

Grey Scale #13



Part Code ST1316



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



# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

IM. GENERAŁA BRONI  
KAROLA ŚWIERCZEWSKIEGO

**JAWNE**  
SŁOŻENIE



Egz. Nr \_\_\_\_\_

plk dypl. Władysław BOGUSŁAWSKI

OGÓLNE ZASADY TYŁOWEGO  
ZABEZPIECZENIA WYJŚCIA DYWIZJI  
LOTNICZEJ NA KIERUNEK OPERACYJNY

Materiały pomocnicze

BIBLIOTEKA NAUCZONA A&B w/c  
Archiwum Usługi Materii Specjalnych

Nr ewid. \_\_\_\_\_

~~44947~~

WARSZAWA LISTOPAD 1973





**AKADEMIA  
SZTABU GENERALNEGO**

IM. GENERAŁA BRONI  
KAROLA ŚWIERCZEWSKIEGO

**JAWNE**  
SZKOLENIA

~~XXXXXXXXXX~~  
Egz. Nr ..... 1

plk dypl. Władysław BOGUSŁAWSKI

OGÓLNE ZASADY TYŁOWEGO  
ZABEZPIECZENIA WYJŚCIA DYWIZJI  
LOTNICZEJ NA KIERUNEK OPERACYJNY

Materiały pomocnicze

BIBLIOTEKA NAUCZONA A86 57  
Archiwum Usługi Zbiorów Specjalnych

Nr. ewid. ....

~~XXXXXX~~ 44947

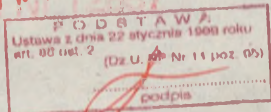
WARSZAWA LISTOPAD 1973

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TYŁÓW LOTNICZYCH

PRZEKLASYFIKOWANO

Protokół Nr 12857



DO UŻYTKU  
**JAWNE**

**TAJNE** 1

Egz.nr ..

plk dypl. Władysław BOGUSZAWSKI

OGÓLNE ZASADY TYŁOWEGO ZABEZPIECZENIA WYJĘCIA DYWIZJI  
LOTNICZEJ NA KIERUNEK OPERACYJNY

Materiały pomocnicze

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASB WP  
Archiwum Oddziału Zbiórów Specjalnych

Nr ewid. \_\_\_\_\_



44947

JAWANE

PHISEKASIFIKOWANO

PHIOTONIS R.

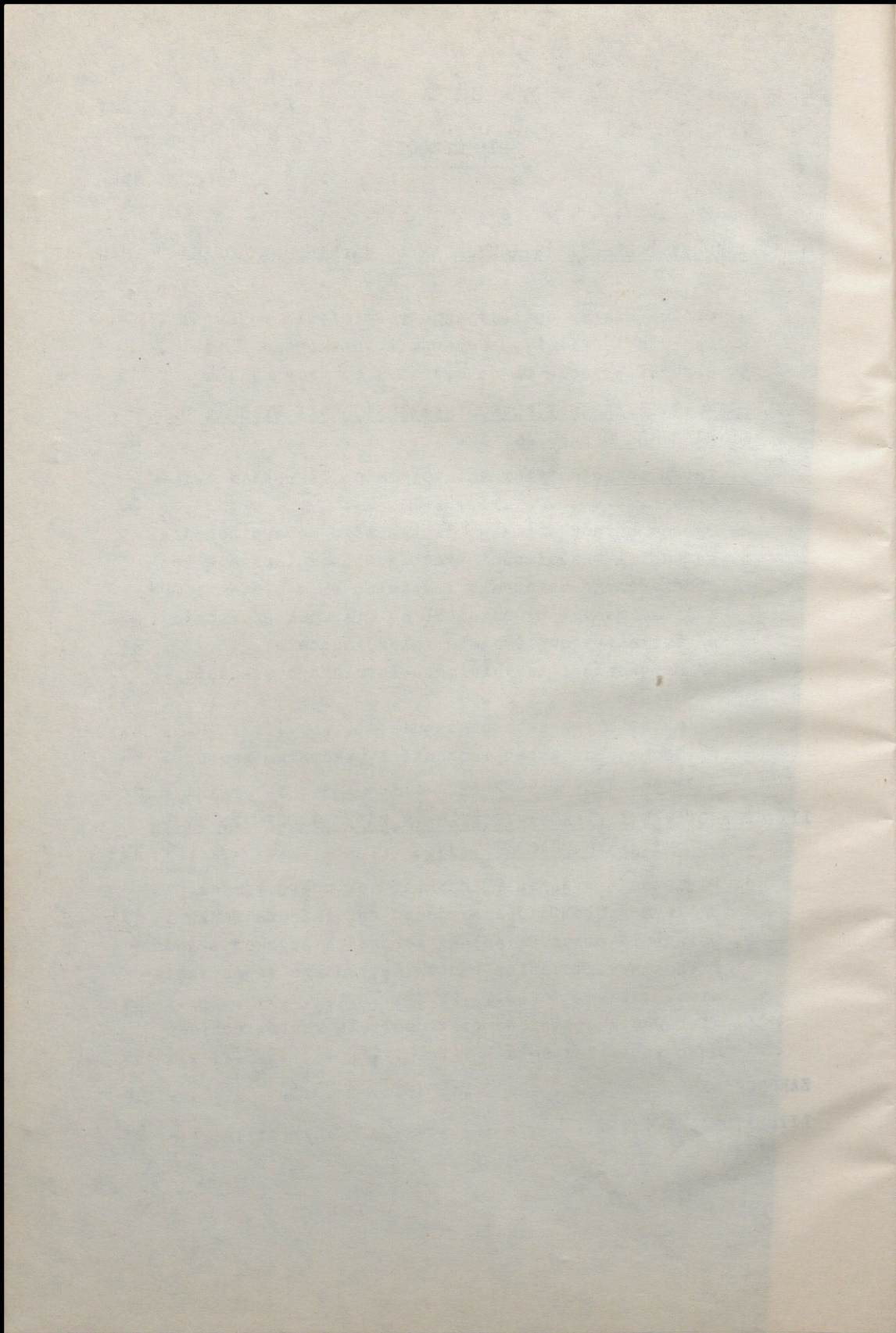


PHIOTONIS R. PHISEKASIFIKOWANO  
PHISEKASIFIKOWANO



SPIS TREŚCI

	str.
W S T Ę P . . . . .	5
<u>I. WARUNKI I ORGANIZACJA WYJŚCIA DL NA KIERUNEK OPERACYJNY</u> . . . . .	6
1. Ogólne zasady operacyjnego rozwinięcia wojsk . . .	6
2. Pojęcie i definicja manewru lotniskowego DL . . .	10
3. Warunki wyjścia DL na kierunek operacyjny . . . .	13
<u>II. POJĘCIE I ZAKRES TYŁOWEGO ZABEZPIECZENIA WYJŚCIA DL NA KIERUNEK OPERACYJNY</u> . . . . .	20
1. Zarys rozwoju tyłów lotniczych po II wojnie światowej . . . . .	20
2. Ogólne zasady organizacji tyłowego zabezpieczenia	25
3. Warunki i właściwości tyłowego zabezpieczenia roz- środkowanego bazowania i działań DL w systemie OPK z jednoczesnym wyjściem DL na kierunek operacyjny:	27
a/ inżynieryjno-lotnicze zabezpieczenie, . . . . .	34
b/ bazowanie i inżynieryjno-lotniskowe zabezpie- czenie . . . . .	36
c/ materiałowe zabezpieczenie . . . . .	41
d/ techniczne zabezpieczenie i przemarsz rzutów .	44
4. Medyczne zabezpieczenie . . . . .	47
<u>III. PLANOWANIE I KIEROWANIE TYŁOWYM ZABEZPIECZENIEM WYJŚCIA DL NA KIERUNEK OPERACYJNY</u> . . . . .	49
1. Planowanie wyjścia DL na kierunek operacyjny w ogólnym systemie operacyjnego rozwinięcia wojsk .	49
2. Osiąganie przez DL pełnej gotowości bojowej z jedno- czesnym wydzieleniem rzutów naziemnego zabezpiecze- nia . . . . .	51
3. Kierowanie procesem przegrupowania rzutów naziem- nego zabezpieczenia DL . . . . .	53
ZAKOŃCZENIE . . . . .	58
LITERATURA . . . . .	58



## W S T E P

Współczesna doktryna wojenna zakłada, że pierwszoplanowym zadaniem sił zbrojnych w okresie pokoju - jest utrzymanie w stałej gotowości bojowej wojsk, do odparcia niespodziewanej napaści wroga.

Stąd też w zależności od roli, miejsca i przeznaczenia poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i rodzajów wojsk, utrzymywane one są w odpowiednich stopniach gotowości bojowej - stałej, podwyższonej i pełnej.

Sytuacja ta wymaga by już w czasie pokoju były opracowane warianty planów operacyjnego rozwinięcia wojsk wchodzących w skład rzutu operacyjnego /strategicznego/ sił zbrojnych i przeznaczonych do:

- odparcia powietrzno-kosmicznego napadu przeciwnika;
- wykonania masowanych uderzeń jądrowych na obiekty nieprzyjaciela;
- przeprowadzenia pierwszej operacji zaczepnej.

Z powyższego wynika fakt, że w okresie zagrożenia lub z chwilą wybuchu wojny, realizowane będą tylko niektóre przedsięwzięcia związane z zakończeniem pełnego operacyjnego rozwinięcia wojsk wchodzących w skład pierwszego rzutu operacyjnego /strategicznego/, a także rozpoczną się operacyjne rozwinięcia pozostałych sił zbrojnych - z reguły po uprzednim ich zmobilizowaniu. Operacyjne rozwinięcie wojsk armii i frontu jest częścią składową ogólnego rozwinięcia operacyjnego sił zbrojnych kraju /koalicji państw/ i polegać będzie na:

- skrytym i szybkim doprowadzeniu wszystkich jednostek armii i frontu do pełnej gotowości bojowej /ich pełnym ukończeniem, reorganizacji, zmobilizowaniu/ oraz wyprowadzeniu ich spod zaskakujących uderzeń środków masowego rażenia i lotnictwa nieprzyjaciela;
- przesunięciu /przegrupowaniu, przemieszczeniu, przebazowaniu/ wojsk z rejonów dyslokacji okresu pokojowego, rejonów alarmowych, ześrodkowania, poligonów lub ćwiczeń do rejonu lub w obszar działań bojowych;
- przejściu przez wojska w określonym rejonie /obszarze/ i czasie, planowanego ugrupowania operacyjnego, odpowiadającego sa-

miarowi przyszłych działań /w tym przede wszystkim zamiarowi użycia broni jądrowej/ oraz zapewniającego osiągnięcie przewagi nad nieprzyjacielem i swobodę manewru.

Stąd też operacyjne rozwinięcie wojsk będzie obejmować szereg przedsięwzięć związanych z doprowadzeniem wojsk do stanu pełnej gotowości bojowej, przegrupowaniem ich na kierunek operacyjny i przejściem w tych rejonach odpowiedniego ugrupowania odpowiadającego zamiarowi planowanych działań.

Idealnym rozwiązaniem byłoby utrzymywanie całości sił zbrojnych w okresie pokoju w najwyższym stopniu gotowości bojowej. Jednak względy polityczne, ekonomiczne i dyslokacyjne uniemożliwiają a nawet wręcz wykluczają takie rozwiązanie.

Nie ulega jednak wątpliwości, że wykonane skrycie i w odpowiednim czasie, operacyjne przygotowanie i rozwinięcie wojsk odgrywa obecnie i będzie odgrywać w przyszłości zasadniczą rolę w stworzeniu jak najdogodniejszych warunków do natychmiastowego rozpoczęcia zdecydowanych działań bojowych przeciwko agresorowi.

W niniejszym skrypcie zostaną poruszone niektóre problemy związane z wyjściem i tyłowym zabezpieczeniem dywizji lotniczej na kierunek operacyjny na tle operacyjnego rozwinięcia wojsk.

## I. WARUNKI I ORGANIZACJA WYJŚCIA DYWIZJI LOTNICZEJ NA KIERUNEK OPERACYJNY

### 1. Ogólne zasady operacyjnego rozwinięcia wojsk

Operacyjne rozwinięcie wojsk przewidzianych do działań w ramach pierwszego rzutu operacyjnego sił zbrojnych w zasadniczym stopniu wynika z roli i zadań wojsk lądowych w wojnie /a w wojnie jądrowej w szczególności/ i sposobów rozpoczęcia wojny przez przeciwnika.

W wypadku rozpoczęcia wojny przy użyciu broni jądrowej w skali światowej, można osiągnąć zasadnicze cele wojny w bardzo krótkim czasie już na samym początku.

W tej sytuacji rola wojsk lądowych i współdziałających z nimi innych rodzajów sił zbrojnych, polegać będzie przede wszystkim na natychmiastowym wykorzystaniu skutków tych uderzeń, celem ostatecznego rozgromienia ocalałych zgrupowań przeciwnika i opanowania jego terytorium.

W sytuacji rozpoczęcia i prowadzenia przez określony czas działań wojennych bez użycia środków jądrowych, główną rolę w rozgromieniu zgrupowań przeciwnika spełniać będą związki operacyjne wojsk lądowych współdziałające z innymi rodzajami sił zbrojnych. Sytuacja powyższa w znacznym stopniu ogranicza możliwość użycia lotnictwa dalekiego zasięgu a wojska raketowe nie będą brały w ogóle udziału w walce.

Jak wynika z powyższego w warunkach wojny jądrowej podstawowym wymaganiem operacyjnego rozwinięcia wojsk będzie stworzenie warunków i możliwości maksymalnego udziału wojsk raketowych armii i frontu w wykonaniu pierwszego uderzenia jądrowego frontu i natychmiastowego wykorzystania skutków tego uderzenia, a także uderzeń rakiet średniego zasięgu, lotnictwa dalekiego zasięgu i sił marynarki wojennej na TDW.

Operacyjne rozwinięcie wojsk, bez względu na wariant rozpoczęcia wojny /z użyciem i bez użycia broni jądrowej/ powinno zapewnić stworzenie silnych zgrupowań uderzeniowych z konwencjonalnych sił i środków celem osiągnięcia zdecydowanej przewagi nad przeciwnikiem na głównych kierunkach operacji zaczepnej.

Zachodzi stąd konieczność by proces operacyjnego rozwinięcia wojsk był wszechstronnie zaplanowany i przygotowany a jego realizacja trwała bardzo krótko, przy czym wojska powinny przybyć w rejon działań bojowych na czas, zachowując maksymalną zdolność do prowadzenia działań bojowych.

Ponadto operacyjne rozwinięcie wojsk powinno zapewnić bezpieczne przegrupowanie wojsk z głębi kraju do rejonów działań bojowych oraz zabezpieczyć przed zniszczeniem przez przeciwnika kolejno wchodzących i rozwijających się do bitwy elementów ugrupowania. Zapewnić współdziałanie, maskowanie, rozśrodkowanie, swobodę działań, zabezpieczenie tyłowe i dowodzenie.

Uwzględniając możliwości i sposoby rozpoczęcia wojny przez agresora i charakter samej wojny, operacyjne rozwinięcie wojsk może odbywać się w następujących warunkach:

- przed wybuchem wojny - w okresie zagrożenia;
- zapoczątkowane i częściowo zrealizowane w okresie zagrożenia, a ostatecznie zakończone w warunkach wojennych;

- rozpoczęcie z chwilą wybuchu wojny i przebiegać będzie w warunkach oddziaływania przeciwnika.

Jak wynika z powyższego, najbardziej sprzyjające warunki operacyjnego rozwinięcia wojsk będą w okresie przed rozpoczęciem wojny z uwagi na brak oddziaływania przeciwnika.

W tej sytuacji może ono przebiegać zgodnie z planem, przy użyciu minimalnej ilości środków materiałowych i wysiłku ludzkiego, a wojska po zakończeniu rozwinięcia będą w pełnym ukończeniu i pełnej gotowości do natychmiastowego rozpoczęcia działań bojowych.

Operacyjne rozwinięcie wojsk w dwóch ostatnich przypadkach będzie utrudnione, a ponadto może przebiegać w warunkach stosowania przez walczące strony broni jądrowej lub tylko konwencjonalnej. Cechą charakterystyczną tego okresu będzie ciągłe i silne oddziaływanie przeciwnika, który po użyciu środków jądrowych, w dowolnym czasie i miejscu może poważnie sdezorganizować, a nawet uniemożliwić operacyjne rozwinięcie wojsk. W znacznym stopniu utrudni sytuację: zniszczenie miast, ośrodków przemysłowych, dróg, mostów, węzłów i obiektów komunikacyjnych, strefy i rejony objęte pożarami i skażeniami promieniotwórczymi, zawały leśne, uszkodzenie środków łączności oraz działania grup dywersyjnych i desantów powietrznych itp.

Oczywiste w tej sytuacji jest, że wojska osiągające pełną gotowość bojową i przegrupowujące się, będą ponosiły znaczne straty i przybędą w nakazane rejony w opóźnionym terminie. W wypadku prowadzenia działań wojennych środkami konwencjonalnymi, warunki operacyjnego rozwinięcia wojsk będą dogodniejsze od warunków z użyciem broni jądrowej, jednak i tu wystąpią poważne trudności.

W poważnym stopniu na przebieg operacyjnego rozwinięcia wojsk wywierać będą warunki dyslokacji wojsk, warunki terenowe, pora roku i warunki atmosferyczne. W warunkach Polski najdłuzszą konieczność przegrupowania wojsk na odległość rzędu 500-1000 km. Północny kierunek strategiczny zachodniego TDW charakteryzuje się dużą ilością rzek, jezior, kanałów i masywów leśnych, a sieć drogowa należy do słabiej rozwiniętych. Okres zimy w tym rejonie trwa średnio od miesiąca listopada do marca, przy czym średnia warstwa śniegu sięga do 50 cm, temperatura zimą waha

się średnio ok. minus 20°C. Prócz wyżej wymienionych czynników mających wpływ na przegrupowanie wojsk, należy mieć na uwadze ruchy wojsk, OTK i rozrzedkowanej ludności cywilnej z dużych miast i ośrodków przemysłowych.

Uwzględniając warunki dyslokacji wojsk, a ściślej określając ich oddalenie od przesylnych rejonów działań, można wyróżnić następujące sposoby operacyjnego rozwinięcia wojsk:

- operacyjne rozwinięcie wojsk bezpośrednio z rejonów stałej dyslokacji bez dokonywania przegrupowań na większe odległości. Jest to najbardziej korzystny wariant, bowiem stwarza on możliwość najszybszego wejścia do bitwy wojsk armii i frontu, bez dokonywania skomplikowanych przegrupowań i przy wykorzystaniu organicznych środków transportowych;
- operacyjne rozwinięcie wojsk połączone z częściowym ich przegrupowaniem /szczególnie długich rzutów, odwodów i urzędów tyłowych/ na dużą odległość, sześćkrotnie połączone z koniecznością wykorzystania transportu kolejowego, wodnego i powietrznego;
- operacyjne rozwinięcie wojsk połączone z przegrupowaniem całości sił i środków na dużą odległość, z wykorzystaniem z reguły transportu kolejowego, powietrznego i wodnego. Wariant ten, szczególnie niekorzystny, będzie najbardziej typowy w odniesieniu do wojsk dyslokujących w znacznej odległości od granic państwowych ewentualnych przeciwników.

Wymienione sposoby, zależnie od stopnia gotowości bojowej wojsk, mogą być poprzedzone przedsięwzięciami mobilizacyjnymi w celu doprowadzenia oddziałów i związków taktycznych do pełnego stanu wg etatu czasu wojennego.

W czasie przegrupowania wojsk na kierunek operacyjny, w związku z oddziaływaniem przeciwnika istnieje niekorzystna sytuacja mająca wpływ na planowe rozwinięcie i wejście do bitwy wojsk. W tej sytuacji należy poczynić w okresie pokoju szereg przedsięwzięć mających na celu ograniczenie do minimum tych spodziewanych ujemnych skutków oddziaływania przeciwnika. Do tych przedsięwzięć należy przede wszystkim zaliczyć: utratę jednostek i związków stosownie do ich przeznaczenia i zadań w odpowiednim stopniu gotowości bojowej oraz odpowiednie przygotowanie terytorium kraju. Jeżeli działania wojenne zo-

staną poprzedzone okresem zagrożenia, w którym zrealizowano szereg przedsięwzięć związanych z doprowadzeniem wojsk do stanu pełnej gotowości bojowej - zostaną stworzone dogodniejsze warunki pełnego i planowego rozwinięcia wojsk przed lub z chwilą wybuchu wojny. Prócz tego, w celu polepszenia położenia wyjściowego niektórych jednostek, w okresie zagrożenia można dokonać pewnych zmian dyslokacyjnych, jak również mogą być przegrupowane /przemieszczone, przebazowane/ niektóre jednostki wojsk operacyjnych w rejony pośrednie, a nawet rozwinięte w rejonie /obszarze/ do działań bojowych.

Zakres wymienionych przedsięwzięć, realizowanych według woseńniej opracowanych planów operacyjnego rozwinięcia wojsk, zależy będą od kształtowania się sytuacji polityczno-militarnej grożącej wybuchem konfliktu zbrojnego.

## 2. Pojęcie i definicja manewru lotniskowego DL

Współczesna nauka wojenna określa manewr jako zorganizowane przegrupowanie wojsk w działaniach bojowych, zmierzające do stworzenia jak najdogodniejszego ugrupowania własnych sił i środków w stosunku do przeciwnika w celu sadania mu klęski lub uniknięcia uderzeń przeciwnika.

Manewr lotniskowy można określić jako zorganizowane, powiąsane z samiarzem operacyjnym, przebazowanie oddziałów lotniskowych oraz oddziałów zabezpieczenia, mające na celu stworzenie oddziałom lotniskowym jak najlepszych warunków do prowadzenia działań bojowych lub uchylenia się od uderzeń nieprzyjaciela na lotniska bazowania, albo przegrupowanie wykonywane w obu celach równo - cześnie.

Przez "stworzenie lotnictwu dogodnych warunków do prowadzenia działań bojowych" należy rozumieć takie basowanie lot - nictwa, przy którym możliwości bojowe samolotu mogą być jak najefektywniej wykorzystane. Chodzi o to, ażeby położenie lot - nisk bazowania umożliwiało wykonywanie zadań bojowych we właś - ciwym miejscu i czasie, a system nasilennego zabezpieczenia działań lotnictwa zapewniał szybko odtworzenie gotowości bo - jowej samolotów i umożliwiał wykonywanie zadań z maksymalnym natężeniem. Przez "uchylenie się od uderzeń nieprzyjaciela na lotniska bazowania" należy rozumieć zmianę lotnisk bazowania

w chwili grożącego uderzenia nieprzyjaciela na lotniska.

Manewr lotniskowy stanowi pojęcie operacyjne, obejmujące przebazowanie związków taktycznych i oddziałów wchodzących w skład związku operacyjnego a jego cele mają w zasadzie charakter operacyjny.

Pod pojęciem "przebazowanie" rozumieć należy, zorganizowane przejście oddziału lub pododdziału lotniczego z jednego lotniska bazowania na inne, zgodnie z zamiarem lub decyzją przełożonego, celem uzyskania dogodnych warunków do wykonywania zadań bojowych lub uchylecia się od uderzeń nieprzyjaciela. Przebazowanie stanowi element manewru lotniskowego i posiada znaczenie taktyczne.

Manewr lotniskowy lotnictwa frontowego może być wykonywany w różnych sytuacjach i może mieć miejsce:

- w okresie zagrożenia i początkowym okresie wojny, celem jego będzie wyprowadzenie lotnictwa spod uderzenia nieprzyjaciela oraz przejście lotnictwa frontowego na kierunek operacyjny;
- w operacji zaczepnej, celem jego będzie przemieszczenie lotnictwa w ślad za nacierającymi wojskami;
- w działaniach obronnych lub odwrotowych w celu niedopuszczenia do utraty znajdujących się na tych lotniskach samolotów, sił i środków związanych z ich zabezpieczeniem oraz zachowania w dalszym ciągu zdolności bojowej oddziału /pododdziału/ lotniczego;
- według frontu /rokadowy/ w celu przeniesienia wysiłku z jednego kierunku na drugi.

Pojęcie "manewr" w ogóle a "manewru lotniskowego" w szczególności wiąże się ściśle z terenem.

O ile dla związków taktycznych i oddziałów wojsk lądowych "teren lub rejon" nie ma szczególnego znaczenia, to dla oddziałów i związków taktycznych lotnictwa frontowego ma on szczególne i zasadnicze znaczenie. Odnosi się to do obiektów, jakimi są lotniska. Bez uprzedniego przygotowania lotniak, stworzenia warunków bazowania i zabezpieczenia, nie może być mowy o przejściu oddziałów i związków lotniczych na kierunek operacyjny i skutecznym ich użyciu w operacji zaczepnej. Stąd też w odniesieniu do lotnictwa w aspekcie przegrupowania należy wyróżnić szereg cech i warunków szczególnych, do których należy

- oddziały i związki taktyczne lotnictwa frontowego, jednocześnie z przegrupowaniem mogą prowadzić działania bojowe w systemie OPK, zabezpieczać przelot lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu lub brać udział w zwalczaniu i niszczeniu czołgów itp.;
- należy uprzednio stworzyć warunki bazowania i zabezpieczenia działań, polegające na przygotowaniu lotnisk odpowiedniej klasy, stosownie do wymogów przebazowujących się typów samolotów, oraz przemieszczenia sił i środków naziemnego zabezpieczenia dla zorganizowania systemu dowodzenia, bazy materiałowej i zabezpieczenia działań bojowych;
- skuteczność użycia lotnictwa i czas wykonania manewru lotniskowego uzależniony jest od pory roku i warunków atmosferycznych, jak również od pory dnia;
- trudności w przeprowadzeniu manewru lotniskowego w sposób skryty, ze względu na cechy szczególne, właściwe lotniskowi /praca środków łączności, lądowanie samolotów i ruch środków zabezpieczenia/;
- "dwupoziomowe" przegrupowanie polegające na uprzednim przemieszczeniu się rzutów naziemnego zabezpieczenia i później - szym przelocie rzutów powietrznych;
- związki i oddziały wojsk lądowych w zasadzie przegrupowują się na kierunek operacyjny z określonego rejonu lub obszaru okręgu wojskowego, natomiast oddziały i związki taktyczne lotnictwa frontowego dyslokują na obszarze całego terytorium kraju /mogą zaistnieć przypadki, że każdy z pułków DL znajduje się na obszarze innego OW i to w odległości od sztabu DL rzędu 200-300 km/. Taka sytuacja utrudnia organizację przemieszczenia rzutów naziemnego zabezpieczenia oraz dowodzenie całością DL w czasie wykonywania manewru lotniskowego na kierunek operacyjny.

Zajdzie w tych okolicznościach potrzeba ścisłego współdziałania z organami OTK, szczególnie w zakresie zabezpieczenia przemarszu rzutów naziemnego zabezpieczenia DL.

Kolejność i czas wyjścia oddziałów i związków taktycznych lotnictwa frontowego na kierunek operacyjny, uwarunkowany jest konkretną sytuacją polityczno-militarną, stopniem osiągnięcia gotowości bojowej oraz celem użycia poszczególnych rodzajów sił zbrojnych.

### 3. W runki wyjścia DL na kierunek operacyjny

Na organizację i przebieg wyjścia DL na kierunek operacyjny będą miały w stopniu zasadniczym wpływ warunki i sposób w jakich rozpocznie się konflikt zbrojny oraz sytuacja i położenie, w jakiej znajdzie się DL w momencie wybuchu wojny. A prócz tego: koncepcja wykorzystania DL w systemie OPK, zanier wykorzystania i użycia DL w początkowym okresie wojny i w toku operacji szacpanej oraz sposób i środki rozpoczęcia prowadzenia wojny.

Wybuch konfliktu zbrojnego może być poprzedzony dłuższym lub krótszym okresem zagrożenia. Może też zaistnieć sytuacja, kiedy okres ten będzie krótki lub w ogóle nie będzie istniał.

W świetle powyższych czynników i warunków, DL może znaleźć się w następującym położeniu:

- całość sił DL znajduje się na lotniskach bazowania czasu pokojowego, realizuje proces szkolenia lotniczego i odpowiednimi siłami pełni dyżury w systemie OPK. Sytuacja taka będzie miała miejsce kiedy nie było okresu zagrożenia a konflikt zbrojny wybuchł nagle. Siły i środki naziemnego zabezpieczenia w tej sytuacji znajdowały się w stałej gotowości bojowej. W związku z tym od chwili otrzymania sygnału, poszczególne elementy naziemnego zabezpieczenia osiągnęłyby pełną gotowość w następujących terminach:

- KLZ po ok. 1 godz. gotowa do przyjęcia lądujących samolotów na lotniskach zapasowych;
- UKLZ po 1-2 godz. gotowa do wymarszu z lotniska stałego na lotnisko zapasowe. Czas przybycia na lotnisko zapasowe zależy jest od odległości i czasu trwania marszu i może wahać się od 3-5 i więcej godzin;
- pierwszy człon /rzut alarmowy/ I rzutu po ok. 2 godzinach gotowy do wymarszu z lotniska stałego w rejon alarmowy;
- drugi człon I rzutu po 4-6 godzinach gotowy do wymarszu z lotniska stałego w rejon alarmowy.

Biorąc pod uwagę odległość rejonu alarmowego od lotniska stałego 10-15 km, czas marszu rzutu trwać będzie około pół godziny. Stąd też wymarsz I rzutu do rejonu pośredniego lub bezpośrednio na lotnisko operacyjne może rozpocząć

- sie z rejonu alarmowego średnio po 4-6 godzinach;
- II rzut zabezpieczając działania bojowe pułków z lotnisk stałych w systemie OPK, jednocześnie z realizacją przedsięwzięć mobilizacyjnych, osiągnąć może stan pełnej gotowości bojowej w zależności od warunków mobilizacyjnych po 1 do -
- bie,
- część sił DL znajduje się na lotniskach bazowania a część w ramach rozródkowania znajduje się na lotniskach zapasowych. DL odpowiednimi siłami pełni dyżury lub prowadzi działania w systemie OPK. Sytuacja taka będzie miała miejsce w okresie zagrożenia lub w początkowym okresie wojny. Siły i środki naziemnego zabezpieczenia w zależności od czasu trwania okresu zagrożenia, czasu jaki upłynął od chwili wybuchu wojny oraz stopnia zrealizowania przedsięwzięć mobilizacyjnych, mogą znajdować się:

#### KLZ

- KLZ /N/ zabezpiecza samoloty na lotniskach zapasowych;
- UKLZ znajduje się w marszu na lotnisko zapasowe lub po włączeniu się do KLZ stanowią całość i zabezpieczają samoloty na lotniskach zapasowych.

#### I rzut

- pierwszy człon /rzut alarmowy/ osiąga gotowość do wymarszu, znajduje się w marszu lub w rejonie alarmowym;
- drugi człon osiąga gotowość do wymarszu, znajduje się w marszu lub osiągnął rejon alarmowy;
- całość I rzutu oczekuje w rejonie alarmowym na sygnał do marszu, maszeruje do rejonu pośredniego lub bezpośrednio na lotniska operacyjne.

II rzut przystępuje lub realizuje przedsięwzięcia mobilizacyjne, zabezpiecza działania bojowe pułków z lotnisk stałych lub osiąga pełną gotowość bojową;

- część sił DL znajduje się na kierunku operacyjnym a część na lotniskach stałych lub zapasowych na terytorium kraju.

Sytuacja taka może mieć miejsce w przypadku, gdy DL w ramach ćwiczeń lub pod pozorem ćwiczeń bazuje już częścią sił na lotniskach w obszarze operacyjnym. W tym przypadku część rzutów naziemnego zabezpieczenia może zabezpieczać DL na lotniskach w NRD a część znajduje się na lotniskach czasu po-

kojowego lub zapasowych. Może być i taka sytuacja, że DL bazuje częścią sił na lotniskach w NRD, gdzie jest zabezpieczona przez rzuty naziemnego zabezpieczenia AR lub NAL NRD, a całość jej organicznych sił i środków naziemnego zabezpieczenia znajduje się na lotniskach stałych i zapasowych na terytorium kraju. Nie należy wykluczać i takiej ewentualności, gdzie rzuty naziemnego zabezpieczenia DL znajdują się w marszu na lotniska operacyjne;

- Całość sił DL znajduje się na lotniskach operacyjnych. Sytuacja taka może mieć miejsce - jak w przypadku trzecim.

Krótką analizą czynników i warunków wskazuje na to, że DL może w ramach wyjścia na kierunek operacyjny, przebazować się w następujących sytuacjach:

- częścią lub całością sił pod pozorem ćwiczeń w okresie zagrożenia, przy czym może być zabezpieczana przez siły i środki naziemnego zabezpieczenia AR lub NAL NRD, przez część organicznych sił po uprzednim ich przemieszczeniu. Pozostałe siły i środki naziemnego zabezpieczenia przemieszczają się po rozpoczęciu działań bojowych;
- po wybuchu wojny, naziemne zabezpieczenie może być realizowane przez siły i środki AR lub NAL NRD do czasu przybycia organicznych rzutów naziemnego zabezpieczenia lub przez organiczne siły i środki DL po uprzednim ich przemieszczeniu. W zależności od sytuacji ogólnej, tyłowej i położenia, DL może w ramach przejścia na kierunek operacyjny, przebazować się następującymi sposobami:
- pułki lotnicze wykonują zadania bojowe z dotychczasowych lotnisk i lądują na lotniskach operacyjnych;
- pułki lotnicze przelatują z lotnisk dotychczasowego bazowania na lotniska operacyjne, gdzie po odtworzeniu gotowości bojowej, wykonują zadania bojowe.

Tak w pierwszym, jak i w drugim przypadku DL może wykonywać manewr lotniskowy całością sił DL oraz kolejno poszczególnymi pułkami w odstępach czasowych.

Bez względu na sposób wykonania manewru lotniskowego przez DL, należy mieć zawsze na uwadze konieczność utrzymywania na poszczególnych lotniskach części sił w odpowiednich stopniach gotowości bojowej. Jako zasadę należy przyjąć, że lądowanie

kolejnej grupy samolotów na nowym lotnisku może mieć miejsce wtedy, gdy poprzednia grupa samolotów na tym lotnisku ma odtworzoną gotowość bojową - znajduje się co najmniej w gotowości bojowej nr 2. Wyjątek może stanowić konieczność lądowania w sytuacjach trudnych do przewidzenia. Jak wynika z dotychczasowych rozważań, najistotniejszym zagadnieniem manewru lotniskowego jest CZAS.

W okresie zagrożenia zbyt wczesne wyjście na lotniska zapasowe w ramach rozśrodkowania lub w celu uniknięcia uderzeń nieprzyjaciela na lotniska bazowania może doprowadzić do wykrycia rozśrodkowanego systemu bazowania DL, natomiast opóźniona realizacja tego przedsięwzięcia może doprowadzić do zniszczenia przez nieprzyjaciela samolotów na lotniskach stałych. Ustalenie czasu rozpoczęcia wyprowadzenia spod uderzenia jest bardzo trudne, musi on być ustalony na podstawie oceny sytuacji politycznej i przedsięwzięć militarnych, ciągłego prowadzenia rozpoznania przy zastosowaniu wszystkich ku temu środków.

W każdym przypadku, czas startu samolotów powinien być zbliżony do czasu startu rakiet i lotnictwa npla przewidzianych do pierwszego uderzenia. W tej sytuacji samoloty w czasie ewentualnego bombardowania i niszczenia dotychczasowych lotnisk przez środki napadu powietrznego nieprzyjaciela, brałyby udział w odpieraniu nalotów i lądować mogłyby na nie zniszczonych lotniskach lub nawet na przystosowanych odcinkach autostrad i dróg lub lotniskach o gorszych niż dotychczas warunkach.

Wyprowadzenie lotnictwa spod uderzenia może się odbywać:

- sposobem przebazowania oddziałów lotniczych z lotnisk stałych na lotniska zapasowe, natychmiast po otrzymaniu określonego sygnału;
- sposobem poderwania samolotów będących w gotowości bojowej nr 1 i 2 w chwili pojawienia się w odpowiednim czasie w powietrzu środków napadu powietrznego nieprzyjaciela i po przetrwaniu pierwszego uderzenia - skierowanie do lądowania na lotniska nie zniszczone;
- sposobem kombinowanym - część samolotów przebazowuje się wcześniej na lotniska zapasowe, a pozostałe podrywa się w powietrzu na odpowiedni sygnał.

Każdy ze sposobów wyprowadzenia samolotów spod uderzenia ma

zasadniczy cel - uchronić przed zniszczeniem samoloty i personel latający, częściowo jednak pomija się siły i środki naziemnego zabezpieczenia, które mogą o ile czas na to zezwoli tylko rozzerodkować się wokół lotniska lub wykorzystać ukrycia celem przetrwania pierwszego uderzenia. W wyniku zniszczenia chociażby nawet np. systemu dowodzenia, zniszczenia składu mps lub drogi dojazdowej do lotniska, może w poważnym stopniu skomplikować na pewien okres możliwość prowadzenia działań bojowych z tego lotniska. Na obszarze pñ.-zach. Polski znajduje się znaczna ilość lotnisk, gdzie w zasadzie bazuje większość lotnictwa operacyjnego. Przeciętna odległość linii demarkacyjnej do rubieży rzeki ODRY wynosi ok. 220 km, a do rubieży rzeki WISŁY około 500 km. Praktycznie obszar między rz. ODRĄ a WISŁĄ jest w zasięgu wszystkich typów strategicznych pocisków/rakietowych, niektórych pocisków rakietowych operacyjno-taktycznych, samolotów lotnictwa strategicznego i taktycznego nieprzyjaciela.

Biorąc pod uwagę możliwość wykrycia środków napadu powietrznego nieprzyjaciela na odległość 50 km na zachód od linii demarkacyjnej oraz 220 km odległość od linii demarkacyjnej do rzeki ODRY oraz prędkość lotu środków napadu powietrznego nieprzyjaciela, czas pokonania tej odległości wyniesie:

- przez rakietowe pociski strategiczne / $V=700$  m/sek./ - ok. 40 sek.;
  - przez rakietowe pociski typu "Pershing" / $V=1320$  m/sek./ - ok. 3,5 min.;
  - przez samoloty - pociski typu "Mace" i "Matador" - ok. 18 min.
- Czas startu 40 samolotów typu MiG z gotowości bojowej nr. 2 przy minimalnych odstępach czasowych między parami rzędu 20 sek.
- wyniesie ok. 18 min.

Stąd też poderwanie w powietrze samolotów w ostatniej chwili, uchronić je może przed uderzeniem z powietrza.

Mimo, tak wydawałoby się niekorzystnej sytuacji w naszych warunkach, nie należy rezygnować z wyprowadzenia samolotów spod uderzenia metodą poderwania w ostatniej chwili. Należy się liczyć z tym, że nieprzyjaciel posiada ogromną ilość wyrzutni rakietowych o zasięgu powyżej 320 km, a rakiety strategiczne prawdopodobnie użyć może do niszczenia obiektów

stałych jak bazy, porty, węzły komunikacyjne itp. Do niszczenia samolotów na lotniskach może użyć własne lotnictwo, które będzie zwalczane przez środki OPL na całej trasie lotu. Stąd też do celu może dolecieć nieznaczna ich ilość.

#### W początkowym okresie wojny

Podobnie jak w przypadku okresu zagrożenia, trudno określić początkowy okres wojny czasem, może on trwać dłuższy okres czasu jak również bardzo krótko, czas jego trwania zależy od stopnia osiągnięcia celów strategicznych.

Należy przyjąć, że w początkowej fazie trwania okresu wojny, wojska frontu będą prowadziły działania osłonowe celem stworzenia warunków do przejścia do operacji zaczepnej.

W świetle powyższej sytuacji celem manewru lotniskowego będzie przegrupowanie lotnictwa na lotniska operacyjne dla stworzenia dogodnych warunków osłony wojsk, prowadzenia rozpoznania oraz wsparcia wojsk walczących.

Organizacja manewru lotniskowego w początkowym okresie wojny uzależniona będzie od sytuacji, w jakiej zostanie nas wojna. Sytuacja ta może być bardziej lub mniej korzystna. Strona rozpoczynająca działania wojenne w dogodnym dla siebie położeniu, zapewne wykorzysta czynnik zaskoczenia i będzie w stanie odeprzeć pierwsze uderzenie. Jednak w przypadku zmasowanego uderzenia bronią jądrową nieprzyjaciela między innymi na lotniska, węzły dróg, mosty itp. będą miały ujemny wpływ na przebazowanie lotnictwa na kierunek operacyjny. W tych warunkach zajdzie konieczność:

- ustalenia stanu faktycznego i położenia poszczególnych oddziałów lotniczych i jednostek naziemnego zabezpieczenia, być może zajdzie potrzeba przecelowania rzutów naziemnego zabezpieczenia o ile znajdowały się w marszu lub w rejonie lotnisk uszkodzonych na inne marszruty lub lotniska. Może zaistnieć sytuacja czasowego niepowodzenia wojsk własnych i na zniszczone lotniska nie będą mogły się przebazować oddziały i ZT lotnictwa frontowego, a znajdujące się na tych lotniskach lub maszerujące na te lotniska rzuty naziemnego zabezpieczenia należy wycofać i przesunąć na inny kierunek działań. Tworzyć rejonów ześrodkowania tych sił i koordynować

ich ruch do czasu wyjaśnienia się sytuacji. Taka sytuacja miała miejsce w ćwiczeniu Lato-68;

- ustalenia stopnia zniszczenia lotnisk operacyjnych;
- ustalenia stopnia zniszczenia dróg i węzłów mających wpływ na przemarsz rzutów naziemnego zabezpieczenia, czynić zabiegi dla uzyskania nowych marszrut i obejść;
- dokonania korekty planu manewru lotniskowego i doprowadzenia w jak najkrótszym czasie do wykonawców;
- udzielenia pomocy jednostkom, na które zostały wykonane uderzenia jądrowe;
- ewentualnego odtworzenia lub przekazania dowodzenia;
- odtworzenia zapasów środków materiałowych.

Organizatorem powyższych przedsięwzięć w zależności od stopnia, zakresu i możliwości powinien być sztab AL, oraz sztaby DL, pułków lotniczych i jednostek zabezpieczenia.

Z punktu widzenia operacyjnego rozwinięcia i użycia DL, najdogodniejsza byłaby taka sytuacja, w której DL mogłaby, jeśli nie całością to chociaż częścią sił wziąć udział w działaniach z lotnisk operacyjnych. W tej sytuacji należy się liczyć z możliwością wcześniejszego wykrycia bazowania DL i ewentualnego zniszczenia lotnisk i samolotów już w pierwszej fazie początkowego okresu wojny.

Drugim dogodnym z punktu widzenia użycia DL, może być taki wariant, w którym DL wykonuje w ramach przejścia na kierunek operacyjny, start z lotnisk stałego bazowania, z lotnisk zapasowych lub ze wszystkich w ramach rozśrodkowania lotnisk, biorąc udział w pierwszym uderzeniu i ląduje na lotniskach operacyjnych.

Z drugiej zaś strony takie użycie DL, ze względu na zasięg samolotów myśliwskich i myśliwsko-szturmowych, byłoby mało skuteczne, tym bardziej, że odległość od lotnisk startu do rejonu działań bojowych wyniosłaby średnio ok. 300 km, co przy pełnym wariancie ładunku bojowego i przelocie na małych wysokościach stanowiłoby zużycie paliwa w granicach 50-60%. Tak więc czas przebywania samolotów w rejonie działań bojowych byłby minimalny i wynosiłby kilka minut.

Jak wynika z powyższych rozważań, żaden z wariantów nie daje możliwości optymalnego z punktu widzenia taktycznego użycia DL.

Uwzględniając jednak odległość granic POLSKI od linii demarkacyjnej jako prawdopodobnej rubieży pierwszego starcia wojsk, brak bezpośredniego przeciwnika /z wyjątkiem rejonu Morza Bałtyckiego/ stan i możliwości wojsk sojusznicznych znajdujących się na terytorium NRD, stan sieci lotniskowej w płn. części NRD oraz możliwości i koncepcję użycia sił zbrojnych PRL w przyszłej wojnie należy się liczyć z możliwością, a raczej najbardziej prawdopodobnym wariantem użycia DL w początkowym okresie wojny.

Wariant ten polegałby na użyciu DL do działań w systemie OPK, a dopiero po przegrupowaniu i rozwinięciu naszych operacyjnych związków ogólnowojskowych i przejściu do operacji zaczepnej, przebazować DL na lotniska operacyjne w celu osłony wojsk, prowadzenia rozpoznania i wsparcia wojsk. Rzuty naziemnego zabezpieczenia przez okres prowadzenia przez DL działań w systemie OPK przemieściłyby się na lotniska operacyjne celem przyjęcia i zabezpieczenia działań bojowych DL z lotnisk operacyjnych.

## II. POJĘCIE I ZAKRES TYŁOWEGO ZABEZPIECZENIA WYJŚCIA DL NA KIERUNEK OPERACYJNY

### 1. Zarys rozwoju tyłów lotniczych ludowego lotnictwa WP po II wojnie światowej

Na przestrzeni lat po II wojnie światowej, struktura organizacyjna tyłów lotniczych ulegała częstym zmianom. Zmiany te były powodowane burzliwym rozwojem lotnictwa, wprowadzeniem nowych typów samolotów, koncepcją użycia i wykorzystania bojowego lotnictwa, względami organizacyjnymi oraz systemem bazowania lotnictwa.

Z okresu wojny pozostała następująca struktura organizacyjna tyłów lotniczych. AL posiadała związki lotniczo-techniczne tzw. RAB /rejon awiacyjnego bazirowania/ rejon bazowania lotnictwa. RAB posiadający bazę materiałowo-techniczną, transport oraz szereg oddziałów obsługi zabezpieczał pod względem materiałowo-technicznym 2-3 dywizje lotnicze /średnio 8-10 pułków/. Na przełomie lat 1945/46, RAB jako związki lotniczo-techniczne zostały rozwiązane a oddziały i pododdziały materiałowo-technicznego zabezpieczenia pułków lotniczych rozformowa-

ne i włączone organizacyjnie w skład pułków lotniczych. Zabezpieczenie materiałowo-techniczne przebiegało w relacji: składy DWL - pułk lotniczy.

Jak widać z powyższego nastąpiła tu centralizacja zaopatrywania, a każdy pułk posiadał organiczne pododdziały i służby materiałowo-technicznego zabezpieczenia i obsługi. Wprowadzenie do wyposażenia lotnictwa, nowych typów samolotów oraz względy organizacyjne spowodowały konieczność rozbudowy tyłów lotniczych. W ślad za tym w latach 1950-51 r. zostały zorganizowane samodzielne oddziały lotniczo-techniczne /bataliony obsługi lotnisk/, przeznaczone do materiałowo-technicznego zabezpieczenia pułków lotniczych.

Prócz tego jako ogniwo pośrednie między DWL /AL/, a oddziałami lotniczo-technicznymi zorganizowano brygady lotniczo-techniczne. Brygada lotniczo-techniczna posiadała składy środków materiałowych, warsztaty, urządzenia i zakłady, a prócz tego podlegały jej pod względem organizacyjnym - oddziały lotniczo-techniczne. Ilość oddziałów lotniczo-technicznych odpowiadała ilości pułków lotniczych bazujących w wydzielonym dla BLT obszarze. Zwykle BLT zabezpieczała 2-3 dywizje lotnicze oraz kilka samodzielnych pułków lotniczych, razem około 8-10 pułków lotniczych. Oddziały lotniczo-techniczne podlegały pułkom tylko pod względem operacyjnym.

BLT była więc organem dowodzenia oddziałami lotniczo-technicznymi i organem zaopatrującym. Jak wynika z dotychczas posiadanych instrukcji, dokumentów oraz osobistych spostrzeżeń autora, BLT posiadała szerokie kompetencje i możliwości w zakresie materiałowo-technicznego zabezpieczenia lotnictwa bazującego w wydzielonym rejonie. Lotnicze związki taktyczne nie posiadały organicznych tyłów, a poszczególne ich pułki były zabezpieczone przez oddziały lotniczo-techniczne /początkowo przez bataliony obsługi lotniska, a później przez bataliony lotniczo-techniczne/.

Całokształt problematyki materiałowo-technicznego zabezpieczenia był rozwiązywany w odniesieniu do DL - na szczeblu BLT, a w odniesieniu do pułku lotniczego na szczeblu oddziału lotniczo-technicznego. Dowódcy DL oraz dowódcy pułków lotniczych nie mieli potrzeby angażowania się w problematykę ma-

teriałowo-technicznego zabezpieczenia, mogli poświęcać maksimum czasu problematyce związanej z procesem lotniczego szkolenia bojowego.

Względy jednak organizacyjne, w latach 1958-59 doprowadziły do likwidacji tego systemu organizacyjnego lotniczych tyłów taktycznych i utworzenia w DL, komórki pod nazwą wydziału zaopatrzenia.

Rola wydziału zaopatrzenia, ze względu na szczupłą obsadę etatową, ograniczała się do roli organu doradczego dowódcy DL oraz nadzoru nad działalnością oddziałów lotniczo-technicznych wchodzących w skład DL.

W 1969 r. rozpoczęto na szczeblu DL integrację służb technicznych i zaopatrzenia.

System integracji tyłów DL, polega na tym, że za całość kształt problematyki tyłowego zabezpieczenia DL, odpowiedzialny jest zastępca dowódcy DL ds. techniki i zaopatrzenia, któremu podlega: wydział inżynieryjno-lotniczy i wydział kwatermistrzowski DL a prócz tego oddziały lotniczo-techniczne zabezpieczające oddziały lotnicze i dywizyjne oddziały i urzędnia zabezpieczające.

Jak widać z powyższego w DL brak jest podstawowego elementu, jakim jest baza materiałowa DL, stąd też DL nie może spełniać funkcji organu zaopatrującego. Zaopatrywanie w tych warunkach odbywać się może w relacji składy AL-lotnisko/olt-pułk/, a rola organów tyłowych DL ograniczy się w ogólnym zarysie do planowania, organizacji, kierowania, koordynacji i kontroli tyłowego zabezpieczenia DL. W tej sytuacji nie zostanie spełniona zasada "kto stawia zadania, ten jest odpowiedzialny za zabezpieczenie materiałowe".

Dowódca DL odpowiedzialny za organizację użycia DL, nie ma możliwości oddziaływania na pracę i wykorzystanie tyłów DL. DL nie posiada własnej bazy materiałowej. Dowódca DL i jego zastępca ds. techniki i zaopatrzenia mogą, w zakresie zabezpieczenia materiałowego, oddziaływać na tyły poprzez rozdział limitu środków materiałowych wydzielonego przez AL do dyspozycji DL na określony czas lub w zależności od sytuacji dokonywać manewru /przerzutu/ środków materiałowych w ramach DL.

Taka sytuacja powoduje, że główny ciężar w zakresie tyłowego

zabezpieczenia DL spada na oddziały lotniczo-techniczne i dywizjony techniczne zabezpieczające bezpośrednio pułki lotnicze na poszczególnych lotniskach.

Biorąc pod uwagę dotychczasowy system struktury organizacyjnej tyłów DL, w pewnym stopniu konieczność usamodzielnienia DL, przygotowania DL do przyjęcia funkcji dowodzenia AL, a pułki do przyjęcia funkcji dowodzenia DL, zajdzie potrzeba dokonania pewnych zmian organizacyjnych na szczeblu DL z punktu widzenia roli, zakresu i kompetencji dowódcy i organów tyłowych DL. Chodziłoby o to, by pod względem tyłowym DL, była w większym niż dotychczas stopniu, bardziej samodzielna i posiadała dywizyjną bazę materiałowo-techniczną zabezpieczającą potrzeby środków materiałowych na jeden dzień działań bojowych DL.

Środki materiałowe stanowiące zapasy ruchome powinny znajdować się na transporcie. Koncepcja sprowadzałaby się do zorganizowania oddziału /pułku, batalionu/ zabezpieczenia, który prócz przyjmowania, przechowywania i dowozu środków materiałowych na poszczególne lotniska dywizji oraz przeprowadzania ewakuacji materiałowej, mógł jednocześnie spełniać rolę organu zabezpieczającego dowództwo, sztab DL oraz pododdziały dywizyjne.

Jak dotychczas rolę organu zabezpieczającego ww. elementy spełnia dywizyjny batalion łączności, który ze względu na charakter, przeznaczenie oraz konieczność rozwijania elementów zabezpieczenia dowództwa w dwóch, a niekiedy w trzech położeniach, nie może należycie spełniać swojej roli.

Utworzenie na szczeblu DL bazy materiałowej oraz oddziału transportowego, z punktu widzenia użycia DL, będzie miało szereg zalet, do których zaliczyć można:

- posiadanie bazy materiałowej umożliwi dowódcy DL, w większym niż dotychczas stopniu, skuteczniejsze oddziaływanie na proces tyłowego zabezpieczenia DL;
- spełniona zostanie zasada "kto stawia zadania, ten jest odpowiedzialny za materiałowe zabezpieczenie";
- DL stanie się jako związek taktyczny bardziej samodzielna, będzie mogła bardziej racjonalnie, planowo i zgodnie z konkretnymi zadaniami poszczególnych pułków, wykorzystywać środki materiałowe. Asortyment środków materiałowych, a w szcze-

gólności środków rażenia ma tu zasadniczy wpływ na skuteczne wykorzystanie DL.

Prócz cech dodatnich, wystąpi szereg cech ujemnych tego systemu, do których zaliczyć można:

- "przywiązanie" DL do organicznych tyłów, co może mieć wpływ w przypadku konieczności przeniesienia wysiłku z jednego kierunku /obszaru/ na drugi, bowiem będzie to wiązało się z koniecznością zorganizowania bazy materiałowej w tym rejonie. Oczywiście ten problem może być rozwiązany przez AL;
- dowódca DL będzie zmuszony w większym stopniu poświęcić więcej uwagi problematyce tyłowego zabezpieczenia, co może mieć wpływ na warunki pracy dowódcy, sztabu i innych organów DL. Mimo iż proponowane rozwiązanie posiada szereg cech ujemnych, wydaje się, że wszystko przemawia za proponowaną organizacją tyłów DL.

W ślad za zmianami organizacyjnymi na szczeblu DL, należy się liczyć ze zmianami organizacyjnymi w oddziałach i pododdziałach zabezpieczających pułki lotnicze.

Zmiany te mogą polegać na:

- rozformowaniu dotychczas istniejących pod względem organizacyjnym jednostek i utworzeniu pododdziałów w składzie oddziału lotniczego;
- utworzeniu z oddziału lotniczo-technicznego /bzaop/, dywizjonu dowodzenia lotami /batalionu radiotechnicznego plm/ oraz części dywizjonu technicznego pl - jednego oddziału zabezpieczenia, w którego skład wchodziłyby wszystkie elementy służące do zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego. Zbliżona organizacja miała miejsce w latach 1950-1958, gdzie w skład oddziału lotniczo-technicznego, jakim był batalion lotniczo-techniczny, wchodził dywizjon dowodzenia lotami. Na okres wojny blt miał być przemianowany na ruchomą bazę lotniczą.

Jak widać z powyższego, w pierwszym przypadku pułk lotniczy posiadałby znaczną ilość pododdziałów i służb, których działalność absorbowałaby dowódcę pułku, prócz tego pułk stałby się oddziałem ściśle związanym i zależnym od bazy naziemnego zabezpieczenia.

W drugim przypadku uniezależnienie pułku od elementów i proble-

matyki naziemnego zabezpieczenia, pozwoliłoby dowódcy pułku poświęcić więcej czasu i uwagi problemom organizacji i prowadzenia działań bojowych, a prócz tego pułk stałby się bardziej manewrowy.

## 2. Ogólne zasady organizacji tyłowego zabezpieczenia

Pod pojęciem tyłowego zabezpieczenia należy rozumieć kompleks planowanych i realizowanych przez tyły DL przedsięwzięć, w zakresie terminowego i pełnego zabezpieczenia DL w okresie wyjścia DL na kierunek operacyjny pod względem lotniskowym, materiałowo-technicznym, inżynieryjno-lotniczym, gospodarczo-bytowym i medycznym.

Organizatorem całokształtu działalności DL jest dowódca DL, który przedsięwzięcia te realizuje poprzez sztab oraz inne organa do tego celu powołane.

Za organizację tyłowego zabezpieczenia DL odpowiedzialne są organa tyłowe DL, na czele których stoi zastępca dowódcy DL ds. techniki i zaopatrzenia.

Uwzględniając istniejący system organizacyjny, pod pojęciem tyłów DL, należy rozumieć, organa tyłowe DL, pododdziały i urzędnictwo tyłowe szczebla dywizyjnego, oddziały lotniczo-techniczne zabezpieczające pułki lotnicze, pododdziały inżynieryjno-lotnicze pl /dywizyjny techniczne/ wchodzące organicznie w skład pułków lotniczych.

Podstawowym zadaniem tyłów DL jest zabezpieczenie DL pod względem tyłowym i stworzenie warunków do wykonania zadań oraz szybkie odtworzenie gotowości bojowej po powrocie samolotów na lotniska po wykonaniu zadania lub po uderzeniach nieprzyjaciela na lotniska.

Zakres tych przedsięwzięć dotyczy w szczególności zabezpieczenia działań oddziałów lotniczych pod względem materiałowo-technicznym, inżynieryjno-lotniczym, gospodarczo-bytowym, lotniskowym i medycznym a polegający na:

- utrzymaniu sprzętu bojowego, zabezpieczeniu i obsłudze w wysokim stopniu gotowości bojowej i sprawności technicznej;
- organizacji zaopatrywania jednostek w środki materiałowo-techniczne i sprzęt oraz ewakuacji zbędnego i uszkodzonego sprzętu i zaopatrzenia;

- zabezpieczeniu lotniskowo-technicznym oddziałów lotniczych;
- zapewnieniu odpowiednich warunków gospodarczo-bytowych;
- organizacji akcji ratowniczej połączonej z terminową ewakuacją rannych i porażonych;
- systematycznym odtwarzaniu i utrzymywaniu zdolności do pracy oddziałów, pododdziałów i elementów tyłowego zabezpieczenia;
- operatywnym i skutecznym oddziaływaniu oraz dowodzeniu tyłami.

W dalszych rozważaniach, dotyczących tyłowego zabezpieczenia wyjścia DL na kierunek operacyjny, przyjmuje się taką sytuację, w której DL, do czasu wyjścia na planowany kierunek operacyjny lub otrzymania innych zadań - wykorzystana będzie do działań w systemie OPK.

W okresie bezpośredniego zagrożenia i w początkowym okresie wojny, tyły DL powinny być gotowe do wszechstronnego zabezpieczenia rozródowania oddziałów lotniczych, zabezpieczenia działań DL w systemie OPK, zabezpieczenia wyjścia DL na kierunek operacyjny oraz osiągnięcia gotowości i stworzenia warunków do prowadzenia działań z lotnisk operacyjnych.

Zadania w tym zakresie będą wykonywane równocześnie z osiągnięciem pełnej gotowości tyłów i mogą obejmować:

- przygotowanie warunków do rozródowania /organizowanie i wysyłanie KLZ na lotniska zapasowe, formowanie i wysyłanie pierwszych rzutów naziemnego zabezpieczenia do rejonów alarmowych/, materiałowo-techniczne zabezpieczenie oddziałów lotniczych w toku i po rozródowaniu;
- przeformowanie i mobilizowanie oddziałów i pododdziałów przewidzianych etatami czasu wojennego;
- kontrolę przebiegu przedsięwzięć mobilizacyjnych związanych z przejściem tyłów z etatu czasu pokojowego na etat wojenny;
- formowanie drugich rzutów naziemnego zabezpieczenia, przekazywanie lotnisk, obiektów, środków materiałowych i sprzętu KLS lub organom OTK /OPK/;
- ewentualne uaktualnienie planu tyłowego zabezpieczenia wyjścia DL na kierunek operacyjny lub opracowanie nowego wariantu tego planu;
- kontrolę przemarszu I rzutów naziemnego zabezpieczenia do rejonów pośrednich lub bezpośrednio na lotniska operacyjne;

- kierowanie procesem tyłowego zabezpieczenia działań bojowych DL w warunkach rozródkowanego bazowania oraz rzutami naziemnego zabezpieczenia w czasie marszu;
- organizację rozwijania I rzutów naziemnego zabezpieczenia na lotniskach operacyjnych i przygotowanie do przyjęcia rzutów powietrznych.

W przypadku gdy okres zagrożenia trwał bardzo krótko lub w ogóle nie istniał, w wyniku czego nie wykonano szeregu przedsięwzięć związanych z przejściem tyłów ze stałej do podwyższonej gotowości, to w pierwszej fazie początkowego okresu wojny - tyły DL będą wykonywać zadania nie w pełni ukompletowane. W tej sytuacji realizacja przedsięwzięć mobilizacyjnych z jednoczesnym zabezpieczeniem działań bojowych DL w warunkach rozródkowanego bazowania oraz przygotowanie i wysyłanie rzutów naziemnego zabezpieczenia na kierunek operacyjny wymagać będzie od dowódcy sztabu i organów tyłowych DL operatywnego działania.

### 3. Warunki i właściwości tyłowego zabezpieczenia rozródkowanego bazowania i działań DL w systemie OPL z jednoczesnym wyjściem DL na kierunek operacyjny

Podstawowym ogniwem w zakresie materiałowo - technicznego zabezpieczenia działań bojowych i manewru lotniskowego DL są bataliony zaopatrzenia, a w zakresie inżynieryjno-lotniczego i lotniczo-technicznego zabezpieczenia - dywizjony techniczne pułków lotniczych.

Działalność tych dwóch organów ściśle związana jest z zabezpieczeniem pułku lotniczego, z tym jednak, że batalion zaopatrzenia bierze udział w zabezpieczeniu pułku lotniczego niejako pośrednio, a zakres jego działalności jest bardzo szeroki, natomiast dywizjon techniczny jest pododdziałem pułku o jednorodnej specjalności, i bierze bezpośredni udział w zabezpieczeniu działań pułku. Sytuacja ta wymaga ścisłego współdziałania między tymi dwoma elementami, bowiem stopień gotowości i zdolności pułków do działań, zależy głównie od ich sprawności, operatywności i organizacji pracy.

W warunkach czasu pokojowego DL poszczególnymi pułkami bazuje na lotniskach stałych, posiadając jednocześnie w zasa-

dzie po jednym lotnisku zapasowym dla każdego pułku. Taka sytuacja lotniskowa, w okresie zagrożenia lub początkowym okresie wojny stwarza warunki rozródkowanego bazowania DL.

Celem rozródkowanego bazowania DL jest konieczność uniknięcia zniszczenia zgrupowanych na jednym lotnisku samolotów przez uderzenie nieprzyjaciela lub w wypadku zniszczenia /uszkodzenia/ lotniska, zablokowanie całości sił pułku w stopniu uniemożliwiającym prowadzenie z niego działań. Prócz tego zostaną stworzone możliwości utrzymywania większej ilości samolotów w odpowiednim stopniu gotowości bojowej do działań w systemie OPK. Z drugiej zaś strony rozródkowany system bazowania powoduje decentralizację dowodzenia oraz znacznie wydłuża /ze względu na podział sił i środków/ czas odtwarzania gotowości bojowej. Zachodzi stąd potrzeba zachowania wysokiej zdolności i sprawności tyłów. W warunkach działań bojowych "manewr i ruch", a szczególnie w warunkach wojny jądrowej, nabiera szczególnego znaczenia i jest nieodłącznym atrybutem współczesnego pola walki.

Za organizację rozródkowania DL na terenie kraju odpowiedzialny jest dowódca DL, który realizuje te przedsięwzięcia po otrzymaniu sygnału z DWL /AL/ lub Sztabu Generalnego. Natomiast o ile organizatorem wyjścia DL na kierunek operacyjny jest również dowódca DL, to realizacja tego przedsięwzięcia w pewnym stopniu wykracza poza jego kompetencje i możliwości. Dowódca DL nie ma wpływu na czas pozostawiania DL w systemie OPK, DL może być po pewnym okresie wyłączona z tego systemu całością sił, jak również kolejno pułkami. Dowódca DL nie ma możliwości oddziaływania na przemarsz rzutów naziemnego zabezpieczenia DL, np. w przypadku zniszczenia przeprawy, konieczności obejścia terenu skażonego środkami chemicznymi lub promieniotwórczymi, czy też w przypadku zniszczenia lotniska operacyjnego przez nieprzyjaciela, a brak lotniska zapasowego uniemożliwia przebazowanie pułków. W tych warunkach problemy te będą rozwiązywane przez DWL /AL/.

Z chwilą otrzymania sygnału /zadania/ wyjścia DL na kierunek operacyjny należy:

- przygotować KLZ do przyjęcia części samolotów poszczególnych pułków. O ile ze względu na sytuację, KLZ nie są uzupełnione,

należy zgodnie z instrukcją gotowości bojowej wysłać UKLZ;  
- zorganizować wymarsz poszczególnych członów I rzutów naziemnego zabezpieczenia do rejonów alarmowych, skąd na sygnał rozpoczną marsz po wyznaczonych marszrutach do rejonów pośrednich lub bezpośrednio na lotniska operacyjne;  
Poszczególne człony I rzutów /rzuty alarmowe i pozostałość I rzutów/ mogą również ze względu na sytuację, w miarę osiągnięcia gotowości, maszerować oddzielnie bezpośrednio z lotnisk formowania do rejonów pośrednich lub bezpośrednio na lotniska operacyjne.

Jednocześnie z zabezpieczeniem działań bojowych części sił pułków lotniczych działających w systemie OPK, II rzuty realizują przedsięwzięcia mobilizacyjne w stałych lub zapasowych rejonach mobilizacji. Po osiągnięciu gotowości do przyjęcia samolotów na lotniskach operacyjnych przez I rzuty oraz po starcie samolotów z dotychczasowych lotnisk na lotniska operacyjne, związają poszczególne elementy i po przekazaniu lotnisk oraz środków materiałowych, przemieszczają się na lotniska operacyjne, bądź też na lotniska zapasowe celem dalszego zabezpieczenia działań pułku lub tylko części ich sił.

Terminy rozwijania i osiągnięcia gotowości przez elementy naziemnego zabezpieczenia zależą od warunków dyslokacji jednostek, możliwości rezerw mobilizacyjnych itp. Każdy rodzaj lotnictwa a czasem nawet i niektóre jednostki tego samego rodzaju lotnictwa, mogą mieć terminy różne i są określone w instrukcji gotowości bojowej każdej jednostki.

Zważywszy na fakt, że DL może przebazować się na lotniska operacyjne po uprzednim zorganizowaniu bazy materiałowej i rozwinięciu sił i środków naziemnego zabezpieczenia na tych lotniskach oraz konieczność posiadania części sił i środków naziemnego zabezpieczenia do zabezpieczenia działań DL w systemie OPK z lotnisk stałych i zapasowych, siły i środki naziemnego zabezpieczenia DL będą przemieszczać się w dwóch rzutach: I rzut naziemnego zabezpieczenia, w skład którego wejdą pierwsze rzuty następujących oddziałów i pododdziałów:

- trzech batalionów zaopatrzenia;
- trzech dywizjonów dowodzenia lotami;
- trzech dywizjonów technicznych pl;

- trzech batalionów radiotechnicznych w przypadku plm;
- jednego batalionu radiotechnicznego w przypadku DIM;
- jednego dywizyjnego batalionu łączności;
- trzech baterii art. plot. mk.

II rzut naziemnego zabezpieczenia, w skład którego wejdą: II rzuty wymienionych oddziałów i pododdziałów w I rzucie, a prócz tego PWL, RWNS i mbw.

W całokształcie problematyki związanej z wyjściem DL na kierunek operacyjny, poważny problem stanowią marszruty dla przemieszczenia rzutów naziemnego zabezpieczenia DL. Uwzględniając ilość oddziałów, pododdziałów i elementów DL, usytuowanie węzła lotniskowego, układ dróg, wrażliwość transportu na działanie nieprzyjaciela/transport w większości załadowany będzie paliwem lotniczym i amunicją lotniczą/oraz konieczność zachowania rozładunku kolumn i przestrzeganie zasad maskowania, DL będzie potrzebowała minimum dwóch-trzech marszrut zasadniczych i co najmniej jednej marszruty zapasowej. A prócz tego jednej drogi rokado - wej na terytorium Polski i jednej na terytorium NRD celem dokonywania przesunięć rzutów na marszruty prowadzące na poszczególne lotniska operacyjne. W przypadku przydzielania DL dwóch marszrut, to w odniesieniu do I rzutu naziemnego DL, marszruty te będą mogły być wykorzystane następująco:

Po jednej marszrucie poruszać się będą I rzuty:

- dwóch batalionów zaopatrzenia i 2 dywizjonów technicznych, średnio w każdym ok. 100 poj.;
- dwóch dywizjonów dowodzenia lotami, średnio w każdym ok. 30 poj.;
- dwóch batalionów radiotechnicznych w przypadku plm, średnio w każdym ok. 20 poj.;

Ogółem pojazdów mechanicznych ok. 300-320 nie licząc różnego rodzaju przyczep, których ilość średnio wynosi ok. 80% w stosunku do stanu poj.

Po drugiej marszrucie poruszać się będą I rzuty:

- jednego batalionu zaopatrzenia i dywizjonu techn. średnio ok. 100 poj.;
- jednego dywizjonu dowodzeń lotami średnio ok. 30 poj.;
- jednego batalionu radiotechnicznego w przypadku plm ok. 20 poj.
- dywizyjnego batalionu łączności ok. 60 poj.;

- dywizyjnego brt DLM.

Ogółem pojazdów mechanicznych ok. 150-160 oraz ok. 80% przyczep w stosunku do stanu pojazdów mechanicznych.

Uwzględniając ilość pojazdów mechanicznych oraz przyczep, przy zachowaniu odległości między pojazdami 50 m /długość samochodu z przyczepą ok. 15 m i odstępy między pojazdami ok. 35 m/ oraz konieczność zachowania minimum dwóch odległości po 2 km między poszczególnymi elementami ugrupowania marszowego bzaop, ddl, dyw. techn. i brt długość kolumny wyniesie dla:

- I rzutu naziemnego zabezpieczenia plmsz:

$$/130-140 \text{ poj.} \times 50 \text{ m/} + /2 \times 2 \text{ km/} = 10 - 11 \text{ km.}$$

- I rzutu naziemnego zabezpieczenia plm:

$$/150-160 \text{ poj.} \times 50 \text{ m/} + /3 \times 2 \text{ km/} = 13 - 14 \text{ km.}$$

W przypadku marszu po jednej marszrucie dwóch rzutów różnych jednostek, kolejność i pierwszeństwo powinien mieć rzut tych jednostek, które maszerują na lotniska operacyjne najdalej wysunięte na zachód. W przypadku marszu po marszrucie jednego rzutu naziemnego zabezpieczenia pułku oraz dywizyjnego batalionu łączności /batalionu radiotechnicznego DLM/, w pierwszej kolejności maszerować powinny elementy dywizyjne, celem najszybszego zorganizowania systemu dowodzenia, wykrywania i naprowadzania DL w nowym rejonie oraz wydzielenie sił i środków na WSD DL.

O ile przemarsz I rzutów naziemnego zabezpieczenia DL, ze względu na wysoki stopień jego ukończenia i zorganizowania z sił i środków znajdujących się w jednostkach w czasie pokoju /stan osobowy posiada większe doświadczenia w zakresie przemarszu/, o tyle sytuacja związana z przemarszem II rzutów będzie trudniejsza.

Przyczyną tego stanu rzeczy może być:

- niski stan techniczny oraz nieodpowiednie rodzaje i typy pojazdów mechanicznych pobrane w drodze mobilizacji z gospodarki narodowej, a czas nie zezwolił na usunięcie niedociąg - gnięć;
- znaczna ilość sprzętu urządzeń a szczególnie pojazdów ciężkich, jak: stacje radiolokacyjne, ciągniki do holowania przyczep /platform/, sprzęt i urządzenia do utrzymania lotnisk

w gotowości eksploatacyjnej w okresie zimy, oraz maszyny inżynieryjne;

- przemarsz wojsk sojusznicznych w kierunku zachodnim;
- uszkodzenie lub zniszczenie dróg, węzłów i mostów;
- skażenie dróg i obszarów środkami promieniotwórczymi i chemicznymi oraz działanie grup dywersyjnych;
- wytworzenie się takiej sytuacji na froncie, w wyniku której chwilowo niemożliwe lub nawet niecelowe jest przemieszczenie na kierunek operacyjny II rzutów lub tylko ich części;
- trudno przewidzieć i określić czas startu samolotów z lotnisk bazowania stałego i zapasowych na lotniska operacyjne.

Może zaistnieć taka sytuacja, że w wyniku uzyskania powodzenia przez wojska frontu, lotnictwo zmuszone jest przegawiać się na nowe lotniska. W tej sytuacji maszerujące II rzuty naziemnego zabezpieczenia zostaną skierowane na nowe lotniska o znacznej odległości od I rzutów. Taki stan doprowadzi do tego, że w I rzucie brak będzie szeregu środków, sprzętu i urządzeń np. maszyn inżynieryjnych itp.

Jak widać z powyższego, podział sił i środków na poszczególne rzuty naziemnego zabezpieczenia nie odpowiada potrzebom i wymogom dwupołożeniowego zabezpieczenia w pierwszych dniach operacji. Wynika stąd potrzeba, proporcjonalnego podziału środków transportowych oraz urządzeń na dwa rzuty naziemnego zabezpieczenia o podobnym do siebie składzie. Taki podział powinien zapewnić względną samodzielność każdego z tych rzutów w wypadku konieczności zabezpieczania działań z dwóch odległych od siebie lotnisk.

W celu sprawnego przemieszczenia I rzutów naziemnego zabezpieczenia DL, należy mieć na uwadze to, by I rzuty naziemne DL mogły przemieszczać się za pierwszorzutowymi ZT ogólnowojskowymi. Dowódcy jednostek i rzutów naziemnego zabezpieczenia w okresie organizacji marszu powinni wiedzieć dokładnie, gdzie znajdują się punkty pomocy drogowo-technicznej, organizowane przez wojska OTK, w jakim czasie mają przekroczyć przeprawę, w jakim rejonie i czasie mogą organizować odpoczynki i postoje, a prócz tego, w jakim stopniu mogą liczyć na regulację ruchu na terenie kraju i po przekroczeniu rz. ODRY.

W sytuacjach koniecznych mogą zaistnieć przypadki, że DL

lub jej część będzie miała przebazować się na lotnisko operacyjne przed przybyciem jej rzutów naziemnego zabezpieczenia. W tej sytuacji lądujące samoloty mogą być przyjęte na tych lotniskach przez środki naziemnego zabezpieczenia AR lub NAL NRD.

W całokształcie rozpatrywanych problemów, główną rolę odgrywają środki, przy pomocy których dokonuje się przebazowania. W zależności od sytuacji, warunków i możliwości, przewóz i przemarsz wojsk może się odbywać transportem samochodowym, kolejowym, wodnym i powietrznym.

Uwzględniając położenie lotnisk stałych i zapasowych DL na terytorium PRL, odległość tych lotnisk od prawdopodobnych lotnisk operacyjnych na terytorium NRD, rzędu 200-500 km oraz przyjęty wariant użycia DL przez pewien czas początkowego okresu wojny do działań w systemie OPK, należy przyjąć, że w okresie wyjścia na kierunek operacyjny podstawowym rodzajem będzie transport samochodowy z częściowym wykorzystaniem transportu powietrznego.

Ilość i możliwości transportu samochodowego znajdującego się w DL, zabezpiecza jej potrzeby w zakresie przebazowania.

Nie należy również wykluczyć ewentualności wykorzystania przez DL transportu kolejowego i wodnego. Może to mieć miejsce w odniesieniu do niektórych rzutów naziemnego zabezpieczenia, a w szczególności w następujących okolicznościach:

- część rzutów ze względu na zniszczenie mostów i przepraw na rz. WISŁA i Odra nie może przemieścić się na lotniska operacyjne, można je przewieźć transportem morskim;
- w wyniku zniszczenia mostów, węzłów i dróg samochodowych, zahamowana jest komunikacja kolejowa między rubieżami wodnymi.

Wykorzystanie przez DL transportu powietrznego w szerszym znaczeniu do przerzutu rzutów naziemnych, ze względu na odległość, czas oraz dostosowanie tak transportu powietrznego, jak również przewożonych urządzeń i sprzętu oraz duże potrzeby tego transportu dla potrzeb frontu jest mało prawdopodobne. Niemniej jednak DL może otrzymać w okresie wyjścia na kierunek operacyjny 3-4 samoloty transportowe z możliwością wykorzystania do dwóch samolotorejsów. W tej sytuacji dowódca DL rozdzieliłby ten transport, po jednym dla każdego pułku i jeden dla potrzeb sztabu DL. Przydzielony transport powietrzny będzie w zasadzie przeznaczony do przerzutu czołowych technicz -

nych pułków lotniczych oraz sztabów. Prócz tego DL oraz pułki będą wykorzystywać własne samoloty szkolne, szkolno-bojowe i łącznikowe, raczej do przerzutu na lotnisko operacyjne grup rekonesansowych i grup dowodzenia, a prócz tego do dowodzenia rzutami naziemnymi maszerującymi na lotniska operacyjne. Przydzielenie przez AL kilku samolotów transportowych dla DL, w znacznym stopniu wpłynie na sprawne przebazowanie DL.

Z punktu widzenia tyłowego, przydzielony transport powietrzny należy wykorzystać do przerzutu na lotniska operacyjne, czołówek technicznych /personel techniczny wraz z niezbędnymi urządzeniami/ z takim rozliczeniem czasowym, by po włączeniu się do części dywizjonu technicznego przybyłego w składzie I rzutu naziemnego mógł on osiągnąć gotowość do przyjęcia lądujących samolotów i przystąpić natychmiast do odtwarzania gotowości bojowej.

#### a/ Inżynierijno-lotnicze zabezpieczenie

Inżynierijno-lotnicze zabezpieczenie realizuje służba inżynierijno-lotnicza DL. Obejmuje ona cztery główne kierunki działalności:

- zaopatrywanie w sprzęt techniczny, uzbrojenie, amunicję i elektrogazy;
- utrzymywanie samolotów w wysokiej gotowości eksploatacyjnej;
- odtworzenie gotowości bojowej;
- remont samolotów.

Nadzór nad działalnością służby inżynierijno-lotniczej i zaopatrzenia lotniczego sprawuje zastępca dowódcy DL ds. techniki i zaopatrzenia, natomiast za organizację i realizację inżynierijno-lotniczego i lotniczo-technicznego zabezpieczenia DL odpowiedzialny jest szef wydziału inżynierijno-lotniczego DL. W warunkach wyjścia DL na kierunek operacyjny z jednoczesnym rozśrodkowaniem na lotniskach stałego bazowania i lotniskach zapasowych oraz prowadzeniem działań bojowych w systemie OPK, zabezpieczenie inżynierijno-lotnicze i lotniczo-techniczne będzie realizowane w trudnych warunkach. Warunki te będą spowodowane koniecznością wydzielenia sił i środków do poszczególnych elementów zabezpieczenia, do których zaliczyć należy:

### Komenda lotniska zapasowego

Zadaniem KLZ jest przyjęcie lądujących na lotnisku zapasowym samolotów i odtworzenie gotowości bojowej przy udziale personelu latającego. Do składu KLZ wydziela się specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej z poszczególnych dywizjonów technicznych pułków lotniczych. Ilość tych specjalistów uwarunkowana będzie ilością bazujących i wykonujących z lotniska zapasowego zadania bojowe samolotów. W zasadzie można przyjąć, że przeciętnie z lotniska zapasowego /odcinka autostrady, drogi / może działania bojowe prowadzić jedna eskadra. Stąd też ilość personelu technicznego może wynosić ok. 40-50% stanu eskadry technicznej, dywizjonu technicznego pułku lotniczego.

Przebazowanie personelu technicznego KLZ na lotnisko operacyjne może odbyć się transportem samochodowym lub powietrznym, po starcie samolotów na lotnisko operacyjne.

W miarę potrzeb, KLZ może być wzmocniona siłami ze składu II rzutu zabezpieczenia technicznego, znajdującego się na lotnisku bazowania zasadniczych sił pułku lotniczego:

#### - grupa zabezp. techn. pułku lotniczego /czołówka techniczna/

Zadaniem gr. zab. technicznego jest przyjęcie lądujących na lotnisku operacyjnym samolotów oraz odtworzenie gotowości bojowej. Skład personelu technicznego może wynosić ok. 40-50 % stanu eskadr technicznych dywizjonu technicznego pułku lotniczego. Przebazowanie czołówek technicznych może odbywać się transportem samochodowym lub powietrznym.

W przypadku przebazowania transportem samochodowym /czego nie należy wykluczyć/ na odległość rzędu 300 km przy średnim tempie marszu 25 km/godz., bez oddziaływania nieprzyjaciela i sprawnej organizacji marszu, grupa zab. techn. może przybyć na lotnisko operacyjne po 12 godzinach. Uwzględniając ok. 2 godz. czasu na rozwinięcie, lądowanie rzutu bojowego może nastąpić po 14-15 godz.

W przypadku przebazowania czołówki technicznej transportem powietrznym, może ona osiągnąć gotowość do przyjęcia rzutu bojowego po ok. 2-3 godzinach.

W wyjątkowych okolicznościach lądujące na lotniskach operacyjnych samoloty, mogą być przyjęte i zabezpieczone przez oddziały i pododdziały jednostek lotniczych AR lub NAL NRD.

Będą to przypadki szczególne i dotyczyć mogą lądujących małych grup samolotów.

- II rzut zabezpieczenia technicznego

Zadaniem II rzutu zabezpieczenia technicznego pułku lotniczego jest utrzymywanie samolotów w gotowości eksploatacyjnej oraz odtwarzanie gotowości bojowej zasadniczych sił pułku lotniczego. W składzie II rzutu może znajdować się ok. 40-50% personelu technicznego pułku lotniczego.

Przebazowanie personelu technicznego na lotnisko operacyjne może odbyć się transportem samochodowym lub powietrznym po starcie rzutu bojowego na lotnisko operacyjne.

Siły i środki działu obsługi technicznej samolotów /a w szczególności PWR-2/ dywizjonów technicznych pułków lotniczych, przemieszczają się na lotniska operacyjne transportem samochodowym w składzie II rzutów naziemnego zabezpieczenia.

PWL DL przemieszcza się na jedno z lotnisk operacyjnych w składzie II rzutu naziemnego zabezpieczenia DL.

Samoloty, których remont nie może być zakończony do czasu startu pułku na lotniska operacyjne, należy pozostawić na lotniskach i przekazać jednostkom lub zakładom remontowym wg wskazań DWL.

b/ Bazowanie i inżynieryjno-lotniskowe zabezpieczenie

Dywizja lotnicza jest taktycznym związkim lotniczym. Skład dywizji lotniczej zależy od rodzaju, przeznaczenia i charakteru wykonywanych przez nią zadań. Właściwymi dla lotnictwa frontowego jest: dywizja lotnictwa szturmowo-rozpoznawczego /DLSZR/ i dywizja lotnictwa myśliwskiego /DLM/.

W skład dywizji lotniczej wchodzi:

- dywizja lotnictwa myśliwskiego:

- trzy pułki lotnictwa myśliwskiego, każdy w składzie: trzech eskadr, dywizjonu technicznego i batalionu radiotechnicznego;
- trzy bataliony zaopatrzenia;
- trzy dywizjony dowodzenia lotami;
- dywizyjny batalion łączności;
- dywizyjny batalion radiotechniczny;
- polowe warsztaty lotnicze;

- ruchomy warsztat naprawy samochodów;
- medyczny batalion wzmocnienia;
- dywizja lotnictwa szturmowo-rozpoznawczego:
  - dwa pułki myśliwsko-szturmowe, każdy w składzie trzech eskadr i dywizjonu technicznego;
  - jeden pułk rozpoznania taktycznego w składzie trzech eskadr i dywizjonu technicznego;
  - trzy bataliony zaopatrzenia;
  - trzy dywizjony dowodzenia lotami;
  - dywizyjny batalion łączności;
  - polowe warsztaty lotnicze;
  - ruchomy warsztat naprawy samochodów;
  - medyczny batalion wzmocnienia.

Jak widać z powyższego, skład dywizji lotnictwa myśliwskiego jest podobny jak dywizji lotnictwa szturmowo-rozpoznawczego, a różniący się tylko rodzajem pułków oraz występującymi w DLM i plm - batalionami radiotechnicznymi.

Skład dywizji lotniczej nie jest stały i w zależności od rodzaju lotnictwa, przeznaczenia i posiadanego sprzętu lotniczego może ulegać zmianom ilościowym i jakościowym.

Dywizja lotnicza bazuje poszczególnymi pułkami na oddzielnych lotniskach /jeden pułk na jednym lotnisku/.

Każdy pułk na lotnisku jest zabezpieczany przez batalion zaopatrzenia i dywizjon dowodzenia lotami. Dowództwo i sztab dywizji rozmieszcza się w rejonie lotniska jednego z pułków. Jednostki i pododdziały dywizyjne zwykle są rozmieszczone tam, gdzie znajduje się dowództwo i sztab dywizji.

Lotniska bazowania pułków tworzą węzeł lotniskowy dywizji. Lotniska bazowania pułków w czasie pokoju nazywamy zwykle lotni - skami stałego bazowania. Prócz tego z reguły każdy pułk lotniczy posiada jedno lotnisko zapasowe.

Jak wynika z powyższego, DL w składzie trzech pułków, w warunkach bazowania na obszarze kraju w okresie pokoju posiada trzy lotniska stałe i trzy lotniska zapasowe. W okresie zagrożenia i w pierwszej fazie początkowego okresu wojny, w zależności od sposobu i środków prowadzenia wojny oraz wykonywanych zadań, DL może bazować na sześciu lotniskach. Większość lotnisk stałych i zapasowych DL znajduje się w

płn.-zach. części Polski a ich odległość od ewentualnej linii styczności bojowej wojsk /zach. granica NRD/ wynosi średnio 300-400 km. Natomiast odległość tych lotnisk od prawdopodobnego rejonu basowania na kierunku operacyjnym /płn. część NRD/ wynosi średnio 200-400 km. Biorąc pod uwagę znaczne odległości basowania dywizji na lotniskach stałych, czy też sepaowych oraz konieczność skutecznej osłony wojsk, prowadzenia rozpoznania i wsparcia wojsk, sądzicie potrzeba dokonania w ramach operacyjnego rozwinięcia wojsk - przebasowania dywizji lotniczej na lotniska operacyjne /położone w odległości 70-150 km od linii styczności bojowej wojsk/. Lotniska operacyjne ze względu na swój charakter jak i położenie, trudne do maskowania, będą obiektem "zainteresowania" przeciwnika.

W celu zachowania maksymalnej zdolności lotnictwa do działań, sądzicie potrzeba rozśrodkowania poszczególnych pułków i jednostek zabezpieczających. Należy w tej sytuacji mieć na uwadze, by każdy pułk basował na dwóch lotniskach. Idealnym rozwiązaniem byłoby basowanie pułku na trzech lotniskach.

Biorąc pod uwagę warunki terenowe płn. części NRD /warunki hydrograficzne i ukształtowanie terenu/ wystąpią trudności z rozbudową sieci lotniskowej, przy czym należy uwzględnić warunki bezpieczeństwa a więc zachowanie nakazanych odległości między lotniskami. Sytuację basowania dywizji lotniczej w obszarze operacyjnym w warunkach rozśrodkowania każdego pułku na dwóch lotniskach, można rozwiązać przez dostosowanie odcinków autostrad i dróg pierwszej klasy. W tych warunkach pułk lotniczy basowałby zasadniczymi siłami na lotnisku operacyjnym oraz częścią sił na przystosowanym odcinku autostrady /drogi/. Sytuację lotniskową w płn. części NRD, a szczególnie w obszarze przygranicznym NRD-NRF, można polepszyć w drodze rozbudowy w okresie zagrożenia, lotnisk gruntowych lub z nawierzchnią układaną z płyt metalowych, tworzyw sztucznych itp.

Lotniska te ze względu na rodzaj nawierzchni, np. gruntowej, mogą być eksploatowane przez samoloty dostosowane do startu i lądowania z takiej nawierzchni.

Prócz tego nowo przygotowane lotniska, ze względu na ich odległość od linii styczności bojowej wojsk, co najmniej w pierwszym i drugim dniu wojny, tj. do czasu uzyskania przewagi nad

przeciwnikiem i rozwinięcia powodzenia operacji zaczepnej, nie będą mogły być wykorzystane przez LM lub LSER.

W warunkach przejścia DL na kierunek operacyjny, sytuacja lotniskowa może ulec znacznemu pogorszeniu i DL może bazować każdym pułkiem tylko na jednym lotnisku, przy czym DL może również nie mieć chociażby jednego lotniska zapasowego dla przeprowadzenia koniecznych manewrów lub przegrupowań w ramach dywizji. Lotniska stałe i zapasowe znajdujące się na obszarze kraju są pod względem inżynierskim odpowiednio przygotowane, na lotniskach tych znajdują się strefy rozérodkowania i przygotowane ukrycia i obwałowania dla samolotów, wykopy dla sprzętu i transportu oraz schrony dla stanu osobowego. Prócz tego na lotniskach tych wykonane zostały i systematycznie doskonalone prace inżynierskie związane z obroną lotniska.

Istniejące w czasie pokoju lotniska w NRD, które mają być lotniskami operacyjnymi dla przebazowującej się DL, są pod względem inżynierskiego przygotowania na dobrym poziomie i zapewniają dobre warunki rozérodkowania i maskowania na lotnisku. Lotniska budowane lub adaptowane w okresie zagrożenia lub w czasie początkowego okresu wojny oraz przystosowane odcinki autostrad i dróg pod względem inżynierskim będą przygotowane znacznie gorzej. Oddziały inżynierskie wykonywać będą na tych lotniskach tylko prace zasadnicze. Przybywające na te lotniska rzuty naziemnego zabezpieczenia będą musiały przystąpić natychmiast do polepszenia rozbudowy inżynierskiej. Ze względu na ograniczone możliwości pododdziałów obsługi lotnisk batalionu zaopatrzenia, prace te będą ograniczać się do przygotowania stoisk dla samolotów i ukryć dla ludzi, polepszenia stanu dróg oraz maskowania.

Zachowanie zdolności bojowej samolotów na tych lotniskach może być realizowane metodą maksymalnego rozérodkowania oraz maskowania przy wykorzystaniu etatowych i podręcznych środków. W związku z tym, że oddziały budowy i remontu lotnisk AL będą wykonywały w zakresie budowy i remontu lotnisk tylko prace zasadnicze, w celu systematycznego doskonalenia rozbudowy inżynierskiej na lotniskach DL, celowe byłoby by DL posiadała organiczny pododdział remontu lotnisk, co szczególnie w toku prowadzenia operacji zaczepnej może mieć wpływ na zabezpieczenie inżyniersko-lotniskowe DL.

W warunkach czasu pokojowego elementy dywizyjne /batalion łączności, batalion radiotechniczny, PWL i RWNS, mbw/, ze względu na warunki dyslokacji, możliwości garnizonów i obiektów, rozmieszczenie dowództwa i sztabu DL w rejonie bazowania jednego z pułków, są w zasadzie rozwijane w tym samym rejonie, gdzie znajduje się dowództwo i sztab DL.

Z chwilą wyjścia DL na kierunek operacyjny i w toku trwania operacji, biorąc pod uwagę konieczność przestrzegania zasad maskowania i rozérodkowania sił i środków, elementy dywizyjne nie będą mogły być rozwijane w rejonie SD DL. Celową będzie rozwijać takie elementy "usługowo-zabezpieczeniowe", jak mbw, PWL i RWNS, każdy oddzielnie w rejonie lotnisk bazowania poszczególnych pułków lotniczych.

Za realizacją powyższej zasady przemawia konieczność ochrony i obrony tych elementów, które ze względu na ich charakter nie mają ku temu sił ani też możliwości, a szczególnie w warunkach przemieszczenia w toku operacji oraz możliwości pracy tych elementów w dwóch położeniach.

Prócz tego ww. elementy nie posiadają organów gospodarczo-zabezpieczających, stąd też pozostają na zaopatrzeniu innych jednostek.

W odniesieniu do batalionu łączności i batalionu radiotechnicznego /brt występuje tylko w DLM/ tak w czasie pokoju, podczas przegrupowania DL na kierunek operacyjny, jak i w toku trwania operacji zaczepnej, ze względu na charakter, przeznaczenie i funkcjonalne wykorzystanie, muszą być rozwijane w rejonie SD DL. Są to elementy służące do zabezpieczenia dowodzenia, organizacji wykrywania i naprowadzania samolotów na cele powietrzne i obiekty naziemne przeciwnika. Taka sytuacja wymaga by część sił i środków bat. łączn. i brt została wydzielona do WSD DLSzR i DLM, a pozostałe siły i środki zabezpieczały pracę DL w rejonie rozwinięcia SD. Prócz tego batalion łączności jako oddział, zabezpiecza pod względem gospodarczo-bytowym, dowództwo i sztab DL.

Takie warunki bazowania dywizji lotniczej oraz rozmieszczenie elementów zabezpieczenia, z jednej strony spełniają zasadę rozérodkowania, z drugiej zaś strony w pewnym stopniu utrudniają organizację pracy, wykorzystanie elementów dywizyjnych i

kierowanie nimi. Omówiona sytuacja i warunki bazowania DL zmuszają do ciągłego poszukiwania optymalnego rozwiązania tego problemu.

Rozwiązaniu tego problemu powinna towarzyszyć duża troska i zdolności organizacyjne dowódców, sztabów i organów tyłowych DL.

### c/ Materiałowe zabezpieczenie

Materiałowe zabezpieczenie realizowane jest przez służbę inżynieryjno-lotniczą i kwatermistrzostwo DL. Obejmuje ono całokształt przedsięwzięć związanych z planowaniem, przechowywaniem, uzupełnianiem środków materiałowych w oddziałach dywizji.

Nadzór w zakresie zabezpieczenia materiałowego DL sprawuje zastępca dowódcy dywizji ds. techniki i zaopatrzenia.

Za organizację i realizację materiałowego zabezpieczenia DL odpowiedzialny jest szef wydziału inżynieryjno-lotniczego i kwatermistrz DL.

Zapasy środków materiałowych znajdujących się na lotniskach stałych i zapasowych DL w okresie pokoju, ze względu na ich charakter i przeznaczenie dzielą się na:

- zapasy użytku bieżącego - służące do zabezpieczenia procesu szkolenia bojowego DL. Zapasy te znajdują się w magazynach i składach batalionu zaopatrzenia. Wysokość tych zapasów, szczególnie paliwa lotniczego uwarunkowana jest pojemnościami magazynów i dla każdego rodzaju lotnictwa jest różna, określana jest wytycznymi nadrzędnego organu.
- Średnio można przyjąć, że wysokość tych zapasów powinna zabezpieczyć prowadzenie działań z tych lotnisk:
  - z lotniska stałego na 10-15 p/l;
  - z lotniska zapasowego ok. 2 p/l.
- zapasy nienaruszalne - są to zapasy przechowywane w magazynach i składach batalionu zaopatrzenia dla zabezpieczenia potrzeb oddziałów DL lub innych jednostek z chwilą zarządzenia mobilizacji. Wysokość tych zapasów określają wytyczne nadrzędnych organów.

Z chwilą rozpoczęcia działań bojowych, DL prowadząc działania bojowe w systemie OPK z lotnisk stałych i zapasowych,

będzie zużywać środki materiałowe znajdujące się na tych lotniskach. W miarę zużywania środków materiałowych następować będzie ich uzupełnienie na zasadach przyjętych dla czasu pokojowego. Po przebazowaniu się DL na lotniska operacyjne, środki materiałowe, które nie mogą być zabrane na transport samochodowy tyłów DL, zostaną przekazane KLS, oraz jednostkom OPK wg wskazań DWL.

O ile zabezpieczenie materiałowe działań bojowych DL działającej przez określony czas w systemie OPK w warunkach rozśrodkowanego bazowania na lotniskach stałych i zapasowych nie powinno stwarzać poważniejszych trudności, o tyle zabezpieczenie materiałowe DL na lotniskach operacyjnych ma zasadniczy wpływ na wykorzystanie DL w operacji zaczepnej. Problem ten ściśle wiąże się z organizacją przemieszczenia w czasie i miejscu poszczególnych rzutów naziemnych zabezpieczenia i ich możliwościami w zakresie materiałowego zabezpieczenia.

Skład i wyposażenie poszczególnych rzutów naziemnego zabezpieczenia poszczególnych pułków lotniczych DL powinien być zdolny do zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego z lotniska operacyjnego przez okres co najmniej 1-2 dób. W warunkach wyjścia DL na kierunek operacyjny I rzuty naziemnego zabezpieczenia spełniać będą zasadniczą rolę. Będą one zabezpieczały działania bojowe DL z lotnisk operacyjnych ograniczonymi siłami do czasu przybycia II rzutów, co będzie miało wpływ na organizację materiałowo-technicznego zabezpieczenia i czas odtworzenia gotowości bojowej pułków lotniczych.

Po przybyciu II rzutów w rejon lotnisk operacyjnych, może zaistnieć taka sytuacja, że po nieznacznych wzajemnych uzupełnieniach z I rzutem, transportu i sprzętu oraz pewnych zmianach organizacyjnych, będą oczekiwać w rejonach ześrodkowania lub rozpoczną marsz w ślad za nacierającymi wojskami celem przyjęcia nowych lotnisk operacyjnych i przygotowania warunków do przyjęcia i zabezpieczenia działań bojowych oddziałów lotniczych.

Może zaistnieć i taka sytuacja, że II rzuty naziemnego zabezpieczenia nie przybędą na lotniska operacyjne w planowanym czasie i nie dołączą do I rzutów, a oddziały lotnicze DL będą w dalszym ciągu zabezpieczone siłami I rzutów. Nieprzybycie II

rzutów na planowane lotniska w odpowiednim czasie może być spowodowane zniszczeniem rzutów w marszu, zniszczeniem przepraw, pozostanie zgodnie z decyzją DWL na lotniskach w PRL do wykonania określonych zadań lub zostaną w marszu przecelowane na inne lotniska operacyjne do zabezpieczenia działań bojowych innych jednostek.

W toku trwania operacji zaczepnej uwzględniając tempo operacji oraz dużą częstotliwość przebazowań pułków, rozśrodkowane bazowanie pułku na 2 i więcej lotnisk, poszczególne rzuty będą zabezpieczały działania bojowe pułków lotniczych w oderwaniu od siebie.

Zachodzi stąd potrzeba, by skład, wyposażenie oraz struktura organizacyjna I i II rzutu naziemnego zabezpieczenia zapewniała większe możliwości i zdolności samodzielnego działania w określonych sytuacjach, a jednocześnie zapewniała organom tyłowym DL, pl i batalionom zaopatrzenia dowodzenie tymi elementami. Idealnym rozwiązaniem aczkolwiek nie jedynym, byłoby zorganizowanie zamiast dwóch rzutów naziemnego zabezpieczenia - dwóch pododdziałów o jednolitej organizacji posiadające możliwości zabezpieczenia działań bojowych pułku w dwóch położeniach niezależnie od siebie. Bez względu na system organizacyjny i podział elementów naziemnego zabezpieczenia, każdy z tych rzutów w czasie przemieszczania się z lotnisk stałych na lotniska operacyjne, powinien na transporcie samochodowym posiadać środki materiałowe na minimum 2 p/l.

Po przebazowaniu się DL na lotniska operacyjne, na transporcie rzutów naziemnego zabezpieczenia znajdowały się środki materiałowe w ilości ok. 4 p/l, co zabezpieczy potrzeby DL na 1-1,5 dnia działań bojowych w pierwszych dniach operacji zaczepnej. Ta ilość środków materiałowych znajdująca się na transporcie, to zapasy ruchome i stanowią minimalną ilość zapasów dla potrzeb oddziałów DL. Biorąc pod uwagę natężenie działań bojowych, szczególnie w pierwszych dniach początkowego okresu wojny rzędu 3-4 p/l oraz bazowanie pułku na jednym lotnisku ok. 2 dób, zachodzi potrzeba wcześniejszego zgromadzenia na lotniskach operacyjnych takiej ilości środków materiałowych, które zabezpieczałyby potrzeby każdego oddziału lotniczego na okres co najmniej 2 dni działań bojowych, bez naruszania zapa-

sów ruchomych znajdujących się na transporcie batalionu zaopatrzenia a prócz tego byłyby wystarczające do czasu rozwinięcia polowego systemu zaopatrzenia AL.

Stąd też urzutowanie zapasów środków materiałowych w DL przedstawiałoby się następująco:

- zawczasu przygotować na lotniskach operacyjnych	ok. 6 p/l
- zapasy ruchome na transporcie DL	ok. 4 p/l
	<hr/>
Razem:	ok. 10 p/l

Przyjmując średnio po 3-4 wyloty na dobę, stan środków materiałowych zabezpieczałby potrzeby każdego oddziału lotniczego na okres 3-3,5 dób działań bojowych.

W przypadku występowania w DL bazy materiałowej zapewniającej potrzeby DL na co najmniej 2 D/L, stąd wysokość środków materiałowych zabezpieczyłaby potrzeby DL na 4 doby działań bojowych.

W czasie marszu rzutów naziemnego zab. na lotniska operacyjne należy unikać zużywania ruchomych zapasów, na okres marszu, należy posiadać doraźne zapasy, szczególnie paliwa samoch. i żywności. Uzupełniania zapasów doraźnych należy dokonywać na marszrutach w punktach tankowania i składach. W tej sytuacji poszczególne rzuty naziemnego zabezpieczenia, przybyłyby na lotniska operacyjne z pełnymi zapasami ruchomymi.

#### d/ Techniczne zabezpieczenie i przemarsz rzutów

Techniczne zabezpieczenie polega na organizacji i realizacji przedsięwzięć mających na celu utrzymanie transportu samochodowego oraz środków obsługi i zabezpieczenia w wysokiej sprawności technicznej i eksploatacyjnej.

Prócz tego techniczne zabezpieczenie z punktu widzenia zaopatrzenia polega na dowozie części zamiennych i środków naprawy do samolotów oraz wydzieleniu transportu do grup awaryjno-technicznych na lotnisku oraz do grup ewakuacyjnych samolotów przymusowo lądujących.

Całoksztaltem technicznego zabezpieczenia kieruje zastępca dowódcy DL ds. techniki i zaopatrzenia. Bezpośredni nadzór w tym zakresie sprawuje:

- w odniesieniu do transportu samochodowego oraz środków obsługi i zabezpieczenia - szef służby samochodowej DL;

- w odniesieniu do sprzętu lotniczego - szef wydziału inżynierjno-lotniczego DL.

Bezpośrednio techniczne zabezpieczenie organizują:

- w odniesieniu do transportu samochodowego oraz środków obsługi i zabezpieczenia - dowódcy samodzielnych oddziałów dywizyjnych, i dowódcy oddziałów zabezpieczających oddziały lotnicze DL;
- w odniesieniu do sprzętu lotniczego - dowódcy dywizjonów technicznych pułków lotniczych.

Utrzymanie transportu samochodowego i środków obsługi w wysokiej sprawności technicznej, wymaga systematycznej obsługi technicznej, naprawy oraz nadzorowania nad celowym i zgodnie z przeznaczeniem wykorzystaniem tych środków.

W warunkach czasu pokojowego tylko część transportu samochodowego oraz środków obsługi i zabezpieczenia będące w stanie DL jest w ciągłej eksploatacji. Pozostała część tych środków ze względu na warunki garnizonowe znajduje się w konserwacji. Stąd też obsługa techniczna w odniesieniu do środków będących w eksploatacji nie powoduje większych trudności. Zupełnie odmienna sytuacja zaistnieje z chwilą rozpoczęcia przez rzuty naziemnego zabezpieczenia DL przemieszczania się na kierunek operacyjny i po zakończeniu przemieszczenia. Środki transportowe wydzielone do I rzutów naziemnego zabezpieczenia DL, powinny posiadać wysoką sprawność techniczną, co zapewni sprawną organizację przemarszu rzutów. Transport wymagający obsługi technicznej i ewentualnie naprawy bieżącej należy przydzielić do II rzutów. Pojazdy mechaniczne oraz inny sprzęt otrzymany z gospodarki narodowej, jak również będący dotychczas w jednostce lecz posiadający gorsze parametry lub mniejszy od wymaganego zapas przebiegu kilometrów lub motogodzin, w miarę możliwości pozostawić w składzie komend lotnisk stałych. Do poszczególnych rzutów naziemnego zabezpieczenia przydzielić zestawy ruchomych środków naprawczych /WTA i WTB/ a prócz tego wydzielić inne środki do grupy technicznego zabezpieczenia maszerującego rzutu /kolumny/. W czasie marszu na obszarze kraju, korzystać z pomocy punktów technicznego zabezpieczenia organizowanych przez resort wojska i komunikacji, a w czasie marszu na obszarze NRD, korzystać z pomocy punktów technicznego za-

bezpieczenia organizowanych przez jednostki służby komunikacji wojskowej armii i frontu.

Pojazdy mechaniczne uszkodzone w czasie marszu lub na skutek oddziaływania nieprzyjaciela należy doprowadzić do najbliższych punktów pomocy technicznej organizowanych na marszrucie, celem dokonania naprawy lub przekazania go organom komunikacji. W odniesieniu do pojazdów mechanicznych lub sprzętu występującego w małych lub pojedynczych ilościach np. dystrybutory tlenowe, kompresory, r/cję, itp. należy w miarę możliwości zabrać na lotniska operacyjne przez załadowanie na platformy wieloosiowe /trajlery/.

Można również niesprawne środki transportowe pozostawić pod ochroną na drogach, które mogą być zabrane przez kolejno maszerujące oddziały DL, o powyższych sytuacjach dowódcy maszerujących rzutów /kolumn/ zobowiązani są składać swoim przełożonym szczegółowe meldunki.

Jednym z ważnych elementów technicznego zabezpieczenia maszerujących wojsk jest regulacja ruchu.

Mimo, iż na obszarze kraju i w obszarze operacyjnym regulacja ruchu maszerujących wojsk jest zorganizowana, to jednak dla sprawnego przemarszu rzutów naziemnego zabezpieczenia DL, zajdzie konieczność regulacji ruchu, szczególnie w rejonach formowania rzutów poszczególnych oddziałów lotniczych i jednostek dywizyjnych, w rejonach pośrednich, rejonach wyczekiwania i odpoczynku oraz w punktach wchodzenia rzutów /kolumn/ z dróg bocznych na marszruty główne. Regulacja ruchu w tych warunkach będzie organizowana siłami poszczególnych rzutów /kolumn/. Bardzo ważnym problemem jest przemarsz rzutów naziemnego zabezpieczenia przez przeprawy wodne.

Rzuty naziemnego zabezpieczenia DL, maszerujące na lotniska operacyjne z obszaru położonego między rz. WISŁĄ a ODRĄ, przekraczać będą tylko rz. ODRĘ, natomiast rzuty maszerujące z obszaru położonego na wschód od rz. WISŁY i na południe od rz. NOTEC, przekraczać będą dwie przeszkody wodne a więc rz. WISŁĘ i ODRĘ lub NOTEC i ODRĘ. Rzuty maszerujące z obszaru położonego na południe od rz. NOTEC mogą przekraczać tylko rz. ODRĘ, jednak w przypadku konieczności przemarszu na lotniska w płn. części NRD, zmuszone będą przekroczyć kanał Hohenzolernów lub

kanal Środkowy. W celu sprawnego przemarszu rzutów naziemnego zabezpieczenia DL zajdzie potrzeba wysłania z DL przedstawicieli do komendantów punktów przeprawowych, celem regulacji wchodzenia i przekraczania przeprawy przez poszczególne rzuty naziemnego zabezpieczenia DL. W miarę przybywania poszczególnych rzutów naziemnego zabezpieczenia DL na lotniska operacyjne lub w nakazane rejony, dowódcy tych rzutów powinni natychmiast przystąpić do organizowania technicznej obsługi i naprawy sprzętu samochodowego oraz środków obsługi i zabezpieczenia. Potrzeby obsługi technicznej i naprawy będą wynikały z warunków eksploatacyjnych a więc przejechanych km, oraz uszkodzeń w związku z oddziaływaniem przeciwnika.

W pierwszej kolejności należy dokonać obsługi technicznej i naprawy sprzętu służącego do bezpośredniego odtworzenia gotowości bojowej samolotów, a szczególnie dystrybutorów tlenowych, dystrybutorów paliwowych, kompresorów, ładowni akumulatorów itp. W drugiej kolejności dokonywać obsługę techniczną i naprawę pozostałego transportu.

W odniesieniu do obsługi technicznej, wykonywać w pierwszej kolejności obsługę techniczną wyższą tzn. wykonać obsługę techniczną nr 2 /OT-2/ a później OT-1. W odniesieniu do napraw, wykonywać w zasadzie naprawę bieżącą metodą wymiany podzespołów i elementów. Obsługę techniczną /OT-1 i OT-2/ wykonują pododdziały remontu samochodów oddziałów dywizyjnych oraz pododdziały remontu samochodów oddziałów zabezpieczających po szczególne pułki lotnicze DL. Ruchomy warsztat remontu samochodów DL wykorzystuje się do wykonywania napraw bieżących i średnich.

W wyjątkowych okolicznościach można wydzielić z RWRS DL, zespoły i skierować na poszczególne lotniska /rejony/ celem wzmocnienia pododdziałów remontowych tych jednostek.

#### 4. Zabezpieczenie medyczne

Zabezpieczenie medyczne DL polega na organizacji przedsięwzięć leczniczo-ewakuacyjnych, sanitarno-higienicznych i przeciwepidemicznych.

Organizatorem całokształtu przedsięwzięć medycznego zabezpieczenia DL jest szef służby zdrowia DL.

Organami wykonawczymi w zakresie medycznego zabezpieczenia oddziałów dywizji jest:

- medyczny batalion wzmocnienia dywizji;
- plutony i drużyny medyczne oddziałów i pododdziałów dywizyjnych;
- kompanie medyczne batalionów zaopatrzenia.

Zabezpieczenie medyczne realizowane jest w trzech głównych kierunkach i obejmuje: profilaktykę, leczenie i ewakuację. W warunkach czasu pokojowego przedsięwzięcia powyższe są organizowane w oparciu o siły i środki granizonowej służby zdrowia, terenowej sieci służby zdrowia oraz rejonowe, okręgowe i centralne szpitale.

O ile zabezpieczenie medyczne DL w warunkach czasu pokojowego nie stwarza poważniejszych trudności, o tyle w warunkach wojny a szczególnie w początkowym jej okresie będzie znacznie trudniejsze. Trudności te będą spowodowane oderwaniem się DL od stacjonarnych szpitali, koniecznością ewakuacji chorych oraz organizowanie polowego systemu medycznego zabezpieczenia. W warunkach czasu pokojowego względy organizacyjne, ekonomiczne oraz dyslokacja jednostek nie wymaga rozwijania dywizyjnego medycznego batalionu wzmocnienia, jest on przeznaczony do zabezpieczenia medycznego DL na okres wojny.

Zabezpieczenie medyczne w okresie osiągania przez DL wyższych stanów gotowości bojowej z jednoczesnym rozródkiem na lotniskach stałych i zapasowych, prowadzeniem działań bojowych w systemie OPK oraz organizacją i kierowaniem przemarszem rzutów naziemnego zabezpieczenia, przebiegać będzie w zupełnie jakościowo nowych warunkach.

Wymagać to będzie od organów służby zdrowia dużego wysiłku oraz stojącej na wysokim poziomie organizacji pracy.

Zabezpieczenie medyczne przemieszczających się na lotniska operacyjne rzutów naziemnego zabezpieczenia należy organizować siłami i środkami poszczególnych jednostek. Przed wymarszem rzutów naziemnego zabezpieczenia należy ewakuować ciężko rannych i chorych wymagających dłuższego leczenia, do odpowiednich szpitali, natomiast chorych i lekko rannych wymagających kilkuniedniowego leczenia pozostawić w garnizonie stałym lub też przewieźć na lotniska operacyjne.

W czasie marszu rzutów naziemnego zabezpieczenia, rannych i chorych wymagających dłuższego leczenia, przekazywać do najbliższych szpitali wojskowych i cywilnych rozmieszczanych na trasie przemarszu oraz do szpitali polowych rozwiniętych w obszarze rzeki WISŁA i ODRA lub do szpitali wydzielonych do jednorazowego obłożenia na terytorium NRD.

Po przebazowaniu DL na lotniska operacyjne w rejonie jednego z lotnisk w zasadzie w rejonie rozmieszczenia SD dywizji, należy rozwinąć na bazie medycznego batalionu wzmocnienia - dywizyjny punkt medyczny, zorganizować polowy system ewakuacji i lecznictwa. Do czasu rozwinięcia DPM chorych, rannych i porażonych ewakuować transportem oddziałów do najbliższych frontowych baz szpitalnych i ich oddziałów. Szczególna uwaga w zakresie zabezpieczenia medycznego powinna być zwrócona na organizację opieki i pomocy lekarskiej personelu latającego i wysoko kwalifikowanego personelu naziemnego.

W całokształcie przedsięwzięć medycznego zabezpieczenia DL, służba zdrowia ściśle współpracuje ze służbą zabezpieczenia chemicznego DL oraz służbą lotniskową. Współpraca ta ma ogromne znaczenie w odniesieniu do badania skażeń promieniotwórczych i zabezpieczenia inżynieryjnego, a w szczególności dotyczy wspólnych wysiłków i organizacji w przypadku konieczności likwidacji skutków uderzeń jądrowych, chemicznych i bakteriologicznych. Te wspólne przedsięwzięcia powinny być uwzględnione w planie medycznego zabezpieczenia przebazowania i działań bojowych DL.

### III. PLANOWANIE I KIEROWANIE TYŁOWYM ZABEZPIECZENIEM WYJŚCIA DL NA KIERUNEK OPERACYJNY

#### 1. Planowanie wyjścia DL na kierunek operacyjny w ogólnym systemie operacyjnego rozwinięcia wojsk

Organizacja i przygotowanie operacyjnego rozwinięcia wojsk obejmuje kompleks przedsięwzięć, ściśle powiązanych z problematyką gotowości bojowej i planami użycia poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i rodzajów wojsk. Podstawą do planowania są ustalenia Naczelnego Dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Członków Układu Warszawskiego oraz dyrektywy i zarządzenia Sztabu Generalnego WP. Planowanie operacyjnego

rozwińnięcia nie jest aktem jednorazowym, jest ono procesem ciągłym. Polega na systematycznym uaktualnieniu poszczególnych dokumentów, stosownie do zaistniałej sytuacji polityczno-wojskowej, zmian organizacyjnych, warunków ekonomicznych oraz koncepcji wykorzystania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych. Głównym organem planującym operacyjne rozwińnięcie wojsk jest Sztab Generalny. W planowaniu, w znacznym stopniu uczestniczą: Inspektorat Szkolenia oraz dowództwa okręgów wojskowych. Prócz tego w planowaniu udział biorą dowództwa rodzajów sił zbrojnych, rodzajów wojsk i służb, szereg resortów /jak komunikacji i łączności, żeglugi, transportu/ i wojewódzkie sztaby wojskowe w zagadnieniach ich dotyczących. Ze względu na konieczność zachowania ścisłej tajemnicy, liczba przedstawicieli wymienionych organów w planowaniu jest ograniczona.

Operacyjne rozwińnięcie wojsk planuje się pod kątem widzenia wymagań planów pierwszej operacji. Stąd też dokumentację z tym związaną można podzielić na trzy grupy:

- osiągnięcia pełnej gotowości bojowej;
- przegrupowania /przesunięcia/ wojsk w obszar operacyjny;
- zabezpieczenia operacyjnego rozwińnięcia wojsk.

W planach związanych z doprowadzeniem wojsk do pełnej gotowości bojowej, należy zwrócić szczególną uwagę aby wojska osiągnęły ją w jak najkrótszym czasie.

Planowanie operacyjnego rozwińnięcia i wykorzystania związków taktycznych i oddziałów lotniczych AL, odbywa się na ogólnych zasadach w Sztabie Generalnym. W planowaniu bierze udział wydzielony zespół oficerów z Dowództwa Wojsk Lotniczych. Dowództwa dywizji lotniczej w zasadzie nie biorą bezpośredniego udziału w planowaniu operacyjnego rozwińnięcia wojsk w Sztabie Generalnym. Mogą jednak być okoliczności, kiedy dowódca DL, szef sztabu lub szef wydziału operacyjnego mogą uczestniczyć w planowaniu rozwiązania pewnego wycinka /zagadnienia/ dotyczącego wyjścia DL na kierunek operacyjny lub sposobu wykorzystania /działania/ DL w określonych sytuacjach.

Będą to jednak przypadki wyjątkowe i nie należy przyjmować jako zasady.

Żadne dane zawarte w planach opracowanych w Sztabie Generalnym przy udziale wyżej wymienionych oficerów DL, nie mogą mieć od-

bicia w dokumentacji gotowości bojowej DL.

DL w całokształcie problematyki związanej z planowaniem operacyjnym jest szczeblem i organem wykonawczym.

## 2. Osiąganie przez DL pełnej gotowości bojowej z jednoczesnym wydzieleniem rzutów naziemnego zabezpieczenia

Doprowadzenie wojsk do pełnej gotowości bojowej i wyprowadzenie ich spod uderzeń przeciwnika - to pierwszy, a zarazem bardzo ważny zespół czynności związanych z operacyjnym rozwinięciem wojsk do działań bojowych. Czynności te mogą być realizowane w okresie zagrożenia lub w czasie wojny.

Jednym z głównych czynników warunkujących szybkie i sprawne doprowadzenie wojsk do stanu pełnej gotowości bojowej i wyprowadzenie w porę spod uderzeń jądrowych nieprzyjaciela, jest sprawnie działający system powiadamiania.

System ten powinien zapewnić alarmowanie do pododdziałów włącznie, w sposób skryty, w krótkim czasie, niezależnie od sytuacji i odpowiednio do stanu zagrożenia. Wymagania te spełnia zautomatyzowany system alarmowania, umożliwiający powiadamianie - nie związków operacyjnych, taktycznych i garnizonów oraz oddziałów przez Sztab Generalny bez konieczności pośredniczenia innych organów dowodzenia. System alarmowania powinien uwzględniać kolejność powiadamiania wojsk w zależności od ich rodzaju i przeznaczenia oraz konkretnej sytuacji.

Priorytet w tym względzie prócz związków i jednostek WOPK powinny również mieć DLM i DLSzR, które z punktu widzenia obrony powietrznej, do czasu wyjścia na kierunek operacyjny działają w systemie OPK.

Decyzję odnośnie realizacji konkretnych przedsięwzięć planu operacyjnego rozwinięcia, w tym przede wszystkim rozwinięcia polowego systemu dowodzenia, doprowadzenia wojsk do stanu pełnej gotowości bojowej, rozśrodkowania lotnictwa, wyprowadzenia wojsk z garnizonów stałej dyslokacji - podejmuje się na szczeblu Komitetu Obrony Kraju /KOK/.

Uzupełnienie jednostek DL do pełnych stanów zgodnie z etatami czasu wojennego lub zmobilizowanie ich od nowa może być przeprowadzone w zależności od konkretnej sytuacji i dyslokacji jednostek - w rejonach stałej dyslokacji lub w zapasowych

rejonach mobilizacji. Prócz tego dla pierwszych rzutów naziemnego zabezpieczenia DL, należy zaplanować rejon alarmowy. Zapasowe rejon mobilizacji oraz rejon alarmowy należy wybierać na kierunku planowanego przegrupowania w odległości ponad 10km od lotniska, a jeżeli istnieją dogodne warunki terenowe odległości te mogą być mniejsze. Zapasowe rejon mobilizacji oraz rejon alarmowy powinny być z dala od obiektów mogących być przedmiotem uderzeń jądrowych przeciwnika, powinny zapewnić jak najdogodniejsze warunki doprowadzenia wojsk do pełnej gotowości bojowej.

Oddziały, pododdziały /rzuty/ naziemnego zabezpieczenia poszczególnych pułków lotniczych DL wchodzące do rejonów alarmowych, rozmieszcza się w sposób zamaskowany, wzdłuż dróg umożliwiającym szybkie wyjście na planowane drogi przemarszu.

Jeżeli wybuch wojny poprzedza okres zagrożenia, to poszczególne oddziały DL można częściowo lub całkowicie uzupełnić do pełnych stanów etatowych lub zmobilizować od nowa. Przedsięwzięcia te mogą być realizowane pod pozorem ćwiczeń, wykonywania pewnych prac na rzecz gospodarki narodowej itp. lub też innymi zabiegami maskowania operacyjnego.

W sytuacji gdy wybuch wojny zastanie oddziały DL w miejscach stałej dyslokacji, następuje w ramach rozérodowania - start części samolotów poszczególnych pułków lotniczych na lotniska zapasowe oraz wymarsz w określonych czasach poszczególnych elementów naziemnego zabezpieczenia, a szczególnie pierwszych rzutów w rejon alarmowy lub bezpośrednio na lotniska operacyjne a prócz tego wymarsz na lotniska zapasowe UKLZ. Jednocześnie z realizacją powyższych przedsięwzięć, wykonuje się zadania mobilizacyjne i osiaganie pełnej gotowości bojowej. Oddziały i pododdziały DL przedsięwzięcia powyższe wykonują na sygnał /rozkaz/ lub też, jeżeli takiego sygnału nie otrzymały a wojna wybuchła - działają zgodnie z posiadanymi planami.

Kolejność przemarszu oddziałów i pododdziałów naziemnego zabezpieczenia DL zależy głównie od ich dyslokacji pokojowej i stanu gotowości bojowej. Najodpowiedniejszą kolejność można zapewnić wówczas, gdy w okresie zagrożenia postawi się w stan pełnej gotowości bojowej określoną ilość jednostek oraz poprawi dyslokację jednostek znacznie oddalonych od obszaru działań bojowych.

### 3. Kierowanie procesem przegrupowania rzutów naziemnego zabezpieczenia DL

Położenie geograficzne PRL, rozmach przedsięwzięć mobilizacyjnych, ruch wojsk własnych i sojusznicznych oraz ludności cywilnej a także funkcjonowanie systemu gospodarczego w warunkach silnego oddziaływania przeciwnika z chwilą wybuchu wojny /zwłaszcza bronią jądrową/ wymagają jednolitego i scentralizowanego kierowania na najwyższym szczeblu.

Z tych też względów operacyjnym rozwinięciem wojsk od momentu rozpoczęcia przegrupowania aż do osiągnięcia rejonów wyjściowych /lotnisk operacyjnych/ dowodzi i kieruje Sztab Generalny i dowództwa okręgów wojskowych. Dowodzenie i kierowanie odbywa się w ramach jednolitego "krajowego systemu kierowania i kontroli ruchu wojsk" na obszarze kraju w okresie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa państwa i podczas wojny. System ten, w skład którego wchodzi organa kierowania i kontroli ruchu wojsk oraz siły i środki różnych układów /militarnego, funkcjonalnego i terytorialnego/ przeznaczone głównie do utrzymania komunikacji, powinien zapewnić kontrolowany, bezkolizyjny i płynny ruch wojsk bez potrzeby wykorzystania sił wojsk operacyjnych do zabezpieczenia przegrupowania. Dla kontroli planowania przegrupowania związków i oddziałów lotniczych oraz tyłów AL, do stref kierowania i kontroli ruchu wojsk mogą być wydzielone grupy operacyjne /przedstawiciele/ DWL /AL/. Prócz tego może być organizowana grupa dowodzenia ze składu sztabu AL dla przyjmowania dowodzenia przegrupowującymi się /przebazowującymi/ się w obszar operacyjny oddziałami i związkami lotniczymi AL.

Udział dowództwa DL w zakresie przegrupowania rzutów naziemnego zabezpieczenia jest nieznaczny. Poszczególne oddziały i rzuty naziemnego zabezpieczenia DL wykonują marsz po nakazanych zgodnie z planem przegrupowania marszrutach, przekraczając w nakazanych terminach i miejscach przeprawy na rzekach oraz korzystają z określonych rejonów odpoczynku.

Rzuty naziemnego zabezpieczenia DL, ze względu na zniszczenie planowanych do przekroczenia przepraw lub ze względów operacyjnych, mogą być przecelowane na inne marszruty, przeprawy

oraz lotniska, a także w wyniku oddziaływania przeciwnika, marsz rzutów może być znacznie opóźniony i zdeorganizowany. Decyzje w tym zakresie podejmowane będą na szczeblu DWL lub AL. W celu kontroli przemarszu rzutów naziemnego zabezpieczenia DL, dowódca dywizji może skierować na poszczególne punkty przeprowokacyjne przedstawicieli.

Dowodzenie i kierowanie przez dowódcę DL przegrupowaniem oddziałów i rzutów naziemnego zabezpieczenia, rozpoczyna się od chwili otrzymania przez dowódcę DL sygnału /rozkazu/ i przekazaniu jednostkom DL tego sygnału /o ile jednostki nie otrzymały innym kanałem alarmowania/, aż do zakończenia przebazowania DL na kierunek operacyjny. Zakres dowodzenia oddziałami i rzutami naziemnego zabezpieczenia, w zależności od etapów będzie różny.

W pierwszym etapie obejmującym okres od rozpoczęcia formowania kolumn i rzutów do czasu wejścia ich w rejony alarmowe lub bezpośrednio na marszruty.

W tym okresie dowodzenie będzie polegało na zbieraniu danych i informacji o przebiegu przedsięwzięć związanych z osiągnięciem gotowości przez poszczególne oddziały DL, stawianiu zadań, przekazywaniu sygnałów i przyjmowaniu meldunków.

Dowodzenie w tym okresie będzie realizowane z dotychczasowego SD DL lub z zapasowego dotychczasowego SD DL.

W drugim etapie obejmującym okres rozpoczęcia marszu przez oddziały i rzuty naziemnego zabezpieczenia do czasu wchodzenia w granice węzła lotniskowego DL w obszarze operacyjnym. Dowodzenie w tym okresie będzie polegało na zbieraniu informacji i meldunków o położeniu i sytuacji w poszczególnych kolumnach i rzutach marszowych, przekazywaniu decyzji, rozkazów i informacji. Dowódca DL nie może jednak oddziaływać na planowy przemarsz kolumn i rzutów DL, bowiem należy to do organów kierowania i kontroli ruchu wojsk. Dowodzenie w tym okresie odbywać się będzie z ZDSD DL przy pomocy radiowych i radioliniowych środków łączności oraz za pomocą samolotu lub śmigłowca pośredniczącego.

W trzecim etapie obejmującym okres wchodzenia oddziałów i rzutów naziemnego zabezpieczenia na lotniska operacyjne do czasu całkowitego zakończenia przebazowania DL na kierunek operacyj-

ny. Dowodzenie w tym okresie będzie realizowane przez wcześniej przebazowaną samolotem na jedno z lotnisk operacyjnych DL, grupę operacyjną jako załączka SD DL, a później przez SD DL. Dowodzenie w tym okresie będzie polegało na kierowaniu/przecelowywaniu/oddziałów i rzutów naziemnego zabezpieczenia na poszczególne lotniska i rejony, kierowanie rozwijaniem się na poszczególnych lotniskach i osiąganiem gotowości do przyjęcia rzutów bojowych poszczególnych pułków lotniczych DL, zbieraniu meldunków i stawianiu zadań.

Bezpośrednio osiąganiem gotowości bojowej i formowaniem rzutów naziemnego zabezpieczenia jednostek dywizyjnych i pułków lotniczych - kierują dowódcy tych jednostek.

W czasie marszu tych jednostek i rzutów naziemnego zabezpieczenia na lotniska operacyjne, dowódcy tych jednostek w zakresie dowodzenia nie mogą wpływać na planowy przemarsz tych rzutów. Po przybyciu jednostek i rzutów naziemnego zabezpieczenia na lotniska operacyjne /rejony/, dowódcy tych jednostek przystępują do bezpośredniego dowodzenia nimi.

Całokształtem problematyki związanej z wyjściem DL na kierunek operacyjny z jednoczesnym działaniem DL w systemie OPK kieruje dowódca DL. Zakres tych przedsięwzięć jest bardzo szeroki a dowódca DL nie jest w stanie osobiście rozwiązywać wszystkich problemów.

W odniesieniu do organizacji wyjścia DL na kierunek operacyjny, zasadniczą rolę spełnia sztab DL.

Z ramienia dowódcy DL, problematyką tyłowego zabezpieczenia, kieruje zastępca dowódcy DL ds. techniki i zaopatrzenia, który z ramienia dowódcy dywizji bierze udział w organizacji przegrupowania oddziałów i rzutów naziemnego zabezpieczenia na kierunek operacyjny.

Całokształtem problematyki związanej z osiąganiem przez DL pełnej gotowości bojowej z jednoczesnym działaniem DL w systemie OPK oraz organizacją przebazowania DL na kierunek operacyjny kieruje dowódca DL przy pomocy sztabu i poszczególnych organów DL. Dokumentacja gotowości bojowej DL obejmuje treść zadań DL w zakresie rozródkowania i prowadzenia działań w systemie OPK, natomiast treść zadań DL dotyczących wyjścia DL na kierunek operacyjny i użycia jej w operacji zaczepnej, zawarta

jest w oddzielnych zaplombowanych dokumentach przechowywanych w sztabie DL. Otwarcia dokumentów dokonuje dowódca DL na sygnał Sztabu Generalnego. Treść dokumentów może zawierać: nazwę lotnisk operacyjnych i ich ogólną charakterystykę, planowane terminy przemarszu rzutów naziemnego zabezpieczenia z określeniem dróg, mostów i przepraw, rejonu wyczekiwania i odpoczynku oraz sposób zabezpieczenia przegrupowania na obszarze kraju i na obszarze operacyjnym, zadania DL w systemie OPK w ramach pierwszego uderzenia lub zadań wykonywanych z lotnisk operacyjnych, a także ewentualne zmiany organizacyjne, oraz terminy wykonania poszczególnych zadań.

Realizacja zadań wynikających z dokumentacji gotowości bojowej DL, oraz zadań otrzymanych ze Sztabu Generalnego wymagać będzie od dowódcy DL, sztabu i poszczególnych organów DL wysokiej organizacji pracy oraz sprawnie działającego systemu dowodzenia.

Ze względu na spiętrzenie się różnorodnych zadań oraz konieczności wykonywania niektórych z nich jednocześnie, zajdzie potrzeba zorganizowania i uruchomienia szeregu organizacyjno - funkcjonalnych organów przeznaczonych do realizacji postawionych DL zadań. Dowódca DL ze względu na dużą różnorodność przedsięwzięć realizowanych w tym czasie przez DL, nie jest w stanie rozwiązywać ich osobiście. Będzie on koncentrował swoją uwagę na głównych i najważniejszych przedsięwzięciach. Organem wykonawczym i koordynującym całokształt działań DL będzie sztab DL. Do zasadniczych i najważniejszych przedsięwzięć w zakresie realizacji otrzymanych przez DL zadań będzie:

- uruchomienie systemu alarmowania jednostek i postawienie w stan pełnej gotowości /o ile te jednostki nie otrzymały sygnału bezpośrednio ze Sztabu Generalnego/;
- zapoznanie się z zadaniem DL oraz wydanie o ile zachodzi potrzeba zarządzeń przygotowawczych;
- uruchomienie dowodzenia z zapasowego dotychczasowego SD DL;
- podanie sygnału do poszczególnych pułków na rozładunek;
- wypracowanie i podjęcie decyzji odnośnie przemieszczenia rzutów naziemnego zabezpieczenia i WSD na kierunek operacyjny;
- organizacja grupy operacyjnej jako SD<sub>1</sub> DL;
- kierowanie przedsięwzięciami mobilizacyjnymi DL<sub>1</sub>

- wypracowanie, podjęcie i zameldowanie decyzji dcy AL odośnie przebazowania DL na lotniska operacyjne z jednoczesnym prowadzeniem działań w systemie OPK;
- postawienie zadań oddziałom DL.

Wszystkie przedsięwzięcia realizowane są w odpowiednim czasie i miejscu. Stąd też w celu sprawnego ich przebiegu, należy postępować wg określonego planu, który powinien być w zależności od sytuacji i potrzeb systematycznie uaktualniany. Dużą pomocą w zakresie realizacji przedsięwzięć na szczeblu DL może być zawczasu opracowany "model sieciowy". Rodzaj, kolejność i czas trwania poszczególnych przedsięwzięć i czynności ustala się na podstawie dyrektywnych /nakazanych / danych czasowych oraz wypracowanych danych z ćwiczeń i codziennej działalności DL.

W odniesieniu do danych czasowych wynikających z otrzymanych zadań, co do których trudno ustalić zawczasu czas ich trwania, powinny być "wyzerowane" i wstawione czasy dopiero po otrzymaniu zadań i ustaleniu czasu trwania ich realizacji. Model sieciowy zapewnia kontrolę realizacji w czasie i miejscu następujących po sobie zadań i czynności.

Najbardziej praktycznym modelem jest model wykonany w postaci pulpitu /tablicy/ z podświetleniem poszczególnych zdarzeń. Wykonawcy poszczególnych zadań, po ich zrealizowaniu zamiast meldować ustnie - mogą to wykonać przez wyłączenie odpowiedniego punktu co oznacza wykonanie określonego zadania, a kontrolujący na SD DL realizację przedsięwzięć, może tylko odnotować czas wykonania tego zadania.

Model sieciowy jako element planu realizacji przedsięwzięć daje dowódcy DL możliwość kontroli stopnia realizacji przedsięwzięć a jednocześnie umożliwia oddziaływanie na te przedsięwzięcia, które z różnych przyczyn nie mogą być realizowane w nakazanym czasie.

Całokształt przedsięwzięć i realizowanych przez DL zadań na wypadek wojny, wymaga systematycznego szkolenia oficerów sztabu DL, stanu osobowego jednostek wchodzących w skład DL oraz doskonalenie funkcjonowania systemu dowodzenia.

## ZAKOŃCZENIE

Z analizy charakteru ewentualnej przyszłej wojny i możliwych wariantów rozpoczęcia jej przez przeciwnika, wynika obiektywna konieczność zapewnienia wojskom operacyjnym takiego stopnia gotowości bojowej i takich warunków, aby mogły one natychmiast, bez skomplikowanych przedsięwzięć przystąpić do wykonania swoich zadań. W warunkach wojny jądrowej należy jednak wykluczyć znane z historii wojen sposoby rozwijania sił zbrojnych.

Sprawne i szybkie oraz w porę wykonane operacyjne rozwinięcie wojsk, będzie miało kolosalne znaczenie dla osiągnięcia powodzenia w pierwszym starciu z przeciwnikiem.

Operacyjne rozwinięcie wojsk powinno być odpowiednio zaplanowane, a plany te powinny być systematycznie uaktualniane stosownie do sytuacji polityczno-militarnej z uwzględnieniem możliwości użycia broni jądrowej.

W treści niniejszego opracowania teoretycznego zapewne nie poruszono wszystkich problemów związanych z wyjściem DL na kierunek operacyjny oraz tyłowym zabezpieczeniem.

Zajdzie potrzeba dalszych badań oraz poszukiwań optymalnego rozwiązania problematyki zawartej w niniejszym opracowaniu.

## LITERATURA

1. Biuletyn informacyjny MON nr 2/102/72, wyd. MON 1972 r. nr bibl. ASG 014856.
2. Płk dypl. Tadeusz BENTKOWSKI "Operacyjne rozwinięcie wojsk armii i frontu" wyd. ASG, 1970 r., nr bibl. 016358.
3. Ppłk dypl. Kazimierz NOWAK "Właściwości bazowania i manewru lotniskowego lotnictwa frontowego" rozprawa doktorska wyd. ASG 1968 r., nr bibl. 011696.

OPRACOWAŁ:

płk dypl. Władysław BOGUSŁAWSKI

Wydrukowano w 30 egz.

Egz.nr 1-30 Bibl.Tajna

Wyk.: płk Bogusławski

Druk: PK, dn. 1.12.73 r.

Nr ks. 01948/03916/WW.

Kop.  
BIBLIOTEKA NALOWA ARM. W.  
Archiwum Biuletynu Operacyjnych

44847