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

196
K. 1170
Indgarayn

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. generała broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA ZAOPATRZENIA WOJSK LOTNICZYCH

DO UŻYTKU SŁUŻBOWEGO
[redacted]
Egz. Nr 1

płk dypl. Mieczysław PODGÓRSKI

Temat: OBRONA NAZIEMNA LOTNISKA

(Skrypt)

Biblioteka Szkolna
06843
ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLNEJ
V36439

REMBERTÓW LIPIEC 1965

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

k. 1170
196
Indywidualny

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. generała broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA ZAOPATRZENIA WOJSK LOTNICZYCH

DO UŻYTKU
[redacted]
Egz. Nr 1

płk dypl. Mieczysław PODGÓRSKI

Temat: OBRONA NAZIEMNA LOTNISKA

(Skrypt)

06843
ARCHIWUM
V36439

REMBERTÓW LIPIEC 1965

A K A D E M I A S Z T A B U G E N E R A L N E G O

im. gen. broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA ZAOPATRZENIA WOJSK LOTNICZYCH

Pwdel. prot. 1267.

[redacted]

Egz Nr ... 1

płk dypl. Mieczysław PODGÓRSKI

TEMAT: "OBRONA NAZIEMNA LOTNISKA"

/ Skrypt /

Biblioteka Szkolna
06843
ASG im. gen. broni K. Świer...

REMBERTÓW Czerwiec 1965 r.

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
KADRY... GENERALNE
im. gen. broni ...
136439

T R E Ś Ć

Wprowadzenie ogólne

I. CHARAKTERYSTYKA LOTNISKA JAKO OBIEKTU OBRONY.

II. CELE I ZADANIA ORAZ SIŁY I SRODKI OBRONY LOTNISKA

III. ORGANIZACJA OBRONY NAZIEMNEJ LOTNISKA

IV. PRACA DOWODCOW I SZTABOW ODDZIAŁU LOTNICZEGO I LOTNICZO-TECHNICZNEGO W ORGANIZACJI OBRONY LOTNISKA.

ZAKOŃCZENIE

Wprowadzenie ogólne

W związku z tym, że zagadnienia obrony przeciw broni masowego rażenia i obrony przeciw środkom napadu powietrznego omawiane są szeroko w oddzielnych materiałach, w tym skrypcie omówione zostaną tylko zagadnienia związane z obroną naziemną lotniska.

We współczesnej wojnie sieć lotniskowa walczących stron będzie pod stałym zagrożeniem ze strony przeciwnika. Nieprzyjaciel wszelkimi dostępnymi środkami będzie usiłował dezorganizować na lotniskach pracę, niszczyć znajdujące się tam siły i środki oraz sprzęt lotniczy, aby w maksymalnym stopniu utrudnić działalność naszego lotnictwa.

Według poglądów naczelnego dowództwa połączonych sił zbrojnych NATO podstawowym sposobem walki z lotnictwem przeciwnika są działania bojowe na lotniska, które mogą być prowadzone przez lotnictwo taktyczne i niekiedy strategiczne, oddziały rakietowe, wojska powietrzno-desantowe, oddziały zmotoryzowane i pancerne.

Oprócz tego należy się liczyć w przyszłych działaniach wojennych z szerokim zastosowaniem grup specjalnych "Special Forces", których zadaniem będzie naruszenie normalnego toku pracy bojowej na lotniskach poprzez akty dywersyjne, mające na celu niszczenie sprzętu bojowego, personelu, środków materiałowych, dezorganizowanie łączności i dowodzenia oraz zatrucie produktów żywnościowych i źródeł wody, wywołanie epidemii chorobowych itp.

Nie należy też wykluczać możliwości, że nieprzyjaciel będzie dążył do przerzucenia takich grup nawet w okresie pokojowym. Nieprzyjaciel będzie dążył do wywołania demoralizacji i dezorganizacji oraz uprawiania aktów sabotażu na zapleczu. Jednym z zadań tych grup będzie również organizowanie band zbrojnego podziemia. W skład takiej grupy wchodzi: oficerów - dwóch, starszy sierżant - jeden i ośmiu sierżantów pierwszego stopnia.

Grupy specjalne z zasady będą rozpoczynały swoją działalność dopiero po dokładnym zapoznaniu się z rozmieszczeniem poszczególnych obiektów na lotnisku oraz z organizacją obrony lotniska, porządkiem dnia itd.

Na współczesnym polu walki wysokie tempo natarcia możliwe będzie do osiągnięcia już w pierwszym dniu operacji zaczepnej. Brak ciągłych frontów w ugrupowaniach obronnych walczących stron, a przy pomyślnym prowadzeniu natarcia na kierunkach, mogą stworzyć przesłanki stronie nacierającej do bardziej zdecydowanego i szybkiego przenikania na głębokie tyły ugrupowania obronnego strony przeciwnej. W tym warunkach zwiększają się możliwości oddziaływania przeciwnika na lotniska położone bliżej linii styczności walczących wojsk. Należy przypuszczać, że w tym celu na szeroką skalę będą wykorzystywane wojska powietrzno-desantowe. Wydaje się, że główny ciężar obrony lotniska stopniowo wzrastać będzie na rzecz obrony przed desantami powietrznymi. Rzecz jasna, wpłynie to poważnie na zmianę ilościową i jakościową sił i środków biorących udział w obronie lotniska. Dlatego też wydaje się słuszne, aby szerzej zostały omówione zagadnienia związane z działaniami wojsk powietrzno-desantowych na lotniska.

Wojska desantowe, wykorzystując stosunkowo wielki zasięg współczesnego transportu powietrznego i jego dużą szybkość, mogą być z powodzeniem użyte do wykonania nieoczekiwanych uderzeń na lotniska w dowolnej skali na różnych kierunkach i w różnej odległości od linii frontu. Wojska te posiadają odpowiednią organizację i wyposażenie, to zapewnia im wymaganą siłę ognia i ruchliwość w czasie działań. Należy przypuszczać, że stosowanie na szeroką skalę działań desantowych i działań wojsk pancernych będzie podstawową metodą prowadzenia przyszłej wojny. Wojska zdezorientowane licznymi desantami, nie będą w stanie skutecznie przeciwdziałać wszędzie z jednakową skutecznością nawet wówczas, kiedy będą posiadały ruchliwe jednostki.

Lotniska położone bliżej linii styczności walczących wojsk będą narażone na zaatakowanie ich różnymi rodzajami wojsk, a szczególnie desantowymi i pancernymi /zmechanizowanymi/. W tej sytuacji obrona lotniska będzie bardzo trudna bez pomocy własnych wojsk naziemnych.

Desant powietrzny może być wysadzony wprost na lotnisko lub w pobliżu z zadaniem uchwycenia danego lotniska. W tym wypadku głównym zadaniem jego będzie uchwycenie

lotniska w takim stanie, aby lotnictwo nieprzyjaciela mogło prowadzić z niego działania bojowe. Lądowanie desantów powietrznych będzie odbywać się na spadochronach lub śmigłowcach, w warunkach dogodnych nawet na samolotach. Do opanowania lotniska może być wysadzony desant w sile do kompanii. Wyposażenie i uzbrojenie umożliwia jej /w wypadku braku odpowiedniego zorganizowanego przeciwdziałania/ osiągnięcie pełnego powodzenia w napadzie na lotnisko.

Jak wykazują doświadczenia wojenne i przewidywane warunki, w jakich może działać desant w sile pododdziału, należy przypuszczać, że może on prowadzić samodzielną walkę o zdobycie lotniska około ośmiu godzin. Wynika to z tego, że tempo działań zaczepnych wojsk nacierających od frontu na przeciwnika w zależności od skali jego obezwładnienia i etapu operacji może wynosić do 10 km na godzinę. Przy takim tempie działań oddziały czołowe nacierające od czoła w celu spotkania się z desantem w ciągu ośmiu godzin mogą pokonać odległość około 80 km. Ta cyfra wyznaczałaby górną granicę wysadzenia desantu. Nie należy podanych głębokości traktować jako stałe. W każdym wypadku będą one różne i będą zależne przede wszystkim od: stopnia obezwładnienia przeciwnika, przewidywanego tempa działań nacierających wojsk oraz możliwości zapewnienia ogniowego wsparcia walki desantu. Ogólnie biorąc, desant na lotnisko może być wysadzony tylko wówczas, kiedy będą istniały realne warunki połączenia się jego z nacierającymi wojskami lądowymi.

Z powyższego wynika, że najbardziej zagrożone będą lotniska rozmieszczone w pasie do 80 km od linii styczności wojsk walczących. Na tych lotniskach może bazować nasze lotnictwo myśliwskie i myśliwsko-szturmowe.

Dla desantu powietrznego najbardziej typowym sposobem wysadzenia przy opanowaniu lotniska będzie lądowanie ze śmigłowców. Użycie tu śmigłowców wynika stąd, że desant taki nieprzyjaciel może przygotować i wykonać w krótkim czasie. Śmigłowce bowiem mogą lądować prawie w każdym punkcie na lotnisku względnie w rejonie lotniska. Przewieziony śmigłowcami desant może również szybko przystąpić do walki z siłami broniącymi lotniska, bowiem desant w sile kompanii potrzebuje na zbiórkę kilka minut, w przeciwieństwie

do desantu spadochronowego, którego czas zbiórki może wynosić około 30 minut.

Należy liczyć się z tym, że wysadzenie desantu powietrznego będzie odbywało się bezpośrednio na lotnisko względnie w rejonie lotniska licznymi małymi grupami, lecz dobrze uzbrojonymi. Zadaniem ich będzie uchwycenie lotniska /drogi startowej i innych obiektów/ oraz związanie walką sił broniących lotniska. Siły broniące lotnisko będą atakowane w kilku miejscach w celu szybszego załamania ich systemu obrony od wewnątrz, wzbronienie ześrodkowania sił i ewakuacji z lotniska oraz systematyczne rozszerzenie opanowanego rejonu.

Oprócz tego należy liczyć się z możliwością lądowania desantu na obszarze kraju. Przed takim desantem mogą być postawione następujące zadania:

- uchwycenie i utrzymanie ważnych obiektów lub rejonów na obszarze kraju, a w tym lotniska i inne obiekty wojsk OPK do momentu podejścia wojsk lądowych /lub desantu morskiego/
- zniszczenie magazynów i składów i szereg innych obiektów o charakterze wojskowym, gospodarczym i politycznym;
- wzbronienie przegrupowania przez obszar kraju wojsk operacyjnych, dezorganizowanie mobilizacji oraz pracy systemu gospodarczego kraju itp.

Ogólnie biorąc, w ewentualnych przyszłych działaniach bojowych, lotniska mogą być opanowywane i niszczone w różny sposób, a mianowicie przez oddziały czołowe wojsk lądowych, wojska powietrzno-desantowe i grupy specjalne. Żaden z wymienionych sposobów nie może występować samodzielnie, musi uwzględniać działania innych rodzajów wojsk, które realizują przedsięwzięcia zmierzające do stworzenia warunków opanowania względnie zniszczenia lotniska. Żaden też nie może być rozpatrywany w oderwaniu od zadań ogólnych, realizowanych przez wszystkie rodzaje wojsk. Z tych względów sposoby będą się różniły skalą przedsięwzięć i zadań zarówno w okresie poprzedzającym walkę, jak i w jej toku.

Oddziały czołowe wojsk lądowych nieprzyjaciela, które będą miały zadanie opanowania lotnisk, nie będą prowadziły walki tylko z siłami broniącymi lotnisk. Walka taka będzie

końcowym fragmentem szerszej akcji i wielu przedsięwzięć realizowanych przy pomocy wykorzystania różnorodnych sił i środków, na różnych szczeblach dowodzenia. Chodzić będzie nieprzyjacielowi aby do czasu osiągnięcia rejonów lotnisk przez czołowe oddziały jego wojsk lądowych wzbronić ewakuacji, a przede wszystkim niszczeniu tych lotnisk. Ilość sił i środków wojsk lądowych nieprzyjaciela niezbędna dla opanowania lotniska każdorazowo zależy od: charakteru i warunków działania oddziałów lądowych, charakteru działania własnych wojsk na podejściach do lotniska i w jego rejonie, wartości bezpośredniej obrony naziemnej lotniska i czasu osiągnięcia lotniska w stosunku do czasu realizowanych przedsięwzięć przez siły i środki szczebli nadrzędnych w odniesieniu do lotniska.

W wypadku, kiedy lotnisko będzie usytuowane na kierunku głównego uderzenia, walka o jego opanowanie rozstrzygać się może 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.

Natomiast, kiedy lotnisko nie jest usytuowane na kierunku głównego uderzenia, ilość sił i środków wydzielonych do opanowania lotniska będzie zależeć nie tylko od wartości jego bezpośredniej obrony naziemnej, lecz także od wartości obrony pośredniej, to znaczy od sił i środków, które w tym rejonie mogą prowadzić walkę na podejściach do lotniska.

Do opanowania lotnisk nieprzyjaciel może wykorzystać nie tylko czołowe oddziały /pododdziały/ wojsk lądowych, lecz również oddziały /pododdziały/ wchodzące w skład drugiego rzutu lub odwodu. Będzie to miało miejsce wówczas, kiedy czołowe oddziały będą realizowały zadania ogólne, a zaangażowanie się w walce o opanowanie lotniska wpłynęłoby ujemnie na realizację tych zadań. Dotyczyć to może szczególnie oddziałów rozpoznawczych i oddziałów wydzielonych. Ogólnie biorąc, w opanowaniu lotniska mogą brać udział siły do batalionu zmechanizowanego.

Sposoby atakowania lotniska przez oddział /pododdział/ wojsk lądowych nieprzyjaciela, mogą być różne. Na przykład, kiedy wokół lotniska będą istniały poważne przeszkody naturalne /jeziora i duże masywy leśne/, wówczas należy spodziewać się, że nieprzyjaciel zaatakuje lotnisko z kierunków odsłoniętych. Nieprzyjaciel będzie starał się możliwie jak najszybciej wyjść na centralny punkt lotniska, jakim jest droga startowa. Lotnisko może być atakowane dwoma sposobami: kompaniami na oddzielnych kierunkach i atakowanie większością sił na jednym kierunku. W pierwszym wypadku nieprzyjaciel może nie osiągnąć spodziewanych rezultatów, ponieważ siły i środki naziemnej obrony mogą opóźnić wyjście nieprzyjaciela w centralny punkt lotniska. Natomiast w drugim wypadku, kiedy nieprzyjaciel będzie atakował lotnisko na jednym kierunku - przy jednoczesnym wiązaniu sił obrony pośredniej, może w krótkim czasie osiągnąć centralny punkt lotniska, a siły broniące lotnisko nie będą w stanie jego powstrzymać. Należy podkreślić, że wyjście w centralny punkt lotniska nawet nieznacznych sił nieprzyjaciela ma duże znaczenie w walce o jego opanowanie. Jest więc konieczne realizować wszystkie możliwe przedsięwzięcia obronne i nie tylko w czasie organizacji bezpośredniej naziemnej obrony lotniska, ale także w toku walki o utrzymanie jego.

Należy jednak pamiętać, że lotnisko tak długo może spełniać swoją funkcję, dopóki możliwy będzie z niego start i lądowanie samolotów. Natomiast pozbawienie lotniska tej funkcji przesądzi sprawę celowości dalszej obrony pozostałych obiektów tego lotniska.

Aby pozbawić lotnisko spełnienia tej funkcji nie koniecznie musi być zdobyta przez nieprzyjaciela droga startowa. Wystarczy, że niewielka ilość czołgów nieprzyjaciela, która przedostanie się w rejon lotniska może prowadzić bezpośredni ogień z dział i broni maszynowej do każdego celu na drodze startowej i tym samym pozbawić nas możliwości startu i lądowania samolotów z danego lotniska.

Nieprzyjaciel równolegle z walką o zdobycie drogi startowej będzie dążył do opanowania systemu przygotowania lotniska do zniszczenia. W tym wypadku nieprzyjaciel wykorzysta rezultaty rozpoznania grupy specjalnej. W pierwszym rzędzie należy dążyć, aby w odpowiednim czasie, kiedy zajdzie potrzeba zniszczyć

drogę startową, a w drugiej kolejności pozostałe obiekty na lotnisku. W ten sposób możemy całkowicie pokrzyżować plany nieprzyjaciela włącznie z zaniechaniem dalszej walki o zdobycie danego lotniska.

We współczesnych warunkach, walka o lotnisko może rozpocząć się już na rubieży odległej o 12-15 km od drogi startowej. Uzasadnienie tej rubieży wynika z możliwości ogniowych tych sił i środków, jakie nieprzyjaciel może użyć w walce o opanowanie względnie zniszczenie lotniska. W tych warunkach poważną rolę spełniają w obronie lotniska siły i środki obrony pośredniej /wojska lądowe i wojska OTK/.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że znajomość sposobów i taktyki napadu nieprzyjaciela nie wystarcza, ażeby móc zorganizować skuteczną obronę lotniska. Ponadto należy uwzględniać właściwości lotniska jako obiektu ochrony i obrony lotniska i ich wpływ na organizację obrony. W każdym wypadku powinno się również uwzględniać zadania i cele obrony oraz siły i środki wydzielone do ochrony i obrony danego lotniska.

I. Charakterystyka lotniska jako obiektu obrony.

Lotnisko, jako obiekt obrony, charakteryzuje się szeregiem właściwości, wpływających na organizację ochrony i obrony. Lotnisko wraz z rejonem przyległym, na którym rozmieszczone są obiekty i urządzenia jednostek lotniczych i lotniczo-technicznych, tworzy dużą powierzchnię terenu.

Powierzchnia współczesnego lotniska polowego w dużym stopniu zależna będzie od konkretnej sytuacji bojowej i warunków terenowych. Z kolei warunki te będą bezpośrednio wpływały na odległość, na jakiej będziemy rozmieszczali na lotnisku poszczególne obiekty oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego.
Na przykład, w terenie falistym i pagórkowatym poszczególne obiekty mogą być rozmieszczone bliżej drogi startowej.

Warunki terenowe będą w jakimś stopniu chroniły te obiekty przed zniszczeniem na wypadek wybuchu broni masowego rażenia. W tym wypadku powierzchnia lotniska będzie stosunkowo mniejsza w porównaniu z terenem otwartym /równinnym/, na którym poszczególne obiekty rozmieszczone będą znacznie dalej od drogi startowej.

Obecnie, zgodnie z wymaganiami obrony przed środkami broni masowego rażenia, poszczególne obiekty rozmieszczamy w odległości 5-7 km od środka drogi startowej. Średnio więc powierzchnia lotniska polowego wynosi około 60-80 km^2.

Do chwili pojawienia się broni masowego rażenia poszczególne obiekty na lotnisku były rozmieszczone stosunkowo blisko drogi startowej, uwzględniono tylko ochronę przed konwencjonalnymi środkami rażenia. Warunki terenowe mogą być bardzo różnorodne i nie zawsze mogą sprzyjać rozmieszczeniu. Nawet najdogodniejsze warunki terenowe nie zabezpieczą całkowicie ludzi i sprzętu przed skutkami napadu broni masowego rażenia, jedynie mogą znacznie zmniejszyć objętość prac przy rozbudowie inżynieryjnej lotniska. Dlatego też na lotnisku decydującym czynnikiem zabezpieczenia ludzi, sprzętu i środków materiałowych, oprócz umiejętnego wykorzystania warunków terenowych, będzie również inżynieryjna rozbudowa obrony. Ogólnie można stwierdzić, że organizacja rozmieszcze

nia, to szeroki wachlarz przedsięwzięć, których umiejętne i należyte wykonanie zapewni oddziałom na lotnisku odpowiednie bezpieczeństwo i zachowanie zdolności bojowej w wypadku napadu nieprzyjaciela na lotnisko.

Przy rozmieszczeniu na lotnisku winno się również uwzględniać charakter działań bojowych własnych wojsk, aktualną sytuację powietrzną i naziemną. Na przykład; w działaniach obronnych własnych wojsk, istnieje większe niebezpieczeństwo napadu na lotnisko, a w związku z tym, rozmieszczenie poszczególnych obiektów powinno sprzyjać w organizacji ochrony i obrony lotniska oraz ewakuacji /wyprowadzenia spod zagrożenia/. Nie należy rozumieć, że tylko w tej sytuacji rozmieszczenie poszczególnych obiektów na lotnisku ma wpływ na organizację obrony. W każdej konkretnej sytuacji, rozmieszczenie na lotnisku będzie miało poważny wpływ na organizację ochrony i obrony.

Ogólnie biorąc, czynnikiem wpływającym na organizację obrony jest również, w pewnym stopniu, odległość lotniska od linii styczności wojsk walczących. Obrona lotnisk położonych w strefie przyfrontowej winna być wszechstronnie przygotowana do odparcia większych sił nieprzyjaciela. Natomiast na lotniskach położonych w głębi obszaru kraju, cały wysiłek obrony będzie skierowany na likwidację grup specjalnych lub grup zbrojnego podziemia.

Należy również podkreślić, że rozmieszczenie ma poważny wpływ na pracę bojową oddziału lotniczego oraz na pracę oddziału lotniczo-technicznego podczas zabezpieczenia tych działań.

Rozmieszczenie oddziału lotniczego na lotnisku powinno zapewnić: jak najszybsze osiągnięcie gotowości bojowej i startu samolotów w ustalonym dla każdego lotnictwa czasie.

Ażeby stworzyć warunki do jak najlepszego zabezpieczenia działań bojowych oddziału lotniczego, pododdziały i służby oraz magazyny i inne urządzenia oddziału lotniczo-technicznego powinny być rozmieszczone tak, aby ułatwiło im pracę.

Do zasadniczych obiektów na lotnisku, podlegających ochronie i obronie zaliczamy: samoloty, personel latający, SD i sztaby, pododdziały w miejscach rozmieszczenia, pas

startowy, magazyny, park samochodowy, urządzenia gospodarczo-bytowe oraz inne, które dowódca garnizonu lotniczego uzna za konieczne.

Najbliżej drogi startowej rozmieszcza się SD /1000 m/, a najdalej personel latający /5-7 km/. Pozostałe obiekty średnio od 2,5 do 3 km. Odległość między poszczególnymi obiektami powinna być taka, ażeby przy wybuchu broni masowego rażenia w rejonie jednego obiektu nie były rażone sąsiednie.

Mając na uwadze, że poszczególne obiekty rozśrodkowane i rozmieszczone są w różnych miejscach lotniska na znacznych odległościach od siebie oraz ciągłość pracy na lotnisku, wszystko to utrudnia organizację obrony, a nieprzyjacielowi ułatwia dokonanie napadu i przeniknięcie w rejon lotniska do poszczególnych obiektów. W tych warunkach jest możliwy napad na lotnisko z dowolnego kierunku.

Właściwości lotniska jako obiektu obrony wymagają przemyślanej organizacji i szczegółowo opracowanego planu obrony oraz umiejętnego dowodzenia wydzielonymi siłami i środkami obrony w czasie odpierania napadu nieprzyjaciela na lotnisko.

II. Cele i zadania oraz siły i środki obrony lotniska.

Obrona lotniska polega na organizacji i wykonaniu szeregu przedsięwzięć zabezpieczających rozmieszczenie na danym lotnisku jednostek oraz urządzeń lotniskowych przed napadem nieprzyjaciela.

Głównym celem obrony lotniska będzie przede wszystkim zabezpieczenie ciągłości działań bojowych z danego lotniska. Ciągłość pracy na lotnisku związana jest z przygotowaniem samolotów do wylotów, wylotami bojowymi, nagromadzeniem środków materiałowych, remontem urządzeń lotniskowych itp.

Obrona lotniska wiąże się ściśle z zagadnieniem ochrony poszczególnych obiektów i stanu osobowego, rozmieszczonego na lotnisku i w przylegającym do niego rejonie.

Problematyka ochrony poszczególnych obiektów na lotnisku i charakter zadań stąd wynikających wiąże się ściśle z całokształtem zagadnień obrony lotniska. Dlatego też zagadnienia związane z obroną i ochroną lotniska celowym jest rozpatrzyć wspólnie.

Zasadniczym celem ochrony poszczególnych obiektów na lotnisku będzie:

- zapewnienie normalnego toku i bezpieczeństwa pracy na lotnisku /ochrona życia stanu osobowego/;
- powiadamianie i alarmowanie stanu osobowego o niebezpieczeństwie napadu oraz odwoływanie stanu alarmu /podawanie sygnałów alarmowych/;
- utrzymanie porządku w obrębie chronionego obiektu;
- nie dopuszczanie do chronionych obiektów niepowołanych osób - szpiegów lub dywersantów;
- zapobieżenie powstawaniu pożarów, itp.

Do zasadniczych zadań obrony lotniska należy zaliczyć:

- stworzenie dogodnych warunków dla odparcia napadu nieprzyjaciela;

- udzielenie niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym lub udziału w lokalizacji i likwidacji skutków powstałych w wyniku napadu nieprzyjaciela na dane lotnisko;
- aktywne odparcie napadu nieprzyjaciela na lotnisku lub związanie go walką, aż do czasu nadejścia pomocy z zewnątrz /wojsk lądowych, a na terenie kraju wojsk OTK/;
- osłonę wyprowadzenia sił i środków z lotniska zagrożonego, zabezpieczenie sprzętu i środków materiałowych, utrzymanie wzorowego porządku i dyscypliny oraz zapobieżenie przenikaniu nieprzyjaciela na lotnisko itp;
- utrzymanie łączności przy pomocy ruchomych lub technicznych środków łączności z oddziałami /pododdziałami/ biorącymi udział w obronie lotniska.

Wykonanie tych zadań osiąga się przez dokładną koordynację działania wszystkich sił i środków, biorących udział w obronie lotniska. Koordynacja tych działań powinna być skierowana przede wszystkim na odparcie napadu nieprzyjaciela, względnie związanie go walką do czasu nadejścia pomocy. Ponadto w tych ogólnych przedsięwzięciach uwzględniać należy likwidację skutków napadu nieprzyjaciela na lotnisko i stałe utrzymanie służby wartowniczej i obserwacyjno-meldunkowej oraz szybkie powiadamianie o zagrożeniu i napadzie nieprzyjaciela.

W realizacji zadań związanych z obroną lotniska poważne miejsce zajmuje maskowanie oraz rozśrodkowanie i ukrycie poszczególnych urządzeń lotniskowych, sprzętu i środków materiałowych z maksymalnym wykorzystaniem ukształtowania terenu. Staranne maskowanie i rozśrodkowanie poszczególnych obiektów na lotnisku zabezpiecza je przed rozpoznaniem i zniszczeniem przez nieprzyjaciela.

Przy rozpatrywaniu zagadnień związanych z wykorzystaniem sił i środków w obronie lotniska, przede wszystkim musimy znać stopień zagrożenia w konkretnej sytuacji i jakimi siłami i środkami będziemy dysponowali.

Bezpośrednią obronę lotniska organizuje się siłami i środkami rozmieszczonych na lotnisku jednostek - oddziału lotniczego, oddziału lotniczo-technicznego i przydzielonej do osłony lotniska artylerii przeciwlotniczej.

Jednakże obrona lotniska nie jest oparta wyłącznie na siłach i środkach jednostek rozmieszczonych na lotnisku. Jest ona składowym elementem systemu obrony danej armii lotniczej i z kolei wchodzi w skład ogólnego systemu obrony obszaru Frontu. Natomiast w wojskach OPK obrona lotnisk będzie składowym elementem systemu OTK. Na przykład, artyleria przeciwlotnicza i lotnictwo myśliwskie osłaniające w określonym rejonie wojska i obiekty tyłowe Frontu, jednocześnie osłania lotniska znajdujące się w tymże rejonie. Jeżeli chodzi o lotnictwo OPK, osłona będzie organizowana w podobny sposób, jak w lotnictwie frontowym, tylko że będą to obiekty rozmieszczone na terenie kraju.

W obronie lotnisk lotnictwa frontowego mogą również wziąć udział i wojska lądowe z odwodu ogólnego, a w lotnictwie OPK siły i środki układu terytorialnego i oddziały wojskowe OTK.

Druga wojna światowa dała wiele przykładów uzasadniających konieczność wykorzystania wojsk lądowych do obrony lotnisk zagrożonych przez nieprzyjaciela. Na przykład, w operacji Jassko-Kiszeniowskiej do obrony lotnisk 5 armii lotniczej dla niektórych dywizji lotniczych przydzielono po jednej kompanii piechoty. W operacji Wiślańsko-Odrzańskiej do obrony lotnisk wysuniętych 16 armii lotniczej przydzielono brygadę pancerną.

Do obrony lotniska mogą być wydzielone następujące siły i środki:

- oddział lotniczy wydzielić może około 50 ludzi, oddział lotniczo-techniczny około 200-250 ludzi uzbrojonych w indywidualną i maszynową broń rakietową;
- artyleria przeciwlotnicza przydzielona do osłony lotniska do dywizjonu;
- batalion piechoty zmotoryzowanej /bcz/ ze składu broniących się wojsk lądowych;
- w lotnictwie OPK, kompania lub batalion wojsk OTK, dysponujących równorzędnym uzbrojeniem jak odnośne pododdziały wojsk lądowych.

Uwzględniając stan liczebny w oddziałach rozmieszczonych na lotnisku, ogólnie można przyjąć, że w wypadku bezpośred-

niego naziemnego zagrożenia lotniska, wówczas gdy na nim bazuje oddział lotniczy i oddział lotniczo-techniczny, do jego obrony może być użyte:

- z oddziału lotniczego około 10 % stanu osobowego;
- z oddziału lotniczo-technicznego około 20-25 % stanu osobowego.

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 sił i środków z danego lotniska i zaangażowania do obrony samolotów na nim bazujących.

W wypadku szczególnego zagrożenia lotniska ze strony wojsk powietrzno-desantowych lub lądowych, a także przy zawczasu zamierzonej obronie lotniska, może być ona wzmocniona od kompanii do batalionu wojsk OTK. Ponadto w strefie działań bojowych dowódcy związków taktycznych i operacyjnych wojsk lądowych obowiązani będą w wypadku szczególnego zagrożenia lotniska użyć odpowiednie siły i środki bądź to do wzmocnienia obrony, bądź do zniszczenia przeciwnika usiłującego opanować lotnisko.

Oprócz wyżej wymienionych sił i środków do obrony lotniska mogą być użyte samoloty z lotniska zagrożonego względnie z innych lotnisk w ilości niezbędnej w określonej sytuacji.

Istnieje również i taka możliwość, że niektóre lotniska w lotnictwie OPK mogą być ochraniane i bronione przez wojska OTK. Wojska te związane mogą być na stałe z określonym lotniskiem. Zdolne one będą bronić lotnisko przed niedużymi desantami powietrznymi, pododdziałami zbrojnego podziemia, dywersją, itp.

Najczęściej jednak siły i środki OTK będą brały udział w pośredniej obronie lotniska, ponieważ mogą one najszybciej nawiązać walkę z nieprzyjacielem jeszcze na dalekich podejściach do lotniska. W tej sytuacji nieprzyjaciel może ponieść takie straty, że nie będzie zdolny zaatakować lotniska. Na przykład, w działaniach przeciwdesantowych na obszarze kraju wojska OTK mogą najszybciej nawiązać walkę z tym desantem już w okresie lądowania, a więc, gdy jest on najsłabszy. Taki rodzaj obrony będzie

podstawowym atrybutem obrony naziemnej lotniska. Wartość tej obrony prawdopodobnie będzie nadal wzrastać z uwagi na szybki rozwój wojsk OTK.

Współdziałanie z siłami i środkami OTK dowódcy garnizonów lotniczych organizują wspólnie z wojewódzkimi i powiatowymi sztabami wojskowymi. Wskazane jest również, ażeby podczas organizacji współdziałania obecni byli dowódcy oddziałów /pododdziałów/ biorących udział w obronie lotniska. Wynika stąd konieczność nie tylko organizowania współdziałania ale i równocześnie organizowania współpracy w zakresie organizacji obrony naziemnej lotniska.

Do współdziałania, zwłaszcza wojsk OTK z siłami garnizonu lotniczego należy przywiązywać dużą wagę, gdyż od tego w jakimś stopniu zależeć będzie skuteczność obrony lotniska.

Podczas organizacji współdziałania należy szczególną uwagę zwrócić na wspólne rozstrzyganie takich zagadnień, jak:

- sposób działania sił i środków OTK i sił garnizonu lotniczego w obronie lotniska;
- organizacja obrony lotniska przez garnizon lotniczy;
- organizacja likwidacji grup specjalnych nieprzyjaciela, band zbrojnego podziemia oraz desantów powietrznych w rejonie lotniska;
- organizacja likwidacji skutków napadu bronią masowego rażenia;
- sposoby utrzymywania łączności i ponownego nawiązania współdziałania rozluźniającego się podczas realizacji poszczególnych zadań;
- podstawowe sygnały współdziałania.

Szereg wymienionych zagadnień współdziałania wymaga zapoczątkowania pracy nad sposobem ich realizacji jeszcze w okresie pokoju, ciągłego ich aktualizowania zgodnie z bieżącą sytuacją i ewentualnego rozpatrzenia w chwili wybuchu wojny.

Treść poszczególnych zagadnień współdziałania winna być odzwierciedlona w planie obrony lotniska.

Plan współdziałania sił i środków OTK i garnizonu lotniczego w organizacji obrony lotniska opracowuje się na mapie.

Część graficzna tego planu powinna obejmować:

- granice rejonu lotniska;
- organizację obrony naziemnej lotniska i rozmieszczenie sił i środków na lotnisku;
- rozmieszczenie sił i środków OTK współdziałających z garnizonem lotniczym w obronie lotniska;
- sposób działania sił i środków OTK w rejonie lotniska i na podejściach do lotniska;
- granice rejonu działań sił i środków OTK i garnizonu lotniczego, biorących udział w obronie lotniska;
- organizacja łączności;
- sygnały współdziałania.

Ogólnie biorąc, obrona bezpośrednia i pośrednia wspólnie tworzą ogólny system obrony naziemnej lotniska.

III. Organizacja obrony naziemnej lotniska.

W wyniku zmieniających się warunków współczesnego pola walki, spowodowanych burzliwym rozwojem nowoczesnych środków walki, zmieniły się zasady obrony lotnisk.

W wyniku zmienionych warunków pola walki wystąpiła uzasadniona potrzeba organizowania obrony całego obszaru frontu i obszaru kraju, co nie pozostaje bez wpływu na bezpośrednią naziemną obronę lotniska.

Zmieniły się również zasady organizowania bezpośredniej naziemnej obrony lotniska. Współczesna obrona lotniska, to obrona o charakterze manewrowym. Siły bezpośredniej obrony lotniska nie będą czekały na uderzenie nieprzyjaciela, a uderzą same wcześniej w najczulsze miejsce i w najbardziej nieodpowiednim dla niego momencie oraz zwalczać będą go na podejściach do lotniska.

Współczesna obrona lotniska winna obejmować:
- obronę przeciw środkom napadu powietrznego;
- obronę naziemną;
- obronę przeciw środkom masowego rażenia.

Aby zapewnić ciągłość i bezpieczeństwo pracy bojowej na lotnisku, zabezpieczyć je przed niespodziewanym napadem i zaskoczeniem ze strony nieprzyjaciela, organizuje się obronę naziemną lotniska, której charakter, siła i skład oraz zadania zależeć będą od konkretnej sytuacji, a mianowicie od:

- odległości lotniska od czoła walczących wojsk lądowych oraz możliwości przenikania nieprzyjaciela w jego rejon, wysadzenia desantów powietrznych, grup specjalnych itp;
- położenia lotniska /na terenie własnym, czy na terenie nieprzyjaciela/;
- skuteczność obrony pośredniej;
- warunków terenowych;
- charakteru napadu na lotnisko i sił napadającego nieprzyjaciela.

Na przykład, w toku działań bojowych mogą być wypadki napadu na lotnisko dużych sił nieprzyjaciela,

z jednoczesną niemożliwością ewakuacji sił i środków z danego lotniska. W tym wypadku zadaniem obrony naziemnej będzie utrzymanie lotniska do czasu podejścia wojsk własnych, które mogą okazać pomoc w obronie i rozbiciu nieprzyjaciela. A w wypadku, kiedy pomocy takiej nie otrzyma, zadaniem obrony będzie bronić się do czasu zniszczenia sprzętu i środków materiałowych oraz samego lotniska.

Przy napadzie większych sił nieprzyjaciela i możliwości opuszczenia lotniska przez rozmieszczone na nim oddziały, zadaniem obrony naziemnej będzie uzyskanie czasu koniecznego do:

- wylotu wszystkich sprawnych samolotów;
- ewakuacji składu osobowego, sprzętu i środków materiałowych;
- zniszczenia tych środków i sprzętu, który z różnych przyczyn nie może być ewakuowany;
- zniszczenia lotniska tak, aby nieprzyjaciel nie mógł z niego korzystać.

Przy napadzie małych grup nieprzyjaciela, grup dywersyjnych, cały wysiłek obrony naziemnej winien być skierowany na zniszczenie tych grup na podejściach do lotniska lub odparcia napadu i zniszczenia wycofującego się nieprzyjaciela.

Współczesna obrona naziemna lotniska polega przede wszystkim na:

- stałym prowadzeniu rozpoznania;
- natychmiastowym niszczeniu wykrytych celów;
- umiejętnym manewrze ogniem;
- zdecydowanym uderzeniu w miejsce, w które nieprzyjaciel najmniej się spodziewa;
- umiejętnym wykorzystaniu odwodu.

Obronę naziemną lotniska, ze względu na możliwość napadu nieprzyjaciela z dowolnego kierunku, organizuje się okrężną.

Z uwagi na brak dostatecznej ilości sił i środków obrona naziemna lotniska składa się z:

- patroli;

- z systemu punktów oporu rozmieszczonych na dogodnych rubieżach wokół lotniska, szczególnie w najbardziej zagrożonych i prawdopodobnych kierunkach napadu nieprzyjaciela;
- silnego odwodu.

W celu sprawnego dowodzenia siłami i środkami obrony naziemnej wyznacza się rejony obrony naziemnej lotniska, w których z kolei wyznacza się strefy patrolowania. Przykładowy plan obrony lotniska - załącznik Nr 1 /część graficzna/.

Każdej strefie patrolowania wyznacza się pas patrolowania i rubież, do której należy prowadzić patrolowanie. Luki między strefami patrolowania powinny być objęte obserwacją.

Głębokość patrolowania w poszczególnych strefach uwarunkowana jest:

- realnymi możliwościami wydzielenia przez oddział lotniczo-techniczny sił i środków do patrolowania;
- stopniem zagrożenia;
- rozmieszczeniem poszczególnych obiektów na lotnisku;
- warunkami terenowymi.

W obecnych warunkach należy przyjąć, że głębokość patrolowania powinna zapewnić wykrycie nieprzyjaciela jeszcze do rubieży, z których mógłby on prowadzić skuteczny ogień z broni maszynowej do chronionych obiektów na lotnisku. Głębokość patrolowania może wynosić 6-7 km od lotniska. Na tych kierunkach celowo jest patrolować drogi dojazdowe do lotniska i wewnątrzlotniskowe na samochodach terenowych, motocyklach itp.

Patrole w poszczególnych strefach patrolowania powinny posiadać między sobą łączność radiową lub za pomocą uzgodnionych sygnałów. Każdy patrol powinien mieć łączność radiową z SD dowódcy obrony naziemnej. Natomiast łączność w patrolu wzrokowa i sygnalizacyjna. W wypadku, kiedy w jednej strefie patrolowania działa kilka patroli, to całością powinien dowodzić oficer.

W wypadku wykrycia nieprzyjaciela, dowódca patrolu określa jego siły i kierunek przesuwania się oraz melduje drogą radiową na SD dowódcy obrony naziemnej, jak również

powinien nawiązać łączność z pozostałymi patrolami, uprzedzając ich o pojawieniu się nieprzyjaciela. Zadniem jego również będzie obserwować poruszanie się nieprzyjaciela w terenie i o wszelkich zmianach meldować na SD dowódcy obrony naziemnej.

W wypadkach szczególnych, przy napadzie większych sił nieprzyjaciela, obronę naziemną lotniska organizuje się w oparciu o uprzednio przygotowane punkty oporu, jednocześnie obsadzając dominujące punkty terenowe.

W wypadku braku czasu oraz sił i środków do przygotowania dostatecznej ilości punktów oporu na całym obwodzie obrony naziemnej lotniska, urządza się je w pierwszej kolejności na kierunkach szczególnie zagrożonych, w drugiej kolejności na pozostałych.

Oprócz zasadniczych punktów oporu - urządza się zapasowe w odległości do 1500 m od drogi startowej dla zajęcia obrony na wypadek niespodziewanego napadu nieprzyjaciela lub przerwania się nieprzyjaciela przez wysunięte punkty oporu. Należy niewątpliwie w miarę możliwości takie punkty oporu urządzać i przy innych ważniejszych obiektach na lotnisku, takich jak: stoiska samolotów, magazyny, park samochodowy itp.

Punkt oporu stanowi urządzony pod względem inżynieryjnym odcinek terenu długości do 400 m i głębokości 150-200 m posiadający na całej długości transzejęę łączącą poszczególne stanowiska ogniowe i ukrycia dla ludzi. Schemat punktu oporu plutonu - załącznik nr 2.

Siła i skład każdego punktu oporu zależeć będzie od ważności danego kierunku, z reguły obsadzać będzie pluton. Punkty oporu plutonów na kierunkach przypuszczalnego zagrożenia powinny być obsadzone karabinami maszynowymi. Każdy punkt oporu posiada wyznaczony sektor ostrzału obserwacji.

Nieobsadzone odcinki terenu między poszczególnymi punktami oporu powinny być objęte obserwacją, patrolowaniem oraz przestrzeliwane ogniem broni maszynowej, a na dostępnych kierunkach zabezpieczane zaporami inżynieryjnymi /w zależności od sytuacji - pola minowe, mało widoczne zapory, grupy min itp/.

Pomiędzy poszczególnymi punktami oporu [illegible] powinna być łączność wzrokowa i ogniowa /prowadzona i w miarę możliwości łączność radiowa/.

Odległość wysuniętych punktów oporu od bronionego obiektu w kierunku możliwego napadu nieprzyjaciela uwarunkowana jest:

- realnymi możliwościami wydzielenia przez garnizon lotniczy sił i środków do urządzenia i obsadzenia tego czy innego punktu oporu;
- utrzymaniem chociażby na najbardziej zagrożonych kierunkach współdziałania ogniowego między poszczególnymi punktami oporu;
- warunkami terenowymi;
- nie dopuszczaniem wyjścia nieprzyjaciela na rubieże, z których mógłby prowadzić skuteczny ogień z broni strzeleckiej do bronionych obiektów na lotnisku.

Ilość punktów oporu w systemie obrony naziemnej lotniska orientacyjnie można ustalić obwód obrony przez dzieląc odległość składającą się z zasięgu skutecznego ognia dwóch współdziałających punktów oporu, plus szerokość punktu oporu.

Jeżeli chodzi o ilość punktów oporu na każdym lotnisku może być różna. Ilość ta zależna będzie przede wszystkim od odległości punktów oporu do bronionego obiektu, charakteru ich rozśrodkowania, rozmieszczenia stanu osobowego oraz ukształtowania i charakteru terenu.

W obecnych warunkach przyjmuje się, że średnia odległość punktów oporu od bronionych obiektów wynosi 1000-1500 m. Odległość ta zabezpiecza bronione obiekty przed ogniem broni maszynowej nieprzyjaciela. Zmusi to nieprzyjaciela w wypadku wysunięcia punktu oporu na tę odległość, do prowadzenia mało efektywnego ognia z odległości 2000-3000m, co praktycznie zabezpieczy broniony obiekt przed zniszczeniem tą bronią.

W celu sprawnego dowodzenia siłami i środkami obrony naziemnej, punkty oporu plutonów łączy się w rejony obrony.

Ilość rejonów obrony przede wszystkim będzie zależała od ilości punktów oporu oraz od konkretnej sytuacji i warunków terenowych. Rejonów obrony na lotnisku może być 3-4.

Odległość między rejonami obrony wynosi około 1500 m. Uwarunkowane to jest tym, że skuteczność ognia broni, jaką posiada oddział lotniczy i lotniczo-techniczny średnio wynosi 600-700 m.

Teren przed pozycjami obronnymi lotniska w odległości 300-400 m, powinien umożliwiać dokładną obserwację i prowadzenie skutecznego ognia z broni strzeleckiej.

Siły i środki wydzielone do obrony naziemnej lotniska organizuje się w plutony w składzie 20-25 ludzi każdy. Plutony te przydziela się do rejonów obrony i podporządkowuje się je poszczególnym dowódcom rejonów.

Każdemu rejonowi obrony wyznacza się pas obserwacji i ostrzału, uwzględniając zamknięcie ogniem i objęcie obserwacji odcinków nie obsadzonych.

Każdy rejon obrony powinien posiadać:

- punkt obserwacji /PO/ rejonu i punkty obserwacji plutonów, skąd dowódca rejonu i dowódcy plutonów dowodzą podległymi siłami i środkami obrony;
- punkty amunicyjne rejonu i plutonów;
- punkt sanitarny;
- łączność przewodowa /radiowa/, sygnalizacyjna i środkami ruchomymi, dowódcy plutonów z dowódcą rejonu i dowódca rejonu z dowódcą obrony naziemnej.

Punkt obserwacyjny dowódcy rejonu obrony powinien znajdować się w odległości wzrokowej od punktów obserwacyjnych dowódców plutonów. Ułatwia to w znacznym stopniu dowódcy rejonu obrony dowodzenie plutonami. Punkty obserwacyjne dców plutonów urządza się w szczelinach względnie w rowach łączących w odległości 50-100 m za pozycją plutonu.

W czasie odparcia nieprzyjaciela od lotniska siłami czołówki zaopatrzenia, punkt obserwacyjny dowódcy czołówki powinien być ruchomy. W tym wypadku nie organizuje się punktów obserwacyjnych dowódców rejonów obrony.

Sąsiednie rejony obrony powinny posiadać również łączność ogniową, aby mogły w razie potrzeby wzajemnie wspierać się ogniem.

Punkty amunicyjne i sanitarne rejonu obrony należy rozmieszczać w terenie umożliwiającym skryte dostarczenie

amunicji do poszczególnych punktów oporu i ewakuację rannych z punktów oporu do punktu sanitarnego rejonu, a stamtąd do punktu medycznego oddziału lotniczo-technicznego.

Na dowódców rejonów obrony wyznacza się w zasadzie oficerów z pododdziałów obsadzających punkty oporu danego rejonu. Dowódcy ci bezpośrednio podlegają dowódcy obrony naziemnej lotniska.

Duże znaczenie w obronie naziemnej lotniska posiada właściwie zorganizowany system ognia, którego istota polega na maksymalnym wykorzystaniu posiadanych środków ogniowych, potęgowaniu ognia w miarę przybliżenia się nieprzyjaciela do lotniska, możliwości ostrzału każdego zagrożonego kierunku i na ścisłym współdziałaniu ognia broni strzeleckiej i artylerii przeciwlotniczej.

Biorąc pod uwagę siły i środki wydzielone do obrony naziemnej oraz to, że nieprzyjaciel z zasady będzie atakował lotnisko z najbardziej dla siebie dogodnych kierunków, jest niecelowe zajmować obronę okrężną, obsadzając pełnym składem każdy punkt oporu. W wypadku zaistnienia zagrożenia ze strony nieprzyjaciela obsadza się tylko punkty oporu na kierunkach zagrożonych, na pozostałych kierunkach prowadzi się patrolowanie. W zależności od stopnia zagrożenia patrole te mogą być wzmocnione. Ponadto rejony obrony na kierunkach zagrożonych niezależnie od obsadzenia punktów oporu, wysyłają do przodu patrole rozpoznawcze.

Szczególną uwagę należy zwrócić na umocnienie występów leśnych, aby tym samym zapewnić sobie dogodne warunki do prowadzenia ognia wzdłuż przedniego skraju obrony. Przedni skraj obrony nie powinien przebiegać wzdłuż linii brzegowej lasu i dlatego należy wysunąć go do przodu na 150-200 m lub odsunąć na taką samą odległość w głąb lasu.

Organizując obronę w głębi lasu, należy zwrócić uwagę na oczyszczenie pola ostrzału, przede wszystkim przednim skrajem i na skrzydłach. Występów lasu i wyjść w stronę nieprzyjaciela nie należy pozostawić luk między punktami oporu.

Podstawowym elementem obrony naziemnej lotniska jest stały ruchomy odwód dowódcy obrony naziemnej. Skład odwodu powinien być nie mniejszy jak jedna trzecia sił i środków wydzielonych do obrony naziemnej.

Odwód stały z zasady rozmieszcza się w rejonie SD dcy obrony naziemnej. Odwód ten przeznaczony jest do wykonania zadań bojowych w zależności od sytuacji i decyzji dcy obrony.

W celu zwiększenia manewrowości odwodu należy przydzielić jemu odpowiednią ilość środków transportowych.

Takie wykorzystanie sił i środków zwiększa manewrowość obrony i pozwala dowódcy dysponować siłami i środkami w zależności od potrzeb i zmian sytuacji.

Organizując odparcie napadu małych grup nieprzyjaciela na lotnisko - należy w celu jego zlikwidowania prowadzić działania zaczepne. Natomiast przy odpieraniu większych sił nieprzyjaciela - należy wspólnymi siłami garnizonu włącznie z użyciem samolotów, zatrzymać go do czasu nadejścia pomocy ze strony wojsk lądowych lub OTK względnie ewakuacji sił i środków z lotniska.

Garnizon lotniczy musi być również przygotowany do prowadzenia walki z desantami powietrznymi nieprzyjaciela wysadzonymi w rejonie lub bezpośrednio na lotnisko.

W wypadku wysadzenia desantu w rejonie lotniska, doprowadza się w stan gotowości bojowej oddziały rozmieszczone na lotnisku i w zależności od sytuacji skierowuje się w rejon desantowania siły z odwodu stałego, celem niszczenia oddzielnych grup desantu podczas lądowania i zbiórki. Do walki z desantem włącza się artylerię przeciwlotniczą, jeżeli takowa będzie na lotnisku, i samoloty bazujące na lotnisku. Desant taki może być wysadzony w odległości 3-5 km od lotniska w sile do kompanii powietrzno-desantowej i z wysokości 100-300 m.

W wypadku wysadzenia desantu powietrznego bezpośrednio na lotnisko - otwiera się ogień do desantu ze wszystkich środków ogniowych, znajdujących się na lotnisku. Jednocześnie kieruje się do miejsc wysadzenia desantu siły z odwodu stałego i część sił z odwodu zmiennego z zadaniem niszczenia

lądującego nieprzyjaciela oraz organizuje się bezpośrednią obronę stanowisk dowodzenia, węzłów łączności, samolotów na ziemi, magazynów itp. Ponadto do walki z desantami na lotnisku mogą być wykorzystane siły i środki wojsk lądowych, a w lotnictwie OPK siły i środki OTK.

W wypadku szczególnego zagrożenia lotniska ze strony wojsk powietrzno-desantowych nieprzyjaciela lub lądowych, a także przy zawczasu zamierzonej obronie lotniska, może ona być wzmocniona siłami wojsk lądowych i w lotnictwie OPK siłami wojsk OTK. Należy zaznaczyć, że za obronę lotnisk w strefie działań bojowych ponoszą określoną odpowiedzialność dowódcy związków taktycznych i operacyjnych wojsk lądowych, a w lotnictwie OPK odpowiednie organa OTK. Obowiązani są oni w wypadku szczególnego zagrożenia lotniska użyć odpowiednie siły i środki bądź to do wzmocnienia obrony, bądź do zniszczenia przeciwnika usiłującego opanować lotnisko.

Organizując obronę naziemną należy organizować patrolowanie wewnątrz lotniska szczególnie w nocy, przed działaniem grup specjalnych, szpiegów itp. Jednocześnie pamiętać należy o ubezpieczeniu bezpośrednim poszczególnych obiektów na lotnisku.

Dla bezpośredniego ubezpieczenia poszczególnych pododdziałów i obiektów oprócz warty pododdziały te własnymi siłami organizują patrolowanie wokół miejsca rozmieszczenia.

Organizując obronę naziemną lotniska w lotnictwie OPK, dowódca garnizonu lotniczego powinien uzgodnić współpracę z odpowiednim ogniwem układu terytorialnego i oddziałem wojskowym OTK w zakresie likwidacji skutków napadu nieprzyjaciela na lotnisko oraz wspólne działania przeciwdywersyjne i przeciwdesantowe.

Sposób wykorzystania oddziałów /pododdziałów/ wojskowych OTK w działaniach przeciwdywersyjnych będzie zależeć głównie od intensywności oddziaływania grup specjalnych przeciwnika w rejonie lotniska oraz stopnia zorganizowania pododdziałów MO, sił powiatowych, terenowych oddziałów samoobrony, sposobu przygotowania bezpośredniej ochrony i obrony

obiektów. Jeśli na najniższych szczeblach terytorialnych są dostateczne siły i środki do walki z drobnymi grupami przeciwnika, nie jest oczywiście celowe angażowanie do walki pododdziałów wojskowych OTK. W tym wypadku, dowódca garnizonu lotniczego wspólnie z tym ogniwem ustala działania przeciwdywersyjne. Natomiast pododdziały wojskowe OTK wówczas będą brały udział w działaniach przeciwdywersyjnych, kiedy przeciwnik uaktywni swą działalność i zagrozi bezpośrednio lotnisku.

Siły i środki garnizonu lotniczego będą brały udział w zwalczaniu desantu powietrznego tylko wówczas, kiedy desant ten będzie bezpośrednio zagrażał lotnisku. Natomiast siły układu terytorialnego będą skupiały swój wysiłek na wzbronieniu lądowania desantu poza rejonem lotniska. Po wylądowaniu desantu powietrznego w pobliżu lotniska, [illegible] siłami garnizonu lotniczego prowadzi się działania obronno - zaczepne w celu wzbronienia rozprzestrzeniania się grup desantu i nie dopuszczenia do przenikania na lotnisko. Natomiast siły układu terytorialnego poza rejonem lotniska utrzymują węzłowe punkty oporu, węzły dróg, przepraw, mostów itp. oraz hamują tempo jego działań w kierunku lotniska, stwarzając pododdziałom wojskowym OTK warunki do zaczepnych uderzeń na skrzydła i tyły poszczególnych zgrupowań desantu. Jeśli do zwalczania desantu, który wylądował na lotnisko zostaną skierowane siły wojsk OTK lub operacyjnych, wówczas siły garnizonu lotniczego zostaną najczęściej podporządkowane dowódcy określonego związku tych wojsk do działań na samodzielnym kierunku, a następnie do działań likwidacyjnych.

Ponadto siły i środki OTK również mogą brać udział w likwidacji skutków napadu nieprzyjaciela na lotnisko.

Akcję ratowniczą na lotnisku rozpoczną najczęściej specjalistyczne siły i środki układu terytorialnego stacjonujące w pobliżu lotniska. Ich podstawowe zadanie będzie polegało na wykonaniu dojść i odgruzowaniu schronów, doprowadzeniu powietrza, a więc stworzeniu warunków do wydobycia ludzi oraz zwalczaniu pożarów, odkażaniu terenu, pomocy medyczno-sanitarnej itp.

Niezwykle ważnym zagadnieniem we współpracy garnizonu lotniczego z siłami OTK będzie planowanie wspólnych działań.

Ogólny plan działania sił i środków garnizonu lotniczego i OTK w obronie lotniska powinien zawierać:

- plan rozwinięcia sił i środków OTK;
- plan prowadzenia akcji ratowniczej;
- plan działania sił i środków OTK wydzielonych do działań przeciwdywersyjnych i przeciwdesantowych.

Zasadniczą część planu działań sił OTK i garnizonu lotniczego można opracowywać na mapie, niezbędne załączniki /na przykład ocenę możliwości oddziaływania przeciwnika, zadania i decyzje, które nie mogą być przedstawione graficznie/ ująć w formie tekstowej.

W planie rozwinięcia sił i środków należy ująć takie zagadnienia, jak: miejsce rozmieszczenia sił i środków OTK i garnizonu lotniczego, strefy patrolowania, rejon wyczekiwania i drogi manewru do rejonu wyjściowego oraz czas jego osiągnięcia, sposób dowodzenia w czasie wspólnych działań itp.

W planie prowadzenia akcji ratowniczej należy przedstawić obiekty akcji ratowniczej oraz główny wysiłek działania, drogi dojścia do obiektów, zadania poszczególnych pododdziałów, podział sił i środków, organizacja dowodzenia, sposób prowadzenia akcji ratowniczej itp.

Plan udziału sił i środków OTK i garnizonu lotniczego w działaniach przeciwdywersyjnych i przeciwdesantowych powinien zawierać: dane co do przewidywania zakresu i sposobu oddziaływania przeciwnika na lotnisko, podział działań na strefy, główne kierunki działań, drogi manewru, rozmieszczenie innych sił terytorialnych współdziałających w obronie lotniska, zagadnienia dotyczące współdziałania i materiałowego zabezpieczenia, itp.

Podobnie jak każdy plan, również i ten plan działania musi być systematycznie uaktualniany, aby odpowiadał w pełni konkretnym warunkom i umożliwił właściwie przygotować siły do działania.

Stawiając pododdziałom zadania dowódca obrony naziemnej lotniska winien poinformować o sytuacji, podać ogólne zadania sił własnych oraz sił i środków współdziałających. Podaje im również pas działania, drogi manewru, rubież roz-

winięcia, miejsce punktów pomocy medycznej, główny wysiłek akcji ratowniczej, zadania zabezpieczenia akcji ratowniczych utrzymania porządku i bezpieczeństwa, zaopatrzenia itp., ogólne zadania dla podoficerów w działaniach przeciwdywersyjnych oraz przy ochronie i obronie obiektów, organizację dowodzenia.

Jeśli z warunków sytuacji bojowej będzie wynikało, że nieprzyjaciel może opanować lotnisko, wówczas na rozkaz wyższych przełożonych wyprowadza się siły i środki oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego na lotnisko zapasowe.

W pierwszej kolejności wyprowadza się rzut bojowy oddziału lotniczego, w następnej kolejności - jego rzut naziemny i rzuty oddziału lotniczo-technicznego.

Sztaby oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego już w czasie organizacji obrony lotniska na równi z innymi dokumentami opracowują dokumentację na zabezpieczenie ewakuacji na lotnisko zapasowe. Samoloty, które wystartują z danego lotniska powinny brać udział w likwidacji nieprzyjaciela, jeśli wyższy dowódca nie zadecyduje inaczej.

W celu zabezpieczenia wyprowadzenia sił i środków z lotniska zagrożonego przez nieprzyjaciela przed oddziałem lotniczym i lotniczo-technicznym będą stały następujące zadania:

- wspólnymi siłami z powietrza i na ziemi atakować nieprzyjaciela na podejściach do lotniska w celu zatrzymania go, do zakończenia ewakuacji oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego;
- zabezpieczenie wylotu rzutu bojowego w określonym czasie;
- wydzielenie określonej ilości samochodów w celu przewiezienia rzutu naziemnego oddziału lotniczego na lotnisko zapasowe.

W czasie wyprowadzenia oddziału lotniczo-technicznego z lotniska zagrożonego na lotnisko zapasowe, należy szczególną uwagę zwrócić na szybkie i sprawne załadowanie na samochody środków materiałowych i sprzętu oraz szybkie odprawienie zorganizowanych rzutów i na osłonę odjeżdżających z lotniska rzutów i pododdziałów.

Minowanie obiektów i niszczenie zapasów środków materiałowych oraz niszczenie drogi startowej wykonuje się na pole-

cenie dowódcy dywizji /KOPK/, a w wypadkach nie cierpiących zwłoki na polecenie dowódcy oddziału lotniczo-technicznego.

Lotniska mogą być minowane w celu wzmocnienia ich obrony przed napadem nieprzyjaciela naziemnego oraz uniemożliwienia nieprzyjacielowi wykorzystania tych lotnisk w krótkim czasie po jego zdobyciu.

Minowanie lotniska w celu wzmocnienia jego obrony przed napadem nieprzyjaciela naziemnego może się zdarzać we wszystkich rodzajach działań bojowych.

Do minowania lotnisk mogą być wykorzystane miny przeciwpancerne, przeciwpiechotne, przeciwtransportowe /drogowe/, specjalnego przeznaczenia oraz wszelkiego rodzaju bomby lotnicze i pociski. Dotyczy to zwłaszcza tych bomb i pocisków, których oddziały lotniczo-techniczne nie będą w stanie ewakuować. Jest rzeczą zrozumiałą, że zarówno bomby, jak pociski, chociaż są środkami nietypowymi, w wielu wypadkach mogą być stosowane na szeroką skalę, zwłaszcza gdy brak jest etatowych min lub materiału wybuchowego.

W czasie minowania należy unikać jednakowego ustawienia min /szablonów/. Wzory /systemy/ minowania wcześniej opracowane powinny znajdować się w oddziałach lotniczo-technicznych.

Zależnie od przeznaczenia i rodzaju obiektu można go minować ustawiając pojedyncze miny, grupy min lub pola minowe.

Pojedyncze miny /specjalnego przeznaczenia/ będą przeważnie ustawione w magazynach, schronach i innych ważnych obiektach.

Grupy min mogą być ustawione w najważniejszych punktach lotniska, np. na drogach i skrzyżowaniach dróg oraz na podejściach do obiektów lotniskowych. Ustawiając oddzielne grupy min można skutecznie w krótkim czasie zaminować pole wzlotów itp.

Polami minowanymi będzie się przeważnie osłaniać nie obsadzone odcinki terenu między poszczególnymi punktami oporu, na dostępnych kierunkach itp. Na tych terenach zakłada się mieszane pola minowe składające się z min przeciwpancernych i przeciwpiechotowych.

Odległość między minami przeciwpancernymi powinna wynosić 4-6 m, a między minami przeciwpiechotnymi 1-2 m. Miny przeciwpiechotne ustawia się wewnątrz przeciwpancernego pola minowego. Ustawienie razem min przeciwpancernych znacznie utrudni nieprzyjacielowi rozminowanie. Głębokość takiego pola minowego powinna wynosić do 60 m.

Podczas minowania lotniska należy zwrócić szczególną uwagę na maskowanie min oraz na ustawianie min trudnych do rozpoznania /wykrycia/ i zdjęcia /rozbujania/. Ponadto należy stosować w systemie minowania różne rodzaje i typy min, budować zapory mieszane oraz na szeroką skalę stosować miny opóźnionego działania i niespodzianki.

W obronie lotniska należy stosować miny sygnałowo-oświetlające np. takie jak "Płomień-60", które po wybuchu z wysokości 100-150 m oświetlają teren w ciągu jednej minuty. Ponadto należy pamiętać, że tego rodzaju min nie należy ustawiać na polach minowych względnie w pobliżu innych min. Natomiast należy jest ustawiać przed polami minowymi, zaporami, ważniejszymi obiektami itp.

Jeżeli się minuje lotnisko w czasie jego eksploatacji to należy zachować pewną kolejność pracy. Na przykład czynne lotnisko może być minowane w następującej kolejności:

- pole wzlotów;
- magazyny i budynki;
- stanowisko dowodzenia i schrony dla ludzi;
- stoiska samolotów;
- drogi wewnątrz lotniskowe i dojazdowe do lotniska.

Wymienione obiekty mogą być minowane kolejno lub - jeżeli brak czasu - jednocześnie. Można w tym czasie minować pole wzlotów, magazyny i schrony, a następnie zaminować pozostałe obiekty.

Całość prac minerskich można podzielić na prace przygotowawcze i prace związane z ustawieniem min lub zakładaniem ładunków. Prace przygotowawcze będą wykonywane znacznie wcześniej aniżeli ustawianie min lub załadowanie ładunków.

Do prac przygotowawczych należy zaliczyć:

- opracowanie planu zaminowania lotniska;
- przygotowanie niezbędnych środków do minowania;
- ustalenie kolejności prac podczas minowania;
- dokonanie podziału sił i środków w celu wykonania planowanych zadań.

Plan zaminowania lotniska opracowuje wyznaczony oficer ze służby lotniskowej oddziału lotniczo-technicznego. Podstawą do opracowania planu będą wytyczne przełożonego. W wytycznych przełożony powinien określić cel minowania, a także terminy rozpoczęcia i zakończenia prac. Terminy te będą wynikały z sytuacji taktyczno-operacyjnej oraz z zamiaru prowadzenia działań. Plan minowania sporządza się na planie /schemacie/ lotniska, na którym oznacza się obiekty przeznaczone do minowania, sposób minowania, określa się terminy /kolejność/ wykonania prac, niezbędne siły i środki minerskie oraz wykonawców.

Ogólne potrzeby w zakresie środków minerskich porównuje się z posiadanymi zapasami /rodzajami środków/ oraz dokonuje się ostatecznego podziału środków przeznaczonych do zaminowania poszczególnych obiektów. Następnie wyznacza się wykonawców i ustala kolejność minowania. Plan minowania zatwierdza dowódca dywizji lotniczej.

Na każde pole minowe sporządza się specjalny formularz. W formularzu tym oznacza się kiedy zostało wystawione pole minowe, kto ustawiał miny i na czyje polecenie. Do formularza załącza się schematy, legędy itp.

Wszystkie dokumenty związane z minowaniem lotniska sporządza się w czterech egzemplarzach, jeden egzemplarz pozostaje w oddziale lotniczo-technicznym, , pozostałe wysyła się do sztabu dywizji lotniczej, sztabu armii lotniczej i szefostwa wojsk inżynieryjnych frontu.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego zobowiązany jest zapoznać dowódcę oddziału lotniczego z granicami pól minowych.

W czasie przebazowania oddziału lotniczo-technicznego, na starym lotnisku powinien pozostać oficer, który przekaże pola minowe i dokumentację związaną z minowaniem lotniska oddziałowi lotniczo technicznemu przybywającemu na to lotnisko.

W wypadku kiedy lotnisko zaminowane nie będzie eksploatowane przez lotnictwo, dokumentację i pola minowe przekazuje się dowódcy wojsk lądowych. Usuwanie min z lotniska może nastąpić za zgodą szefa zaopatrzenia armii lotniczej.

Dla bezpośredniego ubezpieczenia prac związanych z niszczeniem obiektów na lotnisku, dowódca oddziału lotniczo-technicznego wydziela niezbędne siły i środki. Po wykonaniu tych prac ewakuuje je na nowe lotnisko.

IV. Praca dowódców i sztabów oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego w organizacji obrony lotniska.

Obronę lotniska organizuje i ponosi za nią pełną odpowiedzialność dowódca garnizonu lotniczego, którym jest w zasadzie dowódca oddziału lotniczego bazującego na danym lotnisku. Jeśli na lotnisku bazuje eskadra lotnicza i ozołówka zaopatrzenia, obronę organizuje dowódca tej eskadry.

Obronę lotniska organizuje się z chwilą przybycia na lotnisko grupy rekonesansowej oddziału lotniczo-technicznego. Do przybycia dowódcy oddziału lotniczego całością obrony kieruje dowódca oddziału lotniczo-technicznego. Natomiast dca oddziału lotniczo-technicznego z zasady pozostaje zastępcą dowódcy oddziału lotniczego w zakresie obrony naziemnej czyli dowódcą obrony naziemnej, stanowiącej część składową ogólnego systemu obrony lotniska.

Obronę lotniska organizuje dowódca garnizonu lotniczego w myśl wytycznych dowódcy dywizji lotniczej /KOPK/ i własnej decyzji.

W wytycznych swych dowódca dywizji lotniczej /KOPK/ powinien wskazać:

- zadania oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego w ramach obrony dywizji lotniczej /KOPK/;
- siły i środki wzmocnienia przydzielone do dyspozycji danego garnizonu lotniczego;
- sposób współdziałania lotnictwa myśliwskiego i artylerii przeciwlotniczej osłaniającej lotnisko;
- sposób wyprowadzenia sił i środków z lotniska w razie zagrożenia ze strony nieprzyjaciela;
- rozmieszczenie wojsk lądowych i OPK oraz sposób współdziałania z nimi podczas odpierania napadu nieprzyjaciela na lotnisko;
- organizacja powiadamiania o zagrożeniu;
- sygnały alarmowe i sposób ich przekazywania;
- ogólne zasady i przepisy dyscypliny maskowania na lotnisku.

Brak wytycznych dowódcy nadrzędnego nie zwalnia dcy garnizonu lotniczego od organizacji obrony i ochrony lotniska i nie zdejmuje z niego odpowiedzialności za bezpieczeństwo oddziałów i pododdziałów rozmieszczonych na lotnisku.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego po przybyciu na nowe lotnisko wysłuchuje propozycje dowódcy grupy rekonesansowej odnośnie obrony lotniska. Następnie zapoznaje się z sytuacją na miejscu i udziela wytyczne oraz stawia zadania pododdziałom i służbom na organizację obrony lotniska. Na podstawie zebranych wiadomości i oceny aktualnych możliwości własnych sił podejmuje decyzję na organizację obrony lotniska.

Po przybyciu dowódcy oddziału lotniczego na dane lotnisko, dowódca oddziału lotniczo-technicznego przedstawia mu istniejący plan organizacji obrony lotniska i w razie potrzeby plan ten uaktualnia oraz porusza następujące zagadnienia:

- sytuację naziemną, która może być nieznana dowódcy oddziału lotniczego, a ma wpływ na organizację obrony;
- kierunki najbardziej zagrożone, na które należy zwrócić uwagę przy organizacji obrony naziemnej;
- wiadomości o wojskach własnych i OTK znajdujących się w pobliżu lotniska i ich możliwości w okazaniu pomocy w obronie lotniska;
- strukturę istniejącej obrony naziemnej lotniska;
- potrzebne siły i środki do obrony naziemnej lotniska;
- istniejącą organizację obrony przeciw broni masowego rażenia, co wykonał względnie co wykonuje oddział lotniczo-techniczny w tym zakresie;
- warunki terenowe mające wpływ na organizację obrony naziemnej lotniska;
- zasady i przepisy dyscypliny maskowania na lotnisku, posiadane etatowe środki maskowania, możliwości wykorzystania podręcznych środków maskowania, przedsięwzięcia wykonane przez oddział lotniczo-techniczny w zakresie maskowania;
- stan zabezpieczania materiałowego i inżynieryjnego obrony lotniska, potrzebne siły i środki do wykonania robót inżynieryjnych i ich kolejność wykonania;

- rozmieszczenie oddziału lotniczo-technicznego na lotnisku i ewentualne propozycje odnośnie rozmieszczenia oddziału lotniczego.

W lotnictwie OPK jednocześnie zapoznaje dowódcę oddziału lotniczego z rozmieszczeniem i możliwościami sił i środków OTK w obronie lotniska oraz likwidacji skutków napadu nieprzyjaciela na lotnisko. Należy zaznaczyć, że dowódca oddziału lotniczo-technicznego po przybyciu na nowe lotnisko powinien nawiązać kontakt z odpowiednim ogniwem układu terytorialnego i oddziałem wojsk OTK w zakresie możliwości wykorzystania tych sił do obrony lotniska i likwidacji skutków napadu nieprzyjaciela na lotnisko.

W wypadku, kiedy dane lotnisko będzie osłaniane przez artylerię przeciwlotniczą, to dowódca tej artylerii również będzie składał swoje propozycje dla dowódcy oddziału lotniczego w zakresie wykorzystania jej w osłonie lotniska.

W swoich propozycjach dowódca artylerii powinien zreferować:

- możliwości ogólne przydzielonej do osłony lotniska artylerii przeciwlotniczej;
- najbardziej celowe rozmieszczenie głównych i zapasowych stanowisk ogniowych;
- gdzie zamierza skupić główny wysiłek osłony ;
- sposób współdziałania artylerii przeciwlotniczej z lotnictwem myśliwskim osłaniającym dany rejon;
- sposób organizacji radiolokacyjnego rozpoznania;
- możliwości wykorzystania artylerii przeciwlotniczej w zwalczaniu desantów powietrznych i celów naziemnych nieprzyjaciela.

W zależności od potrzeb i sytuacji dowódca oddziału lotniczego, może wysłuchać przed podjęciem decyzji na obronę lotniska, referatów zastępcy szefa sztabu d/s taktyczno-wyszkoleniowych, pomocnika szefa sztabu d/s rozpoznania oraz szefa służby chemicznej względnie polecić przygotowanie i przedstawienie potrzebnych danych szefowi sztabu.

Referaty powinny być poparte konkretnymi wnioskami i propozycjami w połączeniu z istniejącymi warunkami terenowymi lotniska.

Treść i zagadnienia poszczególnych referatów będą różne w zależności od konkretnej sytuacji i wytycznych dcy oddziału lotniczego.

W zależności od posiadanego czasu referaty mogą być pisemne z dołączonymi schematami, planami, zastosowaniem sił i środków, lub mogą stanowić jedynie mapę z danymi potrzebnymi do referatu względnie krótkie lecz wyczerpujące odpowiedzi na poszczególne zagadnienia interesujące dowódcę oddziału lotniczego.

Po wysłuchaniu tych propozycji i zapoznaniu się na miejscu z lotniskiem, dowódca oddziału lotniczego ocenia sytuację i podejmuje decyzję na obronę lotniska. Z decyzją swoją zapoznaje szefa sztabu oddziału lotniczego, dowódcę oddziału lotniczo-technicznego i dowódcę artylerii przeciwlotniczej, w miarę potrzeb pozostały personel kierowniczy garnizonu, którym podaje:

- cel, który należy osiągnąć w obronie lotniska;
- siły i środki obrony, sposób ich działania i współdziałania;
- rozmieszczenie pododdziałów, sprzętu bojowego i urządzeń na lotnisku;
- konkretne zadania dla oddziałów i pododdziałów garnizonu lotniczego w zakresie obrony lotniska;
- rozmieszczenie sił i środków OTK biorących udział w obronie lotniska i likwidacji skutków napadu nieprzyjaciela na dane lotnisko oraz sposób współdziałania sił garnizonu lotniczego z siłami OTK /dotyczy to przede wszystkim garnizonów lotniczych lotnictwa OPK/;
- organizację dowodzenia i łączności;
- przedsięwzięcia w zakresie maskowania obiektów na lotnisku;
- przedsięwzięcia w zakresie rozbudowy inżynieryjnej lotniska;
- organizację wyprowadzenia sił i środków garnizonu lotniczego na lotnisko zapasowe;
- organizację powiadamiania i zbiórki stanu osobowego na wypadek alarmu.

Na podstawie decyzji dowódcy oddziału lotniczego /garnizonu/, sztaby oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego

przystępują do organizacji obrony lotniska i zgrania poszczególnych jej elementów oraz opracowują niezbędną dokumentację.

Podstawowym dokumentem organizacji obrony lotniska będzie plan obrony lotniska.

Plan obrony lotniska powinien zawierać następujące dane:

- przedsięwzięcia dotyczące obrony przeciw środkom masowego rażenia /organizacja rozpoznania, powiadamiania stanu osobowego o zagrożeniu/;
- przedsięwzięcia dotyczące obrony przeciwlotniczej z podaniem sposobu postępowania stanu osobowego na wypadek zagrożenia z powietrza;
- przedsięwzięcia dotyczące obrony naziemnej z podaniem sposobu doprowadzenia do gotowości bojowej stanu osobowego i wszystkich środków walki z wojskami naziemnymi nieprzyjaciela /desantem powietrznym i grupami specjalnymi/;
- współdziałanie sił garnizonu lotniczego z siłami OTK w obronie naziemnej lotniska i likwidacji skutków napadu nieprzyjaciela na lotnisko.

Plan ten może zawierać szereg innych przedsięwzięć w zależności od konkretnej sytuacji, w jakiej organizuje się obronę lotniska.

Plan obrony lotniska sporządza się w formie graficzno-opisowej z odpowiednią legendą. Forma planu może być dowolna. Jeśli na organizację obrony posiadamy mało czasu, wówczas plan obrony lotniska opracowuje się tylko w formie graficznej.
Przykładowy plan obrony lotniska - załącznik Nr 3 /część tekstualna/.

Plan obrony lotniska podpisuje szef sztabu oddziału lotniczego, a zatwierdza dowódca oddziału lotniczego.

Niektóre załączniki do planu obrony lotniska podpisuje tylko szef sztabu oddziału lotniczego /podział sił i środków, plan powiadamiania i zbiórki stanu osobowego, itp/. Jak również część załączników do planu obrony naziemnej podpisuje dowódca i szef oddziału lotniczo-technicznego/ plan obrony naziemnej, plan zabezpieczenia tyłowego, itp/.

Pierwszy egzemplarz planu obrony lotniska znajduje się w sztabie oddziału lotniczego, drugi - w sztabie oddziału lotniczo-technicznego.

Jeśli na lotnisku bazuje tylko jedna eskadra i czołówka zaopatrzenia, wówczas plan obrony lotniska sporządza się w formie graficznej w rodzaju schematu obrony lotniska, załączając do niego niezbędne załączniki tekstalne /sygnały, podział sił i środków, itp/.

Schemat taki opracowuje się w jednym egzemplarzu i przechowuje go dowódca czołówki zaopatrzenia.

Plan obrony lotniska powinien być przejrzysty i zawierać najpotrzebniejsze dokumenty ułatwiające dowodzenie pododdziałami w razie napadu nieprzyjaciela na lotnisko.

Ponadto w planie tym określa się tylko ogólne przedsięwzięcia, jakie mają być wykonane z chwilą ogłoszenia alarmu do momentu zajęcia obrony. Nie należy w planie obrony szczegółowo omawiać zagadnień związanych ze sposobem działań bojowych sił i środków wydzielonych do obrony lotniska ze względu na to, że trudno będzie przewidzieć jakimi siłami i środkami nieprzyjaciel będzie dysponował w czasie napadu na lotnisko. Jak również, trudno będzie przewidzieć skutki napadu nieprzyjaciela na dane lotnisko.

O sytuacji naziemnej i możliwościach napadu na lotnisko dowódca oddziału lotniczego /garnizonu/ będzie z reguły informowany przez sztaby nadrzędne i sąsiadów. Po otrzymaniu pierwszych danych o pojawieniu się nieprzyjaciela - dowódca oddziału lotniczego /garnizonu/ podejmuje decyzję na ogłoszenie alarmu. W zależności od stopnia zagrożenia, dowódca oddziału lotniczego może ogłosić alarm dla całego garnizonu względnie dla niektórych tylko pododdziałów.

Na sygnał alarmu oddziały i pododdziały rozmieszczone na lotnisku osiągają pełną gotowość bojową. Wydzielone siły i środki zajmują obronę na zagrożonym kierunku, a pozostałe siły postępują zgodnie z planem obrony.

Po otrzymaniu wyczerpujących danych o nieprzyjacielu dca oddziału lotniczego /garnizonu/ ocenia sytuację i podejmuje decyzję na działanie oraz stawia zadania swoim zastępcom w obronie lotniska. Jednocześnie stawia zadania dowódcom pododdziałów własnego oddziału.

Głównymi czynnikami wpływającymi na powzięcie decyzji są dane o nieprzyjacielu oraz własnych siłach i środkach obrony.

Podstawowe dane o nieprzyjacielu niezbędne dla powzięcia decyzji są następujące:

- siły nieprzyjaciela /skład, uzbrojenie, itp/;
- kierunek napadu /zagrożenia/;
- charakter działań;
- miejsce wykrycia nieprzyjaciela.

O zagrożeniu napadem, zajęciu obrony i powziętych przedsięwzięciach - dowódca lub szef sztabu oddziału lotniczego melduje dowódcy dywizji /KOPK/.

Na podstawie tego meldunku dowódcy ci oceniają sytuację i podejmują decyzję odnośnie udzielania pomocy w obronie lotniska i likwidacji skutków napadu nieprzyjaciela na dane lotnisko. Dla zagrożonego lotniska pomocy takiej oprócz wojsk naziemnych i OTK udzielić mogą oddziały lotnicze i lotniczo-techniczne na sąsiednich lotniskach. Oddziały te mogą również udzielić pomocy w wyprowadzeniu oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego z lotniska zagrożonego na lotnisko zapasowe.

Po odparciu nieprzyjaciela od lotniska i dokonanej częściowej likwidacji skutków napadu, dowódca oddziału lotniczego /garnizonu/ podejmuje decyzję na odwołanie alarmu i melduje dowódcy dywizji /KOPK/ o odparciu nieprzyjaciela i gotowości bojowej oddziału lotniczego. Natomiast dowódca oddziału lotniczo-technicznego składa meldunek do swojego bezpośredniego przełożonego po linii zaopatrzenia w dywizji /KOPK/ o stratach i gotowości do zabezpieczenia działań bojowych oddziału lotniczego.

Po odwołaniu alarmu, dowódcy oddziałów i pododdziałów garnizonu lotniczego podejmują niezbędne kroki w celu szybkiego likwidowania skutków napadu nieprzyjaciela na lotnisko i osiągnięcia gotowości bojowej swoich oddziałów i pododdziałów.

Z A K O Ń C Z E N I E :

We współczesnych warunkach lotniska będą pod stałym zagrożeniem ze strony nieprzyjaciela. Nieprzyjaciel będzie usiłował dezorganizować na lotnisku pracę, niszczyć znajdujące się tam siły i środki oraz sprzęt lotniczy, aby w maksymalnym stopniu utrudnić działalność naszego lotniska. Napad na lotnisko może być dokonany z powietrza i ziemi z użyciem samolotów, bezpilotowych środków napadu, grup specjalnych i desantów powietrznych. W związku z tym obrona lotniska powinna być: przeciwlotnicza, naziemna i przeciw środkom masowego rażenia.

Obronę lotniska należy organizować w każdej sytuacji. Obronę lotniska organizuje się siłami i środkami oddziału lotniczego, oddziału lotniczo-technicznego oraz siłami i środkami artylerii przeciwlotniczej jeżeli takowa będzie znajdowała się na lotnisku.

W wypadkach szczególnych w obronie lotniska mogą brać udział wojska lądowe i OTK.

Obronę lotniska organizuje dowódca oddziału lotniczego, a w wypadku kiedy na lotnisku będzie bazowała eskadra lotnicza, to dowódca tej eskadry.

Do przybycia na lotnisko dowódcy oddziału lotniczego obronę i ochronę organizuje dowódca oddziału lotniczo-technicznego.

Na podstawie decyzji dowódcy oddziału lotniczego sztab oddziału lotniczego wspólnie ze sztabem oddziału lotniczo-technicznego opracowuje plan obrony lotniska.

Wszystkie przedsięwzięcia związane z obroną lotniska wykonuje się w celu zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa pracy bojowej na lotnisku oraz zabezpieczenia lotniska przed niespodziewanymi napadami i zdobyciem jego przez nieprzyjaciela.

L i t e r a t u r a :

płk KF Czyściakow - Oborona operatiwnoho aredioma. Wyd. Krasnoznamiennaja - - Wojenno - Wozdusznoja Akademia Monino 1962 r.

ppłk dypl. M. Toruń - Zasady organizacji obrony lotniska polowego. Skrypt Wyd. ASG 1958 r.

płk dr K.NOŻKO - Problemy działań przeciwdesantowych w systemie OTK Myśl Wojskowa nr 6/64

ppłk dypl.E.ŁAŃCUCKI Opanowanie lotnisk przez wojska lądowe w działaniach zaczepnych. Myśl Wojskowa nr 3/64

ppłk dypl. W.SIEMASZKIEWICZ - Minowanie lotnisk i obiektów lotniskowych. Przegląd Wojsk Lądowych nr 7/64.

OPRACOWAŁ:

płk dypl. Mieczysław PODGÓRSKI

Wykonano w 30 egz.
Egz. Nr 1-30 Bibl.Tajna
Wyk. płk Podgórski
Druk. I.O. dn. 1.07.1965 r.
Nr ks. 02007/WW

Załącznik nr 3

Przykładowy plan obrony lotniska.

/część tekstualna/

I. Organizacja powiadamiania:

- sposób i czas powiadamiania stanu osobowego, kolejność powiadamiania;
- wydzielone środki transportowe do przewozu stanu osobowego do miejsc zbiórki - czas i miejsce podstawienia transportu;

Załączniki: - podział sił i środków wydzielonych do obrony lotniska;
- plan powiadamiania, zbiórki i czynności stanu osobowego po ogłoszeniu alarmu na obronę lotniska.

II. Obrona przeciw środkom napadu powietrznego:

W rozdziale tym podaje się:
- cel obrony;
- organizacja obserwacji powietrza i powiadamiania o zagrożeniu;
- organizację i sposoby zwalczania środków napadu powietrznego nieprzyjaciela;
- zabezpieczenia stanu osobowego, sprzętu i środków materiałowych przed uderzeniami z powietrza;
- przedsięwzięcia maskowania;
- działanie składu osobowego w czasie napadu z powietrza;
- likwidacja skutków napadu.

Do tego rozdziału załącza się:
- schemat stanowisk ogniowych artylerii przeciwlotniczej i stref osłony;
- schemat powiadamiania o sytuacji powietrznej;
- podział sił i środków.

III. Obrona naziemna:

W rozdziale tym podaje się:
- cel obrony;
- organizacja obserwacji i powiadamiania;
- podział składu osobowego i środków ogniowych;
- działanie składu osobowego w czasie napadu na lotnisko wojsk naziemnych;
- organizacja patrolowania;
- działania składu osobowego na wypadek lądowania desantu powietrznego na lotnisko lub w rejonie lotniska;
- sposoby działań i zadania lotnictwa i artylerii i pozostałych środków ogniowych w walce z desantem powietrznym;
- działanie składu osobowego w czasie napadu grup specjalnych /organizacja bezpośredniej ochrony poszczególnych obiektów na lotnisku itp/;
- likwidacja skutków napadu.

Do rozdziału załącza się:
- schemat obrony naziemnej lotniska z podziałem sił i środków oraz warianty działań.

IV. Obrona przeciw środkom masowego rażenia:

W rozdziale tym podaje się:
- cel obrony;
- organizacja rozpoznania i obserwacji;
- organizacja powiadamiania stanu osobowego o zagrożeniu;
- sposób i środki ochrony i ukrycia stanu osobowego, sprzętu i środków materiałowych;
- czynności składu osobowego na wypadek zagrożenia jądrowego, chemicznego, bakteriologicznego;
- organizacja likwidacji skutków napadu.

V. Organizacja dowodzenia:

Rozdział ten obejmuje:

- rozmieszczenie stanowisk dowodzenia;

- organizację i sposób pracy środków łączności przewodowej i radiowej;
- sposób przekazywania rozkazów i zarządzeń;
- organizację łączności z lotniskiem zapasowym;
- organizację łączności z sąsiednimi jednostkami;
- organizację współdziałania z jednostkami wojsk lądowych rozmieszczonymi w pobliżu lotniska. W lotnictwie OPK z siłami układu terytorialnego i oddziałami wojsk OTK.

Załączniki - schemat łączności przewodowej i radiowej.

VI. Tyłowe zabezpieczenie obrony lotniska:

W tym rozdziale należy podać:
- ilość transportu wydzielonego dla potrzeb obrony i miejsce podstawienia;
- zabezpieczenie w środki transportowe w czasie wyprowadzenia sił i środków garnizonu z lotniska zagrożonego przez nieprzyjaciela na lotnisko zapasowe;
- siły i środki zabezpieczenia działań bojowych pułku na lotnisku zapasowym;
- organizację regulacji ruchu na lotnisku;
- gospodarczo-bytowe i medyczne zabezpieczenie obrony lotniska.

VII. Specjalne przedsięwzięcia wynikające z konkretnej sytuacji powietrznej i naziemnej.

Ponadto w planie podaje się:

- warianty wyprowadzenia oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego z lotniska zagrożonego na lotnisko zapasowe.

Plan obrony lotniska podpisuje szef sztabu oddziału lotniczego, zatwierdza dowódca tego oddziału.

/Załącznik do planu obrony lotniska/ /Wariant/

P O D Z I A Ł

sił i środków wydzielonych do obrony lotniska

Lp	Siły, środki i ich przeznaczenie	Z jakich oddz. /pododd/ wydziela się	Skład osob. Ilość	Oficerów	Podoficerów	Szeregowców	Uzbrojenie PM	KB	pistolety	RKM	Granaty
1.	1-szy pluton obrony naziemnej	72 rbl /z komp. wartow./	1	1	3	16	3	16	1	1	40
2.	2-gi pluton obrony naziemnej	-"-	1	1	3	16	3	16	1	1	40
3.	3-ci pluton obrony naziemnej	8 plm z dyw. techn./	1	1	6	1	8	11	1	-	40
4.	4-ty pluton obrony naziemnej	72 rbl /z komp. samoch/	1	1	3	16	3	16	1	1	60
5.	Punkt amunic.	72 rbl	1	-	1	3	4	-	-	-	-
6.	Dozymetryści na samochodzie	-"-	1	-	1	2	3	-	-	-	-
7.	Punkt zabiegów specjalnych	-"-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
8.	Samochody transportowe	-"-	5	-	-	5	5	-	-	-	-
9.	Samochody specjalne itp.	-"-	8	-	-	8	8	-	-	-	-

U w a g i: W celu likwidacji skutków napadu na lotnisko środków masowego rażenia nieprzyjaciela wykorzystuje się skład osobowy plutonów obrony naziemnej i pozostałe siły i środki na podstawie ustalonych sygnałów.

/Załącznik do planu obrony/ /Wariant/

P L A N

powiadamiania, zbiórki i czynności stanu osobowego po ogłoszeniu alarmu na obronę lotniska.

Lp	Nazwa przedsięwzięć	Odpowiedzialny za wykonanie	Czas wykonania z chwilą ogłoszenia alarmu /min/	Uwagi
1.	Ogłasza alarm na polecenie osób upoważnionych	Oficer dyżurny garnizonu /oddziału/	0 - 5	
2.	Powiadamia oddziały wojsk lądowych/siły układu terytorialnego i wojsk OPK/	-"-	5 - 15	
3.	Zbiórka lub ukrycie stanu osobowego, sprzętu i środków materiałowych	Dowódcy oddziałów i pododdziałów	5 - 15	
4.	Postawienie lub uaktualnienie zadań dowódcom oddziałów, pododdziałów	Dowódca garnizonu lotniczego	15- 25	
5.	Melduje dowódcy dywizji lotniczej /KOPK/ o zagrożeniu i charakterze działań przeciwnika oraz o powstałych szkodach w wyniku napadu i podjętych krokach w związku z napadem	Szef sztabu oddziału lotniczego	15 - 25	
6.	Przygotowanie oddziału lotniczego do wylotu	Dyżurny lotów i dyżurny mtz	5 - 30	
7.	Odpowiedzialny za działalność stanu osobowego w odparciu nieprzyjaciela, likwidację skutków napadu i za wykonanie poszczególnych zadań	Osoby funkcyjne odpowiedzialne za obronę lotniska		
	itp			

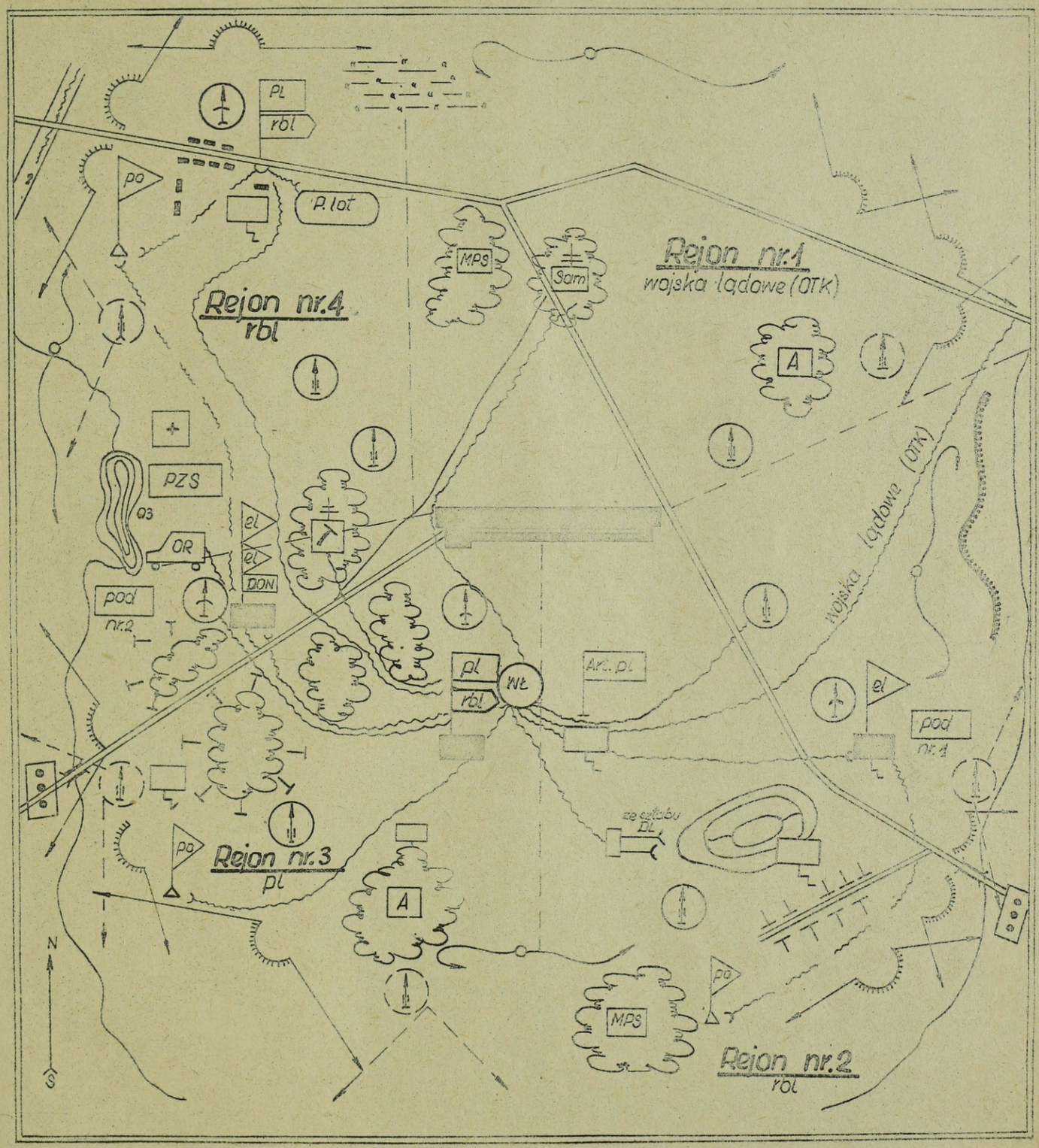
Wykonano w 30 egz.

Egz. nr 1-30 Bibl.Tajna
Wyk. płk Podgórski
Druk. I.O.dn.1.07.65r.
Nr ks. 02007/WW

SZEF SZTABU 8 plm
/stopień i nazwisko/

Załącznik nr 1

Plan obrony lotniska (część graficzna)
(wariant)



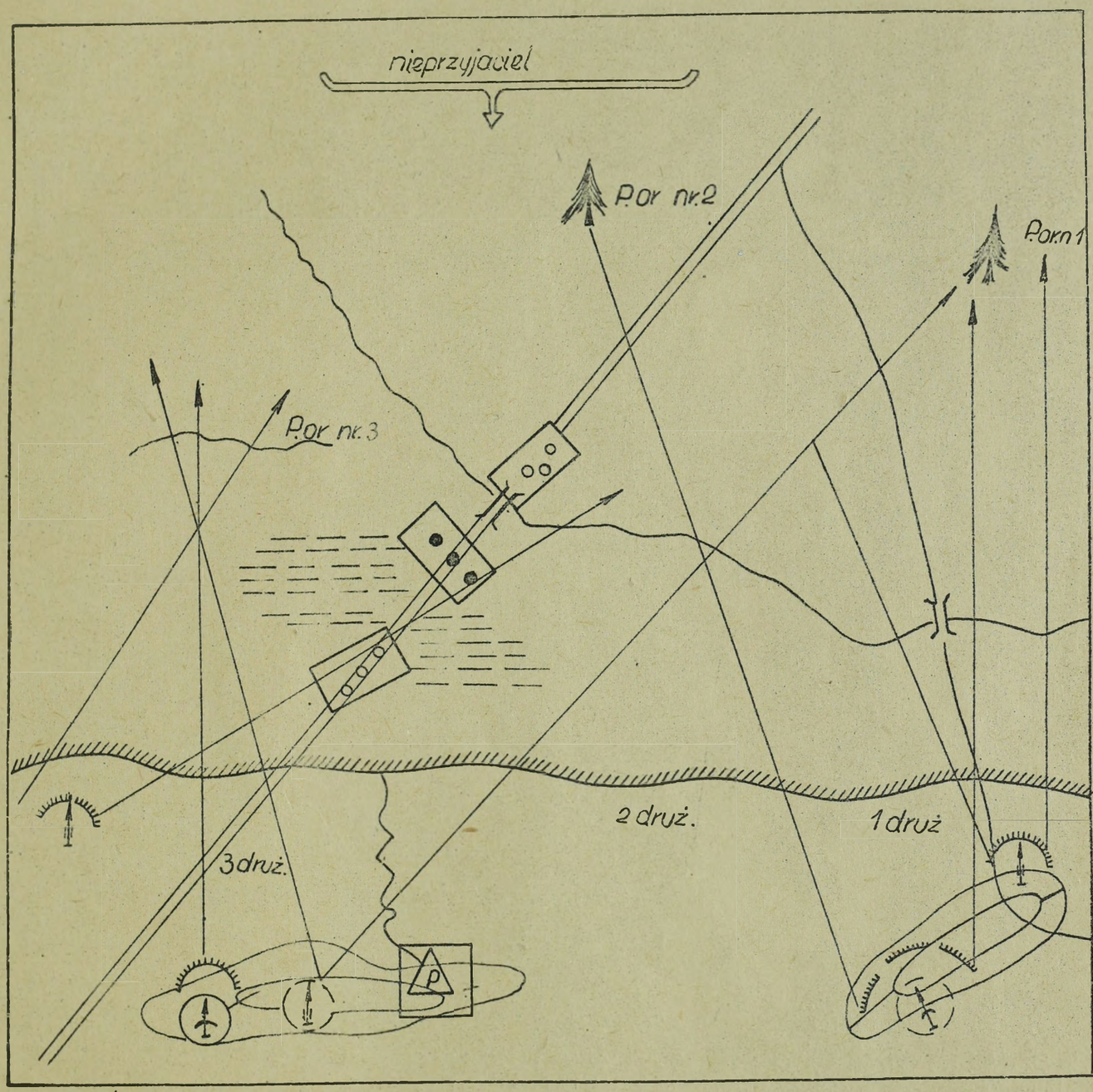
Legenda:

- OR — odwód ruchomy
- pod — punkt odkażania
- rów przeciwczołgowy
- wykorzystywanie art. plot w obronie naziemnej lotniska.
- PZS — punkt zabiegów specjalnych
- przeciwczołgowe pole minowe
- PO — punkt obserwacyjny d-cy rejonu obrony
- strefy patrolowania
- łączność przewodowa
- DON — SD dowódcy obrony naziemnej

płk Radziński
93/85r
Szef U. Kaczor

Załącznik nr. 2

Schemat punktu oporu plutonu
(wariant)



Legenda:

- punkt obserwac plutonu
- ręczny karabin maszynowy
- stanowisko zapasowe ręcz. karab. maszyn.
- stanowisko przeciw lot. karab. maszyn.
- zapasowe stanowisko przeciwlot. karab. maszyn.
- zapasowe stanowisko baterii. art. plot.
- przeciwpiechotne pole minowe
- przeciwpancerne pole minowe
- punkty orientacyjne (P. or)

Wyk. – ptk Podgórski