

Grey Scale #13



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

AKDEMIA SZTABU GENERALNEGO WP
im. generała broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI WOJSK INŻYNIERYJNYCH

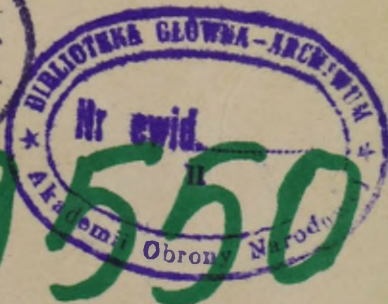
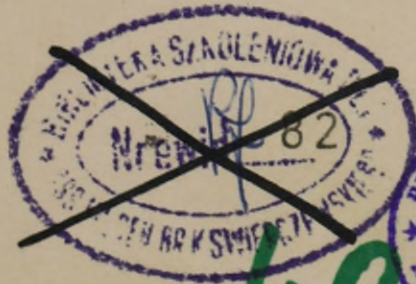
JAWNE

[Redacted]
[Redacted]
Egz. Nr 1

płk dypl. Władysław KURAL

**PROBLEMY ZABEZPIECZENIA INŻYNIERYJNEGO
W KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ**

(Wykład)



49550

WARSZAWA

LISTOPAD

1974



AKDEMIA SZTABU GENERALNEGO WP
im. generała broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI WOJSK INŻYNIERYJNYCH

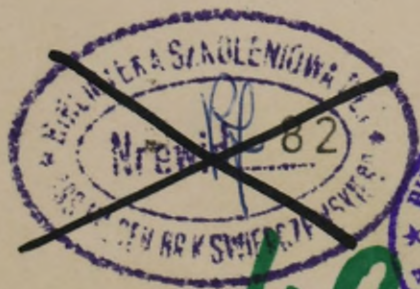
JAWNE

Egz. Nr 1

płk dypl. Władysław KURAL

PROBLEMY ZABEZPIECZENIA INŻYNIERYJNEGO
W KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ

(Wykład)



49550

WARSZAWA

LISTOPAD

1974

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

PODSTAWA KATEDRY
Ustawa z dnia 22 stycznia 1950 r.
art. 86 ust. 2
(Dz.U. Nr 11 poz. 95)
Podpis

TAKTYKI WOJSK INŻYNIERYJNYCH

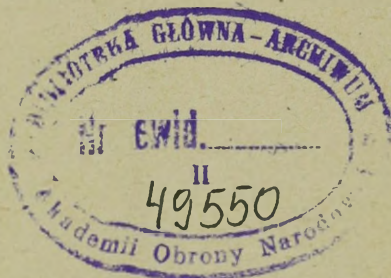
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

ZATWIERDZAM
SZEFA KATEDRY TWI.

Egz.nr 1

/-/ płk doc. dr T. PROCAK

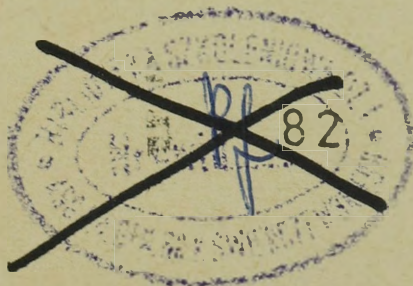
*Przeklas. -
prot. 1 z dn. 2.01.97
Φm-*



płk dypl. Władysław KURAL

"PROBLEMY ZABEZPIECZENIA INŻYNIERYJNEGO W KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ"

/Wykład/



WARSZAWA

listopad

1974 rok

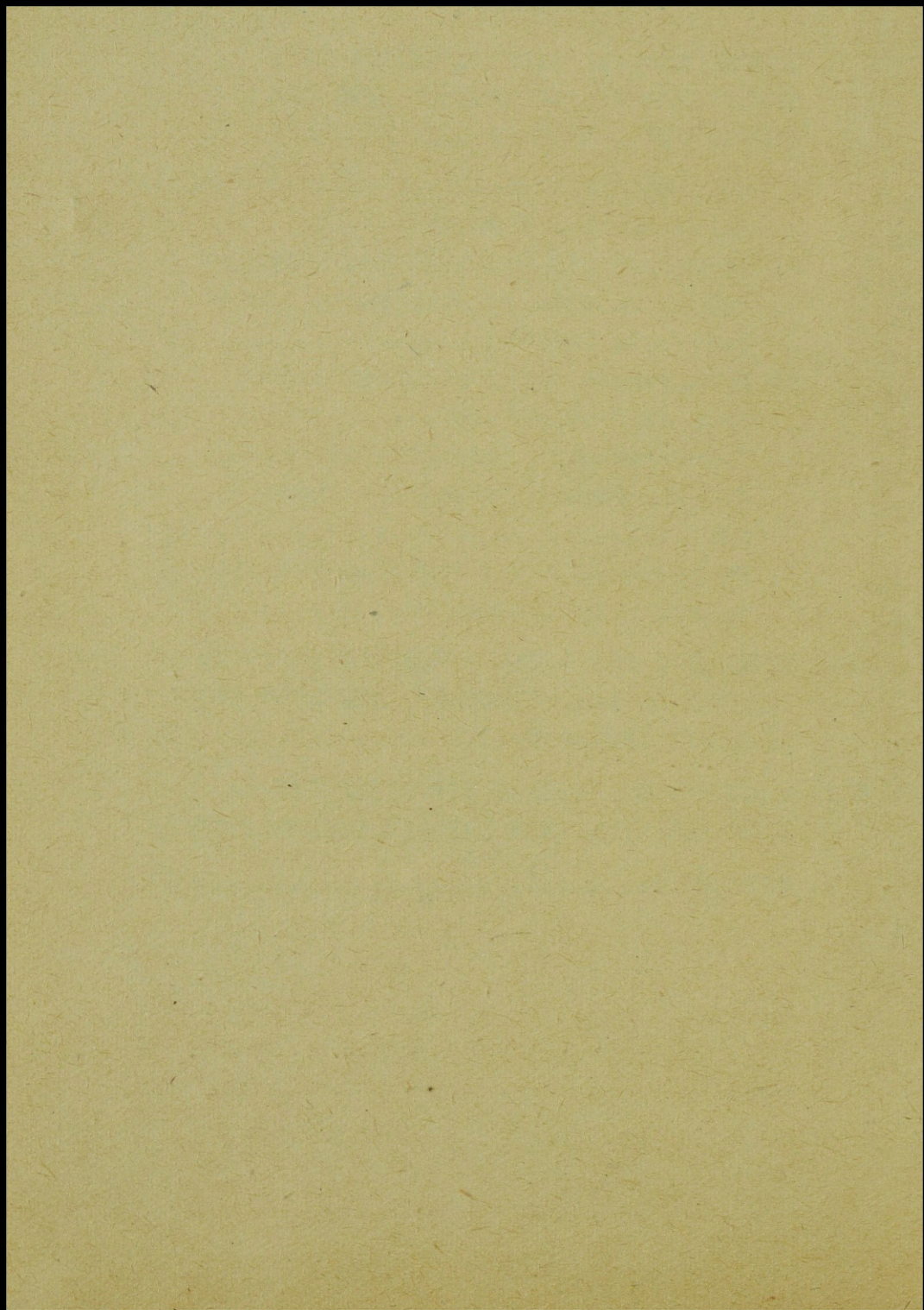
1875
1876
1877

X

SPIS TREŚCI

Str.

I. GŁÓWNE ZADANIA ZABEZPIECZENIA INŻYNIERYJNEGO W KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ I SPOSOBY ICH REALIZACJI ..	5
1. Rozpoznanie inżynierskie rejonów załadowania i lądowanie	7
2. Przygotowanie pod względem inżynierskim rejonów ześrodkowania i załadowania desantu	12
3. Pokonywanie zapór przeciwdesantowych nieprzyjaciela	20
4. Zabezpieczenie inżynierskie wyładowania desantu w rejonie lądowania	25
5. Przygotowanie pod względem inżynierskim bazy lądowania	28
II. NIEZBĘDNA ILOŚĆ SIŁ I ŚRODKÓW INŻYNIERYJNYCH DO ZABEZPIECZENIA KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ	31
III. PLANOWANIE I KIEROWANIE ZABEZPIECZENIEM INŻYNIERYJNYM DZIAŁAŃ DESANTOWYCH.	36
IV. WNIOSKI	38



I. GŁÓWNE ZADANIA ZABEZPIECZENIA INŻYNIERYJNEGO W KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ I SPOSOBY ICH REALIZACJI

Kombinowana operacja desantowa jest najbardziej złożonym i skomplikowanym rodzajem współczesnych działań bojowych, polegającym na pokonaniu przeciwdziałania sił nieprzyjaciela podczas załadowania desantu na środki transportowe, ich przejścia morzem i powietrzem oraz na przełamaniu od strony morza obrony przeciwdesantowej i wysadzeniu desantu na ląd. Stąd też działania desantowe skupiają w sobie szereg przedsięwzięć bojowych i zabezpieczających prowadzonych niemal przez wszystkie rodzaje sił zbrojnych.

Wojska inżynieryjne w kombinowanej operacji desantowej realizują szereg zadań zabezpieczenia inżynieryjnego, wywierających zasadniczy wpływ na przebieg operacji desantowej, a rodzaj oraz zakres zadań i przedsięwzięć inżynieryjnych zależy przede wszystkim od charakteru wybrzeża morskiego w rejonie załadowania i lądowania, rodzaju i ilości środków transportu morskiego wydzielonego do przewozu desantu, sposobu załadowania ludzi i sprzętu bojowego na środki transportu, charakteru obrony nieprzyjaciela rozbudowanej w rejonie lądowania i w głębi jego obrony.

Charakter i zakres wykonywanych zadań zabezpieczenia inżynieryjnego podczas załadowania desantu morskiego i powietrznego podobnie jak pod

czas wylądowania /lądowania/ zależy głównie od warunków taktyczno-operacyjnych i geograficznych . Należy jednak zawsze mieć na uwadze fakt, że za - bezpieczeństwo inżynierskie wylądowania desantu jest bardziej skomplikowane niż załadowanie, ponieważ odbywa się w warunkach bezpośredniego oddziaływa - nia nieprzyjaciela na punkty wylądowania i rejony lądowania desantu, przy czym wykonuje się je z re - guły w rejonie o dużym nasyceniu zapór przeciwde - santowych przeciwnika.

W kombinowanej operacji desantowej zmierza - jącej do opanowania odcinka wybrzeża, wysp bądź innych ważnych rejonów położonych w akwenach mórz /ciaśnin, portów itp. obiektów/ do zasadniczych za - dań zabezpieczenia inżynierskiego należy zaliczyć:

- rozpoznanie inżynierskie rejonu załadowa - nia i rejonu lądowania dla potrzeb desantu mor - skiego i powietrznego;
- urządzenie pod względem inżynierskim re - jonów ześrodkowania i załadowania;
- maskowanie prac i przedsięwzięć inżynie - ryjnych związanych z załadowaniem desantu powietrz - nego i morskiego;
- zabezpieczenie drogowo-mostowe w rejonie załadowania i lądowania desantu;
- wykonywanie przejść w zaporach przeciwde - santowych w pasie wód przybrzeżnych oraz na plaży w punktach wylądowania;
- udział w zabezpieczeniu wylądowania desan - tu morskiego z okrętów oraz przygotowanie bazy lą - dowania;

- zabezpieczenie inżynieryjne działań desantu po wylądowaniu i w głębi obrony nieprzyjaciela.

Charakter i zakres wykonywanych zadań zabezpieczenia inżynieryjnego w kombinowanej operacji desantowej przekracza z reguły możliwości wojsk inżynieryjnych desantu i marynarki wojennej. W związku z tym, do realizacji zadań zabezpieczenia inżynieryjnego, zachodzi konieczność w maksymalnym stopniu angażowania sił i środków innych rodzajów wojsk i służb, a także oddziałów OTK /jeżeli rejon załadowania desantu znajduje się na własnym terytorium/.

1. Rozpoznanie inżynieryjne rejonów załadowania i lądowania

W okresie planowania i przygotowania działań desantowych rozpoznaje się przede wszystkim rejon załadowania i lądowania desantu, a podstawą do organizacji tego rozpoznania powinien być plan rozpoznania - opracowany przez sztab grupy desantowej, armii lub frontu.

Uwzględniając potrzeby desantu w zakresie możliwości wykorzystania dla potrzeb desantu terenu, rozpoznanie inżynieryjne w rejonie załadowania powinno ustalić:

- charakter wybrzeża i dna morskiego w rejonie planowanych punktów załadowania desantu morskigo, na środki transportowo-desantowe;
- warunki wykorzystania różnego rodzaju urządzeń znajdujących się na wybrzeżu do celów zała -

PRR-52
dip - 33,8m
net - 8,6m
@ - 50ft
40 jumpk YAZ-200
jezdni 7,5m

PDS
myst 280 523 590 559 466 465
Q - 10 60 80 100 7 140, 200
Czechy 45-7ignak
48 Ogranok - 216 191

dowczych /przystanie, mola itp./;

- możliwości pokonania przez środki trans - portowe plaży, wałów brzegowych i wydm;

- warunki wykonania różnego rodzaju prac inżynieryjnych w rejonach i punktach załadowania desantu;

- istnienie miejscowych środków i materiałów do wykonywania prac inżynieryjnych.

Do rozpoznawania rejonów, a przede wszystkim punktów załadowania wyznacza się inżynieryjne patrole rozpoznawcze /IPR/ z pododdziałów inżynieryjnych marynarki wojennej oraz ZT desantu, a także oddziałów OTK /jeżeli rejon załadowania znajduje się na własnym terytorium/.

IPR wyznacza się z reguły w sile drużyny saperów w tym 2-3 pletwonurków i wyposaża się je w sprzęt i środki umożliwiające prowadzenie rozpoznania w części przybrzeżnej morza i na lądzie. Przeciętnie na każdy punkt załadowania, należy wyznaczać jeden IPR.

Uwzględniając szeroki zakres i wachlarz wykonywanych zadań w rejonie i punktach załadowania, rozpoznanie inżynieryjne w miarę możliwości powinny prowadzić wszystkie rodzaje wojsk i służb wydzielone do desantu w zakresie swych potrzeb i możliwości.

Rozpoznanie inżynieryjne rejonu lądowania prowadzi się równoległe z rejonem załadowania. W rejonie desantowania/lądowania/główny wysiłek rozpoznania inżynieryjnego skupia się w celu uzyska -

nia danych o:

- najdogodniejszych do wysadzenia desantu odcinkach wybrzeża morskiego, w tym danych o charakterze dna morskiego oraz przejezdności terenu na wybrzeżu;

- charakterze inżynierskiej rozbudowy obrony przeciwdesantowej nieprzyjaciela, a zwłaszcza o zaporach przeciwdesantowych;

- terenie oraz charakterze i zakresie niezbędnych do wykonania prac inżynierskich w rejonie desantowania, a szczególnie na plaży;

- stanie przygotowania obiektów do zniszczenia w części przybrzeżnej jak i w głębi obrony.

Wstępne dane o rejonie lądowania uzyskuje się na podstawie studiowania map morskich, map topograficznych, opisów wojskowo-geograficznych itp. Materiały te jakkolwiek zawierają szereg danych o rejonie planowanego działania nie mogą być jednak traktowane jako zasadnicze źródła rozpoznania, służą one jedynie do zapoznania się z ogólną charakterystyką terenu wraz z ogólnym charakterem części przybrzeżnej morza.

W celu uzyskania dokładniejszych danych o rejonie lądowania, rozpoznanie inżynierskie na potrzeby desantu prowadzi się za pomocą fotografowania z powietrza, z okrętów nawodnych i podwodnych z zastosowaniem różnych środków technicznych oraz przez działanie inżynierskich grup wypadowych.

Fotografowanie z powietrza pozwala w stosunkowo krótkim czasie uzyskać dane o rozbudowanym

systemie zapór przeciwdesantowych, ukształtowaniu dna morskiego oraz fortyfikacyjnej rozbudowie terenu. Przez fotografowanie przy stanie morza zbliżonym do 0^oB i największym naswietleniu słonecznym można stosunkowo dokładnie określić na głębokości wody do 7-10 m położenie skał, kamieni, usytuowanie zapór znajdujących się w wodzie i charakter fortyfikacyjnej rozbudowy terenu.

Z okrętów nawodnych i podwodnych rejon desantowania można rozpoznawać orientacyjnie nawet z odległości 4-5 km. Przy wykorzystaniu istniejących urządzeń na okrętach można stosunkowo dokładnie określić w zasadzie tylko system rozbudowanych obiektów fortyfikacyjnych na wybrzeżu w postaci zapór z drutu kolczastego, jeży itp.

Dokładne dane o charakterze wybrzeża morskiego, rozbudowanym systemie zapór przeciwdesantowych i fortyfikacyjnej rozbudowie na wybrzeżu morskim mogą dostarczyć inżynieryjne grupy wypadowe /IGW/ organizowane z pododdziałów inżynieryjnych marynarki wojennej.

Skład inżynieryjnej grupy wypadowej /IGW/ zależy przede wszystkim od konkretnego zadania. Z zasady na każdy przewidywany punkt lądowania wyznaczają się jedną grupę w składzie od 3 do 6 zwiadowców-płetwonurków.

Zwiadowcy ci aby mogli wykonywać stawiane przed nimi zadania muszą być przerzuceni do rejonu lądowania. Przerzut /IGW/ do rejonu wykonywanych zadań odbywa się środkami transportu morskiego

lub powietrznego. Biorąc pod uwagę konkretne warunki, jakie występują w zachodniej części Morza Bałtyckiego, wysadzenie IGW z okrętów podwodnych może odbywać się z odległości 6-10 km od brzegu, a zatem do pokonania odległości dzielącej brzeg od okrętu, grupy te muszą być wyposażone w odpowiednie skutery podwodne typu "Błotnik" lub inne. Skuter "Błotnik" może holować pod wodą trzech płetwonurków wyposażonych w 20 kg MW, aparaty tlenowe, środki do oświetlania pod wodą itp. Ogólny zasięg skutera podwodnego "Błotnik" wynosi około 30 km. Dlatego też uwzględniając zasięg skutera oraz czas przebywania płetwonurków w wodzie 5-6 godzin przy wykorzystaniu aparatu tlenowego APW-6, IGW po wykonaniu zadania mogą powrócić do okrętu przed podejściem desantu do lądowania i dostarczyć dokładnych danych o systemie rozbudowanych zapór przeciwdesantowych, warunkach dna morskiego, fortyfikacyjnej rozbudowie terenu itp.

Inżynieryjne grupy wypadowe wydzielone do rozpoznania rejonu lądowania desantu mogą być również przetrzucane samolotami lub śmigłowcami.

Sposób prowadzenia rozpoznania i wyposażenia tych grup jest podobny jak w wypadku ich działania na tyłach nieprzyjaciela w normalnych warunkach, przy czym jednak wyposażenie ich powinno zapewniać możliwości rozpoznawania zapór przeciwdesantowych ustawianych w wodzie. Uzyskane dane o rejonie lądowania grupy rozpoznawcze przekazują z reguły środkami łączności radiowej.

2. Przygotowanie pod względem inżynieryjnym rejonów ześrodkowania i rejonów załadowania

Na okres przygotowania do działań, związkom taktycznym i oddziałom wyznaczonym do desantu wyznacza się rejon wyjściowy. W skład rejonu wyjściowego desantu wchodzi: rejon ześrodkowania ZT i rejon załadowania. Przy dostatecznej ilości czasu w rejonie ześrodkowania i załadowania rozbudowuje się odkryte i przykryte szczeliny dla ludzi, okopy dla sprzętu bojowego i środków transportowych, stanowiska ogniowe dla środków obrony przeciwlotniczej oraz wykonuje się przedsięwzięcia maskownicze. Uwzględniając fakt, że czas przewidywany na wykonywanie prac inżynieryjnych w rejonach ześrodkowania i załadowania będzie z reguły bardzo ograniczony, w rejonach tych dla ochrony ludzi i sprzętu bojowego przed środkami masowego rażenia należy w maksymalnym stopniu wykorzystywać naturalne ochronne właściwości terenowe /jary, wgłębienia terenowe, wyrobiska/ i inne naturalne ukrycia terenowe.

Dla DPD przygotowuje się pod względem inżynieryjnym rejon ześrodkowania orientacyjnie w odległości od lotnisk około 25-30 km, rejon wycieczki zasadnicze i zapasowe dla poszczególnych batalionów lub zgrupowań desantu oraz lotniska załadowcze /startu/.

Do przygotowania rejonu ześrodkowania pod względem inżynieryjnym wykorzystuje się siły i

środki DPD, natomiast do przygotowania rejonów wyczekiwania i lotnisk wydziela się siły i środki obsługi lotnisk oraz oddziały OTK, a w wypadkach koniecznych mogą być również użyte dodatkowe siły i środki wydzielane z armii lub frontu.

W rejonie ześrodkowania DPD wykonuje się obiekty fortyfikacyjne zapewniające ochronę i obronę desantu przed bronią masowego rażenia oraz wykonuje się przedsięwzięcia mające na celu zapewnienie siłom tym ochrony i obrony przed penetracją grup dywersyjno-rozpoznawczych nieprzyjaciela.

W celu zapewnienia sprawnego przejścia od działów desantu morskiego i powietrznego z rejonu ześrodkowania /wyczekiwania/ do wyznaczonych im punktów załadowania /lotnisk załadowania/ przygotowuje się i utrzymuje drogi marszu i manewru.

Dla DPD przeznaczonej do desantowania od rejonu ześrodkowania do wyznaczonych rejonów wyczekiwania i lotnisk załadowania /startu/ dla poszczególnych zgrupowań desantowych przygotowuje się i utrzymuje po jednej drodze. Drogi te przygotowane są i utrzymywane siłami wojsk OTK względnie siłami armii lub frontu.

W celu zapewnienia sprawnego przejścia związków taktycznych wydzielonych do desantu morskiego z rejonów ześrodkowania do wyznaczonych im punktów załadowania, przygotowuje się i utrzymuje drogi dofrontowe i rokadowe. Ilość przygotowywanych i utrzymywanych dróg dla poszczególnych ZT może być różna. Przeciętnie dla każdego pułku pierwszego

rzutu wyznacza się po jednej drodze od rejonu ześrodkowania do rokady nadbrzeżnej wyznaczonej 10-12 km od brzegu. Od rokady nadbrzeżnej przygotowuje się po jednej drodze do każdego zasadniczego i zapasowego punktu załadowania. Ponadto w granicach każdego punktu załadowania przygotowuje się drogę rokadową dla zapewnienia manewru podczas ładowania na środki desantowe. Odcinki dróg przechodzące przez wydmy i piaszczyste plaże wzmacnia się siatkami metalowymi, konstrukcjami lekkich pokryć drogowych /LPD/ oraz sztywnymi lub elastycznymi koleinami wykonywanymi z materiałów podręcznych. Na stromych zboczach lub urwistych brzegach, wykonuje się zjazdy oraz odpowiednio je wzmacnia.

Drogi przegrupowania dla oddziałów i ZT wydzielonych do desantu morskiego z rejonów ześrodkowania do punktów załadowania wraz z rokadą nadbrzeżną i drogą manewru w granicach punktów załadowania mogą być przygotowywane i utrzymywane siłami wojsk OTK /gdy rejon załadowania wyznaczony został na własnym terytorium kraju/ oraz siłami armii i frontu gdy rejon załadowania wyznaczony został na terytorium przeciwnika. W obu jednak wypadkach, oddziały i ZT wydzielone do desantu muszą być w gotowości do samodzielnego zabezpieczenia dróg /przepraw/ na wyznaczonych drogach marszu i w tym celu na okres przegrupowania, muszą organizować własne oddziały zabezpieczenia ruchu /OZR/.

W celu sprawnego załadowania oddziałów i ZT /desantu morskiego na środki transportowo-desanto-

we/ w rejonie załadowania, wyznacza się im pułkowe odcinki załadowania, a w nich urządza się punkty załadowania.

Na pułkowym odcinku załadowania mogą być przygotowywane 2-3 zasadnicze i 1-2 zapasowe punkty załadowania, a w rejonie załadowania dywizji do 5-6 zasadniczych i 2-3 zapasowych punktów załadowania. Niezależnie od przygotowania zasadniczych i zapasowych punktów załadowania w rejonie załadowania dywizji może być przygotowany dodatkowo zapasowy rejon z punktami załadowania.

Punkty załadowania okrętów desantowych mogą być wyznaczone na otwartych odcinkach wybrzeża, a punkty załadowania transportowców w niewielkich portach, ujęciach rzek lub podobnie jak dla okrętów desantowych na otwartych odcinkach wybrzeża.

Przygotowanie pod względem inżynieryjnym punktów załadowania na otwartym wybrzeżu zazwyczaj obejmuje:

- rozpoznanie inżynieryjne punktu załadowania;
- wykonanie lub przystosowanie istniejących urządzeń załadowczych dla potrzeb desantu;
- przygotowanie dróg w granicach punktu załadowania;
- wykonanie prac maskowniczych.

Urządzenia ułatwiające załadowanie ludzi i sprzętu bojowego na środki transportowo-desantowe przygotowuje się wówczas, gdy mała głębokość wody na punkcie załadowania nie pozwala na podejście

okrętów desantowych do linii brzegowej. W tym wypadku dla umożliwienia pokonania przez siły i środki desantu odległości dzielącej linię brzegową od miejsca zatrzymania okrętów, przygotowuje się między nimi mola stałe lub budowane z elementów składowanych, albo przystanie budowane z parku PP-64 i "Wstęga-71", bądź też dla dowozu wykorzystuje się także środki przeprawowe typu PTS, PTG i inne.

Wybór odpowiedniego środka dla umożliwienia pokonania przez siły i środki desantu odległości dzielącej linię brzegową od miejsca zatrzymania się okrętów, zależy od charakteru przybrzeżnej części morza, posiadanych sił i środków, a przede wszystkim czasu na przygotowanie punktu załadowania.

Budowa mól stałych pochłania dużo czasu oraz znaczną ilość sił, sprzętu i środków materiałowych, a ponadto demaskuje przygotowania do desantu na kilkanaście godzin przed załadowaniem wojsk. Przygotowanie istniejącego mola dla potrzeb desantu w wielu wypadkach również pochłania wiele czasu z uwagi na to, że nie zawsze jego parametry techniczne umożliwiają ładowanie z niego na środki transportowe sprzętu bojowego o odpowiednim ciężarze. W związku z tym prace te mogą obejmować: wzmocnienie konstrukcji nośnych mola /pokładu, podpór, dźwigarów/, a niekiedy również i przebudowę niektórych jego elementów /np. obniżenie wysokości mola/.

Obecnie najszybszymi środkami do urządzenia

przystani są parki pontonowe typu "Wstęga-71" i PP-64 oraz specjalne przystanie umożliwiające ładowanie sprzętu bojowego o obciążeniu do 50 ton na odległości 70 m i więcej od brzegu. Przeciętny czas urządzenia dwóch przystani z parku P-64 lub "Wstęga-71" siłami kompanii pontonowej waha się w granicach 2-3 godzin.

Z uwagi na to, że przystanie z parku PP-64 są wrażliwe na falowanie morza już przy stanie morza powyżej 2° w skali B, należy wykorzystywać je głównie w ujściach rzek oraz osłoniętych zatokach gdzie falowanie morza nie przekracza 3° w skali B. Natomiast przystanie montowane z parku "Wstęga-71" mogą być wykorzystywane i na otwartych odcinkach wybrzeża, ponieważ mniej są wrażliwe na falowanie morza nawet przy stanie morza do 4° w skali B.

W warunkach gdy ładowanie ludzi i sprzętu bojowego na środki desantowe nie będzie mogło odbywać się z mola lub przystani, wówczas do ich przemyślenia z brzegu do morskich środków transportowo-desantowych rozmieszczonych z dala od linii brzegowej mogą być wykorzystywane środki pływające typu PTS, promy przewozowe i inne środki przeprawowe.

Z przeprowadzonych ćwiczeń na wybrzeżu morskim wiadomo, że użycie tego rodzaju środków warunkowane będzie stanem morza do 3° w skali B. Przy większym stanie morza w PTS wypychane są przednie szyby przez fale morskie i w tej sytuacji

należy budować specjalne osłony szyb. Osłony te mogą być wykonywane z desek lub innych materiałów lecz w takich warunkach wykorzystanie tych środków jest bardzo utrudnione, a w wielu wypadkach nawet niemożliwe.

Podczas załadowania desantu, warunki geofizyczne wybrzeża w poszczególnych punktach załadowania nie będą jednakowe, a zatem i sposoby urządzenia punktów załadowania także będą różne. I tak, niektóre z nich mogą być przygotowane przede wszystkim w oparciu o mola stałe lub specjalnie budowane, inne zaś mogą być wyposażone w przystanie z parków pontonowych PP-64 i "Wstęga-71", a jeszcze inne w środki przeprowo-desantowe. Może być i tak, że na jednym punkcie mogą być wykorzystywane trzy rodzaje środków: mola stałe, przystanie z parków pontonowych i desantowe środki przeprowowe.

W celu uniknięcia strat w ludziach i sprzęcie bojowym w okresie ich załadowania wykorzystuje się w rejonie punktu załadowania przede wszystkim naturalne ukrycia i obiekty terenowe oraz właściwości maskujące terenu. W miarę możliwości wykonuje się również szczeliny, okopy i innego rodzaju ukrycia.

Bardzo istotną sprawą w zakresie przygotowania rejonu do załadowania i punktów załadowania jest ich maskowanie. W celu ukrycia ludzi i sprzętu bojowego w rejonach ześrodkowania i punktach załadowania należy przeprowadzać maskowanie bezpośrednio i operacyjne. W maskowaniu bezpośrednim

biorą udział wszystkie rodzaje wojsk i służb, ma -
skując sprzęt bojowy i wykonywane przez nich przed-
sięwzięcia związane z urządzeniem punktów załado-
wania.

W ramach maskowania bezpośredniego należy
miedzy innymi wykonywać następujące przedsięwzię-
cia maskownicze:

- materiały do budowy mola - przystani nale-
ży przygotowywać i gromadzić z dala od wyznaczo -
nych punktów załadowania;

- budowę moli i przystani prowadzić tylko w
nocy, a także w dzień przy ograniczonej widoczno -
ści /mgła, deszcz itp./, na dzień wykonane prace
należy maskować środkami podręcznymi i etatowymi ;

- sprzęt do budowy przystani pływających na-
leży dostarczać do miejsc ich montażu w okresie
bezpośrednio poprzedzającym ładowanie wojsk desan-
tu;

- prace drogowe i fortyfikacyjne wykonywane
na punktach załadowania należy maskować w miarę
ich postępu.

W ramach maskowania operacyjnego rejonu wyj-
ściowego desantu należy przeprowadzać następujące
przedsięwzięcia:

- pozorować zgrupowanie desantowych środków
transportowych poza wyznaczonym rejonem załadowa -
nia;

- pozorować załadowanie wojsk na środki de-
santowo-transportowe;

- rozbudowywać pozorne rejonu załadowania i
ześrodkowania wojsk.

Uwzględniając charakter i zakres prac związanych z maskowaniem operacyjnym do wykonywania tych zadań należy wydzielać specjalnie odpowiednie siły i środki z armii i frontu lub wojsk OTK - stosownie do opracowanego planu maskowania przez sztab frontu.

3. Pokonywanie zapór przeciwdesantowych nieprzyjaciela

Z dostępnych źródeł wiadomo, że w ramach przygotowań obronno-zaczeplnych w rejonie zachodniego Bałtyku i cieśnin duńskich, poczyniono wiele przedsięwzięć związanych z przygotowaniem wybrzeży do działań obronnych, włącznie z przygotowaniem odpowiedniej ilości zapór przeciwdesantowych w celu zamknięcia nimi przejść wewnątrz zatok i na wodach przybrzeżnych. W związku z tym należy się liczyć, że podczas działań wojennych zapory przeciwdesantowe mogą być rozbudowane w cieśninach, na wybrzeżu oraz brzegach wysp, w miejscach dogodnych do lądowania desantu morskiego, jak też i na otwartym morzu.

Pokonanie zapór minowych w morzu rozbudowanych do izobaty 5 m należy do obowiązków marynarki wojennej, a w pasie wód przybrzeżnych i na plaży - do obowiązków pododdziałów inżynieryjnych marynarki wojennej i pododdziałów inżynieryjnych desantu.

Wykonywanie przejść w zaporach przeciwdesantowych w pasie wód przybrzeżnych i na plaży jest przedsięwzięciem dość skomplikowanym z uwagi na

brak odpowiednich środków do wykonania tego zadania oraz konieczności wykonania tego zadania bezpośrednio pod ogniem nieprzyjaciela i przed lądowaniem wojsk desantu.

Przejścia w zaporach przeciwdesantowych mogą być wykonywane od strony morza lub lądu, a także jednocześnie od strony morza i lądu. Przejścia od strony morza będą wykonywane wówczas gdy desant morski będzie wysadzony na brzeg broniony przez nieprzyjaciela. Natomiast od strony lądu lub jednocześnie od strony morza i lądu wówczas, gdy lądowanie desantu morskiego będzie poprzedzone lądowaniem desantu powietrznego w celu opanowania bazy lądowania lub punktu lądowania dla desantu morskiego.

We wszystkich wymienionych warunkach, przejścia w zaporach przeciwdesantowych nieprzyjaciela mogą być wykonywane następującymi sposobami:

- a/ sposobem wybuchowym;
- b/ sposobem kombinowanym;
- c/ ręcznie.

Podczas wykonywania przejść w zaporach przeciwdesantowych, najskuteczniejszym sposobem wykonywania przejść będzie sposób wybuchowy. Przy wykorzystaniu /LWD/. Ładunki te wystrzelwane będą z wyrzutni zainstalowanych na barkach lub kutrach desantowych płynących w fali szturmowej. Po zbliżeniu się barki lub kutra do granicy zapór ustalonych w wodzie, odpala się ładunki wydłużone. Na podstawie przeprowadzonych doświadczeń wiadomo, że

dużym ładunkiem wydłużonym, można wykonać przejście w zaporach przeciwdesantowych w pasie wód przybrzeżnych o szerokości 10-15 m. Wskutek detonacji ŁWD na tej szerokości ulegają zniszczeniu głównie zapory minowe i niektóre typy zapór fortyfikacyjnych.

Dla rzutu szturmowego wykonuje się z zasady przejścia w pierwszej fazie o szerokości 40-60 m. W związku z tym, do wykonania jednego przejścia na punkcie lądowania należy zużyć 4-6 ŁWD o ile szerokość pasa zapór przeciwdesantowych waha się w granicach 80-100 m. Przy szerszych pasach zapór przeciwdesantowych, ilość ładunków wzrasta proporcjonalnie do ich szerokości.

Uwzględniając fakt, że po wybuchu ŁWD ulegają w zasadzie zniszczeniu tylko miny i niektóre typy zapór fortyfikacyjnych, pozostałe zapory fortyfikacyjne muszą być niszczone ładunkami skupionymi o wadze 15-20 kg zrzucane ze śmigłowców lub zakładane ręcznie przez grupy torujące desantu.

Do wykonania jednego przejścia, z wojsk inżynieryjnych marynarki wojennej organizuje się grupę torującą w składzie drużyny płetwonurków i drużyny saperów. Płetwonurkowie przeznaczeni są do wykonywania prac rozgrodzeniowych w zaporach podwodnych, natomiast saperzy do wykonywania przejść w zaporach minowych na plaży.

Na czas lądowania desantu morskiego w rejonie desantowania wyznacza się punkty lądowania, a na każdym punkcie lądowania wykonuje się w zapo -

6-9
4-9
2-3 punkty na odcinkach

rach przeciwdesantowych po 2-3 przejścia. Do wykonania tych przejść należy organizować 2-3 grupy torujące oraz 1-2 grupy odwodowe.

W rejonie lądowania dywizji desantowej, wyznacza się dwa-trzy pułkowe odcinki lądowania i na każdym z tych odcinków wybiera się dwa-trzy zasadnicze i jeden zapasowy punkt lądowania. Z zasady dla dywizji desantowej wyznacza się 4 zasadnicze i 2 zapasowe punkty lądowania, a zatem do wykonywania przejść w zaporach przeciwdesantowych należy organizować:

9 pułk
6

- 12-16 grup torujących;

- 6-8 grup odwodowych.

11 11 11
6-9

W celu umożliwienia sprawnego lądowania pierwszego i drugiego rzutu desantu, przejścia wykonane dla potrzeb rzutu szturmowego należy poszerzyć do szerokości 180-200 m. Do poszerzenia przejść wykorzystuje się grupy torujące, które przy wykorzystaniu ŁWD i ładunków skupionych niszczą zapory przeciwdesantowe. Niektóre zaś nie zniszczone zapory fortyfikacyjne mogą być odciągane przez pływające środki przeprawowe poza granicę przejścia lub zniszczone ładunkami skupionymi.

18-11
2

Przejścia w zaporach minowych ustawionych na plaży i częściowo w wodzie można wykonywać przy wykorzystaniu ŁWD, ręcznie, jak również trałami KMT-4, KMT-5 dowożonymi przez okręty lub śmigłowce. Wykonywanie przejść sposobem ręcznym w morzu polega na wyszukiwaniu min, przecinaniu nożycami linek kotwicznych zapór pływających, a następnie usuwanie

tych zapór poza granicę przejścia. Sposób ręczny stosuje się wówczas, gdy system tych zapór jest słabo rozbudowany lub nie ma innych możliwości ich usunięcia.

Przedstawione sposoby wykonywania przejść w zaporach przeciwdesantowych w obecnych warunkach prowadzenia kombinowanej operacji desantowej nie w pełni odpowiadają współczesnym wymogom przede wszystkim ze względu na czas ich wykonania przez stosowane środki. Przeciętny czas wykonania jednego przejścia przy wykorzystywaniu obecnych środków będzie się wahał prawdopodobnie w granicach 1,5 - 2 godz., a niekiedy i więcej.

W celu usprawnienia wykonywania przejść w zaporach przeciwdesantowych rozbudowanych w morzu i na plaży, a przede wszystkim skrócenia czasu wykonania przejść przez grupy torujące, grupy te powinny być wyposażone w doskonalsze ładunki wydłużone /pełzające/ o dużej sile wybuchu - przynajmniej 15-20 kg na mb. Ładunki te powinny być montowane na wodzie o różnej długości /w zależności od szerokości pasa zapór przeciwdesantowych/ i wysuwane na nie za pomocą specjalnego silnika rakietowego. Ładunki te niszczyłyby jednocześnie zapory minowe i fortyfikacyjne na szerokości około 25-30m. Przy wykorzystaniu takich ładunków do wykonywania przejść w znacznym stopniu można skrócić czas ich wykonywania.

W kombinowanej operacji desantowej grupy torujące organizowane do wykonywania przejść w zapo-

rach przeciwdesantowych mogą wykonywać przejścia działając w składzie desantu lądującego z morza lub powietrza. W skład desantu lądującego z powietrza wchodzi one wówczas, gdy zostanie on wysadzony w celu przygotowania bazy lądowania lub punktów lądowania dla desantu wysadzonego z morza. Grupy te po wylądowaniu przystępują w pierwszej kolejności do wykonywania przejść na plaży a następnie w morzu. Przejścia w zaporach inżynieryjnych wykonują ręcznie, przy wykorzystaniu kompletów UZ-2, LWD i ładunków skupionych. Aby grupy te mogły wykonywać przejścia w zaporach przeciwdesantowych wraz z desantem muszą być im dostarczone środki do ich wykonania. Dlatego też planując wykonywanie przejść w zaporach przeciwdesantowych przez desant powietrzny, należy przewidywać odpowiednią ilość środków transportowych do ich przewożenia.

4. Zabezpieczenie inżynieryjne wylądowania desantu w rejonie lądowania

W kombinowanej operacji desantowej, lądowanie zasadniczych sił desantu morskiego będzie się odbywało głównie na otwartym wybrzeżu, ponieważ uchwycenie i opanowanie istniejących portów nadających się do wykorzystania będzie bardzo trudne ze względu na to, że istniejące porty i bazy w rejonie lądowania z reguły będą silnie bronione, w związku z czym opanowanie ich będzie bardzo skomplikowane. Jeśli jednak mimo wszystko uda się je

opanować to należy liczyć się z tym, że urządzenia wyładownicze będą zaminowane lub zostaną przez przeciwnika zniszczone. Usunięcie zaś zapór i zniszczeń będzie wymagało pewnego czasu, stąd też wykorzystywanie portów i baz morskich do wyładowania środków transportowo-desantowych w pierwszym okresie walki może być utrudnione lub wręcz niemożliwe.

Wysadzenie desantu morskiego na otwartym wybrzeżu, jakkolwiek jest łatwiejsze to jednak również napotyka na wiele trudności. Trudności te związane są przede wszystkim z pokonaniem przez siły desantu zapór przeciwdesantowych i części przybrzeżnej morza, często ze względu na małą głębokość wody.

Przedsięwzięcia inżynieryjne zabezpieczające wyładowanie oddziałów desantu morskiego ze środków transportowo-desantowych na otwartych odcinkach wybrzeża, wykonują pododdziały inżynieryjne marynarki wojennej. W niezbędnym zakresie uczestniczą w tym przedsięwzięciu również organiczne i przydzielone do desantu pododdziały inżynieryjne.

Udział pododdziałów inżynieryjnych w zabezpieczeniu lądowania zależy w dużej mierze od warunków geofizycznych wybrzeża i możliwości podejścia okrętów desantowych do brzegu. Im bardziej sprzyjają warunki terenowe tym mniejszy jest udział pododdziału i sprzętu inżynieryjnego w wykonaniu tego zadania.

Uwzględniając charakter wykonywanych czynności inż. podczas wyładowania desantu, zabezpiecze-

nie wylądowania pododdziałów desantu z okrętów obejmuje:

- zapewnienie przerzutu sił, środków i sprzętu bojowego /transportowego/ niezdolnego do samodzielnie pokonania wód przybrzeżnych z okrętów, które nie mogą podejść bezpośrednio do brzegu lub do przystani;

- zapewnienie środkom transportowym dogodnych warunków do pokonywania piaszczystych plaż i wałów lub stromych brzegów morza;

- udział w grupach ratunkowo-ewakuacyjnych.

Do przewożenia sił i środków z okrętów desantowych do brzegu wykorzystuje się samobieżny sprzęt przeprawowy /PTS, PTG, GSP/. Sprzęt na PTS i PTG można ładować już w rejonie załadowania, zaś ludzi ładuje się na te środki w rejonie ich wodowania. Natomiast sprzęt na GSP ładuje się po ich zwodowaniu.

Podobnie jak do załadowania, również do wylądowania mogą być użyte odcinki mostu /przystani/ montowane z parku PP-64 i "Wstęga-71", które po załadowaniu sprzętem holuje się od stojącego na kotwicy okrętu aż do brzegu. Wykorzystanie wyżej wymienionych środków do wylądowania ludzi i sprzętu bojowego na brzeg uwarunkowane jest przede wszystkim stanem morza. Przy stanie morza w skali 4-9⁰ B środki te w zasadzie nie nadają się do eksploatacji. Dlatego też przed każdą kombinowaną operacją desantową służba meteorologiczna musi dokładnie na kilka dni określić stan morza i pogodę.

Na czas lądowania desantu do ratowania ludzi z rozbitych lub uszkodzonych środków desantowych należy organizować grupy ratunkowo-ewakuacyjne. W skład tych grup winny wchodzić siły i środki przeprawowe pododdziałów inżynieryjnych desantu. Grupy te winny ściśle współpracować z siłami ratownictwa marynarki wojennej.

Na każdym punkcie lądowania należy organizować jedną grupę ratunkowo-ewakuacyjną, w skład której powinny wchodzić następujące siły i środki:

- do drużyny płetwonurków;
- 1-2 PTS lub PTG;
- 1-2 łodzie desantowe z silnikami zaburtowymi;
- 1-2 ciągniki czołgowe wyposażone w liny holownicze;
- sprzęt ratunkowy /koło ratunkowe, liny itp./;
- 2-3 sanitariuszy.

Ratownictwem w rejonie lądowania kieruje dowódca zespołu lądowania poprzez dowódcę oddziału ratowniczego. Na punktach lądowania grupą ratunkowo-ewakuacyjną dowodzi z zasady dowódca wojsk inżynieryjnych marynarki wojennej.

5. Przygotowanie pod względem inżynieryjnym bazy lądowania

Cechą charakterystyczną morskich ćwiczeń desantowych jest to, że siły uczestniczące w nich wykonują zadania w oderwaniu od baz macierzystych operując głównie na akwencie i terytorium nieprzy -

jaciela. Zachodzi więc konieczność organizowania bazy lądowania, która obok zabezpieczenia planowanego wysadzenia wojsk desantu, zapewnia wszechstronne zaopatrywanie sił marynarki wojennej i desantu podczas prowadzenia walki w głębi obrony nieprzyjaciela.

W skład bazy lądowania wchodzi punkty lądowania desantu odpowiednio wyposażone, porty i rejony przeładowania wojsk desantu ze środków transportowych, tymczasowe punkty bazowania sił marynarki wojennej, lądowiska zabezpieczenia materiałowego oraz odpowiednie siły i środki marynarki wojennej i innych rodzajów wojsk czasowo przydzielonych do organizacji bazy.

Uwzględniając rolę i znaczenie bazy lądowania desantu musi ona być odpowiednio zabezpieczona pod względem inżynieryjnym. Charakter i zakres wykonywanych prac inżynieryjnych w rejonie bazy zależy od konkretnej sytuacji operacyjnej oraz wydzielonych do tego celu sił i środków.

W celu stworzenia jak najdogodniejszych warunków do funkcjonowania bazy lądowania należy:

- usunąć zapory minowe w części przybrzeżnej wybrzeża w rejonie bazy;

- zbudować przystanie stałe lub z parków pontonowych;

- przygotować odpowiednią ilość dróg w granicach bazy lądowania;

- rozbudować obiekty fortyfikacji polowej w postaci szczelin, okopów i ukryć dla środków transportowych;

- osłonić bazę lądowania systemem zapór minowych na kierunku najbardziej zagrożonym działaniem nieprzyjaciela;

- rozbudować SD komendanta bazy lądowania, punkty medyczne oraz stanowiska ogniowe dla pododdziałów wyznaczonych do ochrony i obrony bazy od strony morza, lądu i powietrza.

Przedsięwzięcia zabezpieczenia inżynieryjnego w bazie lądowania wykonywane są siłami i środkami pododdziałów inżynieryjnych marynarki wojennej, desantu morskiego oraz siłami wydzielonymi do obrony i osłony bazy lądowania.

Do budowy bazy lądowania przystępuje się po usunięciu zapór z części wód przybrzeżnych oraz uchwyceniu przez rzut szturmowy odcinka wybrzeża. A zatem zakres prac inżynieryjnych narasta stopniowo zgodnie z opracowanym planem rozbudowy bazy lądowania.

II. NIEZBEDNA ILOŚĆ SIŁ I ŚRODKÓW INŻYNIERYJNYCH DO ZABEZPIECZENIA KOMBINOWANEJ OPERACJI DE - SANTOWEJ

W kombinowanej operacji desantowej siły i środki inżynierskie z zasady będą wykorzystywane do:

- rozpoznania rejonu wyjściowego i lądowa -
nia;
- wykonywania przejść w zaporach przeciwdesantowych w morzu i na plaży;
- organizowania akcji ratunkowo-ewakuacyjnej;
- urządzenie bazy lądowania;
- zabezpieczania działań desantu po wylądowaniu.

Duża ilość różnorodnych i skomplikowanych zadań zabezpieczenia inżynierskiego oraz stosunkowo niewielka ilość sił i środków jakie znajdują się w dywizji desantowej, dywizji zmechanizowanej i dywizji powietrznodesantowej wchodzących w skład desantu powodują, że dywizje te aby mogły wykonywać stawiane przed nimi zadania muszą być odpowiednio wzmocnione siłami i środkami marynarki wojennej i wojsk inżynierskich z wyższego szczebla.

W kombinowanej operacji desantowej największe wzmocnienie w siłach i środkach inżynierskich powinna otrzymać DPD i DD, ponieważ te dwa ZT w pierwszej fazie operacji wykonują najważniejsze zadania.

Jeżeli DPD zostanie wykorzystana do przygo -

towania bazy lądowania lub punktów lądowania dla desantu wysadzonego z morza powinna być odpowiednio wzmocniona siłami i środkami inżynieryjnymi. Uwzględniając charakter i zakres wykonywanych zadań zabezpieczenia inżynieryjnego związanych z przygotowaniem bazy lądowania i punktów lądowania dla desantu morskiego a także z prowadzeniem walki z nieprzyjacielem, każdy batalion powietrzno-desantowy powinien być wzmocniony 1-2 plutonami saperów. Niezależnie od tego dywizja w celu zorganizowania inżynieryjnych elementów ugrupowania wojsk inżynieryjnych powinna otrzymać również przynajmniej jedną ksap.

Wychodząc z wyżej podanych potrzeb DPD powinna otrzymać w formie wzmocnienia 2 a nawet 3 kompanie saperów.

Dywizja desantowa w składzie grupy operacyjnej wojsk desantu morskiego zawsze działa w pierwszym rzucie sił głównych. Stanowi ona bowiem w początkowym okresie lądowania główną siłę uderzenia wykonywanego w celu opanowania, samodzielnie lub we współdziałaniu z desantem powietrznym, rejonu wybrzeża stwarzającego dogodne warunki do wysadzenia kolejnych rzutów desantu morskiego.

Siły i środki wyznaczone do lądowania z morza, z reguły będą lądować na dwu-trzech odcinkach lądowania: na każdym z tych odcinków wyznacza się dwa-trzy zasadnicze i jeden zapasowy punkt lądowania o szerokości od 1,5 do 2 km.

Przy takiej ilości wyznaczonych punktów lądowania

dowania jednocześnie mogą lądować dwa pułki desantowe i desant czołgowy lub dwa pułki desantowe i pułk zmechanizowany. W celu zabezpieczenia sprawnego desantowania na każdym punkcie lądowania należy wykonać 2-3 przejścia w zaporach przeciwdesantowych, a po wylądowaniu pierwszego rzutu dla wysadzenia drugiego rzutu i tyłów desantu oraz umożliwienia sprawnego zaopatrywania desantu rozbudować bazę lądowania.

Z reguły dla DD wyznacza się do desantowania dwa pułkowe odcinki lądowania, na każdym z tych odcinków wybiera się dwa zasadnicze i jeden zapasowy punkt lądowania, a na każdym punkcie wykonuje się po 2-3 przejścia w zaporach przeciwdesantowych w morzu i na plaży.

Uwzględniając siły i środki inżynieryjne niezbędne do realizacji zadań na jednym punkcie lądowania oraz lądowanie desantu na czterech punktach można przyjąć, że do wykonania tych zadań potrzebne będą następujące siły i środki inżynieryjne.

Zestawienie sił i środków inżynieryjnych niezbędnych do zabezpieczenia lądowania desantu morskiego w rejonie lądowania ilustruje tabela nr 1.

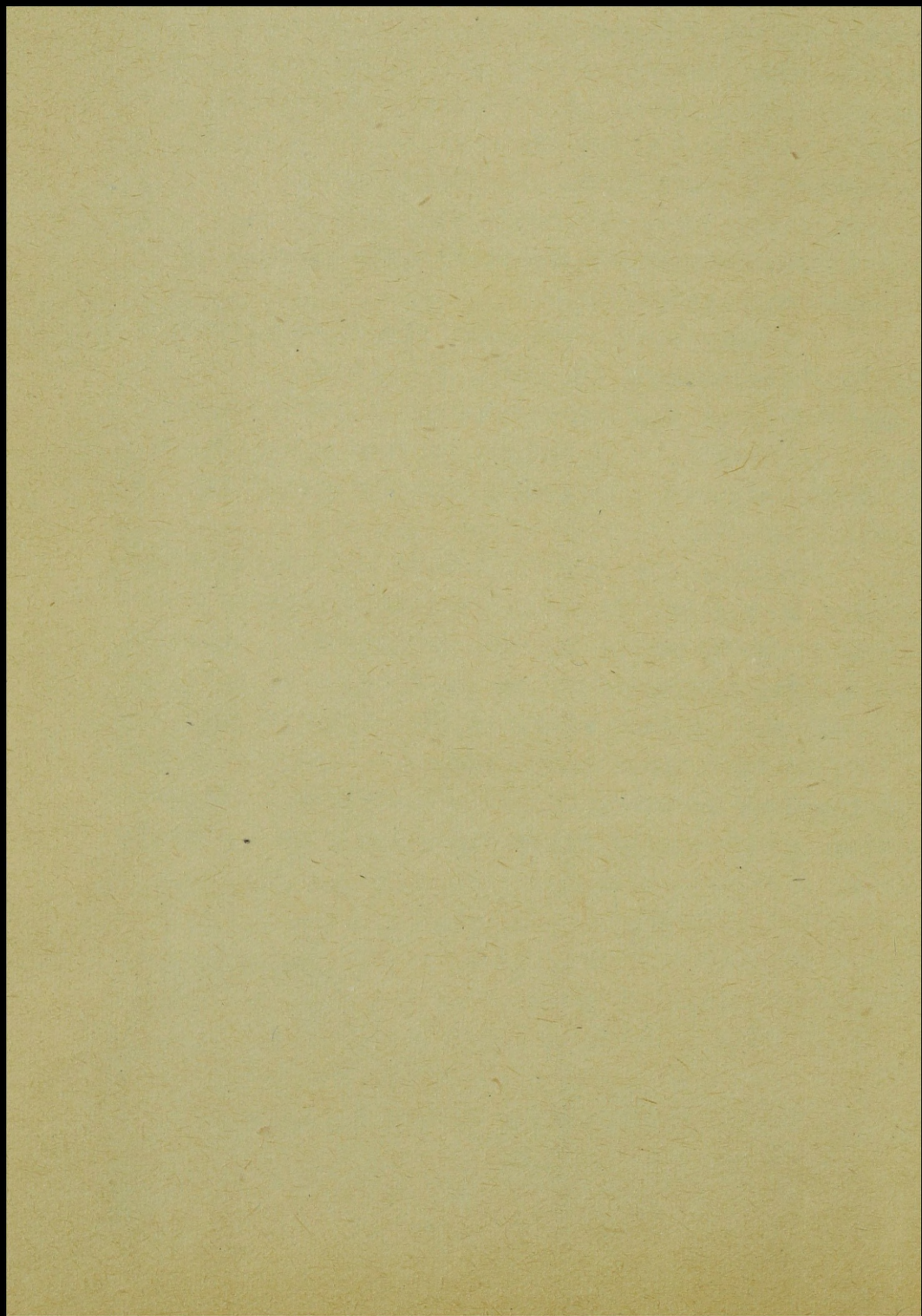
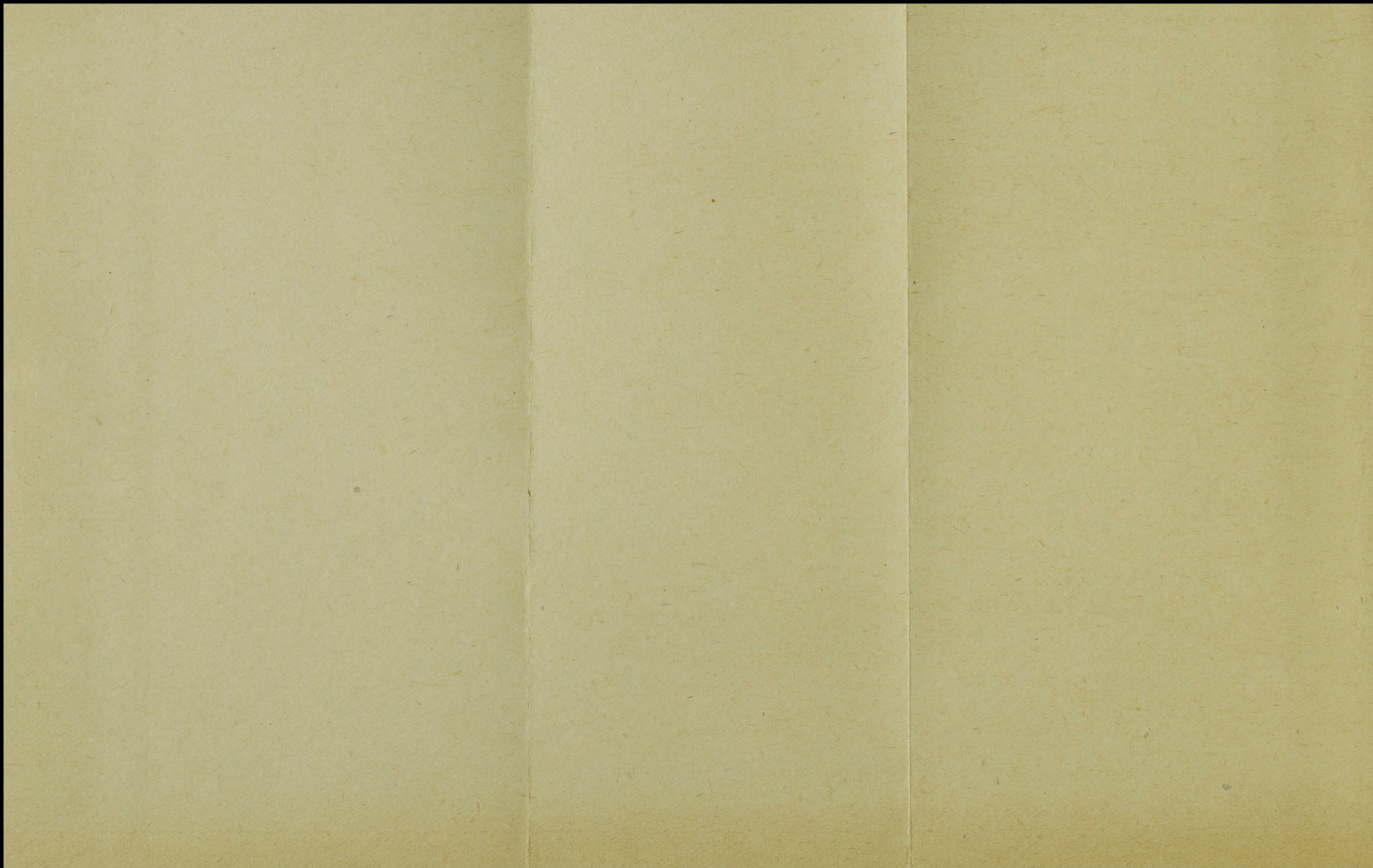


Tabela nr 1

Lp.	Rodzaj wykonywanych zadań zabezpieczenia inżynierskiego w rejonie lądowania	Ilość wykonywanych prac	Siły do wykonania prac		Przeclętna ilość środków i materiałów inżynierskich do wykonania zadań w rejonie lądowania DD	Uwagi
			saperzy	pletwonurkowie		
1	2	3	4	5	6	7
1	Rozpoznanie inżynierskie rejonu lądowania a przede wszystkim punktów lądowania	- 4 zasadnicze punkty lądowania - 2 zapasowe punkty lądowania	- -	- 4 drużyny - 2 drużyny	- 12 skuterów podwodnych; - 120 kg MW; - 36 aparatów tlenowych APW-6; - 36 latarek elektrycznych do oświetlenia pod wodą; - 36 kompasów podwodnych.	
2	Wykonanie przejść w zaporach przeciwdesantowych od strony morza a/ w morzu: zasadnicze w morzu: zapasowe	- 12 przejść - 4 przejścia	- -	- 12 drużyn - 4 drużyny	- 48-72 - IWD; - 300-skupionych ładunków 10-15 kg; - 12 kompletów do oznaczenia przejść; - 12 PTG lub PTS; - 16-24 IWD; - 100-150 skupionych ładunków 10-15 kg; - 4 komplety do oznaczenia przejść; - 4 PTG lub PTS;	
3	b/ na plaży: - zasadnicze i zapasowe punkty lądowania	- 16 przejść	- 16 drużyn	-	- 16 IWD; - 900 kompletów UZ-2; - 16 trałdów KMT-5 lub 4; - 8 PTG lub PTS; - 100 ładunków skupionych.	
4	Prowadzenie akcji ratunkowo-ewakuacyjnej	- 6 grup	- 6 drużyn	- 6 drużyn	- 6-12 PTG lub PTS względnie łodzi; - 6-12 ciągników czołgowych; - 12-24 koła ratunkowe; - liny itp. sprzęt.	
5	Zabezpieczenie pokonania przez wojska desantu części przybrzeżnej morza Urządzenie bazy lądowania: - rozminowanie bazy; - przygotowanie dróg w granicach bazy; - rozbudowa punktów dowodzenia; - ostona bazy zaporami; - budowa przystani	- 4 punkty 1 baza	- dwa kdp; - dwie kpointy; ksap kid ksap ksap kpoint	- -	- 24 PTS i 8 GSP; - dwa parki pont. PP-64 lub "Wstęga-71". - jeden park PP-64 lub "Wstęga-71" i 2-3 przystanie etatowe	

- UWAGA!** 1. W tabeli zostały wyszczególnione tylko zasadnicze środki podczas pokonywania pasa zapór przeciwdesantowych o szerokości 100 m przy szerszym pasie ilości IWD, ładunków skupionych i innych proporcjonalnie wznoszą do szerokości pasa zapór przeciwdesantowych.
2. Środki przeprowadzenia desantu typu PTS wydzielone do przewożenia grup rozgródzeniowych po wykonaniu przejść przez grupy rozgródzeniowe, wykorzystywane są do przewożenia wojsk desantu z okrętów na brzeg.



Z przedstawionej tabeli wynika, że do wykonania zadań związanych z lądowaniem desantu morskiego w kombinowanej operacji desantowej do zabezpieczenia lądowania wojsk desantu na 4 zasadniczych punktach lądowania wraz z przygotowaniem dwóch zapasowych punktów lądowania przeciętnie potrzeba:

- dwie kompanie pływonurków;
- trzy-cztery kompanie desantowo-przeprawowe;
- pięć kompanii saperów;
- trzy kompanie pontonowe;
- jedną kompanię inżynieryjno-drogową.

Uwzględniając siły i środki inżynieryjne wchodzące w skład DD, DZ oraz batalionu saperów marynarki wojennej w celu zapewnienia wykonania zadań zabezpieczenia inżynieryjnego związanych z wykonaniem przejść w zaporach przeciwdesantowych oraz przygotowaniem bazy lądowania, desant morski w sile DD i DZ powinien otrzymać w formie wzmocnienia około:

- jednej kompanii pływonurków;
- jednej kompanii desantowo-przeprawowej;
- trzech kompanii saperów;
- jednej kompanii pontonowej;
- jednej kompanii inżynieryjno-drogowej.

III. PLANOWANIE I KIEROWANIE ZABEZPIECZENIEM INŻYNIERYJNYM DZIAŁAŃ DESANTOWYCH

Zabezpieczenie inżynieryjne kombinowanej operacji desantowej realizowane jest siłami i środkami inżynieryjnymi oddziałów związków taktycznych wyznaczonych do desantu, oddziałów i pododdziałów inżynieryjnych marynarki wojennej, wojsk obrony terytorium kraju i wojsk inżynieryjnych armii lub frontu. W związku z tym istnieje konieczność określenia zakresu ich zadań, jakie powinny być przez każdego z tych wykonawców realizowane i w jakim czasie.

Planowaniem zabezpieczenia inżynieryjnego kombinowanej operacji desantowej może zajmować się szefostwo wojsk inżynieryjnych frontu lub szefostwo wojsk inżynieryjnych organizowanej grupy desantowej.

Podstawę do planowania zabezpieczenia inżynieryjnego kombinowanej operacji desantowej przez szefostwo wojsk inżynieryjnych desantu stanowi:

- zamiar dowódcy frontu /armii/;
- wytyczne i zarządzenie z szefostwa wojsk inżynieryjnych armii /frontu/;
- zamiar i decyzja dowódcy kombinowanej operacji desantowej.

Podstawowym dokumentem zawierającym najważniejsze zagadnienia zabezpieczenia inżynieryjnego jest plan zabezpieczenia inżynieryjnego desantu. W planie tym powinny być ujęte wszystkie problemy związane z organizacją i wykonywaniem przedsię -

wzięć inżynieryjnych oraz materiałowo - techniczne zabezpieczenie.

W kombinowanej operacji desantowej przedsięwzięcia zabezpieczenia inżynieryjnego można po - dzielić na trzy grupy:

- do pierwszej grupy należy zaliczyć zadania i przedsięwzięcia inżynieryjne realizowane w okresie przygotowania operacji desantowej;

- do drugiej grupy należy zaliczyć zadania i przedsięwzięcia inżynieryjne realizowane w okresie lądowania /wysadzenia/ desantu;

- do trzeciej grupy należy zaliczyć zadania i przedsięwzięcia realizowane w okresie działania desantu po wylądowaniu i natarcia w głąb lądu.

Z uwagi na to, że w kombinowanej operacji desantowej zadania zabezpieczenia inżynieryjnego będą wykonywane przez pododdziały inżynieryjne desantu morskiego, powietrznego, marynarki wojennej oraz pododdziały i oddziały inżynieryjne przydzielone do desantu w formie wzmocnienia, a także pododdziały OTK, istnieje potrzeba uzasadnienia wy - siłku tych sił i środków co do miejsca, czasu i sposobów wykonania zadań inżynieryjnych.

W grupie operacyjnej desantu zabezpieczeniem inżynieryjnym kieruje wyznaczony przez dowództwo frontu szef saperów, któremu przydziela się pomocników do spraw operacyjnych morskich i pomocnika do spraw technicznych.

Na pomocnika szefa saperów desantu do spraw morskich wyznacza się oficera z szefostwa wojsk in-

żylnieryjnych marynarki wojennej, a do spraw operacyjnych i technicznych frontu ewentualnie z szefostwa wojsk inżynieryjnych armii.

Szef saperów grupy desantowej jest odpowiedzialny za całokształt organizacji i kierowanie zabezpieczeniem inżynieryjnym oraz zaopatrywanie oddziałów i związków desantu w sprzęt i materiały inżynieryjne. Szefowi wojsk inżynieryjnych desantu podlegają szefowie związków taktycznych desantu morskiego, szef saperów desantu powietrznego oraz dowódcy oddziałów i związków wojsk inżynieryjnych wchodzący w skład desantu.

Praca szefa saperów grupy desantowej podczas organizacji zabezpieczenia inżynieryjnego przebiega zasadniczo według zasad ogólnych. Różnice występują jedynie w treści zagadnień składających się na całokształt planowania zabezpieczenia inżynieryjnego działań grupy desantowej.

W n i o s k i :

1. Uwzględniając charakter i zakres wykonywanych zadań zabezpieczenia inżynieryjnego w rejonach załadowania i lądowania oraz fakt, że w realizacji tych zadań uczestniczy marynarka wojenna, wojska desantu a także oddziały OTK, wszystkie przedsięwzięcia inżynieryjne muszą być dokładnie zaplanowane i uzgodnione z zainteresowanymi wykonawcami, a przede wszystkim z marynarką wojenną.

2. Najtrudniejsze i najbardziej skomplikowane zadania zabezpieczenia inżynierskiego występują w okresie lądowania desantu z uwagi na brak doskonałych środków do wykonywania przejść w zaporach przeciwdesantowych oraz konieczności wykonywania tego zadania bezpośrednio pod ogniem nieprzyjaciela. Dlatego też w celu zapewnienia sprawniejszego wykonywania przejść w zaporach przeciwdesantowych, wojska desantu należy wyposażać w ŁDW o dużej sile wybuchu - przynajmniej 15-20 kg na mb.
3. Bardzo ważną rolę w kombinowanej operacji desantowej spełniają inżynierskie grupy wypadowe /IGW/ organizowane w celu zapór przeciwdesantowych nieprzyjaciela. Aby jednak grupy te mogły wykonywać stawiane przed nimi zadania, muszą być wyposażone w skutery podwodne i aparaty tlenowe umożliwiające przebywanie pletwonurków w wodzie przynajmniej 6-8 godzin.

Załączniki:

1. Schemat zabezpieczenia inżynieryjnego kombinowanej operacji desantowej.
2. Schemat organizacji wykonania przejść w zapo-
rach przeciwdesantowych od strony morza na
punkcie lądowania.

Bibliografia:

1. Rozprawa doktorska "Wykorzystanie wojsk inży-
nieryjnych do zabezpieczenia lądowania desantu
morskiego", ppłk dypl. inż. Wacław IZYDOREK.
2. Biuletyn informacyjny nr 1 /110/ 1973 r.

OPRACOWAŁ:
ST. WYKŁADOWCA KATEDRY TWI.

/-/ płk dypl. Władysław KURAL

Wyk. w 50 egz.

Egz. nr 1-50-B.Gł. OZS

Wyk. płk Kural

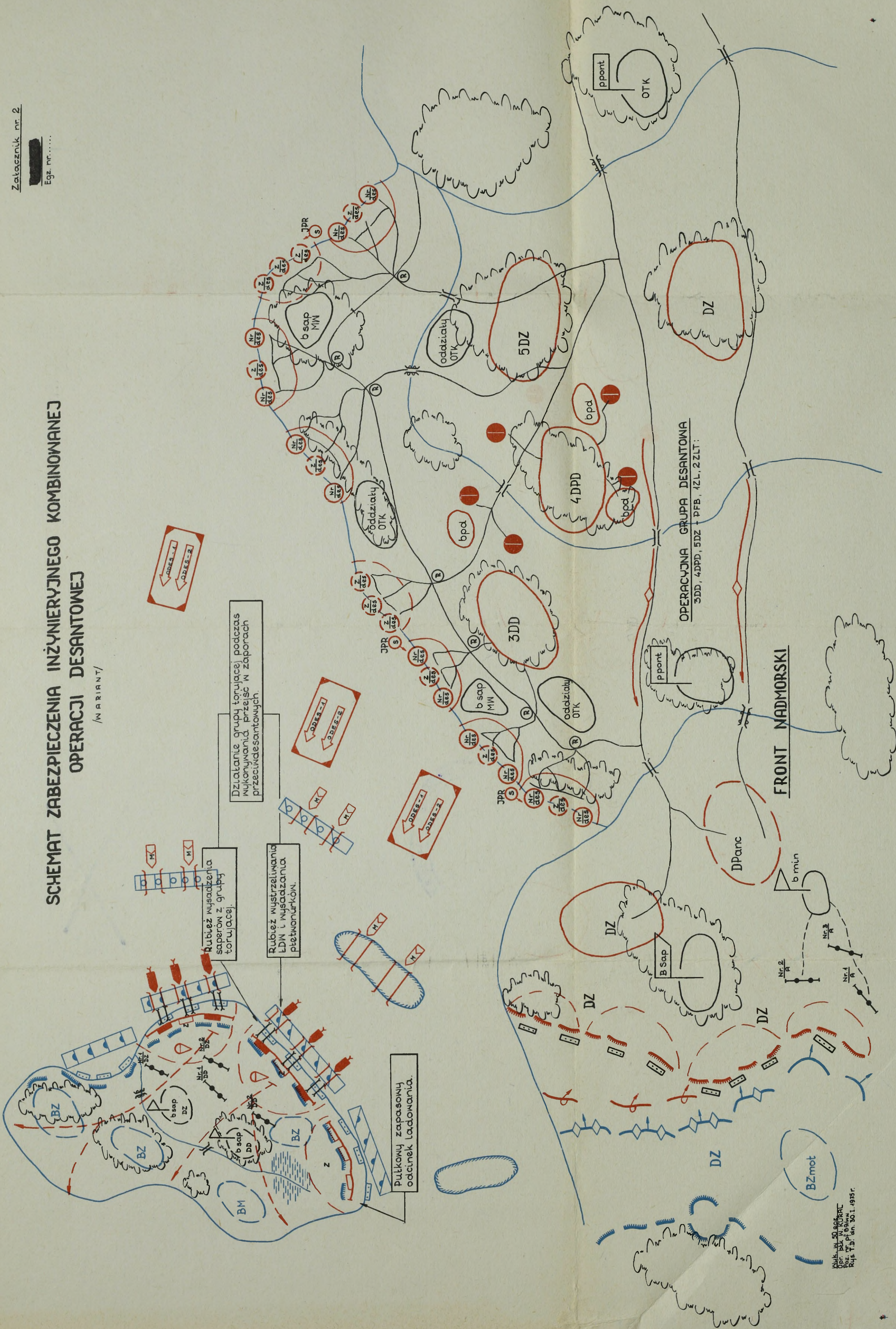
Druk JD, dn. 1.I.75 r.

nr pf-32/pf-67/WW.

kor. H.S.

SCHEMAT ZABEZPIECZENIA INŻYNIERYJNEGO KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ

(WARIANT)



Działanie grupy torującej podczas wykonywania przebieg w zaparach przeciwdesantowych.

Rybież wysadzenia saperów z grupy torującej.

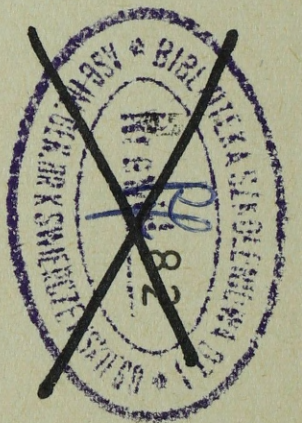
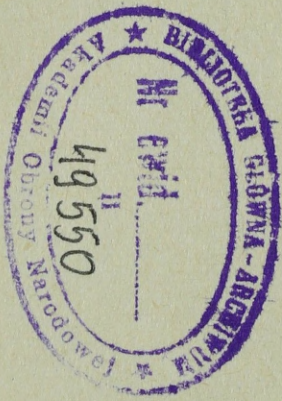
Rybież wysadzenia LDW i wysadzania pletwonurków.

Pułkowy zapasowy odcinek lądowania.

OPERACYJNA GRUPA DESANTOWA
3DD, 4DPD, 5DZ + PFB, 1ZL, 2ZLT.

FRONT NADMORSKI

Wskaz. 50 901 RAC
Op. 101 101 RAC
Roz. 101 101 RAC
Roz. 101 101 RAC

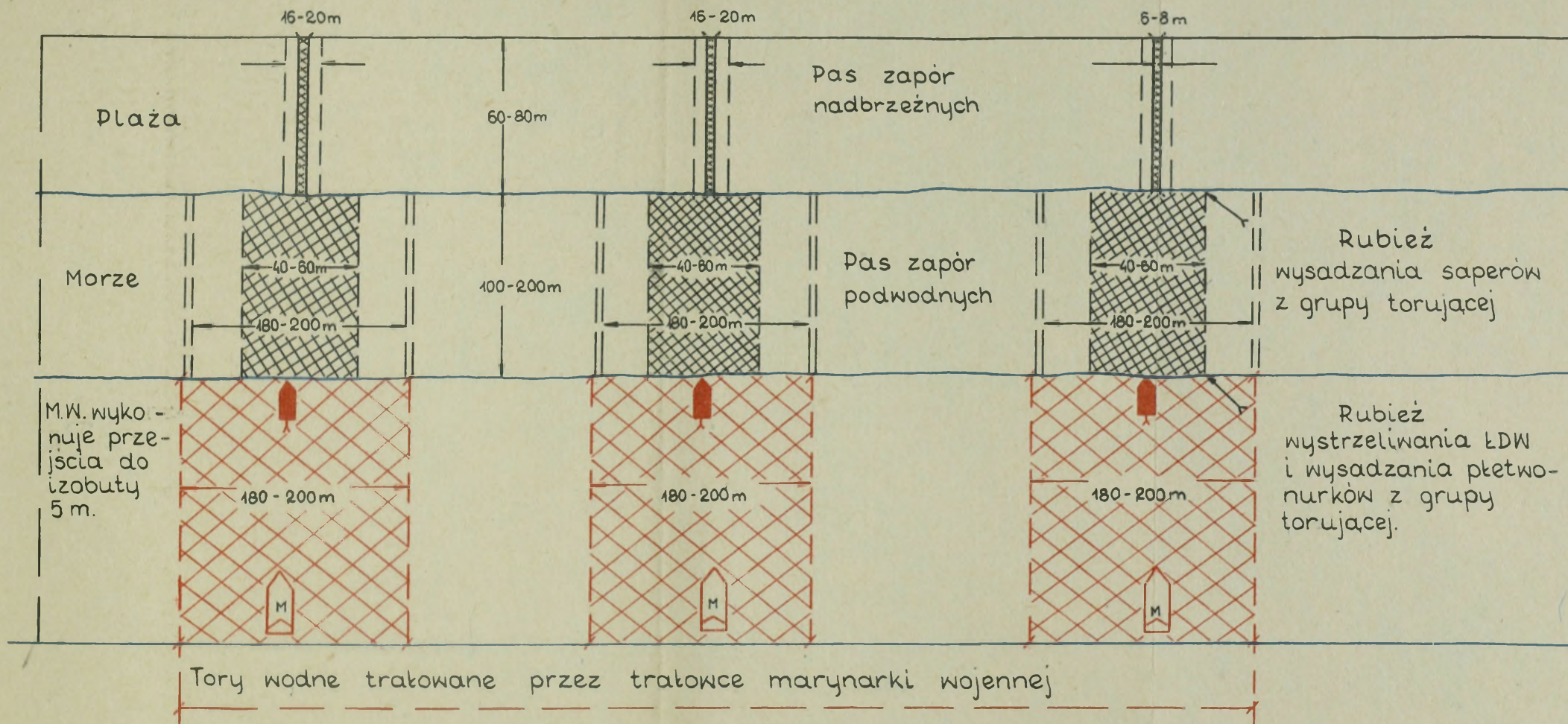


SCHEMAT ORGANIZACJI WYKONANIA PRZEJŚĆ W ZAPORACH PRZECIWDDESANTOWYCH OD STRONY MORZA NA PUNKCIE ŁĄDOWANIA

Załącznik nr. 1



/WARIANT/

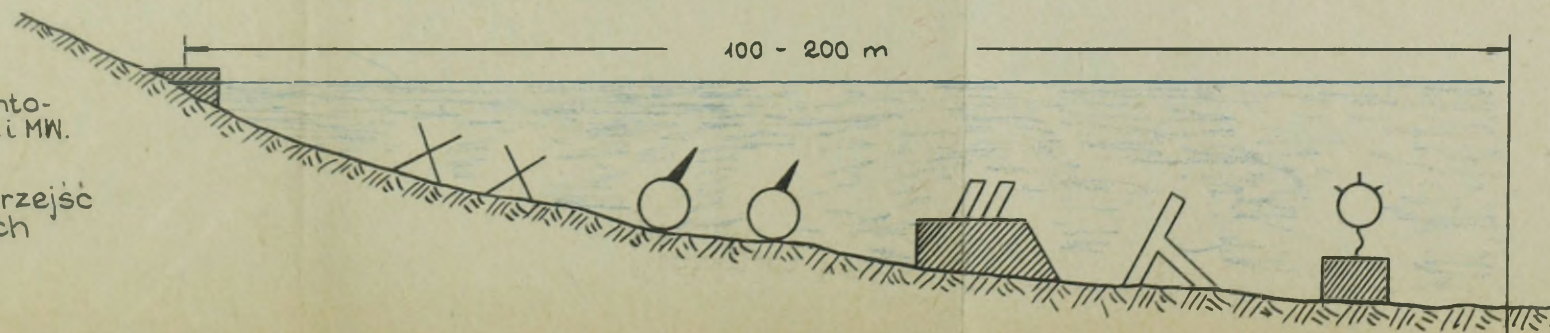
Egz. nr.



POKONYWANY SYSTEM ZAPÓR (WARIANT)

LEGENDA

-  pierwsza faza wykonywania przejść w zaporach p. desantowych siłami grupy torującej i MW.
-  druga faza wykonywania przejść w zaporach p. desantowych siłami grupy torującej.



Puscian 50
Górolski 49
Zeflik 32
D. S. 48

