt przeprawy promowej (Ferry Site) jest to rejon na rubieży wodnej, gdzie odbywa się przeprawa sprzętu bojowego, przedmiotów zaopatrzenia materiałowo-technicznego oraz ludzi na specjalnie zbudowanych promach. Punkt przeprawy promowej powinien odpowiadać następującym zasadniczym wymaganiom:

— posiadać krótkie i łatwe do przystosowania drogi dojazdowe od głównych dróg do punktu przeprawy oraz wyjazdy z niego;

— umiarkowana szybkość prądu rzeki przy obu jej brzegach oraz prosty odcinek rzeki w miejscu przeprawy;

— rzeka nie powinna posiadać większych mielizn, skał, dużych kamieni podwodnych, zatopionych drzew, wysp i innych przeszkód, które mogą uniemożliwić lub utrudnić pracę promów;

— brzegi powinny być pochyłe, aby można było skrócić czas przygotowania zjazdów i wyjazdów; głębokość rzeki przy brzegach powinna być taka, aby promy z ładunkiem mogły podchodzić do samego brzegu;

— na obu brzegach rzeki powinny znajdować się przedmioty terenowe pozwalające na ukrycie i zamaskowanie pojazdów i ludzi w czasie załadowania i wyładowania.

59. Punkt przeprawy pojazdów pływających

Punkt przeprawy pojazdów pływających (Amphibian Vehicle Crossing Site) jest to miejsce przeprawy ludzi, sprzętu bojowego i przedmiotów zaopatrzenia na samochodach i transporterach pływających. Główne wymagania stawiane punktowi przeprawy pojazdów pływających są analogiczne do wymagań stawianych wobec punktu przeprawy promowej. Pojazdy pływające przeznaczone do przeprawienia sprzętu bojowego i przedmiotów zaopatrzenia materiałowo-technicznego mogą wykorzystywać punkty przeprawowe, które poprzednio były wykorzystywane przez wojska rzutu szturmowego lub punkty przygotowane dodatkowo dla tych pojazdów.

60. Punkt przeprawy mostowej

Punkt przeprawy mostowej (Floating Bridge Site) powinien odpowiadać następującym wymaganiom:

— posiadać rozwiniętą sieć dróg na obu brzegach rzeki lub w pobliżu brzegów;

— możliwość szybkiego wykonania dróg dojazdowych do punktu przeprawy mostowej;

— twardy grunt na obu brzegach rzeki zabezpieczający swobodne poruszanie się ciężkich pojazdów;

— prąd rzeki powinien być równomierny;

— rzeka nie powinna posiadać mielizn, skał podwodnych, większych zatopionych przedmiotów, wysp i innych przeszkód, które mogłyby utrudnić zorganizowanie przeprawy;

— dno rzeki powinno być dostatecznie twarde, aby utrzymać zarzucone kotwice;

— posiadać na własnym brzegu rejony dogodne do ześrodkowania sprzętu przeprawowego i sprzętu bojowego;

— posiadać na brzegach przedmioty terenowe, do których można by umocować liny kotwiczne. Do tego celu mogą być również wykorzystane podpory (filary) zniszczonych mostów.

61. Ilość i rodzaj punktów przeprawowych

a) Ilość i rodzaj punktów przeprawowych niezbędnych do sforsowania rzeki zależą od rodzaju wojsk uczestniczących w forsowaniu, charakteru przeszkody wodnej, planowanego tempa forsowania oraz położenia i możliwości wojsk nieprzyjaciela.

b) Poniżej podano przykład dotyczący potrzebnej ilości punktów przeprawowych i ich rodzajów. Korpus naciera w pasie o szerokości 45 km i ma sforsować rzekę o szerokości 300 m. Wojska obu walczących stron posiadają broń jądrową. Korpus naciera w składzie dwóch dywizji piechoty w pierwszym rzucie. Każda dywizja pierwszego rzutu jest wyposażona w pojazdy pływające i śmigłowce, które są przeznaczone do przeprawy oddziałów i pododdziałów rzutu szturmowego. Dla zabezpieczenia szybkiej

przeprawy wojsk w pasie działań każdej dywizji może być zorganizowana następująca ilość punktów przeprawowych:

— sześć punktów przeprawy desantowej (dokładne miejsca punktów przeprawowych wyznaczają dowódcy grup bojowych po uzgodnieniu z szefem saperów dywizji);

— sześć punktów przeprawy promowej; na każdym z nich będą kursować trzy ciężkie promy;

— od dwóch do czterech punktów przeprawy mostowej rozmieszczonych w całym pasie forsowania.

c) Wykorzystanie tych punktów przeprawowych z jednoczesnym wysadzeniem desantu powietrznego na śmigłowcach w głębi obrony nieprzyjaciela zabezpiecza normalne warunki szybkiej przeprawy wojsk przez rzekę.

d) Dla inżynieryjnego zabezpieczenia dywizji piechoty pierwszego rzutu forsującej rzekę, wydziela się korpuśną grupę inżynieryjną. Z podanego przykładu, gdzie główną uwagę zwrócono na szybkie wykorzystanie promów i rozśrodkowanie wojsk, wynika, że do sforsowania rzeki sztab armii powinien przydzielić korpusowi dodatkowe kompanie mostowe.

Rozdział 7

Środki przeprawowe

62. Zagadnienia ogólne

a) Przy określaniu potrzebnej ilości środków przeprawowych, komórki planujące powinny brać pod uwagę fakt, że jeśli w przeszłości przy forsowaniu rzeki w głównej mierze wykorzystywano tylko

mosty i promy, to w obecnych warunkach mogą być wykorzystywane różne rodzaje naziemnych, nawodnych i powietrznych środków przeprawowych.

b) Etatowy sprzęt przeprawowy może być obecnie wykorzystywany na wszystkich rzekach. Jednak przy wyborze tych środków należy wychodzić z maksymalnej prędkości prądu rzeki. Dla potrzeb planowania rzeki dzieli się na:

— rzeki o szerokości do 76 m;

— rzeki o szerokości od 76 do 150 m;

— rzeki o szerokości powyżej 150 m.

Przy forsowaniu dużych, żeglownych rzek, zalewów morskich i innych podobnych przeszkód wodnych, sposób forsowania i sprzęt przeprawowy mogą być takie same, jak przy prowadzeniu morskich operacji desantowych typu „brzeg—brzeg". Przy planowaniu forsowania należy uwzględniać możliwość wykorzystania specjalnych przeprawowych środków technicznych oraz miejscowych środków przeprawowych. Łodzie, barki towarowe i inne miejscowe środki przeprawowe mogą odegrać ważną rolę w czasie forsowania. Do przerzutu wojsk, przedmiotów zaopatrzenia i sprzętu bojowego należy w maksymalnym stopniu wykorzystać desantowe środki przeprawowe, samoloty transportowe i śmigłowce, pojazdy pływające lub wszystkie wymienione i inne jeszcze środki przeprawowe jednocześnie.

c) Armijna kompania mostów pontonowych posiada sprzęt umożliwiający zbudowanie mostu o długości 215 m, względnie każdy pluton tej kompanii może wybudować most o długości 43 m. Kompania mostowa dywizji pancernej posiada sprzęt etatowy pozwalający na zbudowanie mostu o długości 137 m.

W wypadku konieczności kompanie mostowe otrzymują dodatkowy sprzęt mostowy bezpośrednio ze składów.

d) Charakterystykę i wymagania stawiane przed sprzętem przeprawowym oraz jego podział podaje się w tabeli 2, 3 i 5.

63. Pojazdy pływające

Pojazdy pływające przeznaczone do pokonywania przeszkód wodnych stwarzają najlepsze możliwości szybkiej przeprawy wojsk, sprzętu bojowego i przedmiotów zaopatrzenia materiałowo-technicznego. Do pojazdów pływających zalicza się: pływające transportery opancerzone, transportowo-desantowe pływające pojazdy gąsienicowe i transportowe samochody pływające. Transportery opancerzone i transportowo-desantowe pojazdy gąsienicowe mają osłonę z pancerza i dlatego wykorzystuje się je zazwyczaj do przeprawy fal szturmowych. Transportowe samochody pływające, które nie mają pancerza, są wykorzystywane przeważnie do przeprawy zaopatrzenia i sprzętu bojowego. Dane o możliwościach wyszczególnionych środków przeprawowych przedstawione są w załączniku „Środki przeprawowe".

64. Lotnictwo

Środki lotnictwa sił lądowych i sił powietrznych przeznacza się do przerzutu większej ilości wojsk, sprzętu bojowego i przedmiotów zaopatrzenia materiałowo-technicznego poprzez lądowanie i na spadochronach. Wykorzystanie lotnictwa w połączeniu z innymi środkami przeprawowymi stwarza możliwość szybkiego narastania sił i środków na opanowanym przyczółku. Dane o możliwościach samolotów i śmigłowców podane są w tabeli 8.

65. Łodzie desantowe

Jeśli nie ma dostatecznej ilości pojazdów pływających do przeprawienia wojsk pierwszego rzutu lub przeszkoda wodna nie pozwala wykorzystywać tych pojazdów, dowódca będzie zmuszony do wykorzystania łodzi desantowych (w warunkach prowadzenia wojny tak jądrowej, jak i konwencjonalnej). Wykorzystanie łodzi desantowych poważnie obniża tempo forsowania. W rezultacie, wojska forsujące rzekę przez dłuższy czas będą pod ogniem nieprzyjaciela.

Łodzie desantowe mogą być także wykorzystywane do skrytego forsowania (nie robią hałasu), organizowania pozornych przepraw i patrolowania rzeki. Dane o łodziach desantowych są podane w tabeli 1.

66. Promy

Promy są najlepszym środkiem do przeprawy niezbędnych pojazdów i sprzętu bojowego, szczególnie w początkowym okresie forsowania. Użycie promów zapewnia dużą giętkość forsowania w porównaniu z nieruchomymi mostami. Promy stanowią więc szczególnie ważny środek przeprawowy w warunkach prowadzenia wojny jądrowej. Przy opracowywaniu planów forsowania należy wychodzić z posiadanej ilości pododdziałów saperskich i technicznych środków przeprawowych. Należy również uwzględniać to, że intensywne wykorzystywanie promów może spowodować wstrzymanie budowy mostów w początkowym okresie forsowania, gdyż do zbudowania promu potrzeba prawie tyle czasu, ile do zbudowania mostu przez rzekę o szerokości do 45 m. Jednak przy forsowaniu dużych rzek promy są jedynym i głównym środkiem przeznaczonym do przeprawy większej ilości czołgów i innych koniecznych w walce ciężkich pojazdów w początkowym

okresie forsowania. Podczas końcowych etapów forsowania niektóre promy będą wykorzystywane do przeprawy pojazdów powracających, przewozu ludności cywilnej, osób przesiedlonych, jeńców wojennych, ewakuacji rannych oraz w celu wzmocnienia przeprawy mostowej. Promy są ważnym środkiem przeprawowym w czasie powodzi, spływu lodów i przeprowadzania remontu mostów. W tych wypadkach, gdy promy wykorzystuje się w połączeniu z mostami, punkty przeprawy promowej organizuje się poniżej punktu przeprawy mostowej, aby uniknąć uszkodzenia lub zniszczenia mostu w wypadku zniesienia promów przez prąd. Bardziej szczegółowe dane o budowie, wykorzystaniu i możliwościach promów zostały podane na str. 201—205.

67. Mosty

a) Wykorzystywanie mostów powinno rozpocząć się jak najwcześniej po godzinie „G", kiedy nieprzyjaciel nie będzie w stanie prowadzić ognia na punkty przeprawy mostowej. Ważne znaczenie przy określeniu czasu rozpoczęcia eksploatacji mostu ma nie tylko moment zakończenia budowy samego mostu, lecz również przygotowanie całego punktu przeprawowego łącznie z rozbudową dróg dojazdowych do mostu.

b) Przed saperami stoi zazwyczaj problem: budować mosty w nowych miejscach, czy wykorzystywać te miejsca, gdzie dotychczas były mosty. Często łatwiej jest wykorzystać odcinek rzeki w rejonie zniszczonego lub uszkodzonego mostu aniżeli budować most w zupełnie nowym miejscu. Jest to uwarunkowane tym, że w rejonie takim można wykorzystać istniejącą sieć dróg i dojazdów, przyczółki mostowe, filary i umocnienia kotwiczne zniszczonego

mostu. Ujemną stroną budowy mostu w takich rejonach jest to, że są one dobrze znane nieprzyjacielowi. W miejsca te z całą pewnością nieprzyjaciel wstrzela się zawczasu, a drogi podejścia do nich będą zaminowane. Wskazane wyżej czynniki ujemne wpływają na czas budowy mostów i dlatego nie należy ich budować w miejscach mostów zniszczonych. Z drugiej strony, przy konieczności przeprawiania w początkowym okresie forsowania ciężkich pojazdów, często sytuacja zmusi do budowania mostu w takim rejonie, który nie będzie wymagał dużo czasu na prace przygotowawcze, a szczególnie w rejonie, który będzie posiadał dobre drogi dojazdowe. Szczegółowe dane dotyczące budowy, wykorzystania i obciążenia mostów zostały podane na str. 213.

c) W natarciu z forsowaniem pożądane byłoby posiadanie w pasie działania każdej dywizji pierwszego rzutu minimum dwóch mostów ciężkich, przeznaczonych do przeprawy ciężkiego uzbrojenia i sprzętu dywizji. Ilość budowanych mostów zależeć będzie od istnienia sieci dróg, ilości dogodnych miejsc do ich budowy, ilości sprzętu inżynieryjno-mostowego oraz oddziałów i pododdziałów saperskich. Po opanowaniu przyczółka w miarę możliwości buduje się dodatkową ilość ciężkich mostów pontonowych lub stałych. (Mosty dodatkowe są zazwyczaj budowane na szczeblu armii polowej.)

d) Przy budowie mostu na nowym miejscu, wykonanie dróg dojazdowych do mostu zabiera z zasady dużo czasu i jest przedsięwzięciem bardziej pracochłonnym aniżeli budowa samego mostu. Dopóki nie zostaną zbadane możliwości przygotowania dróg dojazdowych, nie jest możliwe dokładne określenie czasu zakończenia budowy mostu. Z tego też wzglę-

du, pomimo omówionych poprzednio stron ujemnych, przyjmuje się jako zasadę, że mosty ciężkie będą zazwyczaj budowane na miejscu starego mostu lub w pobliżu niego, aby można było wykorzystać istniejące drogi dojazdowe. W późniejszym okresie na głównych kierunkach natarcia można dokonać rozbiórki mostów uszkodzonych lub zniszczonych i na ich miejscu można zbudować mosty półstałe. Mosty zbudowane dla celów forsowania można wtedy rozebrać.

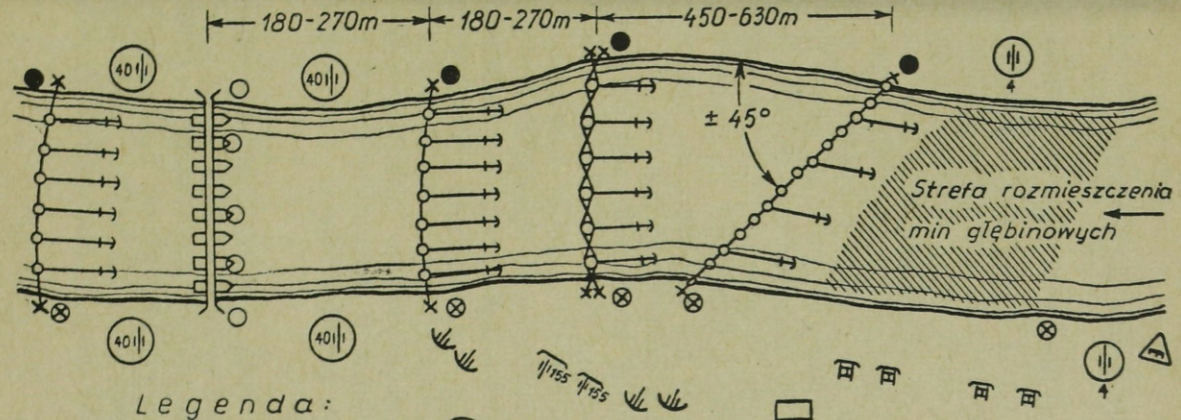
e) Zużycie i uszkodzenie mostów oraz zmiany poziomu wody stwarzają konieczność przeprowadzania stałego remontu wszystkich mostów i dróg dojazdowych. Dla przeprowadzenia remontu należy posiadać środki rezerwowe i sprzęt oraz grupy robocze. Często niektóre mosty należy czasowo unieruchomić w celu przeprowadzenia niezbędnych napraw. Dlatego też w planach forsowania winien być w tych wypadkach przewidziany sposób wykorzystania innych mostów. Gdy drogi marszu przechodzą przez mosty ciężkie mogące przepuszczać dostateczną ilość różnego rodzaju transportu, odpada konieczność posiadania mostów lekkich. W rozkazach winno się wskazywać, kiedy należy zamknąć drogi dojazdowe i rozebrać mosty oraz kiedy sprzęt mostowy należy zdać do składów lub skierować do innego miejsca dla dalszego wykorzystania.

f) Przeprawy mostowe powinny być osłaniane przed uderzeniami lotnictwa nieprzyjaciela oraz atakiem jego wojsk naziemnych i powietrzno-desantowych, jak również grup dywersyjnych. Oprócz tego powinny być przewidziane zamierzenia przeciw próbom zniszczenia mostu za pomocą min pływających, grup dywersyjno-nurkowych, napalmu, pusz-

czanych z prądem barek, niedużych okrętów podwodnych i szybkich kutrów motorowych. W tym celu organizuje się czaty rzeczne i ustawia się sieci przeciwminowe. Środki obrony mostu należy osłaniać ogniem, oświetlać w nocy reflektorami, a na brzegach rzeki i na moście organizować posterunki obserwacyjne, które śledziłyby poczynania nieprzyjaciela i meldowały o nadpływających minach i innych pływających środkach niszczących. Na rys. 9 pokazane są schematycznie przedsięwzięcia w zakresie ochrony i obrony mostu.

g) Spływanie lodu pod mostem wiosną powinno być kontrolowane, a większe kry lodowe, które nie będą mogły przepłynąć pomiędzy filarami, powinny być rozbijane, aby nie dopuścić do powstawania zatorów. Powstałe zatory lodowe należy likwidować za pomocą materiału wybuchowego, jednak w pewnej odległości od mostu w górę rzeki. W okresie spływu lodów budowa mostu pontonowego jest niezmiernie trudna i należy tego raczej unikać. Podmokłe brzegi i zalewy w okresie długotrwałych deszczów stwarzają również trudności w wykorzystaniu mostów pontonowych, a szczególnie w budowie dróg dojazdowych i przyczółków mostowych. W czasie powodzi i w rejonach licznych zalewów niezbędne jest wykorzystywanie zapasowych punktów budowy mostów z istniejącymi podejściami i przyczółkami mostowymi, położonych wyżej w stosunku do poziomu wody. W czasie powodzi głównym środkiem przeprawowym są promy.

h) W warunkach użycia broni atomowej należy budować więcej mostów i tworzyć większe odwody sprzętu mostowego. Sprzęt ten rozmieszcza się bliżej punktów przeprawy mostowej aniżeli w warunkach normalnych.



Rys. 9. Obrona i ochrona mostu

Rozdział 8

Bojowe zabezpieczenie forsowania

68. Opanowanie i utrzymanie brzegu wyjściowego

a) Przy forsowaniu rzeki z planowym przygotowaniem, zadanie opanowania i utrzymania brzegu wyjściowego otrzymują zazwyczaj oddziały i pododdziały nie wchodzące w skład wojsk przeznaczonych do forsowania rzeki w pierwszym rzucie. W czasie podchodzenia do rzeki oczyszczają one brzeg wyjściowy od pozostałych na nim grup nieprzyjaciela, nie dając im możliwości utrudniania działań wojskom własnym. Powinny one przeprowadzić rozpoznanie rzeki i wstępnie przygotować punkty przeprawowe. Aby nie dopuścić do przeniknięcia na brzeg wyjściowy obserwatorów i grup rozpoznawczych nieprzyjaciela, konieczne jest zorganizowanie w pasie forsowania odpowiedniego ubezpieczenia bojowego na obu skrzydłach forsujących wojsk. Należy również zastosować specjalne środki bezpieczeństwa w celu niedopuszczenia do zniszczenia sprzętu przeprawowego przez grupy dywersyjne tak w punktach jego ześrodkowania, jak i podczas przeprawy. W celu zatrzymywania agentów i dywersantów należy kontrolować wszystkie osoby cywilne znajdujące się lub przybywające do rejonu forsowania.

b) Przy forsowaniu rzeki z marszu zadanie opanowania punktów przeprawowych otrzymują zazwyczaj oddziały i pododdziały pierwszego rzutu. W oczyszczaniu brzegu wyjściowego od pozostałych grup nieprzyjaciela biorą również udział oddziały i pododdziały wspierające wojska pierwszego rzutu.

69. Organizacja obrony ważnych odcinków terenu

a) Przedsięwzięcia w celu obrony wszystkich punktów przeprawy promowej i mostowej, rejonów ześrodkowania wojsk i sprzętu bojowego, punktów zaopatrywania i punktów koncentracji środków przeprawowych na odcinkach forsowania powinny być ściśle uzgodnione i wzajemnie się zazębiać.

Przedsięwzięcia te są realizowane następującymi sposobami:

1. W celu jednolitego kierowania obroną odcinka forsowania wyznacza się odpowiedzialnego dowódcę i do jego dyspozycji wydziela się konieczną ilość artylerii przeznaczonej do zabezpieczenia odcinka forsowania na wypadek kontrataku nieprzyjaciela. Zabezpieczenie bojowe z zasady organizuje każdy oddział samodzielnie, jednak w planie obrony brzegu wyjściowego może być przewidziane wykorzystanie do tego celu oddziałów i pododdziałów odwodu (drugiego rzutu).

2. Do kierowania obroną przed naziemnymi siłami nieprzyjaciela, w każdym punkcie przeprawy promowej i mostowej wyznacza się odpowiedzialnego oficera. W niektórych wypadkach nakłada się na niego obowiązek dowodzenia wszystkimi oddziałami i pododdziałami znajdującymi się w danym rejonie, z wyjątkiem tych oddziałów, które bezpośrednio rozpoczęły już forsowanie rzeki.

3. Do kierowania obroną przeciwlotniczą, w pasie forsowania wyznacza się jednego dowódcę, z zasady najstarszego dowódcę oddziałów artylerii przeciwlotniczej działających w pasie forsowania.

4. Między oficerem odpowiedzialnym za obronę odcinka forsowania a korpuśnym punktem kierowania ogniem artylerii polowej, szczególnie podczas

przeprawy artylerii dywizyjnej, powinna być zorganizowana bezpośrednia łączność. W celu szybkiego informowania korpuśnego punktu kierowania ogniem o działaniu artylerii nieprzyjaciela na punkty przeprawowe, organizuje się grupy obserwacyjne. Ma to istotne znaczenie w zwalczaniu baterii artylerii nieprzyjaciela. Aby pozbawić nieprzyjaciela możliwości prowadzenia dokładnego ognia na punkty przeprawowe, należy wykorzystywać wszystkie posiadane środki ogniowe.

b) W wypadku kontrataku nieprzyjaciela pododdziały wydzielone do obrony punktów przeprawowych powinny pozostawać na swoich pozycjach do czasu przeprawienia na przyczółek większej ilości jego wojsk. Ochrona i obrona punktów przeprawowych realizowana jest przez cały czas, dopóki tylko istnieje możliwość ich utrzymania. Do przedsięwzięć w zakresie obrony zalicza się:

1. Likwidację pozostałych i przenikających grup nieprzyjaciela, które nie zostały zniszczone podczas wychodzenia wojsk na rzekę oraz niszczenie jego patroli rozpoznawczych.

2. Rozbrajanie min pływających, niszczenie spływających promów oraz dywersantów-nurków.

3. Obronę przeciwpancerną przyczółka, która ma szczególnie ważne znaczenie. Dlatego też pierwsze mosty należy budować tak, aby na kierunku podejścia do tych mostów po stronie nieprzyjaciela można było zorganizować silną obronę przeciwpancerną. Środki obrony przeciwpancernej oraz samochody z minami przeciwczołgowymi przeznaczone do obrony przeciwpancernej punktu przeprawy mostowej powinny przeprawić się w pierwszej kolejności. Większość środków obrony przeciwpancernej może

być przerzucona na drugi brzeg przed zakończeniem budowy przeprawy mostowej za pomocą śmigłowców, pojazdów pływających i promów.

70. Organizacja obrony przeciwlotniczej

a) Zagadnienie obrony punktów przeprawowych przed napadem z powietrza ma bardzo duże znaczenie. Dlatego też wszystkie środki przeprawowe należy bronić skutecznie przed uderzeniami z powietrza. Szczególnie wrażliwe na te uderzenia są mosty. W celu osłony mostu tak w czasie jego budowy, jak i po zakończeniu należy w szerokim zakresie stosować zasłony dymne.

b) W celu wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd w planie maskowania należy przewidywać wykorzystanie artylerii przeciwlotniczej i stawianie zasłon dymnych tak w rejonie rzeczywistych, jak i pozornych punktów przeprawowych.

c) W celu skutecznego zabezpieczenia obrony przeciwlotniczej wojsk i pojazdów, pododdziały przeciwlotniczych pocisków rakietowych i artyleria przeciwlotnicza powinny znajdować się w ciągłej gotowości bojowej. W planie forsowania rzeki należy przewidzieć szybkie przerzucenie pododdziałów artylerii przeciwlotniczej na zawczasu wybrane stanowiska ogniowe na przeciwległym brzegu, skąd będą w stanie zabezpieczać w dostatecznym stopniu punkty przeprawowe. Artyleria przeciwlotnicza może być również wykorzystana do prowadzenia ognia do celów naziemnych. Należy jednak pamiętać, że nie powinno to w żadnym wypadku obniżyć jej efektywności w wykonywaniu zadań obrony przeciwlotniczej.

d) Zasłon dymnych i artylerii przeciwlotniczej używa się jednocześnie tylko w tych wypadkach, gdy artyleria nie ma stacji radiolokacyjnych. Przy uwzględnianiu obu tych środków należy zawczasu rozpatrzyć, który z nich w konkretnych sytuacjach lepiej jest wykorzystywać.

71. Zadania artylerii przeciwlotniczej

a) Dla artylerii przeciwlotniczej należy ustalić kolejność wykonywania zadań, aby w maksymalnym stopniu zabezpieczyć obronę przeciwlotniczą najważniejszych rejonów lub obiektów. Gdy tylko na uzbrojenie sił lądowych wejdą przeciwlotnicze pociski rakietowe, które są bardziej efektywnym środkiem obrony przeciwlotniczej, zaistnieje konieczność planowania obrony przeciwlotniczej całego rejonu działań bojowych, a nie oddzielnych obiektów i odcinków terenu. Przy określaniu niezbędnej ilości środków obrony przeciwlotniczej należy uwzględniać możliwości nieprzyjaciela w wykonaniu uderzeń na ważne obiekty, które zabezpieczają forsowanie rzeki. Niekiedy może wyniknąć konieczność wzmocnienia obrony przeciwlotniczej tych obiektów. Zagadnienia organizacji obrony przeciwlotniczej punktów przeprawy promowej, desantowej i mostowej oraz ważnych odcinków terenu i innych obiektów w rejonie działań bojowych są omówione w regulaminach polowych FM 44-1, FM 44-2 i FM 44-4.

b) W czasie stawiania zadań w zakresie osłony wojsk z powietrza należy wychodzić z możliwości organicznych i przydzielonych oddziałów i pododdziałów artylerii przeciwlotniczej. W następnej kolejności zadania te będą przydzielane w zależności od charakteru działań, tak do momentu forsowania, jak i w czasie jego trwania. Zazwyczaj dywizja for-

sująca rzekę w składzie rzutu szturmowego będzie osłaniana przez pododdziały artylerii przeciwlotniczej przydzielone do dywizji względnie wspierające ją.

c) Istnieje następujący sposób wykorzystania pododdziałów artylerii przeciwlotniczej:

1. Część pododdziałów artylerii przeciwlotniczej wydziela się do osłony stanowisk ogniowych artylerii polowej.

2. Dodatkową osłonę z powietrza w pasie działań dywizji zapewnia się:

(a) Do momentu rozpoczęcia forsowania — parkom sprzętu inżynieryjnego i wojskom w rejonach ześrodkowania.

(b) Od momentu rozpoczęcia forsowania do czasu zbudowania mostu — punktom przeprawy desantowej i promowej oraz parkom sprzętu inżynieryjnego.

(c) Od chwili rozpoczęcia eksploatacji mostu — punktom przeprawy mostowej i promowej oraz parkom sprzętu inżynieryjnego w kolejności podanej wyżej.

d) Z zasady zawsze brakuje artylerii przeciwlotniczej do zapewnienia osłony wszystkich obiektów i punktów przeprawowych. Dlatego też przy planowaniu należy ustalić nienaruszalną kolejność przeciwlotniczej osłony artyleryjskiej. Kolejność przeciwlotniczej osłony artyleryjskiej zależy od:

— ilości i rodzajów posiadanej artylerii przeciwlotniczej;

— stopnia wrażliwości poszczególnych obiektów na uderzenia nieprzyjaciela z powietrza;

— ważności poszczególnych obiektów lub rejonów z punktu widzenia wykonywanych zadań.

e) Oficer odpowiedzialny za organizację obrony przeciwlotniczej zabezpiecza maksymalną osłonę przeciwlotniczą poszczególnych obiektów według ustalonej kolejności, rozpoczynając od zadań pierwszej kolejności.

72. Wykorzystanie dymów

Zasłony dymne są często jedynym efektywnym środkiem zapewniającym skryte działanie własnych wojsk na brzegu wyjściowym. Umiejętne użycie dymów może wprowadzić nieprzyjaciela w błąd i zmusić go do ześrodkowania swego ognia na mało ważne cele oraz użycia odwodów na kierunku pomocniczych punktów przeprawowych. Dymy wykorzystuje się w myśl wytycznych wyższego dowódcy uczestniczącego w forsowaniu.

Podczas wykorzystywania dymów należy uwzględniać następujące czynniki:

— zasłony dymne nie powinny utrudniać działania własnych wojsk na skrzydłach;

— dymy mogą utrudnić prowadzenie naziemnej i powietrznej obserwacji przez wojska własne; użycie dymów w określonym czasie może zabezpieczyć wykonanie zadania i wprowadzić nieprzyjaciela w błąd;

— w czasie wysadzania desantu powietrznego i wykonywania nalotów powietrznych zasłony dymne na przeciwległym brzegu nie powinny być stosowane;

— wszystkie stanowiska ogniowe artylerii, zajęte bezpośrednio przed rozpoczęciem forsowania, powinny być dokładnie zamaskowane innymi środkami maskującymi, jeśli nie jest celowe maskowanie ich za pomocą zasłon dymnych;

— oceniać możliwe przeciwdziałania nieprzyjaciela w wypadku stosowania zasłon dymnych;

— w celu sprawdzenia efektywności zasłon dymnych należy nieprzerwanie prowadzić obserwację lotniczą, która jest jedyną formą kontroli;

— wykorzystywane środki do wykonywania zasłon dymnych należy jak najwcześniej przeprawiać na przeciwległy brzeg; powinny one znajdować się w gotowości do niezwłocznego wykonania zasłon dymnych;

— w wypadku niesprzyjającej pogody, do stawiania zasłon dymnych należy zawczasu przewidzieć wykorzystanie innych środków (artylerii, moździerzy, lotnictwa i świec dymnych) tak w rejonie rzeczywistych, jak i pozornych przepraw.

Rozdział 9

Wsparcie ogniowe

73. Koordynacja wsparcia ogniowego

a) Aby zabezpieczyć efektywne wsparcie ogniowe, należy wcześniej przeprowadzić dokładne planowanie i uzgodnić plany we wszystkich komórkach dowódczych uczestniczących w forsowaniu rzeki. Za ogólną koordynację wsparcia ogniowego jest odpowiedzialny dowódca ogólnowojskowy. Koordynacja wsparcia ogniowego łączy w sobie szeroki krąg zagadnień, poczynając od wykorzystania ognia broni strzeleckiej, a kończąc na użyciu lotnictwa i pocisków rakietowych. Zasadniczą siłę bojową oddziałów i pododdziałów stanowią ich etatowe i wspierające środki broni jądrowej.

b) Przedsięwzięcia w zakresie koordynacji wsparcia ogniowego w dywizji i korpusie realizuje dowód-

ca artylerii tych związków. Na podstawie zamiaru działań, decyzji i wytycznych dowódcy związku taktycznego odnośnie do użycia broni jądrowej, dowódca artylerii dywizji (korpusu) opracowuje plan wsparcia ogniowego, w którym przewiduje się wykorzystanie broni atomowej i chemicznych środków walki. Na szczeblach niższych przedsięwzięcia koordynacji wsparcia ogniowego są realizowane przez najstarszego stopniem oficera artylerii danego szczebla. W celu zabezpieczenia jak najbardziej efektywnego wsparcia ogniowego należy prowadzić szczegółowe planowanie i ciągle uzgadniać plany na wszystkich szczeblach dowodzenia. Niezależnie od tego, że planowanie wsparcia ogniowego odbywa się jednocześnie na wszystkich szczeblach, zasadniczą treść planowania stanowią zapotrzebowania pododdziałów piechoty i czołgów na wsparcie ogniowe. Jeśli jest to możliwe, organizuje się scentralizowane dowodzenie środkami wsparcia ogniowego, aby w pełni wykorzystać główne zalety artylerii, tj. zasięg i elastyczność ognia. Zapotrzebowania na obezwładnianie celów środkami ogniowymi korpusu dywizja przesyła do punktu koordynacji ognia korpusu lub do centrum wsparcia taktycznego armii.

74. Plan ognia

a) W celu osiągnięcia zaskoczenia, forsowanie w nocy może być przeprowadzone bez przygotowania artyleryjskiego. Jednak w planie ognia należy w tym wypadku przewidzieć wykorzystanie artylerii na wezwanie walczących oddziałów (pododdziałów).

b) Podczas forsowania rzeki w dzień, w planach powinno być przewidziane maksymalne wykorzystanie wszystkich środków wsparcia ogniowego we wszystkich etapach forsowania. W zależności od sy-

tuacji, pas forsowania powinien być izolowany ogniem wszystkich środków, łącznie z artylerią, pociskami rakietowymi, lotnictwem, środkami chemicznymi, bronią jądrową, artylerią okrętową, moździerzami, czołgami i innymi środkami oraz za pomocą zasłon dymnych. Korygowanie ognia może być realizowane przez wysuniętych obserwatorów artyleryjskich znajdujących się w ugrupowaniu wojsk forsujących rzekę lub przez obserwatorów artyleryjskich na samolotach. Jeżeli szerokość pasa forsowania nie pozwala na scentralizowane użycie całej artylerii, centralizuje się tylko te pododdziały, które wykonują zadania wsparcia ogólnego, natomiast pozostałe przydziela się do poszczególnych oddziałów walczących. Dowódca artylerii dywizji (korpusu) może przenosić ogień artylerii wsparcia ogólnego w zależności od konkretnej sytuacji.

75. Współdziałanie z siłami powietrznymi i morskimi

Jeśli przy forsowaniu rzeki konieczne jest bezpośrednie wsparcie lotnicze, to na wszystkich etapach planowania należy mieć łączność z dowództwem lotnictwa i informować go o aktualnych potrzebach wsparcia lotniczego. Jeśli w forsowaniu biorą udział siły morskie, to w planie forsowania należy przewidzieć ścisłe współdziałanie z nimi. Dowództwa i sztaby wojsk lądowych, powietrznych i morskich powinny nieprzerwanie prowadzić wymianę informacji, koordynować plany działań i uczestniczyć w analizowaniu i rozwiązywaniu interesujących je zagadnień i problemów.

76. Wsparcie lotnicze

a) W czasie działań bojowych lotnictwo taktyczne powinno utrzymywać panowanie w powietrzu. Pro-

wadzi ono również rozpoznanie oraz wykonuje zadania izolacji pola walki i udziela bezpośredniego wsparcia wojskom walczącym. Do czasu rozpoczęcia forsowania główne siły lotnictwa powinny prowadzić działania na szerokim froncie, aby uniemożliwić nieprzyjacielowi ustalenie przyszłego miejsca forsowania.

b) Wsparcie lotnicze forsowania rzeki planowane jest na szczeblu grupa armii — armia lotnictwa taktycznego. Następnie dowódca grupy armii wydziela lotnictwo do bezpośredniego wsparcia podległych mu armii polowych. Organami planującymi i zabezpieczającymi wsparcie lotnicze są: na szczeblu armii polowej — centrum wsparcia taktycznego, na szczeblu armii lotnictwa taktycznego — centrum wsparcia lotniczego. Planowanie wsparcia lotniczego powinno być realizowane zawczasu. W tym celu konieczne jest ścisłe współdziałanie między centrum wsparcia taktycznego i centrum wsparcia lotniczego, aby wspólnie określić ważność celów dla lotnictwa oraz możliwość i sposób wykonania zadania wsparcia lotniczego. Proponowany plan wsparcia lotniczego przedstawia się do wglądu i rozpatrzenia przez centrum wsparcia taktycznego. W tych wypadkach kiedy lotnictwo będzie wykorzystywane do obezwładniania i niszczenia celów, oddziały i pododdziały (batalion czołgów, grupa bojowa itp. przedstawiają zapotrzebowania na wsparcie lotnicze bezpośrednio do sztabu dywizji, skąd są przesyłane do centrum wsparcia taktycznego w sztabie armii. Przekazywane zapotrzebowania środkami łączności są odbierane przez sztab pośredni, np. sztab korpusu. Brak odpowiedzi ze strony sztabu pośredniego po przekazaniu zapotrzebowania oznacza zatwierdzenie go. Zapotrzebowania na realizację zaplanowanego wsparcia

lotniczego oraz na taktyczne rozpoznanie lotnicze przekazywane są do centrum wsparcia taktycznego armii poprzez pośrednie szczeble dowodzenia.

77. Wsparcie z morza

Zadania w zakresie obezwładniania celów przez artylerię okrętową względnie pociski rakietowe znajdujące się na uzbrojeniu sił morskich są realizowane przez jeden okręt lub zespół okrętów bezpośredniego lub ogólnego wsparcia ogniowego. Zapotrzebowanie na wsparcie z morza podczas forsowania przeszkody wodnej przedstawia się dowództwu sił morskich danego akwenu.

78. Plany rozpoznania lotniczego

a) *Rozpoznanie wzrokowe.* W planach rozpoznania lotniczego wskazuje się rejony i kierunki rozpoznania. Uzyskane dane z rozpoznania wzrokowego podaje się do wiadomości wszystkich zainteresowanych szczebli dowodzenia. W okresie samego forsowania, jak i wykonywania następnych etapów operacji, do zadań rozpoznania wzrokowego należy obserwowanie przegrupowania wojsk nieprzyjaciela w rejonie działań bojowych i w rejonach przylegających do niego. Ponadto do zadań tego rodzaju rozpoznania należy również naprowadzanie lotnictwa bojowego na wykryte i rozpoznane cele. W planach wskazuje się również sposób wykorzystania samolotów rozpoznawczych do korygowania ognia artylerii dalekonośnej.

b) *Zdjęcia lotnicze.* Przed rozpoczęciem forsowania wykonuje się pionowe i perspektywiczne zdjęcia lotnicze punktów przeprawowych. Przy opracowywaniu planów forsowania dobrze jest mieć zdjęcia lotnicze całego pasa natarcia po obu stronach rzeki wykonane w dużej skali. Powtórne wykonanie ta-

kich zdjęć bezpośrednio przed forsowaniem daje możliwość wykrycia przedsięwzięć nieprzyjaciela w zakresie obrony rzeki oraz oceny jego możliwości. Przy odczytywaniu zdjęć lotniczych szczególną uwagę należy zwracać na rozbudowę pozycji obronnych nieprzyjaciela, położenie stanowisk ogniowych jego artylerii, rejonów zapór i zniszczeń itp. Ze zdjęć lotniczych można również wyciągnąć cenne dane o charakterze terenu, stanie dróg, mostów, rzek itp.

Rozdział 10

Organizacja łączności

79. Wymagania stawiane łączności

W celu zapewnienia dokładnego i nieprzerwanego dowodzenia wszystkimi oddziałami i pododdziałami uczestniczącymi w forsowaniu rzeki wymagane jest uzgodnione i skoordynowane działanie szeroko rozwiniętego, niezawodnego i bezpiecznego systemu łączności na wszystkich szczeblach dowodzenia. System łączności powinien odpowiadać następującym wymaganiom:

— przyjmować i przekazywać na czas wiadomości, meldunki, rozkazy i zarządzenia;

— zabezpieczać współdziałanie głównych rodzajów wojsk biorących udział w forsowaniu;

— zabezpieczać dowodzenie organami materiałowego i technicznego zabezpieczenia.

80. Zadania związane z organizacją łączności

Podczas prowadzenia natarcia z forsowaniem rzeki zachodzi konieczność rozwiązania szeregu problemów dotyczących organizacji łączności. Problemy te są spowodowane następującymi przyczynami:

BIBLIOTEKA Dział Zbiorów

— możliwością zakłócenia normalnej pracy środków łączności w początkowym okresie forsowania, wynikającą z istnienia przeszkody wodnej;

— naturalnymi ograniczeniami w wykorzystaniu środków łączności, z wyjątkiem łączności radiowej i wzrokowej;

— dążeniem do szybkiego rozwinięcia łączności radioliniowej i systemu łączności przewodowej na przeciwległym brzegu;

— wrażliwością technicznych środków łączności na wodę, co wymaga specjalnego przygotowania sprzętu łączności do forsowania;

— koniecznością rozśrodkowania organów dowodzenia rzutami i wydzielenia dla każdego z nich niezbędnych środków łączności.

81. Środki łączności

a) Warunki istniejące podczas forsowania rzeki przez pododdziały pierwszego rzutu wymagają wykorzystywania w tym czasie radiowych środków łączności. Radio, łącznie z radiodalekopisem i radiofototelegrafem, jest jedynym skutecznym środkiem do utrzymania łączności między szybko zmieniającymi położenie pododdziałami znajdującymi się na większej odległości od siebie. Łączność radiowa jest wykorzystywana do kierowania wojskami, środkami ogniowymi, lotnictwem, organami administracyjno-gospodarczymi oraz do utrzymania kontaktu między różnymi pododdziałami. Korzystanie z radia komplikuje się jednak na skutek intensywnej pracy łączności, ograniczonego zakresu częstotliwości radiowych, wrażliwości na zakłócenia nieprzyjaciela i zaostrzonych wymagań co do bezpieczeństwa łączności. W posiadanym zakresie częstotliwości mogą powstać

zakłócenia ze strony własnych środków łączności, co wymagać będzie połączenia niektórych sieci łączności. Duże obciążenie systemu łączności radiowej stwarza konieczność organizowania łączności telefonicznej, łącznie z budową podwodnych linii kablowych, w celu zabezpieczenia bezpośredniej łączności w jak najszybszym czasie po zakończeniu przeprawy na przeciwległy brzeg pododdziałów pierwszego rzutu. Sieć przewodowa zapewnia szybko działającą, pewną i stosunkowo bezpieczną łączność. Do ujemnych cech łączności przewodowej należy zaliczyć jej nieelastyczność, skomplikowaną budowę oraz wrażliwość na ogień i działanie grup dywersyjnych nieprzyjaciela. Do innych środków łączności wykorzystywanych przy forsowaniu rzeki zalicza się sygnały dźwiękowe, łączność wzrokową i łączność środkami ruchomymi.

b) Zarówno podczas forsowania rzek, jak i podczas prowadzenia innych rodzajów działań bojowych wykorzystuje się szeroko rozbudowany siatkowy system łączności. Głównym środkiem tego systemu łączności są duże ilości linii radiowych, które zapewniają okrężne kierunki między węzłami łączności i są wykorzystywane kompleksowo z radiostacjami osobistymi dowódców i innych oficerów. W systemie tym rozwija się kilka ruchomych central łączności, z których każda obsługuje określony rejon i znajdujące się w nim oddziały i pododdziały. Dla każdego ugrupowania bojowego oddziałów i pododdziałów dywizji tworzy się określony system łączności.

82. Plan organizacji łączności

W celu terminowego informowania dowództwa znajdującego się na brzegu wyjściowym o rozwoju

i przebiegu działań na brzegu przeciwległym, w planie organizacji łączności przy forsowaniu każdej rzeki należy przewidywać rozwinięcie różnorodnych środków łączności jeszcze w początkowym okresie forsowania. Jako główny środek łączności należy przewidzieć radio. Do utrzymania łączności z przeciwległym brzegiem przy pomocy łączników i gońców może być wykorzystane lotnictwo sił lądowych. Oddziały i pododdziały inżynieryjne, pododdziały transportowe i pododdziały żandarmerii, których środki łączności pracują podczas forsowania szczególnie intensywnie, powinny posiadać oddzielne sieci łączności radiowej i przewodowej.

Rozdział 11

Przedsięwzięcia mające na celu wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd

83. Dane ogólne

a) Zamierzenia w celu wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd przy forsowaniu rzek w warunkach prowadzenia wojny jądrowej mają szczególnie duże znaczenie. Ukrycie ugrupowania, możliwości i zamierzeń wojsk własnych może wprowadzić nieprzyjaciela w błąd i zmusić go do takich działań, które będą najbardziej dogodne dla wojsk forsujących. Prawidłowa realizacja przedsięwzięć zmierzających do wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd pomaga dowódcy w osiągnięciu maksymalnego zaskoczenia i zmusza nieprzyjaciela do przegrupowania wojsk w taki sposób, że powstaną sprzyjające warunki dla wojsk forsujących rzekę oraz zapewni się ekonomię ich sił i środków przeprawowych.

b) Głównym celem przedsięwzięć wprowadzających nieprzyjaciela w błąd jest zmuszenie go do użycia swych sił na kierunkach drugorzędnych lub pozornych. Osiąga się to drogą ukrycia ugrupowania oraz możliwości i zamierzeń wojsk własnych. Zasadniczo wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd sprowadza się do tego, aby drogą maskowania rzeczywistych i ujawniania pozornych przedsięwzięć stworzyć fałszywy obraz o przygotowaniach wojsk do forsowania rzeki. Zamierzenia zmierzające do wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd powinny być realizowane stale przez wszystkie szczeble dowodzenia. Przy realizacji tych przedsięwzięć szczególną uwagę zwraca się na szybkość i skrytość działań, organizację pozornych i demonstracyjnych przepraw, wykonanie zasłon dymnych, zabezpieczenie łączności i dokładny podział czasu.

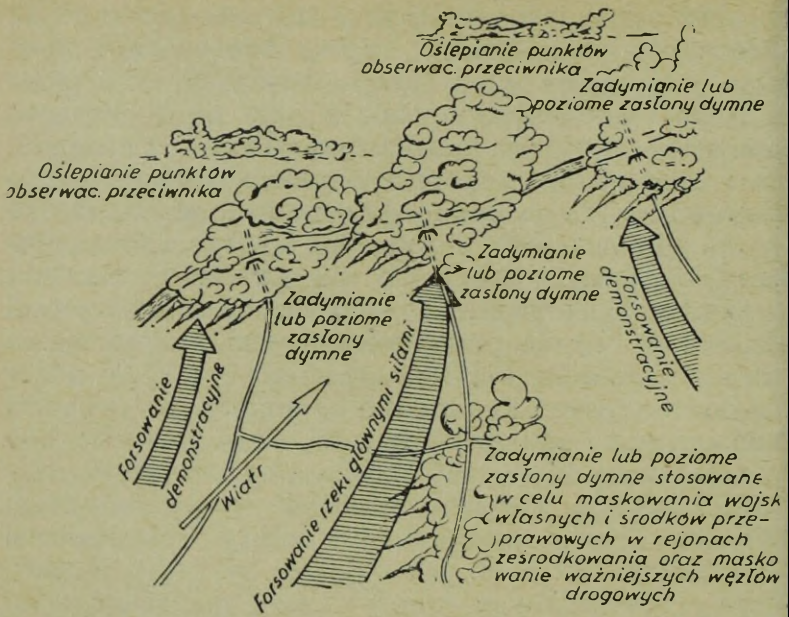
84. Tempo forsowania

Wysokie tempo forsowania rzek może być osiągnięte tylko w tych warunkach, gdy planowanie forsowania zostanie przeprowadzone zawczasu i dokładnie, gdy w czasie forsowania wykorzystywać się będzie w szerokim zakresie pojazdy pływające i lotnictwo oraz szybko wprowadzać do walki pododdziały i oddziały pierwszego rzutu w celu opanowania ważnych odcinków terenu w ślad za uderzeniami atomowymi, pozbawiając tym samym nieprzyjaciela możliwości wykonania skutecznych kontrataków.

85. Skrytość i maskowanie

Ważnym momentem w czasie koncentracji wojsk, sprzętu przeprawowego i bojowego oraz przygotowywania ich do forsowania jest skrytość i maskowanie tych czynności. W celu osiągnięcia zaskocze-

nia konieczne jest, aby rejony ześrodkowania wojsk i rozmieszczenia składów, rejony koncentracji środków przeprawowych i sprzętu bojowego oraz parki pojazdów mechanicznych znajdowały się w ukrytych miejscach. Artyleria łącznie z pociskami rakietowymi oraz inne środki wsparcia ogniowego do momentu rozpoczęcia forsowania mogą zajmować ukryte stanowiska ogniowe, jeśli w wypadku wykrycia przez nieprzyjaciela tych stanowisk nie zdradzi to zamiaru przyszłego forsowania. W celu zachowania skrytości działań w rejonie przygotowawczym do forsowania wstrzeliwanie się artylerii powinno być sprowadzone do minimum lub zupełnie pominięte. W wypadku konieczności wstrzeliwania się, powinno ono być przeprowadzone w taki sposób, aby nie zdekonspirować zaplanowanych punktów przeprawowych. Wojska i środki przeprawowe należy rozmieszczać w rejonach ukrytych jak najdalej od rzeki, wychodząc z postawionych zadań i czasu potrzebnego do podejścia wojsk do rzeki z momentem rozpoczęcia forsowania (godzina „G"). Z zasady przegrupowanie wojsk, podciąganie środków przeprawowych, sprzętu bojowego, przedmiotów zaopatrzenia i różnych pojazdów mechanicznych powinno być przeprowadzane nocą. Działalność wojsk w tych rejonach w czasie dnia powinna być sprowadzona do minimum. Większa część pododdziałów i oddziałów wsparcia ogniowego zajmuje stanowiska ogniowe w nocy przed rozpoczęciem forsowania. W celu ukrycia przygotowań do forsowania należy na brzegu wyjściowym wykorzystywać szeroko dymy maskujące. Jeżeli jest to konieczne i celowe, w rejonie rozmieszczenia wykrytych punktów obserwacyjnych nieprzyjaciela stawia się zasłony dymne przy pomocy moździerzy, artylerii i lotnictwa taktycznego (rys. 10).



Rys. 10. Przykład stawiania zasłon dymnych mających na celu maskowanie wojsk własnych i wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd co do rzeczywistego odcinka przeprawy

86. Przeprawy demonstracyjne i pozorne

a) *Przeprawa pozorna.* Jest to przeprawa organizowana w celu wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd co do faktycznego rejonu forsowania. Na przeprawie pozornej nie dokonuje się forsowania. Organizacja poszczególnych punktów przeprawy pozornej w pasie forsowania ma na celu ukrycie przed nieprzyjacielem rzeczywistych punktów przeprawowych.

Do niektórych przedsięwzięć realizowanych przy organizacji przeprawy pozornej należy zaliczyć:

— wyprowadzenie wojsk do wysuniętych rejonów ześrodkowania lub rejonów wyjściowych do natarcia;

— wyprowadzenie lub pozorne wprowadzenie do rejonów wysuniętych sprzętu bojowego (czołgów, artylerii, sprzętu inżynieryjnego itp.);

— wykorzystywanie na punktach przeprawy pozornej łodzi gumowych i innych środków przeprawowych;

— przeprowadzenie przygotowania artyleryjskiego na rejony położone na kierunkach przepraw pozornych, a w dalszej odległości od przepraw rzeczywistych, z wykorzystaniem pocisków zwykłych, a nawet jądrowych;

— wykorzystywanie zasłon dymnych, rozbudowa pozycji pozornych i grupowanie makiet sprzętu bojowego;

— wykorzystywanie pododdziałów specjalnie przeznaczonych i wyszkolonych do wprowadzania nieprzyjaciela w błąd;

— dokonanie przedsięwzięć z wykorzystaniem środków radioelektronicznych;

— wykorzystanie lotnictwa w rejonie przeprawy pozornej;

— rozwijanie i praca pozornych sieci radiowych;

— imitowanie zapachów charakteryzujących różne chemiczne środki walki;

— wykorzystywanie różnych urządzeń dźwiękowych;

— zwiększenie działalności przeciwlotniczych stacji radiolokacyjnych itp.

Jeśli w forsowaniu rzeki bierze udział duża ilość wojsk, co może spowodować większe natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach przeprawy, to na przeprawach pozornych należy stworzyć takie samo lub

jeszcze większe natężenie ruchu. Wszystkie działania wojsk uczestniczących w forsowaniu i przygotowaniu przepraw pozornych powinny być dokładnie umiejscowione w czasie w celu zabezpieczenia przerzutu wojsk i środków przeprawowych, przeprowadzenia wstrzeliwania się i rozpoznania brzegu wyjściowego oraz przygotowania się do forsowania.

b) *Przeprawa demonstracyjna.* Jest to przeprawa z ograniczonym celem, organizowana dla odwrócenia uwagi nieprzyjaciela od miejsca, gdzie przeprawiają się siły główne. Wojska uczestniczące w działaniach demonstracyjnych forsują rzekę rzeczywiście. Dobrze zorganizowane i przeprowadzone działania demonstracyjne mogą przyczynić się do rozszyfrowania systemu obrony nieprzyjaciela. Podczas demonstracyjnego forsowania rzeki dużymi siłami można zmusić nieprzyjaciela do wprowadzenia do walki odwodów. Działania demonstracyjne umożliwiają zyskanie na czasie w momencie przegrupowania wojsk na przeciwległym brzegu po sforsowaniu rzeki przez pododdziały pierwszego rzutu oraz przygotowywania się ich do odparcia kontrataku nieprzyjaciela. Forsowanie demonstracyjne należy dokładnie zaplanować, umiejscowić w czasie i przeprowadzić w taki sposób, aby w wypadku powodzenia można było podjąć niezwłoczne kroki zmierzające do wsparcia wojsk uczestniczących w nim, a następnie rozwinąć powodzenie na tym kierunku. Wojska i środki przeprawowe uczestniczące w forsowaniu demonstracyjnym mogą być następnie wykorzystane tylko w końcowych etapach forsowania.

Przeprawy pozorne i demonstracyjne organizuje się wyłącznie na rozkaz lub za zezwoleniem wyższego dowódcy.

87. Użycie dymów

a) Dymy mogą być wykorzystane w celu zabezpieczenia skrytego przygotowania do forsowania i zapewnienia warunków do wykonania planu mylenia i dezinformacji nieprzyjaciela. Zasłony dymne mogą być wykonane przez urządzenia dymotwórcze rozmieszczone na własnym brzegu, w łodziach, pojazdach pływających lub na brzegu przeciwległym, przy użyciu świec dymnych puszczanych z prądem wody lub wyrzucanych z łodzi oraz przez moździerze, artylerię i lotnictwo.

b) *Użycie dymów dla skrytego rozmieszczenia wojsk i sprzętu.* Wykorzystanie przez wojska różnego rodzaju ukryć i maski terenowej może być uzupełnione przez wykonywanie zasłon dymnych. Niesprzyjające warunki meteorologiczne, szczególnie silne wiatry, mogą zupełnie uniemożliwić użycie dymów, dlatego też dowódca wojsk forsujących rzekę powinien mieć stale aktualną i dokładną prognozę pogody. Przy wykorzystywaniu urządzeń dymotwórczych i świec dymnych należy uwzględniać kierunek wiatru. Prawidłowe użycie dymów może zapewnić ukrycie przed obserwacją powietrzną i naziemną rejonów koncentracji wojsk i sprzętu bojowego, stanowisk ogniowych, organów materiałowego i technicznego zabezpieczenia, środków przeprawowych i obiektów wyznaczonych do opanowania przez pododdziały rzutu szturmowego przerzucane na śmigłowcach.

c) *Mylenie i dezorientacja nieprzyjaciela.* Dymy mogą być wykorzystane jednocześnie z prowadzeniem przepraw pozornych i demonstracyjnych w celu maskowania lub pozorowania aktywnego działania wojsk. Zasłony dymne, stawiane w rejonach

przepraw pozornych lub demonstracyjnych, nie powinny odróżniać się pod względem gęstości i nasycenia od zasłon wykonywanych w miejscach przepraw rzeczywistych.

d) *Obszar zadymiania.* Powierzchnia rejonu, na którym wykonuje się zasłony dymne powinna być większa od powierzchni rejonu, w którym czynione są przygotowania, a następnie prowadzone jest forsowanie. Wykonanie zasłon dymnych na małych obszarach pozwala nieprzyjacielowi przeprowadzać zmasowane uderzenia przy użyciu artylerii i lotnictwa na odcinki terenu znajdujące się w pobliżu punktów przeprawowych. Zadymiane rejony powinny obejmować rzeczywiste punkty przepraw, rejony koncentracji wojsk i sprzętu oraz drogi podejścia do punktów przeprawowych. Zadymianie dużych obszarów pozwala wprowadzić nieprzyjaciela w błąd co do położenia rzeczywistych punktów przeprawy i maksymalnie rozśrodkować siły i środki w celu obniżenia do minimum skuteczności ognia nieprzyjaciela. Użycie dymów może wreszcie utrudnić nieprzyjacielowi wykorzystanie pododdziałów wsparcia ogniowego.

e) *Wpływ dymów na wykorzystanie broni jądrowej.* Dowódca sprawujący ogólne kierownictwo nad działaniami bojowymi powinien, w wypadku zamiaru użycia dymów, brać pod uwagę ich wpływ na użycie broni jądrowej tak przez wojska własne, jak i nieprzyjaciela. W celu zmniejszenia zasięgu promieniowania świetlnego na wojska własne należy zadymiać duże obszary. Zmniejszy to ilość porażeń spowodowanych promieniowaniem świetlnym i zwiększy stopień efektywności ognia broni strzeleckiej, który na skutek działania promieni świetlnych znacznie się obniża. Używając dymów na brzegu przeciw-

ległym, na który planuje się uderzenia jądrowe, forsowanie należy zaczynać od razu po wybuchach atomowych, aby nie obniżyć działania promieni świetlnych na wojska nieprzyjaciela. Niekiedy jednak trzeba będzie zaplanować uderzenia atomowe na cele poprzednio zadymione.

f) *Siły i środki zadymiania.* Do wykonania zasłon dymnych mogą być użyte pododdziały agregatów dymotwórczych, moździerze, artyleria, lotnictwo oraz świece dymne. Pododdziały agregatów dymotwórczych mogą zadymiać duże rejony rozmieszczenia wojsk własnych lub wykonywać zasłony dymne w celu uniemożliwienia nieprzyjacielowi prowadzenia obserwacji i celnego ognia. Batalion chemiczny korpusu ma zazwyczaj niezbędną ilość pododdziałów chemicznych, które mogą w szerokim zakresie wykorzystać świece dymne dla wzmocnienia innych środków zadymiania. Ilość pododdziałów agregatów dymotwórczych potrzebnych do jakiejkolwiek operacji zależy od warunków meteorologicznych i charakteru terenu. Przy planowaniu można wychodzić z założenia, że przy sprzyjającym wietrze jedna kompania agregatów dymotwórczych (48 sztuk) może z powodzeniem postawić zasłonę dymną na obszarze 3 650 m wzdłuż frontu i 12—24 km w głąb.

g) *Kontrola użycia dymów.* Obowiązek sprawowania kontroli nakłada się na wyższego dowódcę posiadającego bezpośrednie uprawnienia w zakresie dowodzenia wojskami biorącymi udział w forsowaniu.

88. Bezpieczeństwo łączności

Przedsięwzięcia podejmowane w celu zapewnienia bezpieczeństwa łączności stanowią część składową planu mylenia i dezinformacji nieprzyjaciela i mają szczególnie ważne znaczenie tak przed, jak

i podczas forsowania rzeki. W celu wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd mogą być zastosowane różnorodne sposoby pracy środków łączności. Jeśli na przykład w okresie działań poprzedzających forsowanie była szeroko wykorzystywana radiowa sieć łączności dowodzenia i tyłów, to może ona być nadal w takim stopniu wykorzystywana w okresie przygotowania i prowadzenia forsowania. Oprócz tego mogą być rozwijane pozorowane sieci łączności. Do innych przedsięwzięć zmierzających do wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd należy na przykład taka metoda, w której wszystkie środki łączności radiowej pracują przez jakiś czas zupełnie normalnie, a następnie na pewien czas wprowadza się ciszę radiową, by ponownie po upływie określonego czasu rozpocząć normalną pracę. Celem takiego sposobu pracy łączności jest stworzenie pozorów, że forsowanie rzeki odbędzie się w okresie ciszy radiowej. Realizowanie takiej formy pracy środków łączności radiowej w okresie kilku dni stworzy możliwość rozpoczęcia forsowania rzeki w jednym z okresów normalnej pracy środków łączności, gdy nieprzyjaciel nie będzie się tego spodziewał. Niezależnie od tego, że radio ma ujemne strony z punktu widzenia zabezpieczenia tajności, będzie ono głównym, a w niektórych wypadkach jedynym środkiem łączności w czasie forsowania i rozwijania natarcia na przeciwległym brzegu. Plany powinny jednak przewidywać wykorzystanie i innych środków łączności w okresach, w których użycie radia będzie niemożliwe lub niecelowe.

89. Podział czasu

Podział czasu i uwzględnienie wszystkich wymienionych wyżej przedsięwzięć w planie mylenia

i dezinformacji nieprzyjaciela ma bardzo duże znaczenie. Dlatego przy opracowywaniu planu mylenia nieprzyjaciela należy bardzo dokładnie obliczyć czas na realizację każdego przedsięwzięcia oddzielnie. Aby plan mylenia był jak najbardziej realny i efektywny, należy tak układać poszczególne zamierzenia, aby w sumie stwarzały one realną sytuację. Na przykład pozoracja szumu silników czołgów przemieszczających się do rejonu wyjściowego powinna być łączona z pracą środków łączności radiowej, a pozoracja ruchu czołgów — z imitacją zapachów charakterystycznych dla zapachu spalin silników czołgowych itp. Między prowadzeniem działań demonstracyjnych a rzeczywistym forsowaniem powinno upłynąć stosunkowo dużo czasu, aby umożliwić nieprzyjacielowi przejście do działań odwetowych na kierunku forsowania demonstracyjnego. Jeśli jednak okres ten jest zbyt długi, to nieprzyjaciel może zorientować się, skąd zagraża mu rzeczywiste niebezpieczeństwo i ześrodkować tam swoje siły. Aby osiągnąć żądane rezultaty przewidziane w planie mylenia i dezinformacji, celowe jest zmuszenie nieprzyjaciela do przejścia do działań odwetowych na pożądanym przez nas kierunku. W przeciwnym wypadku wszystkie przedsięwzięcia w celu wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd nie dadzą rezultatu.

Rozdział 12

Użycie środków chemicznych

90. Środki trujące

a) Przy forsowaniu rzek powstają sprzyjające warunki do efektywnego wykorzystania środków

trujących tak przez wojska własne, jak i nieprzyjaciela. Wojska broniące się mogą stosować trwałe środki trujące w rejonach punktów przeprawowych, a to w celu powstrzymania wojsk forsujących, zmuszenia ich do ześrodkowania się, a tym samym do stworzenia dogodnych celów do wykonania uderzeń innymi środkami lub też zmuszenia do przeniesienia działań na mniej dogodne dla nich kierunki. Do wykonania zapór chemicznych oraz dla zabezpieczenia skrzydeł wojsk, w polach minowych mogą być stosowane miny chemiczne. W celu szybkiego zadania nieprzyjacielowi strat w sile żywej, można prowadzić ogień pociskami chemicznymi, a szczególnie pociskami elaborowanymi środkami o działaniu paralityczno-drgawkowym. Napady chemiczne są szczególnie efektywne w nocy. Zmusza to wojska do przebywania przez dłuższy czas w maskach przeciwgazowych i częstego ogłaszania alarmów chemicznych, co nocą szczególnie wyczerpuje ludzi fizycznie i psychicznie. Przy sprzyjającym wietrze można wytwarzać obłoki dymu trującego w celu zadania strat w sile żywej i stworzenia atmosfery niepokoju w ugrupowaniu nieprzyjaciela na dużym terenie. Jeżeli nieprzyjaciel ma możliwość użycia środków trujących, należy wzmocnić system rozpoznania i powiadamiania oraz ogłaszania alarmów chemicznych.

b) W celu udzielenia pomocy nacierającym wojskom, środki trujące mogą być użyte tak przed, jak i podczas forsowania w celu zadania nieprzyjacielowi strat w sile żywej, skażenia przedmiotów zaopatrzenia oraz uniemożliwienia mu wykorzystywania ważnych odcinków terenu. W sprzyjających warunkach meteorologicznych, a szczególnie nocą, środki trujące mogą być wykorzystane przed forsowa-

niem do zadania nieprzyjacielowi strat w sile żywej i wywołania u niego niepewności w czasie działań na większych obszarach terenu. Środki trujące wykorzystuje się we wszystkich etapach forsowania i wtedy, kiedy niszczenia i zapory należy ograniczyć do minimum w celu zapewnienia warunków manewru wojskom własnym.

c) Szczegółowe dane o użyciu chemicznych środków walki zawarte są w regulaminie FM 3-5.

91. Użycie sztucznego oświetlenia

Podczas forsowania rzeki nocą należy przewidywać użycie sztucznego oświetlenia tak dla wykrycia rozmieszczenia wojsk nieprzyjaciela na przeciwległym brzegu, jak i do zabezpieczenia przegrupowania wojsk własnych. Zastosowanie sztucznego oświetlenia może znacznie przyspieszyć montowanie środków przeprawowych w nocy. Oprócz tego sztuczne oświetlenie może być wykorzystywane w tych wypadkach, kiedy forsowanie rzeki jest przeprowadzane w celu osiągnięcia zaskoczenia. W tym wypadku oświetlenie stosuje się po rozpoczęciu forsowania przez pododdziały pierwszego rzutu i po stwierdzeniu tego przez nieprzyjaciela, w celu zwiększenia tempa forsowania.

Rozdział 13

Wykorzystanie wojsk szybkich

92. Wiadomości ogólne

Przy opracowywaniu planu natarcia z forsowaniem rzeki należy zawczasu tworzyć bardzo ruchliwe grupy uderzeniowe, które wykorzystuje się w sprzyjającym momencie. Przeprawa tych grup za-

czyna się zazwyczaj po zbudowaniu mostów i opanowaniu dostatecznie dużego przyczółka na przeciwległym brzegu przez pododdziały pierwszego rzutu. Ponieważ w czasie forsowania szybkość działań ma duże znaczenie, wojska rozwijające powodzenie, w zależności od sytuacji, mogą być wprowadzone do działań w każdym etapie walki o przyczółek.

93. Planowanie natarcia z przyczółka

Plany forsowania opracowywane na szczeblu dywizji powinny być zgodne z planem dowódcy korpusu w zakresie wykorzystania wojsk po opanowaniu przyczółka. Jeszcze w przygotowawczym okresie planowania, tak dowódca korpusu, jak i dowódca armii określają sposób wykorzystania drugich rzutów (odwodów) po opanowaniu przyczółka. Dowódcy korpusów opracowują, na ile tylko można szczegółowo, plany użycia dywizji znajdujących się w drugim rzucie, szczególnie dywizji pancernych, a miejsce i czas ich przeprawy podają do wiadomości każdemu dowódcy dywizji.

94. Dowodzenie

Drugi rzut i oddziały wzmocnienia korpusu do czasu otrzymania rozkazu do rozpoczęcia przeprawy znajdują się w rozśrodkowanych rejonach rozmieszczenia (biwakach) lub w rejonie ześrodkowania. Dowodzenie nimi jest scentralizowane. Wyprowadzenie oddziałów drugiego rzutu i oddziałów wzmocnienia na przeprawę i przeprawienie ich powinny być zaplanowane zawczasu. Rejony wyczekiwania w pobliżu punktów przeprawowych organizuje się w tym celu, aby uniknąć skupiania wojsk i sprzętu w pobliżu mostów. Należy unikać również ześrodkowywania wojsk w rejonach wyczekiwania. Aby do tego

nie dopuścić, prowadzi się dokładną kontrolę ruchu transportu do i z rejonu wyczekiwania.

95. Łączność z oddziałami i związkami pierwszego rzutu

Oddziały i związki drugiego rzutu utrzymują bez przerwy ścisłą łączność z oddziałami i związkami pierwszego rzutu. Tylko przy ścisłej łączności oddziały drugiego rzutu mogą szybko otrzymywać i prawidłowo wykorzystywać wiadomości o skrytych drogach podejścia do rzeki, stykach między pododdziałami pierwszego rzutu, rubieżach regulacji ruchu, liniach komunikacyjnych oraz o możliwościach nieprzyjaciela i rozmieszczeniu jego pododdziałów i środków ogniowych.

96. Plany wykorzystania drugich rzutów

Sposób wykorzystania drugich rzutów może zależeć od wykrycia czułych miejsc w obronie nieprzyjaciela przez pododdziały pierwszego rzutu. Plany wykorzystania drugich rzutów powinny być w miarę możliwości elastyczne i opracowane w kilku wariantach.

Rozdział 14

Szkolenie i trening wojsk

97. Szkolenie wojsk

W celu osiągnięcia powodzenia w czasie forsowania należy przedtem przeprowadzić szkolenie pododdziałów i oddziałów, szczególnie piechoty i saperów rzutu szturmowego. Przebieg szkolenia trudno jest ukryć przed obserwacją nieprzyjaciela, dlatego też powinno ono być prowadzone poza pasem forsowania, z zasady na głębszych tyłach. Rejon wybrany do

szkolenia powinien być w miarę możliwości podobny do rejonu rzeczywistego forsowania. Należy podjąć odpowiednie kroki w celu zachowania w tajemnicy nazw oddziałów i pododdziałów uczestniczących w szkoleniu. O ile szkolenie będzie prowadzone równolegle z innymi przedsięwzięciami w zakresie przygotowania wojsk do forsowania, to do szkolenia należy angażować minimalną ilość sprzętu i instruktorów.

98. Trening wojsk

Szkolenie wojsk powinno być podsumowane końcowym ćwiczeniem, które przeprowadza się w warunkach zbliżonych do sytuacji bojowej. Głównym celem końcowego ćwiczenia jest zgranie pododdziałów i oddziałów forsujących rzekę oraz zapewnienie ścisłego współdziałania między nimi a oddziałami i pododdziałami wspierającymi.

99. Program szkolenia

a) Program szkolenia powinien obejmować następujące zagadnienia i tematy:

— organizacja współdziałania pododdziałów piechoty pierwszego rzutu z pododdziałami pojazdów pływających i lotnictwem sił lądowych;

— nauka posługiwania się podręcznymi środkami przeprawowymi;

— zamierzenia w celu zabezpieczenia skrytości i przestrzegania dyscypliny maskowania;

— prowadzenie działań bojowych w warunkach zastosowania zasłon dymnych;

— szkolenie w warunkach nocnych, jeśli planuje się przeprowadzić forsowanie nocą;

— szkolenie pododdziałów i oddziałów piechoty i wojsk inżynieryjnych w wykorzystywaniu łodzi, przewodników i załóg obsługujących łodzie desanto-

we, jeśli takie są przewidziane w forsowaniu;

— szkolenie składu osobowego w posługiwaniu się kładkami dla pieszych;

— szkolenie w prowadzeniu działań bojowych w warunkach użycia sztucznego oświetlenia.

b) Poniżej podano przykładowy schemat planu szkolenia dywizji piechoty w zakresie forsowania rzeki, który może być wykorzystany jako wzór. Plan ten, w zależności od konkretnego położenia, może być rozszerzony lub zwężony. Został on opracowany z uwzględnieniem warunków prowadzenia działań bojowych z użyciem broni jądrowej oraz posiadania przez dywizję dostatecznej ilości pojazdów pływających i lotnictwa sił lądowych.

.....

(gryf tajności)

20 dywizja piechoty
26.7. 10.00

Plan szkolenia

(na okres od 28 lipca do 6 sierpnia)

1. **Sytuacja ogólna.** 20 dywizja piechoty prowadzi szkolenie w celu przygotowania swoich wojsk do forsowania rzeki ..... w rejonie .....

2. **Plan ogólny.** Do zadań szkolenia w zakresie forsowania w przewidzianym wyżej okresie należy:

— przeszkolenie oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu w forsowaniu przeszkody wodnej z wykorzystaniem pojazdów pływających i lotnictwa sił lądowych;

— zapoznanie kierowców pojazdów mechanicznych ze środkami przeprawowymi;

— przeszkolenie poszczególnych pododdziałów i żołnierzy w specjalnych działaniach podczas forsowania rzeki;

— trening oddziałów i pododdziałów w forsowaniu rzeki.

3. **Plany szczegółowe**

a) Do planów szczegółowych włącza się następujące zagadnienia:

Przygotowanie ogólne:

— przeszkolenie kierowców pojazdów mechanicznych w załadowaniu pojazdów na promy, ich przeprawie i wyładowaniu;

— przeszkolenie kierowców pojazdów pływających w podchodzeniu do rzeki, przeprawianiu się i odchodzeniu od rzeki;

— zapoznanie z zasadami regulacji ruchu;

— przeszkolenie w ewakuacji rannych z przeciwległego brzegu;

— przećwiczenie działań w warunkach użycia zasłon dymnych;

— przećwiczenie działań w warunkach sztucznego oświetlenia terenu.

Przygotowanie piechoty:

— taktyczne rozśrodkowanie wojsk;

— wsiadanie i ładowanie się do pojazdów pływających oraz przeprawianie się przez rzekę;

— wsiadanie, ładowanie, przelot i wyładowanie z samolotów (śmigłowców) lotnictwa sił lądowych;

— ustalenie składu i przygotowanie grup taktycznych przeznaczonych do prowadzenia przepraw pozornych;

— przeprowadzenie treningów w forsowaniu w składzie grup bojowych.

Przygotowanie artylerii:

— przeszkolenie w załadowaniu, przeprawie i wyładowaniu się z promów i pojazdów pływających oraz w przerzucie samolotami i śmigłowcami;

— przeszkolenie wysuniętych obserwatorów artyleryjskich w działaniach w składzie grup bojowych pierwszego rzutu.

Przygotowanie pododdziałów czołgów. Załadowanie, przeprawa i wyładowanie czołgów z promów ciężkich.

Przygotowanie oddziałów i pododdziałów inżynieryjnych:

— wykorzystanie mostów drogowych z gotowych elementów wykonanych we własnym zakresie;

— montaż i obsługa inżynieryjnych środków przeprawowych;

— sposób przeprawiania najbardziej koniecznych przedmiotów i sprzętu w wypadku kiedy nie ma specjalnych pojazdów;

— utrzymanie dróg, tras podejścia do punktów przeprawowych i wyjść z nich;

— przygotowanie drużyn minerskich, saperów towarzyszących pododdziałom i oddziałom pierwszego rzutu, drużyn nurków oraz grup saperskich do usuwania przeszkód i zapór na przeciwległym brzegu;

— wykorzystanie inżynieryjnych pojazdów pływających.

Przygotowanie pododdziałów łączności. Przećwiczenie sposobów rozwijania podwodnych linii kablowych i łączenia ich z siecią łączności przewodowej dywizji.

Przygotowanie pododdziałów chemicznych. Przećwiczenie sposobów wykonywania zasłon dymnych w celu osłony wojsk na brzegu wyjściowym i przeciwległym.

Przygotowanie pododdziałów tyłowych. Praktyczne przećwiczenie przedsięwięć w zakresie uzupełniania wojsk w amunicję, materiały pędne i smary oraz inne przedmioty zaopatrzenia, jak również ewakuacji rannych, jeńców wojennych i internowanych osób cywilnych środkami transportu naziemnego i powietrznego.

b) *Organizacja szkolenia.* Szkolenie zostanie przeprowadzone w składzie grup bojowych.

c) Grafik wykorzystania dla celów ćwiczebnych punktów przeprawy (nie podano treści).

4. Zarządzenie tyłowe

a) Dla przeprowadzenia zajęć wydziela się:

— pojazdów pływających — 12;
— promów lekkich — 8;
— promów ciężkich — 4;
— śmigłowców — 6.

b) Podczas prowadzenia zajęć przygotowawczych do forsowania należy wykorzystywać minimalną ilość pojazdów bojowych i środków przeprawowych.

Rozesłano według rozdzielnika „A"

Za zgodność:
Szef oddziału operacyjnego
i szkolenia bojowego

Rozdział 15

Ocena sytuacji, opracowanie planów i rozkazów

100. Wiadomości ogólne

W czasie przygotowania do forsowania rzeki wszystkie komórki sztabów różnych szczebli dowodzenia powinny nieprzerwanie oceniać sytuację i na czas opracowywać odpowiednie plany i rozkazy.

101. Opracowanie planów

a) Sztaby wyższych szczebli dowodzenia opracowują plany forsowania rzeki na długo przed rozpoczęciem działań. Plany te są podstawą do późniejszej pracy sztabów. Sztaby niższych szczebli dowodzenia powinny również opracowywać analogiczne plany forsowania.

W planach forsowania rzeki powinny być odzwierciedlone następujące zagadnienia:

1. Siły i środki biorące udział w forsowaniu.

2. Decyzja dowódcy do forsowania, która powinna obejmować:

— etapy forsowania;
— plan wykorzystania rodzajów wojsk;
— ilość środków ogniowych i sposoby ich wykorzystania.

3. Pasy forsowania rzeki i punkty przeprawy desantowej.

4. Czas forsowania.

5. Plany koordynacji dowodzenia wojskami.

6. Przedsięwzięcia zmierzające do wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd.

7. Prawdopodobne obiekty na przeciwległym brzegu i zadania wojsk do ich opanowania oraz zadania oddziałów i pododdziałów wspierających i obsługujących.

8. Podział środków przeprawowych i miejsca rozmieszczenia punktów przeprawy mostowej.

9. Przybliżone rozmieszczenie rejonów ześrodkowania wojsk i sprzętu oraz odpowiedzialność za organizację obrony przeciwlotniczej, przeciwdesantowej i sposób obrony przed okrętami flotylli rzecznej.

10. Skład pododdziałów pierwszego rzutu i grup rozpoznawczych oraz możliwe problemy, z którymi mogą zetknąć się grupy rozpoznawcze.

11. Organizacja regulacji ruchu łącznie z ruchem powietrznym.

12. Sposób wyprowadzenia pododdziałów inżynieryjnych i sprzętu przeprawowego do rejonów wyjściowych do forsowania.

13. Organizacja łączności.
14. Specjalne zadania pododdziałów pierwszego rzutu w momencie podchodzenia do rzeki.
15. Sposób sprawdzania i kontroli ludności cywilnej.
16. Plan wsparcia ogniowego.
17. Plany użycia dymów i środków trujących.
18. Organizacja materiałowego i technicznego zabezpieczenia wojsk na wszystkich etapach forsowania, włączając w to:
— zaopatrywanie;
— obsługiwanie;
— ewakuację rannych i chorych oraz leczenie szpitalne;
— przewozy (przerzuty powietrzne).
19. Utrzymanie i ochrona jeńców wojennych i internowanych osób cywilnych.

b) Opracowanie końcowych planów forsowania i przekazanie odpowiednich rozkazów powinno być zakończone stosunkowo wcześnie, aby dowódcom i sztabom podległych szczebli zapewnić dostateczną ilość czasu na opracowanie swoich planów i przygotowanie wojsk do forsowania.

102. Rozkazy

Rozkazy bojowe i tyłowe opracowuje się zgodnie z wymaganiami regulaminu FM 101-5 z uwzględnieniem konkretnej sytuacji i charakteru postawionego zadania. W regulaminie FM 101-5 podany jest przykład rozkazu bojowego do forsowania rzeki, który może posłużyć jako wzór.

CZĘŚĆ IV

PLANOWANIE PRACY TYŁÓW

Rozdział 1

Zasady ogólne

103. Wstęp

a) W celu utrzymania wzajemnej łączności i kontroli między organami tyłowymi, wydziałem personalnym i różnego rodzaju służbami, a także między organami cywilnej i wojskowej administracji, planowanie ich pracy powinno odbywać się jednocześnie i w ścisłym wzajemnym porozumieniu.

b) Zazwyczaj praca tyłów przy forsowaniu rzeki jest planowana w takiej samej kolejności, jak i przy prowadzeniu innych działań bojowych. Należy jednak uwzględnić, że rzeka stanowi poważną przeszkodę i dlatego szczególną uwagę należy zwrócić na organizację nieprzerwanego zabezpieczenia materiałowo-technicznego oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu, zwłaszcza w okresie gdy oderwą się one od organów zaopatrywania.

c) Prowadzenie działań bojowych z użyciem broni jądrowej stwarza konieczność większego rozśrodkowania wojsk, co może spowodować pewne bra-

ki w zabezpieczeniu bojowym działań. Aby zapewnić nieprzerwane materiałowo-techniczne zabezpieczenie wojsk, pożądane jest tworzenie dużych rezerw sprzętu bojowego i zaopatrzenia, rozmieszczonych w rozśrodkowanych rejonach.

d) Za organizację materiałowo-technicznego zabezpieczenia oddziałów i pododdziałów dywizji, w tej liczbie i oddziałów przydzielonych, odpowiada dowódca dywizji. Korpus zazwyczaj nie ponosi odpowiedzialności za materiałowo-techniczne zabezpieczenie podległych mu związków i oddziałów, z wyjątkiem tych wypadków, gdy prowadzi działania samodzielne lub na szerokim froncie w składzie armii polowej. Podczas działań w składzie wyższego związku operacyjnego, np. grupy armii, sztab korpusu organizując pracę tyłów określa ogólne potrzeby korpusu w środkach materiałowych, koordynuje i kontroluje stopień materiałowo-technicznego zabezpieczenia oddziałów korpuśnych przez organa tyłowe armii polowej oraz ustala kolejność zaopatrywania oddziałów korpuśnych swoimi środkami. Armia polowa przy forsowaniu rzeki rozwija i obsługuje urządzenia tyłowe oraz ustala ogólne potrzeby w środkach materiałowych i kolejność zaopatrywania podporządkowanych jej związków i oddziałów. Podczas prowadzenia działań bojowych we współczesnych warunkach, gdy wojska prowadzić będą działania w rozśrodkowanym ugrupowaniu, może zaistnieć sytuacja, która będzie sprzyjać prowadzeniu działań przez korpus na samodzielnych kierunkach. W tych wypadkach wiele funkcji materiałowo-technicznego zabezpieczenia, wykonywanych zazwyczaj przez armię, powinno być przekazanych sztabowi korpusu.

e) Zagadnienia organizacji pracy tyłów są ujęte szczegółowo w regulaminach FM 101-5 i FM 100-10.

f) Zasadniczymi przedsięwzięciami w zakresie organizacji pracy tyłów podczas forsowania rzeki są: zaopatrywanie, zabezpieczenie medyczne, kalkulacja potrzeb i wykorzystanie środków transportowych.

Rozdział 2

Zaopatrywanie

104. Opracowanie planów

a) Plan pracy tyłów opracowuje się i rozsyła do wojsk jednocześnie z planem działań bojowych. W razie konieczności do planu wnosi się odpowiednie zmiany i uzupełnienia. Jeśli jest to możliwe, zaopatrywanie wojsk organizuje się drogą powietrzną. W początkowych okresach forsowania może być przerzucana drogą powietrzną na przeciwległy brzeg większa część ładunków, aby nie przeciążać środków przeprawowych na rzece. Lekkie samoloty i śmigłowce mogą być wykorzystane do przerzucenia na przyczółek ważnych przedmiotów zaopatrzenia przy wykorzystaniu spadochronów lub drogą lądowania.

b) W sprzyjającej sytuacji, na przeciwległym brzegu tworzy się zapasy przedmiotów zaopatrywania niezbędne dla oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu. W początkowym okresie forsowania przedmioty zaopatrzenia przewozi się przez rzekę na łodziach, promach, pojazdach pływających, względnie przerzuca się na samolotach i śmigłowcach. Uzupełnianie wojsk w przedmioty zaopatrzenia odbywa się samolotami i śmigłowcami, za pomocą promów lub mostów.

c) W pierwszym etapie planowania kwatermistrz danego związku powinien wydać zarządzenia, aby:

— wszystkie związki i oddziały posiadały niezbędną ilość uzbrojenia, sprzętu i zaopatrzenia;

— armijne punkty zaopatrywania i dywizyjne punkty rozdzielcze były rozmieszczone jak najbliżej rzeki i posiadały dostateczną ilość sprzętu i przedmiotów zaopatrzenia;

— główne drogi prowadzące od punktów zaopatrywania do rejonów ześrodkowania wojsk pierwszego rzutu były należycie utrzymywane i posiadały drogi zapasowe;

— specjalny sprzęt został wcześniej wydany dla wojsk (wojska powinny być przeszkolone w prawidłowym wykorzystaniu i utrzymaniu tego sprzętu).

d) Z chwilą rozpoczęcia forsowania kwatermistrz związku śledzi sytuację bojową i tyłową, aby przy zaistnieniu sprzyjających warunków niezwłocznie rozwinąć punkty lub składy zaopatrywania na przeciwległym brzegu zgodnie z opracowanym planem.

e) W planach materiałowo-technicznego zabezpieczenia powinno się przewidzieć:

— rozwinięcie we właściwym czasie składów lub punktów zaopatrywania na przeciwległym brzegu;

— utrzymanie minimalnych zapasów sprzętu i zaopatrzenia w składach i punktach zaopatrywania, wystarczających jednak do nieprzerwanego zabezpieczenia przeprawiających się wojsk w wypadku zakłóceń w przeprawie;

— stworzenie koniecznych zapasów sprzętu i zaopatrzenia, zabezpieczających dalsze działania zaczepne wojsk, które przeprawiły się na przeciwległy brzeg;

— zamierzenia na wypadek zaistnienia zagrożenia w systemie zaopatrywania.

f) Konieczne jest dokładne obliczenie potrzeb wojsk w środkach materiałowych. Jeżeli na przyczółek przerzuci się zaopatrzenie w ilości przewyższającej bieżące potrzeby wojsk, to utrudnia się tym realizację przedsięwzięć w zakresie jego rozśrodkowania i powstrzymuje się przeprawę ludzi i sprzętu bojowego. Nadwyżki środków materiałowych, podobnie jak ich brak, w jednakowym stopniu ujemnie wpływają na przebieg działań bojowych.

105. Przedmioty zaopatrzenia klasy I

Najbardziej konieczne potrzeby wojsk w przedmiotach zaopatrzenia klasy I mogą być zaspokojone przez wydanie każdemu żołnierzowi przydziału indywidualnego. Rezerwę produktów żywnościowych przenosi się w rejon tyłów oddziału. Przed rozpoczęciem forsowania manierki napełnia się wodą. Całemu składowi osobowemu wydaje się tabletki do oczyszczania wody.

106. Przedmioty zaopatrzenia klasy III

Punkt zaopatrywania w przedmioty zaopatrzenia klasy III powinien być rozwinięty na przyczółku w jak najkrótszym czasie. Rozmiary zapasów tych przedmiotów zaopatrzenia na punktach zależą od ilości samochodów wykorzystywanych w okresie opanowywania i rozszerzania przyczółka oraz od potrzeb w następnych etapach. Przed samym rozpoczęciem forsowania, we wszystkich samochodach należy uzupełnić paliwo. Ma to szczególnie ważne znaczenie wtedy, gdy rejony ześrodkowania wojsk znajdują się na większych odległościach od rzeki.

107. Przedmioty zaopatrzenia klasy IV (sprzęt inżynieryjny)

W celu zabezpieczenia nieprzerwanej pracy ważniejszych środków przeprawowych należy two-

rzyć odwód sprzętu inżynieryjnego. Grupy inżynieryjne zabezpieczające przeprawę dywizji posiadają zazwyczaj w swojej dyspozycji etatowy sprzęt mostowy. Aby uniknąć jednak rozproszenia etatowych środków przeprawowych, zapas sprzętu mostowego powinien być ześrodkowany w pobliżu punktów przeprawy promowej i mostowej dla zamiany etatowych środków przeprawowych w wypadku ich uszkodzenia lub zniszczenia.

108. Przedmioty zaopatrzenia klasy V

Kalkulacja zapotrzebowania wojsk na przedmioty zaopatrzenia klasy V powinna być dokładnie przeprowadzona przed rozpoczęciem forsowania. Amunicja konieczna na okres przygotowania artyleryjskiego i zabezpieczenia ogniowego forsowania rzeki jest przydzielana zasadniczym środkom ogniowym oddziałów i pododdziałów dodatkowo poza jednostką ognia. Transportery opancerzone i pojazdy kołowe wykorzystywane do przewozu amunicji powinny być przeprawione na promach lub po mostach w ślad za rzutem szturmowym. Dla nieprzerwanego zaopatrywania oddziałów i pododdziałów w amunicję, punkt zaopatrywania armii polowej należy rozwijać na przyczółku jak najwcześniej.

109. Wykorzystanie pojazdów pływających i lotnictwa sił lądowych

Zaopatrywanie wojsk od chwili rozpoczęcia forsowania do zbudowania mostów przeznaczonych do przewozu przedmiotów zaopatrzenia może być utrudnione. Kwatermistrz związku powinien zawczasu przewidzieć te trudności i opracować giętki plan z uwzględnieniem kilku wariantów działań systemu zaopatrywania. Dla zaopatrywania wojsk, które przeprawiły się już przez rzekę, do czasu zbudowania

mostów oraz w wypadku zniszczenia lub niemożliwości wykorzystywania ich, mogą być użyte pojazdy pływające i lotnictwo transportowe. Środki te mogą być również użyte do przewozu ważnych przedmiotów zaopatrzenia nawet podczas eksploatacji promów i mostów, kiedy te ostatnie są wykorzystywane w celu zwiększenia przepustowości wojsk. Należy zawsze dążyć do wykorzystywania tych środków w każdych warunkach.

Rozdział 3

Zabezpieczenie medyczne

110. Obsługa medyczna pododdziałów pierwszego rzutu

Przy planowaniu forsowania należy przewidzieć przeprawę pododdziałów medycznych wspólnie z pododdziałami i oddziałami pierwszego rzutu. Do poszczególnych kompanii przydziela się sanitariuszy. Pododdziały medyczne po przeprawieniu się na przeciwległy brzeg rozwijają punkty pomocy medycznej. Ranni wymagający pomocy medycznej zbierają się w tych punktach i przebywają tam do czasu ewakuacji na brzeg wyjściowy. W pierwszych etapach forsowania do ewakuacji rannych wykorzystuje się specjalnie wydzielone łodzie, promy, pojazdy pływające i lotnictwo transportowe. W początkowym okresie forsowania ruch po moście będzie zazwyczaj jednostronny (tylko w stronę przyczółka).

111. Zbiórka rannych

Dla bezpośredniego zabezpieczenia medycznego pododdziałów i oddziałów pierwszego rzutu, skład osobowy batalionu medycznego dywizji powinien

przeprawić się na przeciwległy brzeg za rzutem szturmowym. Przeprawy promowe wykorzystuje się do przewozu powracających samochodów, którymi ewakuuje się rannych. Do ewakuacji rannych należy wykorzystywać również lotnictwo transportowe. Zapotrzebowanie na dodatkowe zabezpieczenie medyczne przedstawia się wyższemu sztabowi. Samoloty (śmigłowce) sanitarne mogą przynieść dużą pomoc w ewakuacji rannych z przyczółka. Omówione wyżej środki ewakuacji chorych i rannych wykorzystuje się w miarę konieczności.

112. Punkty ewakuacyjne

Pododdziały batalionu medycznego dywizji w sprzyjającej sytuacji niezwłocznie przeprawiają się na przeciwległy brzeg i rozpoczynają pracę w zakresie medycznej obsługi wojsk. Dla obsługiwania większej ilości rannych do czasu zorganizowania normalnego systemu ewakuacji rozwija się punkty ewakuacyjne. Jeśli tylko sytuacja pozwoli, na przeciwległy brzeg przerzuca się szpitale ruchome.

Rozdział 4

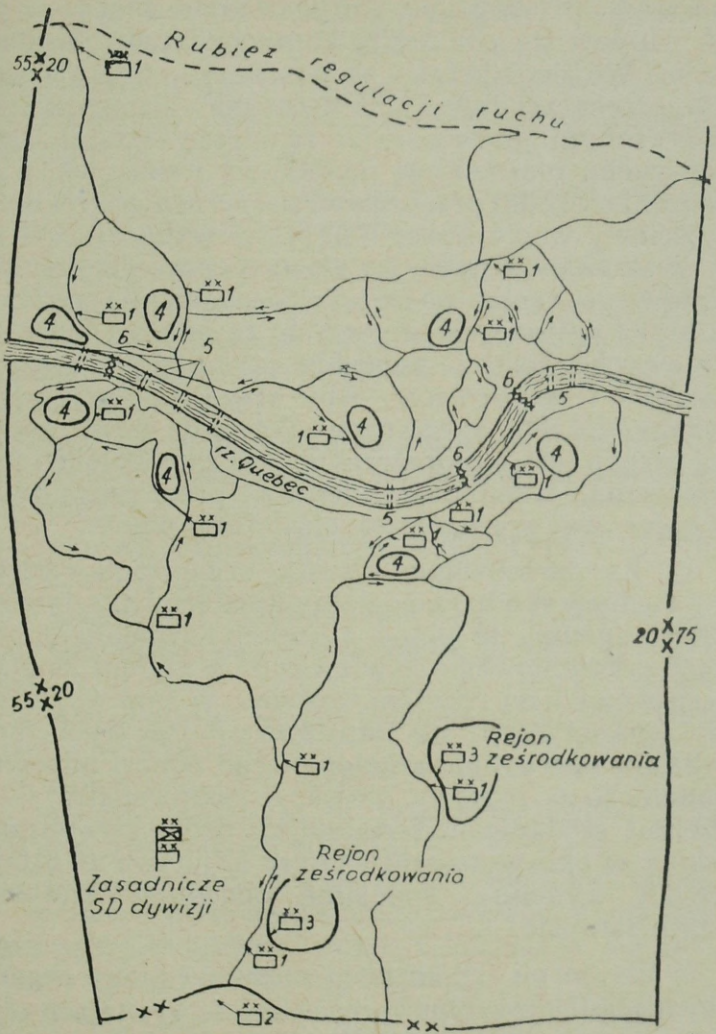
Organizacja i regulacja ruchu

113. Terminologia

Organizację i regulację ruchu lotnictwa sił lądowych omawia się w §117.

114. Plany organizacji i regulacji ruchu (rys. 11)

a) Plany organizacji i regulacji ruchu opracowuje się w celu ustalenia ścisłej kontroli przegrupowania wojsk oraz przewozu sprzętu i zaopatrzenia we wszystkich etapach forsowania przy wykorzystaniu naziemnych, wodnych i powietrznych środków tran-



1 - punkt regulacji ruchu dywizji; 2 - punkt regulacji ruchu korpusu; 3 - inżynieryjny punkt kontrolny; 4 - rejony wyczekiwania; 5 - punkt przeprawy promowej; 6 - punkt przeprawy mostowej

Rys. 11. Plan (schemat) regulacji ruchu

sportowych. Przeprawa wojsk i ładunku na przyczółek odbywa się pod ścisłą kontrolą sztabu regulacji ruchu. Wojska, sprzęt i zaopatrzenie przeprawia się przez rzekę zgodnie z zawczasu opracowanym i zatwierdzonym planem, jeśli ze strony sztabu regulacji ruchu nie nadejdą dodatkowe wskazówki i zarządzenia. Środki przeprawowe powracające na brzeg wyjściowy w pierwszej kolejności wykorzystuje się do ewakuacji rannych. Do czasu rozpoczęcia dwukierunkowego ruchu na mostach ewakuacja rannych na brzeg wyjściowy odbywa się za pomocą łodzi desantowych, promów, pojazdów pływających oraz samolotów i śmigłowców. Aby stworzyć sprzyjające warunki dla dogodnego rozśrodkowania wojsk, sprzętu i przedmiotów zaopatrzenia oraz zapewnić ich nieprzerwaną i terminową przeprawę przez rzekę, należy opracować szczegółowe, elastyczne plany.

b) Za opracowanie planów organizacji i regulacji ruchu jest odpowiedzialny kwatermistrz dywizji, który uzgadnia te plany z szefem wydziału operacyjno-szkoleniowego dywizji oraz z szefem żandarmerii wojskowej i szefem saperów. W tym wypadku, gdy wykorzystuje się lotnictwo sił lądowych, szef wydziału operacyjno-szkoleniowego ponosi odpowiedziałalność za przerzut wojsk, a kwatermistrz — za przerzut środków materiałowych drogą powietrzną. Jednak w obu wypadkach oficer lotnictwa ze sztabu dywizji wykonuje specjalne obowiązki sztabowe w tym zakresie.

c) Kwatermistrz korpusu uzgadnia plany organizacji i regulacji ruchu opracowane w dywizjach oraz opracowuje własny plan na okres, kiedy odpowiedzialność za organizację i regulację ruchu sztab korpusu przyjmie na siebie.

115. Treść planów organizacji i regulacji ruchu transportu naziemnego

Plany organizacji i regulacji ruchu opracowywane przez sztab dywizji i sztab korpusu powinny przewidywać:

— zamierzenia w zakresie kontroli ruchu w całym rejonie działań bojowych;

— rejony ześrodkowania i wyczekiwania;

— systemy łączności między rejonami ześrodkowania, wyczekiwania, punktami kontrolnymi przy wjazdach na most i wyjazdach z mostu i innymi ważnymi punktami;

— miejsca rozmieszczenia punktów regulacji ruchu i punktów żandarmerii wojskowej na obu brzegach rzeki;

— miejsca rozmieszczenia inżynieryjnych punktów kontrolnych;

— dostateczną giętkość dowodzenia, aby w terminie skierować wojska na różne punkty przeprawowe;

— opracowanie mapy (schematu) ruchu transportu w danym rejonie;

— rubież regulacji ruchu;

— sposób przekazania regulacji ruchu przez sztab dywizji sztabowi korpusu;

— kolejność przeprawy oddziałów i pododdziałów, ze zwróceniem szczególnej uwagi na przeprawę w pierwszej kolejności wojsk i ładunków niezbędnych dla dywizji pierwszego rzutu;

— stałą i aktualną ocenę możliwości likwidacji skutków uderzeń jądrowych nieprzyjaciela;

— zapasowe warianty planów na wypadek zmiany sytuacji.

116. Plany przegrupowania wojsk

Dla zabezpieczenia regularnej przeprawy przez przeszkodę wodną niezbędnej ilości wojsk, pojazdów, uzbrojenia i sprzętu opracowuje się szczegółowe, elastyczne plany ruchu tak naziemnych, jak i powietrznych środków przeprawowych. Plany te mogą być opracowane w postaci grafiku, tabeli lub w innej graficznej lub pisemnej formie.

a) W planie naziemnego przesunięcia wojsk (plan przeprawy przez rzekę) powinno się przewidywać:

1. Rozmieszczenie punktów przeprawy desantowej i podział ich między oddziały i pododdziały bojowe.
2. Rozmieszczenie punktów przeprawy promowej, ich przepustowość i możliwości, czas rozpoczęcia pracy tych punktów i ustalenie kolejności przeprawy pojazdów, oddziałów i pododdziałów.
3. Rozmieszczenie punktów przeprawy pojazdów pływających i podział czasu wykorzystywania tych pojazdów przez oddziały i pododdziały.
4. Rozmieszczenie mostów ze wskazaniem ich nośności, czasu rozpoczęcia przeprawy oraz kolejności przeprawy samochodów i innych pojazdów.
5. Przedsięwzięcia w zakresie organizacji regulacji ruchu, uwzględniając czas przekazania regulacji ruchu wyższemu sztabowi oraz opracowanie planu ruchu transportu w danym rejonie.

b) W planie ruchu powietrznego należy przewidzieć:

1. Plan przelotów, łącznie z trasami podejścia do obiektów i powrotu samolotów (śmigłowców), szyk bojowy samolotów (śmigłowców), wysokość i prędkość lotu.

2. Rozwinięcie ośrodka kierowania lotami i opracowanie grafiku lotów. W grafiku lotów należy uwzględnić:

— skład i ilość samolotów (śmigłowców) w każdym rzucie;

— pododdział lotnictwa transportowego sił lądowych i pododdział przerzucany drogą powietrzną;

— rejony załadowania;

— czas gotowości oddziałów i pododdziałów do załadowania;

— czas wylotu;

— czas przekroczenia punktu wyjściowego;

— czas przejścia punktu rozczłonkowania się samolotów (śmigłowców);

— czas lądowania (zrzutu) wojsk;

— wyznaczenie stref lądowania (zrzutu) wojsk.

3. Opracowanie planu lądowania (zrzutu) wojsk łącznie z wyborem rejonów lądowania (zrzutu), zestawieniem grafiku lądowania (zrzutu) i zamierzeniami w zakresie dowodzenia samolotami (śmigłowcami) w okresie startu, lotu i lądowania.

4. Opracowanie instrukcji ładowania wojsk i sprzętu bojowego do samolotów (śmigłowców) w rejonach załadowania.

117. Kierowanie ruchem powietrznym

a) Kierowanie ruchem powietrznym w armii polowej i korpusie armijnym odbywa się w ośrodku kierowania lotami (FOC), wchodzącym w skład oddziału kierowania lotami lotnictwa sił lądowych (AAOD). Ośrodek kierowania lotami realizuje przedsięwzięcia w zakresie organizacji i kierowania lotami, powietrznego powiadamiania, rozpoznawania samolotów (śmigłowców) oraz współdziałania

w przelotach lotnictwa sił lądowych, operującego w rejonie działań bojowych armii i korpusu.

b) W dywizji organizacja i kierowanie ruchem powietrznym, niezbędne dla zabezpieczenia dokładnego przerzutu wojsk powietrzno-desantowych w wyznaczonym czasie, zależą od ilości samolotów (śmigłowców), ugrupowania bojowego, czasu przelotu, warunków widoczności, położenia trasy przelotu, doświadczenia i wyszkolenia pilotów oraz zakresu operacji. Zasadniczym organem kierowania lotami w dywizji jest punkt kierowania ruchem powietrznym (MCC). O ile przydzielone dywizji lotnictwo jest operacyjnie podporządkowane sztabowi dywizji, to dywizyjny punkt kierowania ruchem powietrznym faktycznie pełni funkcję ośrodka kierowania lotami na szczeblu dywizji.

c) We współczesnej dywizji piechoty punkt kierowania ruchem powietrznym nie jest komórką etatową, lecz tworzoną tylko na okres działań lotnictwa transportowego. Na dowódcę punktu kierowania ruchem powietrznym wyznacza się z zasady wyższego dowódcę przydzielonych do dywizji pododdziałów lotnictwa transportowego względnie oficera lotnika sztabu dywizji lub wyznaczonego przez niego przedstawiciela. Dowódcy punktu kierowania ruchem powietrznym nadaje się w zakresie kierowania lotami samolotów (śmigłowców) w wielu wypadkach szerokie uprawnienia. W momentach krytycznych może on wnosić zmiany i uzupełnienia do planu ruchu powietrznego. W skład punktu kierowania ruchem powietrznym dywizji wchodzić będą przedstawiciele ze sztabu dywizji i z pododdziałów lotnictwa transportowego z personelem łączności przeznaczonym do bezpośredniego wykonywania zadań w zakresie dowodzenia ruchem powietrznym przez techniczne

środki łączności. Personel służb technicznych jest wydzielany z korpuśnych i armijnych oddziałów kierowania lotami lotnictwa sił lądowych, przydzielonych do dywizji pododdziałów lotnictwa transportowego, zespołów naprowadzania lotnictwa i wydziału personalnego sztabu dywizji. Ukompletowanie punktu kierowania ruchem powietrznym pod względem stanu osobowego zależy od zakresu i czasu trwania operacji powietrzno-desantowej przy forsowaniu rzeki.

d) Skład osobowy punktu kierowania ruchem powietrznym jest przeznaczony do wykonywania następujących zadań:

— rozwijania i obsługiwania elektronicznych i wizualnych środków nawigacji powietrznej w celu udzielenia pomocy samolotom (śmigłowcom) w określaniu stref (rejonów) lądowania (zrzutu);

— zabezpieczania łączności radiowej „ziemia-powietrze" z samolotami (śmigłowcami) dla przekazywania wiadomości, zarządzeń i kierowania lotami:

— prowadzenia rozpoznania radiowego po użyciu broni jądrowej w celu określenia możliwości wykorzystania wojsk w zawczasu wybranych rejonach lądowania (zrzutu).

e) Punkt kierowania ruchem powietrznym kieruje przelotami i zabezpiecza koordynację ruchu ze wszystkimi zainteresowanymi organami. Dla wykonania tych dwóch zasadniczych zadań punkt kierowania ruchem powietrznym powinien być rozmieszczony razem z dywizyjnymi punktami koordynacji wsparcia ogniowego oraz w pobliżu ośrodka dowodzenia artylerią przeciwlotniczą armii polowej względnie posiadać z nimi bezpośrednią łączność. Dla koordynacji ruchu powietrznego z wojskami lądowymi uczestniczącymi w forsowaniu rzeki i uzgadniania

z pododdziałami wsparcia ogniowego, należy organizować bezpośrednią łączność z punktem koordynacji wsparcia ogniowego. Pododdziały, podporządkowane punktowi kierowania ruchem powietrznym, powinny kierować przelotami samolotów (śmigłowców) w rejonach załadowania, na punktach kontrolnych i w rejonie prowadzenia działań bojowych. Na trasach przelotu ustanawia się minimum dwa punkty kontrolne: punkt wyjściowy rozwinięty w pobliżu rejonu załadowania oraz punkt rozczłonkowania samolotów (śmigłowców) rozwijany w pobliżu rejonu działań bojowych. Przedmioty terenowe wykorzystywane jako punkty orientacyjne dla nawigacji powietrznej, mogą jednocześnie służyć jako uzupełniające punkty kontrolne. Dla kierowania przelotami samolotów (śmigłowców) podczas lądowania i startu w rejonie działań bojowych mogą być potrzebne zespoły naprowadzania lotnictwa sił lądowych, które są przerzucane do rejonu działań bojowych na samolotach lub śmigłowcach sposobem lądowania lub na spadochronach. Powodzenie forsowania rzeki zależy od prawidłowej organizacji kierowania ruchem powietrznym w rejonie działań bojowych i od skoordynowania tego ruchu z działaniami wojsk lądowych biorących udział w forsowaniu rzeki. Podczas prowadzenia natarcia z forsowaniem rzeki skład osobowy punktu kierowania ruchem powietrznym wykorzystuje się zazwyczaj na wszystkich etapach walki, jeśli działa lotnictwo sił lądowych.

f) Wykorzystanie lotnictwa sił lądowych do przerzutu wojsk i ładunków podczas forsowania rzeki wymaga, podobnie jak w każdej operacji powietrzno-desantowej, dokładnej koordynacji działań tak wewnątrz dywizji, jak i z innymi oddziałami i związkami. W początkowym okresie forsowania

rzeki przez pododdziały pierwszego rzutu w rejonie tym będzie działać większa ilość samolotów (śmigłowców), dlatego wszystkie pododdziały wsparcia ogniowego wydzielone do prowadzenia ognia w rejonie działań bojowych powinny być na czas powiadomione o działaniach lotnictwa transportowego. Pododdziałom wsparcia ogniowego może być postawione zadanie zabezpieczenia ogniem pododdziałów dokonujących powietrznego przewozu wojsk. Jednak we wszystkich wypadkach działania tych pododdziałów powinny być ściśle związane i uzgodnione z działaniem innych oddziałów i pododdziałów, aby w krytycznych momentach wznowić przerwany ruch powietrzny i nie stwarzać niepotrzebnych zakłóceń w działaniach wojsk lądowych.

g) W wielu wypadkach jest pożądane, a niekiedy i konieczne, aby lotnictwo sił powietrznych wspierało wojska lądowe w celu utrzymania panowania w powietrzu i obezwładnienia naziemnych środków ogniowych nieprzyjaciela. Wspólne działania bojowe dwóch rodzajów sił zbrojnych na stosunkowo niedużym obszarze wymagają ścisłego współdziałania, aby zapobiec jakimkolwiek zakłóceniom w działaniach pododdziałów lotniczych obu rodzajów sił zbrojnych.

h) Działania lotnictwa transportowego sił lądowych powinny być uzgodnione z:

— pododdziałami (oddziałami) w rejonie działań bojowych;

— oddziałami i pododdziałami sąsiednimi, nad którymi mogą dokonywać lotów samoloty i śmigłowce, względnie które mogą prowadzić ogień nad naszym rejonem;

— wszystkimi pododdziałami zabezpieczającymi wsparcie ogniowe, lub których ogień może przeszkodzić działaniom lotnictwa sił lądowych;

— wszystkimi pododdziałami artylerii przeciwlotniczej;

— pododdziałami lotniczymi sił powietrznych, operującymi w rejonie działań bojowych;

— wyższym sztabem oraz sztabem regulacji ruchu.

i) Efektywność działań punktu kierowania ruchem powietrznym dywizji, podobnie jak i każdego innego organu dowodzenia, zależy od posiadanych środków łączności. Podczas ustalania potrzeb w środkach łączności należy wychodzić z tego, z jakimi organami punkt kierowania ruchem powietrznym powinien utrzymywać stałą łączność. Zazwyczaj do organów tych należą:

— dywizyjny punkt koordynacji wsparcia ogniowego;

— centrum kierowania artylerią przeciwlotniczą armii polowej;

— korpuśny ośrodek kierowania lotami;

— sekcja obsługi lotnisk dywizji;

— wszystkie samoloty (śmigłowce) uczestniczące w forsowaniu rzeki;

— zespoły naprowadzania lotnictwa sił lądowych w rejonie działań bojowych.

j) Głównym środkiem łączności do kierowania ruchem powietrznym jest radio. Bezpośrednią, kierunkową łączność „ziemia-powietrze" utrzymuje się ze sztabem związku taktycznego i dowódcami rzutów samolotów (śmigłowców). Te środki łączności dają możliwość skierowania rzutów samolotów (śmig-

łowców) na zapasowe trasy przelotów i w rejony lądowania (zrzutu) przy niewielkiej stracie czasu. Oprócz tego istnienie tych sieci radiowych daje możliwość utrzymania łączności między personelem punktu kierowania ruchem powietrznym a dowódcami pododdziałów lotnictwa transportowego i dowódcą wojsk powietrzno-desantowych w rejonie działań bojowych. W celu udzielenia pomocy w koordynacji wsparcia ogniowego, kierowaniu lotami samolotów (śmigłowców) oraz utrzymaniu łączności między rejonami działań bojowych i punktem kierowania ruchem powietrznym może być wykorzystany oficer do spraw koordynacji działań lotnictwa i wojsk lądowych, który do tego celu będzie dysponował samolotem lub śmigłowcem.

118. Kolejność przeprawy przez mosty

Pojazdy mechaniczne i pododdziały bojowe przeprawiają się przez mosty w kolejności przewidzianej w planie. Każda kolumna pojazdów powinna mieć numer ściśle określający kolejność przeprawy, aby personel organów regulacji ruchu mógł odpowiednio rozmieścić ją w rejonie ześrodkowania, zabezpieczyć wyjście z tego rejonu w określonym czasie i nie dopuścić do zbędnych ruchów i zakłócenia przez to ustalonego porządku forsowania. Aby przyspieszyć przeprawę kolumn samochodów z ważnym ładunkiem, może wyniknąć konieczność prowadzenia tych kolumn przez wyznaczone patrole regulacji ruchu na samochodach.

119. Wykorzystanie samochodów powracających z przyczółka

Do chwili zaprowadzenia normalnego ruchu na drogach i odcinkach forsowania, należy organizować dokładną kontrolę ruchu pojazdów powracają-

cych z przyczółka. Do tego celu wydziela się specjalne promy. Oprócz tego mogą być przeprowadzone następujące przedsięwzięcia:

— wyznacza się określony czas, w którym można przepuścić powracające pojazdy przez główne punkty przeprawy mostowej i promowej;

— wydziela się do tego celu dodatkowy punkt przeprawy mostowej;

— poszerza się jezdnię mostową w celu zorganizowania na niej ruchu dwustronnego.

Stopień kontroli ruchu powracających pojazdów zależy od intensywności ruchu wojsk i transportu na przyczółku oraz ilości pojazdów powracających z przyczółka. Ilość ta powinna być minimalna. Samochody sanitarne do ewakuacji rannych zazwyczaj przepuszcza się w pierwszej kolejności.

120. Organizacja i regulacja ruchu w warunkach szczególnych

Pomimo jak najbardziej dokładnego planowania, w trakcie prowadzenia działań bojowych mogą wyniknąć różne nieprzewidziane wypadki. W zależności od stopnia oporu nieprzyjaciela, może niekiedy wyniknąć konieczność dokonania zmiany w kolejności przeprawiania, zwłaszcza oddziałów i pododdziałów czołgów, samochodów z amunicją, względnie z materiałami pędnymi i smarami, jak również konieczność zwiększenia intensywności przeprawiania wojsk i sprzętu na punktach przeprawy mostowej i promowej. W wypadku zniszczenia jednego lub kilku mostów wojska niezwłocznie skierowuje się na inne punkty przeprawowe, co stwarza konieczność wysunięcia na te punkty pododdziałów (oddziałów) inżynieryjnych. Do czasu wznowienia ruchu przez zniszczony (uszkodzony) most, pojazdy,

które nie mogą być przeprawione innymi środkami, powinny udać się do rejonów wyczekiwania. Pojedyncze samochody lub grupy samochodów, które odłączyły się od kolumny w wyniku naruszenia dyscypliny marszu lub awarii, powinny również zjechać z dróg, udać się do wskazanego rejonu, skąd w zorganizowanej kolumnie wyruszą w oznaczonym czasie na punkt przeprawowy.

121. Łączność

W celu szybkiego powiadomienia wojsk o zmianie marszrut i zmianie kolejności ich ruchu do punktów przeprawowych, należy zorganizować i stale utrzymywać łączność radiową i przewodową między punktami i innymi organami regulacji ruchu. Posiadanie dostatecznej ilości środków łączności pozwala na kontynuowanie ruchu bez żadnych przerw i zakłóceń, uniknięcie zatorów na drogach i powiadamianie na czas o zmianie kierunku ruchu wojsk i transportów w wypadku uszkodzenia lub zniszczenia mostów.

122. Pododdziały regulacji ruchu

Oprócz żandarmerii, do regulacji ruchu mogą być wykorzystane i inne pododdziały wojsk lądowych. Dla wykonywania tych zadań mogą być angażowane na krótki czas pododdziały rozpoznawczych pułków pancernych, jeśli w tym czasie nie są wykorzystywane do zadań bojowych na innych kierunkach. Dla zlikwidowania zatorów na drogach i udzielania pomocy organom regulacji ruchu mogą być wykorzystani specjalnie przygotowani obserwatorzy na samolotach (śmigłowcach) lotnictwa sił lądowych. W celu wzmocnienia etatowych pododdziałów regulacji ruchu, sztaby dywizji zazwyczaj przedstawiają zapotrzebowania do wyższego sztabu

o przydzielenie im dodatkowych pododdziałów żandarmerii.

123. Określenie kolejności przeprawy pojazdów mechanicznych

a) W trakcie planowania forsowania rzeki dowódca dywizji, zgodnie z propozycjami dowódców podległych mu oddziałów i pododdziałów, określa ilość i typy pojazdów, które powinny być przeprawione w pierwszej kolejności. Pojazdy te przeprawiają się od razu po uruchomieniu promowych lub mostowych punktów przeprawowych. Do pojazdów podlegających przeprawie w pierwszej kolejności należą:

— transportery opancerzone;
— maszyny inżynieryjne niezbędne do wykonania prac inżynieryjnych na przeciwległym brzegu;
— transportery do przewozu amunicji;
— transportery do przewozu uzbrojenia;
— pojazdy wysuniętych obserwatorów artyleryjskich;
— pojazdy punktów naprowadzania lotnictwa taktycznego;*
— pojazdy służby medycznej;*
— pojazdy z zamontowanymi działami przeciwlotniczymi dla zabezpieczenia osłony przeciwlotniczej na przeciwległym brzegu;
— samochody i ciągniki artyleryjskie;
— samochody z agregatami dymotwórczymi;*
— samochody sztabowe;*
— samochody ze środkami łączności.*

---

* Pojazdy, które mogą przeprawiać się przez rzekę na środkach pływających lub być przerzucane przez lotnictwo sił lądowych.

b) Inne pojazdy rozmieszcza się na brzegu wyjściowym w sposób rozśrodkowany i przeprawia po zakończeniu przeprawy samochodów z ważnym ładunkiem. Jeśli sytuacja zmusi do wniesienia zmian w ustalonej kolejności przeprawy, to zmiany te powinny być minimalne, gdyż w przeciwnym wypadku mogą przyczynić się do powstrzymania lub poważnego opóźnienia przeprawy wojsk.

124. Znakowanie pojazdów

W celu wyróżnienia pojazdów z terminowym i pilnym ładunkiem i zabezpieczenia ich normalnego i terminowego przejazdu po drogach, należy je oznaczać specjalnymi znakami. Aby nie dopuścić do zatrzymania kolumn maszyn inżynieryjnych i pojazdów ze sprzętem inżynieryjnym z parków do punktów przeprawowych i z punktów przeprawowych dalej, kolumny tych pojazdów prowadzone są przez samochody organów regulacji ruchu. W celu ułatwienia podziału środków przeprawowych podczas rozładowywania samochodów przewożących środki przeprawowe, na burtach tych samochodów wypisuje się kredą rodzaj ładunku. Do czasu wyjazdu samochodów z parków sprzętu inżynieryjnego przeprowadza się podział przewożonego sprzętu pod kątem widzenia jego przynależności do pododdziałów inżynieryjnych.

125. Kolumny pojazdów i wojsk

a) Pojazdy i wojska, przeprawiające się przez mosty lub przerzucane drogą powietrzną, tworzą rzuty marszowe w takim ugrupowaniu, w jakim będą wykorzystywane na przeciwległym brzegu. Niekiedy dobrze jest rozdzielić rzuty marszowe na kolumny lub według rodzaju przewożonych ładunków, wychodząc z pojemności i obciążenia środków prze-

prawowych, na których będą one przeprawiane. Podczas formowania pojazdów w rzuty marszowe, należy zachowywać w miarę możliwości więź organizacyjną oddziałów i pododdziałów. Dla przewożenia marszowych rzutów pojazdów opracowuje się grafik z rozbiciem czasu na każdy rodzaj środków przeprawowych.

b) W zależności od pory dnia, warunków meteorologicznych, stopnia panowania w powietrzu i ilości pododdziałów artylerii przeciwlotniczej, kolumny pojazdów przy normalnej intensywności ruchu mogą stanowić dogodne cele dla lotnictwa lub broni jądrowej. Dlatego należy starać się rozśrodkować i szybko przeprawić te pojazdy przez rzekę.

c) W wypadku gdy wojska przeprawiają się po dwóch lub więcej mostach, kolejność kolumn ustala się w taki sposób, aby w wypadku zniszczenia lub uszkodzenia jednego z nich, ustalony porządek przeprawy przez pozostały most (mosty) nie uległ naruszeniu.

Rozdział 5

Stan osobowy

126. Uzupełnienia

Na podstawie doświadczeń minionych walk oblicza się prawdopodobne straty, aby szef wydziału personalnego związku taktycznego mógł opracować plan uzupełnienia stanu osobowego. Oddziały i pododdziały pierwszego rzutu, które poniosły straty w sile żywej, zazwyczaj otrzymują uzupełnienia w następujących sytuacjach:

— gdy wprowadzone do walki oddziały odwodowe (drugorzutowe) przejdą przez ich ugrupowanie bojowe;

— po zamianie ich przez inne oddziały i pododdziały;

— po opanowaniu przez nie wyznaczonych obiektów i umocnieniu się na nich.

Uzupełnianie stanu osobowego może być dokonywane poprzez przydział pojedynczych żołnierzy oraz całych pododdziałów.

127. Jeńcy wojenni

Jeńców wojennych należy szybko ewakuować z przyczółka na wszystkich drugorzędnych i pomocniczych środkach przeprawowych. Aby nie utrudniać działań bojowych, dywizyjny punkt zbiórki jeńców wojennych będzie zazwyczaj rozwijany na brzegu wyjściowym w rejonie tyłów w takiej odległości od rzeki, która uniemożliwi ostrzeliwanie go przez nieprzyjaciela. Do konwojowania jeńców wojennych z punktów zbiórki rozwiniętych na przyczółku do dywizyjnego punktu zbiórki jeńców wojennych mogą być konieczne oddziały żandarmerii wojskowej. Po opanowaniu i umocnieniu przyczółka lub po zakończeniu przeprawy przez rzekę sztabu dywizji, dywizyjny punkt zbiórki jeńców wojennych zostaje przeniesiony na brzeg przeciwległy i wtedy ewakuacja jeńców odbywa się według normalnych zasad.

Rozdział 6

Administracja cywilna i wojskowa

128. Wiadomości ogólne

Podczas forsowania rzeki działalność cywilnej i wojskowej administracji skierowana jest głównie

na zabezpieczenie działań bojowych i wykonywanie prawnych lub wydanych przez dowódcę związku taktycznego (operacyjnego) zarządzeń. Działalność cywilnej i wojskowej administracji, która związana jest głównie z kontrolą i zabezpieczeniem miejscowej ludności, będzie uzależniona od szeregu czynników, a szczególnie od: zadań postawionych przez dowódcę związku, zmian zachodzących w sytuacji bojowej, gęstości zaludnienia i nastrojów ludności, częściowego lub całkowitego naruszenia obowiązujących przepisów cywilnych i porządku, stopnia wiązania działań bojowych przez uciekinierów oraz użycia przez nieprzyjaciela broni masowego rażenia. Normalna działalność administracji cywilnej i wojskowej, w tym również plutonów dowodzenia i obsługi, będzie zrealizowana zgodnie z założeniami przedstawionymi w regulaminie FM 41-10.

129. Kontrola miejscowej ludności cywilnej i osób przesiedlonych

Ruch ludności cywilnej w strefie działań bojowych należy dokładnie kontrolować. Ludności cywilnej zamieszkałej na brzegu wyjściowym lub na przyczółku zabrania się wszelkiego ruchu. W zależności od konkretnej sytuacji ludność cywilna z poszczególnych rejonów może być ewakuowana. Uciekinierów i ewakuowaną miejscową ludność cywilną należy szybko i w zorganizowany sposób wyprowadzać znad rzeki do rejonów tyłowych za ugrupowanie wojsk walczących. Uciekinierzy wyprowadzeni ze strefy działań bojowych do tyłu nie powinni skupiać się na przeciwległym brzegu. Należy ich jak najszybciej przeprawić na jakichkolwiek pomocniczych i podręcznych środkach przeprawowych. Dla szybkiej przeprawy i odesłania uciekinierów na tyły wojsk

i uwolnienia głównych przepraw promowych i mostowych dla potrzeb bojowych, może wyniknąć konieczność użycia dodatkowych promów. Aby nie tworzyć skupisk na głównych marszrutach, ludność cywilną ewakuuje się wykorzystując oddzielne, drugorzędne drogi, które dokładnie należy kontrolować. W żadnym wypadku nie dopuszcza się do przeprawy ludności cywilnej z brzegu wyjściowego na brzeg przeciwległy lub do ruchów tej ludności na własnym brzegu w pasie forsowania.

CZĘŚĆ V

PROWADZENIE DZIAŁAŃ BOJOWYCH

Rozdział 1

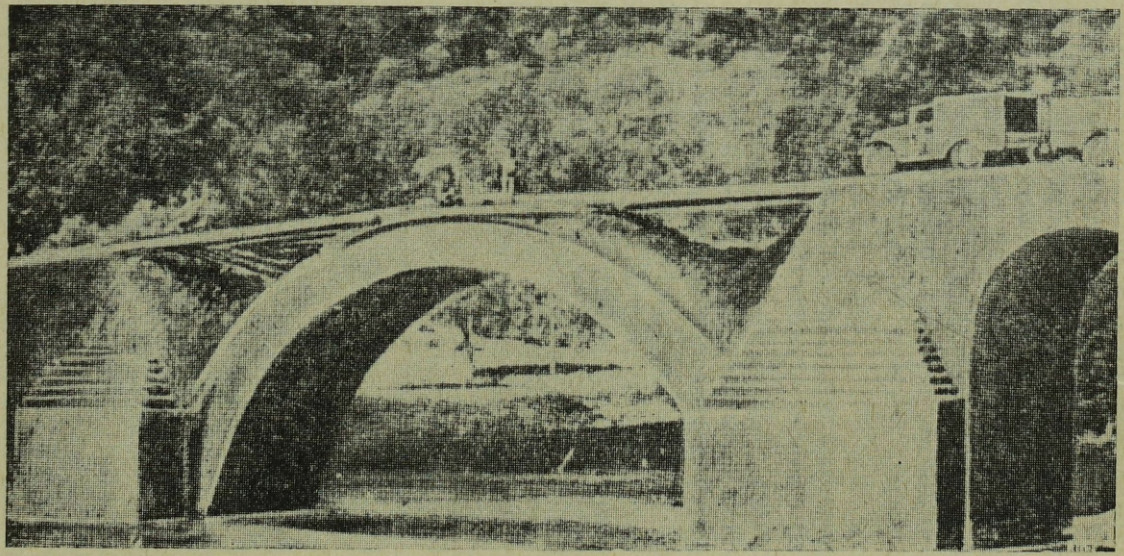
Podejście wojsk do rubieży wodnej

130. Podejście wojsk do rzeki

Przy podchodzeniu do rzeki dowódca oddziału lub pododdziału rozwija swe wojska i potrzebne środki przeprawowe w gotowości do forsowania. Podejmuje on wszelkie środki, aby wojska podchodziły do rzeki na szerokim froncie, nawet wówczas, gdy ograniczona sieć dróg i charakter terenu utrudniają ich rozwinięcie. Przy podchodzeniu do rzeki omija się punkty oporu nieprzyjaciela. Szybkość działań ma w tym wypadku duże znaczenie; pozwoli ona podejść do rzeki na czas i uchwycić przeprawy, zanim nieprzyjaciel stawi opór. Jeżeli nieprzyjaciel wycofuje się, to działając w szybkim tempie można odciąć go na obu brzegach i zniszczyć częściami. W warunkach stosowania broni jądrowej forsowanie rzeki z marszu zapewnia najlepsze możliwości powodzenia natarcia, dlatego zaleca się przechodzić do forsowania z planowym przygotowaniem tylko wtedy, gdy nie ma możliwości forsowania z marszu albo jeżeli próba taka nie udała się.

131. Uchwycenie mostów nie zniszczonych

Szybkie i zdecydowane działanie wojsk nacierających oraz zdezorganizowanie nieprzyjaciela pozwalają często uchwycić mosty nie zniszczone. Uchwycenie takich mostów umożliwia nacierającym wojskom pokonanie przeszkody wodnej z mniejszą stratą sił i środków. Dywizja pancerna albo zgrupowanie taktyczne, mające w swym składzie dostateczną liczbę czołgów, mogą wykonać to zadanie z całym powodzeniem. Do uchwycenia mostów nie zniszczonych można wykorzystać na równi z wojskami lądowymi lotnictwo szturmowe i śmigłowce. Dla obezwładnienia siły żywej nieprzyjaciela broniącego mostu i zapewnienia uchwycenia mostu nie zniszczonego można użyć broni jądrowej. Most taki należy szybko wykorzystać do utworzenia przyczółka, co zapewni osłonę mostu i przeprawę pozostałych oddziałów i pododdziałów. Jeżeli uchwycony most jest częściowo zniszczony (rys. 12), można go odbudować za pomocą etatowego sprzętu mostowego. Należy pamiętać, że w warunkach stosowania broni jądrowej znalezienie ładunków wybuchowych założonych przez nieprzyjaciela w celu zniszczenia mostu jest trudnym zadaniem. Ładunek jądrowy, podłożony wcześniej w miejscu ukrytym w znacznej odległości od rzeki, może zniszczyć most. Przedsięwzięcia mające na celu wykrycie i unieszkodliwienie założonych zawczasu ładunków jądrowych wymagają specjalnego planowania i ścisłego wykonania planu, szczególnie w tych wypadkach, gdy przewiduje się wykorzystanie mostu albo innej sztucznej lub naturalnej przeszkody znajdującej się w ręku nieprzyjaciela. Przy planowaniu forsowania rzek nie należy liczyć na to, że nie zniszczony most na pewno zostanie uchwycony.



Rys. 12. Odbudowa częściowo zniszczonego mostu przy wykorzystaniu belek mostowych

Rozdział 2

Ześrodkowanie wojsk i przygotowanie do forsowania

132. Zasady ogólne

Przed podejściem wojsk do rzeki należy w zasadzie całkowicie zakończyć podstawowe prace związane z prowadzeniem rozpoznania i planowaniem. Ostateczne planowanie realizuje się podczas podchodzenia wojsk do rzeki. Równocześnie ześrodkowuje się wojska i sprzęt bojowy oraz prowadzi się przygotowanie do forsowania.

133. Ześrodkowanie wojsk

a) Oddziały i pododdziały pierwszego rzutu oraz wspierające je oddziały i pododdziały podchodzą w nakazanym szyku z rejonów ześrodkowania do wybranych punktów przeprawowych na rubieży wodnej. Czas podejścia wojsk należy odpowiednio skalkulować, aby czołowe pododdziały pierwszego rzutu wyszły na rubież rzeki o godzinie „G".

b) Pododdziały pierwszego rzutu przerzucane na śmigłowcach wychodzą do wybranych rejonów załadowania, znajdujących się w znacznej odległości od rzeki, w takim szyku, aby nie krępować ruchu wojsk lądowych pierwszego rzutu.

c) Oddziały i pododdziały zajmują tymczasowe rejony ześrodkowania znajdujące się w znacznej odległości jeden od drugiego, dokąd wychodzą zgodnie z zadaniami, które będą wykonywać podczas forsowania rzeki. Oddziały i pododdziały udają się do wybranych punktów przeprawowych zgodnie z planem forsowania i stosownie do potrzeb wojsk znajdujących się na przeciwległym brzegu. Nie zezwala się na zmiany w kolejności przechodzenia

przez rejony ześrodkowania. Plan organizacji i regulacji ruchu opracowuje się w taki sposób, aby zapewnić nieprzerwany ruch wojsk przez przeszkodę wodną.

134. Koncentracja środków przeprawowych

a) Sprzęt mostowy dostarcza się do parków sprzętu inżynieryjnego znajdujących się w pobliżu tych punktów przeprawowych, na których sprzęt ten będzie wykorzystany. Równocześnie na punktach przeprawowych ześrodkowuje się pododdziały wojsk inżynieryjnych, przeznaczone do budowy i obsługi środków przeprawowych.

b) Transportery pływające przeznaczone do przeprawy wojsk pierwszego rzutu przydziela się zwykle związkowi taktycznemu, biorącemu udział w forsowaniu w składzie pierwszego rzutu.

c) Lotnictwo sił lądowych już wcześniej przybywa do wybranych rejonów załadowania. Oddziały i pododdziały przeznaczone do przerzutu drogą powietrzną przez lotnictwo sił lądowych wychodzą z rejonów ześrodkowania do wyznaczonego rejonu (rejonów) załadowania; w niektórych wypadkach samoloty i śmigłowce mogą przybywać do rejonu ześrodkowania wojsk bezpośrednio przed rozpoczęciem forsowania.

135. Koncentracja pojazdów

Pojazdy, które są wojskom najbardziej potrzebne i mają być przeprawione z pododdziałami pierwszego rzutu, gromadzi się w wybranym punkcie, gdzie się je załadowuje i oznacza zgodnie z ustaloną kolejnością. Oprócz tego sprawdza się ich sprawność, aby nie dopuścić do zakłóceń w czasie forsowania rzeki. W niektórych wypadkach należy pojazdy uszczelnić albo specjalnie je przystosować do

sprawnego pokonania przeszkody wodnej. Prace te wykonuje się wcześniej. W wyniku klasyfikacji pojazdów określa się, na jaką przeprawę (mostową czy promową) mogą one być skierowane. Dowódcy oddziałów i pododdziałów zwracają uwagę, aby pojazdy były ładowane zgodnie z ustalonymi normami.

Rozdział 3

Forsowanie

136. Zasady ogólne

Forsowanie rozpoczyna się z chwilą przekroczenia przez czołowe pododdziały pierwszego rzutu linii odbicia na własnym brzegu i kończy się uchwyceniem przez nie nakazanego obiektu na przyczółku.

137. Forsowanie rzeki

a) Kolejność forsowania rzeki przez oddziały i pododdziały ustala dowódca wojsk pierwszego rzutu. Liczba i skład oddziałów pierwszego rzutu oraz kolejność forsowania zależą od szerokości rzeki, charakteru terenu, możliwości nieprzyjaciela, ilości i charakteru istniejących punktów przeprawowych, posiadania pojazdów pływających i śmigłowców, ilości i rodzaju wojsk, warunków sprzyjających stosowaniu broni jądrowej oraz planu rozwinięcia wojsk na przeciwległym brzegu.

b) Jeżeli do przeprawy oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu wykorzystuje się pojazdy pływające i śmigłowce, forsowanie rzeki przeprowadza się w następujący sposób. Oddziały i pododdziały znajdujące się w pojazdach pływających, w tym również w czołgach pływających, wychodzą w oznaczo-

nym czasie z rejonów ześrodkowania, tak aby wyjść na rubież wodną o godzinie „G". W celu uniknięcia skupienia wojsk i sprzętu bojowego należy ograniczyć do minimum przerwy bezpośrednio przed rozpoczęciem forsowania, mające na celu nawiązanie współdziałania. Oddziały i pododdziały pierwszego rzutu, przerzucane na śmigłowcach, wychodzą z rejonów ześrodkowania do rejonów załadowania i przygotowują się do przerzutu drogą powietrzną w ściśle oznaczonym czasie i na wyznaczone odcinki, biorąc za podstawę okresy forsowania rzeki. Oddziały i pododdziały inżynieryjne, przydzielone oddziałom i pododdziałom pierwszego rzutu albo wspierające je na przeciwległym brzegu, przeprawiają się przez rzekę razem z nimi. Oddziały i pododdziały wojsk inżynieryjnych, przeznaczone do wykonywania zadań na przeszkodzie wodnej, postępują za czołowymi pododdziałami pierwszego rzutu do wybranych punktów przeprawowych. Pododdziały wsparcia ogniowego wysuwają się do przodu i zajmują ustalone stanowiska ogniowe, z których zapewniają wojskom wsparcie ogniowe (ogniem artylerii, pociskami rakietowymi i bronią jądrową) zarówno podczas przygotowania artyleryjskiego, jak i w czasie wychodzenia oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu na przeciwległy brzeg. Przeprawa pododdziałów wsparcia ogniowego odbywa się zgodnie z planem forsowania. Szczególną uwagę zwraca się przy tym na zabezpieczenie bezpośredniego i ciągłego wsparcia ogniowego oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu forsujących rzekę. Wszystkie pozostałe oddziały i pododdziały forsujące rzekę wychodzą z rejonów ześrodkowania albo stanowisk na własnym brzegu do wyznaczonych punktów przeprawowych i prze-

prawiają się przez rzekę w zależności od sytuacji na przyczółku.

c) W zależności od warunków w wyznaczonych punktach zaczynają pracę promy, na których do czasu zbudowania mostów mogą się przeprawić pojazdy kołowe, czołgi i artyleria samobieżna. W sprzyjających warunkach natychmiast rozpoczyna się budowę mostów, które znacznie zwiększają przepustowość środków przeprawowych.

d) Jeżeli do przeprawy fal szturmowych potrzebne są łodzie desantowe, to przebieg forsowania jest następujący:

— łodzie desantowe koncentruje się w rejonie wyjściowym albo w miejscu znajdującym się między rejonem wyjściowym i rzeką;

— pododdziały piechoty pierwszego rzutu, podzielone na grupy odpowiadające pojemności łodzi, wychodzą z rejonów ześrodkowania do rejonów wyjściowych;

— przewodnicy z oddziałów i pododdziałów inżynieryjnych przeprowadzają te grupy w oznaczonym czasie do łodzi desantowych. Obsługi i przeprawiające się pododdziały piechoty przenoszą łodzie możliwie jak najbliżej brzegu, jeżeli pozwalają na to warunki maskowania i zaskoczenia przewidziane przy forsowaniu rzeki;

— o godzinie „G" pierwsze fale szturmowe podchodzą do rubieży wodnej, spuszczają łodzie na wodę i forsują rzekę;

— w celu przeprawienia pierwszej i drugiej fali szturmowej należy zawczasu wydzielić potrzebną liczbę łodzi desantowych. Te dwie fale forsują rzekę zgodnie z opracowanym zawczasu planem, a następne po otrzymaniu odpowiedniego rozkazu. Po

każdym przewiezieniu żołnierzy na przeciwległy brzeg łodzie desantowe wracają na brzeg wyjściowy tak długo, dopóki nie zostaną przewiezione wszystkie pododdziały, które zgodnie z planem mają forsować rzekę na łodziach desantowych.

138. Specjalne grupy przeprawiające się z pododdziałami rzutu szturmowego

Grupy specjalne, które mają się przeprawić razem z pododdziałami rzutu szturmowego, dołączają do nich w rejonach ześrodkowania. Przy podziale wojsk na środki przeprawowe uwzględnia się stan osobowy i sprzęt grup specjalnych, które mają się przeprawiać z pododdziałami rzutu szturmowego.

a) Sanitariusze przydzieleni do pododdziałów rzutu szturmowego przeprawiają się wraz z nimi w celu udzielania pomocy medycznej rannym i przygotowania ich do ewakuacji.

b) Wraz z każdą kompanią piechoty rzutu szturmowego przeprawia się grupa wysuniętych obserwatorów artyleryjskich. Grupa ta może mieć ze sobą radiostację i inny sprzęt.

c) W celu przełamania umocnionych pozycji nieprzyjaciela na przeciwległym brzegu, równocześnie z pododdziałami rzutu szturmowego mogą przeprawić się grupy wyposażone w plecakowe miotacze ognia, grupy minerów i inne grupy szturmowe.

d) Wraz z pododdziałami rzutu szturmowego mogą się przeprawić grupy łączności współdziałania z oddziałów wspierających i oddziałów drugiego rzutu oraz pododdziałów wsparcia ogniowego.

e) Z pododdziałami rzutu szturmowego mogą się znajdować posterunki naprowadzania lotnictwa taktycznego.

f) Przy forsowaniu rzeki w nocy należy przed świtem przeprawić na przeciwległy brzeg część generatorów i świec dymnych oraz obsługujących je żołnierzy.

139. Rozminowanie i usuwanie zapór

Miny, ładunki jądrowe oraz różne zapory zbudowane przez nieprzyjaciela na obu brzegach rzeki i pod wodą usuwa się albo wysadza bezpośrednio przed rozpoczęciem forsowania. W tych wypadkach, kiedy chodzi o zaskoczenie albo wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd, zapory podwodne, miny i zapory na przeciwległym brzegu mogą unieszkodliwiać i usuwać specjalne grupy forsujące rzekę z pododdziałami pierwszego rzutu. Jeżeli w pierwszych okresach forsowania pododdziały inżynieryjne muszą wykonywać różnorodne zadania, to niszczenie małych zapór, szczególnie wykrytych przypadkowo na przeciwległym brzegu w czasie walki, mogą wykonywać specjalnie wyszkoleni żołnierze z pododdziałów piechoty.

140. Działania bojowe pododdziałów i oddziałów rzutu szturmowego po sforsowaniu rzeki

a) Jeżeli rzekę forsuje się za pomocą śmigłowców i pojazdów pływających, pododdziały pierwszego rzutu przerzucane na śmigłowcach lądują na przeciwległym brzegu na odpowiedniej głębokości z zadaniem uchwycenia na czas i umocnienia rubieży „0-2". Pododdziały pierwszego rzutu forsujące rzekę za pomocą naziemnych środków przeprawowych szybko przeprawiają się przez rzekę i wychodzą na rubież „0-2" dla połączenia się z pododdziałami przerzuconymi na śmigłowcach. Po nieznacznym przegrupowaniu wojska kontynuują natarcie dopóty, dopóki nie zostanie utworzony przyczółek. Plan wspar-

cia ogniowego przewiduje wsparcie ogniem zarówno pododdziałów forsujących rzekę za pomocą naziemnych środków przeprawowych, jak i pododdziałów przerzucanych na śmigłowcach.

b) Jeżeli forsowanie rzeki odbywa się tylko na łodziach desantowych, grupy żołnierzy, po przybyciu na przeciwległy brzeg, wyładowują się i szybko posuwają się do przodu w celu uchwycenia najbliższych wyznaczonych im przedmiotów. Tempo forsowania będzie wolniejsze, jeżeli trzeba będzie poświęcić dużo czasu na zbudowanie promów i mostów.

c) Szybkość forsowania ma duże znaczenie i zależy od tego, na jakich środkach przeprawowych przeprawiają się pododdziały pierwszego rzutu. Dlatego należy koniecznie przedsięwziąć wszelkie środki w celu uchwycenia odpowiedniego odcinka terenu na przeciwległym brzegu, zanim nieprzyjaciel zdąży wykonać silne kontrataki.

d) Specjalnie wyznaczone pododdziały niszczą ominięte ośrodki oporu. Umacniają one również punkty przeprawy promowej i mostowej.

e) Przy forsowaniu rzeki zwraca się szczególną uwagę na utrzymanie nakazanego kierunku natarcia. W tym celu wykorzystuje się kompasy, dobrze widoczne przedmioty terenowe, kolorowe rakiety i amunicję świetlną. Podczas poszerzania przyczółka atakuje się nieprzyjaciela na skrzydła z rejonów, w których uzyskano największe powodzenie. Dodatkowe punkty przeprawowe urządza się po uchwyceniu dogodnych odcinków brzegu rzeki. Jeżeli duże siły nieprzyjaciela utrzymują dogodne odcinki brzegu rzeki, to bardziej celowe jest forsowanie na tym odcinku, gdzie nieprzyjaciel stawia słaby opór, a następnie po umocnieniu się na przeciwległym brzegu

nacieranie wzdłuż brzegu rzeki i uchwycenie dogodnych odcinków do zbudowania mostu.

141. Obrona przeciwpancerna

Nieprzyjaciel będzie zawsze dążył, w miarę możności, do jak najszybszego wyparcia wojsk z uchwyconego przyczółka kontratakami czołgów skierowanymi na punkty przeprawowe. Wszyscy dowódcy powinni pamiętać, że w początkowym okresie forsowania będzie bardzo trudno przeprawić czołgi przez rzekę. Dlatego też do walki z czołgami nieprzyjaciela należy wykorzystać środki przeciwpancerne piechoty.

Rozdział 4

Natarcie na przeciwległym brzegu

142. Natarcie na przeciwległym brzegu

Jeżeli zostaną stworzone sprzyjające warunki do rozwinięcia uzyskanego powodzenia, to natarcie na przeciwległym brzegu może się rozwinąć poza granice wyznaczonego przyczółka.

143. Wykorzystanie drugich rzutów (odwodów)

We wszystkich wypadkach, gdy jest to możliwe, dowódcy wszystkich szczebli powinni mieć odpowiednie odwody do rozwinięcia uzyskanego powodzenia. Z chwilą rozpoczęcia forsowania wyznacza się z pododdziałów drugich rzutów (odwodów) grupy łączności współdziałania, które posuwają się z nacierającymi wojskami pierwszego rzutu i stale studiują charakter terenu i sytuację. Odwody korpusu armijnego powinny być w gotowości do wzięcia udziału w opanowywaniu obiektów na przyczółku i umocnieniu ich, rozwijaniu uzyskanego powodze-

nia oraz do prowadzenia walki w celu zniszczenia pozostałych sił nieprzyjaciela na przeciwległym brzegu. Przy forsowaniu rzeki z planowym przygotowaniem dywizja pancerna, działająca w składzie korpusu armijnego, znajduje się zwykle w drugim rzucie (odwodzie) i wchodzi do walki w odpowiednim momencie w celu rozwinięcia powodzenia, ścigania wycofującego się nieprzyjaciela albo odparcia kontrataków dużych sił.

144. Natarcie z przyczółka i rozwinięcie powodzenia

Powodzenie w czasie forsowania należy rozwijać w szybkim tempie. Powodzenie na jednym odcinku może umożliwić sąsiednim oddziałom przeprawienie się przez rzekę bez przeszkód i wykonanie uderzenia na skrzydło albo na tyły zgrupowania nieprzyjaciela broniącego przyczółka. Dla rozwinięcia natarcia z przyczółka w głąb obrony nieprzyjaciela należy wykorzystać oddziały i pododdziały wojsk pancernych. Szybkie działania wojsk pancernych znacznie osłabią opór nieprzyjaciela na przyczółku, pozwolą skoncentrować na nim mniejszą ilość własnych wojsk i szybko wznowić normalne wsparcie wojsk forsujących rzekę oraz ich materiałowo-techniczne zabezpieczenie. Przy rozwijaniu powodzenia należy przedsięwziąć wszelkie środki dla stworzenia sprzyjających warunków do wprowadzenia do walki drugich rzutów. Zdecydowane i szybkie działania, prowadzone jednocześnie z wykonywaniem uderzeń jądrowych na opłacalne cele, mogą pozwolić na wprowadzenie do walki drugich rzutów jeszcze przed utworzeniem przyczółka.

CZĘŚĆ VI

WOJSKA POWIETRZNO-DESANTOWE I FORSOWANIE RZEKI W WARUNKACH SZCZEGÓLNYCH

Rozdział 1

Wykorzystanie wojsk powietrzno-desantowych

145. Zasady ogólne

Podczas prowadzenia działań bojowych z forsowaniem rzeki wojska powietrzno-desantowe mogą być użyte razem i jednocześnie z wojskami forsującymi rzekę albo samodzielnie. W skład wojsk powietrzno-desantowych mogą wchodzić oddziały i pododdziały spadochroniarzy i przewożone na miejsce przeznaczenia drogą lądowania, albo jedne i drugie razem, w zależności od otrzymanego zadania, sytuacji i charakteru terenu. Wykorzystanie wojsk powietrzno-desantowych wymaga ścisłego współdziałania między oddziałami sił powietrznych, lądowych i morskich oraz między wszystkimi oddziałami i pododdziałami działającymi w danym rejonie. Szczegółowe dane o operacjach powietrzno-desantowych są zawarte w regulaminach: FM 57-30, FM 57-35 i FM 57-100.

146. Zadania desantu powietrznego

Desantowi zrzucanemu (wysadzanemu) równocześnie z forsowaniem rzeki przez wojska lądowe, stawia się następujące zadania:

— uchwycenie mostu (mostów) w stanie niezniszczonym do chwili podejścia wojsk nacierających do rzeki;

— uchwycenie przyczółka;

— uchwycenie ważnego odcinka terenu w pobliżu wyznaczonego przyczółka albo w jego granicach w celu uniemożliwienia nieprzyjacielowi podciągania odwodów, ułatwienia forsowania rzeki innym wojskom i poszerzenia przyczółka po uchwyceniu go;

— wykonanie uderzenia na nieprzyjaciela broniącego rzeki;

— wsparcie wojsk znajdujących się na przyczółku.

Rozdział 2

Transport powietrzny

147. Samoloty transportowe i śmigłowce

a) Lotnictwo sił lądowych (samoloty i śmigłowce) jest dogodnym środkiem do przerzutu wojsk zarówno podczas forsowania rzeki z marszu, jak i z planowym przygotowaniem. Samoloty i śmigłowce pozwalają dowódcy przerzucić niezbędne oddziały i pododdziały w celu wykonania uderzenia na skrzydło albo tyły punktów oporu nieprzyjaciela, uchwycenia ważnych odcinków terenu, zdobycia danych rozpoznawczych oraz przeprowadzenia działań pozornych i demonstracyjnych. Przerzut oddziałów i pododdziałów drogą powietrzną z lądowaniem jest szczególnie celowy dla wykorzystania skutków ude-

rzenia broni jądrowej. Lotnictwo sił lądowych może być z powodzeniem wykorzystane do przerzutów oddziałów i pododdziałów z jednego odcinka na drugi, zapewniając przy tym elastyczne i ekonomiczne wykorzystanie sił i środków w celu przyspieszenia ześrodkowania sił i środków na przyczółku, dowozu środków zaopatrzenia, ewakuacji rannych oraz rozśrodkowania wojsk i organów ich materiałowo-technicznego zabezpieczenia.

b) Pododdziały samolotów i śmigłowców są etatowymi elementami organizacyjnymi armii polowej. Wykorzystanie samolotów i śmigłowców do przerzutu wojsk i zaopatrzenia jest ograniczone przede wszystkim ich udźwigiem.

c) Podczas prowadzenia działań bojowych z forsowaniem rzeki mogą powstać sprzyjające warunki do wykorzystania lotnictwa szturmowego mogącego lądować i startować z dróg i prowizorycznych lądowisk. Samoloty transportowe (śmigłowce) mogą przerzucać na przyczółek sposobem zrzutu środki wsparcia ogniowego, łącznie z samobieżnymi działami przeciwpancernymi i artylerią średnią.

148. Zaopatrywanie

Przy prawidłowym wykorzystaniu samolotów i śmigłowców można zapewnić szybki przerzut zaopatrzenia i uzbrojenia na przyczółek przez dokonanie zrzutu albo przez lądowanie. Lądowanie jest najskuteczniejszym sposobem dostarczania zaopatrzenia i dlatego jest stosowane w większości wypadków. Zaopatrywanie wojsk drogą powietrzną ma szczególnie ważne znaczenie w początkowym okresie forsowania, do czasu ukończenia prac związanych z budową ciężkich mostów. Nawet po ich zbudowaniu zaopatrywanie drogą powietrzną ma duże

znaczenie, albowiem odciąża mosty i zabezpiecza nieprzerwaną dostawę zaopatrzenia dla wojsk w razie uszkodzenia mostów. Wykorzystanie samolotów i śmigłowców pozwala również zorganizować materiałowo-techniczne zabezpieczenie wojsk na przyczółku z baz znajdujących się w rejonie tyłowym na własnym brzegu, a tym samym zmniejszyć liczbę organów i pododdziałów obsługi na przyczółku.

149. Ewakuacja rannych

Samoloty i śmigłowce lądujące na przyczółku mogą być wykorzystane do ewakuacji rannych i uszkodzonego sprzętu bojowego. Ewakuacja drogą powietrzną pozwala szybko przerzucać żołnierzy potrzebujących pomocy medycznej bezpośrednio do odpowiednich zakładów leczniczych, a tym samym uniknąć przenoszenia ich z jednego rodzaju transportu na drugi przy przewożeniu na przyczółku, przez rzekę i na własnym brzegu. Jeńców wojennych i cywilne osoby internowane, którymi szczególnie interesują się organa rozpoznawcze, można również ewakuować drogą powietrzną.

Rozdział 3

Forsowanie rzeki w zimie

150. Zasady ogólne

a) Zimą lód utrudnia forsowanie rzek. W czasie forsowania łodzie desantowe mogą zostać uszkodzone przez krę, dlatego w tych warunkach zaleca się wykorzystywać zwykłe mosty pontonowe. Należy jednak przedsięwziąć specjalne środki w celu zabezpieczenia pontonów przed uszkodzeniem.

b) Kanały, w których prędkość prądu wody jest mała, można forsować po lodzie. Jeżeli lód jest słaby albo istnieją roztopy, wykorzystuje się typowe mosty pontonowe. W tym wypadku należy przedsięwziąć środki ostrożności, zarówno na skraju lądu, jak i na wodzie niezamarzniętej. Mosty pontonowe należy usunąć przed wiosennym spływem lodów.

c) Rzeki, które zamarzają na dłuższy okres można forsować bez specjalnych trudności. Celem przeprawy ciężkich pojazdów można wzmocnić pokrywę lodową drewnianymi podkładami albo innym materiałem. Zagadnienia te są szczegółowo omówione w regulaminach FM 31-71 i FM 31-72.

W celu ochrony wojsk przeprawiających się przez przeszkodę wodną i żołnierzy obsługujących środki przeprawowe przed niską temperaturą i wilgocią, przedsiębierze się specjalne środki ostrożności. Zagadnienia te są szczegółowo omawiane w regulaminie FM 31-70.

151. Wytrzymałość pokrywy lodowej

a) Wytrzymałość pokrywy lodowej zależy od wielu czynników. Dlatego nie ma zasad określania jej wytrzymałości. Do zasadniczych czynników, charakteryzujących wytrzymałość pokrywy lodowej, należą:

— temperatura zamarzania wody;
— stopień czystości wody;
— głębokość rzeki i prądy występujące pod lodem;
— grubość pokrywy śnieżnej na lodzie.

b) Minimalna grubość lodu i odległości w czasie przechodzenia przez lód.

Obciążenie	Minimalna grubość lodu (w cm)	Minimalna odległość między pojazdami i pododdziałami (w m)
Pojedynczy żołnierz na nartach albo w specjalnych butach	3,8	4,87
Kolumna piechoty, motocykliści, sanie bez obciążenia	10,2	9,9
Pojedyncze działa lekkie, samochody 1/4-tonowe	15,2	14,7
Artyleria lekka, samochody osobowe, samochody 1,5-tonowe, pojazdy o ciężarze ogólnym do 3,5 tony	20,3	19,5
2,5-tonowe pojazdy z małym ładunkiem	25,4	24,6
Kolumna zwarta, złożona z pododdziałów różnych rodzajów wojsk oprócz czołgów i artylerii ciężkiej	30,5	29,4
Pojazdy o ciężarze:		
— do 20 ton	40,6	39,3
— do 45 ton	61,0	49,2

Rozdział 4

Działania bojowe w terenach bagnistych

152. Tereny bagniste

Tereny bagniste stwarzają wojskom nacierającym bardzo duże trudności. Pojazdy kołowe, czołgi i inny ciężki sprzęt w większości wypadków mogą poruszać się tylko po głównych drogach. Na głównych liniach komunikacyjnych przez odcinki bagni-

ste można budować typowe mosty. Prędkość marszu wojsk po ograniczonej liczbie marszrut przez tereny bagniste, tak samo jak podczas przechodzenia przez wąwozy, powinna być w miarę możności zwiększona i zbliżona do prędkości marszu wojsk po równoległych drogach komunikacyjnych. Należy przewidzieć zawczasu możliwość objazdu przez wojska terenów i, o ile to jest możliwe, unikać prowadzenia w nich działań bojowych na większą skalę.

153. Tamy

Tamy biegnące w kierunku pasa natarcia stanowią niebezpieczeństwo dla nacierających wojsk. Zasadniczo spotyka się je na terenach bagnistych i zalanych wodą. Nieprzyjaciel może je zniszczyć i zmusić nacierające wojska do forsowania zniszczonych odcinków. Tamy można uchwycić w wyniku szybkiego i zdecydowanego marszu czołowych oddziałów i pododdziałów. W celu uniemożliwienia nieprzyjacielowi zniszczenia tamy i dla uchwycenia przyczółka po jej przeciwległej stronie, można zrzucać pododdziały wojsk powietrzno-desantowych. Do forsowania terenów bagnistych i zalanych wodą, przyległych do tamy, może być potrzebny specjalny sprzęt i środki techniczne, na przykład łodzie o małym zanurzeniu. Działania bojowe w tych warunkach są pod wieloma względami podobne do działań bojowych podczas forsowania rzeki szerokiej.

Rozdział 5

Forsowanie szerokiej rzeki, kilku rzek oraz rzeki zawczasu przygotowanej do obrony

154. Forsowanie szerokich rzek

Forsowanie rzek o szerokości ponad 300 m jest bardzo trudne. Do tego jest potrzebna pomoc ze stro-

ny sztabu nadrzędnego. Forsowanie szerokiej rzeki prowadzi się w taki sam sposób, jak operacje desantowe „brzeg—brzeg". Różni się ono od zwykłego forsowania tym, że zwraca się tu szczególną uwagę na wykorzystanie specjalnego sprzętu, na specjalne szkolenie wojsk i przeprowadzenie treningów w zakresie forsowania z dużą ilością wojsk.

a) *Wykorzystanie barek.* Do forsowania szerokich rzek można używać, oprócz zwykłych środków przeprawowych, barek i statków rzecznych. Dlatego należy wcześniej przedsięwziąć wszelkie środki w celu ich otrzymania i przerzucenia do punktów przeprawy mostowej. Barki można zatopić i wykorzystać jako podpory mostów pontonowych albo stałych. Można ich również nie zatapiać, lecz unieruchomić kotwicami i wykorzystać jako improwizowane mosty pontonowe dla uzupełnienia albo zastąpienia mostów zwykłych. Barki motorowe i holowane oraz statki wykorzystuje się do przewozu środków zaopatrzenia, uzbrojenia, wojsk i pojazdów.

b) *Wykorzystanie środków sygnalizacyjnych.* Przed rozpoczęciem forsowania rzeki w nocy można wysyłać na przeciwległy brzeg zwiadowców, którzy za pomocą urządzeń na podczerwień albo innych środków sygnalizacyjnych naprowadzają oddziały i pododdziały pierwszego rzutu na wyznaczone rejony lądowania.

155. Forsowanie dwóch lub więcej rzek

a) Jeżeli dwie lub więcej rzek płynie równolegle, w niewielkiej odległości jedna od drugiej, to czasem może zaistnieć możliwość sforsowania z marszu pierwszej rzeki i nacierania bez zatrzymania się na drugą rzekę, dążąc do uchwycenia mostów nie zniszczonych i sforsowania jej z marszu. Po sforsowaniu

pierwszej rzeki, drugie rzuty (odwody) przechodzą jak najszybciej na przyczółek za pierwszą rzeką, osłaniając skrzydła wojsk forsujących drugą rzekę. Przy forsowaniu kilku rzek należy prowadzić natarcie w maksymalnym tempie.

b) Jeżeli sytuacja wymaga forsowania pierwszej rzeki z planowym przygotowaniem, to pododdziałom i oddziałom pierwszych i drugich rzutów daje się specjalne zadanie — wyjścia na drugą rzekę, uchwycenia nie zniszczonych mostów albo forsowania rzeki z marszu. Przy planowaniu takich działań, należy mieć na uwadze to, że wycofujące się wojska nieprzyjaciela będą miały potrzebne środki przeprawowe. Oprócz tego obrona na kilku kolejnych rubieżach wodnych może być zorganizowana przez nieprzyjaciela znaczniej lepiej, dlatego forsowanie takiej rzeki trzeba będzie przeprowadzić z planowym przygotowaniem. W tym wypadku po sforsowaniu każdej rzeki wojska umacniają się na zdobytym przyczółku i do czasu rozpoczęcia forsowania następnej rzeki przerzucają tam potrzebne środki. Do wsparcia wojsk lądowych w walce o uchwycenie odcinków przeprawy należy wykorzystać wojska powietrzno-desantowe.

c) Szczegółowe plany forsowania niektórych rzek opracowuje się zawczasu, przed forsowaniem pierwszej rzeki. Wojska, sprzęt bojowy i środki zaopatrzenia potrzebne do forsowania wszystkich przeszkód wodnych należy ześrodkować w określonym miejscu w gotowości do wykorzystania ich jeszcze przed rozpoczęciem forsowania pierwszej rzeki.

156. Forsowanie rzek zawczasu przygotowanych do obrony

a) Rzeki wykorzystuje się zasadniczo jako główne przeszkody w systemie rozbudowanych pozycji

obrony. Wojska forsujące rzekę zawczasu przygotowaną do obrony wspiera się bronią jądrową, zmasowanym ogniem artylerii i uderzeniami z powietrza, dążąc do zdobycia i utrzymania nad nieprzyjacielem stałej przewagi w środkach ogniowych. Przygotowanie artyleryjskie na umocnione pozycje nieprzyjaciela wykonuje się na długo przed rozpoczęciem forsowania. Czasami nie można w ogóle sforsować rzeki, na której pozycje obronne zostały rozbudowane zawczasu.

Sytuacja taka może zaistnieć wówczas, gdy nieprzyjaciel ma możliwość w decydującym momencie i na najważniejszym odcinku rubieży wodnej wykonać uderzenia bronią jądrową, które zniszczą środki przeprawowe lub odcinek forsowania.

b) Nawet przy pomyślnym forsowaniu rzeki przez wojska pierwszego rzutu, budowa mostów może się opóźnić, jeżeli nieprzyjaciel ześrodkuje ogień na punktach przepraw mostowych. W tym wypadku zaopatrywanie i przerzucanie posiłków dla oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu następuje drogą powietrzną, na pojazdach pływających i promach, działających pod przykryciem zasłon dymnych, ciemności albo w warunkach ograniczonej widoczności.

Przed rozpoczęciem forsowania przerzuca się drogą powietrzną na przeciwległy brzeg rzeki odpowiednią ilość wojsk w celu obezwładnienia punktów obserwacyjnych artylerii nieprzyjaciela i jego środków rozpoznania i wcinania celów oraz środków dowożących amunicję jądrową. Pododdziały, które się umocniły na przeciwległym brzegu, atakują z kolei pozycje obrony nieprzyjaciela znajdujące się na drogach komunikacyjnych i uchwytują punkty, potrzebne do odbudowy mostów. W pierwszym okresie forsuje się rzekę na szerokim froncie, a ugrupowanie bojowe

wojsk pierwszego rzutu rozwija się na taką głębokość, która w jak najlepszy sposób umożliwi dowódcom oddziałów i pododdziałów wprowadzenie do walki posiadanych odwodów. W celu odciągnięcia części sił nieprzyjaciela i zwiększenia tempa natarcia należy w maksymalnym stopniu wykorzystać lotnictwo do przerzucenia oddziałów i pododdziałów pierwszego rzutu na obiekty, znajdujące się na głębokich tyłach nieprzyjaciela. Forsowanie rzeki zawczasu przygotowanej do obrony może być przeprowadzone w nocy bez przygotowania artyleryjskiego w celu opanowania rubieży wodnej zaskakującym uderzeniem i umocnienia się na przeciwległym brzegu.

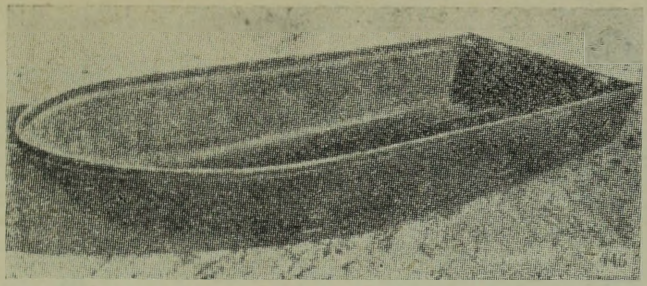
ŚRODKI PRZEPRAWOWE

1. Zasady ogólne

Przy forsowaniu rzek używane są następujące środki przeprawowe: łodzie desantowe, kładki dla pieszych, promy lekkie i ciężkie, mosty pontonowe, mosty na stałych podporach montowanych za pomocą sprzętu parków pontonowo-mostowych, składane mosty metalowe na podporach stałych, transportery opancerzone, pojazdy pływające, śmigłowce i specjalne środki pływające. Wykorzystanie wymienionych środków przeprawowych zależy od rodzaju rzeki, stanu osobowego potrzebnego do obsługiwania tych środków i od warunków zapewniających skryte forsowanie. Mosty na stałych podporach mogą być budowane w specjalnych warunkach, jednakże w początkowym okresie forsowania nie mają one szerokiego zastosowania.

2. Łodzie desantowe

a) *Drewniana łódź desantowa M3* (rys. 13). Długość łodzi — 4,8 m, ciężar — 135 kg, nośność — 12 żołnierzy z całkowitym wyposażeniem bojowym (oprócz obsługi), obsługa — 3 żołnierzy. 10 łodzi ułożonych jedna na drugiej można przewieźć na 2,5-tonowej przyczepie albo na 2,5-tonowym samochodzie ciężarowym. Łódź desantową można wykorzystać jako szybką łódź szturmową z silnikiem zaburtowym o mocy 25 KM. W tym wypadku łódź może pomieścić sześciu żołnierzy (kierowca i pięciu żołnierzy), rozwijać prędkość do 32 km/godz. i w pełnym biegu dobić do brzegu.



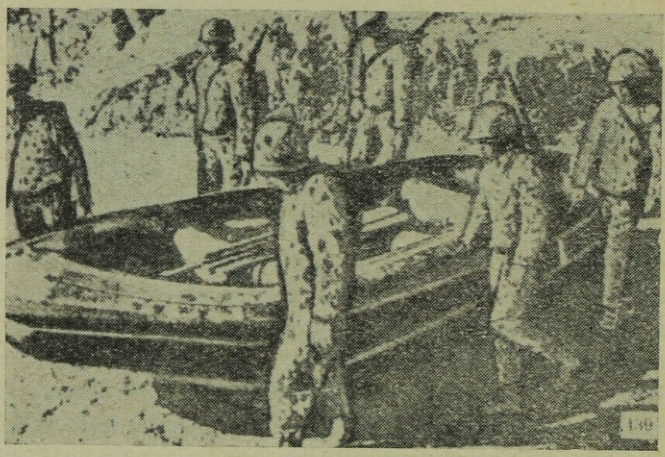
Rys. 13. Drewniana łódź desantowe M3

b) *Łodzie rozpoznawcze* (rys. 14 i 15). Ciężar łodzi rozpoznawczej na trzy osoby wynosi 10,5 kg, z wiosłami i pompą — 15 kg. Łódź można napompować w ciągu pięciu minut. Ma ona dziesięć wioseł, których używa się wtedy, gdy nie chce się zdradzić warkotem silnika. Do łodzi można przyczepić silnik zaburtowy.

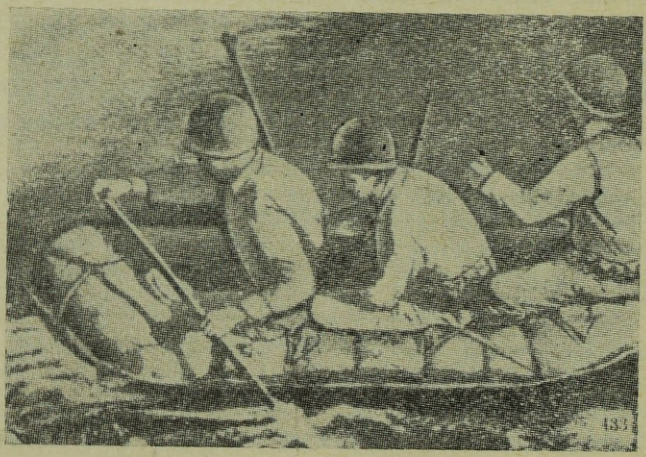
Tabela 1

Dane taktyczno-techniczne łodzi desantowych

Przeprawiany desant (maksymalna nośność)	Maksymalna prędkość prądu rzeki (w m/sek.)	Czas trwania rejsu w minutach przy szerokości rzeki		
		90 m	152 m	300 m
Łódź desantowa M3 (obsługa 3 saperów)				
12 piechurów (oprócz obsługi) z bronią osobistą, albo: drużyna piechoty, drużyna CKM i 13 skrzynek amunicji, działon 81 mm moździerzy z 50 pociskami, działon 106,7 mm moździerzy z 13 pociskami	1,2	4	6	10
Łódź desantowa M3, wykorzystywana jako łódź szybka (obsługa — 1 saper)				
5 piechurów (oprócz obsługującego)	3,3	—	3	4



Rys. 14. Dziesięcioosobowa gumowa łódź desantowa



Rys. 15. Trzyosobowa gumowa łódź rozpoznawcza

Charakterystyka mostów i parków pontonowych

Mosty i parki	Rozpiętość przęsła w m	Środki transportowe[1]	Czas potrzebny[2] na budowę mostu w godzinach przy szerokości rzeki w m				Liczba żołnierzy do budowy[3]		Liczba żołnierzy do obsługi mostu	Nośność w tonach przy prędkości prądu w m/sek[4]														Zdolność przepustowa mostów[8]
										przeprawa bezpieczna[5]						przeprawa wymagająca zachowania ostrożności[6]						przeprawa ryzykowna[7]						
			46	76	152	304	mostu	podpór brzegowych i umocnień kotwicznych		0,9	1,5	2,1	2,4	2,7	3,3	0,9	1,5	2,1	2,4	2,7	3,3	0,9	1,5	2,1	2,4	2,7	3,3	
Sprzęt kładki dla pieszych M1938	1,828	2,5-tonowy samochód na 44 m długości mostu	1/4	1/2	1/2	—	28	23	7	bezpieczna			ryzykowna			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	W dzień — 75 ludzi, w nocy — 40 ludzi na minutę w odległości dwóch kroków[9]
Sprzęt aluminiowej kładki dla pieszych	3,428	2,5-tonowy samochód i 2,5-tonowa przyczepa na 72 m długości mostu	1/6	1/4	1/3	—	24	15	7	b e z p i e c z n a						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	W dzień — 75 ludzi, w nocy — 40 ludzi na minutę w odległości dwóch kroków[10]
Most koleinowy na łodziach desantowych — normalny	3,048	2,5-tonowy samochód i 2,5-tonowa przyczepa na 11 m długości mostu	1	1,5	2,5	—	54	14	9	8	6	5	2	—	—	8	6	5	3	—	—	9	7	6	4	—	—	200 samochodów na godzinę w odległości 27 m
Most koleinowy na łodziach desantowych — wzmocniony	1,828	2,5-tonowy samochód i 2,5-tonowa przyczepa na 7 m długości mostu	1,5	2	3	—				13	9	7	3	—	—	13	11	8	4	—	—	14	12	9	5	—	—	
Park pontonowy M4T6[11] — normalny	4,572	Dwa 2,5-tonowe samochody na 4,5 m długości mostu	2	3	5	10	140	33	13	55	55	50	45	40	30	60	60	55	50	45	35	70	70	65	60	55	45	400 samochodów na godzinę w odległości 27 m
Park pontonowy M4T6[11] — wzmocniony	3,048	Dwa 2,5-tonowe samochody na 3 m długości mostu	—	—	—	—				85	80	80	70	65	35	90	85	85	75	70	40	100	95	95	85	80	50	
Park pontonowy M2 z poszerzoną jezdnią[12]	3,657	5-tonowy samochód mostowy na 7,2 m długości mostu	2	3	5	10	110	33	13	50	50	40	35	30	15	50	50	45	40	35	20	55	55	50	50	45	30	300 samochodów na godzinę w odległości 27 m
30-tonowy park pontonowy — normalny	4,572	5-tonowy samochód mostowy na 4,5 m długości mostu	2	3	5	10	80	33	13	65	65	55[13]	50	45	25	70	70	60	55	50	35	80	80	70	65	60	50	400 samochodów na godzinę w odległości 27 m
30-tonowy park pontonowy — wzmocniony	3,048	5-tonowy samochód mostowy na 4,5 m długości mostu i 2,5-tonowy samochód na 9 m długości mostu	3	4	7	12	100			85	85	75	70	65	40	90	90	80	75	70	50	100	100	90	85	80	65	
Park pontonowo-mostowy M4 — normalny[14]	4,572	2,5-t. samochód i 2,5-t. przyczepa na 4,5 m długości mostu	2	3	5	10	146	33	13	60	60	50	45	35	20	65	65	55	50	45	30	70	70	60	55	50	40	
Park pontonowo-mostowy M4 — wzmocniony[15]	2,133	2,5 t. samochód i 2,5-t. przyczepa na 3 m długości mostu	3	4	7	12				100	100	100	85	70	40	105	105	105	95	85	55	110	110	110	105	100	70	

1 Tylko do przewozu sprzętu mostowego.

2 Włącznie z czasem na wyładowanie sprzętu i budowę mostów w dzień.

3 Średni stan liczebny dobrze wyszkolonej obsługi przy budowie w dzień.

4 Określona dla warunków, gdy przewyższenie między rzeczną a brzegową częścią mostu wynosi 0,3 m.

5 Zalecana szybkość marszu po moście — 24 km/godz., szybkość dopuszczalna — 40 km/godz., odległość między pojazdami — 30 m.

6 Środek ciężkości pojazdu może być przesunięty o 0,3 m od osi mostu. Maksymalna prędkość marszu po moście — 12,8 km/godz., odległość między pojazdami — 45 m. Zabrania się wykonywania gwałtownych zmian prędkości na moście.

7 Środek ciężkości pojazdu może być przesunięty o 0,2 m od osi mostu. Maksymalna prędkość marszu po moście 4,8 km/godz. Na moście nie może się znajdować więcej niż jeden pojazd. Zabrania się zmieniać gwałtownie prędkość na moście.

8 Z wyliczenia ruchu pojazdu w dwóch kierunkach.

9 Przy prędkości prądu 0,9 m/sek. — odległość dwa kroki. Przy prędkości prądu 1,2 oraz 1,5 m/sek. — odległość powinna być równa długości jednego przęsła mostu. Przy prędkości prądu 1,8 m/sek. i 2,1 m/sek. — odległość powinna być równa podwójnej rozpiętości przęsła mostu.

10 Przy prędkości prądu 2,7—3,4 m/sek. nośność zmniejsza się o 20%.

11 Nośność podana dla szerokości jezdni 4,2 m.

12 Nośność podana dla niewzmocnionych kolein drewnianych. Przy wykorzystaniu kolein drewnianych wzmocnionych elementami metalowymi nośność zwiększa się.

13 Przeprawa czołgów 60-tonowych o szerokości podwozia 3632 mm i większej jest możliwa przy prędkości prądu do 2,1 m/sek.

14 Przy wzmocnieniu mostu pontonami i przy szerokości jezdni 4,2 m.

15 Przy 100-procentowym wzmocnieniu mostu i szerokości jezdni 4,6 m.

Charakterystyka promów **Tabela 2**

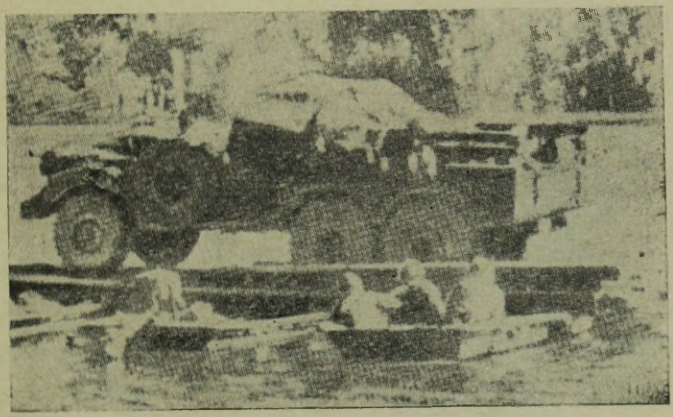
Rodzaje promów	Ilość pontonów w promie	Długość w mm[1]		Czas potrzebny na zbudowanie promu w minutach[2]	Potrzebna liczba ludzi		Nośność w tonach[3]								Napęd	Potrzebne środki transportowe (tylko dla sprzętu etatowego)	
							przeprawa bezpieczna przy prędkości prądu w m/sek.				przeprawa ryzykowna przy prędkości prądu w m/sek.						
		z pochylniami	bez pochylni		do budowy	do obsługi	0,9	1,5	2,1	2,7	0,9	1,5	2,1	2,7		ilość	wyszczególnienie
Prom towarzyszący piechocie	3	11 582	7 315	10	43	11	1 8	2 8	3 4	—	1 10	2 9	3 5	X[4] 2	Przyczepne silniki zaburtowe o mocy 25 KM	1	2,5-tonowe samochody i 2,5-tonowe przyczepy
	5	15 240	10 896	15			1 13	2 10	3 5	—	1 15	2 13	3 8	X[4] 3		2	
	7	18 897	14 553	20			1 13/21	2 13/21	4 8/13	—	1 16/23	2 15/23	4 10/16	X[4] 5/8		2	
Prom ze sprzętu parku pontonowego M2 z poszerzoną jezdnią (warunkowo standartowy)	4	19 786	12 801	35[5]	43	13	1 35	1 35	1 35	2 20	1 45	1 45	1 40	2 35	8,1 m[6] kutry motorowe	3	5-tonowe samochody mostowe
	5	23 443	14 706	45[5]			1 45	1 45	1 45	2 25	1 50	1 50	1 50	2 30		4	
Prom ze sprzętu 60-tonowego parku pontonowego (warunkowo standartowy)	4 (normalny)	28 168	16 459	70[5] 30[7]	42[5] 20[8]	13	1 45	1 45	1 45	2 40	1 55	1 55	1 55	2 50	Jak wyżej	5	5-tonowe samochody mostowe
	5 (częściowo wzmocniony)	29 895	17 373	80[5] 35[7]			1 60	1 60	1 60	2 50	1 70	1 70	2 70	2 60		6	
Prom ze sprzętu parku pontonowego M4 (warunkowo standartowy)[7], [9]	6 (wzmocniony)	28 168	18 288	90[5] 50[7]	34	13	1 75	1 75	2 75	3 65	1 90	1 90	2 90	3 80	Jak wyżej	6	2,5-tonowe samochody i 2,5-tonowe przyczepy
	4	26 542	15 747	70[5]			1 55	1 55	1 55	1 55	1 60	1 60	1 60	1 60		5	
	6 (wzmocniony)	26 542	15 747	80[5]			1 75	1 75	1 75	2 70	1 80	1 80	1 80	2 80		6	
	7 (wzmocniony)	26 542	15 747	85[5]			1 90	1 90	1 90	2 85	1 95	1 95	1 95	2 95		7	
Prom ze sprzętu parku pontonowego M4T6[9]	4	26 542	15 747	80	46	13	1 55	1 55	1 50	2 40	1 65	1 65	1 60	2 50	Jak wyżej	5	5-tonowe samochody mostowe
	5 (wzmocniony)	27 050	15 240	90			1 65	1 65	1 65	3 60	1 75	1 75	2 75	3 70		5	5-ton. samochody mostowe i 25-t. przyczepy

1 Wymiary zewnętrzne.
2 Włącznie z czasem na wyładowanie sprzętu i zbudowanie promów dla dobrze wyszkolonej obsługi.
3 Nośność podana z uwzględnieniem przesunięcia środka ciężkości ładunku o 15 cm od osi promu przy dobrze napompowanych pontonach.
4 W liczniku podano liczbę środków przewozowych (X — jeden 5,7 m kuter holowniczo-motorowy przy prędkości prądu 2,4 i 2,7 m/sek.), w mianowniku — nośność promu. (Wartość mniejsza — dla przeprawy jednego pojazdu, większa — dla przeprawy dwóch pojazdów, mniej więcej o jednakowym ciężarze.)
5 Na czas budowy jest potrzebny dźwig ruchomy albo inne urządzenie dźwigowe do budowy promów nad brzegiem wody.
6 Przy prędkości prądu nie przekraczającej 1,5 m/sek. może być wykorzystany jeden 5,7 m kuter motorowy. Przy prędkości prądu 1,5 m/sek. i większej, 8,1 m kuter motorowy można zastąpić dwoma 5,7 m kutrami.
7 Przy budowie promów z gotowych elementów mostowych, montowanych na tyłach i spuszczanych na wodę bezpośrednio z przyczepy.
8 Przy ładowaniu i rozładowywaniu pojazdów o ciężarze ponad 60 ton należy postępować nadzwyczaj ostrożnie.
9 Na szerokości jezdni mieści się 18 dźwigarów.

3. Promy

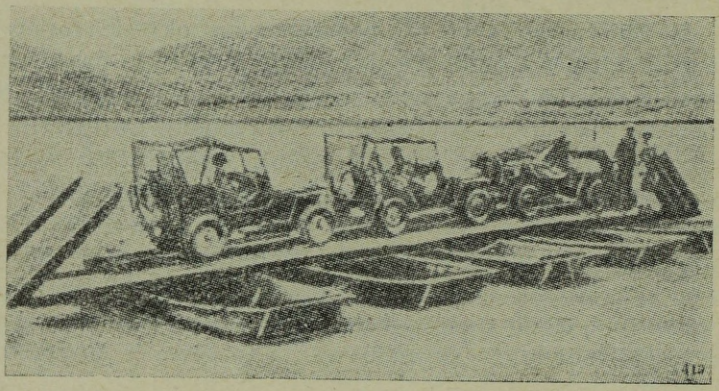
a) *Zasady ogólne* (rys. 16—21). Rodzaje, sposób wykorzystania i charakterystyka promów są podane w tabeli 2.

b) *Zalety promów.* W początkowym okresie forsowania pododdziały i oddziały pierwszego rzutu, do czasu zbudowania mostów, mogą wykorzystywać promy do przewozu pojazdów z ważnym ładunkiem oraz czołgów i artylerii. Po uruchomieniu mostów promy można wykorzystać w celu zwiększenia przepustowości mostów i przeprawy wojsk i zaopatrzenia oraz do ewakuacji rannych z przeciwległego brzegu, przeznaczając mosty dla ruchu transportów w kierunku przyczółka. Promy, jako obiekty ruchome, są mniej wrażliwe na ogień nieprzyjaciela niż mosty. Plan forsowania rzeki powinien przewidywać zapasowe i dodatkowe

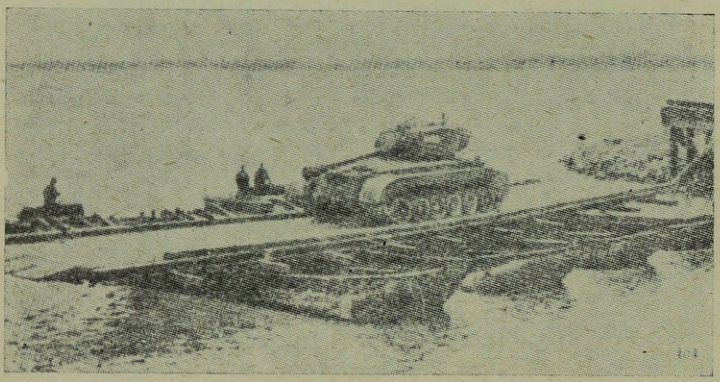


Rys. 16. Trzypontonowy prom do przewozu piechoty

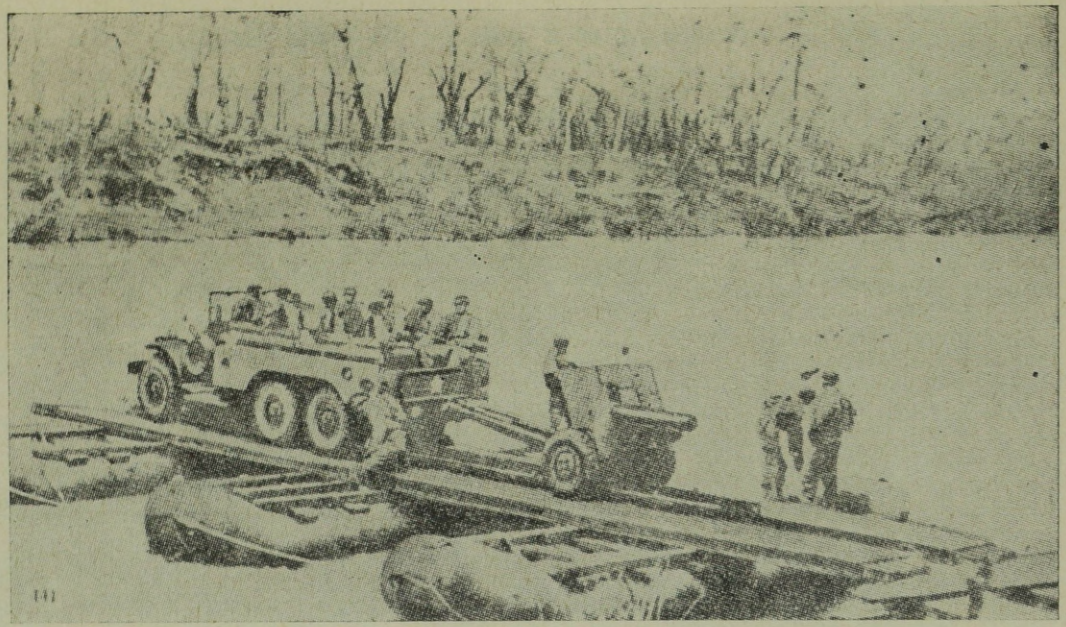
punkty przeprawy promowej, które wykorzystuje się w tych wypadkach, gdy nieprzyjaciel swoimi działaniami uniemożliwi wykorzystanie głównych punktów przeprawy promowej.



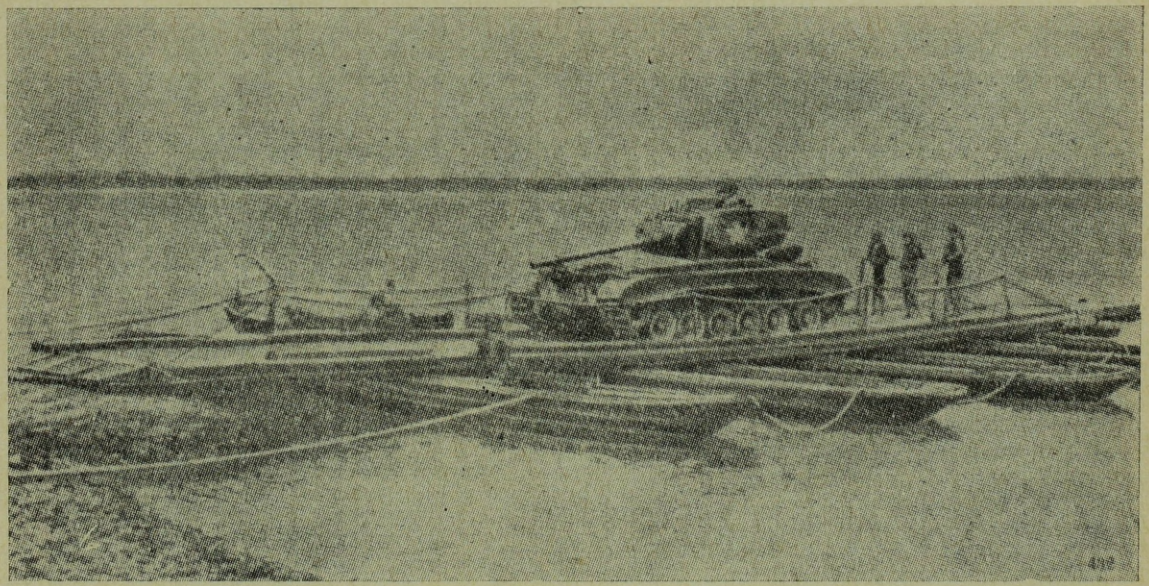
Rys. 17. Pięciopontonowy prom do przewozu piechoty



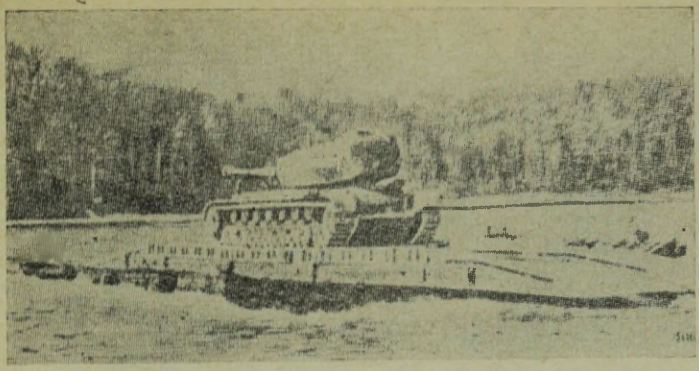
Rys. 18. Prom zmontowany z parku pontonowego M4T6



Rys. 19. Prom zmontowany z gumowych łodzi



Rys. 20. Prom zmontowany z parku pontonowego M4



Rys. 21. Prom zmontowany z 60-t. parku pontonowego

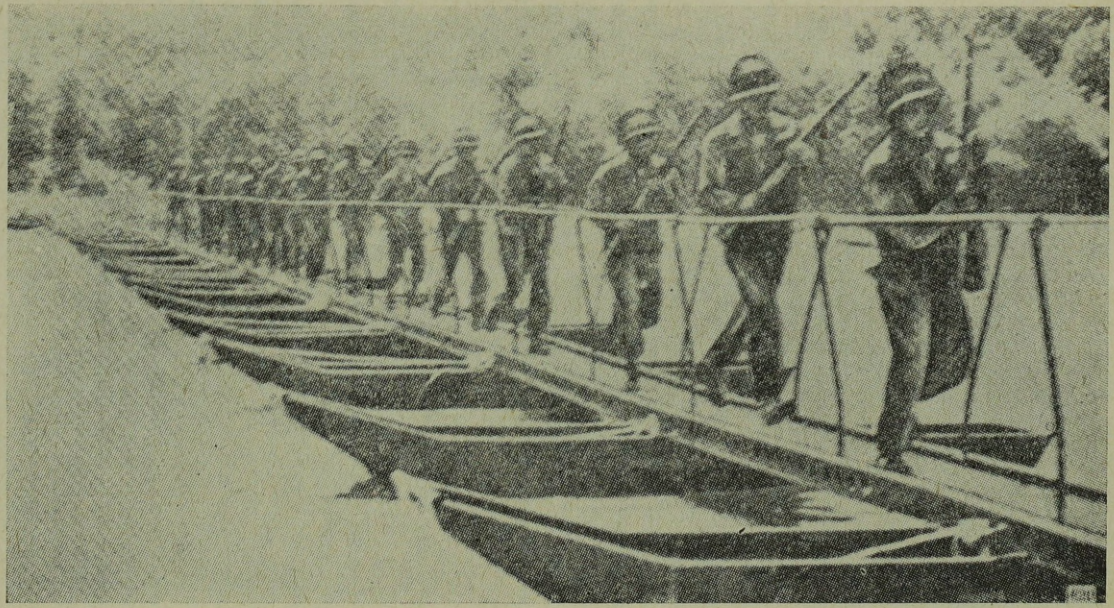
c) *Wady promów.* Obsługiwanie promów w kilku punktach przeprawy promowej przy szerokim pasie forsowania stwarza dodatkowe obowiązki dla wojsk inżynieryjnych, związane z budową i obsługiwaniem promów oraz budową odpowiedniej sieci dróg prowadzących do różnych punktów przeprawy promowej. Oprócz tego do obsługiwania promów są potrzebne wyszkolone obsługi. Głębokość rzeki, prędkość jej prądu i charakter brzegów mogą ograniczyć możliwość zastosowania promów.

4. Mosty dla pieszych

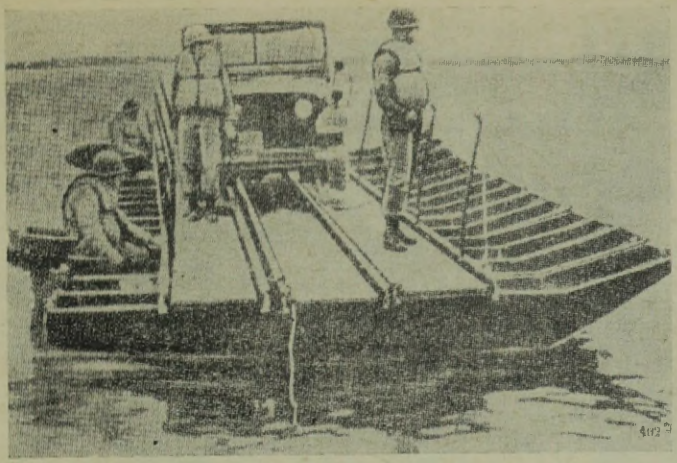
a) *Zasady ogólne.* Sposób wykorzystania i charakterystyka mostów są podane w tabeli 3 (patrz wklejka między str. 200 i 201.

b) Sprzęt aluminiowej kładki dla pieszych (rys. 22) może być wykorzystany do budowy mostów na rzekach o prędkości prądu do 3,3 m/sek. Z jednego kompletu można zbudować most o długości do 143 m. Do przewozu kompletu potrzebne są dwa 2,5-tonowe samochody ciężarowe i dwie 2,5-tonowe przyczepy.

c) Z kompletów sprzętu można zbudować most dla pieszych albo prom (rys. 23) dla przeprawy 1/4-tonowych samochodów ciężarowych albo równych im co do ciężaru ładunków.



Rys. 22. Aluminiowa kładka dla pieszych



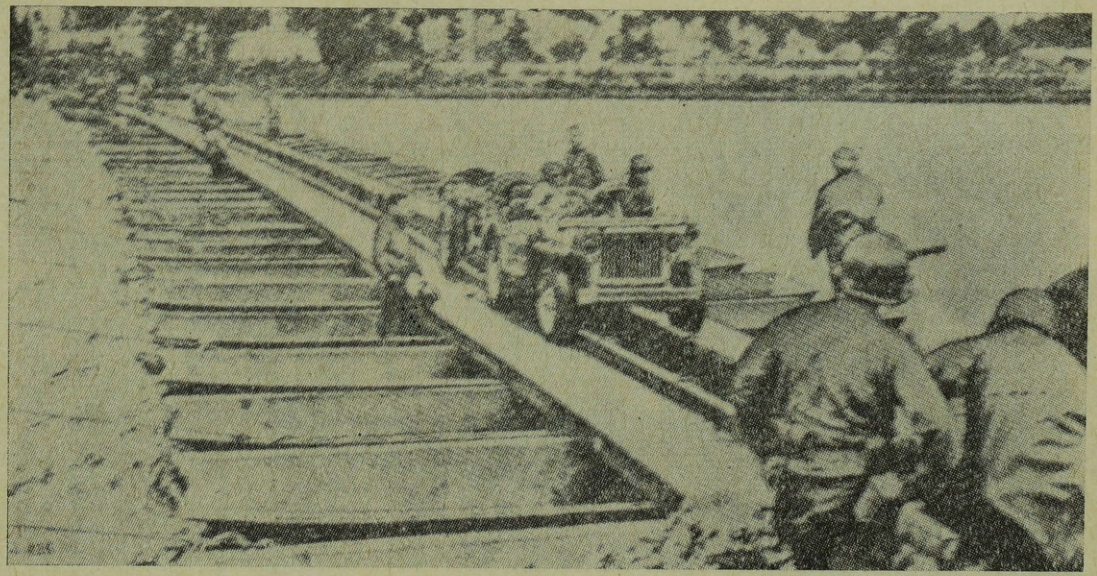
Rys. 23. Prom zmontowany z elementów aluminiowej kładki dla pieszych

Obliczanie rejsów promów

Wyszczególnienie	Szerokość przeszkody wodn. w m		
	76	152	305
Ilość rejsów promów na godzinę przy prędkości prądu rzeki 1,5 m/sek w dzień (w nocy liczba rejsów będzie dwa razy mniejsza)	10	6	4
Ilość promów, które można skutecznie wykorzystać w jednym punkcie przeprawowym	1	2	3

5. Parki pontonowe

Zasady ogólne. a) Wykorzystanie, typy i charakterystyka parków pontonowych są podane w tabeli 3.



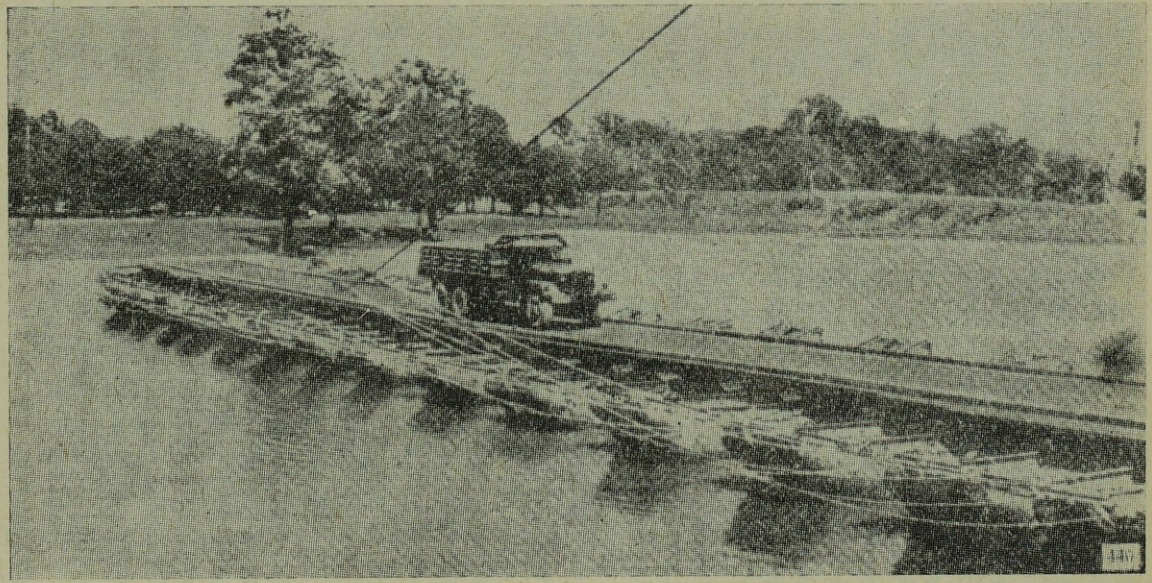
Rys. 24. Most pontonowy zbudowany z promów towarzyszących piechocie

b) *Most pontonowy zbudowany z promów towarzyszących piechocie* (rys. 24). Most ten jest pomocniczym środkiem przeprawowym. Przez mosty tego typu można przeprawiać ładunki o ciężarze do 8 ton, a po wzmocnieniu mostu dodatkowymi pontonami — ładunki o ciężarze do 13 ton, przy prędkości prądu nie przekraczającej 0,9 m/sek. Mostu nie można eksploatować przez dłuższy czas, ponieważ jego lekka konstrukcja nie wytrzyma dłuższego obciążenia. Most buduje się z oddzielnych koleinowych promów towarzyszących piechocie. Z sześciu takich promów można zbudować most pontonowy o długości około 158 m.

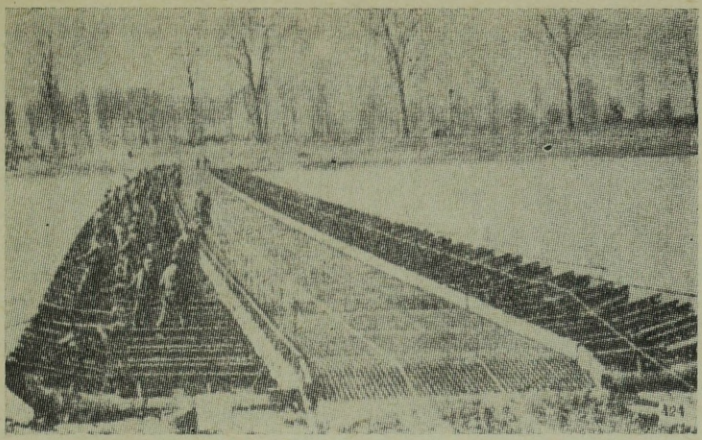
c) *Park pontonowo-mostowy M4T6* (rys. 25). Jest to typowy park pontonowy, znajdujący się na wyposażeniu wszystkich kompanii mostowych i batalionu saperów dywizji pancernej. Most zbudowany z tego parku ma jednolitą jezdnię, którą buduje się z dźwigarów ze stopu aluminiowego i układa na 24-tonowe gumowe pontony. Most jest przeznaczony do przeprawy sprzętu dywizji, korpusu i armii. Z jednego kompletu parku można zbudować most pontonowy o długości 45 m. Kompania mostowa ma pięć kompletów parku, z których można zbudować most o ogólnej długości 216 m. Dodatkowy sprzęt mostowy można pobrać w magazynach sprzętu inżynieryjnego.

d) *60-tonowy park pontonowy*. Z parku buduje się typowy most z jednolitą jezdnią o szerokości 4 m, którą układa się na 24-tonowe pontony pompowane (rys. 26). Szerokość jezdni mostu jest większa od szerokości wszystkich współczesnych pojazdów. Most jest przeznaczony do przeprawy sprzętu dywizji, korpusu i armii.

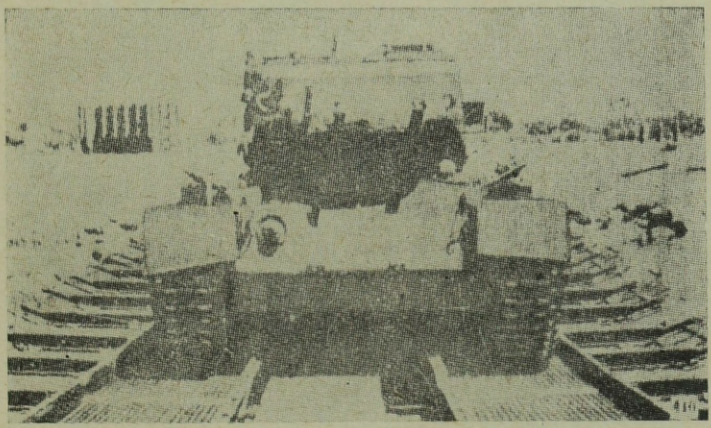
e) *Park pontonowy M2 z poszerzoną jezdnią* (rys. 27). Z parku buduje się typowy most, składający się z gumowych pontonów, służących jako podpory dla kolein stalowych i drewnianych. Jeżeli prędkość prądu, rodzaj dna i głębokość rzeki przy brzegu nie pozwalają wykorzystać podpór pływających, używa się zamiast nich podpór kozło-



Rys. 25. Most pontonowy zbudowany z parku pontonowego M4T6



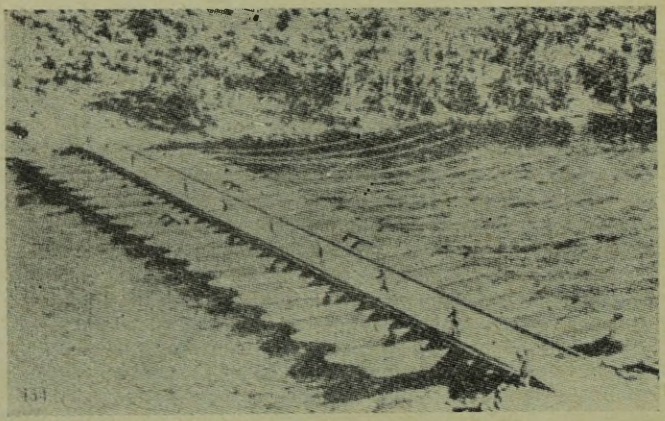
Rys. 26. Most pontonowy zbudowany z 60-t. parku pontonowego



Rys. 27. Most pontonowy z poszerzoną jezdnią zbudowany z parku pontonowego M2

wych pod obciążenie 50 ton. W parku wykorzystuje się 18-tonowe pontony gumowe, stalowe elementy koleinowe o długości 3,6 m i szerokości 1,2 m oraz drewniane elementy koleinowe o długości 3,6 m i szerokości 0,9 m. Odległość między koleinami stalowymi wynosi 1,6 m. Koleinę drewnianą układa się między koleinami stalowymi w taki sposób, aby luka między nią a górną* koleiną stalową wynosiła 12 cm. Czołgi jadą po koleinach stalowych, samochody ciężarowe i osobowe ogólnego przeznaczenia — po koleinie drewnianej i jednej z kolein stalowych. 1/4-tonowe samochody jadą po górnej koleinie, pozostałe samochody — po dolnej. Z jednego kompletu parku można zbudować pontonowy most koleinowy z poszerzoną jezdnią o długości 88 m.

f) *Park pontonowy M4.* Typowy most pontonowy zbudowany z tego parku ma jednolitą jezdnię (budowaną z dźwigarów ze stopu aluminiowego), którą układa się na pontonach wykonanych z aluminium (rys. 28). Most z brze-



Rys. 28. Most pontonowy zbudowany z parku pontonowego M4

* Chodzi o koleinę od strony góry rzeki — przyp. tłum.

giem łączy się za pomocą dźwigarów układanych na progu brzegowym albo na podporach kozłowych. Dźwigary łączy się z nakładanymi na burty pontonów zamkami, dzięki czemu można zmieniać poszczególne pontony bez rozbierania górnej konstrukcji mostu. Z jednego kompletu sprzętu parkowego można wykonać most pontonowy o długości 130 m, most na stałych podporach o długości 59 m albo most na podporach kombinowanych o długości 185 m.

6. Czołg mostowy AVLB (rys. 29)

Długość mostu wynosi 18 m. Przez most mogą przejeżdżać wszelkie pojazdy znajdujące się w dywizji.

7. Sprzęt mostu Baileya M2

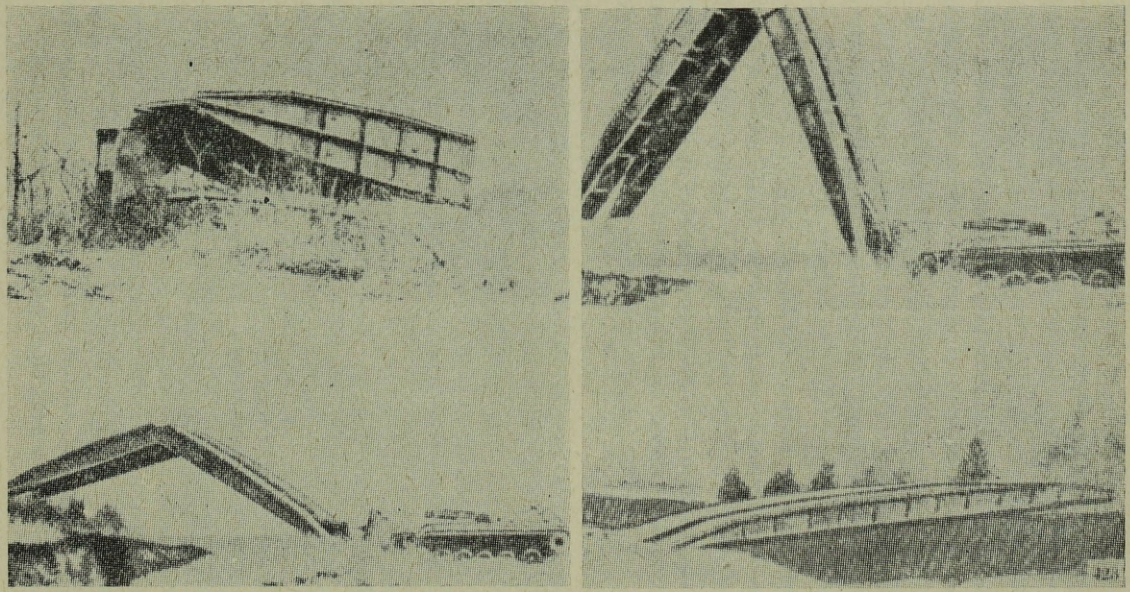
Rodzaje konstrukcji. Zasady ogólne. Elementy sprzętu mostowego można wykorzystać do budowy mostów na podporach stałych, pośrednich podpór mostowych i wież. Przy wykorzystaniu specjalnych elementów ze sprzętu tego można także budować mosty wiszące, przewoźne i wyciągowe.

Normalna konstrukcja mostów. Sprzęt mostowy wykorzystuje się zwykle do budowy jednoprzęsłowych i jednokierunkowych mostów na podporach stałych o długości 9—64 m, z jezdnią u dołu. Nośność i długość tych mostów mogą być różne i zależą od konkretnej sytuacji.

Konstrukcje specjalne. a) Mosty. Sprzęt mostowy można wykorzystać do budowy mostów dwukierunkowych z jezdnią u dołu, jednokierunkowych albo dwukierunkowych z jezdnią u góry, mostów koleinowych i mostów na podporach kratowych.

b) Podpory kratowe. Przy wykorzystaniu specjalnych części sprzętu mostowego można budować kratowe podpory i wieże o wysokości 21 m.

c) Inne konstrukcje. Sprzęt mostowy można wykorzystać w całości albo częściowo do budowy pomostów, podpór kotwicznych, wież dla umocowania lin mostów pontonowych, platform załadowczych i podpór dźwigowych.



Rys. 29. Czołg mostowy AVLB

Zastosowanie. Zasady ogólne. Mosty ze sprzętu Baileya stosuje się do przeprawy sprzętu dywizji i armii w celach taktycznych. Most może być wykorzystany w natarciu do przewozu wojsk i zaopatrzenia i na liniach komunikacyjnych.

Tabela 1

Nośność mostów na podporach stałych budowanych ze sprzętu M4

Rozpiętość przęsła w mm	Liczba dźwigarów układanych na szerokości mostu		Nośność w tonach		
	na jezdni	razem	przeprawa bezpieczna	przeprawa z zachowaniem środków ostrożności	przeprawa ryzykowna
4 572	18	22	100[1]	100[1]	100[1]
7 010	18	22	100[1]	100[1]	100[1]
9 144	18	22	60	80	90
11 582	18	22	35	55	60
11 582	16	22	40	55	60
11 582	18	22 (wzmocniony dwoma dźwigarami)	50	55	60
11 582	18	24 (wzmocniony dwoma dźwigarami)	55	60	65
13 716	16	22	30	40	45
13 716	16	26	35	45	50

[1] Ograniczona szerokością jezdni.

Wykorzystanie taktyczne. a) Początkowy okres forsowania. W początkowym okresie forsowania z zasady nie wykorzystuje się sprzętu mostowego.

b) W czasie natarcia. W czasie natarcia wykorzystuje się w większości wypadków jednokierunkowe mosty na podporach stałych. Mosty wielokierunkowe lepiej jest budować wtedy, gdy istnieje możliwość częściowego wykorzystania ocalałych podpór uszkodzonych mostów stałych.

Tabela 5

Nośność mostów na podporach stałych budowanych ze sprzętu 60-ton. parku

Rozpiętość przęsła w mm	Ilość elementów koleinowych na przęsło (uzup. do kompletu kładek)[1]	Nośność w tonach		
		przeprawa normalna	przeprawa z zachowaniem środków ostrożności	przeprawa ryzykowna
7 315	—	100[2]	100[2]	100[2]
7 924	—	95	100[2]	100[2]
8 534	—	80	85	100[2]
12 144	—	65	75	90
9 753	1 (skrócony)	60	70	85
10 363	1 (skrócony)	55	60	75
10 972	1 (skrócony)	50	55	70
11 582	1 (normalny)	45	50	65
12 192	1 (normalny)	40	50	60
15 240	2 (normalny i skrócony)	30	35	45
18 288	2 (normalne)	20	25	30

1 Zamiast kładek etatowych można wykorzystać koleiny i materiał podręczny.
2 Ograniczona szerokością jezdni.

Na liniach komunikacyjnych. Sprzęt mostowy Baileya M2 jest najlepszym środkiem do budowy mostów na liniach komunikacyjnych. Można go użyć do budowy mostów wielopoziomowych.

Tabela 6

Podział środków przeprawowych

Nazwa	Bataliony saperów			Samodzielna komp. mostowa	Armijny batalion saperów
	DP	DPanc	DPdes		
Drewniana łódź desantowa M2	—	—	—	24	16
Drewniana łódź desantowa M3	18	27	18	45	—
3-osobowa gumowa łódź rozpoznawcza	18	3	10	10	18
8,1-m kuter motorowy	—	6	—	10	—
Park pontonowy M4T6[1]	—	3	—	5	—
Sprzęt aluminiowej kładki dla pieszych	—	—	—	1	—
Komplet nr 1 dla transportu promu towarzyszącego piechocie	—	—	—	6	—
Prom towarzyszący piechocie (komplet nr 1)	—	—	—	6	2
Specjalny komplet mostowy do budowy mostów o długości 11,582 m na podporach stałych z jezdnią pełną	3	—	3	—	1

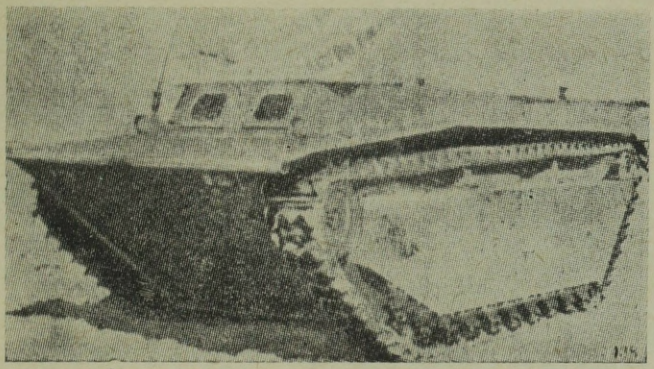
[1] Z jednego kompletu sprzętu można zbudować most pontonowy o długości 43 m. Dodatkowy sprzęt można pobrać w magazynie sprzętu inżynieryjnego.

8. Samobieżne środki desantowe

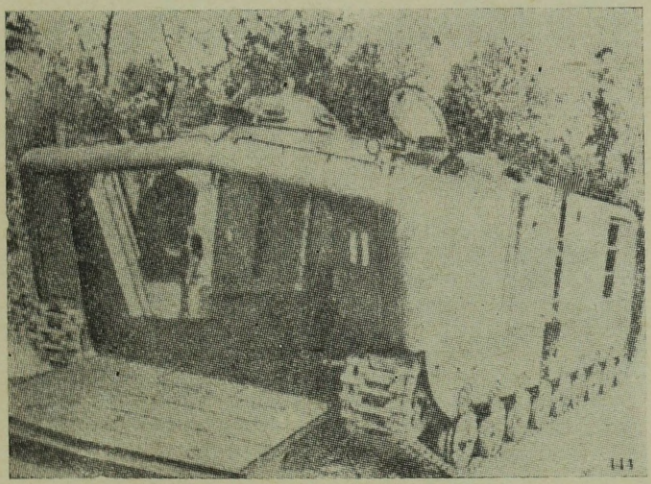
a) *Rodzaje.* Obecnie w wojsku istnieją następujące rodzaje samobieżnych środków desantowych: gąsienicowy transporter pływający LVTU (rys. 30); pływający gąsienicowy transporter opancerzony LVTP5 (na wyposażeniu piechoty morskiej — rys. 31); czołg pływający LVTH6 (na wyposażeniu piechoty morskiej — rys. 32); pływający transporter gąsienicowy LVTP6 (na wyposażeniu korpusu piechoty morskiej — rys. 33); 2,5-tonowy samochód pływający DUKW-353 (rys. 34), obecnie pojazd ten jest standartowy; 60-tonowy pływający opancerzony transporter kołowy BARC (rys. 35). Przy forsowaniu rzek wykorzystanie tego transportera jest ograniczone z powodu dużych wymiarów i ciężaru (długość — 19 m, ciężar — 90 ton). W warunkach sprzyjających transporter opancerzony można wykorzystać przy forsowaniu szerokich rzek dla nagromadzenia zapasów materiałowych na przeciwległym brzegu; pływający gąsienicowy transporter opancerzony M59 (rys. 36); pływający gąsienicowy transporter opancerzony M113 (rys. 37).

b) *Braki.* Dla samobieżnych środków desantowych jest potrzebny odcinek rzeki z pochyłym brzegiem i o twardym dnie, dogodny do wjazdu i wyjazdu z wody. Dla umożliwienia ich wyładowania przy znacznej prędkości prądu rzeki, odcinek brzegu, na którym wyjeżdża się z wody, powinien być dość szeroki. Chociaż samobieżnych środków desantowych nie trzeba przewozić i spuszczać na wodę, wykorzystanie ich zależy od dogodnych wjazdów i wyjazdów na brzeg oraz od prędkości prądu rzeki. Szum silników może również ograniczyć użycie tych środków, szczególnie w początkowym okresie forsowania.

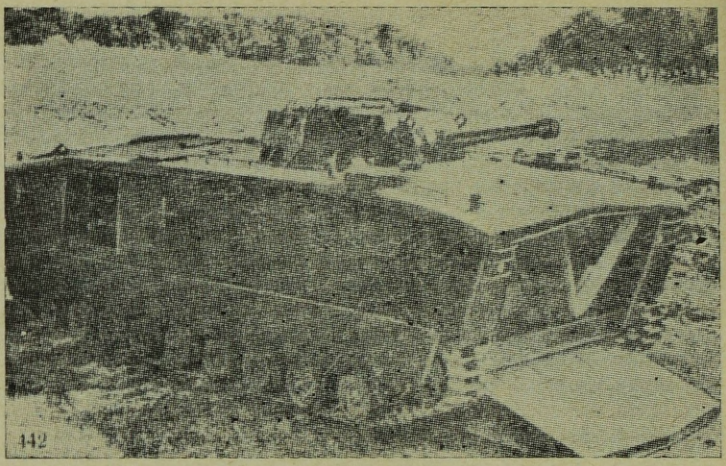
c) *Dane taktyczno-techniczne* samobieżnych środków i statków desantowych są podane w tabeli 7.



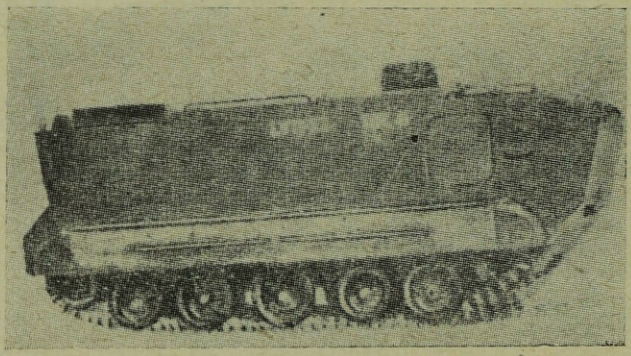
Rys. 30. Gąsienicowy transporter pływający LVTU



Rys. 31. Pływający gąsienicowy transporter opancerzony LVTP5 (znajduje się na uzbrojeniu piechoty morskiej)



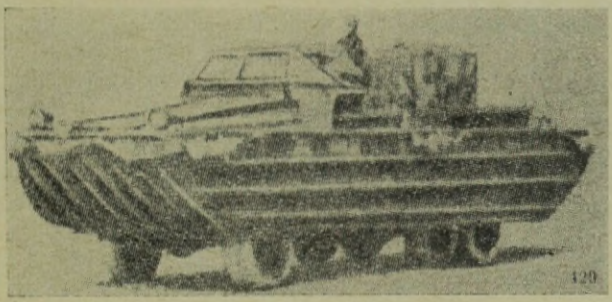
Rys. 32. Czołg pływający LVTH6 (znajduje się na uzbrojeniu piechoty morskiej)



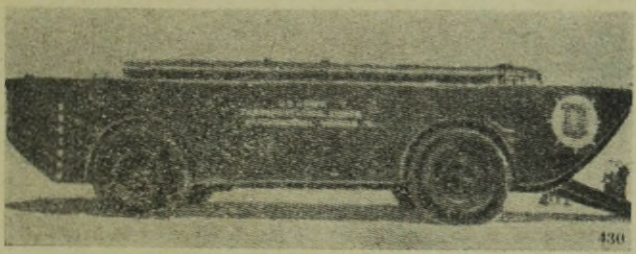
Rys. 33. Pływający transporter gąsienicowy LVTP6 (znajduje się na uzbrojeniu piechoty morskiej)

9. Statki desantowe

Do forsowania przeszkód wodnych można wykorzystać następujące statki desantowe: kuter desantowy LCM6, kuter desantowy LCM8 (rys. 38), kuter desantowy LCVP (rys. 39).



Rys. 34. 2,5-t. samochód pływający DUKW-353



Rys. 35. 60-t. pływający kołowy transporter opancerzony BARC

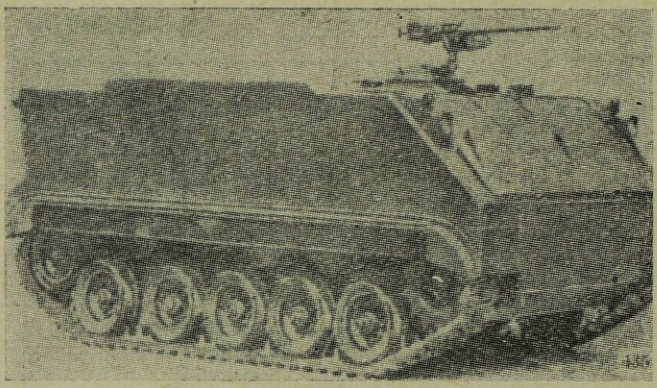
Dane taktyczno-techniczne samobieżnych środków

Nazwa	Pojemność	Długość w mm	Szerokość w mm
2,5-tonowy samochód pływający DUKW-353	25 żołnierzy, 12 noszy albo 2 267 kg ładunku	9 448	2 438
Pływające gąsienicowe transportery opancerzone:			
M59	10 żołnierzy i 2 członków załogi	5 613	3 263
M113[1]	1 + 12 żołnierzy	4 800	2 680
LVTP5	34 żołnierzy albo 5 436 kg ładunku	9 017	3 568
Pływające transportery gąsienicowe:			
LVT4	30 żołnierzy albo 3 624 kg ładunku	7 990	3 280
LVTP6	20 żołnierzy, 3 członków załogi albo 3 624 kg ładunku	6 604	3 251
Kutry desantowe:			
LCM6	60—120 żołnierzy lub 34-t. czołg albo inne ciężkie pojazdy względnie 32 tony ładunku	17 068	4 292
LCM8	200 żołnierzy z bronią albo 54 360 kg ładunku. Może przewozić każdy etatowy sprzęt będący na uzbrojeniu DP i DPanc	22 453	6 400
LCVP	36 żołnierzy, 1,75-tonowy samochód albo 3 669 kg ładunku	10 896	3 340

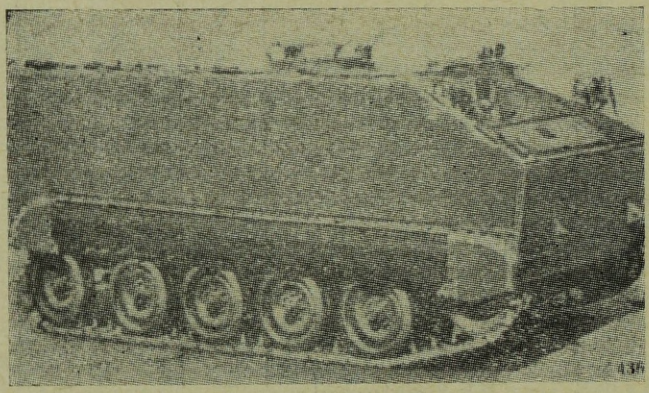
[1] Transporter przystosowany jest do przewozu drogą powietrzną.

Zanurzenie z ładunkiem w mm	Wyporność bez ładunku w ton.	Prędkość w km/godz.		Zasięg w km	
		po wodzie	na lądzie	po wodzie	na lądzie
1 295	6	10	80	48	386
—	20	8	51	—	około 200
—	—	6,5	65	—	300
—	34,5	11	48	72	305
1 371	10,5	11	32	121	241
—	20	9	51	48	386
914[2] / 1 219	26	20 maks., 15 z ład.	—	1 367 przy prędkości 10 km/godz., 241 przy 20 km/godz.	—
1 371[2] / 1 676	60	19	—	289 przy prędkości 16,6 km/godz. albo 20 godz.	—
660[2] / 914	8,4	17 maksymalna	—	169 przy prędkości 16,6 km/godz.	—

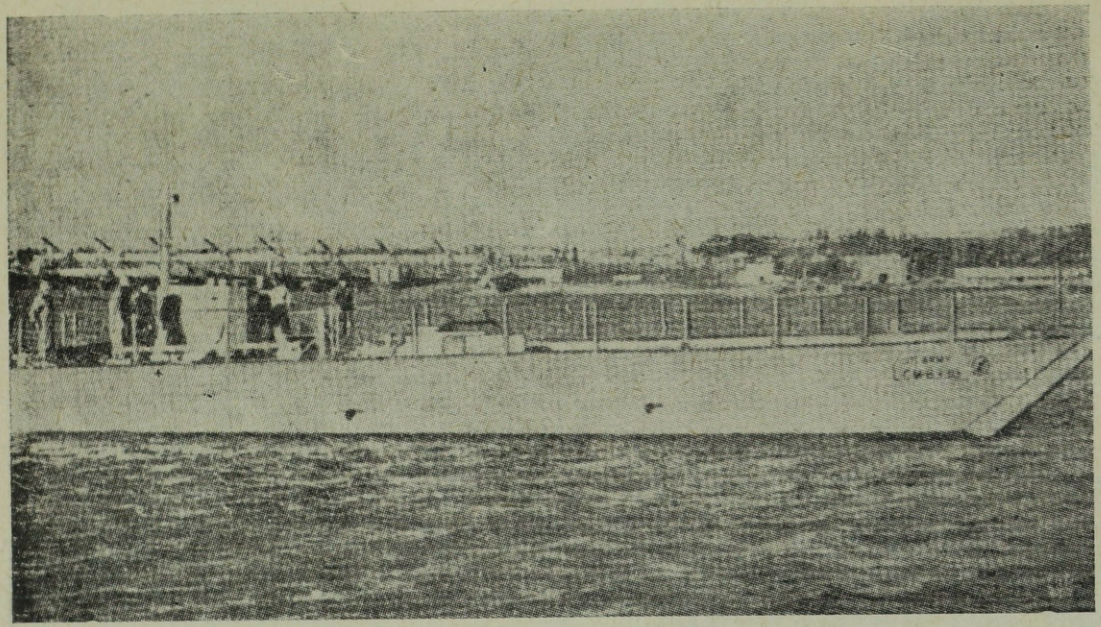
[2] W liczniku podane jest zanurzenie przodu, w mianowniku — zanurzenie rufy.



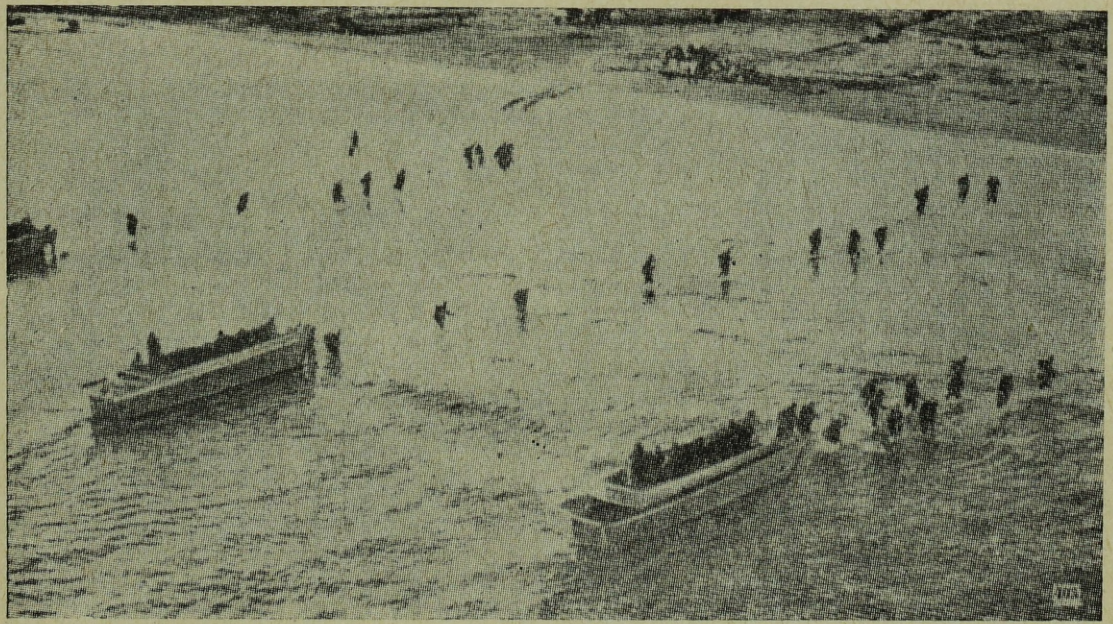
Rys. 36. Pływający gąsienicowy transporter opancerzony M59



Rys. 37. Pływający gąsienicowy transporter opancerzony M113



Rys. 38. Kuter desantowy LCM8



Rys. 39. Kuter desantowy LCVP

10. Lotnictwo sił lądowych

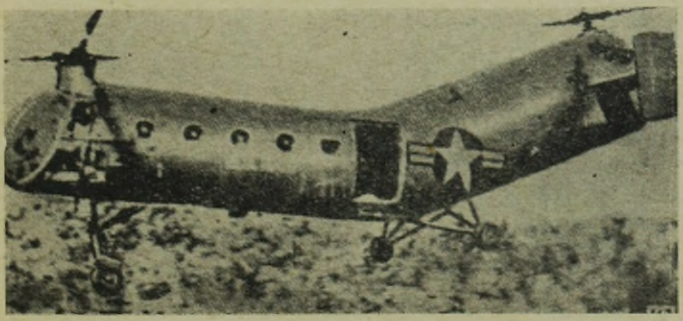
Przy forsowaniu rzeki można wykorzystać następujące typy samolotów i śmigłowców sił lądowych.

Śmigłowce: H-19 „Chickasaw" (rys. 40), H-21 „Work Horse" (rys. 41), H-34 „Choctaw" (rys. 42), H-37 „Mojave" (rys. 43), HU-1 „Iroquis" (rys. 44).

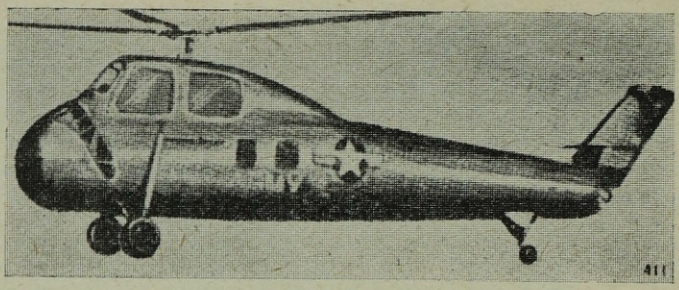
Samoloty: L-20 „Beaver" (rys. 45), U-1A „Otter" (rys. 46).



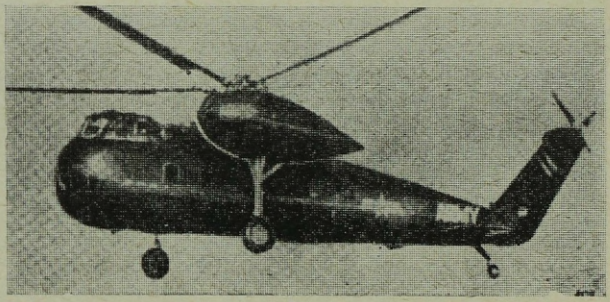
Rys. 40. Śmigłowiec H-19 „Chickasaw"



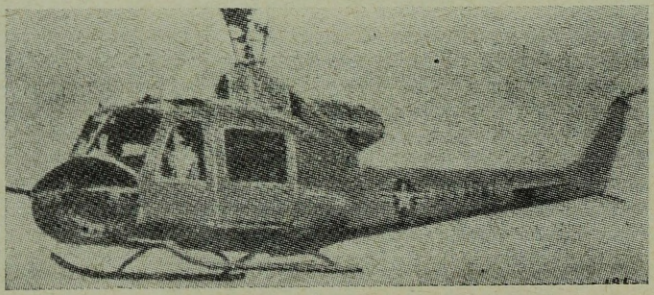
Rys. 41. Śmigłowiec H-21 „Work Horse"



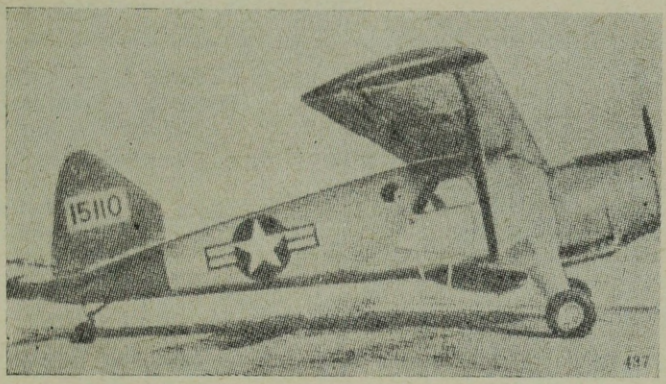
Rys. 42. Śmigłowiec H-34 „Choctaw"



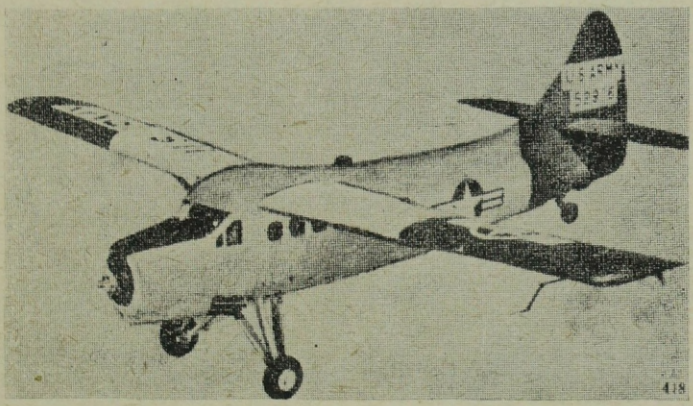
Rys. 43. Śmigłowiec H-37 „Mojave"



Rys. 44. Śmigłowiec HU-1 „Iroquis"



Rys. 45. Samolot L-20 „Beaver"



Rys. 46. Samolot U-1A „Otter"

Dane taktyczno-techniczne samo

Wyszczególnienie	Ładowność		Udźwig przy ładunku podwieszonym z zewnątrz w kg	
	objętość w m^3	obciążenie użyteczne w kg	maksymalny	dźwigarki awaryjnej
Śmigłowce:				
H-19D	9,3	634	634	113
H-21C	17,4	1 576	1 359	113
H-34A	9,9	2 162	1 812	—
H-37A	43	4 741	4 530	906
HU-1A	3,4	362	—	—
Samoloty:				
L-20A	3,5	453	226 (pod skrzydłem)	—
U-1A	9,1	1 132	—	—

Uwagi:

1. Na każde dodatkowe 32 km promienia działania śmigłowców należy zmniejszać ich obciążenie użyteczne: śmigłowca H-19 — o 10%, H-21 — o 9%, H-34 — o 5%, H-37 — o 5%.
2. W zależności od gęstości powietrza, wysokości lotu i prędkości wiatru, obciążenie użyteczne można zwiększyć lub zmniejszyć. W celu zaspokojenia specjalnych potrzeb, dowódca lotnictwa związku taktycznego powinien konsultować się z kompetentnymi organami na temat dokładnego obliczenia obciążenia.

Tabela 8

lotów i śmigłowców sił lądowych

Zabiera na pokład		Średnia prędkość lotu z ładunkiem w km	Zasięg w km
żołnierzy uzbrojonych	noszy sanitarnych		
6—8	6	111	445
14—18	12	146	304
14—18	8	176	403
28—36	24	166	200
2—3	2	185	357
5	2	198	1 013
10	6	209	805

3. Liczba godzin lotu w dzień: dla samolotów — 6, dla śmigłowców — 4.

4. Gotowość bojowa lotnictwa: samolotów — 95% przy eksploatacji krótkotrwałej i 75% przy eksploatacji ciągłej; śmigłowców — 90% przy eksploatacji krótkotrwałej i 75% przy eksploatacji ciągłej.

5. Czas potrzebny na wsiadanie ludzi i załadowanie sprzętu. Na samoloty: wsiadanie ludzi — 3 minuty, rannych — 10 minut; załadowanie sprzętu — 10—30 minut, przy podwieszaniu sprzętu na zewnątrz — 30 sekund. Na śmigłowce: wsiadanie ludzi — 3 minuty, rannych — 10 minut; załadowanie sprzętu — 5 minut, przy podwieszaniu sprzętu na zewnątrz — 30 sekund.

BIBLIOTEKA NAUKOWA AGG WP
Nr ewid. .....
(II)
Dział Zbiorów Ogólnych
77306



4077