

Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

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



# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI I SZTUKI OPERACYJNEJ



Egz. Nr 15

ppłk dypl. Edward ŁANCUCKI

## OPANOWANIE LOTNISK NIEPRZYJACIELA PRZEZ WOJSKA LĄDOWE W TOKU DZIAŁAŃ ZACZEPNYCH PROWADZONYCH NA POŁNOCNO-NADMORSKIM KIERUNKU OPERACYJNYM

Rozprawa doktorska



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

026082  
026082

REMBERTOW

LIPIEC

1964



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI I SZTUKI OPERACYJNEJ

Egz. Nr **15**

ppłk dypl. Edward ŁANCUCKI

**OPANOWANIE LOTNISK NIEPRZYJACIELA  
PRZEZ WOJSKA LĄDOWE W TOKU DZIAŁAŃ  
ZACZEPNYCH PROWADZONYCH  
NA PÓŁNOCNO-NADMORSKIM KIERUNKU  
OPERACYJNYM**

Rozprawa doktorska



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

026082

026082

REMBERTÓW

LIPIEC

1964

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Swierczewskiego

KATEDRA TAKTYKI I SZUKI OPERACYJNEJ



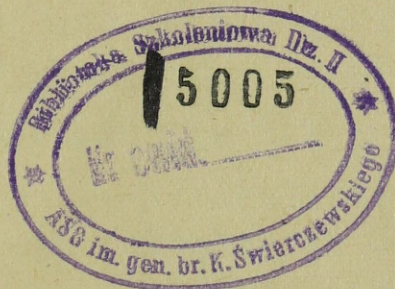
SSZ. NR. ... 15

*Archiw., post 12357 17*

Ppzk dypl. Edward LANCUCKI

OPANOWYWANIE LOTNISK WIEPRZYJACIELA PRZEZ WOJSKA  
LADOWE W TOKU DZIAŁAŃ ZACZEPNYCH PRO ADZONYCH NA  
POLNOCNO-NADMORSKIM KIERUNKU OPERACYJNYM.

Rozprawa doktorska



ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOŁY WYŻSZEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Swierczewskiego

Nr. 26082

Opracowana pod kierownictwem  
naukowym

ppzk dypl. prof. Andrzeja MADEJSKIEGO

REDAKTOR

lipiec

1964 r.

TRZESCI

strona

Rozdział I. Warunki działania wojsk lądowych w celu opanowania lotnisk nieprzyjaciela .....

1. Charakterystyka lotnisk i baz lotniczych nieprzyjaciela jako obiektów działania .....
- a/ Sieć lotniskowa na północno-nadmoorskim kierunku operacyjnym oraz zasady jej wykorzystania w działaniach bojowych według poglądów zachodnich.....
- b/ Klasyfikacja lotnisk według ich przeznaczenia .....
- c/ Obrona lotnisk .....
- d/ Niszczenie obiektów i urządzeń lotniskowych..
- e/ Charakterystyka toku pracy na lotnisku w warunkach działań bojowych .....
- f/ Ocena zasad przebazowania lotnictwa i ewakuacji lotnisk w warunkach działań bojowych..
2. Charakterystyka wpływu działania sił i środków wyższego szczebla na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska .....
- a/ Wpływ broni masowego rażenia na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska .....
- b/ Wpływ działania taktycznych desantów na śmigłowcach, pododdziałów rozpoznawczych i grup specjalnych na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska .....
- c/ Wpływ działania lotnictwa na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska...
3. Wnioski ogólne i zagadnienia szczegółowe dla dalszych badań .....

Rozdział II. Organizacja działań i działanie oddziałów lądowych w celu opanowania lotnisk nieprzyjaciela .....

1. Analiza szczególnie brzeźnych przypadków opanowania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe .....

- a/ Analiza szczególnie brzeżnych przypadków opanowania lotnisk nieprzyjaciela w początkowym okresie wojny .....
- b/ Analiza brzeżnych przypadków opanowania lotnisk nieprzyjaciela w toku pomyślnie rozwijającej się operacji zaczepnej .....
- 2. Planowanie i koordynacja przedsięwzięć związanych z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe. ....
- 3. Cechy szczególne towarzyszące walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe .....
- ..... nieski ogólnie, wynikające z pracy .....

## W S T U P

Opanowanie lotnisk nieprzyjaciela w toku działań zaczepnych przez oddziały lądowe dla potrzeb manewru lotniskowego własnego lotnictwa jest jednym ze szczególnych elementów wycinkowych obszernego zagadnienia ogólnego, którym jest prowadzenie współczesnych działań zaczepnych. To ogólne zagadnienie wymaga wielostronnego badania jego elementów składowych w celu możliwie realnego uchwycenia istoty ważniejszych zależności, które w sumie składają się na harmonijną całość tej skomplikowanej formy działania wojskowego. Jest więc uzasadniony i taki punkt widzenia na sprawy działań zaczepnych, który zakładając potrzebę i ogólną możliwość prowadzenia współczesnej operacji w wysokim tempie konfrontuje tę sprawę z niektórymi taktyczno-technicznymi możliwościami lotnictwa frontowego, uczestniczącego w takiej operacji.

Powszechnie wiadomym jest, że:

- taktyczny promień działania samolotów lotnictwa frontowego, głównie myśliwskiego i myśliwko-szturmowego, będących aktualnie na wyposażeniu naszego lotnictwa jest ograniczony;
- możliwości sił i środków oddziałów pomocniczych - batalionów budowy lotnisk - w zakresie zabezpieczenia manewru lotniskowego w toku operacji zaczepnej też są ograniczone.

Wysokiego tempa natarcia na współczesnym polu walki można spodziewać się nie tylko dlatego, że wzrosła siła ognia i stopień mechanizacji wojsk lądowych, lecz również dlatego, że strona nacierająca wykorzystując swoją inicjatywę ma szansę wcześniej i efektywniej od strony broniącej się użyć broni, a dzięki temu narzucić stronie broniącej się rozwój sytuacji wojennych.

Skutki efektywnych ataków rakietowo-jądrowych powinny być jak najpełniej wykorzystane przez wojska lądowe, ponieważ właśnie tylko one we współdziałaniu z wojskami powietrzno-desantowymi i lotnictwem mają korzystne cechy do rozbijania pozostałych zgrupowań nieprzyjaciela i zajmowania jego terytorium.

w operacjach zaczepnych - przy zakładanych wysokich tempach natarcia /60-80 i więcej km na dobę/x/, należy jednak liczyć się z realną groźbą naruszenia ciągłości wsparcia wojsk lądowych przez lotnictwo, jeżeli nie zostanie pomyślnie rozwiązany problem jego manewru lotniskowego<sup>xx/</sup>. Wynika to z prawa nierównomiernego /chronologicznie/ przyrostu możliwości taktyczno-technicznych wszystkich czynników działań - w ogóle, a działań zaczepnych - w szczególności.

nowonakładanym układzie działań zaczepnych wzrost tempa natarcia wojsk lądowych nie jest odpowiednio równy wzrostowi taktycznego promienia działania lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-szturmowego oraz możliwości oddziałów pomocniczych, przeznaczonych do zabezpieczenia manewru lotniskowego. Występuje w tym wypadku brak harmonijnej proporcji rozwojowej.

Taktyczny promień działania lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-szturmowego w porównaniu do taktycznego promienia działania lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-szturmowego z okresu drugiej wojny światowej warósz: w lotnictwie myśliwskim o około 12-20%, w lotnictwie myśliwsko-szturmowym o około 80%, co ilustruje tabela 1.

x/ Wytyczne Ministra Obrony Narodowej o szkoleniu taktyczno-operacyjnym wojsk na 1963/64.r.

III nr 3/60 "Doświadczenia i wnioski z działań 11 pułku czołgów i artylerii pancernej /1 DZ/ w dwustronnym ćwiczeniu z wojskami.

Przyjęto w tych ćwiczeniach, że 11 pułk w ciągu dwóch dob i 4 godz. prowadzi działania zaczepne na głębokość 170-180 km uzyskując średnie tempo 82 km/dobę.

III nr 2/61 "Wnioski z taktycznych ćwiczeń z wojskami przeprowadzonych w 60". Przyjęto w jednym z ćwiczeń, że ćwicząca 2 DZ prowadzi natarcie w ciągu dwóch dob osiągnęła: w pierwszym dniu natarcia połączoną z forsowaniem przeszkody wodnej z marszu 70 km, w drugim dniu w ciągu niecałej doby 80 km.

xx/ Manewr lotniskowy w działaniach zaczepnych polega głównie na przebazowaniu oddziałów i związków taktycznych lotnictwa na nowe lotniska w ślad za nacierającymi wojskami lądowymi.

TABELA 1

Typ samolotu		Taktyczny promień działania w km					Wzrost takt. promienia działania w km
Sprzęt obecny: II woj. świat.	Sprzęt z okr. II woj. świat.	Pojedyn- czy sa- molot	Para	Kilces	Szakadra	Pułk	
Mig-19		120/300	110/280	92/265			12-20
	LAK-1	250		247	234	228	
Lim-6			240/360	220/330	215/325		80
	IL-2	200		190	180	160	

Objaśnienie do tabeli:

- przyjęto dla Mig-19 H=3000 m, dla Lim-6 H=1000 m;
- w liczniku taktyczny promień działania bez zbiorników zapasowych, w mianowniku ze zbiornikami.

tymże samym okresie zakłada się, że tempo natarcia wzrosło o około 200-250%. Wzrosły wobec tego wymagania w zakresie głębokości działania lotnictwa współdziałającego z wojskami lądowymi, ponieważ obiekty nieprzyjaciela podlegające niszczeniu /obezwładnieniu/ przez lotnictwo przesunęły się w głąb. Głębokość obrony dywizji i korpusu zwiększyła się około pięciokrotnie w porównaniu z okresem drugiej wojny światowej. Porównanie tych wielkości ilustruje tabela 2.

TABELA 2

Średnie tempo natarcia w km/dobę		Wzrost tempa	
w operacjach zaczepnych w toku drugiej wojny światowej.		w %	
30-40 i więcej	Przyjmowane teoretycz- nie w operacjach za- czepnych na współczes- nym polu walki	60-80 i więcej	200-250
Głębokość obrony w km		Wzrost głębo- kości obrony	
w operacjach obron- nych w toku drugiej wojny światowej		w %	
4-6 i więcej	Przyjmowana teoretycz- nie w operacjach obron- nych na współczesnym polu walki	16-32 i więcej	400-540
Dywizja, Korpus		Dywizja, Korpus	
4-6 i więcej	10-12 i więcej	16-32 i więcej	500

Objaśnienie do tabeli:

- w toku drugiej wojny światowej tempo 30-40 km/dobę dotyczyło nie całości wojsk lądowych biorących udział w określonej operacji zaczepnej, lecz przede wszystkim jednostek wysoce zmechanizowanych - korpusów pancernych i zmechanizowanych oraz armii pancernych;
- głębokość obrony dywizji i korpusu w operacjach obronnych w toku drugiej wojny światowej przyjęto na podstawie norm stosowanych w Armii Radzieckiej, a w szczególności w operacjach: kurskiej i stalingradzkiej.

Zmieniły się również zasady bazowania lotnictwa w działaniach bojowych; zmiany spowodowała głównie konieczność zapewnienia lotnictwu odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa przed bronią nieprzyjaciela. Według aktualnie obowiązujących u nas zasad przyjmuje się, że lotnictwo myśliwskie i myśliwsko-szturmowe w operacji zaczepnej winno bazować w odległości 70-160 km od czołowych elementów wojsk lądowych. Może ono niekiedy również korzystać z lotnisk pęskokowych, usytuowanych w odległości 35-70 km.

spółczesne dane /omówione powyżej/ określają głębokość osłony i wsparcia lotniczego nacierających wojsk lądowych z lotnisk bazowania zajmowanych w położeniu wyjściowym. Mianowicie lotnictwo myśliwskie może z nich działać przez około 1,5-2,5 dób, a lotnictwo myśliwsko-szturmowe przez 2-2,5 dób. Nie wystarcza to do zabezpieczenia całej operacji. Nasuwa się więc oczywisty wniosek, że należy poszukiwać sposobu usunięcia skutków wymienionych ograniczeń, lub wydatnego zmniejszenia ich wpływu na działanie lotnictwa.

Z wielu możliwych w tym zakresie sposobów rozwiązania - z punktu widzenia wojskowego - najbardziej aktualnymi i celowymi wydają się być następujące: przybliżenie lotnictwa do walczących wojsk przez odpowiednią częstotliwość zmiany lotnisk bazowania - zapewnienie potrzebnej ilości lotnisk; zwiększenie zasięgu, a zatem taktycznego promienia działań samolotów oraz stworzenia lotnictwa niezależnego od lotnisk - lotnictwa

taktycznego o sprzęcie startującym i lądującym pionowo.

Dwa ostatnie sposoby są w zasadzie rozwiązaniami techniczno-konstrukcyjnymi i zależą od tempa postępu technicznego w tej dziedzinie. Istnieją już prototypy techniczne takiego sprzętu. Bventualne masowe ich wprowadzenie na uzbrojenie wywoła odpowiednio, pozytywne zmiany taktyczne.

Aktualnie celowe jest usprawnienie sposobów przebazowania lotnictwa w czasie operacji zaczepnej w pparciu o istniejące warunki techniczne jego działania. Pod tym względem chodzi przede wszystkim o dobranie właściwej częstotliwości zmiany lotnisk bazowania.

Nasuwą się przy tym pytanie, czy w aktualnym stadium rozwojowym, charakteryzującym się przejściowo-ustabilizowanymi warunkami pola walki jest to możliwe do zrealizowania i w jaki sposób? Można stwierdzić, że siły i środki jakimi może dysponować nasze lotnictwo /zorganizowane według zakładanych etatów/ nie są w stanie nadażyć w budowaniu niezbędnej ilości lotnisk dla potrzeb ciągłego przebazowywania lotnictwa frontowego w toku operacji, rozwijającej się z przeciętnym tempem 60-80 km/dobę. Dowód tego twierdzenia oparty jest na następujących rozważaniach.

Przy założeniu średnich wielkości rozmachu współczesnej frontowej operacji zaczepnej /głębokość 600-700 km, szerokość pasa działania 250-300 km, czas trwania 8-9 dób, średnie tempo 60-80 km na dobę/ w wypadku, gdy front dysponuje AL w składzie 18 pułków/6 lotnictwo myśliwskiego, 6 - myśliwsko-szturmowego, 3 - bombowego, 1 - rozpoznania taktycznego, 1 - rozpoznania operacyjnego i 1 - pomocniczego/ potrzeby lotnisk bazowania w poszczególnych dniach operacji przedstawiają się następująco:

TABELLA 3

Samoloty typu	Potrzeby lotnisk bazowania								
	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Myśliwskiego	6	5-6	4-5	3-4	4-5	3-4	3-4	3-4	3-4
Myśliwsko-szturmowego	7	6-7	5-6	4-5	5-6	4-5	4-5	4-5	4-5

x/ Skład AL i potrzeby lotnisk bazowania przyjęto na podstawie materiałów zawartych w wydawnictwie ASG, "Problem zabezpieczenia manewru lotniskowego AL w operacji zaczepnej" maj, 1962 r. str. str. 13 i 30.

Objaśnienie do tabeli:

- tabela uwzględnia potrzeby lotnisk bazowania dla pułków myśliwskich, myśliwsko-szturmowych i rozpoznania taktycznego. Pozostałe rodzaje lotnictwa korzystają będą z tychże samych lotnisk po przebazowaniu wyżej wymienionych rodzajów lotnictwa w ślad za nacierającymi wojskami lądowymi;
- potrzeby lotnisk bazowania maleją na skutek strat, jakie ponosić będzie lotnictwo w toku operacji. O ile straty będą uzupełniane potrzeby w poszczególnych dniach - jak w pierwszym dniu.

Dla zabezpieczenia manewru lotniskowego według założeń teoretycznych AL przydziela się 6 batalionów budowy lotnisk, które będą wykorzystane przede wszystkim do budowy pasów startowych. Na budowę pasa startowego siłami bbl teoretycznie przyjmuje się:

- dla lotnictwa myśliwskiego - 1,5-3 dób;
- dla lotnictwa myśliwsko-szturmowego - 1 - 2 dób

AL w toku trwania operacji zaczepnej, przy założeniu średnich wielkości rozmachu współczesnej frontowej operacji zaczepnej, siłami sześciu bbl z których cztery wykorzystane zostaną do budowy pasów startowych dla lotnictwa myśliwskiego, dwa - dla lotnictwa myśliwsko-szturmowego i przy uwzględnieniu minimalnych czasów budowy może otrzymać w przybliżeniu następującą ilość lotnisk w poszczególnych dniach:

TABELA 4

	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Tempo operacji w km/dobę	30	70	60	80	70	72	60	80	80
Ilość oddawanych lotnisk	2	0	2	2	2	0	2	2	2
Odległość lotniska od linii frontu w km	115 120	120	165 125	150 120	160 140	120	150 100	140 120	130 110

Objaśnienie do tabeli:

- licznik dotyczy lotnictwa myśliwskiego, mianownik myśliwsko-szturmowego.

x/ Czasy budowy pasów startowych przyjęto na podstawie materiałów zawartych w wydawnictwie ASG: "Problem zabezpieczenia manewru lotniskowego AL w operacji zaczepnej". Maj. 1962 r. str.43. Praktycznie nie zostały one potwierdzone - uwaga autora.

Porównując tabele 3 i 4 należy wziąć pod uwagę, że użytkowanie lotnisk bazowania wykazanych w tabeli 3 nie powinno przekraczać:

- lotnictwa myśliwskiego 120-225 km z tym, że osłona wojsk pierwszego rzutu wykonywane będzie z położenia dyżurowania w powietrzu;
- lotnictwa myśliwsko- szturmowego 140-250 km z tym, że większość zadań wsparcia wykonywana będzie grupami para lub klucz.

Nowowytbudowane lotniska oddawane do dyspozycji AL spełniają warunki powyższe tylko przy uwzględnieniu minimalnych czasów budowy, nie spełniają tych warunków przy uwzględnieniu maksymalnych - w większości wypadków - czasów budowy lotnisk. Mając to na uwadze niedobór lotnisk w poszczególnych dniach operacji może przedstawiać się następująco:

TABELA 5

Dzień	Potrzeby	Stan lotnisk pod koniec dnia przy uwzględnieniu czasu budowy:		Brak lotnisk w zależności od czasu budowy:	
		minimalny	maksymalny	minimalny	maksymalny
D1	6 7	8 8	6 7	-	-
D2	5-6 6-7	5 5	3 5	0-1 1-2	2-3 1-2
D3	4-5 5-6	5 5	0 2	0-1 1-2	4-5 3-4
D4	3-4 3-4	2 2	0 1	1-2 2-3	3-4 3-4
D5	4-5 5-6	2 2	0 0	2-3 3-4	4-5 5-6
D6	3-4 4-5	0 2	0 2	3-4 2-3	3-4 2-3
D7	3-4 4-5	2 3	0 0	1-2 2-3	3-4 4-5
D8	3-4 4-5	2 2	0 0	1-2 2-3	3-4 4-5
D9	3-4 4-5	2 2	0 0	1-2 2-3	3-4 4-5

Objasnienie do tabeli:

- wDI nie uwzględniono lotnisk podskokowych; trzech dla lotnictwa myśliwskiego i trzech dla myśliwsko-szturmowego;
- w liczniku lotniska dla lotnictwa myśliwskiego, w mianowniku dla myśliwsko-szturmowego;
- przy uwzględnianiu maksymalnego czasu budowy lotniska odległość jego od linii frontu w momencie oddania do eksploatacji wyniesie: dla lotnictwa myśliwskiego około 230-380 km, a dla myśliwsko-szturmowego 150-180 km.

Z porównania potrzeb i możliwości wynika, że ogólny niedobór lotnisk na głębokości całej operacji zaczepnej jest tak duży, iż nie może być mowy nawet o względnie ciągłej osłonie i wsparciu wojsk lądowych. Niedobór ten mógłby być wyrównany poprzez:

- skrócenie czasu budowy lotnisk;
- zwiększenie ilości batalionów budowy lotnisk;
- wykorzystanie autostrad jako pasów startowych;
- uchwycenie i wykorzystanie lotnisk nieprzyjaciela.

W pracy dążono do zbadania, czy na współczesnym polu walki zaistnieją możliwości wyrównania niedoboru lotnisk drogą uchwycenia i wykorzystania lotnisk nieprzyjaciela.

Problem uchwytowania i wykorzystania przez własne lotnictwo lotnisk nieprzyjaciela nie jest nowy; zrodził go manewrowy charakter działań bojowych w drugiej wojnie światowej. Uchwycenie lotnisk nieprzyjaciela nadających się do natychmiastowej eksploatacji lub po dokonaniu remontu w okresie czasu krótszym niż okres czasu niezbędny dla budowy nowego lotniska jak najbardziej sprzyjało przybliżeniu lotnictwa do nacierających wojsk lądowych.

Do tego celu wykorzystywano przede wszystkim O /oddziały wydzielone/ związków pancernych, pancerno-zmechanizowanych, kawaleryjskich, konno-zmechanizowanych, a także oddziały powietrzno-desantowe, partyzanckie i grupy dywersyjne.

wielu operacjach zaczepnych Armii Radzieckiej, a między innymi w operacji zaczepnej Wisła-Odra /12 styczeń

- 3 luty 1945 r/. manewr lotniskowy na kierunkach działań związków pancernych i zmechanizowanych planowano przede wszystkim na lotniska przez nie uchwycono<sup>x/</sup>. Były to lotniska położone w większości wypadków w głębi ugrupowania obronnego nieprzyjaciela. Lotnisk położonych w pobliżu linii frontu nie udawało się opanować w stanie nadającym się do natychmiastowej eksploatacji, gdyż zazwyczaj udawało się nieprzyjacielowi ewakuować je i zniszczyć. Działo się tak dlatego, ponieważ nieprzyjaciel, w stosunku do lotnisk położonych w pobliżu frontu, dysponował znacznie dłuższym okresem czasu na ich ewakuację i zniszczenie, aniżeli do lotnisk położonych w głębi. Lotnictwo taktyczne w warunkach drugiej wojny światowej bazowało w odległości 15-50 i więcej km od czoła broniących się wojsk lądowych. Odczesna ciągłość frontu w obronie stanowiła swojego rodzaju tarczę, za którą chroniły się lotniska. Przekłamanie tej tarczy - przełamanie ciągłej i głębokiej obrony - odbywało się w pierwszych 2-3 dobach trwania operacji zaczepnej w stosunkowo niskim tempie /4-6 i więcej km na dobę/. W takich warunkach wyjście nacierających wojsk w rejony usytuowania lotnisk w najkorzystniejszych warunkach możliwe było w ciągu około 2-3 dób. Wobec tego nieprzyjaciel dysponował dostateczną ilością czasu, aby ewakuować zagrożone lotniska i zniszczyć je. Wprost przeciwnie kształtowały się powyższe wielkości po przełamaniu obrony, a więc w stosunku do lotnisk położonych w głębi. Związki pancerne i zmechanizowane wprowadzane do walki dla rozwinięcia powodzenia taktycznego w operacyjnie rozwijały natarcie w tempie około 30-50 i więcej km/dobę, a więc w rejony lotnisk mogły wyjść po upływie niecałej doby. Ponadto, z uwagi na brak ciągłych frontów w głębi ugrupowania bojowego nieprzyjaciela, czołowo oddziały wojsk pancernych i zmechanizowanych /O/ zazwyczaj przenikały jeszcze głębiej na tyły i osiągały rejony lotnisk często nawet wtedy, gdy na lotniskach odbywała się jeszcze normalna działalność bojowa. W takiej sytuacji nieprzyjaciel nie był w

stanie zapewnić należytej bezpośredniej naziemnej obrony lotnisk, ewakuować je i zniszczyć, ponieważ na realizację tych przedsięwzięć posiadał zbyt mało czasu, względnie nie posiadał go w ogóle. Z tych względów lotniska położone w głębi ugrupowania obronnego nieprzyjaciela często były opanowywane wraz z lotnictwem na nim bazującym.

Na współczesnym polu walki wysokie tempo natarcia możliwe będzie do osiągnięcia już w pierwszym dniu operacji zaczepnej. Brak ciągłych frontów w ugrupowaniu obronnym nieprzyjaciela, a także pomyslnie prowadzenie natarcia na kierunkach mogą stworzyć przesłanki bardziej zdecydowanego i szybkiego przenikania na głębokie tyły ugrupowania obronnego, a więc w rejony usytuowania lotnisk. Mogą też zwiększyć się możliwości oddziaływania na lotniska, co w zasadniczy sposób może wpłynąć na szanse ich opanowania. W większym stopniu, aniżeli miało to miejsce w drugiej wojnie światowej, do tego celu prawdopodobnie wykorzystane zostaną wojska powietrzno-desantowe, desanty taktyczne na śmigłowcach, grupy specjalne itp. Natomiast z wielu względów trudne może być określenie, jaki będzie udział ruchu oporu, a zwłaszcza oddziałów partyzanckich w opanowaniu lotnisk.

Na tle tych rozważań trzeba wziąć pod uwagę, że problem opanowywania lotnisk nieprzyjaciela znacznie komplikuje się, ponieważ:

- zmieniły się radykalnie poglądy naszych potencjalnych przeciwników na zasady bazowania lotniczego w działaniach bojowych. Np. według poglądów zachodnich, wyrażonych w obowiązujących regulaminach i instrukcjach, lotnictwo taktyczne /myśliwsko-bombowe i bombowe/ w operacjach obronnych winno bazować w odległości 150-400 km od czoła broniących się wojsk. Może one niekiedy korzystać z lotnisk wysuniętych, usytuowanych poza zasięgiem taktycznej broni rakietowo-jądrowej. Wyjście czołowych oddziałów lądowych wojsk operacyjnych w rejon usytuowania zasadniczych lotnisk bazowania przy tempie 60-80 km/dobę może nastąpić po upływie 2-3 dób. Jest to dostatecznie długi okres czasu, w porównaniu do okresu czasu w jakim osiągnąć były lotniska nieprzyjaciela w toku drugiej wojny

światowej w głąb jego obrony. Nieprzyjacieli może więc nadejść z zorganizowaniem należytej obrony tych lotnisk, ich ewakuowaniem i zniszczeniem;

- w wyniku zmieniających się warunków współczesnego pola walki, spowodowanych burzliwym rozwojem nowoczesnych środków walki zmieniły się w dalszym ciągu i zmieniają zasady obrony lotnisk. W toku drugiej wojny światowej istota obrony lotnisk polegała przede wszystkim na zapewnieniu im skutecznej bezpośredniej i pośredniej obrony przeciwlotniczej oraz pośredniej obrony naziemnej. Bezpośrednią i pośrednią obronę przeciwlotniczą zapewniały: artyleria przeciwlotnicza i lotnictwo, a pośrednią obronę naziemną - wojska ludowe. Bezpośrednia obrona naziemna lotnisk była ograniczona w stosunkowo wąskim zakresie; zapewniały ją siły i środki oddziału lotniczego bazującego na określonym lotnisku i pododdziału obsługi lotniska. Na współczesnym polu walki w ten sposób zorganizowana obrona lotnisk okazałaby się mało skuteczna, zwłaszcza w stosunku do wojsk powietrzno-desantowych, desantów taktycznych na śmigłowcach i współczesnych środków napadu powietrznego.

Również w wyniku zmienionych warunków pola walki wystąpiła uzasadniona potrzeba organizowania obrony całego obszaru kraju, czemu mają służyć organizujące się wojska obrony terytorialnej i co nie pozostaje bez wpływu na bezpośrednią naziemną obronę lotnisk;

- wystąpiły zasadnicze zmiany w sposobach, możliwościach i potrzebach niszczenia opuszczonych lotnisk, spowodowane nie tylko możliwościami zastosowania do tego celu nowych, potężnych środków, lecz głównie dlatego, iż zdecydowana większość współczesnych lotnisk posiada pasy startowe o twardej nawierzchni i oddanie przeciwnikowi takich lotnisk w stanie niezniszczonym równałoby się świadomemu zniszczeniu jego możliwości zaczepnych z uwagi na znaczny okres czasu, jaki jest niezbędny na wybudowanie nowego lotniska.

Na problem opanowywania lotnisk nie bez wpływu pozostaje również aktualna sieć lotniskowa istniejąca na terytorium określonych państw europejskich - członków agresywnego paktu NATO oraz perspektywy jej rozwoju na wypadek wojny wynikające z:

- roli i miejsca poszczególnych państw w agresywnych planach wojennych NATO;
- właściwości terenu i gęstości zaludnienia;
- potencjału ekonomicznego i wojskowego.

Uwzględnienie i tych czynników poważnie poszerza problematykę treści rozważań. W zasadzie jednak szereg z nich jedynie dodatkowo moduluje w szczegółach istotę problemu. W dążeniu więc do wyjaśnienia podstawowych zależności i zapewnienia dostatecznej konkretności praktycznej pracy, autor uważał za celowe dobranie najbardziej charakterystycznego zespołu przesłanek dowodowych w tej sprawie. Dlatego więc uważa za celowe rozpatrzenie problemu na tle warunków północno-nadmorskiego kierunku operacyjnego, a także zawężenie problemu ogólnego - opanowania lotnisk przeciwnika w działaniach zaczepnych - do rozpatrzenia szans takich działań i sposobów, możliwych do zastosowania jedynie przez oddziały wojsk lądowych.

Zawężenie problemu do rozpatrzenia go na tle warunków północno-nadmorskiego kierunku operacyjnego i do działań oddziałów wojsk lądowych podczas opanowania lotniska podyktowane też zostały następującymi względami:

- północno-nadmorski kierunek operacyjny szczególnie interesuje nasze Siły Zbrojne, a przy tym istotnie różni się od pozostałych kierunków operacyjnych środkowo-europejskiego teatru działań wojennych: właściwościami terenu, gęstością zaludnienia, aktualną siecią lotniskową i perspektywą jej rozwoju na wypadek wojny itp;
- lotniska na rakietowo-jądrowym polu walki mogą być i prawdopodobnie będą opanowywane różnymi sposobami: przez oddziały wojsk lądowych, desanty taktyczne na śmigłowcach, grupy specjalne, a także przez wojska powietrzno-desantowe. Żaden z nich nie może występować tylko niezależnie i

bez zospolenia jego działań z innymi przedsię-  
wzięciami i zadaniami realizowanymi przez wszyst-  
kie rodzaje wojsk w celu stworzenia niezbędnych  
warunków dla rzeczywistego opanowania lotniska.  
Lecz z pewnością każdy ze sposobów będzie różnił  
się od innego w sensie charakteru działań wojsk,  
a przede wszystkim różną skalą przedsięwzięć i  
zadań realizowanych przez wojska bądź to w okresie  
poprzedzającym walkę o opanowanie lotniska, bądź  
też w toku jej walki. Gruntowne i wszechstronne  
zbadanie chociażby jednego z nich może być - zda-  
niem autora - bardzo pożytecznym przyczyńkiem  
do dalszego poszerzenia zakresu badań. Ponadto -  
przynajmniej w obecnych warunkach działań naszego  
wojska - w najbliższej przyszłości jedynie w ten  
sposób opanowywanie lotnisk nieprzyjaciela może  
być stosowany w skali masowej. Twierdzenie to  
uzasadniają ekonomiczne i techniczne możliwości  
naszego wojska, a w szczególności wyposażenie  
w środki transportu powietrznego, stanowiącego  
podstawę przy rozpatrywaniu pozostałych sposobów  
opanowywania lotnisk.

Opanowanie lotnisk przez oddziały to nie tylko  
walka z ich pośrednią i bezpośrednią obroną naziemną.  
Walka taka będzie chyba tylko końcowym fragmentem znacz-  
nie szerszej akcji i całej gamy różnorodnych przedsięwzięć  
realizowanych przy pomocy sił i środków na różnych szcze-  
lach dowodzenia: mar, lotnictwa, desantów taktycznych na  
śmigłowcach, grup specjalnych itp. Inaczej mówiąc chodzi  
o to, aby do czasu wyjścia oddziałów lądowych w rejon  
lotniska wzbronie nieprzyjacielowi jego ewakuację a  
przede wszystkim zniszczenia, w takich tylko warunkach  
w ogóle może być może o rzeczywiste skutecznym i celowym  
działaniu oddziału lądowego dla opanowania lotniska.  
Nie należy również wykluczyć przypadków w których przed-  
sięwzięcia szczebli nadrzędnych w stosunku do lotniska  
będą daleko niewystarczające, względnie nie będą miały  
wielkiego w ogóle. Mogą więc zaistnieć różne warunki  
działania; bardziej lub mniej sprzyjające walce o opa-  
nowanie lotniska.

W związku z powyższym w pracy dącono do wyjaśnienia następujących problemów szczególnych:

1. Jakie istnieją możliwości opanowywania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe w świetle zasad przyjmowanych aktualnie i perspektywicznie przez naszych potencjalnych przeciwników?
2. Co należy przedsięwziąć, jakie siły i środki i na jakich szczeblach zastosować, aby stworzyć oddziałom lądowym niezbędne warunki dla pomyślnego działania w walce o opanowanie lotnisk?
3. Jak należy organizować i prowadzić działania bojowe, aby pokonać bezpośrednią i pośrednią naziemną obronę lotniska i opanować go w stanie niezniszczonym?

W czasie badań wyżej przedstawionej problematyki szczegółowej okazało się, że na współczesnym polu walki oddziały lądowe nie mają wiele szans w samodzielnym opanowywaniu lotnisk nieprzyjaciela w stanie eksploatacyjnym. Konieczne jest przedsięwzięcie szeregu kroków w celu zapewnienia im warunków dla opanowania lotniska bądź to w stosunku do samego lotniska, bądź tylko na podejściach do niego. Stąd też w pracy pierwszy rozdział poświęcono zbadaniu warunków działania oddziałów wojsk lądowych, na które złożą się wyniki badań pierwszego i drugiego problemu szczególnego.

Na treść drugiego rozdziału, traktującego o organizacji i prowadzeniu działań bojowych przez oddziały lądowe w celu opanowania lotnisk nieprzyjaciela złożony się przede wszystkim analiza brzońnych przypadków, w których wojska lądowe mogą być wykorzystane do opanowania lotnisk nieprzyjaciela. Umożliwi ona autorowi sprecyzowanie ogólnych problemów związanych z organizacją i prowadzeniem walki o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe.

W chwili rozpoczęcia pracy wystąpiły pewne trudności spowodowane brakiem materiałów źródłowych i opracowań teoretycznych w zakresie badanego tematu. Istniejąca literatura /materiały/ na temat udziału wojsk lądowych w zapewnieniu manewru lotniczego wskazanemu lotnictwu, drogą opanowania lotnisk nieprzyjaciela jest raczej ograniczona w treści i zakresie. Szczególnie zaś w polskiej literaturze wojskowej brak jest opracowań na omawiany temat.

Co się tyczy doświadczeń minionej wojny, to autor wykorzystał przede wszystkim przykłady z działania związków pancernych i zmechanizowanych Armii Radzieckiej i armii niemieckiej, które ze względu na charakter działania /duża manowrowość, szybkie tempo, działania na kierunkach itp./ w jakimś stopniu pozwalają wysuwać wnioski odnośnie charakteru działania wojsk lądowych na współczesnym polu walki. Również pod takim kątem widzenia wykorzystano przykłady z działania grup dywersyjnych, desantów powietrznych, oddziałów partyzanckich itp. Przy wykorzystaniu doświadczeń wojennych autor starał się oczywiście uwzględnić całą jakościową odmienność warunków minionej wojny w porównaniu z przewidywanymi warunkami ewentualnej przyszłej wojny. Poważną przeszkodą w pełniejszym wykorzystaniu cennych i wciąż aktualnych doświadczeń minionej wojny stanowił aktualnie istniejący stan badań szczegółowych problemów działań wojennych w drugiej wojnie światowej, a takim właśnie problemem jest temat pracy.

Również w wydawnictwach monograficznych, traktujących o działaniach wojennych z drugiej wojny światowej, brak materiałów uogólniających bezpośrednio omawiany temat.

Z aktualnych doświadczeń szkoleniowych autor wziął pod uwagę te ćwiczenia operacyjne i taktyczne, które chociaż w jakimś nieznaaczonym stopniu uwzględniały problematykę związaną z udziałem wojsk lądowych w zapewnieniu manewru lotniskowego własnemu lotnictwu w działaniach zaczepnych.

Ćwiczeń takich - jak dotychczas jest nie wiele, a zwłaszcza oza ćwiczeń z wojskami. Na przykład w ASG problem opanowania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe został uwzględniony po raz pierwszy w ćwiczeniu z kadrami naukowymi w 1962 r. na temat: "Operacja zaczepna armii pancernej w początkowym okresie wojny na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym". Na podstawie wniosków z tego ćwiczenia problem opanowania lotnisk nieprzyjaciela został włączony do programu szkolenia w ASG. Znalazło to swój wyraz w ćwiczeniach głównych prowadzonych ze słuchaczami, w tematach prac dyplomowych i w tematyce sesji naukowych.

Rodzaj pracy, jej cele oraz charakter materiału

badawczego - zdeterminowały metodę badań, jaką się autor posłużył. Wydało się, że najbardziej celowe było zastosowanie w pracy sposobów badawczych bazujących na logice, a mianowicie metody analizy, syntezy, porównań i uogólnień.

Punktem wyjścia analizy były wnioski z doświadczeń wojennych i konkretna rzeczywistość oraz hipotetyczna wizja charakteru współczesnych działań zaczepnych w operacji o którą ~~skomplikowane~~ można jedynie badać problemy szczegółowe, towarzyszące tej skomplikowanej formie działania wojskowego.

Pewne zastrzeżenia może budzić kolejność rozpatrywanych zagadnień, a także niedostateczne naświetlenie współczesnego pola walki z punktu widzenia obustronnego stosowania broni rakietowo-jądrowej.

Przyjęta przez autora kolejność wynika z potrzeby tematu pracy, a zwłaszcza dlatego, że jest to praca o charakterze wybitnie kierunkowym. Stąd też, zdaniem autora, należało w pierwszym rzędzie przeanalizować i uogólnić tę grupę zagadnień, która stanowi trwałą podstawę do badań kierunkowych. Powyższe uzasadnia treść materiału przedstawionego we wstępie i w pierwszym rozdziale.

Z tych samych przyczyn autor celowo unikał głębszej analizy charakteru działania oddziałów lądowych w warunkach obustronnego stosowania broni rakietowo-jądrowej. Jakiegokolwiek próby zbilansowania niezbędnej ilości broni rakietowo-jądrowej na szczeblach taktycznych miałyby się z celem, ponieważ w tym względzie należy brać pod uwagę założenie doktrynalne potencjalnych przeciwników, a te czytelnikowi są znane. Dlatego też autor przeprowadził analizę wpływu broni rakietowo-jądrowej na charakter działania oddziałów lądowych jedynie w takim stopniu, który okazał się niezbędny dla potrzeb pracy. Znalazło to swój wyraz również w pierwszym rozdziale pracy.

# I. WARUNKI DZIAŁANIA WOJSK LĄDOWYCH W CELU OPANOWANIA

## LOTNISK NIEPRZYJACIELA

### 1. Charakterystyka lotnisk i baz lotniczych nieprzyjaciela jako obiektów działania.

#### a/ Sieć lotniskowa na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym oraz zasady jej wykorzystania w działaniach bojowych wg poglądów zachodnich.

Nasi potencjalni przeciwnicy w Europie nie oszczędzą odpowiednich sił i środków w celu przygotowanie infrastruktury europejskiego teatru działań wojennych do warunków rakietowo-jądrowych pola walki. Do przedsięwzięć tego typu - z punktu widzenia wojskowego - między innymi należy również zaliczyć przygotowanie odpowiedniej sieci lotniskowej. W tym względzie postuluje się konieczność jej rozbudowy oraz równomierne rozmieszczenie lotnisk na całym obszarze europejskiego teatru działań wojennych. Sądzi się, że tą drogą spełniony zostanie jeden z podstawowych warunków, gwarantujący przetrwanie przez lotnictwo zmasowanych uderzeń broni rakietowo-jądrowej przeciwnika<sup>x/</sup>. Realizacja powyższego postulatu napotyka na poważne trudności. Spośród wielu przyczyn składających się na nie do ważniejszych należy zaliczyć:

- nierównomierny rozwój ekonomiczny poszczególnych państw - członków NATO;
- różnorodna wewnętrzna sytuacja polityczna tych państw oraz wartość /ciężar gatunkowy/ ich potencjału wojskowego w ramach militarnych planów NATO;
- brak dostatecznej ilości odpowiednich terenów nadających się pod budowę nowych lotnisk.

Szczególnie jaszkrawo rzutują one na przygotowanie sieci lotniskowej w okresie pokoju na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym, obejmującym ptn część NMF oraz obszary Danii, Holandii i Belgii, który przede wszystkim właściwościami geograficznymi i geofizycznymi wyraźnie

x/ The effects of Nuclear Weapons. Wydanie USA Washington 1958 r.

różni się od pozostałych kierunków operacyjnych europejskiego teatru działań wojennych.

Według przybliżonych danych na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym na każdych 100 km głębokości, licząc od granicy usytuowana jest następująca ilość lotnisk o różnym przeznaczeniu.

TABLIA 6

Przynależność	Ilość lotnisk w 100 km strefach:						Razem w 100 km strefie
	0-100	100-200	200-300	300-400	400-500	500-600	
NRF	6/2/7	16/1/9	1/1/5	-	-	-	23/4/21
Dania	-	0/1/1	4/2/0	1/1/4	1/0/4	-	6/6/9
Holandia	-	-	2/0/1	6/2/6	8/0/6	-	16/1/13
Belgia	-	-	-	-	5/0/3	8/0/8	13/0/11
Ogółem	6/2/7	16/2/10	7/3/6	7/4/10	14/0/13	8/0/8	58/11/54

Objaśnienie do tabeli:

- tabelę sporządzono na podstawie materiałów zawartych w "Vademecum operacyjno-techniczne o armiach obcych". Wydanie Sztab.Gen. - Zarząd II Warszawa, 1952 r.;
- pierwsza cyfra - czynne lotniska wojskowe i cywilne, posiadające pasy startowe o nawierzchni twardej /betonowej, asfaltowej itp/, druga - lotniska posiadające trawiaste pasy startowe, trzecia - lotniska z okresu drugiej wojny światowej i inne o których brak szczegółowych danych.

Sieć ta w odniesieniu do lotnictwa taktycznego i obrony powietrznej NATO, w chwili obecnej zabezpiecza bazowanie 2 GALT i dowództwa lotnictwa taktycznego na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym oraz lotnictwa OPL strefy działań bojowych. Stan liczebny tej kategorii sił powietrznych na dzień 1.3.1968 r. przedstawiał się następująco:

TABELA 7

Przynależność samolotów z tego według rodzajów lotnictwa:

Przynależność	IB		IMB		LM		IR		tych s-tów nosicieli br. jadr.
	Es-kadr	S-tów	Es-kadr	S-tów	Es-kadr	S-tów	Es-kadr	S-tów	
Dania	7	141	3	48	3	75	1	18	16
W. Brytania	8	74	1	24	3	36	2	24	24
Belgia	9	198	4	100	4	80	1	18	25
Holandia	13	289	4	100	3	173	1	16	25
IRRF	5	111	3	75	1	36	2	36	25
Razem	42	613	14	223	18	264	7	112	115

Objaśnienie do tabeli:

- tabele sporządzono na podstawie materiałów zawartych w Biuletynie Informacyjnym nr 2/62 r. str. 77;

- z uwagi na to, że północno-nadmorski kierunek operacyjny wg naszych założeń obejmuje tylko część obszaru IRRF na który bazuje 2 GAIIF wyłączone z zestawienia dwie eskadry IB i trzy IMB W. Brytanii oraz dwie eskadry IMB IRRF.

Odnosnie zasad bazowania tej kategorii lotnictwa na wypadek wojny, a także pozostałych: strategicznego, transportowego itp. istnieje kilka koncepcji.

Niżej rozpatrzone niektóre z nich.

Do niedawna np. uważano, że lotnictwo na lotniskach przetrwa zmasowane uderzenia broni raketowo-jądrowej o ile na jednym lotnisku bazowania, przygotowanym pod względem opłom, będzie bazować jedno skrzydło lotnicze, średnio 45-72 samoloty. Korzystne warunki wykonania zadań bojowych oraz odpowiedni stopień bezpieczeństwa lotnictwa na lotniskach przed bronią raketowo-jądrową przeciwnika miały zapewnić następujące odległości bazowania od linii frontu:<sup>x/</sup>

- lotnictwo strategiczne /ciężkie i średnie bombowce/ na głębokich tyłach przewidywanych teatrów działań wojennych. Na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym będą to lotniska na terenie Belgii i częściowo Holandii;
- lotnictwo taktyczne /lekkie bombowce, myśliwce, lotnictwo myśliwsko-bombowe i rozpoznawcze/ na obszarze strefy działań bojowych, tzn. w pasach tyłów korpusów i strefach tyłów armii, od 80 do 250 km. Ponadto przewidywano dla lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-bombowego lotniska wysunięte i lotniska dla zabezpieczenia w MPS i amunicję, położone bliżej linii frontu;
- lotnictwo myśliwskie OPL strefy działań bojowych i transportowe za lotniskami lotnictwa taktycznego.

Ostatnio, z uwagi na stale wzrastające zagrożenie bronią raketowo-jądrową, koncepcja ta upadła i przyjęta została nowa. Zakłada ona, że lotnictwo nie powinno bazować skrzydłami lecz eskadrami, 15-25 samolotów przy zwiększonych odległościach bazowania od linii frontu, co przedstawia tabela 3.

x/ Służba tyłów sił powietrznych Stanów Zjednoczonych.  
Sztab Gen. - Zarząd II 1959 r.

TABELA 8

lp	Rodzaj lotnictwa	Odległość bazowania od linii frontu w km	
		w natarciu	w obronie
1	Lotnictwo strategiczne	500-600 i więcej	600-800 i więcej
2	Samoloty nosiciele broni jądrowej	350 i więcej	400 i więcej
3	Taktyczne lotnictwo bombowe	300-400	300-400
4	Taktyczne lotnictwo myśliwskie i myśliwsko-bombowe	100-200	150-250
5	Lotnictwo myśliwskie OPL	350-450 i więcej	450 i więcej
6	Lotnictwo transportowe	250 i więcej	300 i więcej

## Objaśnienie do tabeli:

- tabelę sporządzono na podstawie danych zawartych w wademecum: "O siłach zbrojnych państw kapitalistycznych". Wydanie MON 1962 r.

Ponadto dysponować ono powinno, oprócz lotnisk wysuniętych i lotnisk dla zabezpieczenia se ołow w NPS i amunicje, lotniskami zapasowymi i pozornymi: jedno lotnisko zapasowe na trzy eskadry oraz jedno pozorne na każde lotnisko bazowania.

Istniejąca aktualnie sie lotniskowa zapewnia uporządkowane bazowanie lotnictwa taktycznego i OPL strefy działań bojowych według pierwszej koncepcji /skrzydłami/, natomiast takiego bazowanie nie zapewnia według koncepcji drugiej /eskadrami/. Wynika to z porównania tabel: 6, 7 i 8.

strefie o głębokości od 100 do 400 km/tabela 6/ aktualnie istnieją 63 lotniska, z czego: 30 - lotniska wojskowe i cywilne posiadające pasy startowe o nawierzchni twardej, 10 - lotniska wojskowe i cywilne o trawiastych pasach startowych, 23 - lotniska z okresu drugiej wojny światowej i inne o których brak szczegółowych danych.

Potrzeby lotnictwa taktycznego i OPL strefy działań bojowych /tabela 7/, stosownie do zasad bazowania /tabela 8/, w rozpatrywanej strefie przedstawiają

się następująco: 42 lotniska bazowanie, 14 lotnisk  
kopasowych. Razem: 56 lotnisk<sup>x/</sup>. A więc potrzeby prze-  
rastają aktualne możliwości sieci lotniskowej, ponieważ  
przy ich porównywaniu należy brać pod uwagę tylko lot-  
niska wojskowe i cywilne posiadające pasy startowe o  
twardość nawierzchni. Pozostałe lotniska w zasadzie nie  
spełniają wymagań stawianych przez współczesne lotnictwo  
odrzutowe, będące aktualnie na wyposażeniu lotnictwa  
NATO.

W związku z powyższym wysuwany postulat o koniecz-  
ności posiadania w okresie pokoju całkowicie rozbudowanej  
sieci lotniskowej w chwili obecnej nie jest jeszcze speł-  
niony. Jeżeli chodzi o najbliższą przyszłość to wydaje  
się, że może być on zrealizowany bądź to przez adaptację  
lotnisk o trawiastych pasach startowych lub lotnisk z  
okresu drugiej wojny światowej, bądź też przez wykorzy-  
stanie autostadów jako pasów startowych<sup>xx/</sup>. Nie należy  
natomiast sądzić, że aktualna sieć ulegnie dalszej zdecy-  
dowanej rozbudowie w okresie pokoju drogą budowy nowych  
lotnisk. W tym względzie możliwości rozpatrywanego kie-  
runku są ograniczone ze względu na dużą gęstość zalud-  
nienia, wielką ilość obiektów i rejonów przemysłowych  
i stosunkowo małą ilość terenów nadających się pod  
budowę współczesnych lotnisk<sup>xxx/</sup>. Według orientacyjnych  
obliczeń aktualnie jedno lotnisko przypada: w RFN na  
800-1100 km<sup>2</sup>, w Danii na 1800-2000 km<sup>2</sup>, w Szwajcarii i  
Belgii na 1200-1400 km<sup>2</sup><sup>xxxx/</sup>. Przyjmując za podstawę  
warunki bezpieczeństwa lotów w rejonie lotniska, powierz-  
chnia terenu potrzebnego pod jedno lotnisko powinna wy-  
nosić 1500 km<sup>2</sup>. Powyższe dane potwierdzają tezę o ogra-  
niczonych możliwościach budowy nowych lotnisk na obsza-  
rze północno-nadmorskiego kierunku operacyjnego.

- - - - -  
z/ Nie liczone lotnisk wysuniętych i lotnisk dla zabez-  
pieczenia samolotów w RFN i amunicję - uwaga autora.

xx/ Przegląd Informacyjny nr 6 maj 1958 r.

xxx/ Przegląd Informacyjny nr 6 maj 1958 r.

xxxx/ Pomże.

Usytuowanie lotnisk na tym obszarze, z uwagi na jego głębokość /600 km od linii granicy NRD-NRF do granicy francusko-belgijskiej/ i stosunkowo niewielką jego powierzchnię, nie stwarza warunków do wydzielenia oddzielnych stref bazowania /tabela 5/ dla poszczególnych rodzajów lotnictwa. W państwach tych strefy te wzajemnie się nakładają. Szczególnie jasnym występuje to w NRF, gdzie strefy bazowania lotnictwa taktycznego nakładają się na strefę bazowania lotnictwa OPL, co automatycznie powoduje zagęszczenie sieci lotniskowej. Zjawisko to ponadto spowodowane jest tym, że system obrony powietrznej na terytorium NRF stanowi zasadniczy element w całości kształcie obrony powietrznej NATO na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym, czego wyrazem jest rozmieszczenie większości środków obrony powietrznej NATO na jej terytorium<sup>x/</sup>

Z tychże samych względów /ograniczonego obszaru/ nie należy sądzić, aby odległości bazowania mogły być przestrzegane w każdych warunkach sytuacji bojowej.

W dotychczasowych oznaczeniach pominięto lotniska usytuowane w strefie od 0-100 km na zachód od linii granicy NRD-NRF; to jest 15 lotnisk,<sup>xx/</sup> w tym: 6 wojskowych i cywilnych posiadających pasy startowe o nawierzchni twardej, 2 - o trawiastych pasach startowych i 7 - z okresu drugiej wojny światowej i inne o których brak bliższych danych. Lotniska te aktualnie przez lotnictwo wojskowe nie są wykorzystywane. W wypadku konfliktu zbrojnego mogą one być wykorzystane jako lotniska wysunięte i dla zabezpieczenia w MPS i amunicję oraz przez lotnictwo OPL strefy działań bojowych.

Z tego co wyżej zostało rozpatrzone można w sposób jak najbardziej ogólny i wstępny określić:

Po pierwsze: podstawą bazowania i nawrotu lotniskowego naszych potencjalnych przeciwników na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym, zwłaszcza w początkowym okresie wojny będą przede wszystkim lotniska z okresu pokoju.

Z związku z powyższym będzie można już w okresie pokoju

z/ Biuletyn Informacyjny nr 2 Warszawa 1963 r. str. 55.

xx/ Patrz tabela 6 - uwaga autora.

początku odpowiednio przedsięwzięcia sprzyjające przyszkoleniu ich opanowaniu, a mianowicie:

- dokładnie określić położenie i stan infrastruktury lotnisk;
- przeprowadzić wszechstronną ocenę terenu przyległego bezpośrednio do lotniska z punktu widzenia jego właściwości obronnych i dogodnych kierunków podejścia do lotniska w każdych warunkach meteorologicznych, pory doby i roku;
- określić stopień przygotowania lotniska do niszczenia, obrony naziemnej i powietrznej itp.

Po drugie: nacierające czołowe oddziały wojsk lądowych, przy zakładanych wysokich tempach natarcia /60-80 km na dobę/ będą mogły osiągnąć rejony lotnisk nieprzyjaciela już począwszy od pierwszego dnia operacji zaczepnej. W pierwszym dniu operacji będą to przede wszystkim lotniska wysunięte, lotniska dla zabezpieczenia w RPS i amunicję i lotniska OPL strefy działań bojowych. W kolejnych dniach ilość lotnisk gwałtownie wzrośnie, gdyż począwszy od rubieży 100 lub 150 km usytuowana będzie podstawowa sieć zasadniczych lotnisk bazowania lotnictwa taktycznego i pozostałych rodzajów lotnictwa.

#### b/ Klasyfikacja lotnisk według ich przeznaczenia.

Według poglądów zachodnich wszystkie lotniska, które posiadają stałe urządzenia dla zabezpieczenia lotów wszystkich lub niektórych typów samolotów, organa zaopatrzenia i organa remontu noszą nazwę baz lotniczych. W zależności od przeznaczenia i przynależności, dzielą się one na bazy lotnicze: strategiczne, taktyczne, obrony przeciwlotniczej, kontynentalnego dowodzenia lotniczego, szkolenia o-dwiczebne, lotniczej służby transportowej i produkcji sprzętu lotniczego<sup>x/</sup>. Charakter urządzeń na lotnisku /bazie lotniczej/ zależy jest od jej przeznaczenia. Na obszarze lotniska znajduje się przeważnie jeden lub kilka pasów startowych z twardą nawierzchnią, rozwiniętą sieć dróg do kokowania i stoisk samolotów,

x/ Regulamin tyżów Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych.  
Wydawnictwo Sztabu Gen. Zarząd II Warszawa 1959 r.

hangary lub ukrycia dla samolotów, warsztaty remontowe, składy zaopatrzenia lotniczego i ogólnowojskowego, składy bomb i amunicji, paliwa i smarów, stanowisko dowodzenia, budynki sztabowe, węzeł łączności, stacja meteorologiczna, straż pożarna i techniczne pogotowie ratunkowe, domy mieszkalne i inne urządzenia pomocnicze. Schematy przykładowych baz lotniczych przedstawiają załączniki nr nr 1-3. Lotniska tego typu zapewniają start i lądowanie samolotów w każdych warunkach meteorologicznych i o każdej porze doby.

Oprócz baz lotniczych rozróżnia się lotniska polowe. Na kategorii lotnisk posiada następujące odmiany:

1. Lotniska do przymusowego lądowania. Jest to oznaczony pas terenu np. autostrady, posiadający naturalne warunki lub teren pospiesznie przygotowany do przymusowego lądowania samolotów.
2. Lotnisko dla zabezpieczenia samolotów w MPS i amunicję. Jest to lotnisko w rejonie przylegającym bezpośrednio do linii frontu, przygotowane do startu i lądowania samolotów i posiadające pas startowy o twardej, utwardzonej lub sztucznej nawierzchni. Wykorzystywane jest do tankowania samolotów oraz zaopatrywania ich w amunicję. Taki typ lotniska przewiduje się tylko w działaniach zaczepnych. Rozpatrywane lotnisko może być przygotowane przez ulepszenie lotniska do przymusowego lądowania, a także rolę jego może spełniać lotnisko uchwycone na terytorium przeciwnika.
3. Lotnisko wysunięte. Jest to lotnisko urządzone tak jak lotnisko dla zabezpieczenia samolotów w MPS i amunicję z dodatkowymi stoiskami samolotów i odpowiednimi pomieszczeniami służbowymi o charakterze polowym.
4. Lotnisko bazowania. Jest to zasadniczo polowe lotnisko bazowania lotnictwa taktycznego, a niekiedy także bombowców średnich. Lotnisko tego typu dostosowane jest do lotów w trudnych warunkach meteorologicznych. Na polowym lotnisku bazowania w większości wypadków pomocnicze

urządzenia lotniskowe mają charakter tymczasowy, względnie rozbudowane są w takim stopniu, który umożliwia obsługiwanie tylko określonej ilości i typów samolotów.

Rozpatrując w poprzednim podrozdziale aktualną sieć lotniskową na północno-zachodnim kierunku operacyjnym uwzględniono również wykorzystanie przez lotnictwo wojskowe lotnisk cywilnych. Lotniska tego typu /załącznik nr nr 4 i 5/ w większości wypadków są do siebie podobne charakterem rozbudowy zasadniczych i pomocniczych urządzeń lotniskowych. Z nich też możemy uzyskać stosunkowo najwięcej informacji w okresie pokoju, co niewątpliwie ułatwia wszechstronniejszą ich opracowanie z punktu widzenia wojskowego.

Na Zachodzie aktualnie dominuje pogląd o konieczności przystosowania istniejących lotnisk do bazowania wszystkich typów samolotów będących na wyposażeniu lotnictwa taktycznego. W chwili obecnej większość lotnisk, na których bazuje lotnictwo taktyczne już spełnia ten warunek, ponieważ nastąpiła na nich standaryzacja pasów startowych i pomocniczych urządzeń lotniskowych. Sprzyja temu ponadto wprowadzenie na wyposażenie lotnictwa taktycznego samolotów wszechstronnego przeznaczenia o stosunkowo niewielkich wymaganiach lotniskowych i znacznym zasięgu działania<sup>x/</sup>.

### c/ Obrona lotnisk

Lotnisko jest to obiekt charakteryzujący się szeregiem właściwości, wpływających na organizację obrony, do których należy zaliczyć:

- duża powierzchnia terenu i rejonu przyległego, na którym rozmieszczone są obiekty i urządzenia bazującej jednostki lotniczej i lotniczo-technicznej<sup>xx/</sup>;
- duża ilość różnorodnych urządzeń i obiektów związanych z właściwym lotniskiem, które muszą być stale

x/ P-105 "Republic" firmy Lockheed zasięg ponad 3200 km.  
Pas startowy długości 700 m zapewnia start i lądowanie.  
Płat C-91. Pas startowy długości 650 m zapewnia start i lądowanie.

xx/ Powierzchnia lotniska na raketowo-jądrowym polu walki, w zależności od klasy i przeznaczenia lotniska, wahają się w granicach 30-80 i więcej km<sup>2</sup>.

ochraniano i obsługiwane przez różnorodnych specjalistów lotniczych;

- ciągłość pracy na lotnisku i w jego rejonie, związana z przygotowaniem samolotów do lotów, lotami bojowymi, nagromadzeniem środków mat. riakowych i remontem urządzeń lotniskowych utrudnia w dużym stopniu maskowanie, będące przecież jednym z ważniejszych elementów obrony.

Właściwości te powodują, że obrona lotniska jest problemem stosunkowo skomplikowanym i wymagającym znacznych sił i środków.

Na Zachodzie powszechnie sądzi się, że na przyszłym rakietowo-jądrowym polu walki istnieją stosunkowo niske szanse przetrwania lotniska przez dłuższy czas z uwagi na wciąż wzrastającą ilość środków przy pomocy których może być ono zniszczone, jeżeli przeciwnik nie będzie dostatecznie skrupowany w możliwościach wykorzystania tych środków przeciwko lotniskom. Z tych względów przedłużenie żywotności lotnisk, zdaniem ekspertów zachodnich - między innymi - jest możliwe poprzez stosowanie aktywnej obrony lotnisk - aktywne działanie przeciwko bazom lotniczym i rakietowym nieprzyjaciela<sup>x/</sup>. Wiele uwagi poświęca się również biernej i czynnej bezpośredniej obronie lotnisk. Uważa się bowiem, że sama aktywna obrona lotnisk nie rozwiązuje problemu przedłużenia ich żywotności, zwłaszcza w stosunku do wielce ruchliwych i trudnych do wykrycia wyrzutni rakietowych nieprzyjaciela<sup>xx/</sup>.

Bierną obronę ma zapożyczyć dostateczna ilość lotnisk pozornych i zapasowych, by w ten sposób wielokrotnie wysięk nieprzyjaciela i zwiększyć manewrowość własnego lotnictwa.

Obronę czynną rozpatruje się z punktu widzenia obrony lotniska przed powietrznymi i naziemnymi środkami napadu nieprzyjaciela.

Do powietrznych środków napadu zaliczają: lotnictwo, broń rakietowo-jądrową i desanty powietrzne w powietrzu, a do naziemnych: wojska lądowe, desanty powietrzne na ziemi, dywersję, partyzantów itp.

x/ Dr Theon: "Über Der Einfluss von Kernwaffen auf die Luftkriegführung". Wydanie Flugwehr und Technik 1961 r.  
xx/ Tamże.

Obrona przeciwko środkom napadu z powietrza obejmuje obronę bezpośrednią i pośrednią. Obronę bezpośrednią zapewniają siły i środki rozmieszczone na lotnisku lub w jego pobliżu, a pośrednią siły i środki stanowiące ogólny system OPL strefy działań bojowych i OPL strefy komunikacji. Należy zbadać obronę pośrednią, którą aktualnie zapewnia ma artyleria przeciwlotnicza, ponieważ ona również może być wykorzystana do obrony naziemnej. Do bezpośredniej obrony stałego lub polowego lotniska bazowania, odnośnie regulaminu i instrukcje zachodnie zalecają wydzielenie dywizjom artylerii przeciwlotniczej małego lub średniego kalibru<sup>x/</sup>. Wydaje się jednak, że praktycznie osłona taka okaże się trudna lub wręcz niemożliwa do zrealizowania w stosunku do wszystkich lotnisk tej klasy. Wynika to z bardzo prostej kalkulacji.

Na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym dla zapewnienia bezpośredniej osłony lotnisk lotnictwa taktycznego: 56 lotnisk, w tym 42 zasadniczych lotnisk bazowania i 14 zapasowych należałoby wydzielić 56 dywizjonów artylerii przeciwlotniczej, to jest 1008-75 mm lub 1792-40 mm armat przeciwlotniczych. Siły wojsk operacyjnych przewidziane do prowadzenia działań bojowych na tym kierunku na dzień 1.3.1963 r. posiadają w swoim składzie następującą ilość artylerii przeciwlotniczej, /co ilustruje tabela 9<sup>xx/</sup>.

TABELLA 9

Państwo	Związek		Ilość artylerii prze-		Razem
			ciwlotniczej		
			40 mm	75 mm	
1	2	3	4	5	6
NRF	IKA	1 DZ	72	1	234
		11 DZ	72	1	
		3 DPanc	72	1	
		Korpuśny dywizjon		18	
Dania	1 K	6 DZ	36		72
		2 DZ	36		

x/ "Informator o siłach powietrznych Stanów Zjednoczonych" wydawnictwo Staff Gen.-Zarząd II 1961 r.

xx/ Podręcznik wadomości: "O siłach zbrojnych państw kapitałistycznych", wydanie XON 1962 r.

1	2	3	4	5	6
Holandia	1 KA	1 DZ	36	-	72
		4 DZ	36	-	
Belgia	1 KA	1 DZ	24	-	
		16 DZ	24	-	48
Brytania	1 KA	1 D	-	-	
		2 D	-	-	130
		4 D	-	-	
Ogółem			408	18	256

Objaśnienie do tabeli:

- odliczono 20 artylerii przeciwlotniczej w 1 KA Brytanii, ponieważ część sił 1 KA przewidywane jest do prowadzenia działań bojowych na centralnym europejskim kierunku operacyjnym.

Z ilości tej maksimum 10-15 - około 42-64 armat przeciwlotniczych różnego kalibru może być wykorzystanych do bezpośredniej ochrony lotnisk, ponieważ pewna ilość lotnisk bazowania usytuowana będzie w strefie tyłów korpusów i armii<sup>x/</sup>. Ponadto do bezpośredniej obrony lotnisk przewidywane są samodzielne dywizjony i pułki artylerii przeciwlotniczej wchodzące w skład OPL strefy działań bojowych i OPL strefy komunikacji.

Ilość tych sił na dzień 1.3.1962 r. przedstawiała się następująco:<sup>xx/</sup>

- NRP cztery dywizjony 40 mm armat plot 128 armat
- Sania dwa pułki 40 mm armat plot 72 "
- Belgia dwa dywizjony 40 mm armat plot 48 "
- Holandia prawdopodobnie cztery dywizjony armat plot różnego kalibru<sup>xx/</sup> 144 "
- Razem 392 "

x/ Liczone artylerie przeciwlotniczą rozmieszczoną w strefie tyłów korpusów i armii, 10-15 artylerii przeciwlotniczej ze szczebla korpusów pierwszego i drugiego rzutu.

xx/ Biuletyn Informacyjny nr 2 Warszawa 1962 r.

xxx/ Na dzień 1.3.1962 r. Holandia posiadała 210 armat przeciwlotniczych różnego kalibru. Jeśli przyjmiamo, że 1 KA posiada dwa dywizjony po 36 armat przeciwlotniczych wówczas pozostała artyleria przeciwlotnicza 144 armaty, tworzy cztery dywizjony wchodzące w skład OPL.

Ogółem do bezpośredniej osłony lotnisk może być wykorzystanych maksimum 434-456 armat przeciwlotniczych różnych kalibrów, co przy założeniu jeden dywizjon na jedno lotnisko zapewni osłonę 12-14 lotnisk, to jest 1/3 lotnisk podlegających osłonie w ogóle. Kalkulacje powyższe są jak najbardziej ogólne i nie wiążące na dłuższy okres, gdyż artyleria przeciwlotnicza wchodząca w skład OPL strefy działań bojowych, a zwłaszcza w skład OPL strefy komunikacji systematycznie ustępuje miejsca przeciwlotniczym pociskom raketowym, przy pomocy których OPL organizuje się na zupełnie odmiennych zasadach. Proces ten ostatnio wyraźnie wzmógł się. W tym względzie postuluje się na Zachodzie, by nie później jak do 1966-67 r.<sup>x/</sup> w systemie OPL strefy komunikacji i działań bojowych artyleria przeciwlotnicza zastąpiona została przeciwlotniczymi pociskami raketowymi "NIKE" i "HAWK". W tym celu Stany Zjednoczone udzieliły niektórym państwom - członkom NATO licencji na produkcję przeciwlotniczego pocisku raketowego "HAWK". O ile postulat ten zostanie zrealizowany wówczas zachodzi pytanie: czy z obrony bezpośredniej lotnisk zrezygnuje się na rzecz obrony pośredniej, czy też pozostanie ona nadal aktualna? W kwestii powyższej brak jest sprecyzowanych informacji. Wydaje się jednak, że system OPL w strefie działań bojowych będzie nadal obejmował obronę bezpośrednią, realizowaną bądź to przez artylerię przeciwlotniczą, bądź też przez rakiety przeciwlotnicze, ponieważ w rejonie lotniska nieodzownym jest posiadanie środków OPL zdolnych do zwalczania środków napadu powietrznego przeciwnika na niskich i małych wysokościach, a zwłaszcza samolotów atakujących lotnisko przy pomocy konwencjonalnych środków i broni pokładowej.

Jeżeli chodzi o bezpośrednią osłonę lotnisk użytkowanych w rejonie przylegającym bezpośrednio do linii frontu - lotnisk wysuniętych i dla zabezpieczenie samolotów w MPB i amunicję - to wydaje się, że realizowane one będą w ramach ogólnego planu OPL oddziału /związku/  
x/ Biuletyn Informacyjny nr 2 Warszawa 1962 r.

w rejonie /strefie działań/ których znajdować się będą tej klasy lotniska. W związku z czym w bezpośrednim rejonie lotniska artylerii przeciwlotniczej nie będzie w ogóle, względnie będzie jej ograniczona ilość. Jest to zupełnie oczywiste z uwagi na znikomą ilość artylerii w dywizji i korpusie /tabela 9/ i dużą ilość obiektów podlegających bezpośredniej osłonie: 5D, 80 artylerii konwencjonalnej i atomowej, ... wyrzutni rakietowych itp. obiekty.

Obronę naziemną - jak można sądzić na podstawie dostępnych źródeł - zapewniają przede wszystkim pododdziały ochrony i osłony. Swym przeznaczeniem odpowiadają one w pewnym stopniu istniejącym u nas pododdziałom obrony i obrony lotnisk. Są to siły stosunkowo słabe, zorganizowane w kompanie lub skrzydła oraz wyposażone w indywidualną i maszynową broń strzelecką, a także w pancernownice. Mogą one zapewnić ochronę i obronę lotnisk raczej jedynie przed sabotażem i dywersją. Ponadto do obrony naziemnej mogą być wykorzystane siły i środki oddziału lotniczego bazującego na lotnisku, pododdziały obsługi i zabezpieczenia oraz artyleria przeciwlotnicza /rakiety przeciwlotnicze/ rozmieszczone w rejonie lotniska. Uwzględniając stan liczebny w oddziałach lotnictwa taktycznego<sup>x/</sup> ogólnie można przyjąć, że w wypadku bezpośredniego naziemnego zagrożenia lotniska, wówczas gdy na nim bazuje skrzydło do jego obrony może być użyte 50-70 stanu osobowego, to jest 700-900 ludzi uzbrojonych w indywidualną broń strzelecką, a o ile bazuje eskadra, to 300-350 ludzi. Nie należy również wykluczać przypadków, w których do obrony zostanie użyty cały stan osobowy. Może to mieć miejsce zwłaszcza wówczas, kiedy nie będzie możliwości ewakuacji lotniska i zaangażowania do obrony samolotów na nim bazujących.

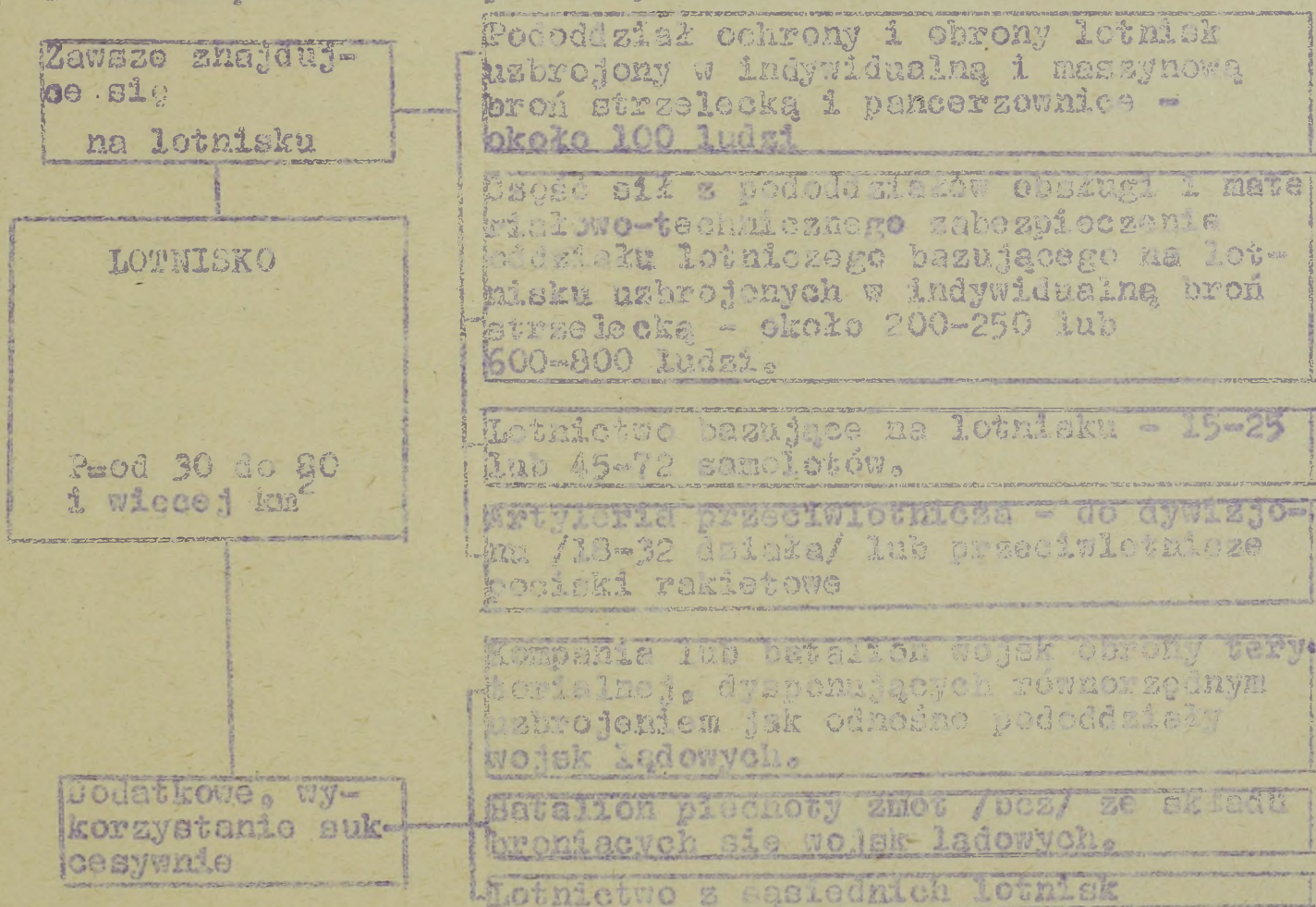
wypadku szczególnego zagrożenia lotniska ze strony wojsk powietrzno-desantowych lub lądowych, a także

x/ Vademecum operacyjno-techniczne o armiach obcych.  
Sztab Gen-Zarząd II - Warszawa 1962 r. str. str.  
117-127.

przy zawczasu zamierzonej obronie lotniska przewiduje się jej wzmocnienie pododdziałem lub oddziałem wojsk obrony terytorialnej w ciele od kompanii do batalionu<sup>x/</sup>, dysponującym równorzędnym lub zbliżonym uzbrojeniem jak analogiczny pododdział wojsk lądowych<sup>xx/</sup>. Ponadto za obronę lotnisk w strefie działań bojowych ponoszą określoną odpowiedzialność dowódcy związków taktycznych i operacyjnych wojsk lądowych<sup>xxx/</sup>. Obowiązani są oni w wypadku szczególnego zagrożenia lotniska użyć odpowiednio siły i środki bądź to do wzmocnienia obrony, bądź do zniszczenia przeciwnika usiłującego opanować lotnisko.

Oprócz wyżej omówionych sił i środków do obrony naziemnej lotniska może być użyte lotnictwo z innych lotnisk w ilości niezbędnej w określonej sytuacji<sup>xxxx/</sup>.

Siły i środki, jakie mogą być użyte do obrony lotniska przedstawia poniższy schemat:



x/ Pod pojęciem wojsk obrony terytorialnej należy rozumieć również jednostki policji i żandarmerii, szkolne, uzbrojone oddziały organizacji paramilitarnych i ewentualnie samoobrony itd. itp. - usługa autera.

xx/ Obrona terytorium kraju w NRP. Przegląd Informacyjny nr 2 1962 r.

xxx/ Informator o siłach powietrznych Stanów Zjednoczonych. Sztab Gen. Zarząd II 1961 r.

xxxx/ Informator o siłach powietrznych Stanów Zjednoczonych. Sztab Gen. Zarząd II 1961 r.

Jak wynika z powyższego schematu w przeciętnych warunkach obronę lotniska zapewnić będą: pododdział ochrony i obrony lotniska, siły i środki oddziału bazującego na lotnisku w tym też lotnictwo oraz artyleria przeciwlotnicza lub przeciwlotnicze pociski rakietowe zapewniające bezpośrednią ochronę lotniska. Siły te w większości wypadków nie będą w stanie skutecznie przeciwstawić się znacznym siłom wojsk powietrzno-desantowych lub wojsk lądowych, gdyż zorganizowanie obrony okrężnej rejonu o powierzchni 30-30 km<sup>2</sup> przerasta ich możliwości. Należy więc przypuszczać, że będą one organizowały obronę poszczególnych obiektów i patrolowanie rejonu lotniska. Pododdziały wojsk lądowych i obrony terytorialnej wydzielone do obrony lotniska również nie będą w stanie zorganizować obrony okrężnej. Jednak z uwagi na posiadane uzbrojenie i wysoki stopień mechanizacji mogą one skutecznie przeciwstawić się próbom opanowania lotniska przez siły nie przekraczające pułku.

Ogólny schemat ideowy współczesnej obrony lotniska przedstawia załącznik nr 6.

Czy w świetle przeprowadzonej ogólnej analizy zasad naziemnej obrony lotniska należy wykluczać jego okrężną naziemną obronę? Wydaje się, że raczej tak. Potwierdzają to ogólnie przyjęte zasady prowadzenia współczesnych działań bojowych, a szczególnie obronnych, których głównym atrybutem jest nie z warty i ciągły front wokół bronionego obiektu /rejonu/, lecz wysoco manewrowe działania na zewnątrz i wewnątrz bronionego obiektu /rejonu/. Oczywiście niekiedy mogą mieć miejsce sporadyczne przypadki okrężnej naziemnej obrony lotniska, np. przez okrążone w rejonie lotniska wojska lądowe lub gdy lotnisko usytuowane będzie na wybrzeżu morskim i istnieje realna groźba opanowania go przez desant morski albo powietrzno-morski itp.

Jeżeli chodzi o perspektywiczny rozwój problematyki związanej z naziemną obroną lotnisk, to wydaje się, iż w tym względzie większą uwagę zwróci się przede wszystkim na zwiększenie ilości i ruchliwości sił i środków obrony zawsze znajdujących się na lotnisku: z jednej strony zmniejszy to ilość sił i środków różnej kategorii i z

drugiej - umożliwi szybszą i bardziej zdecydowaną interwencję. Do przedsięwzięć w tym zakresie, możliwych do zrealizowania w najbliższej przyszłości, zaliczylibyśmy ewentualne wyposażenie pododdziałów ochrony i obrony lotnisk w pojazdy mechaniczne: szybkie, zwrotne, opancerzone i uzbrojone przynajmniej w broń maszynową i przeciwpancerną. Istnieje również realna perspektywa zastąpienia etatowych pododdziałów ochrony i obrony lotnisk odpowiednim pododdziałem wojsk obrony terytorialnej, związanym na stałe z określonym lotniskiem, zdolnym bronić lotnisko przed niedużymi desantami powietrznymi i oddziałami wojsk lądowych. Również należy przypuszczać, że główny ciężar obrony lotnisk, z uwagi na odległości bazowania lotnictwa od czoła walczących wojsk lądowych i stale wzrastające zagrożenie przez desanty powietrzne, stopniowo wzrastać będzie na rzecz obrony przed powietrznymi desantami, co nie pozostanie bez wpływu na zmianę ilościową i jakościową sił i środków znajdujących się stale na lotnisku.

Reasumując należy wyraźnie zaznaczyć, że na współczesnym polu walki lotniska stają się obiektem, który powinien być zdolny do samodzielnego podjęcia walki obronnej. W takim też kierunku prawdopodobnie będzie rozwijać się koncepcja obrony lotnisk w najbliższej przyszłości.

#### d/ Niszczenie obiektów i urządzeń lotniskowych.

Zagadnieniu niszczenia obiektów i urządzeń lotniskowych udziela się na Zachodzie stosunkowo dużo uwagi. Podkreśla się to zarówno w obowiązujących regulaminach i instrukcjach, jak też i w publikacjach fachowo-wojskowych<sup>x/</sup>.

Lotniska mogą być niszczone całkowicie lub częściowo. Będzie to zależało każdorazowo od: aktualnej sytuacji taktyczno-operacyjnej, stopnia przygotowania

-- -- -- -- --  
x/ Regulamin Walki Sił Lądowych Stanów Zjednoczonych -  
Zapory i niszczenia. Sztab Gen. 1961 r.  
Regulamin Wojsk Inżynieryjnych Sił Lądowych Stanów  
Zjednoczonych. Sztab Gen. 1959 r.

lotniska do niszczenia, sił i środków przeprowadzających niszczenie i czasu jakim one dysponują. W dostępnych źródłach zachodnich nie stwierdza się, aby przygotowania do niszczenia lotnisk były czynione na bieżąco. Nie mniej jednak należy zauważyć, że takie przygotowania są czynione. x/

Całkowite niszczenie lotniska polega na uniemożliwieniu wykorzystania go dla celów eksploatacyjnych przez okres, który może się wahać w granicach czasu potrzebnego na budowę nowego lotniska. Tego rodzaju niszczenie będzie miało miejsce w wypadku opuszczenia lotniska na długi okres czasu, kiedy nie przewiduje się możliwości szybkiego powrotu na poprzednie zajmowany teren.

Częściowe niszczenie lotniska to niszczenie tylko najważniejszych obiektów, uniemożliwiających natychmiastowe wykorzystanie lotniska.

W wypadku całkowitego niszczenia lotniska niszczeniu podlegają:

- pasy startowe;
- drogi kołowania;
- stojanki samolotów i hangary;
- budynki administracyjne i koszarowe;
- magazyny amunicji, paliwa itp.;
- warsztaty techniczne;
- sprzęt techniczny i bojowy, który z różnych przyczyn nie może być ewakuowany;
- urządzenia i sprzęt stanowiska dowodzenia;
- inne urządzenia pomocnicze.

W wypadku częściowego niszczenia lotniska uszkodzeniu podlegają:

- pasy startowe;
- drogi kołowania;
- hangary;
- magazyny.

Zarówno przy całkowitym, jak i przy częściowym niszczeniu lotniska w pierwszym rzędzie dokonuje się

x/ Aktualnie przygotowuje się do niszczenia: tunele, mosty drogowe i kolejowe, ważniejsze węzły dróg, urządzenia hydrograficzne itp. o czym informuje na bieżąco nasza prasa - uwaga autora.

niszczenia /uszkodzenia/ pasów startowych.

Pasy startowe mogą być niszczone /uszkodzone/ przy pomocy różnorodnych środków. Do najważniejszych z nich należą: x/

- środki jądrowe /miny, fuzasy, pociski, rakiety z głowicami jądrowymi i lotnicze bomby jądrowe/;
- klasyczne materiały wybuchowe;
- bombardowanie z powietrza i ostrzał artyleryjski;
- niszczenie mechaniczne;
- niszczenie przez zatopienie wodą.

Celem zniszczenia lotniska, a przede wszystkim pasa startowego mogą być stosowane naziemne i podziemne wybuchy jądrowe, które spowodują powstanie ogromnego lejka i wysokie skażenie promieniotwórcze. Ten sposób niszczenia lotniska może być zastosowany tylko po ewakuacji lotniska, a przede wszystkim po jego opanowaniu przez przeciwnika i wycofaniu się wojsk na bezpieczną odległość. Z tych względów nie omówiono go szczegółowo, ponieważ taki problem wykracza poza temat pracy.

Klasyczne materiały wybuchowe stosowane będą zwykle w wypadkach zawczasu przygotowanego niszczenia lotnisk. Do tego celu może być użyty: trotyl, mieszanka plastyczna C-4, lub amonowo-saletrowa, dynamit, miny, bomby lotnicze, pociski artyleryjskie itp. środki.

Przygotowanie do całkowitego niszczenia lotniska przy pomocy materiałów wybuchowych wymaga stosunkowo znacznego czasu, ponieważ uprzednio należy przygotować odpowiednią ilość komór pod zasadniczymi i pomocniczymi urządzeniami lotniskowymi. Przygotowanie komór minowych, np. pod pasem startowym, polega na wykonaniu podkopów w poprzek pasa startowego do 200-250 m prostopadłe do kierunku pasa. Wykonanie jednej komory o szerokości 1 m, głębokości 1,5-2 m i długości 25 m /przy szerokości pasa startowego 60 m/ siłami jednej drużyny saperów jest możliwe w ciągu 6-8 dni<sup>xx/</sup>. Cięższe prace związanych z przygotowaniem i niszczeniem pasa startowego o wymiarach

x/ Regulamin Wojsk Inżynierskich Sił Lądowych Stanów Zjednoczonych, Sztab Gen. 1959 r.

xx/ Ppżk Bauman "Niszczenie obiektów i urządzeń lotniskowych" ASG 1959 r.

2 km x 60 m wymaga zaangażowania około dwóch kompanii saperów w ciągu 6-7 dni i 37 ton typowych materiałów wybuchowych. O ile pas startowy jest przygotowywany do niszczenia zawczasu - są przygotowane kowory minowe - wówczas siłami jednej kompanii saperów można dokonać jego zniszczenia w ciągu 2 godz.

Niszcząc zasadniczych i pomocniczych urządzeń lotniskowych przy pomocy konwencjonalnych bomb lotniczych, pocisków artyleryjskich, min itp. środków będzie również stosowane. Taki sposób często stosowali Niemcy w toku ostatniej wojny<sup>x/</sup>. Na przykład w czasie wycofywania się z Fryki Północnej Niemcy użyli do zniszczenia pasa startowego oraz dróg kołowania na jednym z lotnisk 600 bomb burzących o ciężarze 340 ton. Bomby rozmieszczone były w szachownicę w odległości 40-60 m jedna od drugiej. Wybuch spowodował powstanie lejów, których średnica sięgała 10-12 m.

#### Bombardowanie z powietrza i ostrzał artyleryjski.

Ten sposób daje pożądane rezultaty jednak wymaga stosunkowo znacznych sił i środków, zwłaszcza jeżeli na dokonać tego artyleria. Stosowany może być w podobnych sytuacjach, jak w wypadku zastosowania broni jądrowej. Skuteczność tego sposobu zależy będzie nie tylko od ilości wydzielonych sił i środków, lecz także od charakteru działania przeciwnika po opanowaniu lotniska lub w trakcie jego opanowywania. Tym aspekcie interesuje on autora, co znajdzie swój wyraz w odpowiednim miejscu pracy.

Niszczanie mechaniczne stosowane może być jedynie w stosunku do pasów startowych i dróg kołowania o trawistej, utwardzonej lub szkodzonej nawierzchni, a także w stosunku do wszystkich pomocniczych urządzeń lotniskowych. Polega na przekopywaniu pasów startowych i dróg kołowania za pomocą pługów okopowych, względnie na mechanicznym niszczeniu składanego pokrycia pass startowego i pomocniczych urządzeń lotniskowych.

x/ Kpt. Adamski "Niszczanie przez hitlerowców lotnisk w czasie działań bojowych". PL nr 3/59 r.

Niszczenie przez zatopienie wody, możliwe jest o ile lotnisko jest położone na terenach deszczowych. Tak położone lotniska istnieją na obszarze Belgii i Holandii.

W celu uniemożliwienia korzystania z lotnisk opuszczonych, które z wielu przyczyn nie mogą być zniszczone lub uszkodzone poprzez się dokonywanie minowania zasadniczych obiektów i urządzeń lotniskowych. Najbardziej zamierzaniem lotniska wymaga znaczny czas na jego rozminowanie, przy czym czas ten niejednokrotnie przekracza czas potrzebny na budowę nowego lotniska. Do minowania lotnisk należą się szerokie stoczenie m.in. opóźnione działania, a także miny jądrowe, które są w jatkowo trudno do wykrycia i zdjęcia. Uważa się, że w ten sposób można dokonać zniszczenia zasadniczych obiektów lotniskowych i zadać przeciwnikowi poważne straty o ile będzie on korzystał z opuszczonego lotniska.

#### a/ Charakterystyka toku pracy na lotnisku w warunkach działań bojowych.

Dowodzenie wszystkimi przedsięwzięciami odbywającymi się na lotnisku i w jego rejonie dokonuje się ze stanowiska dowodzenia. Na stanowisku dowodzenia znajdują się dowódca bazujący na lotnisku oddział lotniczy wraz z grupą oficerów sztabu. Dowodzenie może być realizowane przy pomocy aparatury telefonicznej i technicznymi środkami łączności, względnie przez bezpośrednią obserwację i techniczne środki łączności. Pierwszym wypadku stanowisko dowodzenia może rozmieszczać się w odległości 4-5 i więcej km od pasa startowego, w drugim w odległości 800-1000 m. Sztab oddziału lotniczego zwykle rozmieszcza się w odległości 3-5 i więcej km od stanowiska dowodzenia i w dowodzeniu lotami udziału nie bierze. Do jego czynności należy zabezpieczenie decyzji dowódcy, organizacja materiałowo-technicznego zabezpieczenia lotów i organizacja obrony oraz ochrony lotniska. W sztabie znajduje się odpowiedzialna grupa oficerów wraz z technicznymi środkami łączności gotowa do przyjęcia dowodzenia w razie zniszczenia stanowiska dowodzenia.

Siły i środki oddziału bazującego na lotnisku oraz podobieżki obsługi i ochrony rozmieszcza się rozrzedkowo na całej powierzchni lotniska, to jest na obszarze 30-50 i więcej km<sup>2</sup>.

Samoloty rozmieszcza się eskadrami lub grupami na stojankach i częściowo na pasie startowym lub w jego pobliżu w odległości 50-100 m jeden od drugiego; znajdują się one w różnym stopniu gotowości bojowej<sup>x/</sup>. Między poszczególnymi stojankami zachowane są odległości w granicach 4-7 km. Podjętowane jest to potrzebami obrony w myśl których wybuch jądrowy średniego kalibru nie powinien spowodować zniszczenia samolotów w dwóch sąsiednich stojankach.

Przeciętnych warunkach na lotnisku bazowanie są zwykle 2-4 stojanki, a niekiedy również 1-2 pozorne. W rejonie każdej stojanki rozmieszcza się wszystkie podstawa. środki materiałowo-technicznego zabezpieczenia w gotowości do podjęcia przewidzianych czynności, związanych z odtworzeniem gotowości bojowej samolotów powracających z lotów bojowych.

Samoloty, które powracają z lotów bojowych kierowane są drogami kokowania w rejon stojanek, gdzie następuje odtworzenie gotowości bojowej; orzeczą techniczny i usuwanie drobnych usterek, uzupełnianie paliwa, tlenu i sprężonego powietrza, ładowanie amunicji itp. Łożoga w tym czasie znajduje się w miejscu odpoczynku. Po przeprowadzeniu wszystkich tych czynności samolot zostaje postawiony w odpowiedni stopień gotowości bojowej.

Pozostałe siły i środki, jak: grupa obsługi lotnisk,

x/ Np. w lotnictwie myśliwskim:

Gotowość nr 1 - wzmocniony dyżur - samoloty na pasach startowych lub w ich pobliżu, załoga w samolotach, gotowość do wylotu w ciągu 1-2 min.

Gotowość nr 2 - samoloty na stojankach, załoga przy samolotach, gotowość do wylotu w ciągu 5 min.;

Gotowość nr 3 - załoga w pomieszczeniach dyżurnych, gotowość do wylotu w ciągu 20 min.

Podobne stopnie gotowości bojowej przewidywane są w innych rodzajach lotnictwa bojowego z odpowiednio zwiększonym czasem.

eskadra zaopatrzenia transportowego, warsztaty techniczne, rozmieszczone są między stojankami.

w pobliżu pasa startowego zawsze rozmieszcza się eskadra zabezpieczenia lotów, grupa obsługi pasa startowego, grupa awaryjno-ratunkowa i eskadra /grupa/ medyczna. Do ich czynności należą: techniczne obsługa startu i lądowania samolotów, usuwanie wszystkich drobnych uszkodzeń pasa startowego oraz udzielanie pierwszej pomocy technicznej i medycznej, a także likwidacja skutków napadu powietrznego nieprzyjaciela na pasie startowym.

Kompania /eskadra/ ochrony i obrony lotniska rozmieszcza się w pobliżu sztabu oddziału lotniczego; obejmuje siłą odurzania stojanki, stanowiska dowodzenia, magazyny amunicji, składy paliwy itp., częścią patroluje rejon lotniska i teren przyległy do lotniska oraz całość siły posiada w odwodzie. W wypadku nasilenego zagrożenia lotniska wraz z innymi siłami i środkami organizuje bezpośrednią obronę lotniska.

Dywizjon artylerii przeciwlotniczej rozmieszcza się bateriami osłaniając przede wszystkim samoloty na stojankach, pas startowy i stanowiska dowodzenia.

Centrum niszczenia lotniska /system aparatury elektrycznych/ zwykle rozmieszcza się w pobliżu stanowiska dowodzenia lub sztabu bazującego oddziału lotniczego. Nie wykluczone są również przypadki, kiedy to centrum niszczenia może rozmieszczać się w innym miejscu, a nawet poza rejonem lotniska i to w bardzo znacznej odległości.

w toku normalnej działalności bojowej lotniska trwa ciągły proces eksploatacyjny, w którym uczestniczą wszystkie siły i środki rozmieszczone na lotnisku za wyjątkiem siły i środków kompanii /eskadry/ ochrony i obrony lotniska i dywizjonu artylerii przeciwlotniczej.

w wypadku zagrożenia lotniska przez środki napadu naziemnego przeciwnika /desanty powietrzne i wojska lądowe/ w pierwszym rzędzie dąży się do zabezpieczenia warunków startu wszystkich samolotów bądź to z pasa startowego, bądź też z odcinków dróg kołowania /o ile one do tego celu zostały przygotowane/, aby umożliwić skrycie się ich do

aktywnej walki obronnej. W tym celu będą realizowane na lotnisku wszystkie możliwe przedsięwzięcia obronne siłami i środkami znajdującymi się stale na lotnisku. Obrona poszczególnych stojanek i pozostałych elementów lotniska będzie zwykle estetycznością. W wypadku zaatakowania lotniska w toku jego działalności bojowej należy wziąć pod uwagę:

- równomierne rozmieszczenie sił i środków na całej powierzchni lotniska;
- koncentrowanie podstawowej działalności lotniska na stanowisku dowodzenia, pasie startowym i stojankach;
- ważność poszczególnych elementów lotniskowych w całościach działalności bojowej lotniska;
- drogi postępowania nieprzyjaciela w celu zachowania żywotności lotniska i jego obrony.

Z punktu widzenia organizacji i walki o opanowanie lotniska dwie ostatnie okoliczności wydają się być najistotniejszymi; określenie narażających miejsc w systemie działalności bojowej lotniska to pierwszy krok na drodze do sparaliżowania jego działalności, a więc warunkuje on opanowanie lotniska w stanie niezniszczonym. To drugie, znając zasadnicze metody postępowania nieprzyjaciela będzie można odpowiednio wcześniej aktywnie działać przeciwko lotnisku i wzbronąć jego planowej ewakuacji i anihilacji.

Zasadniczą funkcją w działalności bojowej lotnictwa bazującego na lotnisku spełnia pas startowy oraz pododdziały obsługi lotniska i ubezpieczenia lotów, skupione przy pasie startowym i stanowisku dowodzenia. Podobną funkcję w trudnych warunkach sytuacji bojowej mogą spełnić oddziały drog kokowania o ile przygotowane zostały do tego celu. Wszystkie pozostałe urządzenia lotniskowe oraz siły i środki spełniają funkcje pomocnicze. Jednocześnie wyeliminowanie ich z działalności bojowej konwencjonalnymi środkami może okazać się niemożliwe. Nie można tego spowodować również bronią rakietowo-jądrową, użytą do obezwładnienia lotniska.<sup>x/</sup> Wobec powyższego - przy aktywnym

x/ Kalkulacje odnośnie oddziaływania na lotnisko środkami konwencjonalnymi i bronią rakietowo-jądrową rozpatrzone w drugim rozdziale - uwaga autora.

oddziaływaniu na lotnisko - należy oczekiwać wyeliminowa-  
nia z działalności bojowej tylko niektórych pomocniczych  
urzędów lotniskowych oraz części sił i środków, lecz  
to nie przesądza w ogóle możliwości użycia działal-  
ności bojowej lotniska. Ograniczy to ją jedynie i wywoła  
mniej lub bardziej trwałe zakłócenia.

Lotnisko dopóty żyć będzie, zabezpieczając start i lądowanie  
samolotów oraz odtworzać gotowość bojową - dopóki będą  
możliwości startu i lądowania samolotów; przetrwa więc  
traci na wartości - jeżeli tej funkcji nie będzie mogło  
wykonywać przez czas dłuższy.

Związku z powyższym pozabawienie lotniska możli-  
wości zabezpieczenia startu i lądowania samolotów będzie  
pierwszoplanowym przedsięwzięciem wojsk lądowych w walce  
o jego opanowanie. Nie będzie ono natomiast stanowić  
zasadniczego celu przedsięwzięć realizowanych przez inne  
siły i środki w okresie podjęcia w rejon lotniska gdyż  
wówczas nie byłoby sensu późniejszego zdobycia go w  
ogóle x/

Jak wynika z powyższych rozważań nieprzyjacieli w walce  
obronnej o lotnisko gros przedsięwzięć obronnych siłami  
i środkami znajdującymi się stale na lotnisku realizować  
prawdopodobnie będzie w celu zapewnienia lotnictwa moż-  
liwości startu i lądowania, a więc w obronie pasa starto-  
wego i dróg kołowania. Prawdopodobnie dopiero wówczas,  
gdy tego nie osiągnie, dążyć będzie do ewakuacji lotniska  
i jego zniszczenia. Brogi postępowania w celu obronienia  
nieprzyjacielowi zrealizowanie przez lotnisko podstawowej  
funkcji, a także jego ewakuacji i zniszczenia rozpatrzone  
zostaną w jednym z kolejnych podrozdziałów.

#### f. Ocena zasad przebazowania lotnictwa i ewakuacji lotniska w warunkach działań bojowych.

W dostępnych źródłach zachodnich nie spotkano spre-  
cyzowanych poglądów w kwestii manewru lotniskowego w  
działaniach bojowych, a w szczególności manewru lotniskowe-  
go lotnictwa taktycznego. Wynika to prawdopodobnie z

x/ Mowa o takich przedsięwzięciach, które spowodowałyby  
trwałe uszkodzenie pasa startowego np: zniszczenie pa-  
sa startowego bronią jądrową lub konwencjonalnymi  
środkami walki.

faktu, iż oficjalnie rozpatruje się przede wszystkim takie koncepcje obronne, w myśl których zasadnicze siły lotnictwa taktycznego powinny bazować poza rubieżą dopuszczalnego wżmania, co wykluczałoby potrzebę ich przebazowania w wypadku prowadzenia działań obronnych<sup>z/</sup>. Wydaje się jednak, że wspomnianej koncepcji odnośnie braku bojowej potrzeby przebazowania lotnictwa taktycznego nie należy traktować jako zasady, ponieważ wnioski z analizy aktualnej sieci lotniskowej na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym i perspektywy wykorzystania tej sieci na wypadek wojny stawiają pod znakiem zapytania pełną możliwość zrealizowania takiej zasady.

Potrzeba manewru lotniskowego wyniknie w określonej sytuacji bojowej. Myślą przewodnią manewru lotniskowego w działaniach zaczepnych jest dążność do zachowania ciągłości wsparcia i osłony nacierających wojsk, przybliżenie lotnictwa do tych wojsk; w działaniach obronnych - uniknięcie zniszczenia lotnictwa bazującego na lotnisku przez odsunięcie lotnictwa w głąb ugrupowania bojowego.

Na współczesnym polu walki możliwości zniszczenia lotniska są nieograniczone; żadna odległość bazowania od czoła walczących wojsk nie gwarantuje całkowitego bezpieczeństwa lotnictwa na lotniskach. Może ono być zniszczone na każdej głębokości, o ile tylko uda się przeciwnikowi zlokalizować lotnisko bazowania. Jednakże możliwości zniszczenia lotnictwa na lotnisku zależą wraz ze wzrostem odległości bazowania, ponieważ należą możliwości ich zlokalizowania i zmniejsza się ilość środków przy pomocy których mogą być one zniszczone. Z tych względów dąży się do ustalenia minimalnych i maksymalnych odległości bazowania poszczególnych rodzajów lotnictwa, gwarantujących określony stopień bezpieczeństwa, odpowiednie rozskrokowanie w głąb i wykonanie zadań stojących przed lotnictwem.

<sup>z/</sup>według oficjalnie głoszonej koncepcji obronnej zakłada się w początkowym okresie wojny na centralno-europejskim teatrze działań wojennych, prowadzenie obrony ruchomej na głębokości rz.rz. Wetzary i Fukdy oraz miejscowości Würzburg i Monachium - 100-170 km od granicy NRD-NRF. Przed strefą tą ma nastąpić, ich zniszczeniem, ostateczne zatrzymanie natarcia wojsk Układu Warszawskiego, a następnie przejście do zdecydowanych przeciwdziałań i przeniesienie działań wojennych na terytorium przeciwnika  
Przegląd Informacyjny nr 2 1962 r. str. 47.

wypadku gdy stopień bezpieczeństwa zmniejsza się na skutek zmniejszania się odległości lotniska od czoła walczących wojsk, to zachodzi potrzeba przebazowania lotnictwa w głąb ugrupowania bojowego. Nie należy jednak sądzić, że przebazowanie lotnictwa w głąb ugrupowania bojowego nastąpi w każdym wypadku zmniejszania się stopnia bezpieczeństwa. Jeśli obrońca planuje ostateczne zatrzymanie nacierającego na określonej rubieży i w tym celu podjął odpowiednie przedsięwzięcia, a przebazowanie lotnictwa w rozstrzygającej fazie bitwy obronnej wpłyniełoby ujemnie na jej przebieg, to wówczas zwiększając świadomie stopień zagrożenia lotniska zwiększa szansę rozstrzygnięcia bitwy obronnej zgodnie z zamiarem. Oczywiście przedsięwzięcie takie może być dokonane we względnie rozsądnych granicach.

Początek przebazowania lotnictwa, a następnie ewakuacja lotniska i czas jej trwania będzie różny dla poszczególnych rodzajów lotnictwa. Przebazowanie lotnictwa nie jest równoznaczne z ewakuacją lotniska. Są to zupełnie dwa różne pojęcia. Przebazowanie, to opuszczenie lotniska, przez lotnictwo i pododdziały obsługi lotniska lub tylko przez lotnictwo. Ewakuacja, to opuszczenie lotniska przez wszystkie siły i środki z równoczesnym wyewakuowaniem wszystkich niestających urządzeń lotniskowych i środków materiałowych. Przebazowanie w obronie ma miejsce na skutek wzrostu stopnia zagrożenia zniszczenia lotnictwa na lotnisku; ewakuacja - w wypadku realnej groźby uposażenia lotniska przez własne wojska lądowe.

Dla konkretnych celów niniejszej pracy koniecznym było określenie, kiedy może nastąpić przebazowanie lotnictwa i ewakuacja lotnisk usytuowanych najbliżej czoła walczących wojsk: lotnisk wysuniętych, lotnisk dla zabezpieczenia samolotów w amunicję i MPS oraz zasadniczych lotnisk bazowania lotnictwa taktycznego.

Mając na uwadze charakter współczesnego pola walki należy sądzić, że przebazowanie lotnictwa z tej kategorii lotnisk może nastąpić nie później jak: z lotnisk wysuniętych i lotnisk dla zabezpieczenia samolotów w amunicję i MPS z takim wyliczeniem, aby samoloty znajdujące się

czasowe na nich nie znalazły się w zasięgu klasycznej artylerii; z zasadniczych lotnisk bazowania w zasięgu taktycznej broni rakietowo-jądrowej przeciwnika.

Wynika to z usytuowania lotnisk w położeniu wyjściowym i czasu niezbędnego na dokonanie przebazowania. Lotniska wysunięte i lotniska dla zabezpieczenia samolotów w amunicję i MPS usytuowane są poza zasięgiem taktycznej broni rakietowo-jądrowej, a zasadnicze lotniska bazowania poza zasięgiem operacyjnej broni rakietowo-jądrowej.<sup>x/</sup>

Na lotniskach wysuniętych i dla zabezpieczenia samolotów w amunicję i MPS, z uwagi na ich przeznaczenie, nie należy oczekiwać jednoczesnego pobytu znacznej ilości samolotów. Przebazowanie w głównej mierze będzie polegać na opuszczeniu lotniska przez ograniczone siły i środki pododdziałków obsługi lotnisk, a niekiedy również i przez samoloty. Odbędzie się ono w bardzo krótkim okresie czasu. Czas ten z zasady nie będzie przekraczał około 1-1,5 godz.<sup>xx/</sup>, a w związku z czym początek przebazowania może nastąpić w momencie, gdy czołowe elementy wojsk lądowych prowadzą walkę w odległości 18-30 km<sup>xxx/</sup>.

Zupełnie odmiennie kształtują się powyższe wielkości w odniesieniu do zasadniczych lotnisk bazowania. Czas niezbędny na przebazowanie oddziału lotniczego i pododdziałków obsługi lotniska znacznie się wydłuży, ponieważ na takim lotnisku stale przebywać będzie znaczna ilość samolotów i poważne siły i środki pododdziałków obsługi lotniska. Na przebazowanie skrzydła lotnictwa taktycznego oraz na opuszczenie lotniska przez zasadnicze

x/ Praktyczny zasięg przyjmowanej aktualnej w naszym wojsku taktycznej broni rakietowo-jądrowej wynosi od 22 do 40 km, a operacyjnej od 100 do 120 km.

xx/ Z uwagi na brak bliższych informacji o siłach i środkach stale znajdujących się na rozpatrywanych lotniskach przyjęty okres czasu jest jak najbardziej ogólny. Można go jednak uważać za wiążący, ponieważ podobny okres czasu przyjmuje się w naszym lotnictwie w odniesieniu do lotnisk podskokowych, które swym charakterem i przeznaczeniem odpowiadają rozpatrywanej kategorii lotnisk nieprzyjaciela.

xxx/ Przy określaniu tych odległości przyjęto tempo natarcia 8-10 km/godz. i zasięg ognia klasycznej artylerii.

siły i środki pododdziałów obsługi lotniska potrzebny jest okres czasu w granicach 2-3 godz. Wobec powyższego należy sądzić, że nieprzyjaciół będzie usiłował przebazować lotnictwo nim znajdzie się ono w zasięgu taktycznej broni raketowo-jądrowej, to jest, kiedy cząłkowe elementy wojsk lądowych prowadzić będą walkę obronną w odległości ponad 40 km od lotniska. Należy więc przypuszczać, uwzględniając tempo natarcia, że przebazowanie może nastąpić już wówczas, kiedy cząłkowe elementy wojsk lądowych prowadzą walkę obronną w odległości 30-100 km.

Po przebazowaniu lotnictwa z zasadniczego lotniska bazowania może ono spełniać rolę lotniska wysuniętego.

W wypadku realnej groźby opuszczenia lotniska przez wojska lądowe dąży się do całkowitej ewakuacji lotniska i jego zniszczenia. Niekiedy proces ten może odbywać się równolegle wraz z przebazowaniem. Taki wypadek może mieć miejsce zwłaszcza wówczas, kiedy lotnisko zaatakowane zostanie w toku normalnej działalności bojowej. W takiej też sytuacji może nastąpić zniszczenie lotniska wraz z lotnictwem na nim bazującym.

x

x

x

Problematyka, jaką rozpatrzono w niniejszym podrozdziale upoważnia do sprecyzowania następujących wniosków:

1. Podstawą bazowania i manewru lotniskowego naszych potencjalnych przeciwników na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym, zwłaszcza w początkowym okresie wojny, będą przede wszystkim lotniska z okresu pokoju, co z punktu widzenia perspektywicznego planowania ich opanowania umożliwia:

- określenie położenia i stanu infrastruktury lotnisk w ogóle, a szczególnie tych do których opanowania będzie się dążyło w oparciu o plan przeprowadzenia frontowej operacji zaczepnej;
- przeprowadzenia wszechstronnej oceny terenu na lotniskach i w rejonie bezpośrednio przyległym do nich z punktu widzenia właściwości obronnych i dogodnych kierunków podejścia do poszczególnych lotnisk w

każdych warunkach meteorologicznych, porę doby i roku;

- określenie przydatności lotnisk dla poszczególnych rodzajów własnego lotnictwa;
- w miarę możliwości określenia stopnia przydatności lotnisk do obrony naziemnej, a szczególnie przez wojska obrony terytorialnej i do niszczenia.

2. Naziemna obrona lotnisk, z uwagi na dużą powierzchnię lotniska i równoczesne rozmieszczenie samolotów oraz sprzętu pomocniczego, jest problemem stosunkowo trudnym do zrealizowania i wymaga znacznych sił i środków. Może i prawdopodobnie będzie ona realizowana jako obrona pośrednia przez siły i środki rozmieszczone poza lotniskiem; wojska lądowe, wojska obrony terytorialnej i lotnictwo bazujące na innych lotniskach oraz jako obrona bezpośrednia, realizowana przez siły i środki stale znajdujące się na lotnisku. Pokonanie tak zorganizowanej obrony lotniska w większości wypadków wymagać będzie sił co najmniej pułku. Powyższe może nie dotyczyć lotnisk wysuniętych i lotnisk dla zabezpieczenia samolotów w amunicję i LPS, ponieważ opanowanie tej kategorii lotnisk polegać będzie głównie na pokonaniu obrony pośredniej.

3. Jeżeli nie zostaną wykonane odpowiednie przedsięwzięcia na różnych szczeblach dowodzenia, uprzedzające nieprzyjaciela w dokonaniu planowego przebazowania i ewakuacji lotniska, to oddział lądowy nie opanuje go w stanie nadającym się do eksploatacji przez własne lotnictwo. Wynika to z rozpatrzonych w treści problemów dotyczących zasad bazowania i przebazowania lotnictwa, a przede wszystkim z zasad ewakuacji i niszczenia lotnisk. Nieprzyjaciół w świetle tych zasad posiada dostatecznie długi okres czasu na realizację tych przedsięwzięć. Z tych względów na pierwszy plan wysuwa się potrzeba zbadania możliwości oddziaływania na lotniska przez poszczególne rodzaje wojsk na różnych szczeblach dowodzenia, w celu uniemożliwienia nieprzyjacielowi realizacji planowego przebazowania, ewakuacji i zniszczenia. Chodzi więc o stworzenie warunków

działania dla oddziałów lądowych w celu opanowania lotniska.

4. Z uwagi na możliwość szybkiego wyjścia w rejon lotniska nacierających oddziałów lądowych, a także z racji wzrastającego zagrożenia lotnisk przez desanty powietrzne należy przyjąć, jako pewnik, że lotniska usytuowane w strefie działań bojowych będą przez nieprzyjaciela zawczasu przygotowane do niszczenia. Związku z powyższym wszystkie możliwe do zrealizowania przedsięwzięcia jakie zkożą się na stworzenie warunków działania dla oddziału lądowego w celu opanowania lotniska, powinny zmierzać ku temu, aby osiągnął on rejon lotniska wówczas, kiedy trwa na nim jeszcze normalna działalność bojowa względnie odbywa się przebazowanie lotnictwa lub ewakuacja lotniska.

5. Dla opanowania lotniska w toku jego normalnej działalności bojowej w pierwszym rzędzie należy dążyć do pozabawienia go możliwości spełniania podstawowej funkcji, a więc startu i lądowania samolotów. Spełnieniu tej funkcji szczególną rolę odgrywa przede wszystkim pas startowy, a niekiedy również odcinki dróg kołowania. Spełnienie tej /tej funkcji/ jest również zależne od sprawnego działania pozostałych elementów rozmieszczonych na lotnisku, a w głównej mierze od sprawnego działania pododdziałów obsługi lotniska i ubezpieczenia lotów, skupionych w pobliżu pasa startowego i na stanowisku dowodzenia.

2. Charakterystyka wpływu działania sił i środków wyższego szczebla na obronę, mechanizm i techniki obsługi naziemnej lotniska.

oparcia o wyniki dotychczasowych badań określone, iż na współczesnym polu walki - przy zakładanych wysokich tempach natarcia - mogą zaistnieć realne przesłanki opanowania lotnisk nieprzyjaciela w stanie niezabezpieczonym, jeżeli stworzone zostaną w tym celu niezbędne warunki działania dla oddziałów wojsk lądowych.

Na warunki takiego działania zkożą się różnorodne przedsięwzięcia realizowane na wszystkich szczeblach dowodzenia przez predestynowane do tego celu siły i

środki. Chodzi więc oto: kto, kiedy i czym winien oddziaływać na lotnisko - przyszły obiekt ataku oddziału wojsk lądowych, aby zapewnić mu szansę opanowania go w stanie niezniszczonym.

Na obecnym etapie rozwoju sił zbrojnych możliwości oddziaływania na lotniska niewspółmiernie wzrosły. Siły i środki, jakie mogą być użyte do tego celu nie zawsze są porównywalne do tych sił i środków jakich używano w toku drugiej wojny światowej.

Oddziaływanie na lotniska nieprzyjaciela w celu wzbronienia planowego przebazowania lotnictwa oraz ewakuacji lotnisk i ich zniszczenia do czasu wyjścia w ich rejonny czekowych oddziałów wojsk lądowych może być urzeczywistnione różnorodnymi środkami i sposobami. Inne ono być poprzedzone przedsięwzięciami o charakterze wstępnym /przygotowawczym/ realizowanymi zarówno w okresie pokoju jak i w toku działań wojennych: rozpoznanie lotnisk z punktu widzenia wojskowego w celu ustalenia środków i sposobów tego oddziaływania.

Oddziaływanie na lotniska o charakterze aktywnym w oparciu o przedsięwzięcia wstępne /przygotowawcze/ może być urzeczywistnione przez: broń masowego rażenia, taktyczne desanty na śmigłowcach, pododdziały rozpoznawcze, grupy specjalne oraz lotnictwo stosujące broń jądrową i klasyczne środki walki. Powinno ono być ujęte w jeden ogólny plan i realizowane zgodnie z potrzebami planu manewru lotniskowego przy jednoczesnym uwzględnieniu celów operacji zaczepnej.

a/ wpływ broni masowego rażenia na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska.

W warunkach masowego użycia bnał rośnie znaczenie jej wpływu na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska. Bnał może być użyta do: niszczenia lotnisk i bazującego na nich lotnictwa, burzenia pasów startowych, niszczenia składów amunicji lotniczej oraz składów materiałów pędnych, skażenia lotnisk bojowymi środkami promieniotwórczymi i chemicznymi w celu ich blokowania, utrudnienia odbudowy lub stworzenia trudności w działaniach bojowych lotnictwa nieprzyjacielskiego.

Dla niszczenia samolotów nieprzyjaciela na lotniskach celowo jest wykonywanie powietrznych wybuchów jądrowych. Celem unieruchomienia i sparaliżowania lotnisk na dłuższy okres zastosowane mogą być niekiedy naziemne wybuchy jądrowe i trwałe środki trujące. Na lotniska, które są planowane do opanowania w toku ponownie rozwijających się działań zaczepnych, nie należy wykonywać naziemnych i niskich wybuchów, ponieważ nastąpi zniszczenie pasów startowych i dróg kołowania.

Lotnisko - obiekt ataku broni rakietowo-jądrowej - podlega tym samym czynnikom niszczącego jej działania jak każdy inny obiekt. Dane dotyczące promienia i stopnia zniszczeń /porażen/ spowodowanych przez wybuch jądrowy na lotnisku /w zależności od wysokości wybuchu i mocy ładunku/ są znane. niniejszej pracy jest niecelowe szczególnie ich omawianie. Z tych względów zbadano tylko, w jakim stopniu wysoki wybuch powietrzny<sup>x/</sup> wpływa na obronę mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska, a szczególnie na: bezpośrednią obronę naziemną, to: pracy na lotnisku w działaniach bojowych, przebazowanie i ewakuację lotniska oraz system przygotowania lotniska do niszczenia.

#### wpływ bomby na bezpośrednią naziemną obronę lotniska.

Jak wiadomo bezpośrednia naziemna obrona lotniska wymaga znacznych sił i środków, co do większości wypadków okaże się niemożliwe do zrealizowania. Wybuch jądrowy, wykonany na lotnisku jeszcze bardziej spotęguje trudności w organizacji skutecznej bezpośredniej naziemnej obrony z uwagi na straty w sile żywej i sprzęcie bojowym, jakie poniosą siły i środki stale znajdujące się na lotnisku. Ilość strat od wysokiego powietrznego wybuchu jądrowego każdorazowo zależy od:

- mocy uderzenia jądrowego;
- powłocznik lotniska i stopnia przygotowania go pod względem opbmar;

x/ Przyjęto ten rodzaj wybuch broni jądrowej, ponieważ nie powoduje on w zasadzie uszkodzenia pasa startowego i dróg kołowania "spółczesne środki masowego rażenia" AT. Warszawa 1959 r.

- usytuowaniu na lotnisku elementów naziemnej obrony;
- momentu w którym zostanie wykonane uderzenie jądrowe, tzn. w jakim stadium działalności bojowej znajduje się lotnisko.

Przy założeniu, iż siły i środki obrony naziemnej, stałe znajdujące się na lotnisku, rozmieszczają się równomiernie na całej powierzchni lotniska orientacyjne ich straty przy pewnie rażonej powierzchni celu, np. dla rakiet taktyczno-operacyjnych w zależności od: mocy ładunku jądrowego, odległości strzelania, stopnia opłmar lotniska i jego powierzchni przedstawia tabela 10.

TABELA 10

Powierzchnia	Wyszczególnienie strat	Odległość strzelania 60 km			Odległość strzelania 100 km		
		50 KT	100 KT	200 KT	50 KT	100 KT	200 KT
		straty w					
	Siła żywa odkryta	68	95	48	65	78	
30 km <sup>2</sup>	Siła żywa w ukryciach	38	45	23	33	43	
	Samoloty	60	80	42	58	78	
	Artyleria plot	28	35	18	26	32	
60 km <sup>2</sup>	Siły żywa odkryta	62	74	39	60	70	
	Siła żywa w ukryciach	25	37	13	23	35	
	Samoloty	47	65	30	44	63	
	Artyleria plot	20	28	11	18	25	
80 km <sup>2</sup>	Siła żywa odkryta	42	50	26	40	45	
	Siła żywa w ukryciach	14	16	6	12	14	
	Samoloty	30	42	18	30	40	
	Artyleria plot	10	15-17	6-8	8-10	13-15	

Objaśnienie do tabeli:

- Tabelę sporządzono na podstawie: "Zbiór wykresów do określenia skuteczności strzelania". ASG. ydział 2 1962 r.

Jak wynika z tabeli straty w siłach i środkach mogących uczestniczyć w obronie naziemnej lotniska na lotnisku w większości przypadków przekraczają znacznie 20-40%, co wyklucza możliwość zorganizowania przez siły i środki stale znajdujące się na lotnisku skutecznej bezpośredniej obrony lotniska. Z drugiej strony tabela przykładowo wyraża tylko efektywność uderzeń jądrowych na lotniska w zależności od mocy ładunku jądrowego i powierzchni lotnisk. Nie może to jeszcze stanowić dostatecznych przesłanek do stwierdzenia, iż uderzenie jądrowe na lotnisko w każdym przypadku pozbawi nieprzyjaciela możliwości zorganizowania skutecznej bezpośredniej naziemnej obrony. W tym względzie oprócz mocy ładunku jądrowego należy nieodzownie brać pod uwagę okres czasu, jaki upłynie od wykonania uderzenia jądrowego na lotnisko do chwili zaatakowania go przez czołowe oddziały lądowe. Stąd też nasuwa się wniosek, że jeżeli okres czasu pomiędzy wykonaniem uderzenia jądrowego na lotnisko, a atakiem czołowych oddziałów lądowych na lotnisko będzie możliwie minimalny, to możliwości obronne sił i środków stale znajdujących się na lotnisku będą maksymalnie niewielkie, a nawet równe zero i odwrotnie. A więc zależność pomiędzy pomylonym wykonaniem zespolonych czynności: uderzenie jądrowe na lotnisko i atak czołowych oddziałów lądowych jest odwrotnie proporcjonalna do odstępu czasu dzielące te czynności. Jest to oczywiste z tych względów, ponieważ możliwości obronne sił i środków stale znajdujących się na lotnisku są wprost proporcjonalne do wskazanego odstępu czasu.

Zależność tą można zagodzić różnorodnymi sposobami i metodami, np: zamiast uderzenia jądrowego o mocy 200 KT wykonać 2-3 uderzenia jądrowe o mocy 50 KT każde. Efektywność 2-3 uderzeń jądrowych o mocy 50 KT, przy odpowiednim doborze punktów zerowych wzrośnie w porównaniu do uderzenia o mocy 200 KT około 100; podtrzymując skutki wykonanego uderzenia jądrowego na lotnisko dodatkowym oddziaływaniem lotnictwa stosującego konwencjonalne i chemiczne środki walki lub oddziaływaniem taktycznego desantu na śmigłowcach, grup specjalnych, organów rozpoznawczych itp.

Uderzenia jądrowe na lotniska wykonywane będą w ramach ogólnego planu walki z powietrznymi środkami napa-  
du nieprzyjaciela siłami i środkami Naczelnego Dowództwa  
i Frontu. W większości wypadków zostaną one wykonane w po-  
czątkowym zmasowanym uderzeniu rakietowo-jądrowym poprze-  
dzającym operację zaczepną. Z tych względów - o ile to  
będą wysokie wybuchy - nieprzyjaciel będzie posiadał dos-  
tatecznie długi okres czasu na odtworzenie gotowości bo-  
jowej lotniska w ogóle, zwłaszcza w stosunku do sąsiedni-  
szych lotnisk bazowania. Ponowne odtworzenie gotowości  
bojowej lotniska wydaje się problematyczne w wypadku, gdy  
ono znajdzie się w zasięgu taktyczno-operacyjnej broni ra-  
kietowo-jądrowej /100-120 km/. Jeżeli więc uderzenie ją-  
drowe na lotnisko ma stworzyć korzystne warunki działania  
w walce o jego opanowanie, to powinno to być uderzenie  
jądrowe takiej mocy i wykonano w takim czasie, by wraz  
z innymi przedsięwzięciami uniemożliwiło przebazowanie  
lotnictwa oraz ewakuację i zniszczenie lotniska.

wyniku wysokiego powietrznego uderzenia jądrowego  
powstanie na lotnisku promieniotwórcze skażenie terenu;  
obejmować będzie ono bardzo ograniczony rejon i szybko  
zmaleje. Nie wpływa więc na organizację obrony bądź to  
przez siły i środki znajdujące się na lotnisku, bądź też  
skierowane do obrony lotniska z poza jego rejonu. Stopień  
promieniotwórczego skażenia terenu w zależności od: mocy  
ładunku, odległości od punktu zerowego i w miarę upływu  
czasu przedstawia tabela 11.

TABELA 11

Moc ładunku jądrowego	Natężenie w rtg w zależności od odległości w m od punktu zerowego					
	po upływie 1 godz.			po upływie 2 godz.		
	0-200	200-500	500-700	0-200	200-500	500-700
10 kt	60	27	9,7	44	23	3
100 kt	40	23	5	33	18	4,2
200 kt	30	19	6,5	21	15	5,5

znacznym natomiast stopniu na obniżenie zdolności bojowej sił i środków przewidywanych do obrony lotniska wpływ wywiera broń chemiczna. Na przykład taktyczno-operacyjna rakietą napełniona TS PZ-55 przy temperaturze  $+20^{\circ}\text{C}$  i sile wiatru 3 m/sec może spowodować straty w sile żywej na powierzchni około 200 ha w wysokości 80' nawet jeżeli 100% stanu osobowego nałoży maski w ciągu 30 sek. Ponadto na skutek rozprzestrzeniania się 80' powierzchnia skażonego rejonu wzrośnie do 10 i więcej  $\text{km}^2$ , co powoduje straty sięgające 10-15%<sup>x/</sup>.

wykonanie uderzenia chemicznego w odpowiednim miejscu i czasie w znacznym stopniu utrudni realizację przedsięwzięć związanych z przygotowaniem lotniska do obrony, ponieważ przebywanie w terenie skażonym nawet w maskach i odzieży ochronnej stanowi poważne zagrożenie dla organizmu ludzkiego i spowoduje liczne wypadki śmiertelne.

Wpływ bombarowania na tok pracy na lotnisku w działaniach bojowych, na przebazowanie lotnictwa i na ewakuację lotniska.

Lotnisko, na które wykonane zostanie powietrzny wybuch jądrowy nie będzie mogło podjąć działalności bojowej przez znaczny okres czasu. Twierdzenie powyższe oparte jest na analizie podstawowych czynników rażenia bombarowania elementów zabezpieczających działalność lotniska.

wyniku uderzenia jądrowego tok pracy na lotnisku ulegnie natychmiastowemu zahamowaniu, ponieważ:

- dezorganizowany zostanie system dowodzenia; zniszczeniu lub poważnemu uszkodzeniu ulegnie większość technicznych środków zabezpieczenia lotów i dowodzenia;
- zniszczeniu lub poważnemu uszkodzeniu ulegnie część sprzętu bezpośrednio obsługi samolotów i lotniska;
- likwidacja skutków uderzenia jądrowego może okazać się zbyt trudna i długa w czasie z uwagi na stosunkowo duże straty w stanie osobowym oraz w sprzęcie bojowym i pomocniczym.

x/ PZr S. Cybulski: "Organizacja i użycie broni chemicznej w działaniach dywizji" 438 Rembertów 1962 r.

Okres czasu, jaki może być niezbędny do likwidacji skutków uderzenia jądrowego w wielkość wypadków prawdopodobnie będzie tak długi, że istnieje realna przesłanka zastakowania lotniska przez oddział lądowy w czasie, gdy trwa będzie jeszcze likwidacja skutków tego uderzenia. Powyższe wywody potwierdzają ogólne kalkulacje czasu niezbędnego na likwidację skutków uderzenia jądrowego wykonane w załącznikach nr nr 7 i 8.

W pierwszym wariancie /załącznik nr 7/ przyjęto, że na lotnisko o powierzchni 60 km<sup>2</sup> wykonany został wybuch powietrzny jądrowy o mocy 50 kt. W wyniku ataku jakie powstają na lotnisku oddziały gotowości bojowej lotniska siłami i środkami znajdującymi się na lotnisku w korzystnych warunkach sytuacji bojowej /bez dodatkowego oddziaływania na lotnisko innych siłami i środkami/ jest możliwe za około 3-5 godz.

Drugim wariancie /załącznik nr 8/ przyjęto analogiczne założenie zwiększające moc uderzenia do 100 kt. Oddziały gotowości bojowej lotniska nie jest w ogóle możliwe do zrealizowania siłami i środkami stale znajdującymi się na lotnisku. Likwidacja skutków uderzenia jądrowego ograniczy się może do prac awaryjno-remontowych i ewakuacji ocalałego sprzętu. Realizacja tylko tych przedsięwzięć na lotnisku wymagać będzie 8-12 godz.<sup>z/</sup> Jeżeli więc uderzenie jądrowe właściwej mocy wykonano został na lotnisko w odpowiednim czasie w stosunku do planowanego czasu zastakowania go przez oddział lądowy lotniska, realna przesłanka zastakowania lotniska, kiedy na nim trwa będą jeszcze przedsięwzięcia związane z likwidacją jego skutków.

Przesłanki takich warunków działania w celu opóźnienia zastakowania lotniska mogą zapewnić uderzenie jądrowe wykonano nie później jak na kilka godzin przed oczekiwany podjęciem oddziałów lądowych w rejon lotniska.

z/ W obu wariantach z uwagą na brak bliższych danych o rozmiarach oddziałów na lotniskach, nieprecyzyzacja, okres czasu niezbędny na likwidację skutków uderzenia jądrowego przyjęto w oparciu o wyznaczone w naszym lotnictwie warunki rozmieszczenia sił i środków na lotniskach i ich możliwości w likwidacji skutków uderzenia jądrowego.

Powyższe stwierdzenie nie oznacza, że nie należy wcześniej wykonywać uderzeń jądrowych na lotniska planowane do opanowania przez oddziały lądowe. W tym miejscu należy wyraźnie zaznaczyć, że uderzenia jądrowe na lotniska będą wykonywane w ramach planu zwalczania powietrznych środków napadu nieprzyjaciela, który będzie obejmował wszystkie rozpoznane lotniska na całym obszarze teatru działań wojennych. Wyższy przełożony, stosownie do posiadanych sił i środków zdecydowo, które z nich, kiedy i w jaki sposób mają być niszczone, obeszczadniane lub blokowane. Te uderzenia jądrowe, które w ramach tego planu zostaną wykonane na lotniska, do głębokości 100-150 km przed nacierającymi oddziałami lądowymi będą jak najbardziej sprzyjać przyszłemu ich opanowaniu. Wynika to z porównania tempa natarcia z okresem czasu niezbędnym na likwidację skutków uderzenia jądrowego, przemieszczenie lotnictwa i ewakuację lotniska. Uderzenia jądrowe, które z wielu względów zostaną wykonane na lotniska usytuowane na zwiększonych odległościach również sprzyjać będą przyszłemu ich opanowaniu przez oddziały lądowe pod warunkiem, że ich skutki podtrzymywane będą przy pomocy innych środków.

Nie należy również wyciągać przedwczesnych wniosków o celowości wykonania uderzeń jądrowych na lotniska tylko w imię stworzenia korzystnych warunków ich opanowania. Być może, że jeżeli pozostałe przedsięwzięcia, o których będzie jeszcze mowa nie zapewnią korzystnych warunków działania, to wówczas koniecznym będzie ich wykonanie.

Odmienne natomiast wpływa na tok pracy lotniska, na przemieszczenie lotnictwa i na ewakuację lotniska broń chemiczna. Nie powoduje ona uprzednio strat w sprzęcie bojowym i trwałych uszkodzeń podstawowych urządzeń lotniskowych, tym nie mniej jej działanie na skład osobowy oraz na sprzęt bojowy i techniczny obsługi lotniska stwarza bardzo poważne trudności w działalności bojowej lotniska.

Wspomniano już uprzednio uderzenie chemiczne rakietą taktyczno-operacyjną napojoną ST 221-55 w sprzyjających warunkach atmosferycznych spowoduje potrzebę odkażania sprzętu i stanu osobowego na powierzchni około 5000 ha oraz utrudni działalność na lotnisku z uwagi na

długotrwałe utrzymywanie się właściwości trujących: 25-30 godz. w terenie otwartym i płaskim oraz do 250 godz. w terenie pofałdowanym i zalesionym.

Wypadku braku dostatecznej ilości sił i środków do odkaszania terenu i technicznego sprzętu obsługi lotniska działalność bojowa lotniska może być zerwana na znaczny okres czasu lub ograniczona do niewielkich rozmiarów. Działalność ST TZR-55 na lotnisko ilustruje załącznik nr 9.

Broń chemiczna użyta we właściwym miejscu, czasie i w odpowiedniej ilości może spowodować konieczność opuszczenia lotniska. Przebazowanie lotnictwa i pododdziałów obsługi lotniska wyduży się znacznie w czasie z uwagi na potrzebę uprzedniego przeprowadzenia odkaszania ludzi i sprzętu.

Broń chemiczna zdecydowanie ujemnie wpływa na tok pracy na lotnisku w działaniach bojowych oraz znacznie wyduży przebazowanie lotnictwa i ewakuację lotniska, co nie pozostaje bez wpływu na warunki działania w walce o opanowanie lotniska.

#### Wpływ bomby na system przygotowania lotniska do niszczenia.

O ile lotnisko jest zawczasu przygotowane do niszczenia wysoki wybuch jądrowy nie powoduje samoczynnego wybuchu materiałów wybuchowych umieszczonych w komorach minowych oraz nie niszczy sieci elektrycznej systemu zapłonowego zakopanego w gruncie na głębokości 0,5 m.

Wysoki powietrzny wybuch jądrowy może utrudnić zniszczenie urządzeń lotniskowych ujętych w systemie niszczenia jeśli sieć elektryczna zakopana będzie w gruncie na głębokości 0,2 m, lub gdy w komorach minowych <sup>nie</sup> znajduje się jeszcze materiał wybuchowy, ponieważ sieć elektryczna i komory minowe ulegną poważnemu uszkodzeniu. x/

x/ Z uwagi na brak konkretnych danych o wpływie bomby jądrowej na system elektryczny i komory minowe przyjęto: dla sieci elektrycznej zakopanej w gruncie na głębokości 0,2 m linie łączności kablowej, a dla komór minowych wskaźnik niszczenia sekronów ciębkich.

W wypadku przygotowania do niszczenia zasadniczych urządzeń lotniskowych przy pomocy min, lotniczych bomb konwencjonalnych, pocisków artyleryjskich itp. środków umieszczonych na powierzchni, np. pasa startowego lub dróg kołowania, wysoki wybuch powietrzny może spowodować samoczynny wybuch niektórych typów min oraz niszczy w określonym promieniu całość systemu: rozruca bomby lotnicze i pociski artyleryjskie, niszczy sieć elektryczną i system zapalarek elektrycznych<sup>x/</sup>. Uwzględniając powyższe należy sądzić, że lotniska w strefie działań bojowych będą przygotowane do niszczenia z góry, gdyż przede wszystkim na tej drodze nieprzyjaciół może osiągnąć zamierzane rezultaty.

Charakteryzując wpływ uderzenia jądrowego na system przygotowania lotniska do niszczenia autor rozpatrywał go z punktu widzenia "produktu ubocznego" skutków tego uderzenia na lotnisko w toku jego działalności bojowej. Daje ona dostateczną podstawę do stwierdzenia: że jeżeli w stosunku do lotniska z góry przygotowanego do niszczenia nie zostaną podjęte odpowiednie przedsięwzięcia w celu wzbronienia nieprzyjacielowi jego zniszczenia, to wysiłki wojsk lądowych dążących do opanowania lotniska mogą okazać się bezowocne. Problem wzbronienia nieprzyjacielowi niszczenia opuszczonych lotnisk jest więc jednym z podstawowych w całokształcie przedsięwzięć, mających na celu stworzenie korzystnych warunków działania w walce o ich opanowanie.

b/ wpływ działania taktycznych desantów na śmigłowcach, pododdziałów rozpoznawczych i grup specjalnych na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska.

Oddziaływanie na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska przez desanty powietrzane, pododdziały rozpoznawcze i grupy specjalne, a także przez oddziały partyzanckie było szeroko stosowane w minionej wojnie

x/ Współczesne środki masowego rażenia. WAT  
Warszawa 1959.

światowej przez wszystkie jej uczestników. Można przytoczyć szereg przykładów, świadczących o bardzo poważnej roli jaką pododdziały rozpoznawcze, grupy specjalne i oddziały partyzantów spełniły w oddziaływaniu na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotnisk, stwarzając przez to pomyślne warunki dla ich opanowania.<sup>z/</sup>

Również poważną rolę w oddziaływaniu na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotnisk odegrały desanty powietrzne. Używane ich przede wszystkim do samodzielnego opanowywania lotnisk, jak np. w walce o Krotę w 1941 r., w Normandii, w 1944 r., w toku kwantuńskiej operacji zaczepnej przeprowadzonej przez Armię Radziecką w 1945 r itd.

Na współczesnym polu walki rola desantów powietrznych w oddziaływaniu na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotnisk znacznie wzrosła. Dowodem tego jest stale wzrastające wyposażenie wojsk lądowych w środki transportu powietrznego i dalszy szybki rozwój wojsk powietrzno-desantowych.

Współczesne pole walki stwarza obiektywną konieczność i takiego rozwoju sił zbrojnych, któryby zapewnił im również ruchliwość powietrzną, gwarantującą efektywniejsze i szybsze wykorzystanie własnych, znaczących uderzeń broni rakietowo-jądrowej.

wzrosła znacznie rola pododdziałów rozpoznawczych i grup specjalnych z uwagi na stale wzrastającą naziemną ruchliwość wojsk lądowych. Z wielu względów natomiast nie można określić, jaki może być udział ruchu oporu, a zwłaszcza oddziałów partyzanckich w oddziaływaniu na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska

z/ Płk dypl. J. Jungwaw: "Użytko sił powietrznych w II wojnie światowej" PL nr 4/43. W treści artykułu autor omawia rolę oddziałów partyzanckich, pododdziałów rozpoznawczych i grup specjalnych w walce z lotnictwem niemieckim na froncie wschodnim, a także udział GL w walce z lotnictwem niemieckim na terenach Polski.

Niżej nie rozpatrywano samodzielnego opanowania lotniska przez wojska powietrzno-desantowe, pododdziały rozpoznawcze i grupy specjalne lecz jedynie ich działania w celu stworzenia korzystnych warunków dla opanowania go przez wojska lądowe. Stąd też - w odniesieniu do wojsk powietrzno-desantowych - ograniczono się do rozpatrzenia wpływu taktycznych desantów na śmigłowcach na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska.

Skład i czas desantowania taktycznego desantu na śmigłowcach w rejonie lotniska w celu stworzenia korzystnych warunków dla opanowania go przez oddziały wojsk lądowych każdorazowo zależą będzie od wielu okoliczności, a przede wszystkim od:

- stopnia zniszczenia /obezwładnienia/ bezpośredniej naziemnej obrony lotniska;
- stopnia zniszczenia /obezwładnienia/ sił nieprzyjaciela, znajdujących się poza rejonem lotniska, ale które ewentualnie mogły by być użyte przez nieprzyjaciela do zniszczenia desantu;
- położenia lotniska w systemie obronnym nieprzyjaciela i jego przeznaczenia;
- odległości lotniska od czoła nacierających wojsk lądowych i jego usytuowania w stosunku do kierunków ich działania.

Można założyć wiele różnorodnych wariantów działania taktycznych desantów na śmigłowcach warunkujących każdorazowo ich skład, czas desantowania i zadania.

Warunkach, kiedy naziemna i przeciwlotnicza obrona lotniska zostanie obezwładniona w takim stopniu, który będzie gwarantował lądowanie i swobodę działania na lotnisku, to wtedy dla stworzenia niezbędnych warunków opanowania go przez oddział wojsk lądowych taktyczny desant na śmigłowcach nie powinien przekraczać sił kompanii piechoty, a często może być nawet znacznie mniej liczny.

Do podstawowych zadań takiego desantu należałoby wzbronienie nieprzyjacielowi zniszczenia zasadniczych obiektów na lotnisku drogą opanowania, a następnie zniszczenia systemu niszczeń. Po wykonaniu tego zadania desant może być skierowany dla wykonania innych zadań, względnie pozostać na lotnisku lub w niedalekiej odległości od

lotniska i przeciwdziałać ewentualnym próbom odtworzenia systemu niszczenia i zniszczeniu lotniska przez nieprzyjaciela.

Najkorzystniejsze warunki dla wykonania takiego zadania przez desant taktyczny stworzą powietrzne uderzenie jądrowe wykonane na lotnisko w toku jego działalności bojowej lub w momencie gdy istnieją przesłanki, iż nieprzyjaciel przygotowuje się do przebazowania i ewakuacji lotniska.

Biorąc pod uwagę okres czasu, jaki okaże się niezbędny na likwidację uderzenia jądrowego na lotnisku, okres czasu w jakim desant może działać samodzielnie w rejonie lotniska /od kilku godz. do doby i więcej<sup>x/</sup>, a także tempo natarcia wojsk lądowych można przyjąć, że desant w sile kompanii piechoty może wykonywać zadania na korzyść wojsk lądowych na głębokości od 40 do 120 km.

Desantowanie desantu w rejonie lotniska może już nastąpić po upływie 30-60 min od czasu uderzenia jądrowego<sup>xx/</sup>. Nasuwa się jednak pytanie wynikające z charakterystyki wpływu bombar na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska, czy jest to celowe i konieczne w stosunku do każdego lotniska planowanego do opanowania przez wojska lądowe?

Aby odpowiedzieć na postawione pytanie autor przeanalizował szereg współzależności, jakie zachodzą między: odległością lotniska w momencie wykonania uderzenia jądrowego, a położeniem nacierających oddziałów wojsk lądowych; okresem czasu niezbędnym na likwidację skutków uderzenia jądrowego na lotnisku, a tempem natarcia wojsk lądowych; możliwościami podtrzymywania skutków uderzenia jądrowego przez inne siły i środki a odległością lotniska od nacierających wojsk lądowych<sup>1</sup> i ich tempem natarcia.

x/ W toku niniejszej wojny światowej powietrzne desanty w sile około kompanii piechoty działały z dużym powodzeniem na tyłach przeciwnika w znacznym czasie. Wśród wielu zadań jakie one wykonywały należy również wymienić ich oddziaływanie na obronę, mechanizm i technikę naziemnej obsługi lotnisk. Przykłady takiego działania znajdujemy w książce G.P. Sofronow pt: "Wozdusznyje desanty wo wterowej mirowoj wojnie" str.40-44. Wydawnictwo: Ministerstwo obrony ZSRR Moskwa - 1962 r.

xx/ Instrukcja o użyciu, działaniu i szkoleniu taktycznych desantów na śmigłowcach. MON 1959 r.

Rezultaty tej analizy upoważniają do postawienia

tezy:

Jeżeli uderzenie jądrowe wykonane na lotnisko wraz z dodatkowymi innymi przedsięwzięciami nie stanowi dostatecznej gwarancji w stworzeniu niezbędnych warunków oparcia lotniska, tzn. nieprzyjaciół może nężyć z przebazowaniem lotnictwa i z ewakuacją lotniska, to wówczas zachodzi uzasadniona potrzeba desantowania w rejonie lotniska desantu taktycznego. Odnosi się to również do przykładów, kiedy podtrzymywanie rezultatów uderzenia jądrowego na lotnisku przez inne siły i środki jest z wielu względów niemożliwe.

Jeżeli uderzenie jądrowe wykonane na lotnisko uniemożliwi nieprzyjaciółowi przebazowanie lotnictwa i ewakuację lotniska do czasu wyjścia w jego rejon organów rozpoznawczych lub czołowych pododdziałów wojsk lądowych, to wówczas nie ma uzasadnionej potrzeby desantowania w rejonie lotniska desantu taktycznego.

W świetle powyższego można więc określić cele działania bojowego desantu taktycznego na lotnisku. Będą one w zasadzie sprowadzały się do: wzbronienia nieprzyjaciółowi zniszczenia lotniska lub podtrzymywania skutków uderzenia jądrowego na lotnisku do czasu wyjścia w jego rejon oddziałów lądowych.

Czas desantowania desantu na lotnisku w stosunku do: czasu wykonanego uderzenia jądrowego, skali dodatkowego oddziaływania na lotnisko przez inne siły i środki i celów działania desantu na lotnisku może być różny. Reguluje go ta sama współzależność jaką rozpatrzono w stosunku do okresu czasu, jaki upłynie pomiędzy uderzeniem jądrowym na lotnisko, a atakiem na to lotnisko oddziałów lądowych.

W skład taktycznego desantu na śmigłowcach desantowanego w rejonie lotniska w celu wzbronienia nieprzyjaciółowi zniszczenia lotniska należy włączyć grupę saperów - specjalistów lotniskowych, wyposażonych w odpowiednie środki umożliwiające szybkie i sprawne zniszczenie /uszkodzenie/ system zniszczenia lotniska.

Proponując skład desantu taktycznego w sile do kompanii płochoty autor miał na uwadze:  
- potrzebę ostatecznego pokonania nieziomnej obrony lotniska w rejonie działania desantu, a przez to stworzenie

- ochronę i obronę działania tej części sił desantu, która wykonuje zadanie na lotnisku przed ewentualnym przeciwdziałaniem nieprzyjaciela siłami i środkami z innych rejonów lotniska lub z poza jego rejonu;
- możliwości ukrycia się w terenie po wykonaniu zadania na lotnisku w wypadku gdy desant nie będzie posiadał możliwości przeciwstawienia się nieprzyjacielowi dążącemu do jego zniszczenia /prawdopodobieństwo jest tym większe im mniejsza jest grupa ukrywających się - uwaga autora/ i ewentualnego ponownego działania na lotnisku lub poza jego rejonem w celu wzbronienia nieprzyjacielowi realizacji określonych zamierzeń na i poza lotniskiem.

W rozpatrywanych warunkach działania na lotnisku taktycznego desantu na śmigłowcach proponowany jego skład jest jak najbardziej uzasadniony. Wynika to z porównania ilościowego i jakościowego sił i środków bezpośrednio naziemnej ochrony i obrony lotniska stale znajdujących się na lotnisku po uderzeniu jądrowym ze stanem ilościowym i jakościowym taktycznego desantu na śmigłowcach, co ilustruje tabela 12.

TABELA 12

Wyszególnienie	Siły i środki bezpośrednio naziemnej obrony i ochrony lotniska			Siły i środki taktycz. desantu na śmigłowcach
	Przed uderzeniem jądrowym	Po uderzeniu jądrowym		
		20 KT	50 KT	100KT
Stan osobowy	około 200-250 ludzi	140	125	100
uzbrojonych w indywidualną i maszynową broń strzelecką oraz pancernice				82
RKM				9
CKM				2
PM				70
Rpgppanc				9
Art plot	18-32 działa	16-26	14-24	12-20

Objaśnienie do tabeli:

- przyjęto powierzchnię lotniska równą 60 km<sup>2</sup>;
- siły i środki bezpośrednio obrony i ochrony lotniska rozmieszczają się na całej powierzchni lotniska, co stwarza korzystne warunki działania desantu w określonym rejonie lotniska.

Nie należy również wykluczać przypadków, że desant taktyczny na śmigłowcach zostanie desantowny w rejonie lotniska, na które nie zostały wykonane uderzenie jądrowe. Możliwe jest to zwłaszcza w stosunku do lotniska wysuniętego i lotniska dla zabezpieczenia samolotów w MFB i amunicję z uwagi na ograniczone możliwości bezpośredniej naziemnej obrony i ochrony tych lotnisk. Możliwe to jest także w stosunku do zasadniczego lotniska bazowania lotnictwa taktycznego, którego możliwości bezpośredniej naziemnej obrony zostaną ograniczone oddziaływaniem innych sił i środków, względnie gdy możliwości te ograniczone w związku z opuszczeniem lotniska przez lotnictwo i pododdziały obsługi.

Również nie małą rolę w oddziaływaniu na obronę mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska spełniają organa rozpoznawcze działające na skrajkach i tyłach ugrupowania bojowego nieprzyjaciela. Wprawdzie obecne wyposażenie pododdziałów rozpoznawczych nie zapewniła im jeszcze wszechstronnej ruchomości na polu walki w każdych warunkach terenowych, meteorologicznych i o każdej porze doby /brak statowych środków przepławowych, wysokiej klasy transporterów opancerzonych, niezawodnie działających technicznych środków łączności, odpowiednich technicznych środków rozpoznania itp/. Na współczesnym polu walki ich działanie może jednak w znacznej mierze wpływać na działanie wojsk lądowych dążących do opanowania lotniska.

Oddziały i pododdziały rozpoznawcze już w chwili obecnej dysponują niezbędnymi siłami i środkami, gwarantującymi nie tylko wykonanie zadań w zakresie rozpoznania ale także w zakresie samodzielnego niszczenia niektórych obiektów nieprzyjaciela, np. wyrzutni rakietowych, stanowisk dowodzenia, stacji radiolokacyjnych itp. obiektów. Do zadań o takim charakterze należy włączyć oddziaływanie na mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotnisk nieprzyjaciela. Oddziaływanie to może być urzeczywistnione pod warunkiem, iż organa rozpoznawcze znajdują się w rejonie lotnisk przed rozpoczęciem przez nieprzyjaciela przedsięwzięć mających na celu zniszczenie lotniska, tzn. kiedy na lotnisku trwa jeszcze działalność bojowa względnie odbywa się <sup>lub</sup> przebazowanie lotnictwa ... ewakuacja lotniska.

Możliwości oddziaływania na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska na szczeblach taktycznych posiadają OR /oddziały rozpoznawcze /organizowane przede wszystkim w DPanc /DZ/, a niekiedy też w poz /pz/. W praktycznym szkoleniu wojsk przyjmuje się, że w optymalnie korzystnych warunkach działak zaczepnych OR jest zdolny do wyprzedzenia się głównych dywizji lub pułku przez około 4-5 i więcej godz -- na głębokość 40-50 km. Nie posiadają natomiast takich możliwości 3PR /samodzielne patroli rozpoznawcze/ organizowane przede wszystkim na szczeblu pułku, ponieważ ich maksymalne wyprzedzenie się głównych pułku nie przekracza 1,5-2 godz - na głębokość 15-20 km. W obu wypadkach na głębokość wyprzedzenia wpływają zadania rozpoznania, a przede wszystkim zasięg technicznych środków łączności. Wychodzi się bowiem ze słusznego założenia, że uzyskane wiadomości o nieprzyjacielu są wówczas wartościowe, gdy będą przekazane zainteresowanemu dowódcem w odpowiednim czasie, stosownie do możliwości oddziaływania przez nich posiadanymi siłami i środkami. Znajdujące się aktualnie techniczne środki łączności w organach rozpoznawczych na szczeblach taktycznych zapewniają przekazywanie uzyskanych wiadomości o nieprzyjacielu na głębokość do 50 km<sup>2</sup>/.

Mając na uwadze optymalną głębokość działania organów rozpoznawczych na szczeblach taktycznych, a zwłaszcza OR należy sądzić, że mogą one w pewnym stopniu wpłynąć na stworzenie korzystnych warunków w walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela,

Działanie OR może być różnorodne w zależności od warunków jego działania. W jednym wypadku może on wzmocnić zniszczenia lotniska przez niespodziewane wtargnięcia na lotnisko i zniszczenie systemu przygotowania lotniska do niszczenia, jeżeli do czasu wyjścia jego w rejon lotniska obowiązująca została odpowiednim stopniu naziemna obrona lotniskowa w innym, np. gdy na lotnisku trwa zorganizowana działalność bojowa naruszyć ją poprzez sabotaż i zniszczenie niektórych obiektów lotniskowych, a przez to opóźnić przebazowanie lotnictwa; jeszcze w innym, np. gdy z/ R-105 z PM /przystawką mocy/ zasięg: w ruchu do 20 km i na postoju do 40-50 km. R-113, zasięg: w ruchu do 15 km i na postoju do 35 km.

nieprzyjaciel realizuje przebasowanie i na lotnisku pozostają ograniczone środki naziemnej obrony może nawet samodzielnie opanować lotnisko.

O takim, czy innym sposobie działania ON zdecyduje dowódca oddziału lub związku taktycznego w interesie którego realizuje on zadanie rozpoznania.

Nie należy wykluczać przypadku, w którym pewne zadania w zakresie walki o lotnisko wykonają SBR. Zadania te polegać będą przede wszystkim na rozpoznaniu lotniska i dogodnych kierunków podejścia do niego. W sprzyjających warunkach SBR mogą nawet wybronić uniczerwienie lotniska.

Wydaje się, że w każdych warunkach działania organów rozpoznawczych w odniesieniu do lotnisk nieprzyjaciela należy wykorzystywać je w kontekście zadań jakie wykonują w działaniach zaczepnych.

Oprócz taktycznych desantów na śmigłowcach oraz działania pododdziałów rozpoznawczych na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska w poważnym stopniu mogą oddziaływać grupy specjalne, zorganizowane dla wykonania zadań w głębi ugrupowania operacyjnego, a niekiedy taktycznego nieprzyjaciela.

Organizatorem działania grup specjalnych są sztaby związków operacyjnych /Front, armia/ a niekiedy też sztabów taktycznych.

W zakresie oddziaływania na mechanizm i technikę naziemnej obsługi lotniska nieprzyjaciela mogą one być wykorzystane do:

- szczegółowego rozpoznania lotniska i charakteru dochodzących wyników oraz ustalenia zasad i zasadniczych elementów podstapowych urządzeń lotniskowych;
- ustalenia stopnia przygotowania lotniska do obrony naziemnej i powietrznej oraz ustalenia rozmieszczenia sił i środków obrony na lotnisku;
- ustalenia systemu i stopnia przygotowania lotniska do uniczerwienia;
- obserwacji toku pracy na lotnisku w działaniach bojowych;
- ustalenia rozmieszczenia na lotnisku elementów dowodzenia, ubezpieczenia i obsługi lotów;
- rozpoznania i ustalenia dogodnych kierunków podejścia i opanowania lotniska przez wojska lądowe;

- ustalenie dogodnych rejonów desantowania desantu taktycznego na śmigłowcach;
- ustalenia czasu rozpoczęcia przebazowania i ewakuacji lotniska.

Poza wymienionymi zadaniami grupy specjalne mogą otrzymywać zadania o charakterze wybitnie specjalnym, jak np: zniszczenie stanowiska dowodzenia, składów amunicji jądrowej i konwencjonalnej, składów LPS, rurociągów doprowadzających paliwo do lotniska, systemu niszczenia lotniska itp. Obecność w rejonie lotniska grupy specjalnej i wykonanie przez nią wyżej wymienionych zadań jak najbardziej sprzyja organizowaniu odpowiednich przedsięwzięć na poszczególnych szczeblach dowodzenia, które w sumie złożą się na warunki działania oddziałów wojsk lądowych w walce o opanowanie lotnisk.

c/ Wpływ działania lotnictwa na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska.

Na współczesnym polu walki lotnictwo, obok broni raketowo-jądrowej, odegra bardzo poważną rolę w stworzeniu warunków dla działania oddziałów wojsk lądowych w celu opanowania lotniska. Warunki te będą stwarzane sukcesywnie w ramach działań bojowych prowadzonych przez lotnictwo przeciwko środkom napadu powietrznego nieprzyjaciela, a także w toku realizacji zadań wsparcia i osłony wojsk lądowych w działaniach zaczepnych, w których walka z lotnictwem nieprzyjaciela na ziemi /na lotniskach/ i w powietrzu będzie stanowić jedno z głównych zadań lotnictwa.

Współczesne lotnictwo jest zdolne oddziaływać na tok pracy na lotnisku oraz na jego bezpośrednią naziemną i powietrzną obronę przez wykonanie następujących zadań:

- szczegółowe rozpoznanie sieci lotniskowej oraz bezpośredniej naziemnej i powietrznej obrony poszczególnych lotnisk;

- niszczenie samolotów i podstawowych urządzeń na lotniskach;

- blokowanie lotnisk - uniemożliwienie prowadzenia działalności bojowej lotnictwa, a także przebazowania go na inne lotnisko;

- zniszczenie /obezwładnienie/ sił i środków bezpośredniej naziemnej i powietrznej obrony lotnisk;
- uzbrojenie /opóźnienie/ manewru sił i środków kierowanych na lotnisko z poza jego rejonu dla wzmocnienia bezpośredniej i pośredniej obrony lotniska.

Szczegółowe rozpoznanie sieci lotnisk i ich bezpośredniej naziemnej i powietrznej obrony realizowane może być przez wszystkie rodzaje lotnictwa, a szczególnie przez lotnictwo rozpoznawcze. Na podstawie wiadomości z rozpoznania lotniczego, uzupełnionych wiadomościami z innych źródeł będzie można uzupełnić dane o lotniskach uzyskane w okresie pokoju i ewentualnie skorygować uprzednio zrobione szczegółowe plany lotnisk oraz zawczasu ustalić gros przedsięwzięć w celu stworzenia korzystnych warunków działania oddziałów wojsk lądowych, stosownie do rzeczywistych potrzeb i posiadanych możliwości w tym względzie.

Realizacja pozostałych zadań w odniesieniu do lotnisk planowanych do opanowania przez wojska lądowe wymaga wcześniejszego ustalenia sposobów ich realizacji przez lotnictwo w powiązaniu z ogólnym planem walki lotnictwa z powietrznymi środkami napadu nieprzyjaciela. W zależności od potrzeb i możliwości realizowane będą one jądrowymi, chemicznymi i klasycznymi środkami walki. Zadania realizowane przez lotnictwo za pomocą broni jądrowej nie wymagają szczegółowego omówienia, albowiem już to znalazło miejsce w stosunku do broni jądrowej w ogóle. W związku z tym niżej omówiono zadania lotnictwa realizowane chemicznymi i klasycznymi środkami walki.

Do niszczenia samolotów na lotnisku, podstawowych urządzeń lotniskowych, sił i środków naziemnej i powietrznej obrony lotniska, a także sił i środków kierowanych do obrony lotniska z poza jego rejonu wykorzystywane będzie lotnictwo myśliwskie, myśliwsko-szturmowe i bombowe używając do tego celu podkadłowego uzbrojenia samolotów oraz bomby chemiczne z TS, burzące, odłamkowe i zapalające.

Ilość sił i środków wydzielonych przez lotnictwo dla wykonania powyższych zadań każdorazowo zależy od realnych potrzeb i możliwości. Dlatego też - podobnie, jak przy rozpatrywaniu powietrznych desantów taktycznych na śmigłow-

cach - możnaby założyć szereg różnorodnych wariantów działania lotnictwa. Z punktu widzenia działania lotnictwa w celu stworzenia warunków opanowania lotniska interesująca może być przede wszystkim taka działalność bojowa lotnictwa, która umożliwi wyjście oddziału lądowego w rejon lotniska przed jego opuszczeniem i zniszczeniem przez nieprzyjaciela. Pod tym względem możliwości bojowe lotnictwa są bardzo znaczne. Oto niektóre z nich:<sup>x/</sup>

1. Uniemożliwienie działalności bojowej lotniska posiadającego trzy stojanki /średnia wielkość stojanki 300x200 m = 1600 m<sup>2</sup>/ na okres od 4 do 20 i więcej godz. w zależności od warunków meteorologicznych i terenowych/ jest możliwe przez wykonanie uderzenia 1-2 eskadrami lotnictwa bombowego lub 2-3 lotnictwa myśliwsko-szturmowego stosujących bomby chemiczne napełnione TSBR-35<sup>xx/</sup>.
2. Unieruchomienie pasa startowego minimum na 4 i więcej godz. a tym samym uniemożliwienie startu samolotów jest możliwe przez wykonanie uderzenia 2-5 kluczy lotnictwa bombowego stosującego bomby burszące<sup>xxx/</sup>.
3. Obezwładnienie jednej stojanki samolotów na przeciąg kilku godz. i zniszczenie 25-30 samolotów jest możliwe przez wykonanie uderzenia 2 kluczy lotnictwa bombowego.
4. Zaminowanie pasa startowego na przeciąg 4 godz. jest możliwe przez wykonanie uderzenia 2 kluczy lotnictwa bombowego lub 2-4 myśliwsko-szturmowego stosujących bomby opóźnionego działania.

Zaminowanie jednej stojanki samolotów na taki sam okres czasu może być dokonane siłami 2 eskadr lotnictwa bombowego lub pułkiem myśliwsko-szturmowego.

Podobne obliczenia bombardierskie i strzeleckie można przeprowadzić dla określenia niezbędnej ilości lotnictwa

x/ Przykłady dotyczą warunków poligonowych, tzn. bez uwzględnienia sił lotniczych niezbędnych do osłony grupy uderzeniowej wykonującej określone zadanie i do grupy obezwładniającej środki obrony powietrznej lotniska. Konsultacja ppłk dypl. Gajewski.

xx/ Ilość eskadr zależy od wysokości i sposobu bombardowania, np. w lotnictwie myśliwsko-szturmowym może być ono wykonane z lotu nurkowego lub poziomego.

xxx/ Ilość kluczy zależy od wysokości i kierunku nalotu.

do zniszczenia /obezwładnienia/ pozostałych obiektów znajdujących się na lotnisku lub się i środków kierowanych na lotnisko z poza lotniska dla odtworzenia jego gotowości bojowej i wzmocnienia obrony. Ilość tych się zależy będzie przede wszystkim od: charakteru celu, tzn. czy jest to cel powierzchniowy czy punktowy, zamierzanego stopnia zniszczenia /obezwładnienia/ i sposobu wykonania zadania.

Nie należy jednak zakładać, że w stosunku do wszystkich lotnisk planowanych do opanowania przez oddziały lądowe w poszczególnych dniach operacji będą realizowane zadania mające na celu stworzenie im warunków w walce o opanowanie lotniska tylko przez lotnictwo. Wymagałoby to znacznych sił i środków, co w połączeniu z innymi zadaniami lotnictwa w operacji zaczepnej przerastałoby jego możliwości. Dlatego też oddziaływanie lotnictwa na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska należy rozpatrywać łącznie z oddziaływaniami innych środków o których była mowa w niniejszym podrozdziale.

Również nie należy sądzić, że autor zakłada celowość każdego sposobu oddziaływania na lotnisko przez lotnictwo, jak np. unieruchomienie lub zaminowanie pasa startowego, ponieważ napewno spowoduje to dodatkowe trudności w eksploatacji takiego lotniska przez własne lotnictwo. Nie należy ich jednak wykluczać w ogóle w stosunku do lotnisk planowanych do opanowania, bowiem mogą one okazać się celowe i konieczne w określonych sytuacjach z wielu względów.

x

*z przeprowadzonych badań /wynika.*

Z problematyki rozpatrzonej w treści drugiego podrozdziału metodą bilansową wynika, iż na współczesnym polu walki będzie można różnymi sposobami i środkami oddziaływać na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotnisk w celu stworzenia niezbędnych warunków dla ich opanowania. Oddziaływanie to będzie miało na celu przede wszystkim wzbronienie nieprzyjacielowi planowego przebazowania lotnictwa oraz ewakuacji i zniszczenia lotnisk. Wybór sposobu oddziaływania każdorazowo zależy będzie od posiadanych sił i środków na różnych szczeblach dowodzenia: Naczelnego Dowództwa, Frontu i armii. Szczeble taktyczne: dywizja i pułk, takich możliwości w zasadzie nie posiadają, zwłaszcza

w stosunku do zasadniczych lotnisk bazowania. Na szczeblach tych może być jedynie realizowane oddziaływanie organami rozpoznawczymi i niekiedy grupami specjalnymi, które wykorzystując oddziaływanie szczebli nadrzędnych mogą uzupełniać ich działanie. W większym natomiast stopniu szczeble te mogą oddziaływać na lotniska wysunięte i na lotniska dla zabezpieczenia samolotów w amunicję i MPB. Możliwości w oddziaływaniu na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska na kolejnych szczeblach dowodzenia ilustruje załącznik nr 10.

Rozpatrując łącznie wszystkie możliwe sposoby oddziaływania na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska należy sądzić, że ilość środków i sposoby ich wykorzystania będą zależne w głównej mierze od tempa natarcia oddziału lądowego wyznaczonego w swoim czasie do opanowania lotniska. Ilości te będą tym większe, im niższe będzie tempo natarcia i odwrotnie. Prawdopodobną słuszność tego twierdzenia z dużym stopniem dokładności mogą potwierdzić rozważania, dotyczące spodziewanych rezultatów oddziaływania na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska przy pomocy uwzględnionych środków.

W stosunku do lotnisk usytuowanych na głębokości 80-120 km mogą oddziaływać siły i środki armii, ponad 120 km Frontu i Naczelnego Dowództwa. Pierwsze będą wywierały bezpośredni wpływ na działania oddziałów lądowych, drugie - pośredni; pierwsze będą uzupełniane przedsięwzięciami dywizji i pułku, drugie - armii.

Wobec nieodzownej konieczności wzajemnego uzupełniania się wszystkie przedsięwzięcia z tego zakresu powinny być z góry zaplanowane i zsynchronizowane na odpowiednich szczeblach dowodzenia w czasie i w przestrzeni.

Na współczesnym polu walki wcześniejsze, szczegółowe określenie sposobów opanowywania lotnisk nieprzyjaciela w oparciu o ogólny plan zwalczania jego powietrznych środków napadu i wydzielenie do tego celu odpowiednich środków będzie stanowiło podstawowy warunek, gwarantujący opanowywanie lotnisk nieprzyjaciela w stanie niezniszczonym.

### 3. Wnioski ogólne i zagadnienia szczegółowe dla dalszych badań.

Na tle charakterystyki lotnisk i baz lotniczych

nieprzyjaciela oraz na tle charakterystyki wpływu oddziaływania sił i środków wyższego szczebla na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska zbadano warunki działania, jakie mogą zaistnieć na lotniskach po osiągnięciu ich przez czołowe oddziały wojsk lądowych. Oparciu o nie niżej sprecyzowano wnioski uogólniające wyniki dotychczasowych badań i wyodrębniano zagadnienia szczegółowe wymagające dalszych badań.

#### a/ wnioski ogólne.

1. Wartość obrony naziemnej lotnisk na współczesnym polu walki jest zdecydowanie wyższa od wartości obrony naziemnej lotnisk z okresu drugiej wojny światowej. W okresie drugiej wojny światowej podstawowym atrybutem obrony naziemnej lotnisk była pośrednia obrona naziemna realizowana przez wojska lądowe broniące ciągłych frontów. Na współczesnym polu walki, oprócz pośredniej obrony naziemnej realizowanej również przez broniące się wojska lądowe, zwiększy się i to bardzo znacznie wartość bezpośredniej obrony naziemnej lotnisk. Ona też będzie podstawowym atrybutem obrony naziemnej lotnisk. Wartość tej obrony prawdopodobnie będzie nadal wzrastać z uwagi na szybki rozwój wojsk obrony terytorialnej. Wzrost ten podyktowany został prawidłowościami współczesnego pola walki.

Zmieniły się również zasady organizowania bezpośredniej naziemnej obrony lotniska. Tworzenie ciągłego frontu wokół lotniska - jak to miało niekiedy miejsce w drugiej wojnie światowej będzie chyba zjawiskiem odosobnionym. Zorganizowanie obrony okrężnej współczesnego lotniska, przekraczającego bardzo często powierzchnię 60-80 km<sup>2</sup> przerasta możliwości sił i środków, jakie mogą być wydzielone do jego bezpośredniej obrony naziemnej. Należy więc przypuszczać, że siły i środki wydzielone do niej stosować będą działania obronne o charakterze manewrowym i stąd ich główne siły mogą powstawać już w samym toku akcji obronnej w rezultacie doraźnie korzystnej koncentracji obwodów. Z powyższego wynika, że walk o opanowanie lotniska przez wojska lądowe z reguły raczej rozstrzygać się będzie poza jego rejonem - na podejściu do lotniska. Wniosek ten

stanowi bardzo istotny element organizacji działań i działania wojsk lądowych w celu opanowania lotnisk nieprzyjaciela.

2. Wzrost odległości bazowania lotnictwa od czoła walczących wojsk lądowych i wzrost wartości bezpośredniej obrony naziemnej lotnisk, chociaż znaczenie zwiększyły stopień bezpieczeństwa lotnictwa, skuteczności bezpośredniej obrony naziemnej lotnisk, względną swobodę w realizacji planowanego przebazowania lotnictwa i w ewakuacji oraz niszczeniu opanowanych lotnisk nie przesądzają jednak w sposób zdecydowany o niemożliwości opanowywania lotnisk przez oddziały lądowe.

Współczesne środki walki są tak potężne i skuteczne w działaniu, a zwłaszcza w stosunku do obiektów stałych jakimi są również lotniska, iż przy ich pomocy będzie można stworzyć oddziałom lądowym korzystne warunki w walce o opanowywanie lotnisk nieprzyjaciela.

Zachowanie uznawanych teoretycznie odległości bazowania lotnictwa i wydzielenie niezbędnych sił i środków do bezpośredniej naziemnej obrony lotnisk z wielu względów nie zawsze jednak okaże się możliwe. Potwierdziły to wyniki analizy sieci lotniskowej i ogólna kalkulacja sił i środków, jakie mogą aktualnie i perspektywnie mieć nasi potencjalni przeciwnicy do obrony lotnisk na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym.

3. W celu stworzenia korzystnych warunków działania oddziałom lądowym w toku podejścia do lotnisk nieprzyjaciela i w walce o ich opanowanie wysuwa się na plan pierwszy zapewnienie im możliwości prowadzenia natarcia w wyco-  
kim tempie oraz wzbronienie planowego przebazowania lotnictwa, ewakuacji lotnisk i ich zniszczenia. Omówiona charakterystyka działania sił i środków jakie współcześnie mogą być wykorzystane do tego celu potwierdziła pełną możliwość jej zrealizowania.
4. Wśród całości zadań podejmowanych w stosunku do lotnisk nieprzyjaciela w celu stworzenia korzystnych warunków ich opanowania przez oddziały lądowe szczególnego znaczenia nabiera problem wzbronienia niszczenia opanowanych lotnisk. W świetle ogólnych badań przeprowadzanych odnośnie tego problemu należy

sądzić, że przezorny nieprzyjaciel przygotowuje lotniska zawczasu do niszczenia, a zwłaszcza lotniska usytuowane w strefie działań bojowych. Wynika to z czasochłonności zabiegów przygotowawczych lotniska do niszczenia.

toku walki obronnej można nie nadążać w dokonywaniu takich zabiegów. Oddanie natomiast przeciwnikowi lotniska w stanie użytecznym, gdy uwzględni się jego wysiłek niezbędny na wybudowanie nowego lotniska, równałoby się świadomemu zwiększeniu jego możliwości zaczepnych. Z całą pewnością okoliczność ta będzie komplikować w poważnym stopniu organizację działań i działanie oddziału lądowego w walce o opanowanie lotniska, lecz nie uwzględnienie jej może się okazać bardzo przykrem w skutkach. Problem ten mimo swej specyfiki, może być pomyślnie rozwiązany, ponieważ na zdobywany lotnisku istnieją realne szanse pomyślnego działania taktycznego desantu na śmigłowcach, grupy specjalnej i pododdziału rozpoznawczego.

Jeśli rezultaty działania na lotnisko bmar i lotnictwa będą tak zdecydowane, iż zagwarantują wyjście oddziału lądowego w rejon lotniska przed opuszczeniem go przez lotnictwo, to takie czynniki nie przesądzają jednak niemożliwości zniszczenia lotniska przez nieprzyjaciela. Dlatego też działalność bojowa na zdobywanym lotnisku taktycznego desantu na śmigłowcach, grupy specjalnej i pododdziału rozpoznawczego winna być skierowana w pierwszym rzędzie na rozpoznanie i zniszczenie systemu przygotowania lotniska do niszczenia.

Z powyższych wniosków wynika, że na współczesnym polu walki mogą zaistnieć takie warunki działania, które oddziałom wojsk lądowych zapewnią szanse opanowania lotniska nieprzyjaciela w stanie użytecznym.

b/ Zagadnienia szczegółowe dla dalszych badań

światło wartości obrony naziemnej lotnisk, zasad bazowania i przebazowania lotnictwa, ewakuacji i niszczenia lotnisk oraz spodziewanych rezultatów oddziaływania współczesnych środków brania na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej nie określone jest:

Problem -

1. Jakie siły i środki należy wydzielać w celu ostatecznego pokonania <sup>bez</sup>pośredniej naziemnej obrony lotniska? Czy rzeczywiście należy specjalnie do tego celu wydzielać siły około pułku na każde lotnisko - jak to poniekąd wynika z treści dotychczasowych rozważań - czy też innej wielkości oddział /pododdział/. Ostateczne pokonanie bezpośredniej i pośredniej naziemnej obrony lotniska pozostaje w ścisłym związku nie tylko z ilością sił i środków jakie wydzieli nieprzyjaciół do tego celu, lecz również z wielością skali własnych przedsięwzięć siłami i środkami wyższego przełożonego w stosunku do samego lotniska i do sił i środków nieprzyjaciela rozmieszczonych poza lotniskiem, walka z którymi nie pozostaje przecież bez wpływu na przebieg działania w walce o opanowanie lotniska. Skala przedsięwzięć w stosunku do samego lotniska może być określona z dużą dokładnością, ponieważ istnieją realne możliwości wczesniejszego uzyskania niezbędnych do tego celu informacji. Natomiast skala przedsięwzięć w stosunku do sił i środków nieprzyjaciela rozmieszczonych poza rejonem lotniska, dotycząca przede wszystkim ruchomych obiektów nieprzyjaciela, nie będzie mogła być określona z taką dokładnością, ponieważ nie ma pewnej gwarancji, iż uda się wczesniej uzyskać niezbędne do tego celu informacje. Przedsięwzięcia tej kategorii będą realizowane sukcesywnie na tle określonych warunków sytuacji taktyczno-operacyjnej. Z tych względów przy określaniu niezbędnych sił i środków wojsk lądowych dla ostatecznego pokonania pośredniej i bezpośredniej obrony naziemnej lotniska należy uwzględniać je w oparciu o zasady wykorzystania rodzajów wojsk w działaniach zaczepnych.
2. Czy przy określaniu niezbędnych sił i środków wojsk lądowych dla ostatecznego pokonania pośredniej i bezpośredniej obrony naziemnej lotniska wystarczy uwzględniać tylko wartości tej obrony i skalę przedsięwzięć w stosunku do lotniska oraz do sił i środków nieprzyjaciela rozmieszczonych /działających/ poza lotniskiem, czy też o tym decydować będą inne czynniki? Wydaje się, że przy określaniu niezbędnych sił i środków z wojsk lądowych dla ostatecznego pokonania pośredniej i bezpośredniej obrony lotniska nie bez wpływu pozost-

stają: warunki wynikające z właściwości terenu i sytuacji bojowej w rejonie usytuowania lotniska, oczekiwane przeciwdziałanie nieprzyjaciela w walce o lotnisko, możliwości czynnego zaangażowania się w walce o opanowanie lotniska sąsiadów i innych rodzajów wojsk, stopień samodzielności i manewrowości oddziału lądowego wydzielonego do opanowania lotniska itp.

3. Jeżeli w wielu względów nie będzie można we właściwym czasie wykonać odpowiednich przedsięwzięć w stosunku do lotniska w celu wzbronienia nieprzyjacielowi przebazowania lotnictwa, ewakuacji lotniska i jego zniszczenia, albo gdy przedsięwzięcia te będą daleko niewystarczające, czy i jakie w takich warunkach są szanse opanowania lotniska w stanie eksploatacyjnym przez wojska lądowe?

Odpowiedzi na to pytanie należy szukać na drodze analizy zasad wykorzystania oddziałów lądowych w działaniach zaczepnych na współczesnym polu walki.

4. Jak należy organizować i prowadzić działania w celu osiągnięcia maksymalnie korzystnych wyników w walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela? Należy więc zbadać racjonalne metody i sposoby prowadzenia takich działań przez oddziały lądowe w nowych warunkach pola walki.

Zbadanie wyżej przedstawionych zagadnień, zdaniem autora, okaże się możliwe na drodze analizy szczególnie brzożnych przypadków, w których oddziały lądowe mogą być wykorzystane dla opanowania lotnisk nieprzyjaciela.

## II. ORGANIZACJA DZIAŁAŃ I DZIAŁANIA ODDZIAŁÓW LĄDOWYCH W CELU OSPANOWANIA LOTNISK NIEPRZYJACIELA.

### 1. Analiza szczególnie brzożnych przypadków opanowania lot- nisk nieprzyjaciela przez oddziały wojsk lądowych.

Na współczesnym polu walki organizację działań i działania oddziałów wojsk lądowych w celu opanowania lotnisk nieprzyjaciela będą poprzedzać różne, czasami krańcowo odmiennie sytuacje bojowe. Pod pojęciem odmienności tych sytuacji - w odniesieniu do rozpatrywanego problemu - autor rozumie takie sytuacje bojowe, w których okoliczności towarzyszące organizacji i prowadzeniu walki o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela będą różne jakościowo. Różnice te wynikną z wielu względów: charakteru działania oddziałów wojsk lądowych, warunków ich działania i zadań bojowych przez nie wykonywanych, charakteru działań nieprzyjaciela, sytuacji lotniskowej na jego lotniska itp. Pozostają one również w ścisłym związku z okresem trwania wojny.

W warunkach początkowego okresu wojny charakter i warunki działania oddziałów lądowych zależą w głównej mierze od stopnia ich gotowości bojowej i skali operacyjnego rozwinięcia wojsk. Te dwa czynniki, a także rezultaty pierwszych obustronnych zmasowanych uderzeń bmar uwarunkują charakter pierwszych starć zbrojnych w pasie nadgranicznym. Na współczesnym polu walki przebieg pierwszych starć zbrojnych charakteryzować się będzie przede wszystkim dążnością walczących stron do uchwycenia inicjatywy.

W imię jej uzyskania będą realizowane wszystkie możliwe przedsięwzięcia przy udziale wszystkich rodzajów wojsk. Dla strony, która ją osiągnie zapewniony zostanie jeden z podstawowych warunków umożliwiających przeniesienie działań wojennych w głąb terytorium przeciwnika; dla strony przeciwnej w takiej sytuacji początkowe działania wojenne będą miały charakter wymuszony: obrona lub odwrót. Nie należy również wykluczać w początkowym okresie wojny przypadku, w którym to jedna ze stron w sposób zamierzony przejdzie do działań obronnych w celu wygrania czasu niezbędnego dla osiągnięcia gotowości bojowej i zakończenia operacyjnego rozwinięcia wojsk.

W toku wojny na charakter i działania oddziałów lądowych złożą się przede wszystkim takie czynniki jak: wyniki pierwszych starć zbrojnych w pasie nadgranicznym, rezultatu dotychczasowego oddziaływania na zaplecza nieprzyjaciela, stopień uzyskanej izolacji pola bitwy itp.

Mając powyższe na uwadze istnieje uzasadniona potrzeba przeprowadzenia analizy takich przypadków, jakie mogą zaistnieć podczas opanowywania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały wojsk lądowych w początkowym okresie wojny w zależności zarówno od charakteru działania walczących stron w pasie nadgranicznym, jak też w toku pomysłnie rozwijającej się operacji zaczepnej.

Dla skrócenia rozważań analizę ogranicza się do brzeżnych przypadków. Poza tym opiera się tę analizę na założeniach, w niniejszej pracy zaakceptowanych bez dowodzenia ich słuszności, a wynikających z ogólnie znanych zasad doktrynalnych. Mianowicie chodzi o takie założenia rozwojowo-sytuacyjne, które przyjmowało się i ciągle u nas przyjmuje za podstawę planowania i prowadzenia działań na pewnym przykładowym kierunku operacyjnym, a mianowicie: Jutlandzkim kierunkiem operacyjnym. Kierunek ten jest dla nas aktualnie typowy w zakresie ustalenia zadań i układu czynników wojskowych na wypadek wojny. Trzeba też dodać, że pod względem rozpatrywanego w pracy tematycznego problemu, lotniskowy układ sytuacyjny na tym kierunku należy uznać za typowy dla pozostałych obszarów północno-nadmorskiego kierunku operacyjnego. A więc wnioski, jakie wynikną z tej analizy, zdaniem autora, mogą być uważane za wystarczające dokładne dla sprecyzowania ogólnych prawidłowości dotyczących zasad organizacji i prowadzenia <sup>działań</sup> w celu opanowania lotnisk nieprzyjaciela na całym obszarze północno-nadmorskiego kierunku operacyjnego.

a/ Analizie szczególnie brzeżnych przypadków opanowania lotnisk nieprzyjaciela w początkowym okresie wojny.

Wojenne doświadczenia historyczne, szczególnie z pierwszej i drugiej wojny światowej, niezmiernie potwierdzą-  
ły jedną z wielu prawidłowości działań wojennych w po-  
czątkowym okresie wojny. Wynika z niej to, że ta strona,

która wcześniej osiągała strategiczną i operacyjną gotowość wojsk lądowych w pierwszych starciach zbrojnych mogła przejawiać inicjatywę w realizacji swego celu działań wojennych. Tak zdarzyło się w pierwszej wojnie światowej /uderzenie Niemiec przez Belgię na Francję/ i tak zdarzyło się w drugiej wojnie światowej /uderzenie Niemiec faszystowskich na Polskę i Związek Radziecki/. Okoliczności, jakie towarzyszyły tym działaniom i ich rezultaty powszechnie są znane. Istotnym w nich jednak jest to, że starcia zbrojne walczących stron poprzedzane były okresem przygotowań, niezbędnym na przeprowadzenie rekonwersji ekonomiki, mobilizację i operacyjne rozwinięcie wojsk lądowych lub tylko na operacyjne rozwinięcie wojsk lądowych<sup>x</sup>

Starcia zbrojne stron w pierwszej wojnie światowej poprzedzało oficjalne wypowiedzenie wojny, po którym to dopiero odbywała się mobilizacja i operacyjne rozwinięcie wojsk. Od wypowiedzenia wojny do pierwszych zdecydowanych starć zbrojnych upływał znaczny okres czasu. Niemcy np. dokonali operacyjnego rozwinięcia wojsk po 16, a Francuzi po 17 dniach od chwili wypowiedzenia wojny<sup>x</sup>. W toku drugiej wojny światowej w większości wypadków nie wypowiedziano wojny. Tak postąpiły np. Niemcy w stosunku do Polski i Związku Radzieckiego oraz Japonia w stosunku do USA i Wielkiej Brytanii. Agresor przeprowadzał ukrytą mobilizację i dokonywał operacyjnego rozwinięcia wojsk, które trwały od kilku tygodni do kilku miesięcy<sup>xx</sup>, zapewniając sobie w ten sposób przewagę ilościową, co wraz z niespodziewanym terminem uderzenia umożliwiło mu osiągnięcie bardzo poważnych sukcesów operacyjnych i strategicznych.

We wszystkich tych przypadkach nacierającemu udawało się opanować znaczną część terytorium przeciwnika wraz z jego infrastrukturą /mosty, węzły drogowe, kolejowe, porty, zakłady przemysłowe itp/. Jednakże opanowanie infrastruktury terytorium przeciwnika nie udzielono tyle

x/ W.A. Mielikow: "Strategičeskije rozwiertowanije" Goswojenizdat Moskwa 1939 r. s.503.

xx/ Na przykład w 1941 Niemcy dokonali rozwinięcia swych sił wzdłuż granicy radziecko-niemieckiej w ciągu 5 miesięcy.

uwagi, jak to obserwowano aktualnie w założeniach doktry-  
nalnych potencjalnych przeciwników. Jej opanowanie odbywało  
się równoległe z realizacją podstawowych celów działań:  
pobicia nieprzyjaciela i zajęcie jego terytorium. Dopiero  
w toku drugiej wojny światowej, na skutek zmian w sposo-  
bach prowadzenia działań wojennych, obserwowano wyraźną  
dążność walczących stron do opanowania infrastruktury tery-  
torium nieprzyjaciela. Potrzeba ta wynika z manewrowego  
charakteru działań bojowych. Nacierający, drogą opanowania  
infrastruktury zapewniał sobie warunki dla prowadzenia  
działań zaczepnych w wysokim tempie. Dotyczyło to szczegól-  
nie takich obiektów, które jak najściślej były związane  
z potrzebami pola walki: mosty, lotniska, węzły dróg,  
magazyny paliwa itp. Przykładów zamierzzonego działania dla  
opanowania wymienionych obiektów w stanie niezniszczonym  
dostarczają nam działania armii niemieckiej, ponieważ  
oni tylko obok armii japońskiej prowadziła działania za-  
czepne w początkowym okresie wojny. Podstawowym czynnikiem,  
który zapewniał opanowanie tych obiektów były działania  
wojsk lądowych prowadzone w niespotykanym dotychczas wyso-  
kim tempie - do 100 km/dobę. Tempo to wprost obeszła  
przeciwnika i uniemożliwiła mu zorganizowanie skutecznych  
przeciwdziałań. <sup>warunki tej metody OGM.</sup> Obok tego wysokiego tempa natarcia niemają  
rolę odegrało lotnictwo, desanty powietrzne i grupy  
dywersyjne przez wcześniejsze oddziaływanie na te obiekty.

Okres jaki nas dzieli od zakończenia drugiej wojny  
światowej charakteryzuje się ciągłymi próbami pod względem  
teoretycznego określenia prawidłowości prowadzenia działań  
wojennych w nowych warunkach. Jedną z tych prawidłowości  
uznają potrzebę posiadania już w okresie pokoju odpowied-  
nych sił i środków militarnych, gotowych do podjęcia  
natychmiastowych działań wojennych w skali strategicznej i  
operacyjnej. Wychodzi się bowiem ze słusznego założenia,  
że w naszych warunkach istnieją - jak nigdy dotąd -  
możliwości nieoczekiwanego uderzenia, głównie bronią  
raketowo-jądrową, które może okazać się bardzo brzemienne  
w skutkach. W takiej sytuacji przedsięwzięcia mobilizacyj-  
ne mogą być bardzo ograniczone, a nawet wręcz niemożliwe.  
Posiadanie więc w okresie pokoju odpowiednich sił gotowych  
do wykonania natychmiastowego uderzenia odwetowego i  
podjęcia działań zbrojnych w każdej ich postaci jest

sprawą pierwszorzędnej wagi. Takie też zjawisko obserwujemy aktualnie w rozwoju się zbrojnych potencjalnych przeciwników, co nie może pozostać bez wpływu na przebieg starcia zbrojnego w początkowym okresie wojny.

Charakter i sposób działania wojsk lądowych w początkowym okresie wojny będzie zależał decydująco od wyników uderzeń raketowo-jądrowych o ile będą one miały miejsce i od warunków jakie powstaną po tych uderzeniach.

W odniesieniu do północno-nadmorskiego kierunku operacyjnego i pokojowego rozmieszczenia naszych wojsk lądowych można założyć dwa podstawowe warianty ich działania: wybuch wojny /uderzenia raketowo-jądrowe/ zastanie je w garnizonach stałych, w rejonach alarmowych lub w toku przegrupowania na przewidywane kierunki ich działania, względnie ześrodkowane w rejonach koncentracji /wyjściowych/ w gotowości do podjęcia natychmiastowych działań bojowych. W oparciu o takie warianty działania wojsk lądowych w początkowym okresie wojny rozwija się nasza teoria wojenna i realizuje się praktyczne szkolenie wojsk i sztabów. Uogólnienia teoretyczne i wyniki praktycznych ćwiczeń wyrażają zgodnie postulat o możliwości i potrzebie w każdym z tych wariantów przejście do zdecydowanych działań zaczepnych, bowiem na tej drodze, dąży się do uzyskania i rozwinięcia przewagi w działaniach. U podstaw tego postulatu legła analiza wszystkich podstawowych czynników, jakie mogą się złożyć na charakter działania w początkowym okresie wojny na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym, a szczególnie analiza potencjalnych możliwości tych sił i środków, jakie ewentualnie mogą być użyte przez dwie walczące strony: NATO i Pakt Warszawski.

Oto jak wyobraża sobie prowadzenie działań wojennych nasi potencjalni przeciwnicy w początkowym okresie wojny. Sądzą oni, że wobec korzystniejszej sytuacji operacyjnej i strategicznej sygnatury Układu Warszawskiego, siły zbrojne paktu NATO w początkowym okresie wojny na europejskim teatrze działań wojennych nie będą zdolne do prowadzenia działań zaczepnych. Warunki takie mogą zaistnieć dopiero w toku wojny drogą umiarkowanego wykorzystania broni raketowo-jądrowej w połączeniu z działaniami opóźniająco-obronnymi. Dlatego też uważają, że pierwsze masowe uderzenie broni raketowo-jądrowej

powinno wyjść z ich strony, przy czym nie powinny go poprzedzać jakiegokolwiek przedsięwzięcia natury wojskowej, wskazujące wyraźnie na przygotowania się do wojny. Ma to umożliwić uzyskanie zaszczerzenia, a w rezultacie znacznie osłabić uderzenie odwrotowe broni raketowo-jądrowej i siłą uderzeniową wojsk lądowych państw Układu Warszawskiego. Z kolei równoczesne uruchomienie własnych wojsk lądowych i ich rozwinięcie umożliwi zorganizowanie działań opóźniająco-obronnych w celu ostatecznego zakamania natarcia wojsk lądowych państw Układu Warszawskiego, z którym to - mimo pierwszego uderzenia jądrowego z ich strony - poważnie się liczą; Pod osłoną tych działań ma nastąpić nagromadzenie odpowiednich sił i środków drogą mobilizacji i przerzutów z innych rejonów dla przejścia do zdecydowanego przeciwnatarcia i przeniesienia działań wojskowych na terytorium państw socjalistycznych. x/

Schemat działań opóźniająco-obronnych, przewidujący strategiczne rozmieszczenie sił i środków przedstawia się do niedawna /1961 r/ następująco: xx/

S t r e f a A położona między granicą państw socjalistycznych a pierwszymi, większymi naturalnymi przeszkodami o głębokości 65-95 km. W strefie tej, ich zdaniem, należy by stopować atomowe pola minowe, rejony radioaktywne i różnego rodzaju zapory, które trudno będzie zniszczyć przeciwnikowi za pomocą broni jądrowej i konwencjonalnej, a które to hamujące wpłyną na tempo jego natarcia. Sądzą również, że niszczenie w ramach tej strefy należy wykonać w takim stopniu, aby uczynić pas terenu ziemią nieczyją. W pasie tym miałyby być zainstalowane różnorodne techniczne urządzenia /radarowe, sejsmograficzne itp/ informujące o ruchach przeciwnika. Wzdłuż skraj tej strefy byłby obsadzony przez niewielkie oddziały osłonowe, których zadaniem byłoby uprzedzenie sił głównych, opóźnianie, dezorganizowanie i kanalizowanie natarcia przeciwnika

x/ Zwolennikami takiej koncepcji prowadzenia wojny są przede wszystkim amerykańscy i angielscy teoretycy wojskowi, a między innymi: L. Malvin, A. Worley, D. Liddell Hart i inni.

xx/ "Nowy rozwój sił lądowych - taktyka, organizacja i uzbrojenie" Wydawnictwo the Stuckpole, Nowy Jork 1960 r.

w celu stworzenia opłaczalnych celów dla uderzeń broni jądrowej.

Strefa B - manewrowa strefa wysuniętych sił obrony. Głębokość strefy 120-145 km. I ta strefa również, ich zdaniem, powinna być wcześniej przygotowana do niszczenia. Jednak system ostrzegania, zapory i niszczenia nie miałyby być doprowadzone do takiego stopnia jak w strefie A. Strefę B planowano podzielić na sektory o powierzchni około 13000 km<sup>2</sup>. Uważano, że do utrzymania jednego sektora wystarczającą siłą będzie od 3 do 5 grup brygadowych.

Strefa C. W strefie tej, przebiegającej równolegle do strefy B, o głębokości od 200 do 300 km /ogólnie do rubieży rz. Ren/ powinny się rozmieszczać podstawowe środki przenoszenia broni jądrowej i odwoły wojsk lądowych, a także zasadnicze siły lotnictwa taktycznego. Przed strefą tą, ich zdaniem, ma nastąpić ostateczne zatrzymanie natarcia przeciwnika, a następnie przejść do zdecydowanych przeciwdziałań.

W miarę wzrostu roli NRF i jej sił zbrojnych w NATO pod silnym naciskiem generacji Bundeswehry dokonano ostatecznie rewizji tych zadań. Wprawdzie nie neguje się samej idei tak pojętych działań opóźniająco-obronnych, lecz wysuwa się postulat o konieczności obrony półwyspu Juliańskiego na rubieży kanału Kilońskiego i nieznacznej utraty terytorium NRF - na głębokość rz rz. Nezer, Fuldy oraz miejscowości Wurzsburg i Monachium /do 100-170 km/x/. Koncepcja powyższa stosowana jest w ćwiczeniach praktycznych z wojskami i w szkoleniu sztabów. Potwierdza to analiza praktycznych ćwiczeń z wojskami i ćwiczeń sztabowych, jakie prowadzili nasi potencjalni przeciwnicy na terytorium europejskich sygnatariuszy paktu NATO w ciągu ostatnich lat.<sup>xx/</sup> Wszystkie ćwiczenia w warunkach początkowego okresu wojny prowadzone były na temat: "Prowadzenie działań opóźniająco-obronnych lub obronnych w początkowym okresie wojny i przejście do przeciwnatarcia".

x/ Przegląd Informacyjny nr 2/62 s.47.

xx/ Biuletyn Informacyjny nr 2/62 Załącznik nr 8.

Nie wnikając chwilowo w szczegóły intety tego typu obrony nie trudno zauważyć, że mamy tu do czynienia - w pewnym sensie - ze zmodernizowaną obroną ruchową, prowadzoną nie przez poszczególne związki taktyczne lecz przez całość wojsk NATO na środkowo-europejskim teatrze działań wojennych.<sup>x/</sup> Zakładamy, że rzeczywiste taki typ obrony napotkają nacierające oddziały lądowe, które przejdą do natarcia z rejonów wyjściowych. A jeżeli tak, czy będą mogły one opanowywać lotnisko nieprzyjaciela, skoro on przewiduje ich niszczenie na całej głębokości obrony? W tym miejscu wypada podmienić, że tak pojęte niszczenie - przekształcenie terenu w ziemię niczyją - jest raczej mało prawdopodobne, ponieważ może być ono zrealizowane chyba dopiero w trakcie działań obronnych, a nie przed ich rozpoczęciem. Wynika to z potrzeb zabezpieczenia działania tych wojsk, które nieprzyjaciół będzie posiadał w pasie nadgranicznym i w strefie manewrowej wysuniętych się obrony. Skoro do tego dojdą jeszcze odpowiednie przeciwdziałania z naszej strony, to zamierzenia nieprzyjaciela mogą okazać się nie do zrealizowania.

W strefie A i B, mając na uwadze zasady bazowania lotnictwa i charakter działań opóźniająco obronnych, nie należy oczekiwać większej ilości lotnisk czynnych. Lotniska usytuowane w tych strefach, a jest ich na północno-wschodnim kierunku operacyjnym znaczne ilości,<sup>xx/</sup> zostaną prawdopodobnie wykorzystane jako lotniska wysunięte lotnictwa taktycznego i jako lotniska bazowania lotnictwa ORL. Część ich w ogóle nie będzie wykorzystywana. Dlatego też wydeje się, że przedsięwzięcia obrony naziemnej lotnisk czynnych i ich niszczenie, a przede wszystkim niszczenie nieczynnych lotnisk przez nieprzyjaciela realizowane będą na nieco odmiennych zasadach niż te, które zostały omówione w poprzednim rozdziale. Przecznawiają na tym dwie podstawowe okoliczności. Pierwsza z nich wynika z charakteru działań opóźniająco-obronnych i z ilości się jakie nieprzyjaciół przewiduje w ogóle dla

x/ "Paktyczne pociski rakietowe w obronie nuklearnej"

WPZ nr 4 1962 r.

xx/ Patrz tabela 6 - uwaga autora.

tych działań między granicą a zasadniczą strefą obrony, druga - z celu działań opóźniająco-obronnych. Uwzględniając je należy liczyć się z tym, że lotniska w strefie B i C będą zawczasu przygotowane do niszczenia i zniszczone, a zwłaszcza lotniska niewykorzystywane. W związku z powyższym problem opanowania lotnisk na tej głębokości przez oddziały lądowe komplikuje się w poważnym stopniu mimo, że ich nasiemna obrona nie będzie tak zdecydowana. Komplikuje ją również dodatkowo ta okoliczność, że przedsięwzięcia wyższego szczebla, głównie w oddziaływaniu na lotniska bronią masowego rażenia i lotnictwem, mogą być ograniczone, a nawet mogą nie mieć miejsca w ogóle. Trudno bowiem zakładać takie warunki w których broń masowego rażenia i lotnictwo wykorzystane zostaną na obiekty dla nich nieopłacalne. Takimi przecież obiektami będą lotniska niewykorzystane przez nieprzyjaciela.

W związku z tym, autor uważa, że w takich okolicznościach działania oddziałów lądowych, problem opanowania lotnisk nieprzyjaciela może być pomyslnie rozwiązany o ile stworzone im zostaną warunki szybkiego i zdecydowanego wyjścia na tyły nieprzyjaciela przy jednoczesnym oddziaływaniu na lotniska niewielkich desantów na śmigłowcach lub grup specjalnych. Tezę tę potwierdza analiza warunków działania oddziałów lądowych w początkowym okresie wojny na Jutlandzkim kierunku operacyjnym na głębokość do kanału Kilońskiego, dokona <sup>na</sup> w oparciu o aktualnie istniejącą sieć lotniskową, własności terenu i przy uwzględnieniu omówionej wyżej koncepcji działań opóźniająco-obronnych /załącznik nr 11/.

Z pokojowej dyslokacji lądowych wojsk operacyjnych naszych potencjalnych przeciwników wynika, że na tym kierunku mogą prowadzić działania opóźniająco-obronne dwie lub trzy dywizje: jedna lub dwie niemieckie i jedna duńska. Stosownie do zakładanej koncepcji działań opóźniająco-obronnych ich ugrupowanie bojowe może przedstawiać się następująco: w strefie A - dwie - trzy brygady, w strefie B - siły głównie dwóch dywizji i w strefie C - jedna dywizja. Uwzględniając szerokość kierunku równą około 100 km daje to: w strefie A jedną brygadę na 30-35 km, w strefie B jedną brygadę na 35-40

km i w strefie C jedną brygadę na 20-25 km.

W strefie A usytuowanych jest siedem, a w strefie B cztery lotniska. Lotnisk w strefie C chwilowo nie bę-  
dziemy uwzględniać, gdyż usytuowane są one poza rejonem  
planowanych działań opóźniająco-obronnych. W strefie A  
mogą być wykorzystane lotniska nr nr 1 i 7 gdyż usytu-  
wane są poza zasięgiem taktycznej broni rakietowo-jądrow-  
wej. Lotniska nr nr 2, 3, 4, 5 i 6 mogą być zawczasu przygo-  
towane do niszczenia i zniszczone przez nieprzyjaciela,  
W strefie B mogą być wykorzystane wszystkie lotniska,  
to jest lotniska nr nr 9, 10, 11 i 12.

Założony, że na kierunku tym prowadzi operację  
zaczepną armia w składzie pięciu dywizji. Szerokość  
kierunku pokrywa się z szerokością pasa natarcia armii.  
Z właściwości terenu w pasie nadgranicznym wynika, że armia  
na możliwości użycia w pierwszym rzucie trzech dywizji,  
których zadaniem byłoby: ostateczne rozbitcie oddziałów  
osłonych w strefie A, oddziałów manewrowych w strefie B i  
osiągnięcie na całej szerokości kanału Kilońskiego oraz opa-  
nowanie na nim przyczółków we współczesnym pojęciu.  
Możliwości wykonania tych zadań w wysokim tempie zależnie-  
ją wówczas o ile armia dysponować będzie zdecydowaną  
przewagą w broni jądrowej, bowiem sama nieznaczna przewaga  
w wojskach lądowych i w broni konwencjonalnej, wynikająca  
z porównania ilości dywizji i ich uzbrojenia, niczego  
jeszcze nie przesądza. Tylko w warunkach zdecydowanej  
przewagi jądrowej można doprowadzić do takiego stanu  
rzeczy, w którym z jednej strony nieprzyjaciel pobawiony  
zostanie możliwości zdecydowanego przeciwdziałania na  
skutek poniesionych strat<sup>1</sup> z drugiej - stworzone zostaną  
sprzyjające warunki do prowadzenia w wysokim tempie  
dynamicznych oraz manewrowych działań zaczepnych. Bez  
spełnienia tych warunków nie może być mowy o opóźnieniu  
lotnisk nieprzyjaciela, ponieważ nic nie będzie stało  
na przeszkodzie w realizacji planu niszczenia lotnisk.

Założony z kolei, że warunki te zostaną spełnione.  
Oddziały lądowe, wykorzystując skutki smacowanych nacierzeń  
bmar, rozstrzygają zdecydowane działania zaczepne. Nieprzyja-  
ciel na skutek poniesionych strat, nie jest zdolny do  
zdecydowanego przeciwdziałania; dąży on jedynie do  
opóźnienia natarcia i wycofania niezniszczonych sił na

zasadniczą rubież oporu oraz do zniszczenia obiektów o znaczeniu wojskowym, a w tym i lotnisk. Ydaje się więc, że opanowanie lotnisk niewykorzystywanych przez nieprzyjaciela przez oddziały lądowe jest mało prawdopodobne. Możliwości opanowania tych lotnisk mogą zaistnieć wówczas o ile nieprzyjaciel ich niszczenie realizować będzie w toku działań opóźniająco-obronnych. Rozpatrzmy np. pod takim kątem widzenia możliwości opanowania lotnisk nr nr 5 1 6 usytuowanych w strefie A na kierunku natarcia 12DZ. Lotniska te są usytuowane za kanałem Alba-Trawe w odległości 16 km od granicy w rejonie działań opóźniająco-obronnych brygady, która odpowiedzialna jest za ich zniszczenie. Czołowe oddziały 12 DZ mogą osiągnąć te lotniska po przekroczeniu granicy w najlepszym wypadku po 2-3 godzinach, tzn. jeżeli nieprzyjaciel nie będzie zdolny do stawiania skutecznego oporu i gdy opanowane zostaną mosty na kanale Alba-Trawe. Do ich niszczenia nieprzyjaciel może przystąpić z chwilą gdy oddziały 12 DZ przekroczą granicę względnie kanał Alba-Trawe. Planowane przedsięwzięcia 12DZ

i szczebli nadrzędnych w celu stworzenia warunków prowadzenia natarcia w wysokim tempie rokuja osiągnięcie tych lotnisk przez czołowe oddziały po 2-3 godz. Nie oznacza to jednak, że przez to spełnione już zostały wszystkie warunki wykluczające możliwość zniszczenia tych lotnisk przez nieprzyjaciela. Oczywiście można liczyć na to, że wysokie tempo natarcia może nieprzyjacielowi nałożyć trudności, które - między innymi - uniemożliwią mu zniszczenie lotnisk. Jest jednak niepewne, czy ogólne trudności zakłócają też działalność obsługi lotnisk, a więc nie mogą stanowić dostatecznej gwarancji co do wzbronienia zniszczenia lotnisk przez nieprzyjaciela. Dlatego też niezbędne są jeszcze dodatkowe, jednoznacznie określone przedsięwzięcia w stosunku do samych lotnisk. W tym celu 12 DZ, przed przekroczeniem granicy lub w trakcie jej przekraczania, powinna desantować w rejonach lotnisk niewielkie taktyczne desanty lub grupy specjalne z zadaniem wzbronienia nieprzyjacielowi zniszczenia lotnisk. W założonych warunkach działania 12 DZ istnieje duże prawdopodobieństwo, że taktyczne desanty lub grupy specjalne zadanie powyższe wykonają.

Odmiennej natomiast może być rozwiązany problem opanowania lotnisk nr nr 2, 3 i 4.

Lotnisko nr 3 posiada trawiasty pas startowy i jest usytuowane w odległości 2 km od granicy na zach. brzegu jeziora Bassow<sup>er</sup>-see w pobliżu portu Trawemünde. Jego zniszczenia nieprzyjaciela może dokonać za pomocą pługów okopowych, spychaczy itp. środków względnie tylko zaminować. Można temu zapobiec, ponieważ istnieje możliwość oddziaływania na to lotnisko ogniem artylerii i moździerzy. Czołowe oddziały 3 DZ mogą osiągnąć lotnisko po 20-30 min od momentu przekroczenia granicy, a nawet wcześniej jeżeli zaatakują go od strony jeziora. Nie będzie więc potrzeby realizowania w stosunku do lotniska dodatkowych przedsięwzięć, ponieważ mogą się one mieścić w treści zadań ogólnych.

Podobnie może być rozwiązany problem opanowania lotniska nr 4 usytuowanego w odległości 5 km od granicy.

Lotnisko nr 2 położone jest w rejonie bazy marynarki wojennej Nojsstadt i jego opanowanie jest zależne od przedsięwzięć 3 DZ i szczebli nadrzędnych w stosunku do samej bazy. O ile np. armia zamierza opanować ją w stanie niezniszczonym wówczas poczyni odpowiednie przedsięwzięcia, które również sprzyjać będą opanowaniu lotniska. Dla 3 DZ działania na tym kierunku mogą się więc odnosić do ostatecznego utrwalenia tych przedsięwzięć, np. działania desantu taktycznego. Można również założyć samodzielne opanowanie bazy i lotniska przez 3 DZ. W takiej sytuacji niewielki desant taktyczny lub grupa specjalna, bez uprzedniego obezwładnienia bazy bronią jądrową, niczego nie rozwiążą. Wyniknie więc uzasadniona potrzeba wydzielania z 3 DZ takiej ilości sił, które będą zdolne pokonać obronę nieprzyjaciela w rejonie bazy morskiej i lotniska. Ilość sił wydzielonych z dywizji będzie zależna od wartości bezpośredniej obrony naziemnej bazy i lotniska oraz charakteru działania broniącej się brygady nad granicą. Jeżeli założymy, że broniąca się brygada nie będzie zdolna do zdecydowanych przeciwdziałań, to siła rzeczy wycofa się w rejon strefy B. Wobec tego obronę bazy i lotniska zapewnią będą te siły i środki nieprzyjaciela, które stanowią będą ich staki garnizon: pododdział wojsk

obrony terytorialnej, pododdziały policji, siły i środki obrony naziemnej lotniska itp. W skali porównawczej mogą być to siły około pułku bez sprzętu ciężkiego. Przy takim założeniu do opanowania bazy i lotniska nie ma potrzeby wydzielać więcej jak wzmocniony pz. Jest to uzasadnione również i tym, że powodzenie tego działania w głównej mierze warunkowane jest od zdecydowanego natarcia 3 DZ na kierunku głównego uderzenia. O ile natomiast broniąca się brygada cudzą siłą wycofa się w rejon bazy i wzmocni jej obronę, wówczas działania pułku wydzielonego do opanowania bazy i lotniska należy dodatkowo wesprzeć ze szczególną dywizji. Po opanowaniu bazy i lotniska 3 DZ prawdopodobnie wykorzysta pułk dragonzotowy. Wynika to z kierunku głównego uderzenia dywizji.

Uogólniając omówiono przykłady opanowania niewykorzystanych lotnisk nieprzyjaciela w strefie A należy jeszcze raz podkreślić, że w wypadku wcześniejszego przygotowania lotnisk do niszczenia problem ich opanowania może być pomyślnie rozwiązany tylko wówczas, gdy nieprzyjaciół będzie dokonywał niszczenia w toku działań opóźniająco-obronnych. W przeciwnym wypadku wszystkie możliwe i wskazane przedsięwzięcia z naszej strony mogą okazać się niecelowe i zbyteczne. Dlatego też w takich okolicznościach opanowywania lotnisk nieprzyjaciela działania oddziałów wojsk lądowych należy poprzedzić szczegółowym rozpoznaniem lotnisk w celu stwierdzenia stopnia przygotowania ich do niszczenia i czasu niszczenia. Czy uzyskanie takich informacji jest możliwe w warunkach początkowego okresu wojny? Kto i w jaki sposób ma dostarczyć je oddziałom lądowym? Autor sądzi, że współczesne rozpoznanie może dostarczyć tego typu informacji. Źródłem ich mogą być: rozpoznanie agenturalne, rozpoznanie radiotelegraficzne oraz rozpoznanie specjalne, a z chwilą rozpoczęcia działań wojennych również rozpoznanie ogólnowojskowe. Jedynie w oparciu o nie określi się stopień prawdopodobieństwa opanowania niewykorzystanych lotnisk i skalę niezbędnych przedsięwzięć.

Zupełnie odmiennie kształtować się będzie problematyka związana z opanowywaniem lotnisk w strefie B. Będą to lotniska wykorzystywane przez nieprzyjaciela, a więc broniące przed powietrznymi i naziemnymi środkami napadu.

W strefie tej są cztery lotniska: nr nr 7, 9, 10 i 11. Wszystkie one są usytuowane w pasie natarcia 12 DZ. W razie ich bezpośredniego naziemnego zagrożenia mogą one być broniące przez siły i środki stale znajdujące się na lotnisku, odpowiednie siły z 3 DPanc /NRP/, oddziały wojsk obrony terytorialnej i lotnictwo z sąsiednich lotnisk. Pomysłowe opanowanie tych lotnisk przez oddziały 12 DZ będzie zależało przede wszystkim od tego w jakim stopniu nieprzyjaciół zostanie skłópowany w realizacji przedsięwzięć związanych z przebazowaniem lotnictwa, ewakuacją lotnisk i ich bezpośrednią obroną naziemną, a także od czasu osiągnięcia lotnisk przez oddziały 12 DZ w odniesieniu do czasu realizowanych przedsięwzięć w stosunku do samych lotnisk. W przedsięwzięciach realizowanych w stosunku do lotnisk i do sił i środków nieprzyjaciela rozmeszczonych poza ich rejonami powinny wziąć chociażby pośredni udział wszystkie rodzaje wojsk uczestniczące w operacji zaczepnej, stosownie do zamiaru jej przeprowadzenia. Uprzednio już założyliśmy, że oddziały lądowe rozwijać będą natarcie w wysokim tempie. Oznacza to, że 3 DPanc /NRP/ rozmieszczona w pasie natarcia 12 DZ została zniszczona /obezwładniona/ bronią masowego rażenia w takim stopniu, iż nie będzie zdolna do prowadzenia aktywnych przeciwdziałań, do których to przede wszystkim, zgodnie z rozpatrywaną koncepcją działań opóźniająco-obronnych, była przeznaczona. Jej udział w obronie lotnisk będzie o tyle mniejszy o ile większy /dłuższy/ będzie okres czasu niezbędny na odtworzenie gotowości bojowej. Założymy z kolei, że w ramach planu walki z powietrznymi środkami napadu nieprzyjaciela, po trzech godzinach od momentu przekroczenia granicy przez oddziały 12 DZ, na lotnisko nr 9 zostało wykonane uderzenie jądrowe, a na lotnisko nr 11 uderzenie rakietą chemiczną. Lotnisko nr nr 7 i 10 są blokowane. W związku z powyższym nasuwa się pytanie: jakiej należy oczekiwać reakcji nieprzyjacielskiej wzbraniającej opanowania tych lotnisk? Należy sądzić, że nieprzyjaciół w stosunku do lotnisk nr nr 9 i 11 będzie dążył do odtworzenia gotowości bojowej lotnisk i wznowienia działalności bojowej lotnictwa na nich bazującego.

Do przobazowania lotnictwa nie przystąpi dotąd dopóki ostatecznie nie rozstrzygną się działania opóźniająco-obronne w strefie A. Jeżeli chodzi natomiast o lotniska nr nr 7 i 10 to wydaje się, że nieprzyjaciel będzie dążył do utrzymania tych lotnisk w stanie eksploatacyjnym nawet wówczas, gdy stopień bezpieczeństwa przekroczy dopuszczalną granicę. Powyższe może być podyktowane dwoma względami: wykonaniem zadań bojowych na korzyść broniących się wojsk w strefie A i obecnością w strefie B tak specyficznego obiektu jakim jest port i miasto Hamburg. Dlatego też należy sądzić, że te lotniska czołowe oddziały 12 DZ będą mogły osiągnąć w toku ich działalności bojowej.

Przeanalizujemy w szczególności okoliczności, jakie mogą towarzyszyć oddziałom lądowym w opanowaniu poszczególnych lotnisk.

Lotnisko nr 7 jest usytuowane w odległości około 34 km od granicy. Pierwoczołowy pułk 12 DZ, nacierający na tym kierunku, może osiągnąć rejon lotniska po upływie 5-7 godz. od czasu przekroczenia granicy, a organami rozpoznawczymi odpowiednio wcześniej. Lotnisko to prawdopodobnie zostanie ujęte w ogólny system obrony miasta i portu Hamburg, a w związku z tym opanowanie go przez niewielki desant taktyczny, grupę specjalną lub organa rozpoznawcze pułku wydaje się raczej mało prawdopodobne. Walka o jego opanowanie rozstrzygnie się raczej wraz z walką pułku o wyjście w rejon m. Hamburg. Dlatego też, zdaniem autora, nacierający pułk nie powinien dążyć do opanowania lotniska od czoła lecz w pierwszym rzędzie izolować je od miasta, a dopiero wówczas zaatakować lotnisko z dogodnego kierunku. Powyższe sugestie nie są równoznaczne z twierdzeniem, iż autor uważa taki sposób działania za jedyny. Walkę o opanowanie tak usytuowanego lotniska moduluje jeszcze szereg innych okoliczności: położenie pułku i sąsiadów, wartości bezpośredniej obrony naziemnej lotniska, charakter działania nieprzyjaciela w rejonie lotniska i poza jego rejonem itp., których jednak w tego typu rozważaniach nie da się jednoznacznie sprecyzować. Idąc potrzebę uprzedniego izolowania lotniska od m. Hamburg autor miał na uwadze przede wszystkim to, że atak czołowy lotniska stwarza nieprzyjacielowi sprzyjające warunki w zasilaniu bezpośredniej obrony naziemnej lotniska, co z

Koloi przedkuty walkę o lotnisko, spowoduje zaangażowanie się w niej sił głównych i w rezultacie doprowadzi do zniszczenia podstawowych urządzeń lotniskowych. Izolowanie lotniska od m. Hamburg spowoduje prawdopodobnie wycoś odmienną działalność nieprzyjaciela, rozproszy jego siły i środki oraz osłabi wartość bezpośredniej obrony nasiennej lotniska, a tym samym stworzy w niej słabe miejsca sprzyjające zaatakowaniu lotniska z dowolnego kierunku. To chyba rokuje większą szansę opanowania lotniska w stanie niezniszczonym. Oprócz tego stopień zaangażowania się pułku w walce o samo lotnisko może być stosunkowo niewielkie, ponieważ przez samo działanie pułku poza lotniskiem osłabi się jego obronę do takiego stopnia, iż ostatecznie pokona ją pododdział nie przekraczający batalionu, a nawet kompanii. Przykład ten wyraźnie wskazuje na to, że problem opanowania tak usytuowanego lotniska rozstrzygnie się w głównej mierze poza jego rejonem.

Krańcowo odmiennie może być rozstrzygnięty problem opanowania tego lotniska w wypadku gdy m. Hamburg zostanie nie zostanie bronią jądrową. Wypada nadmienić, że to jest aktualnie największy port handlowy NRP posiadający około 2 milionów mieszkańców. Skutki uderzenia jądrowego sparaliżują działalność nieprzyjaciela do takiego stopnia, iż prawdopodobnie zaniecha on obrony miasta, a wobec tego opanowanie lotniska, którego nieprzyjaciela tym bardziej nie zniszczy z uwagi na jego znaczenie w likwidacji skutków uderzenia jądrowego, może okazać się zwykłą formalnością.

Lotnisko nr 10 jest usytuowane na zach skraju m. Hamburg. Wyjście w jego rejon nacierających oddziałów 12 DZ jest uzależnione przede wszystkim od charakteru działania 3 DPanc /NRP/. Jeśli do czasu nawiązania z nią walki przez oddziały 12 DZ zdąży ona zlikwidować skutki uderzeń jądrowych, wówczas należy się liczyć z jej zorganizowanym oporem. W przeciwnym wypadku oddziały 12 DZ wykorzystując skutki uderzeń broni jądrowej będą mogły w szybkim tempie obejść m. Hamburg i zaatakować lotnisko z dowolnego kierunku. Bezpośredniej walce o opanowanie lotniska będą towarzyszyć te same okoliczności, które rozpatrzone na przykładzie lotniska nr 7. Również

to same okoliczności towarzyszyć będą walce o jego oparcie, nawet wówczas gdy 3 DPanc /NRP/ będzie zdolna do zorganizowanego oporu. Czas wyjścia w rejon lotniska w tym wypadku nie ma zasadniczego znaczenia, ponieważ nieprzyjaciel będzie zainteresowany w utrzymaniu tego lotniska możliwie jak najdłużej.

Lotniska nr nr 9 i 11 są usytuowane w pobliżu ważnych miejscowości i w terenie dogodnym do prowadzenia natarcia w wysokim tempie. W warunkach, kiedy nieprzyjaciel nie będzie zdolny do stawiania zorganizowanego oporu oddziały 12 DZ mogą je osiągnąć:

lotnisko nr 9 po upływie 8-10 i lotnisko nr 12 po upływie 10-12 godz. od czasu wykonania na nie uderzenia bmar, a organami rozpoznawczymi odpowiednio o 1-3 godz. wcześniej. Z powyższego wynika, że nieprzyjaciel nie będzie dysponował dostatecznie długim okresem czasu niezbędnym na likwidację skutków uderzenia bmar, przebazowanie ocalałych samolotów i ewakuację lotnisk. Może natomiast je zniszczyć po ewakuacji składu osobowego, ponieważ założyliśmy, że lotniska te są wówczas przygotowane do niszczenia. Mając to na uwadze działania organów rozpoznawczych i oczekujących oddziałów 12 DZ w walce o oparcie tych lotnisk należy poprzedzić takimi przedsięwzięciami, które umożliwiłyby nieprzyjacielowi zniszczenie lotnisk. A więc w tym wypadku zachodzi usasadniona potrzeba desantowania w rejon lotnisk niewielkich desantów lub grup specjalnych, których działalność bojowa skierowana byłaby na wzbronienie nieprzyjacielowi zniszczenia lotnisk. Siła sił wydzielonych z 12 DZ do ostatecznego pokonania bezpośredniej obrony naziemnej tych lotnisk zależna będzie od: wartości tej obrony i charakteru działania 3 DPanc /NRP/. Wartość bezpośredniej obrony naziemnej lotnisk, po uderzeniu na nie bmar, będzie stosunkowo niewielka. Wynika to z porównania sił i środków, jakie stale mogą znajdować się na lotniskach ze spodziewanym rezultatem bmar. Również 3 DPanc /NRP/ obojętności bmar nie będzie zdolna do stawiania zdecydowanego oporu na podejściach do lotnisk. Okoliczności te sprzyjać będą w rozwijaniu natarcia w wysokim tempie, przenikaniu pododdziałów i oddziałów na tyły nieprzyjaciela i zatakowanie lotnisk przez niewielkie pododdziały nie przekraczające sił wzmocnionej kompanii lub batalionu.

W wypadku gdyby 3 DPanc /NRP/ zdolna była do stawiania zorganizowanego oporu, wówczas wyjście 12 DZ w rejon lotnisk znacznie się opóźni. Spowoduje to konieczność dodatkowego oddziaływania na lotniska w celu przedłużenia likwidacji skutków uderzenia bmar i wzbronienia przebazowania lotnictwa. Opanowanie ich wobec tego jest zależne w głównej mierze od rezultatów walki 12 DZ z 3 DPanc /NRP/. Okoliczności jakie mogą towarzyszyć tej walce mogą być tak różne, iż nie sposób ich w szczególności uwzględnić. Dlatego też wydaje się, że do opanowania tych lotnisk należy kierować te pododdziały i oddziały, które w ramach ogólnego planu walki z 3 DPanc /NRP/ będą zdolne osiągnąć najwcześniej rejon lotnisk tzn. Orl Orl. Będą one mogły opanować lotniska zanim rozstrzygnie się walka między 12 DZ a 3 DPanc /NRP/.

Rozpatrzone przykłady opanowania lotnisk nieprzyjaciela w strefach A i B potwierdzają wysuniętą przez autora tezę o konieczności stworzenia oddziałom lądowym niezbędnych warunków działania polegających głównie na wzbronieniu nieprzyjacielowi planowanego przebazowania lotnictwa, a przede wszystkim zniszczenia lotnisk. Ich znaczenie szczególnie wypukła się w warunkach początkowego okresu wojny z uwagi na duże prawdopodobieństwo wcześniejszego przygotowania przez nieprzyjaciela lotnisk do niszczenia, a zwłaszcza lotnisk usytuowanych w strefie działań bojowych niewykorzystywanych przez nieprzyjaciela.

Wśród całokształtu przedsięwzięć, jakie zkożą się na te warunki na plan pierwszy wysuwa się potrzeba desantowania w rejon lotnisk niewielkich desantów taktycznych na śmigłowcach. Nasuwa się jednak pytanie czy będzie można desantować w rejon lotnisk takie niewielkie desanty taktyczne na śmigłowcach, czy poprostu istnieją ku temu niezbędne przesłanki wynikające ze stanu wyposażenia oddziałów lądowych w środki transportu powietrznego. x/

x/ Inne czynniki warunkujące nie tylko możliwość desantowania desantu na lotnisku lecz także swobodę jego działania zostały omówione w pierwszym rozdziale - uwagę autora.

Zgodnie z założeniami teoretycznymi obowiązującymi w naszych Siłach Zbrojnych przyjmuje się, że armia ogólnowojskowa na okres operacji zaczepnej może dysponować 1-2 pułkami śmigłowców typu Mi-4 lub Mi-6<sup>x/</sup>. Jednorazowe możliwości pułku śmigłowców przedstawiają się następująco<sup>xx/</sup>:

- pułk śmigłowców Mi-4 wzmocniony bpz bez transportu;
- pułk śmigłowców Mi-6: do dwóch bpz z transportem lub 5-6 bpz bez transportu.

Zakładamy, opierając się w dalszym ciągu na rozpatrywanym przykładzie działania armii, że w celu zapewnienia prowadzenia natarcia w wysokim tempie przez pierwszorzędowe dywizje i dla samodzielnego opanowania niektórych innych obiektów należałoby desantować od granicy NRD & NRP do głębokości kanału Kilońskiego następującą ilość taktycznych desantów na śmigłowcach, co ilustruje tabela 13.

Pos natar cia	Obiekt	Skład desantu	Czas desantowania
1	2	3	4
3 DZ	Dwa-trzy mosty na kanale Elba-Trawe	dwie kpz bez transportu	z chwilą przekroczenia granicy
	Port i lotnisko Nojestadt	wzmocniony bpz z transportem	" "
	Jeden-dwa mosty na kanale Kilońskim i lotnisko nr 8	wzmocniony bpz bez transportu	4-5 godzin przed osiągnięciem kanału przez czołowe oddziały
5 DZ	Dwa-trzy mosty na kanale Elba-Trawe	dwie kpz bez transportu	z chwilą przekroczenia granicy
	Przeprawy promowe na kanale Kilońskim	kpz bez transportu	2-3 godz. przed osiągnięciem kanału przez czołowe oddziały
12 DZ	Dwa-trzy mosty na kanale Elba-Trawe	dwie kpz bez transportu	z chwilą przekroczenia granicy

x/ Wytyczne Ministra Obrony Narodowej o szkoleniu taktyczno-operacyjnym wojsk na 1963/64 r.  
 xx/ Primenenie Wozduszno-Transportnykh Sredstv w Obszczewo-yskownom Boju i Operacii. Akademia im. Frunze 1961 r.

1 2	1 3	1 4
lotniska nr nr 5 i 6	około kpz bez transportu	z chwilą przekroczenia granicy
lotniska nr nr 9 i 11	dwie kpz bez transportu	po 1-2 godz. po uderzeniu jądrowym
Most i przepływy promowe na kanale Kilońskim	bpz bez transportu	4-5 godz. przed osiągnięciem kanału przez czoszkowe oddziały

razem: ponad 6 bpz, z czego 3 bez transportu, jeden z transportem.

Przy tak założonych potrzebach i przy uwzględnieniu czasu desantowania desantów należy stwierdzić, że jeśli armia będzie dysponować tylko pułkiem śmigłowców Mi-4 problem wzbronienia nieprzyjacielowi zniszczenia lotnisk poważnie komplikuje się. Wynika to z bardzo prostej kalkulacji. Otóż dla zapewnienia wysokiego tempa natarcia należałoby w strefie A desantować dwa bpz bez transportu. Potrzeby te przerastają możliwości armii. Wobec tego należy zrezygnować z udziału desantu taktycznego w oparciu o któryś z obiektów. Zrezygnuje się na przykład z udziału desantu taktycznego w oparciu o port i lotniska Hojsztadt. Złagodzi to w pewnym stopniu sprzeczność między potrzebami a możliwościami, lecz nie rozwiązuje ostatecznie problemu. Uwzględniając bowiem czas odtworzenia gotowości bojowej pułku śmigłowców około 2 godz. x/ i czas niezbędny na organizację desantu /od 3 do 7 godz. xii/ istnieją stosunkowo niewielkie możliwości wykorzystania śmigłowców w strefie B dla desantowania taktycznego desantów w rejonie lotnisk nr nr 9 i 11 w czasie gdy istnieją ku temu najkorzystniejsze warunki, to jest po 1-2 godz. od czasu wykonania na nie uderzeń bmar. Może on być pomyślnie rozwiązany tylko w tym wypadku o ile armia dysponować będzie pułkami śmigłowców Mi-6. Wówczas nie tylko zaistnieją możliwości użycia desantów do

x/ Примененије Воздушне-Транспортног Средства в Обезбедној Боји и Операцији. Академија ин. Фрунзе 1961 р.

xx/ 3 godz. w odniesieniu do się desantu taktycznego, 7 godz. w odniesieniu do organizacji i wykonania desantu na wszystkich szczegółach. Wnioski z wiczeń w ASG - sprawozdanie płk dypl. prof. A. Madejski.

opanowania lotniska nieprzyjaciela w strefie A i B, lecz zwiększy się również ich udział w opanowaniu mostów, przopraw promowych, śluz itp. obiektów na kanale Kiloiskim oraz lotnisk w strefie C.

Uwzględniając udział desantów taktycznych w stworzeniu niezbędnych warunków działania oddziałom lądowym w opanowaniu lotnisk nieprzyjaciela należy mieć na uwadze, że powyższe rozważania mają charakter czysto teoretyczny. Potwierdzają one konieczność zwiększenia ruchliwości powietrznej wojsk lądowych. W przeciwnym wypadku żadne inne przedsięwzięcia nie zapewnią niezbędnych warunków w opanowaniu lotnisk przez wojska lądowe w początkowym okresie wojny.

W początkowym okresie wojny na problem opanowania lotnisk wpływa jeszcze szereg dodatkowych okoliczności wynikających z cech specyficznych, jakie towarzyszą będą w ogóle działaniu wojsk lądowych. Będą to np. przyjmowanie takich warunków ich działania, w których w sposób planowany i uporządkowany przekroczą one granicę na całej szerokości rozpatrywanego kierunku. Po pierwsze dlatego że - jak przyjęto - pierwsze zmasowane uderzenie rakietowo-jądrowe może zastać je w różnym położeniu, po drugie - na różnej głębokości rozmieszczają się związki taktyczne, a za tym nie w jednakowym czasie wejdą do walki i po trzecim - skutki zmasowanego uderzenia nieprzyjaciela w różnym stopniu wpłyną na możliwości planowej realizacji przewidywanych dla poszczególnych związków taktycznych i oddziałów zadań. W związku z tym /potwierdzają to przykłady z ćwiczeń/ należy się liczyć z koniecznością wprowadzania częstych zmian w ugrupowaniu bojowym i nierównomiernym tempem natarcia. Jedne związki i oddziały wejdą do walki i planowych rubieży i z powodzeniem realizować będą przewidywane dla nich zadania, inne - na skutek poniesionych strat wejdą do walki częściami i ze znacznym opóźnieniem. Spowoduje to oderwanie się jednych związków i oddziałów od drugich, powstawanie oddzielnych ognisk walki, zwiększenie luk i odstępów między nimi itp. W odniesieniu natomiast do problematyki związanej z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela wyniknie realna potrzeba korelacji przedsięwzięć nie tylko przez siły i środki

uczestniczące w stworzeniu niezbędnych warunków w walce o opanowanie lotnisk, lecz również przez oddziały i pododdziały lądowe wydzielone do ich opanowania.

Nie należy także wykluczać przypadków, kiedy to nasi potencjalni przeciwnicy pod pozorami różnorodnych przedsięwzięć maskowania operacyjnego, ćwiczeń z wojskami, zmian w dyslokacji jednostek itp. osiągną wcześniej gotowość wojsk lądowych i pierwszy, w ślad za zmasowanym uderzeniem bmar przejdą do działań zaczepnych. Doktryna nasza przewiduje taką ewentualność, co znajduje swój wyraz w ćwiczeniach z wojskami i sztabami.<sup>x/</sup>

W takich okolicznościach wybuchy wojny przejście z naszej strony do zdecydowanych działań zaczepnych mogą poprzedzać przejściowe działania obronne na niektórych kierunkach i trwać będą one tak długo dopóki wojska lądowe nie osiągną gotowości bojowej. Przy takim założeniu (należy się liczyć z tym, że nieprzyjacielowi uda się wtargnąć w głąb terytorium NRD i opanować niektóre obiekty o znaczeniu wojskowym, a więc też i lotniska. Wtargnięcie to w większości przeprowadzonych ćwiczeń nie przekraczało głębokości 100-120 km<sup>xx/</sup>. W większości przeprowadzonych ćwiczeń już w drugim dniu wojny udawało się ostatecznie zakazać natarcie nieprzyjaciela i przejść na określonych kierunkach do przeciwnatarcia, które w kolejnych dniach wojny przerastało w operację zaczepną.

Problem opanowania własnych, czasowo opuszczonych lotnisk przez oddziały lądowe przy założeniu, że nie zostaną one zniszczone przez nieprzyjaciela, a następnie lotnisk na terytorium nieprzyjaciela w takich warunkach działania nie powinien być tak skomplikowany jak w wypadku prowadzenia przez nieprzyjaciela zamierzonych działań opóźniająco obronnych, ponieważ:

- nieprzyjaciel będący w pierwszych dniach wojny w natarciu nie zdąży w pełni korzystać z lotnisk opuszczonych na terenie NRD, ponieważ lotniska te z jednej strony nie zapewniają lotnictwu odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa i z drugiej -

x/ - - - - -  
nioski i doświadczenia z ćwiczeń nr nr 1,34 1963 r.  
i nr 1 1964 r.  
xx/ Tamże.

określone nasze przedsięwzięcia zrealizowane przed ich opuszczeniem mogą wydłużyć czas niezbędny na doprowadzenie ich do sprawności eksploatacyjnej;

- bezpośrednia obrona naziemna opuszczonych lotnisk może być jedynie realizowana przez oddziały lądowe prowadzące działania bojowe w rejonie lotnisk lub przez siły i środki, jakie znajdują się na lotniskach z racji doprowadzenia ich do gotowości eksploatacyjnej;
- w rejonach opuszczonych lotnisk mogą działać grupy specjalne pozostawione na tyłach nieprzyjaciela w toku walki obronnej;
- opuszczonych lotnisk nieprzyjaciel nie zdąży przygotować do niszczenia i zniszczy, gdyż nie zawsze będzie dysponował odpowiednimi siłami i środkami, a przede wszystkim niezbędnym okresem czasu na przygotowanie ich do zniszczenia;
- systemu przygotowania do niszczenia lotnisk usytuowanych na własnym terytorium nieprzyjaciela prawdopodobnie wcześniej nie będzie uobrajał, kolidowaloby to bowiem z charakteru jego działań.

Autor przeanalizował szereg ćwiczeń z początkowego okresu wojny przeprowadzonych z kadrą naukową ASG w ostatnich latach, a także prace dyplomowe absolwentów ASG, w których problem opanowania lotnisk nieprzyjaciela znalazł swoje miejsce<sup>x/</sup>. W zdecydowanej większości przypadków dążono do opanowania czasowo opuszczonych lotnisk własnych i lotnisk na terytorium nieprzyjaciela przez taktyczne desanty na śmigłowcach w sile bpr. Nie negując celowości wykorzystania taktycznych desantów na śmigłowcach do opanowania lotnisk autor uważa jednak, że w stosunku do własnych, czasowo opuszczonych lotnisk, nie było usasadnionej potrzeby opanowywania ich tylko przez desanty

- - - - -
- x/ "Operacja zaczepna APanc w początkowym okresie wojny. Ćwiczenie z kadrą naukową ASG - 1963 r.
  - "Natarcie DPanc w początkowym okresie wojny w warunkach znacznego oderwania się od sił głównych armii"
  - Praca dyplomowa kpt. R. Wilczyński - 1963 r.
  - "Batalion piechoty zmotoryzowanej jako taktyczny desant powietrzny mający na celu opanowanie lotniska" Praca dyplomowa płk S. Szot. - 1963 r.

taktyczne. Postępowanie takie można wytłumaczyć tym, że nie uwzględniono rzeczywistej sytuacji lotniskowej, zasad bazowania lotnictwa, obrony lotnisk itp. Prosto rozwiązywano problem intuicyjnie. Zwiększone wykorzystanie taktycznych desantów do opanowywania lotnisk ujawniło wpłynęło również na tempo natarcia wojsk lądowych, ponieważ nieprzyjaciel mniej był skrepowany w niszczeniu mostów, węzłów dróg, urządzeń hydrograficznych itp. Z tych powodów nie rzadko oddziały lądowe osiągały rejony działania desantów taktycznych ze znacznym opóźnieniem, co nie pozostawiało bez wpływu na skuteczność ich działań na tyłach nieprzyjaciela. Analiza powyższa raz jeszcze potwierdza potrzebę rozwiązywania problemu opanowania lotnisk nieprzyjaciela w sposób zawczasu przemyślany i zgodny z potrzebami pola walki oraz zsynchronizowany w czasie i w przestrzeni, a więc w sposób kompleksowy.

Pozostaje jeszcze do rozpatrzenia problem opanowania lotnisk nieprzyjaciela w początkowym okresie wojny w warunkach prowadzenia działań zaczepnych bez użycia broni. Problem o tyle istotny, ponieważ jak dotychczas - brak jest gruntowniejszych teoretycznych materiałów naukowych traktujących o prowadzenie działań bojowych bez użycia broni w ogóle. Nie będzie więc chyba błędem, gdy autor oprze swoje rozważania na uogólnionych wnioskach teoretycznych z przeprowadzonych ćwiczeń i na odnośnych sformułowaniach obowiązujących regulaminów. W oparciu o nie należy sądzić, że następuje:

- przestrzegane będą ogólne zasady prowadzenia działań bojowych obowiązujące rakietowo-jądrowe pole walki, ponieważ w najmniej oczekiwanym momencie wojna może przekształcić się w wojnę z użyciem broni rakietowo-jądrowej;
- wystąpi potrzeba przejściowej koncentracji sił i środków w celu uzyskania przewagi ilościowej na określonym odcinku i kierunku, przy czym koncentracja ta odbywać się będzie głównie poprzez manewr z głębi ugrupowania bojowego lub także i innych kierunków i marszu, a nie zawczasu drogą przegrupowania jak to miało miejsce w minionej wojnie światowej;

Lp 127  
OKK

- tempo natarcia w początkowej fazie działań zaczepnych będzie prawdopodobnie niskie, a w miarę rozwoju natarcia wzrośnie;
- walka w głębi obrony nieprzyjaciela charakteryzować się będzie tymi samymi prawidłowościami, jakie miały miejsce w toku drugiej wojny światowej, tylko spotęgowanymi wyższą ruchliwością na skutek postępu w mechanizacji wojsk i na skutek ogromnej ich rzadkości.

Z powyższego wynika, że zasady bazowania i przebazowania lotnictwa, naziemna obrona i ewakuacja lotnisk oraz niszczenie lotnisk realizowane będą na takich samych zasadach jakie obowiązują rakietowo-jądrowe pole walki. Czy wobec takiego stanu rzeczy i założonych warunków działania wojsk lądowych będą one mogły opanowywać lotniska nieprzyjaciela? Wydaje się, że tak. I nie tylko lotniska usytuowane w głębi ugrupowania obronnego nieprzyjaciela - jak to miało miejsce w toku drugiej wojny światowej, lecz także lotniska usytuowane bliżej czoła walczących wojsk, ponieważ sprzyjać temu będzie powiększona ruchliwość wojsk lądowych. Najistotniejszym w tym wypadku będzie problem zsynchronizowania w czasie i w przestrzeni wszystkich możliwych przedsięwzięć w stosunku do lotnisk nieprzyjaciela, jakie złożą się na warunki działania oddziałów lądowych stosownie do tempa ich natarcia. A więc działania lotnictwa, desantów taktycznych, grup specjalnych itp. Tak więc i w tym wypadku problem opanowania lotnisk polega przede wszystkim na opóźnieniu przebazowania lotnictwa, na wzbronieniu zniszczenia lotnisk do czasu wyjścia w ich rejony nacierających oddziałów lądowych. Szczegółowa analiza warunków działania oddziałów lądowych w takich okolicznościach opanowywania lotnisk nieprzyjaciela, zdaniem autora, nie jest konieczna, ponieważ sprowadzałaby się ona do ponownego rozpatrzenia wpływu przedsięwzięć wyższego szczebla na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska, co znalazło już swoje miejsce w poprzednim rozdziale. Dlatego też autor sądzi, że problem opanowywania lotnisk nieprzyjaciela w warunkach prowadzenia działań zaczepnych bez użycia bomb rozwiązywany będzie w podobny sposób jak w warunkach jej użycia. Podstawę do jego rozwiązywania

stanowić będą potencjalne możliwości oddziaływania na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotnisk sił i środków wyższego szczebla stosownie do tempa natarcia wojsk lądowych i potrzeb manewru lotniskowego wynikającego z tegoż tempa. Z całą pewnością tempo to w głównej mierze zależy będzie od przewagi ilościowej jaką osiągną wojska lądowe na kierunkach prawdopodobnych działań zaczepnych. Bez tej przewagi nie może być mowy o prowadzeniu skutecznego natarcia w ogóle. Czy ta przewaga winna być dwu lub trzykrotna, a nawet większa, jak to często miało miejsce w toku drugiej wojny światowej, tego autor nie bada, ponieważ wkracza to poza ramy niniejszej pracy.

b/ Analiza brzośnych przypadków opanowania lotnisk nieprzyjaciela w toku pomyślnie rozwijającej się operacji zaczepnej.

W celu przeprowadzenia analizy brzośnych przypadków opanowania lotnisk nieprzyjaciela w toku pomyślnie rozwijającej się operacji zaczepnej autor posłuży się przykładowymi sytuacjami operacyjnymi, jakie mogą mieć miejsce na współczesnym polu walki, podczas prowadzenia armijnej operacji zaczepnej na północno-nadmorskim kierunku operacyjnym.

Sytuacja operacyjna nr 1 /załącznik nr 12/ przedstawia działania 1 A w celu ostatecznego rozbicia KA nieprzyjaciela, któremu nie udało się zakamieć jej natarcia na rubieży kanału Kilońskiego. Wynikła ona w rezultacie pomyślnego zrealizowania przez 1A zadania bliższego. Do realizacji tego zadania, wykonywanego w ciągu trzech dób, 1 A zaangażowała cztery dywizje: 3, 4, 5 i 12 DZ. W przedstawionej sytuacji operacyjnej 1 A zapoczątkowuje realizację zadania następnego, polegającego na przeniesieniu działań wojennych na terytorium Danii i opanowania we współdziałaniu z operacyjnym desantem powietrznym półwyspu Jutlandzkiego. W przyjętej sytuacji operacyjnej założono:

Nieprzyjaciel:

- w dotychczasowych walkach z 1 A zaangażował już wszystkie siły i środki, jakie posiadał w okresie <sup>około</sup> na tym

kierunku: 6 DZ i 3 DPanc /NRF/ oraz 1 DZ /B/. Dywizje te poniosły średnio straty od 40 do 50 %;

- w wyniku przeprowadzonej mobilizacji postawił w stan gotowości bojowej jedną dywizję, którą zamierza wykorzystać w celu ostatecznego zatrzymania natarcia I A. Jednocześnie przeprowadza dalszą mobilizację oraz planuje dokonać drogą morską i powietrzną przerzutu świątecznych sił i środków z innych państw - sygnatariuszy paktu NATO, by w ten sposób stworzyć warunki dla przejścia do przeciwnatarcia.

#### Wojska własne:

- posiadają zdecydowaną przewagę w broni jądrowej;
- wydzielone siły i środki ze szczebla Frontu walczą o ostateczne opanowanie wyspy Zelandia;
- stan bojowy w poszczególnych związkach taktycznych IA: 3,5 i 12 DZ - średnio 70-75%, 4 DZ - 83% i 6 DPanc - 90%;
- w toku realizacji zadania następnego IA do granicy Danii z NRF nie wykonuje taktycznych desantów, ponieważ posiadany pułk /pułki/ śmigłowców wykorzystuje dla desantowania jednego lub dwóch pz w rejonie działania operacyjnego desantu powietrznego.

#### Sytuacja na lotniskach nieprzyjaciela:

- lotniska nr nr 13, 19, 21, 22 i 24 zniszczone naziemnymi uderzeniami jądrowymi siłami i środkami Naczelnego Dowództwa i Frontu;
- lotniska nr nr 16, 17, 18 są blokowane przez własne lotnictwo w celu stworzenia korzystnych warunków dla ich opanowania przez powietrzny desant operacyjny;
- na lotniska nr nr 3, 4, 5 i 23 w D2 wykonane zostały wysoko powietrzne uderzenia jądrowe;
- w rejonie lotnisk nr nr 5, 8, 11 i 17 działają grupy specjalne;
- na lotniska nr nr 6 i 8 w D3 wykonane zostały uderzenia bronią chemiczną.

Z zamierzonego działania IA w celu ostatecznego rozbitcia K nieprzyjaciela i przeniesienia działań wojennych na terytorium Danii oraz w świetle założonej sytuacji operacyjnej wynika, że w toku realizacji tego zadania do opanowania lotnisk nieprzyjaciela wykorzystane

zostaną oddziały i pododdziały 4DZ i wchodzącej do walki 6 DPanc. Przeanalizujemy z kolei jakie okoliczności w działaniach mogą towarzyszyć oddziałom i pododdziałom tych dywizji w walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela.

Na kierunku natarcia 4 DZ i 6 DPanc usytuowane są lotniska nr nr 3,4,5,6,7 i 8. Większość z nich to zasadnicze lotniska bazowania lotnictwa taktycznego i OPL strefy działań bojowych. Założony, że lotniska te nie były przygotowane z awansu do zniszczenia, ponieważ usytuowane są poza rubieżą kanału Kilońskiego, na którym to nieprzyjaciel planował ostateczne zatrzymanie natarcia 1A. Początek перебазowania lotnictwa na nich bazującego, mając na uwadze zasady перебазowania, mógłby nastąpić w momencie gdy czołowe oddziały 1 A wychodziły na wysokość kanału Kilońskiego, a przygotowanie lotnisk do zniszczenia mogłoby być zabezpieczone gdy czołowe oddziały 1 A przekroczyły kanał Kiloński, co w przyjętej sytuacji nastąpiło pod koniec D2. Перебазowanie lotnictwa i przygotowanie lotnisk do zniszczenia przy pomocy natarciaków wybuchowych - jak wiadomo z pierwszego rozdziału - wymaga znacznego okresu czasu oraz poważnych sił i środków. Uwzględniając powyższe, a także dotychczasowe oddziaływanie na lotniska należy zakładać, że nieprzyjaciel nie zdążył jeszcze zakończyć перебазowania i przygotować lotniska do całkowitego zniszczenia. Potwierdza to szczegółowa analiza okoliczności, jakie mogą towarzyszyć działaniom oddziałów 4 DZ i 6 DPanc w walce o ich opanowanie.

Lotnisko nr 3. Na lotnisko to w D2 w toku jego normalnej działalności bojowej wykonane zostało wysokie uderzenie jądrowe. Likwidacja skutków tego uderzenia zapewne wydłuży się znacznie w czasie ze względu na poważne trudności w użyciu do tego celu dodatkowych sił i środków z poza rejonu lotniska, ponieważ na najbliższych usytuowanych lotniskach zaistniała analogiczna sytuacja. Od uderzenia jądrowego do zakończonej sytuacji operacyjnej upłynęło około doby. W okresie tym nieprzyjaciel zapewne nie będzie w stanie równocześnie zlikwidować skutki uderzenia jądrowego, перебазować lotnictwa i

przygotować lotniska do całkowitego zniszczenia. Wydaje się więc, że pułk 4 DZ nacierający w kierunku lotniska będzie mógł osiągnąć je, gdy na nim trwać będą jeszcze wyżej wymienione przedsięwzięcia. Wobec tego nie będzie uzasadnionej potrzeby angażowania do opanowania lotniska czołowych pododdziałów pułku, ponieważ może to ujemnie wpłynąć na uczestnictwo pułku w realizacji przez dywizję zadania głównego. Rozsądniejszym i bardziej uzasadnionym działaniem będzie takie działanie, w którym pułk siłami głównymi rozwinie natarcie poza lotniskiem, a jednocześnie częścią sił z drugiego rątu lub odwołu zaatakuje lotnisko z dogodnego kierunku. Za takim działaniem pułku przemawia również ta okoliczność, że nieprzyjaciel wobec perspektywy całkowitej izolacji lotniska może zaniechać walki i opuścić je.

Lotniska nr nr 4 i 5 usytuowane są na kierunkach działania ON 4 DZ i 6 DPanc. Ogólna sytuacja na tych lotniskach i w ich rejonie przedstawia się analogicznie jak na lotnisku nr 3, a nawet korzystniej z punktu widzenia szybkiego wyjścia w ich rejony, ponieważ ON nie napotykają na zdecydowaną obronę na podejściach do lotnisk; nieprzyjaciel wycofuje się. W związku z tym pozostaje do rozstrzygnięcia problem pokonania bezpośredniej obrony lotnisk, która wydaje się również nie będzie tak zdecydowana. Wynika to z charakteru bieżących działań 4 DZ/D/ nieprzyjaciela, ogólnej sytuacji na pozostałych lotniskach i prawdopodobnych strat jakie poniosły siły i środki bezpośredniej obrony naziemnej rozpatrywanych lotnisk od uderzeń jądrowych. Wydaje się więc, że bezpośrednią obronę naziemną lotnisk będą zdolne pokonać niewielkie pododdziały wydzielone ze składu ON lub OR dywizji o ile będą działaczy w rejonach usytuowania lotnisk.

Opanowanie lotnisk nr nr 3, 4 i 5 może skomplikować się tylko wówczas jeżeli nieprzyjaciel zdążyłby przygotować je do zniszczenia, a to z tej racji, iż IA nie ma możliwości desantowania w ich rejonie desantów taktycznych. Przy takim założeniu należy obowiązkowo kierować w rejony lotnisk organa rozpoznawcze pułków i dywizji w celu wzbronienia nieprzyjacielowi zniszczenia lotnisk. Możliwość takiego działania organów rozpoznawczych w

założonej sytuacji operacyjnej w pełni istnieją; nieprzyjaciół wycofuje się i powstały w jego ugrupowania luki. Innej drogi w celu wzbronienia nieprzyjacielowi zniszczenia lotnisk nie ma. Na niej więc należy szukać rozwiązania problemu ich opanowania.

Lotnisko nr 7. Okresie pokoju lotnisko to posiadało pas startowy o nawierzchni trawiastej. Drugim dniem wojny nieprzyjaciół przystąpił do adaptacji tego lotniska - budowy pasu startowego o twardej nawierzchni. W rozpatrywanej sytuacji prace związane z powyższymi są na ukończeniu. Na lotnisku oprócz oddziału budowy lotnisk nie znajdują się jeszcze żadne inne środki naziemnej i powietrznej obrony lotniska.

Lotnisko nr 8. W momencie wykonania uderzenia chemicznego bagowata na nim eskadra lotnictwa myśliwsko-bombowego. Broniono ono jest przez dwie baterie artylerii plot i kompanię wojsk obrony terytorialnej. W wyniku uderzenia bronią chemiczną działalność bojowa lotniska przerwana została na 8 godz. Lotnisko nie jest przygotowane do niszczenia. Dane powyższe przekazała grupa specjalna działająca w rejonie lotniska.

Czas wyjścia czołowych oddziałów 6 DPanc w rejon tych lotnisk zależy jest nie tyle od charakteru dalszych działań 1 BZ /B/, ile od charakteru działania podchodzącej z głębi świsłej dywizji. Z uwagi na przewagę jądrową, jaką przyjęliśmy dla 1 A, należy przypuszczać, że 6 DPanc i 4 BZ stworzone zostaną warunki ostatecznego rozblecia podchodzącej dywizji w boju spotkaniowym, którego pomysły przebieg pozostaje w ścisłym związku z działaniem oddziałów 6 DPanc w celu opanowania lotnisk. Problem o tyle istotny, ponieważ łączy się z nim rejon boju, w którym bój spotkaniowy może się rozstrzygnąć, tzn. czy przed wyjściem podchodzącej z głębi dywizji nieprzyjaciela w rejon interesujących nas lotnisk, czy też przed tym rejonem. Ponadto moduluje go również czas wykonania masowanego uderzenia jądrowego na podchodzącą dywizję. Porównując położenie wyjściowe 6 DPanc i 4 BZ z położeniem wyjściowym podchodzącej dywizji nie trudno stwierdzić, że masowane uderzenie jądrowe na podchodzącą dywizję jest celowe <sup>wykonac</sup> wówczas, gdy osiągnie ona rejon

usytuowania lotnisk, bowiem zapewnia się w ten sposób maksymalne wykorzystanie jego rezultatów przez obce nacierające dywizje. Wobec tego opanowanie lotnisk realizowane będzie równoległe z bojem spotkaniowym. Oznacza to, że w wypadku jego pomyślnego przebiegu rozstrzygnięty zostanie problem opanowania lotnisk. Wydaje się również, że w takiej sytuacji opanowywanie lotnisk nieprzyjaciela należy unikać tworzenia przewlekłych ognisk walki w rejonie usytuowania lotniska, ponieważ może to spowodować trwałe uszkodzenie podstawowych obiektów lotniskowych. Cechy szczególne, jakie mogą towarzyszyć oddziałom lądowym w boju spotkaniowym na współczesnym polu walki w warunkach posiadania przewagi jądrowej umożliwią gwałtowne i szybkie przenikanie w głąb ugrupowania bojowego nieprzyjaciela i opanowanie obiektów stałych, a więc i lotnisk. Uwzględniając powyższe, a także wartość bezpośredniej obrony naziemnej i powietrznej lotnisk nr nr 7 i 8 i porównując ją z możliwościami bojowymi odpowiednich pododdziałów wojsk lądowych należy sądzić, że mogą one zostać opanowane: lotnisko nr 7 przez wzmocnioną kpz lub kcz, a lotnisko nr 8 - bpa lub dwie wzmocnione kcz.

Podczas narastania boju spotkaniowego lub w czasie jego trwania zaistnieją sprzyjające okoliczności przenikania OI i OII na głębokie tyły ugrupowania bojowego nieprzyjaciela, co stwarza możliwości osiągnięcia i zaatakowania głębiej usytuowanych lotnisk, na których trwać może normalna działalność bojowa lub realizowane są przedsięwzięcia związane z przebazowaniem lotnictwa. Pod takim kątem widzenia rozpatrzono problematykę związaną z opanowaniem lotnisk nr nr 9, 10 i 11.

Lotniska nr nr 9 i 10 posiadają trawiaste pasy startowe i wykorzystywane są przez lotnictwo nieprzyjaciela jako lotniska zapasowe. Bezpośrednią obronę naziemną zapewniają siły i środki obsługi lotnisk w liczbie około 200 ludzi różnych specjalności lotniskowych uzbrojonych w indywidualną broń strzelecką, a bezpośrednią obronę powietrzną - lotnictwo z sąsiednich lotnisk. Lotniska nie są przygotowane do niszczenia.

Lotnisko nr 11 to zasadnicze lotnisko bazowania lotnictwa myśliwsko-bombowego. Bezpośrednią obronę

naziemną, zapewniają: batalion wojsk obrony terytorialnej i siły oraz środki bezpośredniej obsługi lotniska, bezpośrednią obronę powietrzną - dywizjon artylerii plot i lotnictwo z sąsiednich lotnisk. Lotnisko nie jest przygotowane do niszczenia.

Dane dotyczące lotnisk nr nr 9 i 10 przekazało własne lotnictwo i rozpoznanie agenturalne, a dotyczące lotniska nr 11 grupa specjalna. W stosunku do tych lotnisk nie przewiduje się oddziaływania na obronę, mechanizm i technikę obsługi sił i środków szczebli nadrzędnych w celu stworzenia korzystnych warunków ich opanowania przez oddziały lądowe. Nasuwa się jednak pytanie: czy OR lub OW mają szansę osiągnąć je i opanować przed opuszczeniem ich przez lotnictwo i pododdziały obsługi. Wydaje się, że odpowiedź będzie twierdząca. Zaatakowanie lotniska w toku jego działalności bojowej tzn. gdy znajdują się na nim jeszcze samoloty, z punktu widzenia opanowania lotniska - jest ze wszech miar korzystne, ponieważ utrudni nieprzyjacielowi realizację przedsięwzięć w celu jego zniszczenia. Z drugiej strony zaistnieją odmienne okoliczności w walce o jego opanowanie, wynikające z wartości bezpośrednio: obrony naziemnej i charakteru działania OR i OW.

W założonej sytuacji przyjęliśmy, że bój spotkaniowy z podchodzącą z głębi dywizją nieprzyjaciela rozstrzygnie się w rejonie usytuowania lotnisk nr nr 6, 7 i 8, to jest w odległości 40 km od lotniska nr 9, 50 km od lotniska nr 10 i 80 km od lotniska nr 11. Ostateczne rozstrzygnięcie boju spotkaniowego może nastąpić po upływie 5-6 godz. Czy to jednak oznacza, że w momencie zawiązywania się boju spotkaniowego lub w toku jego trwania nie zaistnieją sprzyjające okoliczności przeniknięcia na głębokie tyły nieprzyjaciela OR i OW 6 DPanc i 4 DZ? W takim rodzaju natarcia jaki jest bój spotkaniowy, prowadzony w warunkach posiadania przewagi jądrowej, jest to możliwe, a nawet konieczne. Do takiego przenikania dążyć będą obie walczące strony. Osiągnie go ta z nich, która umiejętniej i w sposób bardziej zdecydowany użyje swoje siły i środki, a przede wszystkim broń jądrową. Nie popełnimy więc większego błędu jeśli

przyjmujemy, że dzięki takim właśnie działaniom w momencie zawiązywania się boju spotkaniowego zaistniały sprzyjające okoliczności działania OR, a po dwóch godzinach jego trwania OR obu dywizji. W związku z tym interesujące nas lotniska mogą zostać osiągnięte: lotnisko nr 9 przez OR 6 DPanc po 4-5 godz., lotniska nr nr 10 i 11 przez OR 4 BZ po 5-6 i 7-8 godz., a przez OR obu dywizji odpowiednio o 2 godz. później.<sup>x/</sup> Wynika więc z tego, że rejon tych lotnisk zostaną osiągnięte przez OR, a następnie przez OR w toku ich normalnej działalności bojowej, względnie gdy na nich trwać będą przedsięwzięcia związane z przebazowaniem lotnictwa. Sytuacja ogólna w rejonach lotnisk i na lotniskach: nie ma w pobliżu odwołów wojsk lądowych, niekorzystna sytuacja lotnictwa na lotniskach najbliższej usytuowanych, walka z desantem operacyjnym w rejonie lotnisk nr nr 16, 17 i 18 niepo-  
myślny przebieg boju spotkaniowego itp. w poważnym stopniu ułatwia działanie OR i OR w walce o ich opanowanie. Z tych względów problem ich opanowania polegać będzie przede wszystkim na pokonaniu bezpośredniej obrony naziemnej lotnisk. Porównując możliwości bojowe ciz i środków, jakie zapewniają bezpośrednią obronę naziemną tych lotnisk z możliwościami bojowymi OR i OR nie trudno stwierdzić, że lotniska nr nr 9 i 10 mogą zostać opanowane przez OR, a lotnisko nr 11 przez OR.

Sytuacja operacyjna nr 2 /załącznik nr 13/ przedstawia w oparciu o dane wyjściowe sytuacji operacyjnej nr 1 położenie związków taktycznych I A i kierunki ich działania w końcowym etapie armijnej operacji zaczepnej na półwyspie Jutlandzkim.

W przedstawionej sytuacji operacyjnej założono:

Nieprzyjacieli:

- wprowadził do walki z I DPB desantowaną w rejonie lotnisk nr nr 16, 17 i 18 zmobilizowaną 3 DP /D/;
- wykorzystując węzeł lotnisk nr 20 przerzucił drogą powietrzną około dwie brygady piechoty z czołgami, które zamierza wykorzystać do wzmocnienia obrony na

x/ Przyjęto tempo działania OR i OR 10-15 km/godz. -  
uwaga autora.

kierunku natarcia 3 DZ;

- wykorzystując perty morskie: Laken, Hirthals i Frederikshaavn przorsucik z innych rejonów zachodniego TDW około dwie brygady piechoty, które zamierza wykorzystać do wzmocnienia obrony na kierunku natarcia 6 DPanc;
- stan bojowy w poszczególnych związkach taktycznych: 1 DZ /D/ i 6 DZ /MRF/ łącznie około 40%, 3 DP /D/ około 60%, 2 DP /D/ około 30% i w brygadach 70-80%.

#### Wojska własne:

- w dalszym ciągu posiadają zdecydowaną przewagę w broni jądrowej;
- w toku działań zaczepnych do rubieży cieśniny Agorsun 1A nie wykonuje taktycznych desantów, gdyż posiadane pułki śmigłowców wykorzystuje dla desantowania desantów taktycznych w celu opanowania mostów i przepraw promowych na cieśninie Agorsun;
- 12 DZ, a następnie 3 DZ zabezpieczają lewe skrzydło 1A przed desantami morskimi i powietrznymi;
- stan bojowy w poszczególnych związkach taktycznych 1A: 6 DPanc - 60%, 4 DZ - 55%, 3 DZ - 60%, 12 DZ - 54%, 5 DZ - 64% i 1 DPD - 50%.

#### Sytuacja na lotniskach nieprzyjaciela:

- lotniska nr nr 19, 22 i 24 w dalszym ciągu nieczynne w wyniku zniszczenia ich naziemnymi uderzeniami jądrowymi;
- lotnisko nr 21 odbudowane;
- węzeł lotnisk nr 20 odbudowany dla potrzeb lotnictwa transportowego. Lotniska wchodzące w skład tego węzła są blokowane przez własne lotnictwo;
- lotniska nr nr 24, 25 i 26 to nowe lotniska wybudowane w toku wojny;
- na lotnisko nr 26 wykonane zostało wysokie uderzenie jądrowe, a na lotnisko nr 25 uderzenie bronią chemiczną. Uderzenia te w stosunku do przedstawionego położenia wykonane zostały 10 godz. wcześniej;
- w rejonie lotnisk nr nr 21, 24 i 25 działają grupy specjalne;
- lotnisko nr 16 było opanowane przez powietrzny desant operacyjny, jednakże w wyniku niepomyślnych walk desantu udało się nieprzyjacielowi go odzyskać. Lotnisko,

na skutek przewlekłych walk, zostało poważnie zniszczone.

Z zamierzonego działania 1 A w celu ostatecznego opanowania półwyspu Jutlandzkiego wynika, że w toku realizacji tego zadania do opanowania lotnisk nieprzyjaciela wykorzystane zostaną przede wszystkim oddziały i pododdziały 5 Dfanc oraz 3 i 5 DZ. Okoliczności jakie towarzyszyć będą opanowaniu tych lotnisk chociaż nie odbiegają w zasadzie od tych, jakie rozpatrzone w sytuacji operacyjnej nr 1, kryją w sobie jednak pewne cechy szczególne. Wynikają one przede wszystkim z ograniczenia rejonu działań do niewielkiego obszaru i niepomyślniej sytuacji na lotniskach nieprzyjaciela, co uniemożliwia dokonywanie planowego przebazowania lotnictwa w głąb. Pozostaje więc uproszczyć obronę lotnisk w ramach działań obronnych, względnie przebazowanie lotnictwa poza rejon półwyspu Jutlandzkiego. Zarówno w pierwszym jak i w drugim przypadku nie należy oczekiwać uproszczonej dążności nieprzyjaciela do zniszczenia tych lotnisk. Będą one potrzebne tak długo, jak długo trwać będą walki obronne w rejonie lotnisk, gdyż korzystając z nich - możliwie jak najdłużej - nieprzyjaciel zapewni sobie tą drogą warunki dla zaopatrywania walczących wojsk lądowych, a w miarę potrzeby ich częściową ewakuację. Nie będzie więc realnej potrzeby dodatkowego oddziaływania na te lotniska przez siły i środki szczebli nadrzędnych w celu stworzenia korzystnych warunków ich opanowania przez oddziały lądowe. Należy je tylko blokować, aby w ten sposób wzbronić działalność bojową lotnictwa na nich bazującego oraz zaopatrywania lub ewakuacji wojsk lądowych.

Okoliczności powyższe nie pozostają bez wpływu na działania oddziałów lądowych w walce o ich opanowanie. Oddziały lądowe w większości wypadków osiągną rejon tych lotnisk, gdy na nich znajdować się będzie lotnictwo i pododdziały obsługi lotnisk, względnie tylko pododdziały obsługi lotnisk. Oprócz tego powinny się one liczyć z bardziej zdecydowaną bezpośrednią obroną naziemną lotnisk, do której nieprzyjaciel zaangażuje nie tylko siły i środki stale znajdujące się na lotnisku, ale również

pododdziały wojsk obrony terytorialnej i wojsk lądowych. W związku z czym wynika uzasadnione pytanie: jak opanować tak bronione lotniska? Czy dążyć do ich natychmiastowego opanowania, czy też izolować je od rejonu działania, a następnie poprzez odpowiednią formę manewru przystąpić do walki o ich opanowanie. Zdaniem autora o powyższym zadecyduje treść zadania ogólnego, do którego został wysłany oddział /związek/ na kierunku działania którego usytuowane są lotniska i warunki w jakich zadanie to będzie realizowane. Rozpatrzmy pod takim kątem widzenia opanowanie węzła lotnisk nr 20 i lotnisk nr nr 25 i 26.

Wzrost lotnisk nr 20 usytuowany jest na kierunku działania 3 DZ. W jego skład wchodzi cztery lotniska posiadające trawiaste pasy startowe. Lotniska te z racji wykorzystania ich przez nieprzyjaciela do przerzutu wojsk drogą powietrzną z innych rejonów europejskiego Teatru z całą pewnością będą naleyście bronione przed powietrznymi i nasiennymi środkami napadu. W stosunku do nich nie były realizowane dotychczas żadne zdecydowane przedsięwzięcia z naszej strony jedynie dlatego, że nieprzyjaciel z nich nie korzystał. Z chwilą stwierdzenia na nich działalności bojowej własne lotnictwo zastosowało blokadę. Duży przerzut wojsk lądowych drogą powietrzną został zahamowany. Szybkie wyjście oddziałów 3 DZ w rejon tych lotnisk jest zależne od warunków działania dywizji, tzn. czy posiadanymi siłami i środkami będzie zdolna ostatecznie rozbić 2 DP/D/ i podchodzące dwie brygady piechoty z czołgami. 3 DZ - jak wynika z jej położenia i kierunku natarcia - wykonuje samodzielnie bardzo poważne zadanie, polegające na zabezpieczeniu głównego uderzenia 1 A. Przez osiągnięcie i opanowanie rejonu węzła lotnisk zapewni całkowitą swobodę działania związkowi taktycznym na kierunku głównego uderzenia 1 A. Dlatego też jej działanie winno być naleyście zabezpieczone bądź to przez przydzielenie jej odpowiedniej ilości kadunków jądrowych, bądź też przez zdecydowane oboszczędnienie podchodzących dwu brygad siłami i środkami armii. W takich warunkach działania pierwszorzutowe pułki 3 DZ mogą osiągnąć rejon lotnisk równocześnie. Powinny one

natychmiast przystąpić do ich opanowania, ponieważ w ten sposób nieprzyjaciół pozbawiony zostanie możliwości prowadzenia z nich ewakuacji ocalałych sił i środków. W walce o opanowanie węzła lotnisk również uczestniczyć będą pozostałe elementy ugrupowania bojowego dywizji. Wynika to z kierunku działania dywizji i jej zadania ogólnego.

Inaczej natomiast może być rozwiązana problematyka związana z opanowaniem lotnisk nr nr 25 i 26. Lotniska te są usytuowane na kierunkach natarcia 6 DPanc i wprowadzonej do walki 5 DZ. Obie te dywizje nacierają na kierunku głównego uderzenia I A. Zasadnicza treść ich zadań polega przede wszystkim na opanowaniu cieśniny Agersun, a następnie portów Løken, Kirtshals i Frederikshaun. Z założonej sytuacji operacyjnej wynika, że mogą one rozwijać natarcie w wysokim tempie i poprzedzić działanie swych sił głównych OW. Lecz czy to oznacza, że z chwilą osiągnięcia przez OW rejonów lotnisk powinny one przystąpić natychmiast do ich opanowania. W świetle ogólnego zadania atakującego przed dywizjami angażowanie OW do opanowania lotnisk byłoby błędne. Rozsądniejszym wydaje się skierowanie OW dla połączenia się z desantami taktycznymi, gdyż stwarza to korzystne warunki dla wykonania zasadniczych zadań, do których dywizje zostały wyznaczone. Stąd też obie dywizje w pierwszym rzędzie dążyć będą do pomyślnego rozstrzygnięcia walki o opanowanie cieśniny Agersun, wydzielając do tego odpowiednie siły i środki. Do opanowania lotnisk wykorzystane zostaną te pułki z pierwszego lub drugiego rzutu dywizji, których udział w realizacji tego zadania nie będzie konieczny. Uważając za właściwe tak przedstawione działanie sił głównych obu dywizji można mieć poważne obiekcje, czy uda się opanować te lotniska w stanie niezniszczonym. Uprzednio już stwierdziliśmy, że nieprzyjaciół będzie zainteresowany w korzystaniu z tych lotnisk tak długo dopóty to będzie możliwe. Mając to na uwadze, a także licząc się z ich zdecydowaną bezpośrednią naziekną obroną do ich opanowania należy przystąpić wówczas, gdy siły i środki wydzielone do tego celu zapewnią warunki ich szybkiego opanowania.

X

X

X

Wyniki analizy szczególnie brzeżnych przypadków opanowania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe upoważniają do wyciągania następujących wniosków:

1. Ilość sił i środków wojsk lądowych niezbędna dla opanowania lotnisk<sup>B</sup> nieprzyjaciela każdorazowo zależy od: charakteru i warunków działania oddziałów lądowych, charakteru działania nieprzyjaciela na podejściach do lotniska i w jego rejonie, sytuacji lotniskowej na konkretnym lotnisku i na najbliższej usytuowanych lotniskach, wartości bezpośredniej obrony naziemnej lotniska i czasu osiągnięcia lotniska w stosunku do czasu zrealizowanych przedsięwzięć przez siły i środki szczebli nadrzędnych w odniesieniu do lotniska. Jeżeli większość tych czynników<sup>nie</sup> da się ująć w wielkościach wymiernych, to jakiegokolwiek próby zbilansowania ich w celu określenia niezbędnych sił i środków w walce o opanowanie lotniska byłyby nieuzasadnione, poprostu abstrakcyjne. Pozostaje więc szukać uzasadnienia w określeniu niezbędnych sił i środków w walce o opanowanie lotniska na drodze porównywania wartości bezpośredniej obrony naziemnej lotniska z możliwościami bojowymi odpowiednich oddziałów /pododdziałów/ wydzielonych do ich opanowania przy równoczesnym uwzględnieniu pozostałych czynników. Oprócz tego każdorazowo należy brać pod uwagę usytuowanie lotniska w stosunku do kierunku głównego uderzenia związku /oddziału/ i jego zadania ogólnego.

W wypadku, kiedy lotnisko jest usytuowane na kierunku głównego uderzenia, walka o jego opanowanie rozstrzygnie się w zasadzie równolegle z realizacją zadania ogólnego. Ilość sił i środków wydzielonych do opanowania tak usytuowanego lotniska będzie zależała przede wszystkim od wartości jego bezpośredniej obrony naziemnej.

W wypadku, kiedy lotnisko nie jest usytuowane na kierunku głównego uderzenia związku /oddziału/, co na współczesnym polu walki może mieć bardzo często miejsce, ilość sił i środków wydzielonych do opanowania lotniska

będzie zależeć nie tylko od wartości jego bezpośredniej obrony naziemnej lecz także od wartości obrony pośredniej.

Łącząc powyższe na uwadze, a także uwzględniając wpływ pozostałych czynników, jakie mogą towarzyszyć w walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela należy sądzić, że do ich opanowania wojska lądowe będą wydzielały siły w granicach *cz. koz /kps/* do *poz /pz/*.

2. Z racji różnorodnej problematyki, jaka w większości wypadków może towarzyszyć walce o opanowanie lotniska nieprzyjaciela, a szczególnie w toku wyjścia oddziału /pododdziału/ w rejon jego usytuowania i w toku samej walki, wynika potrzeba rozwiązywania jej na takim szczeblu dowodzenia, który posiadanyimi siłami i środkami będzie zdolny: rozpoznać dogodne kierunki podejścia do lotniska, wartość bezpośredniej obrony naziemnej lotniska i rozmieszczenie sił i środków tej obrony w rejonie lotniska, podjąć skuteczną i samodzielną walkę z oddziałami wojsk lądowych i obrony terytorialnej działającymi manewrowo poza rejonem lotniska, udzielić skutecznej pomocy pododdziałowi walczącemu o opanowanie lotniska itp. Takim szczeblem dowodzenia jest pułk.
3. Do opanowywania lotnisk nieprzyjaciela na współczesnym polu walki mogą być i będą wykorzystywane nie tylko czółowo oddziały /pododdziały/ wojsk lądowych, lecz również oddziały /pododdziały/ wchodzące w skład drugiego rzutu lub odwodu. Będzie to miało zwykle miejsce wówczas, kiedy czółowe oddziały realizują bardziej zdecydowane zadanie ogólne, a zaangażowanie się w walce o opanowanie lotniska wpłynęłoby ujemnie na realizację tych zadań. Dotyczyć to może szczególnie *GR* i *OR*.
4. Na współczesnym polu walki lotniska nieprzyjaciela mogą być opanowywane przez oddziały lądowe nie tylko wówczas, kiedy odpowiednimi przeciwdziałaniami wzbroni się nieprzyjacielowi przebazowania lotnictwa i ewakuacji lotnisk i ich zniszczenia lecz również wówczas, gdy przeciwdziałania te nie będą miały miejsca, względnie będą ograniczone. Możliwość zaatakowania

i opanowania lotnisk nieprzyjaciela w toku ich normalnej działalności bojowej wynika z:

- sytuacji lotniskowej jakiej należy oczekiwać na jego lotniskach w wyniku oddziaływania na nie sił i środków szczebli nadrzędnych w ramach planu walki z powietrznymi środkami napadu nieprzyjaciela;
- prowadzenie zdecydowanych i rozwijających się w wysokim tempie działań zaczepnych na tych kierunkach i poprzez te rejonry, gdzie broń jądrowa rozstrzygnie samodzielnie zadania w stosunku do nieprzyjaciela działającego na podejściach do lotniska i w jego rejonie;
- ograniczonego czasu jakim nieprzyjaciel może dysponować na przygotowanie lotniska do niszczenia w toku niepomyślnie prowadzonych działań obronnych;
- ważności poszczególnych lotnisk w systemie obronnym nieprzyjaciela, tzn. jak długo nieprzyjaciel zmuszony zostanie korzystać z lotnisk, mimo, że stopień bezpieczeństwa lotnictwa na nich bazującego wyraźnie się zmniejsza.

5. Jeżeli nieprzyjaciel przygotowuje lotniska do niszczenia zawczasu, co może i prawdopodobnie będzie miało miejsce zwłaszcza w początkowym okresie wojny w wypadku prowadzenia planowanych działań obronno-opóźniających, to w całości należy przedsięwziąć realizowanych w stosunku do lotnisk przez siły i środki szczebli nadrzędnych na pierwszy plan wysuwa się potrzeba desantowania w rejonach tych lotnisk niewielkich desantów taktycznych na śmigłowcach lub grup specjalnych z zadaniem opanowania i zniszczenia systemu niszczenia lotnisk. Niespełnienie powyższego warunku stawia pod znakiem zapytania celowość działania oddziałów lądowych o ich opanowanie.

2. Planowanie i koordynacja przedsięwzięć związanych z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały wojsk lądowych.

Z treści dotychczasowych rozważań wynika, że udział oddziałów lądowych w zapewnieniu manowru lotniskowego własnemu lotnictwu w działaniach zaczepnych drogą opano-

wania lotnisk nieprzyjaciela zależny jest od wielu bardzo istotnych przedsięwzięć, realizowanych na różnych szczeblach dowodzenia. Nie może więc on być rozwiązywany derywacyjnie i w oderwaniu od całości kształtu problematyki, jaka towarzyszy działaniom zaczepnym w ogóle. Stąd też wszystkie przedsięwzięcia, jakie powinny mieć miejsce w odniesieniu do lotnisk nieprzyjaciela w celu stworzenia korzystnych warunków opanowania ich przez oddziały lądowe należy zawsze zaplanować, zgrać je w czasie i przestrzeni, a w razie potrzeby koordynować w stosunku do zmieniających się warunków działania oddziałów lądowych.

W toku drugiej wojny światowej problem ten nie był tak skomplikowany ponieważ potrzeby opanowywania i możliwości oddziaływania <sup>na</sup> lotnisk nieprzyjaciela w czasie i przestrzeni były nieporównanie mniejsze od współczesnych. Potwierdziła to analiza warunków działania wojsk w walce o opanowywanie lotniska nieprzyjaciela. Również wykorzystanie lotnictwa w działaniach zaczepnych - w sensie dowodzenia nim - wiele odbiegało od zasad współczesnych. Z tych względów problem planowania i koordynacji opanowania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały wojsk lądowych rozstrzygał się na tym szczeblu dowodzenia, któremu lotnictwo było bezpośrednio przydzielone: armia, korpus i dywizje. Polegał on przede wszystkim na usgodnieniu współdziałania między lotnictwem i oddziałami lądowymi wydzielonymi do opanowania lotnisk, a niekiedy między lotnictwem i oddziałami lądowymi z jednej strony i oddziałami partyzantów oraz grupami dywersyjnymi z drugiej.

Na współczesnym polu walki w planowaniu i koordynacji przedsięwzięć związanych z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela, zdaniem autora, należy uwzględnić:

- udział tych wszystkich sił i środków, które uczestniczyć będą w zwalczaniu powietrznych środków napadu nieprzyjaciela;
- przyjęte zasady dowodzenia lotnictwem;
- potrzeby lotniskowe własnego lotnictwa w toku działań zaczepnych w zależności od zakładanego tempa działań zaczepnych i możliwości budowy nowych lotnisk;

- synchronizację działań w czasie i przestrzeni tych sił i środków, które uczestniczyć będą w stworzeniu korzystnych warunków opanowania lotnisk nieprzyjaciela w stosunku do zadań wykonywanych przez oddziały lądowe i kierunków ich działania.

Każdy z tych problemów szczególnych będzie planowany i koordynowany na odpowiednim szczeblu dowodzenia, stosownie do jego możliwości w oddziaływaniu na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska. Szczeblem, który zapoczątkuje planowanie i koordynację opanowania lotnisk nieprzyjaciela w ogóle będzie Front, ponieważ on dysponuje lotnictwem i znane mu są przedsięwzięcia Naczelnego Dowództwa w stosunku do powietrznych środków napadu nieprzyjaciela. W tym celu, zdaniem autora, należałoby powołać na szczeblu Frontu odpowiednią komórkę planowania i koordynacji działań w celu opanowania lotnisk nieprzyjaciela. W skład jej winni wejść kompetentni oficerowie sztabu Frontu i armii lotniczej. Podstawą działalności takiej komórki byłby zamiar operacyjny dowódcy Frontu i armii lotniczej, plan manowru lotniskowego armii lotniczej w operacji zaczepnej, wyciąg z planu przedsięwzięć Naczelnego Dowództwa dotyczący wykorzystania wojsk rakietowo-jądrowych i lotnictwa strategicznego w ramach ogólnego planu walki z powietrznymi środkami napadu nieprzyjaciela na głębokość operacji zaczepnej oraz plan aktualnej sieci lotniskowej nieprzyjaciela. Działalność swoją winna ona zapoczątkować już w okresie pokoju w oparciu o perspektywiczny plan frontowej operacji zaczepnej z uwzględnieniem szeregu wariantów jej przeprowadzenia. Skupiłaby się ona wokół aktualnie istniejącej sieci lotniskowej nieprzyjaciela w pasie i na głębokość planowanej frontowej operacji zaczepnej i sanderczeń w stosunku do niej Naczelnego Dowództwa i Frontu.

W odniesieniu do planowania i koordynacji przedsięwzięć związanych z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela powinna ona:

- dążyć do systematycznego uaktualnienia wszystkich wiadomości o istniejącej sieci lotniskowej nieprzyjaciela z punktu widzenia wojskowego;
- określić, które lotniska w kolejnych dniach frontowej operacji zaczepnej należy opanować i jakimi sposobami oraz zaplanować perspektywicznie przedsięwzięcia na poszczególnych szczeblach dowodzenia w odniesieniu do każdego lotniska planowanego do opanowania w zależności od sposobu jego opanowywania;
- określić globalną ilość lotnisk jakie należy opanować w toku frontowej operacji zaczepnej w stosunku do potrzeb manowru lotniskowego armii lotniczej, wynikająca z zakładanego tempa natarcia i możliwości budowy lotnisk na terytorium nieprzyjaciela przez predestynowane do tego siły i środki.

Wczesniejsze wytypowanie lotnisk nieprzyjaciela do opanowania i określenie sposobów ich opanowania ma kapitalne znaczenie, ponieważ umożliwia synchronizację wszystkich przedsięwzięć realizowanych przez poszczególne rodzaje wojsk w kontekście zadań planowanych dla nich w frontowej operacji zaczepnej. Stanowić to będzie jedną z podstawowych przesłanek pomyślnego udziału wojsk lądowych w zapewnieniu manowru lotniskowego własnemu lotnictwu drogą opanowania lotnisk nieprzyjaciela. Tak pojęte planowanie opanowania lotnisk nieprzyjaciela w okresie pokoju na szczeblu Frontu wynika również z potrzeb współczesnego pola walki. Skoro bowiem uważa się, iż w okresie pokoju należy posiadać odpowiednie siły i środki zdolne do podjęcia natychmiastowych działań wojennych, to słusznym będzie też wczesniejsze zaplanowanie tych działań pod każdym względem.

W oparciu o perspektywiczny plan opanowania lotnisk nieprzyjaciela, komórka ta będzie zdolna w odpowiednim czasie koordynować wszystkie przedsięwzięcia w toku realizacji planu, stosownie do zmian jakie mogą wyniknąć zarówno w okresie pokoju, jak i też w toku trwania frontowej operacji zaczepnej.

Zmiany te mogą wynikać na skutek:

- rozbudowy sieci lotniczej nieprzyjaciela, zmian w zasadach bazowania i przebazowania lotnictwa;
- koordynacji przedsięwzięć w planie zwalczania środków napadu powietrznego nieprzyjaciela przez Naczelne Dowództwo i Front;
- niemożliwości zrealizowania określonych przedsięwzięć w związku z warunkami wlotu do lotnisk nieprzyjaciela i planowanych sposobów ich opanowywania;
- zmienionych warunków działania będących wynikiem dalszego rozwoju współczesnych środków walki, określonego przeciwdziałania nieprzyjaciela itp.

Perспекtywiczny plan opanowywania lotnisk nieprzyjaciela, akceptowany przez dowódcę Frontu, należy doprowadzić do wykonawców: rozpoznania w szerokim pojęciu, wojsk rakietowych Frontu, armii lotniczej, armii ogólnowojskowych i wojsk powietrzno-desantowych.

W odniesieniu do armii ogólnowojskowej część wykonawczo planu powinna zawierać:

- wykaz lotnisk, które w planie natarcia armii i na głębokość jej zadania są planowane do opanowania siłami i środkami armii. Do wykazu tego należy załączyć szczegółowe plany lotnisk wraz z opisem wszystkich informacji o ich przeznaczeniu, charakterze obrony nasiennej i powietrznej, stopniu przygotowania do niszczenia itp.;
- wykaz lotnisk, które planowane są do opanowania w planie natarcia armii przez siły Frontu, np. wojsk powietrzno-desantowe lub desanty morskie, oraz zasady współdziałania z nimi i zakres zadań jakie armia powinna wykonać na ich korzyść;
- jakie przedsięwzięcia, jakimi siłami i środkami oraz w jakim czasie będą wykonywane w związku z opanowaniem lotnisk planowanych na opanowanie przez armię siłami i środkami specjalnymi nadbrzojnymi;
- jakie siły i środki przyjdzie się armii z Frontu w celu stworzenia korzystnych warunków opanowania lotnisk przez oddziały lądowe, np. środki transportu powietrznego, rezerwy lotnictwa frontowego, środki rozpoznawcze itp.

oparcia o powyższe i perspektywiczny zamiar dowódcy armii odpowiednia komórka planowania i koordynacji przy Oddziale Operacyjnym sztabu armii /O/ mogłaby sporządzić plan opanowywania lotnisk nieprzyjaciela, ujmując w nim - podobnie jak na szczeblu Frontu - całość problematyki. Wszelkie zmiany w tym planie, zarówno w okresie pokoju jak i w toku trwania armijnej operacji zaczepnej, powinny być dokonywane tylko na polecenie lub za zgodą Frontowej komórki planowania i koordynacji, np: dotyczące zmiany sposobu opanowywania lotnisk, czasu realizowanych przedsięwzięć w stosunku do poszczególnych lotnisk, zmniejszenia lub zwiększenia skali przedsięwzięć poprzedzających walkę o opanowanie lotniska itp.

Plan ten, po zatwierdzeniu go przez dowódcę armii, w części wykonawczej powinien być doprowadzony do wykonania.

W odniesieniu do dywizji wyciąg z planu wykonawczego należy doprowadzić w dwóch częściach: część informacyjną w okresie pokoju i część dotyczącą sprecyzowanych zadań na opanowanie lotnisk w okresie poprzedzającym /przygotowawczym/ armijną operację zaczepną lub w toku jej trwania.

Część informacyjna powinna zawierać wykaz lotnisk i szczegółowe plany lotnisk, które są usytuowane w pasie i na głębokość armijnej operacji zaczepnej. Wykaz ten sztab armii powinien systematycznie uzupełniać tymi wszystkimi dodatkowymi informacjami, jakie napływać będą w okresie pokoju do armijnej komórki planowania i koordynacji z Frontu.

Część dotycząca sprecyzowanych zadań powinna rozwiązywać następujące problemy związane z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela:

- udział sił i środków szczebli nadrzędnych w stworzeniu korzystnych warunków działania oddziałów dywizji w walce o opanowanie lotnisk oraz czas realizowania poszczególnych przedsięwzięć;
- zakres zadań jakie dywizja wykonuje na korzyść desantów powietrznych, które samodzielnie opanowują lotniska w pasie natarcia dywizji i zasady współdziałania z nimi;

- stopień odpowiedzialności dywizji w doprowadzeniu opanowanych lotnisk do gotowości eksploatacyjnej, np. w sensie zapewnienia szybkiego wyjścia w rejon lotnisk własnych pododdziałów bezpośrednio obsługujących lotnisk, udzielenia pomocy w rozminowaniu rejonu lotniska i w renowacji uszkodzonych urządzeń lotniskowych, w okresie naziemnej lotniska itp;
- sposób postępowania sztabu dywizji w zakresie uzyskiwania dodatkowych informacji o lotniskach należących do opanowania.

Sztab dywizji, w oparciu o część informacyjną planu opanowania lotniska nieprzyjaciela, powinien w okresie pokoju dokonać szczegółowej analizy poszczególnych lotnisk. Analiza ta winna być przeprowadzona z punktu widzenia użytkowania lotnisk w stosunku do planowanego kierunku głównego uderzenia dywizji; charakteru lotnisk i ich znaczenia z punktu widzenia wojakowego; dogodnych kierunków podejścia do lotnisk w zależności od właściwości terenu; możliwości obrony lotnisk przez wojska obrony terytorialnej w zależności od gęstości zaludnienia w pasie nastawia dywizji i ilości innych ważnych obiektów o znaczeniu wojakowym usytuowanych w pobliżu lotnisk itp.

Szczegółowe planowanie opanowywania lotnisk w sztabie dywizji nastąpi po doprowadzeniu do sztabu dywizji drugiej części sztabowego planu skierowanego do ogólnego zadania. Na podstawie wnikliwej oceny warunków działania wynikających z ogólnego zadania i tego planu a także w oparciu o wyniki analizy poszczególnych lotnisk dokonanej w okresie pokoju i spodziewanego działania nieprzyjaciela w rejonie lotnisk sztab dywizji będzie w stanie określić:

- sytuację jaka zaistnieje prawdopodobnie na poszczególnych lotniskach; wartość bezpośredniej i pośredniej obrony naziemnej lotniska, stopień ograniczenia swobody działania lotnictwa basującego na lotnisku, w jakim czasie nieprzyjaciel może przystąpić do probazowania lotnictwa, ewakuację lotniska i jego niszczenia;
- niezbędne przedsięwzięcia na szczeblu dywizji w okresie podejścia do lotniska i w toku walki

- o jego opanowanie;
- czas osiągnięcia lotniska w stosunku do zakładowego tempa natarcia i do czasu zrealizowanych przedsięwzięć w odniesieniu do lotniska przez siły i środki szczebla nadrzędnego;
- siły i środki niezbędne do opanowania poszczególnych lotnisk w zależności od: kierunków natarcia pułków, zadań jakie będą wykonywały w natarciu i spodziewanej sytuacji na lotniskach;
- zakres zadań wykonywanych przez poszczególne elementy ugrupowania bojowego dywizji na korzyść desantów powietrznych wydzielonych do samodzielnego opanowania lotnisk i zasady współdziałania z nimi.

Sztab dywizji rozpatrywaną przez siebie problematykę doprowadza do wykonawców w dwóch częściach: w okresie pokoju i w okresie poprzedzającym /przygotowawczym/ natarcie dywizji lub w toku jego trwania.

odniesieniu do pułku w okresie pokoju należy przekazać szczegółowe plany lotnisk nieprzyjaciela, które są usytuowane na planowanym kierunku armijnej operacji zaczepnej wraz z wynikiem analizy poszczególnych lotnisk z punktu widzenia wojskowego. Umożliwi to szybszą koordynację planowanych przedsięwzięć w walce o opanowywanie lotnisk w wypadku zmiany kierunku działania dywizji i pułków w armijnej operacji zaczepnej. Sprecyzowane zadanie na opanowanie lotniska pułk powinien otrzymać w treści zadania ogólnego. W zadaniu tym należy przekazać całość problematyki dotyczącej lotniska, a więc:

- kto, kiedy i jakimi środkami oddziałuje na lotniska;
- jaka może być wartość bezpośredniej i pośredniej naziemnej obrony lotniska;
- jakiej pomocy udzielią pułkowi pozostałe elementy ugrupowania bojowego dywizji w walce z bezpośrednią i pośrednią obroną lotniska;
- zasady współdziałania z desantem taktycznym, grupą specjalną lub GR dywizji o ile one działają w rejonie lotniska;

- w jakim zakresie pułk odpowiada za szybkie doprowadzenie opanowanego lotniska do gotowości eksploatacyjnej;
- jaką pomoc winien udzielić pułk w wypadku, gdy lotnisko opanowuje desant powietrzny.

Proponowany sposób przekazania sprecyzowanego zadania pułkowi może budzić obiektywne uwagi na możliwość częstych zmian w ugrupowaniu bojowym nacierającej dywizji, spowodowanych różnorodnymi względami współczesnego pola walki. Autor uważa, że zadanie takie doprowadzone zostanie do pułku wówczas, gdy lotnictwo usytuowane będzie na głębokości planowanego dla pułku zadania ogólnego. Może ono więc być ujęte w treści zadania jakie pułk otrzyma przed rozpoczęciem natarcia przez dywizję lub w treści jednego z zadań szczególnych w toku natarcia. Niezależnie od tego całość problematyki związanej z opanowaniem lotnisk usytuowanych w pasie natarcia dywizji na głębokość jej zadania dowódca dywizji winien rozstrzygnąć w wytycznych do współdziałania. Na tej drodze wszystkie elementy ugrupowania bojowego dywizji zapoznają się z całokształtem problematyki związanej z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela w zależności od wariantów działania dywizji. Umożliwi to niewątpliwie szybsze sprecyzowanie zadań szczególnych w toku samego natarcia dywizji.

Na szczeblu pułku w okresie pokoju problematyka związana z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela powinna się skupiać w zasadzie tylko wokół analizy poszczególnych lotnisk i stałego aktualizowania danych o lotniskach jakie napływać będą do pułku ze sztabu dywizji.

Z chwilą otrzymania sprecyzowanego zadania na opanowanie lotniska dowódca i sztab pułku przeprowadzą wszechstronną ocenę warunków działania jakie mogą pułkowi towarzyszyć w czasie podejścia do lotniska i w walce o jego opanowanie, a szczególnie:

- usytuowanie lotniska w stosunku do kierunku natarcia pułku;
- wartość bezpośredniej obrony naziemnej lotniska w zależności od: klasy i przeznaczenia lotniska, możliwości sił i środków oddziałów lądowych i

wojsk obrony terytorialnej znajdujących się w rejonie lotniska, skali realizowanych przedsięwzięć przez siły i środki szczebli nadrzędnych w stosunku do lotniska, zadań ogólnych realizowanych przez sąsiadów i inne rodzaje wojsk poza rejonem lotniska itp.:

- możliwe przeziwzięcie nieprzyjaciela w toku podejścia do lotniska i w walce o jego opanowanie; w jakim czasie, na jakich kierunkach i jakimi siłami;
- wpływ terenu na działanie pułku w czasie podejścia do lotniska i w walce o jego opanowanie.

Wyniki oceny warunków działania będzie można określić wielkość i charakter zadań pośrednich w czasie podejścia do lotniska i w toku walki o jego opanowanie, czas i dogodne kierunki zaatakowania lotniska i jakie pododdziały wydzielić do opanowania lotniska, tzn. czy angażować do walki z bezpośrednią obroną naziemną lotniska większość sił i środków pułku, czy tylko część sił i środków pułku w pierwszym lub drugim rzucie względnie z odwodu.

Wyniki oceny warunków działania pułku dowódca pułku doprowadzi do poszczególnych elementów ugrupowania bojowego w treści zadań ogólnych, a także zwariantuje je w wytycznych do współdziałania.

Oczywiście należy liczyć się z tym, że pułk nie zawsze otrzyma w odpowiednim czasie wszystkie niezbędne informacje o lotniskach, np. o wartości bezpośredniej obrony naziemnej lotniska, o możliwościach bojowych i charakterze działania oddziałów lądowych i obrony terytorialnej rozmieszczonych poza rejonem lotniska, co dla pułku stanowi podstawę w organizowaniu działań o opanowanie lotniska. Sytuacje takie typowe będą zwłaszcza w początkowym okresie wojny, ponieważ uzyskanie szczegółowych informacji z wielu względów nie zawsze będzie możliwe. Dlatego też w takich sytuacjach jest konieczna wszechstronna znajomość całości problemu wynikająca z warunków działania oddziałów lądowych w walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela.

Przedstawiony przez autora ogólny kierunek planowania i koordynacji przedsięwzięć związanych z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe nie miał dotychczas praktycznego zastosowania w szkoleniu wojsk i sztabów. Autor sądzi, że należałoby udzielić mu wiele uwagi, gdyż umożliwiłoby to sprawdzenie jego celowości. Okazji ku temu jest niemało: ćwiczenia na mapach prowadzone na wszystkich szczeblach dowodzenia, ćwiczenia z wojskami, manowry itp. Na tej samej drodze będzie można również uzyskać wiele cennych wniosków dotyczących zarówno planowania opanowania lotnisk jak i samej walki o ich opanowanie.

### 3. Cechy szczególne towarzyszące walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały wojsk lądowych.

Omówione kierunki planowania i koordynacji przedsięwzięć związanych z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe, spełnienie których jest konieczne dla pomyślnego przebiegu walki o opanowanie lotnisk, wpływają również decydująco na przebieg tej walki. W wyniku realizacji tych różnych przedsięwzięć mogą powstać na lotnisku i w jego rejonie różne sytuacje bojowe i właśnie one głównie mogą kształtować charakter tej walki. W związku z tym autor uważa za wskazane omówić cechy szczególne towarzyszące walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela z punktu widzenia klasy lotniska, jego użytkowania w stosunku do działań oddziału /pododdziału/ wydzielonego do jego opanowania, skali i rodzaju realizowanych przedsięwzięć w odniesieniu do lotniska przez siły i środki szczebli nadrzędnych, a także w zależności od celu działania na lotnisku.

#### Przykład 1 /załącznik 14/

Należy zbronić nieprzyjaciela zniszczenia lotniska do czasu wyjścia w jego rejon nacierających czołowych oddziałów wojsk lądowych. Zakłada się, że ze względu na dotychczasowy przebieg zdarzeń nieprzyjaciel może podjąć w likwidacji skutków uderzenia jądrowego, próbować lotnictwo oraz ewakuować lotnisko i zniszczyć je.

Warunki przykładowe, dla których założono wymienione dążenie są następujące:

- lotnisko posiada jeden pas startowy i basuje na nim skrzydło lotnictwa bombowego;
- bezpośrednią naziemną obronę lotniska zapewniają kompanie wojsk obrony terytorialnej, dywizja artylerii plot oraz siły i środki skrzydła lotnictwa bombowego;
- w rejonie lotniska działa grupa specjalna, która rozpoznaje dogodne rejony dla lądowania desantów taktycznych na śmigłowcach i kierunki wyjścia w centralny punkt lotniska, usytuowanie obiektów lotniskowych na lotnisku oraz rozmieszczenie sił i środków bezpośredniej obrony naziemnej lotniska;
- wyjście w rejon lotniska nacierających czołowych oddziałów wojsk lądowych jest możliwe po upływie 10-12 godz. od czasu wykonania uderzenia jądrowego na lotnisko.

Inne warunki szczegółowo wynikają z załączonego szkicu.

Założony cel działania będzie można osiągnąć przez bezpośrednie oddziaływanie na lotnisko desantem taktycznym lub oddziałem rozpoznawczym.

W oparciu o założony cel działania oraz przyjęte warunki niżej przeprowadzono analizę, z której wynika uzasadnienie racjonalnego sposobu dla osiągnięcia celu działania przez jeden z tych pododdziałów.

#### Wariant I

Założony cel działania realizuje desant taktyczny na śmigłowcach w sile kpz wraz z przydzieloną grupą saperów - specjalistów lotniskowych. Sposób działania desantu taktycznego na lotnisku zależy od:

- czasu wybadzenia desantu taktycznego w rejonie lotniska w stosunku do czasu wykonania uderzenia jądrowego na lotnisku;
- ogólnej sytuacji na lotnisku i poza jego rejonem;
- metody lądowania desantu taktycznego, tzn. czy ląduje na całością sił w jednym rejonie, czy też częściami w rejonie poszczególnych obiektów lotniskowych.

Desant taktyczny na śmigłowcach może być wysadzony w rejonie lotniska przed lub po uderzeniu jądrowym wykonanym na lotnisku.

Wysadzenie desantu przed wykonaniem uderzenia jądrowego na lotnisko winno nastąpić nie później jak na 25-40 minut przed wykonaniem tego uderzenia i w odległości 6-8 km od planowanego punktu zerowego. Obie te wielkości /czas i odległość/ wynikają z warunków bezpieczeństwa przed skutkami uderzenia jądrowego. Do realizacji zadania na lotnisku desant może przystąpić niezwłocznie po uderzeniu jądrowym. Uwzględniając jednak odległość wysadzenia desantu może on osiągnąć centralny punkt lotniska po upływie 30 minut lub po upływie 2 godz. od czasu wykonania uderzenia jądrowego na lotnisko<sup>x/</sup>.

W rozpatrywanym przykładzie desant taktyczny w sile kpz nie posiada potencjalnych możliwości równoczesnego zaatakowania wszystkich obiektów lotniskowych. Nie ma również takiej potrzeby. Atakowanie wszystkich podstawowych obiektów lotniskowych miałoby się z celem działania desantu. Wobec tego przed rozpoczęciem działania na lotnisku należy ustalić obiekty lotniskowe, których zaatakowanie i opanowanie zapewni zrealizowanie celu działania desantu. Takimi obiektami lotniskowymi będą przede wszystkim pas startowy i stanowisko dowodzenia. Przez opanowanie ich będzie można szybko uzyskać niezbędne informacje o sposobie przygotowania lotniska do niszczenia, a następnie zniszczyć ten system na pasie startowym.

Aby zrealizować powyższy postulat, część sił i środków desantu powinna zadziałać równolegle przeciwko tym siłom i środkom bezpośredniej obrony naziemnej lotniska, które mogą utrudnić a nawet uniemożliwić realizację celu działania desantu. Skład poszczególnych grup /zasadniczej i ubezpieczeniowej/ może być różnicowany pod względem ilościowym i jakościowym. W omawianym przykładzie do grupy realizującej zasadnicze zadanie należałoby wydzielić pluton piechoty i grupę saperów-spez<sup>x/</sup> Czas osiągnięcia przez desant centralnego punktu lotniska jest zależny od tego, czy desant działa na środkach transportowych, czy też pieszo - uwaga autora.

specjalistów lotniskowych, natomiast pozostałymi siłami wzbrenie działania kompanii wojsk obrony terytorialnej oraz siłom i środkom naziemnej obrony lotniska rozmieszczonych w rejonie niezniszczonej stojanki samolotów i sztabu oddziału lotniczego. Działanie grupy ubezpieczeniowej przeciwko tym siłom i środkom jest bardzo istotne z punktu widzenia zapewnienia swobody działania grupie zasadniczej. Uniemożliwi się przez to nieprzyjacielowi zorganizowanie skutecznych przeciwdziałań.

Po osiągnięciu celu działania desant taktyczny może pozostać nadal na lotnisku lub wycofać się z lotniska i ukryć w dogodnym terenie, z którego mogłoby zaatakować ponownie lotnisko w wypadku takiej potrzeby.

Wysadzenie desantu w rejonie lotniska po uderzeniu jądrowym jest możliwe po upływie 25-40 min. od uderzenia jądrowego w odległości 500 m od punktu zerowego, a po upływie godziny nawet w punkcie zerowym.<sup>x/</sup> Czas ten i miejsce wysadzenia desantu określa się na podstawie wysokości uderzenia jądrowego, mocy uderzenia jądrowego, charakteru terenu, warunków meteorologicznych i stopnia spodziewanego promieniowania radioaktywnego.

rozpatrywanym przykładzie desant taktyczny po uderzeniu jądrowym może lądować całością sił w jednym z rejonów rozpoznanych przez grupę specjalną, bezpośrednio na pasie startowym lub grupami w pobliżu poszczególnych obiektów lotniskowych.

Lepszą metodą lądowania desantu może być lądowanie grupami w pobliżu poszczególnych obiektów lotniskowych, ponieważ będzie można w pełni wykorzystać skutki uderzenia jądrowego. Metoda ta jest również korzystniejsza z punktu widzenia czasu przystąpienia desantu do realizacji celu działania na lotnisku. Uniknie się bowiem straty czasu na podejście do obiektów lotniskowych interesujących desant taktyczny.

Lądowanie desantu całością sił po uderzeniu jądrowym jest wskazane wówczas, jeśli desant z wielu względów zmuszony zostanie do lądowania zdala od interesujących

x/Primenieniye takticheskogo desantow w nastupatelnom boju str.3 Wyd. kademia im. Frunze 1961 r.

go obiektów lotniskowych, a także w tym wypadku jeżeli zajdzie potrzeba wywalczenia swobody działania na lotnisku.

Omówiony przykład działania desantu taktycznego nie wyczerpuje oczywiście wszystkich cech szczególnych podczas jego walki na lotnisku. Przeanalizowany on został jedynie z punktu widzenia czasu wysadzenia desantu w rejonie lotniska w stosunku do uderzenia jądrowego wykonanego na lotnisko, metody jego lądowania i celu działania desantu na lotnisku. Z analizy tej wynika, że wysadzenie desantu po uderzeniu jądrowym na lotnisko i przy zastosowaniu metody lądowania grupami w pobliżu interesujących desant obiektów lotniskowych jest bardziej celowe z punktu widzenia realizacji <sup>zakończonego</sup> celu działania. Autor celowo pominał takie problemy jak: organizacja desantu, zabezpieczenie jego przelotu i lądowanie na lotnisku, współdziałanie z innymi rodzajami wojsk itp. Problemy te są dostatecznie jasno sprecyzowane w odpowiednich regulaminach i instrukcjach.

### Wariant II

Zakończony cel działania realizuje OR wzmocniony grupą saperów - specjalistów lotniskowych. Sposób działania OR w realizacji celu działania zależy od:

- ogólnej sytuacji bojowej poza rejonem lotniska;
- w jakim stadium działalności bojowej znajduje się lotnisko;
- jaki wpływ wywarły przedsięwzięcia szczególnie nadrzędnego na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska.

Jeśli w rozpatrywanym przykładzie uwzględni się czas wykonania uderzenia jądrowego na lotnisko i czas niezbędny nieprzyjacielowi na likwidację skutków tego uderzenia, to okaże się, że OR może osiągnąć lotnisko podczas trwania na nim likwidacji skutków uderzenia jądrowego lub przebazowania ocalałego sprzętu bojowego i ewakuacji lotniska. Wyjście OR w rejon lotniska podczas trwania tych czynności ma decydujące znaczenie w realizacji celu działania, ponieważ tylko w takich warunkach należy oczekiwać sprzyjających okoliczności działania na lotnisko.

OR, mając na uwadze powierzchnię lotniska i usytuowanie poszczególnych obiektów lotniskowych, a także rozmieszczenie sił i środków bezpośredniej naziemnej obrony lotniska, może zaatakować lotnisko z kilku kierunków. Nie każdy jednak z tych kierunków zapewni szybkie wyjście OR w centralny punkt lotniska. Zaatakowanie np. sztabu oddziału lotniczego i obiektów rozmieszczonych w pobliżu tego sztabu, względnie kompanii wojsk obrony terytorialnej znacznie opóźni wyjście OR w centralny punkt lotniska. Zniszczenie sztabu oddziału lotniczego i opanowanie obiektów rozmieszczonych w pobliżu tego sztabu, a także pokonanie obrony kompanii wojsk terytorialnych nie będą miały zasadniczego wpływu na realizację celu działania na lotnisku. Dlatego też kierunek działania OR powinien być tak przemyślany, aby z jednej strony zapewnić maksymalnie szybkie wyjście w centralny punkt lotniska i z drugiej - stwarzać korzystne warunki dla podjęcia skutecznych i niezbędnych działań bojowych przeciwko tym siłom i środkom bezpośredniej naziemnej obrony lotniska, które mogłyby ewentualnie utrudnić realizację zasadniczego celu działania na lotnisku. Powyższe można będzie osiągnąć przez działanie OR na kierunku: n. Konty wzg. 150,5 lub na kierunku: jeś. Pogoda wzg. 150,5. Działając na jednym z tych kierunków OR posiada realną perspektywę osiągnięcia centralnego punktu lotniska większością posiadanych sił i środków, co niewątpliwie w zasadniczy sposób wpłynie na szybkie i sprawne realizowanie celu działań na lotnisku.

Nie należy również wykluczać przypadku, kiedy to w analogicznej sytuacji OR zmuszony zostanie do działania częściami na podejściu do centralnego punktu lotniska. Działanie takie będzie uzasadnione tylko wówczas, jeśli zajdzie potrzeba wzbronienie nieprzyjacielowi manewru sił i środków w rejon interesujących OR obiektów lotniskowych.

Po osiągnięciu centralnego punktu lotniska OR, podobnie jak desant taktyczny na śmigłowcach, dąży przede wszystkim do opanowania pasa startowego i stanowiska dowodzenia, a następnie do zniszczenia /uszkodzenia/ systemu przygotowania do niszczenia pasa startowego.

Osiągnięty cel działania na lotnisku OR może zaatakować kolejne obiekty lotniskowe lub pozostać w pobliżu centralnego punktu lotniska i przeciwstawić ewentualnym próbom odtworzenia przez nieprzyjaciela systemu niszczenia pasa startowego względnie opuścić lotnisko i przystąpić do realizacji kolejnego zadania poza lotniskiem. O takim lub jeszcze innym działaniu OR po osiągnięciu celu działania na lotnisku zdecydują zmiany w sytuacji bojowej, jakie mogą wynikać w rejonie lotniska do czasu osiągnięcia lotniska przez czołowe oddziały wojsk lądowych.

Jeśli z oceny rozwoju sytuacji wyniknie, iż nieprzyjaciel nie będzie zdolny odtworzyć systemu niszczenia pasa startowego do czasu wyjścia w rejon lotniska czołowych oddziałów wojsk lądowych, wówczas OR może skierować do realizacji innego zadania poza rejonem lotniska; jeśli natomiast taka ewentualność istnieje wówczas OR należy pozostawić w rejonie lotniska do czasu osiągnięcia lotniska przez czołowe oddziały wojsk lądowych.

Omówiony przykład działania OR również nie wyczerpuje wszystkich cech szczególnych jego walki na lotnisku. Wskazuje on jednak na zasadnicze drogi postępowania w działaniach OR na lotnisku niezależnie od konkretnych warunków sytuacji bojowej na i poza lotniskiem. W oparciu o tak pojęte działanie OR, a także w oparciu o wyniki analizy przykładów działania na lotnisku czołowych oddziałów wojsk lądowych, którą autor przeprowadzi w kolejnych przykładach, będzie można dobrać racjonalne sposoby działania OR także w innych, nowych i krańcowo odmiennych sytuacjach bojowych.

#### Przykład 2 /załącznik nr 15/

##### Wariant I

Należy opanować jak najszybciej lotnisko, usytuowane na kierunku głównego uderzenia pcz. Zakłada się, że ze względu na dotychczasowy przebieg zdarzeń, a mianowicie: działanie bmsr i lotnictwa oraz oceniając charakter działania nieprzyjaciela na podejściach do lotniska, można spodziewać się, iż w trakcie opanowywania lotniska będą trwały na nim przedsięwzięcia związane z przebazowaniem lotnictwa i ewakuacją lotniska.

Warunki przykładowe, dla których założono wymienione dążenie są następujące:

- lotnisko posiada dwa pasy startowe i bazuje na nim skrzydło lotnictwa myśliwsko-bombowego;
  - lotniska broni batalion wojsk obrony terytorialnej i dywizjon artylerii przeciwlotniczej;
  - w rejonie lotniska działa grupa specjalna, która rozpoznaje system przygotowania lotniska do niszczenia, dogodne kierunki podejścia do lotniska, rozmieszczenie artylerii przeciwlotniczej i system obrony batalionu wojsk obrony terytorialnej.
- Inne warunki szczegółowe wynikają z załączonego szkicu.

W oparciu o założony cel działania oraz przyjęte warunki można przeprowadzić analizę, z której wyniknie uzasadnienie racjonalnego sposobu dla osiągnięcia celu działania.

Pułk, uwzględniając tempo pościgu 10-15 km/godz., może osiągnąć rejon lotniska czołowymi kompaniami po upływie 1-1,5 godz. Jeżeli uwzględnić, że siły bezpośredniej obrony naziemnej lotniska, przy poważnej trudności obejścia lotniska od strony skrzydeł /jeziore i duży masyw leśny/, osłaniają jedyny kierunek dojścia do lotniska, to pułk może atakować lotnisko tylko od czoła. Warto jednak rozważyć sposoby możliwie jak najszybszego wyjścia w centralny punkt lotniska, którym są pasy startowe. Rozróżnić można co najmniej dwa sposoby: atakowanie lotniska kompaniami na oddzielnych kierunkach i atakowanie większością sił pułku na prawym skrzydle.

Pierwszy sposób - zaatakowanie lotniska kompaniami na oddzielnych kierunkach - nie da spodziewanych rezultatów, ponieważ może opóźnić wyjście pułku w centralny punkt lotniska, z uwagi na rozmieszczenie sił i środków naziemnej obrony lotniska.

Drugi sposób - zaatakowanie lotniska większością sił pułku na prawym skrzydle - przy jednoczesnym wiązaniu batalionu wojsk obrony terytorialnej będzie bardziej racjonalny, gdyż w krótszym czasie osiągnie się centralny punkt lotniska. Za takim sposobem zaatakowania lotniska przemawia również usytuowanie pasów startowych na lotnisku.

wyjście z centralny punkt lotniska nawet nieznacznych sił pułku ma kapitalne znaczenie w walce o jego opanowanie.

Lotnisko dopóty żyje, dopóki może spełniać swoje podstawowe funkcje: start i lądowanie samolotów. W imię jej spełniania nieprzyjaciel będzie realizował wszystkie możliwe przedsięwzięcia obronne i nie tylko w czasie organizacji bezpośredniej naziemnej obrony lotniska, ale także w toku walki o utrzymanie lotniska.

Pozbawienie lotniska możliwości spełniania tej funkcji przesądzi sprawę celowości dalszej uporczywej obrony pozostałych obiektów lotniskowych.

Aby pozbawić lotnisko spełniania tej funkcji nie koniecznie należy dążyć do opanowania pasów startowych. Niewielkie ilości czołgów, które będą mogły prowadzić bezpośredni ogień z dział i broni maszynowej do każdego celu na pasach startowych pozbawi nieprzyjaciela możliwości korzystania z nich.

Równoległe z walką o osiągnięcie centralnego punktu lotniska należy dążyć do opanowania systemu przygotowania lotniska do niszczenia.

W przyjętych warunkach działania problem ten nie będzie taki skomplikowany, ponieważ pułk ma możliwość wykorzystania rezultaty rozpoznania grupy specjalnej. Nie należy oczekiwać, iż będzie to jednolity system niszczenia obejmujący wszystkie obiekty na lotnisku. W pierwszym rzędzie należy dążyć do opanowania systemu przygotowania do niszczenia pasów startowych, a z chwilą przystąpienia pułku do opanowania pozostałych obiektów - pozostałe systemy niszczenia. W realizacji tego zadania winni uczestniczyć saperzy - specjaliści lotniskowi.

Przebieg walki o opanowanie pozostałych obiektów lotniskowych nie kryje w sobie istotnych cech szczególnych. Rodzi się natomiast nowy problem polegający na utrzymaniu i uporządkowaniu /rozminowaniu/ lotniska, usunięciu wraków z pasów startowych i dróg kołowania itp. oraz wzbronienia nieprzyjacielowi niszczenia go siłami i środkami z poza rejonu lotniska.

Pomyślne rozstrzygnięcie tego problemu jest zależne

w głównej mierze od ogólnej sytuacji poza rejonem lotniska.

Jeśli z sytuacji tej wynika, iż nieprzyjaciel nie jest zdolny do prowadzenia manewrowych działań poza lotniskiem, wówczas pułk powinien pozostawić w rejonie lotniska taką ilość sił i środków, które byłyby zdolne ochraniać podstawowe obiekty lotniskowe przed działaniem grup dywersyjnych i drobnych grup nieprzyjaciela pozostających w rejonie lotniska oraz uporządkować lotnisko, natomiast siłami głównymi rozwinąć natarcie poza lotniskiem. Prowadzenie szybkich i zdecydowanych działań poza rejonem lotniska uniemożliwi nieprzyjacielowi zniszczenie pasów startowych ogniem artylerii klasycznej, a w miarę jego rozwoju taktyczną bronią jądrową.

Jeżeli natomiast z sytuacji poza rejonem lotniska wynika, iż nieprzyjaciel może podjąć manewrowe działania w celu odzyskania lotniska to wówczas pułk, niezależnie od tego w jaki sposób rozstrzygnie z nim walkę /obronnie, czy zaczepnie/, winien dążyć do rozstrzygnięcia jej na rubieży odległej minimum 12-15 km od centralnego punktu lotniska. Uzasadnienie tej rubieży wynika z analizy możliwości ogniowych tych sił i środków, którymi nieprzyjaciel może niszczyć pasy startowe w pierwszej kolejności, co ilustruje tabela 14.

TABELA 14

Lp	Rodzaj sprzętu	Zasięg w km		Odległość SO /SS/ w km od czoła nacierających wojsk	Praktyczna donośność w km
		maksymalny	minimalny		
1	105 mm haubic	11,2	-	3-4	7-8
2	155 mm haubic	15	-	4-5	10-11
3	203 mm haubic	16,9	-	6-8	8-10
4	Bavy Crockett	8	5	w ugrupowaniu bojowym bpa	7
				/bcz/	
5	Honest John	25	8	6-8	17-19
6	Slims Jon-III /wersja ulepszona/	40	8	6-8	32-34
7	Little John	18	3,5	3-4	14-15
8	Lacrosse	32	-	8-10	22-24

Objaśnienie do tabeli; tabelę sporządzono na podstawie materiałów zawartych w *Handbooku o armiach obcych* - tabela 39 i 40. Wydanie MON 1962 r.

Proponując odległość rubieży, na której pułk winien rozstrzygnąć walkę z manewrowo działającym zgrupowaniem nieprzyjaciela autor miał na uwadze głębokość ugrupowania bojowego pułku i zasięg ognia artylerii klasycznej nieprzyjaciela.

Głębokość ugrupowania bojowego pułku z zasady nie przekracza więcej jak 8-10 km. Przesunięcie ugrupowania bojowego od centralnego punktu lotniska o 2-5 km w kierunku manewrowo-działającego ugrupowania nieprzyjaciela nie będzie miało większego wpływu na przebieg tej walki i obronę lotniska, ponieważ pułk będzie zdolny zmanewrować część sił i środków w wypadku gdyby nieprzyjaciel usiłował obejść skrzydła ugrupowania bojowego pułku i zaatakować lotnisko z innego kierunku. Dalsze przesunięcia ugrupowania bojowego pułku np. na rubież odległą o 35 km od centralnego punktu lotniska w celu wzbronienia nieprzyjacielowi zniszczenia pasów startowych przy pomocy taktycznej broni jądrowej nie jest wskazane, ponieważ pułk nie byłby w stanie podjąć skutecznej walki z nieprzyjacielem, który obszedłby jego skrzydła. Możliwość i potrzeba podjęcia walki z manewrowo działającym zgrupowaniem nieprzyjaciela na rubieży bardziej odległej od proponowanej zaistnieje wówczas, gdy skrzydła pułku ubezpieczone będą przez inne elementy ugrupowania bojowego dywizji lub sąsiedzi.

Mając powyższe na uwadze, a także uwzględniając zasięg środków ogniowych przy pomocy których nieprzyjaciel w pierwszej kolejności będzie dążył do zniszczenia pasów startowych, należy uważać za słuszne, że pułk winien przeciwdziałać zniszczeniu lotniska przez artylerię klasyczną i wyrzutnie Davy Crockett, a dywizja przez taktyczną broń jądrową nieprzyjaciela.

Z przeprowadzonych rozważań wynika, że nie można bezwzględnie wykluczać innych rozważań w sposobie działania pułku w walce o opanowanie tak usytuowanego lotniska. Można jedynie sądzić, że częstsze mogą być przypadki, w których będzie się dążyło do osiągnięcia zakładanego celu przez zastosowanie omówionego sposobu działania.

## Wariant II

Założono w nim ten sam cel działania pcz. W warunkach przykładowych, dla których założono osiągnięcie tego celu wprowadzono następujące zmiany:

- w rejonie lotniska nie działa grupa specjalna;
- lotnisko może być zniszczone przez nieprzyjaciela systemem niszczenia z poza rejonu lotniska.

Uwzględniając powyższe zmiany nie trudno zauważyć, że w porównaniu do poprzedniego wariantu założono w nim wzrost stopnia trudności w osiągnięciu zamierzonego celu działań, ponieważ pułk nie dysponuje dostateczną ilością informacji dla podjęcia właściwych działań. Nie oznacza to jednak, że w sposobie działania pułku zajdą zasadnicze zmiany. Poważnie jednak wzrosło znaczenie dwóch problemów: rozpoznanie rozmieszczenia sił i środków bezpośrednio obrony naziemnej lotniska oraz dogodnych kierunków podejścia, jak też rozpoznanie systemu przygotowania lotniska do niszczenia. Pierwszy problem należy rozstrzygnąć na drodze umiejętnej wykorzystania sił i środków rozpoznania jakie znajdują się w pułku. Organa rozpoznawcze pułku powinny co najmniej na jedną godzinę przed osiągnięciem lotniska przez siły główne pułku dostarczyć odpowiednich informacji w celu sprecyzowania przez dowódcę pułku sposobu zaatakowania lotniska. Nieuzasadnione opóźnienie się w zaatakowaniu lotniska zmniejsza szanse jego opanowania. Nieprzyjaciel może wykorzystać każde opóźnienie do dokonania przedsięwzięć związanych z przebazowaniem lotnictwa i ewakuacją lotniska, co nie pozostaje bez wpływu na podjęcie przez niego decyzji o zniszczeniu lotniska.

Drugi problem również może być pomyślnie rozwiązany o ile pułk osiągnie centralny punkt lotniska w czasie, gdy na lotnisku pozostawać będą jeszcze siły i środki oddziału lotniczego bazującego na lotnisku i pododdziału obsługi lotniska.

Możliwość zniszczenia lotniska kierowany system niszczenia z poza rejonu lotniska nie przesądza o niemożliwości opanowania go w stanie eksploatacyjnym. Decyzja o zniszczeniu lotniska może być urzeczywistniona wówczas, kiedy personel latający i personel pododdziału bezpośrednio obsługi lotniska opuści lotnisko. Między tymi zja-

wiskami zachodzi ścisła współzależność. Ostatecznie na kimś to ciąży odpowiedzialność za podjęcie decyzji o zniszczeniu lotniska we właściwym czasie. Należy więc utrudnić jej podjęcie dopóty, dopóki nie zostanie opanowany i zniszczony system niszczenia na lotnisku, bowiem z poza rejonu lotniska można jedynie spowodować uruchomienie systemu niszczenia. Czytelnikowi znane są przykłady z mizionej wojny, kiedy to bardzo często zdarzało się opanować stałe obiekty nieprzyjaciela zawczasu przygotowanie do zniszczenia: mosty, lotniska, węzły drogowe itp. Nieprzyjaciół nie niszczy ich jedynie dlatego, że nie był zdolny podjąć decyzji na ich zniszczenie w odpowiednim czasie. Podjęcie decyzji o zniszczeniu obiektu stałego w rejonie którego prowadzą jeszcze walkę własne oddziały nie jest w swej istocie proste. Obiekt taki np. most na rzecz może stanowić jedyną drogę ich wycofania się.

Analogicznie przedstawia się problem w rozpatrywanym przykładzie. Na lotnisku znajdują się jeszcze samoloty i inne techniki bojowa, a przede wszystkim personel lotający i bezpośrednio obsługi lotniska. Wzbronienie nieprzyjaciółowi opuszczenia lotniska to jedyna droga w opóźnieniu podjęcia przez niego decyzji o zniszczeniu lotniska. Niepewność i wahania nieprzyjaciół pułk obowiązany jest wykorzystać w celu rozpoznania i zniszczenia /uszkodzenia/ systemu niszczenia na lotnisku.

Nie należy również wykluczać przypadków, w których nieprzyjaciół zdecyduje się na zniszczenie lotniska mimo obecności jeszcze na nim własnych sił. Dość więc nie zostanie zniszczony /uszkodzony/ system niszczenia na lotnisku dopóty pododdziały pułku działające na lotnisku winny cechować ostrożność. Nie należy wjeżdżać na pasy startowe, drogi kołowania i w rejon stajenek samolotów, a kontrolować je skutecznym ogniem bezpośrednim.

### Wariant III.

Cel działania pułku bez zmian gdyż w dalszym ciągu rozpatrujemy ten sam przykład:

W warunkach przykładowych wprowadzono następujące zmiany:

- w rejonie lotniska działa desant taktyczny w sile kpz, który zniszczył system przygotowania lotniska do niszczenia i sprzęt bojowy w jednej stajence samolotów. Po wykonaniu tego zadania zgrupował się w lesie na pżn od lotniska;
- batalion wojsk obrony terytorialnej większość sił zaangażował w walce z desantem taktycznym.

Uwzględniając powyższe zmiany nie trudno zauważyć, że stopień trudności w osiągnięciu zamierzonego celu działań wyraźnie zmalał w porównaniu do dwóch omówionych wariantów. Wydeje się więc, że w sposobie działania pułku mogą zajść zdecydowane zmiany, ponieważ jego działalność sprowadza się w zasadzie do ostatecznego utrwalenia rezultatów działania desantu taktycznego na lotnisku i udzielenie mu skutecznej pomocy w walce z batalionem wojsk obrony terytorialnej.

Cel tego działania może być osiągnięty dwoma sposobami: atakowanie lotniska kompaniami na oddzielnych kierunkach i atakowanie lotniska większością sił pułku na lewym skrzydle w celu izolowania batalionu wojsk obrony terytorialnej od centralnego punktu lotniska.

Pierwszy sposób - zaatakowanie lotniska kompaniami na poszczególnych kierunkach - zapewni równoczesne opanowanie wszystkich obiektów lotniskowych. Kryje on jednak w sobie niebezpieczeństwo, iż w centralnym punkcie lotniska dojdzie do powstania przewlekłych ognisk walki na skutek ewentualnego oporu broniącego się w tym rejonie batalionu wojsk obrony terytorialnej.

Drugi sposób - zaatakowanie lotniska większością sił pułku na lewym skrzydle - nie zapewni wprawdzie równoczesnego opanowania wszystkich obiektów lotniskowych, umożliwia jednak izolowanie batalionu wojsk obrony terytorialnej od centralnego punktu lotniska. Nie kryje więc w sobie niebezpieczeństwa powstania przewlekłych ognisk walki na lotnisku.

Z przeprowadzonych rozważań wynika, że w takich sytuacjach, kiedy działalność pułku sprowadza się w zasadzie do ostatecznego utrwalenia wyników dotychczasowego oddziaływania na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska w sposobie działania pułku należy

uwzględnić potrzebę szybkiego izolowania oddziałów nieprzyjaciela od centralnego punktu lotniska. Zapobiegnie się w ten sposób powstawaniu przewlekłych ognisk walki w rejonie lotniska, które mogłyby spowodować trwałe uszkodzenia pasów startowych.

Przykład 3 /załącznik nr 16/

Należy pokonać opór przechodzącego do obrony bps na drodze podejścia do lotniska i opanować jak najszybciej lotnisko usytuowane na kierunku głównego uderzenia pz. Zakłada się, że ze względu na dotychczasowy przebieg zdarzeń; oddziaływanie lotnictwa na lotnisko i obezwładnienie przechodzącego do obrony bps nieprzyjaciela bronią chemiczną można spodziewać się, iż w trakcie opanowania lotniska pozostawać na nim będą jeszcze samoloty i sprzęt bezpośredniej obsługi lotniska.

Warunki przykładowe, dla których założono wymienione dążenia są następujące:

- lotnisko posiada pas startowy i bazuje na nim dwa klucze lotnictwa myśliwskiego /10-12 samolotów/;
- w wyniku oddziaływania na lotnisko stojanki samolotów zaminowane zostały z powietrza na przeciąg 6 godzin;
- od czasu zaminowania z powietrza stojanek samolotów do przyjętego w przykładzie położenia pz upłynęło 3 godz;
- lotnisko broni kompania wojsk obrony terytorialnej i bateria artylerii przeciwlotniczej;
- w rejonie lotniska działa grupa specjalna z zadaniem wykrywania i niszczenia systemu przygotowania lotniska do niszczenia.

Inne warunki szczegółowe wynikają z załączonego szkicu.

Pułk, uwzględniając sytuację jaka zaistniała na lotnisku, powinien osiągnąć je przed upływem 3 godz. Późniejsze wyjście pułku w rejon lotniska umożliwi nieprzyjacielowi opuszczenie lotniska i jego zniszczenie. Pułk cząstkowymi pododdziałami osiągnął rubież odległą od lotniska o 16-18 km. Jeżeli uwzględnić walkę z przechodzącym do obrony bps wówczas istnieją stosunkowo niewielkie szanse osiągnięcia lotniska przed jego zniszczeniem przez nieprzyjaciela. Wobec tego należy zastanowić się, w jakim

sposobie działania pułku należy szukać rozwiązania.

Rozróżnić można co najmniej trzy sposoby: uderzenie czołowe na przechodzący do obrony bpoz, oskrzydlenie przez siły główne pułku bpoz i wysłanie ze składu pułku pododdziału, np. OW w składzie: wzmocnionej kpoz lub batalionu dla opanowania lotniska.

Pierwszy sposób - uderzenie czołowe na przechodzący do obrony bpoz - z całą pewnością zapewni pokonanie jego oporu lecz z drugiej strony opóźni podejście do lotniska, ponieważ walka ta może trwać przez dłuższy okres czasu. Również w wyniku niepomysłnego przebiegu walki obronnej bpoz może wycofać się w kierunku lotniska i wzmocnić jego obronę.

Drugi sposób - oskrzydlenie przez siły główne pułku bpoz - umożliwi izolowanie bpoz od lotniska i stworzy warunki szybszego działania części sił pułku dla opanowania lotniska. W celu zrealizowania powyższego sposobu - uwzględniając usytuowanie bpoz i warunki terenowe - należałoby wykonać główne uderzenie na lewym skrzydle pułku.

Trzeci sposób - wysłanie ze składu pułku OW w składzie kpoz lub bpoz dla opanowania lotniska - wynika poniekąd z drugiego sposobu. OW może być wysłane natychmiast względnie po uprzednim oskrzydleniu broniącego się bpoz. Natychmiastowe wysłanie OW jest możliwe z uwagi na otwarte skrzydła przechodzącego do obrony bpoz nieprzyjaciela.

Z przeprowadzonych rozważań wynika, że osiągnięcie zakładanego celu w przyjętych warunkach jest możliwe przez zastosowanie drugiego i trzeciego sposobu. Oba one zapewniają osiągnięcie rejonu lotniska gdy na nim znajdują się będą jeszcze samoloty i sprzęt bojowy bezpośredniej obsługi lotniska.

#### Przykład 4 /załącznik nr 17/

Należy opanować jak najszybciej lotnisko, które nie jest usytuowane na kierunku głównego uderzenia ppoz. Zakłada się, że ze względu na dotychczasowy przebieg zdarzeń, a mianowicie: manewrowe działanie nieprzyjaciela na podejściach do lotniska, ppoz, na kierunku natarcia którego jest usytuowane to lotnisko, nie osiągnie go w odpowiednim czasie w stosunku do czasu jaki jest niezbędny nieprzyjacielowi na likwidację skutków uderzenia jądrowego, przebazowanie lotnictwa i ewakuację lotniska.

Warunki przykładowe, dla których założono wymienione dane są następujące:

- lotnisko posiada jeden pas startowy i bazuje na nim eskadra lotnictwa myśliwskiego;
- w wyniku wykonanego uderzenia jądrowego przebazowanie lotnictwa i ewakuacja lotniska zostały opóźnione na przeciąg około 10 godz.;
- od czasu wykonania uderzenia jądrowego do przyjętego w przykładzie położenia upłyne 7 godz.;
- lotnisko przygotowane jest do niszczenia;
- lotniska broni kompania wojsk obrony terytorialnej i bateria artylerii przeciwlotniczej.

Inne warunki szczegółowe wynikają z załączonego szkicu.

Pużk realizuje zadania polegające na opanowaniu przesmyku między jeziorami i wzbronienia wycofania się rozbitych pododdziałów nieprzyjaciela. Lotnisko usytuowane jest w odległości 22-24 km od rubieży, którą osiągnął pużk. Przystępując niezwłocznie do działania w celu opanowania lotniska i uwzględniając otwarte skrzydło w ugrupowaniu bojowym manewrowo działającego nieprzyjaciela na podejściu do lotniska pużk mógłby je osiągnąć po upływie 1,5-2 godz., tzn. przed zakończeniem przedsięwzięć nieprzyjaciela związanych z przebazowaniem lotnictwa i ewakuacją lotniska.

W świetle zadania, jakie realizuje pużk i charakteru działania nieprzyjaciela na kierunku głównego uderzenia pużku, wynika, że do realizacji zadania związanego z opanowaniem lotniska nie może wydzielić więcej jak jedną kcz z pierwszego lub drugiego rzutu. Wydzielenie większej ilości sił wpłynęłoby ujemnie na realizację zadania głównego. Z drugiej strony wydaje się, że nie ma uzasadnionej potrzeby wydzielenia większej ilości sił, ponieważ wartość bezpośredniej obrony naziemnej lotniska jest stosunkowo niezachodząca. Przyjęto bowiem, że straty jakie poniosły jej siły i środki stale znajdujące się na lotnisku od uderzenia jądrowego są duże /patrz tabela 10/. Pozostaje więc w zasadzie pokonanie operu kompanii wojsk obrony terytorialnej, co w świetle ruchliwości i manewrowości kcz nie powinno stanowić większej trudności.

Wyjście z rejonu lotniska oraz opanowanie centralnego punktu lotniska nie wyklucza jednak możliwości zniszczenia lotniska przez nieprzyjaciela bądź to przez system niszczenia jaki znajduje się na lotnisku, bądź też przez siły i środki z poza rejonu lotniska. Problem ten jest o tyle istotny, ponieważ saperzy - specjaliści lotniskowi mogą znajdować się w pu, który planowany był do opanowania lotniska, a bez nich będzie trudno zniszczyć system niszczenia na lotnisku oraz podjąć skuteczną walkę z manewrowo działającym nieprzyjacielem poza rejonem lotniska.

Zniszczenie systemu niszczenia na lotnisku może być pomyślnie rozwiązane wówczas, gdy dowódca dywizji w odpowiednim czasie zmanewruje saperów - specjalistów do pułku.

W skład bez, którą dowódca pułku skieruje do opanowania lotniska <sup>należy</sup> włączyć piechotę, która by osłaniała ciężki i saperów-specjalistów lotniskowych w ich działalności bojowej na lotnisku.

Drugą część problemu - walka z manewrowo działającym nieprzyjacielem poza rejonem lotniska - rozstrzygnie pułk drugorzutowy, wprowadzony do walki przez dowódcę dywizji w celu wyjścia na skrzydło i tyły manewrowo działającego zgrupowania nieprzyjaciela.

Z omówionych przykładowo sytuacji jakie prawdopodobnie będą towarzyszyć opanowaniu lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe można wyróżnić następujące fazy działań:

- wywalczenie swobody manewru;
- działanie w celu podejścia do lotniska;
- działanie w celu opanowania lotniska;
- działanie w celu utrzymania i uporządkowania opanowanego lotniska.

Fazy te wprawdzie mogą występować w realizacji każdego działania bojowego, związanego z opanowaniem stałego obiektu na tyłach nieprzyjaciela jednak nie krają one w sobie tyłu współzależności. Oddział /pododdział/ wydzielony do opanowania lotniska jest obowiązany - w większości wypadków - realizować równolegle wszystkie zadania jakie wynikają z treści tych faz, szczególnie z treści trzech ostatnich. Stanowiąc to będzie jeden z podstawowych warunków racjonalnego i celowego

działania w walce o opanowanie i utrzymanie lotniska.

W walce o opanowanie lotniska w pierwszym rzędzie należy dążyć do opanowania centralnego punktu lotniska. Należy również unikać powstawania przewlekłych ognisk walki w centralnym punkcie lotniska. W tym celu często bardzo wygodne może być organizowanie kilku oddzielnych grup realizujących równoległe obok siebie różne zadania: opanowanie centralnego punktu lotniska, izolowanie sił i środków naziemnej obrony lotniska, wzbronienie oddziaływania na lotnisko sił i środków nieprzyjaciela z poza rejonu lotniska itp, co nie pozostanie bez wpływu na właściwości ugrupowania bojowego oddziału /pododdziału/ lądowego w walce o opanowanie lotniska.

Na pomyślny przebieg walki o opanowanie lotniska wywiera wpływ właściwy wybór kierunku głównego uderzenia. Przewodnią ideą jego wyboru winno być dążenie do stworzenia maksymalnie korzystnych warunków działania tej części sił, która zostanie wydzielona do opanowania centralnego punktu lotniska.

W toku podejścia i walki o lotnisko oddział /pododdział/ wydzielony do jego opanowania powinna cechować zuchwałość i ryzykowne działanie. Żelazna siła woli w dążeniu do osiągnięcia zamierzonego celu, spokój, opanowanie i właściwa postawa dowódców szczególnie w najbardziej krytycznych momentach walki, mają w tego rodzaju działaniu nie mniejsze znaczenie jak wysokie umiejętności taktyczne i organizacyjne.

#### WNIOSKI OGÓLNE, WYNIKAJĄCE Z PRACY

1. Problem opanowania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały wojsk lądowych może być pomyślnie rozwiązany. Istnieją bowiem ku temu wszystkie niezbędne przesłanki wynikające z potencjalnych możliwości tych sił i środków, które współcześnie mogą oddziaływać na obronę, mechanizm i technikę obsługi naziemnej lotniska.

Zwiększone odległości bazowania lotnictwa i wzrost wartości bezpośredniej obrony naziemnej lotnisk nie stanowią zasadniczej przeszkody w realizacji przedsięwzięć związanych z opanowaniem lotnisk nieprzyjaciela w działaniach zaczepnych. Zasadniczą przeszkodą, która może niekiedy uniemożliwić opanowanie lotnisk w stanie

eksploatacyjnym, stanowi współczesny rozwój sposobów niszczenia opuszczonych lotnisk. Uwzględniając jednak równoległy rozwój technicznych rozwiązań w sensie przeciwdziałania niszczeniu lotnisk i możliwości wcześniejszego oddziaływania na system przygotowania lotnisk do niszczenia wydaje się, że i ta przeszkoda może być usunięta w walce o opanowanie lotnisk.

Zjawisko powyższe nie dotyczy zresztą tylko problemu niszczenia lotnisk, dotyczy ono również w całej rozciągłości wszystkich obiektów stałych. Nie jest ono też czymś nowym. W minionej wojnie światowej również udziało mu wiele uwagi, a mimo to udawało się opanowywać stałe obiekty nieprzyjaciela. Dzieło się tak dlatego, gdyż drogą odpowiednich przeciwdziałań uniemożliwiano się nieprzyjacielowi podjęcie decyzji o zniszczeniu obiektów stałych we właściwym czasie.

Istota problemu opanowania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe polega więc na tym, aby wzbronąć nieprzyjacielowi przebazowania lotnictwa i ewakuacji lotnisk, a przede wszystkim ich zniszczenie do czasu wyjścia w rejon lotnisk nacierających oddziałów lądowych. W takich tylko bowiem warunkach oddziały wojsk lądowych będą mogły podjąć skuteczną akcję w walce o ich opanowanie. Powyższe - jak potwierdziły wyniki badań - jest możliwe do zrealizowania także w warunkach współczesnego pola walki.

Nie należy również przeceniać możliwości nieprzyjaciela w niszczeniu opuszczonych lotnisk siłami i środkami z poza rejonu lotniska. Gdyby w ten sposób potraktowano problem w szerokim aspekcie oznaczałoby to negowanie możliwości eksploataowania lotnisk w ogóle, a więc lotnisk usytuowanych na własnym terytorium i zbudowanych na terytorium nieprzyjaciela. Zagrożenie lotnisk stale rośnie, a z lotnisk we współczesnym pojęciu - jak na razie - zrezygnować nie można. Dlatego też im większą ilość lotnisk dysponować będzie własne lotnictwo /tzn. uchwyconymi na terenie nieprzyjaciela i wybudowanymi przez siebie/ tym większe będą szanse jego przetrwania na lotniskach, ponieważ zwiększą się możliwości rozródowania lotnictwa i wielokrotni się

wysięk nieprzyjaciela w niszczeniu lotnisk.

Problem opanowywania lotnisk nieprzyjaciela tak długo będzie jeszcze aktualny, jak długo lotnictwo korzystać będzie z lotnisk. Dążność uniezależnienia lotnictwa od lotnisk - jak dotychczas - nie znajduje praktycznego rozwiązania. Upłynie jeszcze wiele lat do czasu powszechnego wprowadzenia na wyposażenie lotnictwa frontowego samolotów pionowego startu i lądowania.

2. W miarę rozwoju ruchliwości powietrznej wojsk lądowych zwiększą się szanse opanowania lotnisk nieprzyjaciela, ponieważ będzie można opanowywać je przed wyjściem w ich rejon nacierających wojsk lądowych. Problem wysokiej ruchliwości wojsk lądowych mógłby być już pomyślnie rozwiązany, zwłaszcza, że istnieją ku temu uzasadnione przesłanki wynikające z aktualnego rozwoju środków transportu powietrznego. W naszych Siłach Zbrojnych nie jest on jeszcze pomyślnie rozwiązany jedynie dlatego, że stoją temu na przeszkodzie ograniczone możliwości ekonomiczne naszego państwa. Mając powyższe na uwadze autor swoje badania w głównej mierze skoncentrował na problemie opanowania lotnisk nieprzyjaciela przez nacierające oddziały lądowe, ponieważ uważa ten sposób opanowywania lotnisk nieprzyjaciela za zasadniczy w najbliższej przyszłości. Z drugiej strony problematyka jaką autor rozpatrzył w pracy stanowi dostatecznie trwałą podstawę, by w oparciu o nią sprecyzować bliższe zasady opanowywania lotnisk innymi sposobami.
3. Z uwagi na to, że w praktycznym rozwiązywaniu problemu opanowywania lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały lądowe uczestniczyć będą różnorodne siły i środki. Należy ich działanie zsynchronizować w czasie i w przestrzeni na odpowiednich szczeblach dowodzenia. Tak pojęte planowanie i koordynacja jakie autor przedstawił w treści pracy stanowić będzie podstawowy warunek pomyślnego uczestnictwa oddziałów wojsk lądowych w opanowywaniu lotnisk nieprzyjaciela. Planowanie i koordynację tych różnorodnych przedsięwzięć należy zapoczątkować już w okresie pokoju, gdyż istnieją ku temu uzasadnione przesłanki. Wynikają one z prawidłowości prowadzenia działań bojowych na współczesnym polu walki.

4. Bezpośrednia walka o opanowanie lotniska kryje w sobie wiele cech szczególnych, które nie mają miejsca w walce o opanowanie innych obiektów stałych. Wynikają one przede wszystkim z charakteru obiektu, jakim jest współczesne lotnisko i z jego przeznaczenia. Lotnisko jest obiektem, który łączy w sobie ruchliwość i statyczność. Ruchliwość to działalność bojowa lotnictwa i pododdziałów obsługi, ochrony i obrony lotniska, statyczność - stałe obiekty lotniskowe zapewniające ruchliwość lotnictwa. Pozbawienie lotnictwa ruchliwości, to najkrótsza droga, na której w zasadzie należy szukać rozstrzygnięcia w walce o opanowanie lotniska. Tą zasadą powinny bezwzględnie przestrzegać oddziały /pododdziały/ lądowe wydzielone do opanowania lotnisk nieprzyjaciela.
5. Bezpośrednią walkę o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela przez oddziały wojsk lądowych należy poprzedzić szczegółowym, zawnazu zaplanowanym rozpoznaniem sieci lotniskowej na określonym kierunku operacyjnym. Rozpoznanie takie winno dostarczyć wszystkich niezbędnych informacji o lotniskach z punktu widzenia wojskowego, a więc odnośnie:

- zasad wykorzystania lotnisk w działaniach bojowych;
- usytuowanie lotnisk na obszarze planowanej operacji zaczepnej;
- charakterystyki lotnisk i ich przeznaczenia;
- zasad bezpośredniej i pośredniej naziemnej i powietrznej obrony lotnisk;
- zasad wykorzystania rodzajów wojsk w obronie lotnisk ze szczególnym uwzględnieniem wojsk obrony terytorialnej;
- stopnia i sposobu przygotowania lotnisk do niszczenia;
- właściwości terenu na lotnisku i poza jego rejonem.

W rozpoznaniu tym, prowadzonym zarówno w okresie pokoju jak i w toku prowadzenia operacji zaczepnej, winny uczestniczyć wszystkie predystynowane do tego siły i środki.

Wyniki rozpoznania w okresie pokoju wraz ze szczególnymi planami lotnisk doprowadza się do wszystkich zainteresowanych rodzajów wojsk na poszczególnych szczeblach dowodzenia, a w odniesieniu do wojsk lądowych również do szczebla

pułku. Natomiast wyniki rozpoznania uzyskiwane w toku prowadzenia operacji zaczepnej doprowadza się do poszczególnych rodzajów wojsk w takim zakresie, w jakim jest to konieczne z racji ich udziału w walce o opanowanie lotnisk nieprzyjaciela. W pierwszym wypadku zapewni się warunki do planowania opanowywania lotnisk w ogóle bez naruszenia tajemnicy operacji zaczepnej, ponieważ nie wskazuje się tu bezpośrednich wykonawców, w drugim - do planowania szczególnego ze wskazaniem wykonawców.

6. Do opanowywania lotnisk nieprzyjaciela mogą być kierowane oddziały /pododdziały/ wojsk lądowych o różnych możliwościach bojowych bądź to ze składu pierwszego rzutu - bądź to ze składu drugiego rzutu lub odwodu związku /oddziału/, a także desanty taktyczne na śmigłowcach i OR. O powyższym decyduje ogólny rozwój sytuacji bojowej na lotnisku i poza nim, klasa lotniska oraz charakter zadania ogólnego realizowanego przez związek /oddział/ w natarciu.

7. Do opanowywania lotnisk nieprzyjaciela należy kierować przede wszystkim to oddziały /pododdziały/, które z tytułu realizowanych zadań ogólnych w natarciu posiadają potencjalne możliwości osiągnięcia rejonów lotnisk w toku normalnej działalności bojowej lotnisk lub też, gdy na nich trwać będą jeszcze przedsięwzięcia związane z likwidacją skutków uderzenia bomb i lotnictwa, przebazowaniem lotnictwa lub ewakuacją lotnisk.

8. Jeśli z warunków sytuacji bojowej wynika, iż nieprzyjaciel może <sup>2</sup>łążyć przebazować lotnictwo, ewakuować lotnisko i zniszczyć je do czasu wyjścia w rejon lotniska szkieletów oddziałów wojsk lądowych, wówczas należy obowiązkowo desantować w rejonie lotniska desant taktyczny lub skierować w rejon lotniska OR w celu przedłużenia skutków dotychczasowego oddziaływania na lotnisko i wzbronienia nieprzyjacielowi zniszczenia podstawowych obiektów lotniskowych.

9. Problem opanowania lotnisk nieprzyjaciela usytuowanych w pasie natarcia związku taktycznego należy w zasadzie rozstrzygnąć w toku organizacji współdziałania ze wskazaniem wszystkich przedsięwzięć jakie będą realizowane w stosunku do poszczególnych lotnisk przez siły i środki szczebli nadrzędnych i czasu ich

realizacji, a także ze wskazaniem zasad współdziałania między grupami specjalnymi i desantami taktycznymi na śmigłowcach z jednej strony, a oddziałami rozpoznawczymi i czołowymi oddziałami wojsk lądowych z drugiej. Zapewni się przez te warunki dla szybkiego sprecyzowania zadania szczegółowego temu oddziałowi /pododdziałowi/, który w toku natarcia zostanie skierowany do opanowania lotniska.

10. W treści sprecyzowanego zadania na opanowanie lotniska należy oddział /pododdział/ dodatkowo poinformować o ogólnej sytuacji na i poza rejonem lotnictwa, o dodatkowych przedsięwzięciach sił i środków szczebli nadrzędnych w stosunku do lotniska i do sił i środków nieprzyjaciela rozmieszczonych poza lotniskiem, a także o czasie i miejscu ich realizacji oraz określić zakres zadań w toku podejścia do lotniska, w walce o jego opanowanie i po opanowaniu.
11. Oddział /pododdział/ skierowany do opanowania lotniska, a także desant taktyczny na śmigłowcach lub GR należy obowiązkowo wzmocnić grupą saperów - specjalistów lotniskowych. Obecność tej grupy w składzie oddziału /pododdziału/ działającego w celu opanowania lotniska zapewni rozpoznanie i zniszczenie systemu przygotowania lotniska do niszczenia na lotnisku.
12. Oddział /pododdział/ skierowany do opanowania lotniska w toku zbliżania się do niego powinien przede wszystkim skupić główną uwagę na rozpoznaniu kierunku działania i na zapewnieniu sobie swobody działania. Właściwy wybór kierunku działania i osiągnięcie swobody działania zapewni wprowadzenie na lotnisko niezbędnych sił i środków, a tym samym umożliwi szybkie osiągnięcie centralnego punktu lotniska, opanowanie podstawowych obiektów lotniskowych i stworzy warunki do skutecznego przeciwstawienia się tym siłom i środkom nieprzyjaciela, które, stosując działania manewrowe, usiłowałyby wabronić opanowania lotniska.
13. W bezpośredniej walce o opanowanie lotniska należy dążyć w pierwszym rzędzie do opanowania pasa /pasów/ startowego i stanowiska dowodzenia. Ta dążność powinna cechować każdy oddział /pododdział/ w granicach jego możliwości bojowych, ale bez względu na klasę danego

lotniska. Opanowanie pasa startowego i stanowiska dowodzenia sparaliżuje działalność bojową lotnictwa, a w wypadku, gdy na lotnisku znajdować się będą jeszcze samoloty utrudni nieprzyjacielowi podjęcie decyzji o zniszczeniu zasadniczych obiektów lotniskowych. Opanowanie tych obiektów zapewni zdobycie informacji o systemie przygotowania lotniska do niszczenia i zniszczenie tego systemu na pasie startowym.

Kolejność opanowywania pozostałych obiektów lotniskowych w zasadzie nie ma zasadniczego znaczenia w walce o opanowanie lotniska, chyba, że o tym decydować będą jeszcze inne względy wynikające z potrzeb własnego lotnictwa.

14. W toku walki o opanowanie lotniska ze składu sił i środków oddziału /pododdziału/ należy organizować dwie grupy zespolone jednym planem działania lecz realizujące równoległe różne zadania. Jedna z nich dąży do opanowania zasadniczych obiektów lotniskowych i zniszczenia systemu przygotowania lotniska do niszczenia, druga ubezpiecza działanie pierwszej przez podjęcie walki z tymi siłami i środkami nieprzyjaciela na lotnisku lub poza jego rejonem, którymi nieprzyjaciel mógłby przeciwdziałać opanowaniu lotniska. Powyższe dotyczy zarówno desantu taktycznego na śmigłowcach jak i oddziałów /pododdziałów/ wojsk lądowych.
15. Podczas walki o opanowanie lotniska należy unikać gromadzenia własnych sił i środków w rejonach podstawowych obiektów lotniskowych. Ma to na celu zapobieżenie strat w wypadku, gdyby nieprzyjaciel zniszczył podstawowe obiekty lotniskowe przy pomocy systemu niszczenia z odrodkiem dyspozycyjnym znajdującym się poza rejonem lotniska. Z tych samych względów, a także z uwagi na zaminowanie przez nieprzyjaciela podejść do obiektów i samych obiektów nie należy wjeżdżać sprzętem bojowym lub wchodzić bez potrzeby bezpośrednio w rejon tych obiektów. Należy natomiast obiekty te utrzymywać pod skutecznym ogniem czołgów i broni maszynowej do czasu zniszczenia /uszkodzenia/ przez saperów-specjalistów lotniskowych systemu niszczenia lotniska na lotnisku.

Również w walce o opanowanie podstawowych obiektów lotniskowych należy unikać tworzenia się przewlekłych ognisk walki, ponieważ może to spowodować znaczne zniszczenie obiektów lotniskowych, a tym samym staną się one bezużyteczne.

16. Po opanowaniu lotniska oddział /pododdział/ może pozostać nadal w jego rejonie w celu wzbronienia nieprzyjacielowi odzyskania lotniska siłami i środkami spora rejonu lotniska lub w celu udzielenia pomocy w doprowadzeniu lotniska do gotowości eksploatacyjnej.

W wypadku gdy po opanowaniu lotniska oddział /pododdział/ skierowany zostanie do realizacji kolejnego zadania, wówczas w rejonie lotniska winien on pozostawić niezbędną ilość sił i środków w celu ochrony podstawowych obiektów lotniskowych oraz w celu udzielenia pomocy w doprowadzeniu lotniska do gotowości eksploatacyjnej, jeśli takie właśnie zadanie otrzymał.

X

X

X

OPERACONAZ

ppłk dypl. Edward ŁANCUCKI

Odbite 15 egz.

Egz. nr 1-15 bibl. tajna

Wyk. ppłk ŁANCUCKI

Druk. K.L.

Nr. ks. 01743/WV

L I T E R A T U R A

- KUROCZKIN P. Metodyka wojskowych badań naukowych Wyd. ASG 1961 r.
- PIEBER J. Praca naukowa Wyd. Śląsk, Katowice 1960 r.
- KOJARBINSKI T. Traktat o dobrej robocie. Wyd. Zakład Naukowy im. Ossolińskich, Wrocław 1958 r.
- Praca zbiorowa Problem zabezpieczenia manewru lotniskowego AL w operacji zaczepnej. Referat Wyd. ASG 1962 r.
- Podręcznik The Effects of Nuclear Weapons. Wyd. USA Washington 1958 r.
- WEBER T. Der Einfluss von Kernwaffen auf die Luftkriegführung. Wyd. Flugwehr und Technik 1961 r.
- Służba tyłów i sił powietrznych Stanów Zjednoczonych. Wyd. Sztab Generalny Warszawa 1961 r.
- Informator o siłach powietrznych Stanów Zjednoczonych. Wyd. Sztab Gen. Warszawa 1961 r.
- Vademecum o siłach zbrojnych państw kapitalistycznych. Wyd. MON 1962 r.
- Vademecum operacyjno-techniczne o armiach obcych. Wyd. Sztab Gen. Warszawa 1962 r.
- Regulamin walki sił lądowych Stanów Zjednoczonych - zapory i niszczenia. Wyd. Sztab Gen. Warszawa 1961 r.
- Regulamin wojsk inżynierskich sił lądowych Stanów Zjednoczonych. Wyd. Sztab Gen. Warszawa 1953 r.
- Współczesne środki masowego rażenia. Wyd. WAT Warszawa 1959 r.
- Zbiór wykresów do określania skuteczności strzelania. Wyd. ASG 1962 r.
- Użycie broni atomowej Wyd. MON Warszawa 1953 r.
- Taktyka atomowa Wyd. ASG 1961 r.
- Instrukcja o użyciu, działaniu i szkoleniu taktycznych desantów na śmigłowcach. Wyd. MON 1959 r.
- Nowy rozwój sił lądowych- taktyka, organizacja i uzbrojenie Wyd. The Stuckpole, Nowy Jork 1960 r.
- Obszczaja taktyka. Wyd. Wojennaja Akademia im. M.W.Frunze, Moskwa 1962 r.

- Sbornik razwidywatelnykh materialov. Wyd. Wojennoje  
Izdatelstvo Komissariata Obrony, Moskwa  
1943 r.
- Bitwa pod Stalingradem. Wyd. MON 1956 r.
- Operacja zaczepna wojsk Frontu Południowego na rzekach  
Mius i Małozanaja. Wyd. MON 1952 r.
- Operacja obronna pod Kurskiem. Wyd. ASG 1960 r.
- Operacja zaczepna Wisła-Odra. Wyd. ASG 1960 r.
- Organizacja i prowadzenie rozpoznania powietrznego w celu  
zabezpieczenia własnych działań bojowych  
Wyd. MON 1962 r.
- JUNGRAV J. Użycie sił powietrznych w drugiej wojnie  
światowej. WPL nr 4/48 r.
- BAUMAN K. Niszczenie obiektów i urządzeń lotniskowych.  
Wyd. ASG 1959 r.
- ADAMSKI J. Niszczenie przez hitlerowców lotnisk w cza-  
sie działań wojennych, WPL nr 3/59 r.
- CYBULSKI S. Organizacja i użycie broni chemicznej w  
działaniach dywizji. Wyd. ASG 1962 r.
- SOPRONOW G. Wozdusznyje desanty wo wtorowoj mirowoj  
wojnie. Wyd. MON ESRR, Moskwa 1962 r.
- POLEJON B. Primenienie takticzeskich wozdusznykh de-  
santow w nastupatelnom boju. Wyd. Wojen-  
naja Akademia im. M. W. Frunse, Moskwa 1961 r.
- BIDEJNSKI B. Wpływ broni rakietowo-jądrowej na operacyjne  
ugrupowanie armii w działaniach zaczepnych.  
Rozprawa doktorska. Wyd. ASG 1963 r.
- JANDA W. Struktura organizacyjna jednostek rakieto-  
wych i zasadnicze dane taktyczno-techniczne  
Wyd. ASG 1961 r.
- JEREMJENKO A. Uwagi i polemika na marginesie prac Guderia-  
na, Teppelskircha, Mansteina i innych. Wyd.  
MON 1959 r.
- MIKSCH F. Uwaga, broń atomowa. Wyd. MON 1958 r.
- MIKSCH F. Obrona atomowa. WPZ nr 2/58 r.
- ROURKE D. Nowa instrukcja wspólnych działań lotnictwa  
i wojsk lądowych. WPZ nr 2/59 r.
- BROPHETTOW R. Bezpośrednie wsparcie lotnicze w wieku  
atomowym. WPZ nr 1/60 r.
- LYKE J. Obrona rejonów tyłowych. WPZ nr 5/60 r.

- WEBER T. Rozpoznanie lotnicze w wojnie jądrowej WPZ nr 5/61 r.
- SCHULER E. Organizacja wojsk obrony terytorialnej WPZ nr 3/62 r.
- Sily powietrzne Niemieckiej Republiki Federalnej, WPZ nr 1/62 r.
- Działania specjalne państw kapitalistycznych. Dodatek specjalny WPZ nr 3/62 r.
- KMIECIAK H. Nowe koncepcje organizacyjne obrony terytorialnej w NRP. MW nr 5/61 r.
- KUROWSKI Cs. Taktyczne desanty powietrzne /według poglądów amerykańskich/. MW nr 4/61 r.
- CHĘCKI S. Lotnictwo radzieckie w operacji wschodnio-pruskiej w 1945 r. MW nr 3/62 r.
- SZCZEPANIAK B. Kilka wniosków z ćwiczeń "Odwet" MW nr 1/62 r.
- LEWANDOWSKI J. Wnioski i doświadczenia z ćwiczeń dywersyjno-rozpoznawczych oddziału II Warszawskiego Okręgu Wojskowego. MW nr 1/62 r.
- SZCZEPANIAK B. O ćwiczeniu "Wybrzeże". MW nr 2/62 r.
- GAWŁOŃSKI J. Planowanie użycia broni jądrowej przez oddział operacyjny. MW nr 2/62 r.
- BRONOWICKI H. Wnioski i doświadczenia z ćwiczenia "Pomorze". MW nr 1/63 r.
- ŁANCUCKI E. Opanowanie lotnisk przez wojska lądowe w działaniach zaczepnych. MW nr 3/64 r.
- JUREWICZ H. Doświadczenia i wnioski z ćwiczeń taktycznych przeprowadzonych w POW w 1962 r. MW nr 1/63 r.
- LEWANDOWSKI J. Doświadczenia z ćwiczeń sztabu Warszawskiego Okręgu Wojskowego. MW nr 3/64 r.
- SZOF S. Batalion piechoty zmotoryzowanej jako taktyczny desant powietrzny mający na celu opanowanie lotniska. Praca dyplomowa. Wyd. ASG. 1963 r.
- WILCZYŃSKI R. Wataroba dywizji pancernej w początkowym okresie wojny w warunkach znacznego odroczenia się od sił głównych armii. Praca dyplomowa. Wyd. ASG. 1963 r.

The first part of the document discusses the general principles of the system, including the importance of maintaining accurate records and the role of the various departments involved. It emphasizes the need for a clear and concise reporting structure to ensure that all relevant information is captured and analyzed in a timely manner.

The second part of the document provides a detailed overview of the current status of the project, highlighting the progress made to date and the challenges that remain. It notes that while significant milestones have been achieved, there are still several key areas that require further attention and resources.

The third part of the document outlines the proposed next steps and the timeline for completion. It includes a list of specific tasks to be undertaken, along with the responsible parties and the expected start and end dates for each activity. This section serves as a roadmap for the project, providing a clear path forward for all stakeholders.

Finally, the document concludes with a summary of the key findings and recommendations. It reiterates the importance of continued communication and collaboration among all team members, as well as the need for regular updates and reports to keep everyone informed of the project's progress.

- KITOWSKI S. Wzmocniony batalion smotoryzowany - jako taktyczny desant śmigłowiec w uchwyceniu lotniska. Praca indywidualna Wyd. ASG 1964 r.
- GIPSON A. Uderzenie z nieba - Kreta 1947 r.
- BAUCHER J. Bronie pancerna w wojnie: Wyd. MON 1958 r.
- KOLTUNOV G. Bojowe dziejstwa tankowych armii w drugim okresie Wielkiej Osiemdziesięcioletniej Wojny. MW nr 3/63 r.
- LOMOV M. Sowiecka wojenna doktryna. MW nr 1/63 r.
- ZACHAROV M. Początkowy okres Wielkiej Wojny Narodowej i wypływające z niej wnioski. Przegląd Informacyjny ASG nr 6/62 r.
- Analiza sił zbrojnych i koncepcji strategiczno-operacyjnych NATO. Przegląd Informacyjny nr 2/62 r.
- Siły zbrojne niektórych państw członków NATO. Biuletyn Informacyjny nr 2/62 r.
- Obrońca terytorium kraju w NRF, Danii, Belgii i Holandii. Przegląd Informacyjny nr 2/63 r.
- Zasady planowania działań bojowych armii lotniczej. Biuletyn Informacyjny nr 3/63 r.
- Działania dywersyjne. Biuletyn Informacyjny nr 3/63 r.
- Zagadnienia lotniskowego zabezpieczenia działań armii lotniczej. Biuletyn Informacyjny nr 4/60 r.
- Cwiczenie kadry naukowej ASG. Operacja zaczepna armii pancerniej na nadmorskim kierunku operacyjnym w początkowym okresie wojny. Wyd. ASG 1962 r.
- Cwiczenie kadry naukowej ASG. Operacja zaczepna na nadmorskim kierunku operacyjnym w celu opanowania wysp i półwyspów. Wyd. ASG 1963 r.

OPRACOWAŁ

ppłk dypl. Edward ŁANOUCKI

Odbito 15 egz.

Egz. nr 1-15 bibl. tajna

Wyk. ppłk ŁANOUCKI

Druk. 1963

Nr. ks. 01743 AM