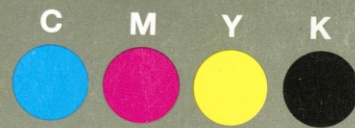


Grey Scale #13



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

# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH  
KATEDRA TAKTYKI WOJSK ŁĄCZNOŚCI

ASG wewn. 3557/80

**JAWNE**



Egz. nr 1

Płk mgr Jan KUBLIK  
Kpt. Zenon RYŃSKI

ORGANIZACJA ŁĄCZNOŚCI PUŁKU ZMECHANIZOWANEGO  
W NATARCIU Z FORSOWANIEM PRZESZKODY WODNEJ

Skrypt

55449

WARSZAWA

1980



# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

---

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH  
KATEDRA TAKTYKI WOJSK ŁĄCZNOŚCI

ASG wewn. 3557/80

**JAWNE**



**Egz. nr 1**

Plk mgr Jan KUBLIK  
Kpt. Zenon RYŃSKI

ORGANIZACJA ŁĄCZNOŚCI PUŁKU ZMECHANIZOWANEGO  
W NATARCIU Z FORSOWANIEM PRZESZKODY WODNEJ

Skrypt

55449

---

WARSZAWA

1980

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH

KATEDRA TAKTYKI WOJSK ŁĄCZNOŚCI **JAWNE**

ASG wewn.3557/80

Egz. 0r... 1

ZATWIERDZAM  
SZEFE KATEDRY

TAKTYKI WOJSK ŁĄCZNOŚCI

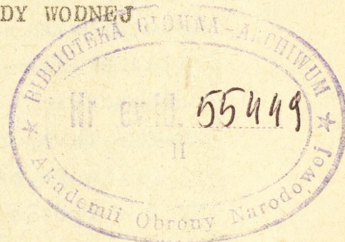
płk mgr inż. K. PATKOWSKI



Płk mgr Jan KUBLIK  
Kpt. Zenon RYŃSKI

ORGANIZACJA ŁĄCZNOŚCI PULKU ZMECHANIZOWANEGO  
W NATARCIE Z FORSOWANIEM PRZESZKODY WODNEJ

Skrypt



*"JAWNE"*

*Ju. Illinski*

*4.11.02.1.*

WARSZAWA

1980 rok

## S P I S   T R E Ś C I

### Wstęp

1. Właściwości natarcia pułku zmechanizowanego z forsowaniem przeszkód wodnych
  - 1.1. Charakterystyka przeszkód wodnych na ZE TDW i ich wpływ na prowadzenie natarcia przez pułk zmechanizowany
  - 1.2. Forsowanie przeszkód wodnych przez pułk zmechanizowany
  - 1.3. Organizacja dowodzenia, służby porządkowo-ochronnej i ewakuacyjno-ratunkowej podczas forsowania przeszkód wodnych
2. Właściwości organizacji łączności pułku zmechanizowanego w natarciu z forsowaniem przeszkód wodnych
  - 2.1. Potrzeby i możliwości organizacji łączności w natarciu pułku zmechanizowanego z forsowaniem przeszkód wodnych
  - 2.2. Organizacja łączności pułku zmechanizowanego w natarciu z forsowaniem przeszkód wąskich i potrzeby kierowania przeprawami

### Zakończenie

### Bibliografia

### Załączniki

- Nr 1 - Ugrupowanie bojowe na odcinku forsowania pz w natarciu -wklejka po str.
- Nr 2 - Tabela potrzeb łączności na odcinku forsowania pułku zmechanizowanego w natarciu
- Nr 3 - Schemat organizacji łączności radiowej i radiotelefonicznej pz w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej
- Nr 4 - Schemat organizacji łączności radioliniowej, przewodowej i środkami wojskowej poczty polowej pz w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej-wklejka po str.
- Nr 5 - Zestawienie środków do zapewnienia łączności po poszczególnych przeprawach pułku zmechanizowanego.
- Nr 6 - Schemat organizacji łączności radiowej pz dla kierowania przeprawami na odcinku forsowania.

## W S T E P

Na ZE TDW, a szczególnie na nadmorskim kierunku operacyjnym, wojska w toku realizacji postawionych przed nimi zadań zmuszone będą pokonywać często różnorodne przeszkody wodne.

Historia sztuki wojennej dostarcza wielu przykładów, z których wynika, że przeszkody wodne bardzo często włączane były w system obrony, spełniając w powiązaniu z właściwie zorganizowanym systemem ognia ważną rolę w działaniach bojowych. We współczesnych działaniach bojowych wojsk przeszkody wodne stanowią ważny element w systemie organizowanych rubieży obronnych. Pokonanie każdej przeszkody wodnej stanowiło i stanowić będzie dla nacierających wojsk trudny i skomplikowany problem, szczególnie w tych sytuacjach, kiedy nieprzyjaciół zorganizuje silną jej obronę.

Przeszkoda wodna w zależności od stopnia trudności w zakresie jej pokonania wpływa hamująco na tempo natarcia. Pokonanie jej wymaga od dowódców i sztabów wykonania szeregu czynności i przedsięwzięć planistyczno-organizacyjnych zapewniających realizację głównego celu, jakim jest wykonanie zadania bojowego.

Współczesne wojska zmechanizowane wyposażone są w sprzęt bojowy umożliwiający pokonanie przeszkody wodnej z marszu. Dotyczy to jednak tylko pododdziałów bojowych. Pozostały sprzęt i uzbrojenie wojsk wymaga specjalistycznych środków przeprawowych oraz organizacji efektywnego ich wykorzystania.

właściwa organizacja forsowania przeszkody wodnej wpływa w decydujący sposób na czas jej pokonania, a tym samym na utrzymanie przez pułk zmechanizowany wysokiego tempa natarcia. Organizacja dowodzenia i łączności ma duży wpływ na sprawne pokonanie przeszkody wodnej.

W opracowaniu została przedstawiona analiza potrzeb, możliwości i warunków zapewnienia łączności pułku zmechanizowanego w natarciu z forsowaniem oraz jeden z wariantów organizacji łączności w tego rodzaju działaniach bojowych.

Przyjęto pułk zmechanizowany nacierający w pierwszym rzucie dywizji zmechanizowanej na jej głównym kierunku uderzenia. Na potrzeby organizacji łączności uwzględniony został ówczesny etat pułku zmechanizowanego i przydzielone do pułku pododdziały wojsk inżynieryjnych z batalionu saperów dywizji zmechanizowanej.

## 1. WŁAŚCIWOŚCI NATARCIA PUŁKU ZMECHANIZOWANEGO Z FORSOWANIEM PRZESZKÓD WODNYCH

### 1.1. CHARAKTERYSTYKA PRZESZKÓD WODNYCH NA ZE TDW I ICH WPLYW NA PROWADZENIE NATARCIA PRZEZ PUŁK ZMECHANIZOWANY

ZE TDW, a szczególnie jego północno-zachodni kierunek operacyjny, charakteryzuje się gęstą siecią przeszkód wodnych. Są to rzeki o różnej szerokości i głębokości, kanały i rowy melioracyjne, jeziora, bagna, a także głęboko wrzynające się w ląd zatoki morskie.

Największe zagęszczenie rzek i kanałów występuje na obszarze między LABĄ i WEZERĄ, jezior - między ODRĄ a LABĄ, bagien - między WEZERĄ i RENEM. Do największych przeszkód wodnych na ZE TDW należy zaliczyć: rzeki - ODRĄ, LABĄ, WEZERĄ, EMS, REN, MOZĄ; kanały - LABA - LUBEKA, KILONSKI, DORTMUND, EMS, ZUID - WILLEMSVAART, KANAŁ ŚRÓDLĄDOWY. Pomędzy szerokimi przeszkodami wodnymi znajduje się szereg średnich i wąskich rzek. Tak duża liczba rzek i kanałów na tym teatrze działań wojennych oznacza następującą częstotliwość ich występowania:

- a/ rzeki bardzo szerokie i szerokie - średnio co 100 km;
- b/ rzeki średnie co 50 - 60 km;
- c/ rzeki wąskie - co 10 - 30 km.

Wynika stąd wniosek, że pułk zmechanizowany działający w składzie dywizji w pierwszym rzucie lub jako oddział wydzielony /OW/ będzie forsował średnio w ciągu doby jedną szeroką lub średnią oraz od jednej do kilku wąskich przeszkód wodnych.

Wpływ przeszkód wodnych na działania bojowe wojsk zależy w dużej mierze od właściwości hydrograficznych, fizycznogeograficznych, a także od takich czynników, jak: szerokość, szybkość prądu, głębokość, charakter dna i doliny, dostępność brzegów i przyległego terenu, a także od urządzeń hydrotechnicznych znajdujących się na tym terenie.

Przez obszar rozpatrywanego teatru działań przepływają rzeki szerokie w swym dolnym i średnio w środkowym biegu, przeważnie o południkowym kierunku przepływu. Głębokość rzeki i kanałów jest różna i oscyluje w granicach 0,5 - 5 m /w dolnym biegu niekiedy osiąga głębokość 9 m, np. ujście LABY i RENU/.

Ogólnie około 50% rzek i kanałów nie przekracza głębokości 1,5 m,<sup>1/</sup>co umożliwia nacierającym wojskom pokonanie ich w bród z marszu. Pozostałe przeszkody wodne o większej głębokości pułk zmechanizowany może forsować, organizując przeprawy desantowe i promowe, ale tylko wtedy, gdy zostanie wzmocniony przez DZ środkami przeprawowymi. Szybkość prądu rzek i kanałów, nie przekraczająca 1 m/s /z wyjątkiem odcinków w górnym biegu rzek/, umożliwia wykorzystanie podczas forsowania wszystkich rodzajów przepraw.

Rzeki charakteryzują się dużą różnorodnością brzegów, od nieuregulowanych, niskich i podmokłych, a niekiedy zabagnionych /szczególnie we wschodniej części ETDW/, do uregulowanych, obudowanych, stromych i wysokich. Wszystkie kanały posiadają brzegi uregulowane i obudowane. Dla nacierającego pułku największy problem stwarzać będą rzeki o brzegach uregulowanych i kanały ze względu na konieczność wykonywania odpo- wiedznych podejść do lustra wody i wyjść na przeciwnym brzegu. Dna rzek i kanałów umożliwiają w większości przekazywanie ich w bród i pod wodą /dotyczy to szczególnie pododdziałów ozołgów/.

Na niektórych rzekach rozbudowana jest sieć urządzeń hydro- technicznych, których zniszczenie może znacznie utrudnić forso- wynie.

rozwinęta, zapewniająca możliwość podejścia wojsk jak i ma- newru wzdłuż przeszkody wodnej. Na rzekach i kanałach wystę- pują liczne przeprawy stałe, których uchwycenie w znacznym stopniu wpływa na pokonanie przeszkody wodnej.

Z przedstawionej charakterystyki przeszkód wodnych na ZE TDW wynikają następujące wnioski:

- stosunkowo duża gęstość sieci wodnej powodować będzie konieczność pokonywania przez pułk zmechanizowany w toku na- tarcia przeszkód wodnych o różnorodnym charakterze i różnym stopniu trudności pokonania, a także dokonywania manewru środ- kami przeprawowymi;

1/ Biuletyn Informacyjny Sztabu Generalnego Nr 3/103/ 1979, nr 3/103/, załącznik nr 1, s. 20.

- przeszkody wodne w dużym stopniu kanalizować będą ruch nacierających pododdziałów do odcinków dogodnych do forsowania;

- brzegi rzek podmokłe i zabagnione ograniczać będą ruch pododdziałów do dróg twardych;

- do forsowania mogą być wykorzystywane różne rodzaje środków przeprawowych w zależności od charakteru przeszkody wodnej.

Pokonanie każdej przeszkody, a szczególnie przeszkód wodnych szerokich i bardzo szerokich, stanowić będzie dla pułku zmechanizowanego trudny i skomplikowany problem, tym bardziej że przeciwnik może włączyć je do organizowanego systemu obrony. Biorąc pod uwagę dużą ilość środków ogniowych, jakimi przeciwnik może oddziaływać na forsujące wojska, należy stwierdzić, że każde forsowanie musi być starannie zaplanowane i przygotowane przez dowódcę i sztab pułku.

Pułk zmechanizowany nacierający na kierunku występowania przeszkody wodnej musi być wzmocniony przez dywizję środkami przeprawowymi pododdziałów inżynieryjnych, zapewniającymi mu swobodę działania i możliwość przeprowadzenia wszystkich sił i środków. Od ilości środków przeprawowych i organizacji ich wykorzystania zależać będzie w decydującym stopniu tempo forsowania, a tym samym tempo natarcia pułku, odgrywające na współczesnym polu walki ważną rolę. Według aktualnie obowiązujących norm taktycznych tempo forsowania powinno być takie samo jak tempo natarcia. Spełnienie tego warunku możliwe jest ze względu na to, że zasadnicze pododdziały bojowe pułku zmechanizowanego wyposażone są w sprzęt zdolny do samodzielnego pokonywania przeszkód wodnych w szybkim tempie, co umożliwia im obsadzenie i umocnienie się na przeciwległym brzegu.

Problem stanowi jednak organizacja przeprawy pozostałych sił, od których w dużym stopniu zależy możliwość prowadzenia natarcia przez pododdziały bojowe pułku na przeciwległym brzegu.

Dowódca i sztab pułku, podejmując decyzję do natarcia z forsowaniem przeszkody wodnej, muszą rozwiązać szereg problemów specyficznych dla tego rodzaju działań bojowych, zarówno w okresie podchodzenia do przeszkody, jak i podczas jej

forsowania oraz w czasie prowadzenia walki na przeciwnym brzegu. Forsowanie zatem nie może stanowić odrębnego etapu realizacji wykonywanego przez pułk zadania. Całokształt problematyki związanej z forsowaniem powinien mieć odzwierciedlenie w zadaniach bojowych, stawianych pododdziałom oraz w organizacji zabezpieczenia działań bojowych.

Aby zapewnić możliwości forsowania z marszu i szybkiego pokonania przeszkody wodnej, korzystnie jest wysyłać ze składu sił głównych oddział wydzielony wraz ze środkami zapewniającymi mu dużą samodzielność w celu uchwycenia istniejących przepraw stałych i niedopuszczenia do ich zniszczenia. Działanie OW łączone będzie najczęściej z działaniem desantów taktycznych organizowanych siłami przełożonego. Pozwala to na opanowanie przyczółków w rejonach dogodnych do forsowania, co stwarza korzystniejsze warunki forsowania dla podchodzących pododdziałów pułku i możliwość uzyskania przez nie w krótkim czasie powodzenia na przeciwnym brzegu przeszkody wodnej.

#### 1.2. FORSOWANIE PRZESZKÓD WODNYCH PRZEZ PUŁK ZMECHANIZOWANY

Istotę natarcia z forsowaniem przeszkody wodnej wyraża definicja forsowania, według której: "Forsowanie jest to natarcie połączone z pokonaniem przeszkody wodnej broniącej przez nieprzyjaciela."<sup>2/</sup>

Dla pełniejszego zobrazowania istoty forsowania należy dodać, że wojska forsują przeszkodę wodną wtedy, kiedy nieprzyjaciel ma możliwość oddziaływania na nią ogniem obserwowanym broni maszynowej i środkami przeciwpancernymi. Z definicji tej wynika, że forsowanie dotyczy sił i środków, których zadaniem jest pokonanie przeszkody wodnej i opanowanie na przeciwnym brzegu rejonów zapewniających przeprawę pozostałych sił pułku. Dla nich będzie to przeprawa, stanowiąca dalszy etap forsowania.

Do właściwości forsowania przeszkody wodnej zalicza się między innymi:

- zapewnienie nieprzerwanego i szybkiego narastania sił i środków na przeciwnym brzegu;

<sup>2/</sup> Instrukcja o forsowaniu przeszkód wodnych. Wyd. MON. Sygn. In. 330/75, s.5.

- ograniczone możliwości masowego wprowadzenia do walki ozoigów w początkowym okresie forsowania;
  - ograniczony manewr z głębi, utrudnione połączenie z tyłami oraz skomplikowany dowóz i ewakuację;
  - ograniczone możliwości zabezpieczenia przepraw przed oddziaływaniem różnego rodzaju środków bojowych nieprzyjaciela.
- Natarcie z forsowaniem obejmuje trzy zasadnicze etapy ściśle ze sobą powiązane:
- działania bojowe wojsk na podejściach do przeszkody wodnej;
  - pokonanie przeszkody wodnej;
  - działanie wojsk na przeciwległym brzegu.

Zasadniczym sposobem forsowania dla pułku zmechanizowanego jest forsowanie z marszu w toku natarcia lub pościgu. Polega ono na tym, że pododdziały pułku pokonują przeszkodę wodną z marszu bez zatrzymania się przed nią w takim ugrupowaniu, w jakim do niej podeszły.

Gdy forsowanie z marszu jest niemożliwe lub niecelowe a także w przypadku kiedy pułk pozostaje w styczności z nieprzyjacielem na rubieży wodnej, organizuje się forsowanie z bezpośredniej styczności. Zasadniczą właściwością tego rodzaju forsowania jest to, że wszystkie przedsięwzięcia organizacyjne mogą być wykonane zawnazu po dokładnym ich zaplanowaniu, przeprowadzeniu szczegółowego rozpoznania, zgromadzeniu niezbędnych sił i środków potrzebnych do urządzenia odpowiedniej liczby przepraw. Sposób ten umożliwia nieprzyjacielowi zorganizowanie silnej obrony, co w znacznym stopniu może utrudnić pokonanie przeszkody wodnej.

Pułk zmechanizowany forsujący przeszkodę wodną w każdym wypadku otrzymuje od dowódcy dywizji odcinek forsowania, który powinien zapewnić jednoczesne pokonanie przeszkody wodnej przez pododdziały pierwszego rzutu, zachowanie dopuszczalnego w danych warunkach rozśrodkowania wojsk<sup>3/1</sup> i swobodę manewru oraz wybór dogodnych miejsc do urządzenia przepraw. Odcinek forsowania pułku pokrywa się zazwyczaj z jego pasem natarcia

3/ Instrukcja o forsowaniu przeszkód wodnych. Wyd. MON, 1976. Sygn. Inż. 385/75, s. 11.

i obejmuje: odcinki forsowania batalionów pierwszego rzutu, przeprawy pułkowe, miejsca załadowania pododdziałów pierwszej fali /rejsu/ na środki przeprawowe, rejony uszczelniania /hermetyzacji/ czołgów i rejon wyjściowy drugiego rzutu /odvodu/ pułku. Ponadto wyznacza się linie wyjściowe i stanowiska ogniowe artylerii i czołgów do prowadzenia ognia na wprost, punkty dowodzenia, drogi doprowadzające do przepraw oraz drogi rokadowe.

W celu zapewnienia pododdziałom forsowania przeszkody wodnej na szerokim froncie batalionom pierwszego rzutu wyznacza się batalionowe odcinki forsowania. Szerokość odcinków forsowania może być różna w zależności od charakteru przeszkody wodnej i wynosi:

- dla pułku - 5 km;
- dla batalionu - 2 km<sup>4/</sup>.

Na odcinku forsowania pułku /batalionu/ organizuje się przeprawy desantowe, promowe i czołgów pod wodą. Ponadto dywizja na kierunku działania pułku może zorganizować przeprawę mostową.

Przeprawą nazywamy odcinek przeszkody wodnej i przyległego terenu /część odcinka forsowania/ wyznaczony i przygotowany do przeprawy wojsk na przeciwległy brzeg przy zastosowaniu jednorodnego sprzętu przeprawowego.

Przeprawy desantowe urządza się i rozwija na odcinku forsowania batalionów pierwszego rzutu. Pojemność tych przepraw na wąskich i średnich przeszkodach wynosi 1-2 wzmacnione kompanie piechoty. Dla pozostałego sprzętu przeprawianego przy pomocy samobieżnych, desantowych środków przeprawowych wyznaczane są na przeprawach pasy ruchu środków przeprawowych o szer. 40 - 80 m /w zależności od przeszkody wodnej/.

Przeprawy promowe przeznaczone są do przeprawiania czołgów, transporterów opancerzonych, dział i ciągników artyleryjskich oraz innego sprzętu bojowego i środków transportowych. Do organizacji przepraw promowych wykorzystuje się sprzęt kompanii desantowo-przeprawowej - GSP oraz sprzęt kompanii pontonowej, wchodzący w skład zestawu PP-64. Przeprawy promowe urządza się z zasady na batalionowych i pułkowych odcinkach forsowania o pojemności 1-2 plutonów czołgów lub 1-2 baterii artylerii.

- 4/ Odległości pomiędzy przeprawami pododdziałów pierwszego rzutu powinny być takie, aby uniemożliwić zniszczenie jednym wybuchem jądrowym średniej mocy dwu sąsiednich przepraw.

Przeprawa czołgów pod wodą, organizowana jest przez pułk własnymi siłami i środkami z udziałem plutonu technicznego zabezpieczenia przepraw z bsap DZ. Przeprawa czołgów pod wodą odbywać się może dwoma sposobami: załogowo i bezzałogowo. Na przeprawach czołgów pod wodą organizuje się 1-2 trasy na batalion czołgów w zależności od możliwości terenowych i charakteru przeszkody wodnej.

W celu właściwej organizacji podejścia pododdziałów pułku do lustra wody oraz sprawnego i szybkiego załadowania na odcinku forsowania pułku zmechanizowanego wyznacza się i urządza:

- linię wyjściową - w odległości 3 + 5 km od lustra wody - z której na przeprawy kierowane są kolejne pododdziały, stanowi ona jednocześnie ostateczną rubież, po przekroczeniu której pododdziały z marszu, bez zatrzymania się, wychodzą do forsowania przeszkody wodnej;

- rejon załadowania pododdziałów pierwszej fali - w odległości 1-3 km, przeznaczone do załadowania na środki przeprawowe sprzętu bojowego forsujących batalionów;

- rejon uszczelniania /hermetyzacji/ czołgów - w odległości 2 + 6 km w miejscach zapewniających maskowanie przed bezpośrednią obserwacją nieprzyjaciela, w rejonie tym czołgi są przygotowane do przeprawy pod wodą.

Wyznacza się także rejon wyjściowy - w odległości 8 + 12 km od przeszkody wodnej - wtedy, kiedy forsowanie jest realizowane z marszu. W rejonie tym rozmieszczane są drugie rzuty pułku przed wyjściem na odpowiednie przeprawy.

W przypadku forsowania przeszkody wodnej z bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem organizacja i urządzenie odcinka forsowania obejmuje przedsięwzięcia takie same jak w przypadku forsowania z marszu. Istotną różnicą dla tego sposobu forsowania jest znacznie większa ilość czasu, która pozwala na dokładniejsze i pełniejsze przygotowanie wojsk do forsowania oraz urządzenie wszystkich przepraw na odcinku forsowania.

Pułk zmechanizowany forsuje z marszu lub z bezpośredniej styczności przeszkody wąskie, średnie lub szerokie. Przeszkody wąskie o szerokości do 20 m pułk pokonuje przy użyciu własnych środków, wykorzystując mosty BLG i SMT. Forsując przeszkody

kody średnie i szerokie, pułk zmechanizowany może być wzmocniony 1-2 plutonami transporterów pływających - PTS oraz plutonem samobieżnych promów gaśnicowych - GSP lub 1-2 plutonami pontonowymi.

W celu zorganizowania obrony odcinka forsowania pułku oraz niszczenia środków przeciwpancernych i opancerzonych nieprzyjaciela na przeciwległym brzegu artylerii oraz środkiem przeznaczonym do strzelania na wprost wyznacza się stanowisko ogniowe /SO/ w rejonach, z których mogą one prowadzić skuteczny ogień do nieprzyjaciela i zwalczać jego środki. Punkty obserwacyjne artylerii należy rozmieszczać jak najbliżej lustra wody.

W celu zabezpieczenia odcinka forsowania przed minami pływającymi, środkami zapalającymi oraz działaniem przeciwdywersyjnym nieprzyjaciela na odkrytych skrzydłach pułku wystawiane są czaty wodne w składzie pododdziałów piechoty i pododdziałów inżynierskich, a na szerokich przeszkodach wodnych wzmocnia się je dodatkowo artylerią i czołgami.

Rozpatrując natarcie pułku zmechanizowanego z forsowaniem przeszkody wodnej pod kątem organizacji i zapewnienia łączności, należy stwierdzić, że stanowi ono problem skomplikowany.

Najtrudniejszym etapem zapewnienia dowodzenia jest zabezpieczenie łączności na potrzeby kierowania przeprawami podczas forsowania przeszkody wodnej. Problem ten komplikuje się jeszcze bardziej w wypadku forsowania z marszu. Ogólnie można przyjąć, że korzystniejsze warunki do organizacji łączności występują w wypadku forsowania z bezpośredniej styczności ze względu na czas, jakim dysponujemy na jej organizację. Ponadto forsowanie z bezpośredniej styczności pozwala na pełniejsze wykorzystanie posiadanych sił i środków do zabezpieczenia potrzeb dowodzenia. W wypadku forsowania z marszu w warunkach, gdy pododdziały - prowadząc walkę z wycofującym się przeciwnikiem - wychodzą na rubież przeszkody wodnej w różnym czasie, właściwe zorganizowanie łączności na potrzeby dowodzenia i kierowania przeprawami jest bardzo ważne. Stąd też problematyka organizacji łączności na okres forsowania musi być dokładnie przemyślana i zaplanowana przez szefa łączności pułku. Łączność na okres forsowania nie może stanowić odrębnego etapu zabezpiecze-

nia działań bojowych, lecz powinna stanowić uzupełnienie eksploatowanego dotychczas systemu łączności pułku w natarciu. Ponadto, w wypadku gdy w pasie \_\_\_\_\_ natarcia pułku przewiduje się wysadzenie desantu taktycznego w celu uchwycenia przyczółka, należy zapewnić łączność z tym desantem podczas podchodzenia do przeszkody wodnej.

### 1.3. ORGANIZACJA DOWODZENIA. SŁUŻBY PORZĄDKOWO-OCHRONNEJ I EWAKUACYJNO-RATUNKOWEJ PODCZAS FORSOWANIA PRZESZKÓD WODNYCH

Jednym z przedsięwzięć mających duży wpływ na właściwy przebieg forsowania przez pułk przeszkody wodnej jest organizacja dowodzenia w czasie forsowania i jego zabezpieczenie. Dowódca i sztab pułku zmehanizowanego w czasie planowania i organizacji natarcia pułku z forsowaniem przeszkody wodnej powinni szczegółowo opracować problemy walki pododdziałów pułku na podejściach do przeszkody wodnej, współdziałanie między nimi i innymi elementami ugrupowania bojowego jak również całokształt problematyki związanej z zabezpieczeniem forsowania przez pododdziały pierwszorzutowe i pozostałe siły pułku. Powinno to znaleźć wyraz w zadaniach postawionych poszczególnym elementom ugrupowania bojowego oraz wytycznych do współdziałania i zabezpieczenia działań bojowych pułku.

Dowódzenie wpływa w sposób zasadniczy na przebieg natarcia pułku z forsowaniem przeszkody wodnej. Organizowane jest ono z punktów dowodzenia stałych i doraźnych. Do kierowania działaniem pułku podczas forsowania z marszu i bezpośrednio styczości rozwija się stanowisko dowodzenia /SD/, tylowe stanowisko dowodzenia /TSD/ oraz - na czas pokonywania przeszkody wodnej przez pierwszorzutowe pododdziały - punkt obserwacyjny /PO/. Punkt obserwacyjny rozwija się jak najbliższej przeszkody wodnej, pozostałe punkty dowodzenia - zgodnie z obowiązującymi normami taktycznymi.

Zorganizowany system punktów dowodzenia powinien zapewnić dowodzenie pododdziałami i elementami ugrupowania bojowego pułku w działaniach bojowych na podejściach do przeszkody wodnej podczas jej forsowania i działania na przeciwległym brzegu a także powinien także współdziałanie zapewnić z sąsiadami

i elementami wyższego szczebla, działającymi na korzyść pułku, OW, jak również z desantem taktycznym /o ile planowane jest jego działanie/.

W celu sprawnego i terminowego forsowania przeszkody wodnej przez pododdziały pułku na poszczególnych przeprawach organizowanych na odcinkach forsowania batalionów i pułku sztab pułku - stosownie do decyzji dowódcy - organizuje służbę porządkowo - ochronną. Głównym zadaniem tej służby jest nadzór nad terminową realizacją zaplanowanych przedsięwzięć w zakresie pokonania przeszkody wodnej oraz utrzymanie właściwego porządku i dyscypliny podczas forsowania. W pułku zmechanizowanym służbę porządkową - ochronną organizuje się: na batalionowych i pułkowych drogach, prowadzących od rejonów załadunku pierwszej fali, rejonu uszozelniania ozołgów, rejonu drugiego rzutu pułku do przepraw pułkowych i batalionowych oraz na urządzonych przeprawach.

W skład służby porządkowo - ochronnej wchodzi:

- komendanci odcinków forsowania;
- komendanci dróg;
- komendanci przepraw i ich pomocnicy;
- posterunki kontrolne przepuszczania wojsk na przeprawy;
- posterunki porządkowo - ochronne;
- posterunki regulacji ruchu.

Komendantem odcinka forsowania pułku jest szef saperów pułku. Komendantem odcinka forsowania batalionu może być dowódca pododdziału inżynieryjnego, który organizuje i zabezpiecza przeprawy na tym odcinku lub oficer wyznaczony przez dowódcę batalionu.

Komendantów przepraw i ich pomocników wyznacza się z pododdziałów inżynieryjnych, organizujących przeprawy na poszczególnych odcinkach forsowania. W wypadku gdy pułk zmechanizowany organizuje przeprawę ozołgów pod wodą, jej komendantem jest oficer wyznaczony ze składu przepływających się wojsk. Na poszczególnych przeprawach - do pomocy jej komendantowi - wyznacza się pomocników działających na brzegu wyjściowym i przeciwnym. W przypadku ograniczonych sił wyznacza się tylko pomocnika na przeciwnym brzegu.

Posterunki kontrolne organizuje się w zależności od liczby przepraw i rozmieszcza się je na linii wyjściowej. Ich zadaniem jest kierowanie pododdziałów na przeprawy zgodnie z decyzją komendantów przepraw.

Posterunki regulacji ruchu organizuje się na drogach prowadzących do przepraw oraz na rękadach przybrzeżnych. Ponadto siłami pododdziałów inżynierskich bezpośrednio przy lustrze wody organizuje się inżynierskie posterunki regulacji ruchu.

W celu zabezpieczenia właściwego przebiegu forsowania na odcinkach forsowania i przeprawach organizowana jest służba ewakuacyjno - ratunkowa. Jej zadaniem ratowanie tonących i ewakuacja uszkodzonego /zatopionego/ sprzętu bojowego i przeprawowego. Do pełnienia służby ewakuacyjno - ratunkowej wyznacza się dwie grupy: ewakuacyjną i ratunkową. W praktycznym działaniu tworzą one jedną całość, którą dowodzi wyznaczony dowódca grupy. Pułk zmechanizowany posiadanymi siłami, uwzględniając całościowość problematyki technicznego zabezpieczenia natarcia, jest w stanie zabezpieczyć /wraz z elementami wzmocnienia/służbę ewakuacyjno - ratunkową na przeprawie czołgów pod wodą oraz wydzielić część środków na pozostałe przeprawy. Pełne zabezpieczenie techniczne przepraw może być zrealizowane przy wsparciu środkami przełożonego.

Ponadto organizuje się zabezpieczenie medyczne, zazwyczaj siłami i środkami przełożonego. Na odcinku forsowania pułku organizuje się medyczny punkt przeprawowy, którego zadaniem jest udzielanie pomocy porażonym na brzegu wyjściowym.

Ścisłe współdziałanie wyznaczonych osób funkcyjnych, właściwe wykorzystanie sił i środków przeprawowych oraz właściwe dowodzenie wojskami forsującymi przeszkodę wodną decyduje w dużym stopniu o powodzeniu natarcia pułku z forsowaniem przeszkody wodnej. Wariant ugrupowania bojowego pułku w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej, odcinka forsowania pułku, batalionowych odcinków forsowania, rozmieszczenie punktów dowodzenia pułku i pozostałych elementów forsowania przedstawia załącznik nr 1.

## 2. WŁAŚCIWOŚCI ORGANIZACJI ŁĄCZNOŚCI PUŁKU ZMECHANIZOWANEGO W NATARCIU Z FORSOWANIEM PRZESZKÓD WODNYCH

### 2.1. POTRZEBY I MOZLIWOŚCI ORGANIZACJI ŁĄCZNOŚCI W NATARCIU PUŁKU ZMECHANIZOWANEGO Z FORSOWANIEM PRZESZKÓD WODNYCH

#### a/ POTRZEBY W ZAKRESIE ŁĄCZNOŚCI

Na podstawie przedstawionych w poprzednim rozdziale właściwości natarcia pułku z forsowaniem przeszkody wodnej, zasad forsowania oraz organizacji dowodzenia i kierowania przeprawami można określić potrzeby w zakresie organizacji łączności.

Potrzeby te sprowadzają się przede wszystkim do zapewnienia możliwości wymiany wiadomości pomiędzy:

- dowódcą pułku /dowódcą odcinka forsowania pułku/ i dowódcami batalionów /dowódcami odcinków forsowania batalionów/;
- szefem saperów pułku /komendantem odcinka forsowania pułku/ i :
  - szefem saperów dywizji /komendantem odcinka forsowania dywizji/;
  - komendantami przepraw organizowanych na odcinku forsowania pułku i elementami zorganizowanymi dla zabezpieczenia forsowania;
  - dowódcami elementów inżynieryjnego zabezpieczenia natarcia pułku.

Należy uwzględnić także fakt, że podczas forsowania przez pułk przeszkody wodnej z marszu może wystąpić potrzeba zapewnienia łączności dowódcy i sztabu pułku z oddziałem wydzielonym oraz taktycznym desantem powietrznym.

Jednocześnie należy zaplanować łączność współdziałania z elementami ugrupowania bojowego dywizji, a także operacyjnego armii, działającymi na korzyść pułku /np. z ugrupowaniem wojsk OPL dywizji lub armii, z siłami i środkami walki radioelektronicznej oraz z sąsiadami. Aby zrealizować wymienione wyżej zadania, szef łączności powinien rozwiązać szereg problemów organizacyjnych i techniczno-eksploatacyjnych. W szczególności powinien otrzymać wytyczne od szefa sztabu pułku obejmujące między innymi następujące dane:

- ugrupowanie i kolejność w jakich pododdziałach pułku forsować będą przeszkodę wodną;

- liczbę i rodzaje przepraw organizowanych na odcinku forsowania pułku;
- sposób współdziałania z sąsiadami i elementami ugrupowania bojowego w czasie podchodzenia do przeszkody wodnej, podczas jej forsowania i prowadzenia walki na przeciwległym brzegu;
- rejony rozmieszczenia punktów dowodzenia, oś ich przesunięcia oraz orientacyjne terminy ich zmiany;
- od jakiego czasu, z kim i jakimi środkami powinna być zorganizowana łączność;
- organizację regulacji ruchu i kierowania wojsk na przeprawach;
- organizację służby ewakuacyjno - ratunkowej na przeprawach;
- rejony załadunku pododdziałów pierwszej fali, uszczelniania czołgów, rozmieszczenia drugiego rzutu pułku.

Szef łączności pułku może znać te dane z decyzji dowódcy pułku. W oparciu o nie możliwe będzie ustalenie potrzeb w zakresie organizacji łączności i sposobów ich zapewnienia po dokonaniu kalkulacji posiadanych i możliwych do wykorzystania sił i środków łączności.

Najczęściej występującym sposobem pokonywania przeszkód wodnych przez pułk zmechanizowany jest forsowanie z marszu. Zadanie forsowania przeszkody wodnej pułk otrzymuje na dalekich podejściach do niej.

W tych warunkach istotną sprawą będzie dokonanie kalkulacji przestrzenno-czasowych przemieszczenia - we właściwym czasie - w kierunku przeszkody wodnej środków łączności, przewidzianych do zapewnienia łączności na potrzeby kierowania przeprawami. Należy przyjąć zasadę, że siły i środki łączności przewidziane do zapewnienia tych potrzeb powinny być przesuwane razem z oddziałem wydzielonym /jeżeli jest organizowany/ lub z pododdziałami pierwszej fali.

Wykorzystanie sił i środków oraz organizację łączności na potrzeby kierowania przeprawami szef łączności powinien uzgodnić z szefem saperów pułku. Pozwoli to na ustalenie realnych relacji łączności niezbędnych do kierowania przeprawami w oparciu o możliwości sił i środków łączności.

Właściwością organizacji łączności w warunkach forsowania przez pułk przeszkody wodnej z bezpośredniej styczności będzie posiadanie znacznie dłuższego czasu na organizację łączności. W tym wypadku zaistnieją korzystniejsze warunki wykorzystania posiadanych środków oraz dokonywania manewru nimi. Z drugiej jednak strony wzrasta możliwość oddziaływania nieprzyjaciela na zorganizowany system łączności w aspekcie jego dezorganizacji, a głównie obezwładnienia punktów dowodzenia i węzłów łączności. Stąd też wynika potrzeba uwzględnienia warunków terenowych, których wykorzystanie przyczyni się powinno do podniesienia żywotności systemu łączności. Tabela potrzeb łączności na okres forsowania przeszkody wodnej została przedstawiona w załączniku nr 2.

#### b/ MOŻLIWOŚCI ORGANIZACJI ŁĄCZNOŚCI

Do zabezpieczenia potrzeb łączności w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej pułk dysponuje etatowymi siłami i środkami łączności. Ponadto w okresie forsowania przeszkody wodnej wykorzystywane są środki łączności pododdziałów inżynierskich przydzielonych do pułku dla zabezpieczenia forsowania. Rola i znaczenie poszczególnych rodzajów środków łączności w natarciu pułku z forsowaniem przeszkód wodnych oraz zakres ich wykorzystania jest uzależniony od taktyczno-technicznych właściwości tych środków i sposobu forsowania.

ŚRODKI RADIOWE - będą wykorzystywane w pełnym zakresie w natarciu z forsowaniem przeszkód wodnych. Ich szerokie zastosowanie wynika z zalet tych środków, takich jak:

- możliwość nawiązania i utrzymania łączności na każdą niezbędną na tym szczeblu dowodzenia odległość, z przestrzeganiem zasady doboru częstotliwości i anten do ich pracy oraz zasad rozmieszczania ich w terenie;

- możliwość nawiązania i utrzymania łączności na postoju i w ruchu, co jest szczególnie istotne podczas zbliżania się do przeszkody wodnej, w czasie forsowania i podczas działań bojowych na przeciwległym brzegu;

- możliwość utrzymania łączności przez niedostępne odcinki terenu oraz teren zajęty przez nieprzyjaciela /w danym wypadku przez przeszkodę wodną oraz z desantem taktycznym lub OW/;

- możliwość uzyskania łączności o dwa szczeble w dół i w górę, co nabiera szczególnego znaczenia w przypadku czynnego oddziaływania nieprzyjaciela na punkty dowodzenia; umożliwia to również dowódcy pułku włączenie się do sieci i kierunków radiowych dowódców batalionów i kompanii w celu wymiany wiadomości uzyskania danych o przebiegu forsowania;

- mniejsza wrażliwość, w porównaniu z innymi środkami łączności, na oddziaływanie środków rażenia.

W toku wykorzystywania łączności radiowej w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej należy uwzględniać także ujemne cechy środków radiowych, takich jak:

- możliwość zakłócania łączności radiowej za pomocą środków zakłócających nieprzyjaciela;

- możliwość przechwytywania wiadomości, co może spowodować rozpoznanie zamiaru działań naszych wojsk;

- możliwość wzajemnego zakłócania się pracujących równocześnie środków radiowych.

Podczas planowania łączności radiowej w natarciu z forsowaniem przeszkód wodnych należy uwzględnić następujące dane:

- w momencie podchodzenia pododdziałów do przeszkody wodnej nastąpi wzrost nasycenia środków radiowych na  $1 \text{ km}^2$  frontu;

- podczas forsowania zorganizowane będą dodatkowe sieci i kierunki radiowe, co powiększy znacznie ilość środków radiowych pracujących w tym rejonie;

- podczas forsowania nasili się praca środków radiowych na wszystkich szczeblach dowodzenia, spowodowana większą liczbą przekazywanych meldunków i rozkazów.

Planując wykorzystanie środków radiowych, należy uwzględnić następujące dane, których przestrzeganie podwyższy sprawność funkcjonowania łączności;

- częstotliwości należy tak dobrać do pracy środków radiowych aby wyeliminować wzajemne zakłócania się/t.j.należy przestrzegać warunków zapewnienia kompatybilności pracy środków radiowych/;

- w miarę posiadanych możliwości należy planować relacje zastępcze, które umożliwią zapewnienie ciągłej łączności w warunkach zakłóceń stosowanych przez nieprzyjaciela;

- w czasie podchodzenia do przeszkody wodnej i jej forsowania należy ograniczać pracę środków radiowych do niezbędnych potrzeb w zakresie dowodzenia i kierowania wojskami /przekazywanie krótkich sygnałów/;

- środki radiowe należy rozmieszczać w terenie tak, aby zapewnić wymagany zasięg łączności, uwzględniając przy tym dobór odpowiednich anten;

- zorganizowane dodatkowo na okres forsowania sieci i kierunki radiowe należy włączać do pracy w systemie łączności z chwilą rozpoczęcia forsowania.

Uwzględniając właściwości natarcia z forsowaniem przeszkód wodnych, należy stwierdzić, że w porównaniu z innymi środkami łączności środki radiowe spełniać będą wiodącą rolę w organizowanym systemie łączności.

ŚRODKI\_RADIOELEFONICZNE - wykorzystywane będą w natarciu z forsowaniem przeszkód wodnych do dublowania niektórych relacji łączności radiowej i radioliniowej.

ŚRODKI\_RADIOLINIOWE - łączą w sobie szereg dodatnich cech środków radiowych i przewodowych, dzięki czemu pozbawione są niektórych ujemnych cech tych środków i mogą pracować w ścisłym powiązaniu z nimi. W natarciu pułku z forsowaniem przeszkody wodnej zakres ich wykorzystania nie zmienia się w stosunku do normalnego natarcia. Będą one wykorzystywane głównie do łączności pomiędzy sztabem pułku a sztabem dywizji oraz pomiędzy PO dowódcy pułku i SD pułku. Środki radioliniowe wykorzystywane będą zarówno podczas forsowania przeszkód wodnych z marszu, jak i z rejonu w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem.

ŚRODKI\_PRZEWODOWE. Rola i znaczenie tych środków łączności zależy przede wszystkim od sposobu forsowania przeszkody wodnej. Podczas forsowania jej z marszu będą one wykorzystane w bardzo minimalnym zakresie. Minimalny zakres wykorzystania przewodowych środków łączności w tych warunkach wynika głównie z ograniczonego czasu na rozwijanie połowych linii łączności.

Podczas forsowania przeszkody wodnej z bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem problem ten przedstawiać się będzie odmiennie. Posiadanie większej ilości czasu będzie czynnikiem sprzyjającym wykorzystaniu łączności przewodowej zarówno na potrzeby dowodzenia, jak i kierowania przeprawami.

ŚRODKI WOJSKOWEJ POCZTY POŁOWEJ - będą wykorzystywane w natarciu z forsowaniem na ogólnych zasadach. O ich roli i znaczeniu świadczy najbardziej fakt, że w warunkach stosowania przez przeciwnika silnych zakłóceń radiowych mogą się one okazać jedynym środkiem łączności.

Podczas forsowania można także wykorzystać środki sygnalizacyjne, szczególnie do kierowania przeprawami. Należy jednak mieć na uwadze, że ich zasięg ograniczony jest do bezpośredniej widoczności lub słyszalności.

Z przedstawionej charakterystyki środków łączności, jakimi dysponuje pułk zmechanizowany, wynika, że wszystkie środki łączności na tym szczeblu mogą być stosowane w różnym zakresie. Zakres ich wykorzystania zależy będzie od zadania, które pułk otrzymał, warunków terenowych, szerokości przeszkody wodnej, liczby organizowanych przepraw oraz stopnia oddziaływania nieprzyjaciela.

## 2.2. ORGANIZACJA ŁĄCZNOŚCI PUŁKU ZMECHANIZOWANEGO W NATARCIU Z FORSOWANIEM PRZESZKÓD WODNYCH I NA POTRZEBY KIEROWANIA PRZEPRAWAMI

### a/ ORGANIZACJA ŁĄCZNOŚCI DOWODZENIA:

Organizacja łączności pz w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej posiada pewne odrębne właściwości i jest uzależniona od:

- przyjętego ugrupowania bojowego i sposobu forsowania;
- przyjętego systemu dowodzenia /z jakich punktów dowodzenia, kto i jakimi elementami ugrupowania będzie dowodził/;
- warunków terenowych;
- ilości posiadanych sił i środków łączności.

Dowodzenie pułkiem zmechanizowanym podczas natarcia z forsowaniem przeszkody wodnej realizowane jest w zasadzie z SD, które rozwijane jest na brzegu wyjściowym w takim rejonie, aby umożliwiała dowódcy pułku śledzenie forsowania przeszkody wodnej przez podległe pododdziały przynajmniej na głównym kierunku. Istotny wpływ na organizację i ciągłość pracy systemu łączności w czasie forsowania ma przybliżanie organów dowodzenia pułku do przeszkody wodnej. Realizowane jest to przez organizację punktu obserwacyjnego /PO/ dowódcy. W okresie podchodze-

nia do przeszkody wodnej dowódca pułku dowodzi pierwszorzędnymi batalionami lub oddziałem wydzielonym rozpoczynającym forsowanie. Z PO zapewnia się łączność dowódcy pułku z dowódcą dywizji, własnym sztabem oraz podległymi pododdziałami forsującymi przeszkodę wodną w pierwszym rzucie. Z PO zapewnia się także łączność szefowi saperów pułku /komendantowi odcinka forsowania pułku/ z szefem saperów dywizji /komendantem odcinka forsowania dywizji/ oraz komendantami przepraw zorganizowanych na odcinku forsowania pułku. Ze stanowiska dowodzenia pułku zapewnia się łączność z WSD dywizji, batalionem drugiego rzutu lub odwodem ogólnowojskowym, sąsiadami oraz pododdziałami forsującymi przeszkodę wodną w drugim rzucie. Łączność pułku w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej zapewniana jest środkami radiowymi, radiotelefonicznymi, radiolinowymi i wojskowej poczty polowej. Ponadto w określonych wypadkach może być organizowana także łączność przewodowa.

#### ŁĄCZNOŚĆ\_RADIOWA

Dowódca i sztab pułku utrzymują łączność radiową z dowódcą i sztabem dywizji w sieciach radiowych dowódcy i sztabu dywizji. Radiową łączność współdziałania z elementami ugrupowania bojowego dywizji, działającymi na korzyść pułku, i z sąsiadami organizuje się na podstawie wytycznych /zarządzenia/sztabu dywizji. Łączność radiowa z podwładnymi utrzymywana jest w sieciach i kierunkach radiowych dowódcy, sztabu, szefów rodzajów wojsk, kwatermistrza i szefa służb technicznych pułku.

W organizacji łączności radiowej szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie łączności z oddziałem wydzielonym i desantem taktycznym. Można ją zapewnić w dwojaki sposób:

1/ w sieci radiowej dowódcy pułku /dowódcy odcinka forsowania;

2/ na wydzielonym kierunku radiowym, np. za pomocą radiostacji KF z WD szefa sztabu pułku.

Łączność z desantem taktycznym organizuje się poprzez włączenie radiostacji pododdziału desantowego do sieci radiowej dowodzenia dowódcy dywizji oraz do sieci radiowej dowódcy pułku forsującego przeszkodę wodną. W tym celu istnieje konieczność uzgodnienia i przekazania danych radiowych dla pododdziału działającego jako desant taktyczny.

W wypadku działania oddziału wydzielonego na spotkanie z desantem taktycznym należy przewidzieć łączność pomiędzy tymi elementami ugrupowania bojowego. Zrealizować to można poprzez zorganizowanie kierunku radiowego współdziałania obu pododdziałów, przy czym środki łączności wydziela każdy z nich. Dane radiowe dla tego kierunku należy ustalić w sztabie dywizji w okresie planowania łączności.

Podczas forsowania i walki na przyczółku szczególnie ważne jest zapewnienie łączności między batalionami pierwszego rzutu a wspierającą artylerią i odwodem przeciwpancernym. Łączność ta organizowana będzie poprzez wysunięte punkty obserwacyjne artylerii, które przeprawione zostaną wraz z zasadniczymi siłami wspieranych batalionów.

W wypadku forsowania przeszkody wodnej z bezpośredniej styczności łączność radiowa organizowana jest tak, jak w czasie forsowania z marszu. Nie zachodzi jednak w tym wypadku potrzeba organizacji łączności z oddziałem wydzielonym i desantem taktycznym. Ponadto do czasu rozpoczęcia forsowania nastąpi ograniczenie do minimum pracy środków radiowych na nadawanie.

Łączność radiotelefoniczna organizowana będzie na ogólnych zasadach. Organizację łączności radiowej i radiotelefonicznej przedstawia schemat - załącznik nr 3.

#### ŁĄCZNOŚĆ\_RADIOLINIOWA

Łączność radioliniowa pomiędzy sztabem pułku a sztabem dywizji jest organizowana zgodnie z zarządzeniem łączności sztabu dywizji. W celu zapewnienia trwałej i niezawodnej łączności pomiędzy WSD dywizji i PO pułku może być zorganizowany bezpośredni kierunek radioliniowy na okres forsowania i walki na przeciwległym brzegu. Dla zapewnienia łączności dowódcy pułku z jego sztabem organizowany jest kierunek radioliniowy pomiędzy PO dowódcy a SD pułku. Organizację łączności radioliniowej przedstawia schemat - załącznik nr 4.

#### ŁĄCZNOŚĆ\_PRZEWODOWA

W szerszym zakresie organizowana jest w wypadku forsowania przeszkody wodnej z bezpośredniej styczności, natomiast pod-

czas forsowania z marszu środki przewodowe są wykorzystywane do łączności na potrzeby kierowania przeprawami w relacjach:

- komendant odcinka forsowania pułku - komendanci przepraw;
- komendanci przepraw - ich pomocnicy na brzegu wyjściowym;
- komendant odcinka forsowania - medyczne punkty przeprawowe, a niekiedy także elementy służby porządkowo-ochronnej /punkty kontroli przepuszczania wojsk/.

Podczas organizacji łączności przewodowej należy mieć na uwadze czas niezbędny na jej rozbudowę, a także zwinięcie wybudowanych kierunków przewodowych oraz przeprawę tych sił i środków na przeciwległy brzeg.

Często w działaniach bojowych z forsowaniem przeszkód wodnych istnieje potrzeba utrzymywania czynnych przepraw do czasu wybudowania przepraw mostowych przez dywizję lub armię, a niekiedy nawet przekazania zorganizowanych przepraw wraz z ich zabezpieczeniem innym pułkom. Sytuacja taka najczęściej zaistnieć może w wypadku kolejnego forsowania kilku przeszkód wodnych znajdujących się w niewielkich odległościach od siebie. Organizację łączności przewodowej na okres forsowania przedstawia schemat - załącznik nr 4.

#### ŁĄCZNOŚĆ ŚRODKAMI WOJSKOWEJ POCZTY POLOWEJ

W natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej łączność środkami wojskowej poczty polowej zapewniana jest na ogólnych zasadach z tym, że nie można jej wykorzystać w każdej sytuacji. Odnosi się to do pododdziałów walczących na przyczółku. W tym celu należy wydzielić część środków wojskowej poczty polowej na PO dowódcy pułku do wykorzystania ich zarówno na brzegu wyjściowym jak i przeciwległym. Organizację łączności środkami WPP przedstawia schemat - załącznik nr 4.

#### b/ ORGANIZACJA ŁĄCZNOŚCI NA POTRZEBY KIEROWANIA PRZEPRAWAMI

Łączność na potrzeby kierowania przeprawami stanowi integralną część systemu łączności pułku w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej. Jest ona wykorzystywana przez szefa saperów pułku /komendanta odcinka forsowania pułku/ w celu zapewnienia mu łączności z podległymi komendantami przepraw oraz elementami zabezpieczenia forsowania, takimi jak: medyczny punkt prze-

prawowy, organy służby porządkowo - ochronnej, odwód środków przeprawowych itp.

Pułk zmechanizowany w toku natarcia jest w stanie pokonywać przy pomocy etatowego sprzętu przeszkody wodne i kanały o szerokości nie przekraczającej 20 m /przeprawy za pomocą mostów SMT i BLG/ i głębokości do 1,5 m /przeprawy w bród/. W celu pokonania przeszkód wodnych o większych szerokościach pułk zmechanizowany musi być wzmocniony środkami przeprawowymi z batalionu saperów dywizji. Ilość i rodzaj środków uzależnione są od zadania, jakie wykonuje pułk oraz roli i miejsca w ugrupowaniu bojowym dywizji.

Zazwyczaj forsowanie poprzedzone jest wysadzeniem desantu taktycznego w sile batalionu oraz działaniem oddziału wydzielonego w sile wzmocnionego batalionu piechoty. Pułk wzmocniony jest najczęściej kompanią desantowo-przeprawową, kompanią pontonową oraz plutonem technicznego zabezpieczenia przepraw. W pasie natarcia pułku organizowane są przeważnie dwa odcinki forsowania batalionów pierwszego rzutu oraz przeprawa czołgów pod wodą. Na odcinkach forsowania batalionów organizowane są przeprawy:

a/ na odcinku działania oddziału wydzielonego: przeprawa desantowa na własnych środkach pływających, przeprawa desantowa na PTS i przeprawa promowa na promach pontonowych z parku PP-64;

b/ na odcinku forsowania batalionów pierwszego rzutu: przeprawy desantowe na własnych środkach pływających, przeprawa desantowa na PTS i przeprawa na promach pontonowych z parku PP-64 lub przeprawa promowa na GSP;

c/ na odcinku forsowania batalionu czołgów: przeprawa czołgów pod wodą.

Jeden z batalionów pierwszorzutowych, działających jako oddział wydzielony, wykorzystuje przeprawę desantową na własnych środkach pływających, a kompania czołgów przydzielona do niego forsuje rzekę przy pomocy promów GSP.

Do kierowania urządzeniem i utrzymaniem przepraw oraz kierowania forsowaniem i przeprawami wyznacza się niżej wymienione osoby funkcyjne:

- dowódca odcinka forsowania pułku - dowódca pułku;
- dowódcy odcinków forsowania batalionów - dowódcy batalionów;

- komendant odcinka forsowania pułku - szef saperów pułku.

Komendantami odcinków forsowania batalionów są:

- na kierunku forsowania oddziału wydzielonego - dowódca kompanii desantowo - przeprawowej batalionu saperów lub inny dowódca pododdziału inżynieryjnego, organizujący przeprawę;
- na pomocniczym kierunku forsowania - dowódca kompanii pontonowej lub inny dowódca pododdziału inżynieryjnego organizujący przeprawę.

Komendantami przepraw są:

a/ na kierunku działania oddziału wydzielonego:

- desantowej na PTS - dowódca kompanii desantowo - przeprawowej;

- promowej na PP-64 - dowódca plutonu;

b/ na pomocniczym kierunku forsowania:

- desantowej na PTS - dowódca plutonu PTS;

- promowej na PP-64 - dowódca kompanii pontonowej;

c/ czołgów pod wodą - dowódca batalionu czołgów lub inny oficer wyznaczony ze składu przeprowiającego się pododdziału czołgów.

Komendanci przepraw posiadają po dwóch pomocników: na brzegu wyjściowym i przeciwnym oraz posterunki kontroli przepuszczania wojsk na przeprawę.

Na odcinku forsowania pułku organizowane są elementy zabezpieczenia forsowania, takie jak: posterunki regulacji ruohu, medyczny punkt przeprawowy, czaty wodne, punkt kontroli uszczelniania wozów bojowych - służba ewakuacyjno - ratunkowa.

W pododdziałach inżynieryjnych batalionu saperów przydzielonych do pułku znajduje się sprzęt łączności wykazany w załączniku nr 5. Uwzględniając potrzeby i przedstawiony wyżej system kierowania przeprawami, łączność dla zabezpieczenia tych potrzeb może być zorganizowana w następujący sposób:

a/ Szef saperów pułku utrzymuje łączność z szefem saperów dywizji w sieci radiowej szefa saperów dywizji za pomocą radiostacji R-107.

b/ Z komendantami odcinków forsowania batalionów, którzy są jednocześnie komendantami przeprawy. Szef saperów pułku utrzymuje łączność w sieci radiowej komendanta odcinka forsowania za pomocą radiostacji R-107.

Środki na przeprawy szefa saperów pułku wydzielane są do -  
raźnie z kompanii łączności.

Z komendantami przepraw, którzy nie posiadają radiostacji  
UKF R-107, łączność organizowana jest środkami przewodowymi.

Na potrzeby komendantów przepraw desantowych i promowych  
oraz ozołgów pod wodą łączność organizowana jest w następują-  
cy sposób:

a/ dla komendanta odcinka forsowania batalionu - komendanta  
przeprawy desantowej /promowej/ z pomocnikiem na przeciwległym  
brzegu, punktem kierowania, wojsk na przeprawę dowódcą grupy  
ewakuacyjno-ratunkowej:

- w sieci radiowej za pomocą radiostacji UKF R-126; z pomocni-  
kiem na brzegu wyjściowym - za pomocą środków przewodowych;

b/ dla komendanta przeprawy desantowej z pomocnikami na  
brzegu wyjściowym i przeciwległym oraz punktem kierowania wojsk  
na przeprawę: w sieci radiowej za pomocą radiostacji UKF R-126;

c/ dla komendanta przeprawy ozołgów pod wodą organizuje się  
sieć radiową, w skład której wchodzi pokładowe radiostacje R-123  
/R-113/ ozołgów/ w wodzie, przy brzegu, na punkcie uszczelniania i  
radiostacja dowódcy grupy ewakuacyjno-ratunkowej; ponadto or-  
ganizuje się sieć radiową UKF za pomocą radiostacji R-126, w  
skład której wchodzi: komendant przeprawy, jego pomocnicy oraz  
medyczny punkt przeprawowy.

Na potrzeby dowódcy grupy ewakuacyjno-ratunkowej należy przy-  
dzielić radiostację R-107 z plutonu łączności batalionu ozoł-  
gów.

Radiostacje R-126 dla batalionu ozołgów należy wydzielić z  
kompanii łączności pułku.

W celu zapewnienia łączności na potrzeby służby ewakuacyj-  
no-ratunkowej /na potrzeby dowódców grup ewakuacyjno-ratunko-  
wych/ organizuje się sieci radiowe UKF, w skład których wcho-  
dzą:

a/ na przeprawach desantowych i promowych: radiostacje po-  
kładowe R-123/R-113/, drużyny ewakuacji sprzętu, drużyny ewa-  
kuacji załóg oraz ciągników ewakuacyjnych;

b/ na przeprawie ozołgów pod wodą: radiostacje pokładowe  
R-123 /R-113/ drużyny ewakuacji ozołgów, drużyny ewakuacji  
załóg oraz ciągników ewakuacyjnych.

Dowódca grupy ewakuacyjno-ratunkowej utrzymuje ponadto łączność za pomocą radiostacji R-126 z komendantem przeprawy.

W czasie przeprawy czołgów pod wodą wozy bojowe muszą mieć przygotowane na radiostacjach następujące częstotliwości /ZPCz/:

- nr 1 - sieć radiowa komendanta przeprawy;
- nr 2 - sieć radiowa dowódcy grupy ewakuacyjno-ratunkowej;
- nr 3 - sieć radiowa dowódcy pododdziału czołgów.

Dowódcy czołgów po przybyciu do punktu kontroli uszczelniania wozów włączają radiostacje pokładowe wozów bojowych na częstotliwość komendanta przeprawy. Od tego momentu aż do wyjazdu z wody na przeciwległym brzegu radiostacje czołgów pracują na odbiór w sieci radiowej komendanta przeprawy.

W wypadku zatrzymania się czołgu pod wodą na skutek uszkodzenia, na podany sygnał przez komendanta przeprawy, dowódca grupy ewakuacyjno-ratunkowej przystępuje do działania. Na sygnał komendanta przeprawy dowódca czołgu przełącza radiostację na częstotliwość grupy ewakuacyjno-ratunkowej.

Przykładowy sposób organizacji łączności środkami radiowymi na potrzeby kierowania przeprawami przedstawiony jest na scenografie - załącznik nr 6.

#### ZAKOŃCZENIE

Analiza przedstawionej w skrypcie organizacji łączności pułku zmechanizowanego w natarciu z forsowaniem przeszkody wodnej oraz potrzeba dowodzenia pododdziałami i kierowania przeprawami prowadzi do następujących wniosków:

- w pułku zmechanizowanym brak jest ostatecznej ilości środków radiowych do zabezpieczenia łączności na potrzeby kierowania przeprawami - w związku z tym zachodzi potrzeba dokonywania manewru radiostacjami;

- pododdziały inżynierskie, którymi pułk będzie wzmacniany powinny być wyposażone w takie ilości środków łączności, aby mogły samodzielnie zabezpieczyć łączność kierowania przeprawami i działanie grup ewakuacyjno-ratunkowych;

- problem wykorzystania środków łączności komplikuje się w znacznym stopniu w przypadku dokonywania manewru środkami przeprawowymi na skutek niszczącego oddziaływania nieprzyjaciela na zorganizowane przeprawy, na odcinku forsowania pułku;

- w celu zabezpieczenia potrzeb w zakresie łączności w czasie forsowania przeszkody wodnej należy także przewidywać do-

rażne /okresowe/ włączanie się w razie potrzeby do innych sieci lub kierunków radiowych /np.praca na dyżurnych oświetleniach/;

- jeżeli jest to możliwe, należy - na potrzeby kierowania przeprawami - stosować do organizacji łączności środki przewodowe;

- przydzielane doraźnie szefowi saperów pułku radiostacje przenośne z kompanii łączności pułku nie mają możliwości zapewnienia mu w pełni potrzeb dowodzenia i kierowania przeprawami organizowanymi na odcinku forsowania pułku;

- dla zapewnienia szefom saperów /komendantom odcinków forsowania pułków /pz, pcz/ niezawodnej i mobilnej łączności szczególnie w czasie forsowania przeszkód wodnych, wskazane byłoby wprowadzenie dla nich wozów dowodzenia typu RD-115Z.

Wydrukowano w 20 egz.

Egz.nr 1-20 Bibl.Nauk.OZS

Wyk.płk Kublik,kpt.Ryński

Druk.Cz.B.dn.20.10.1980r.

Druk ASG WP nr Pf-478/Pf-2120/WW

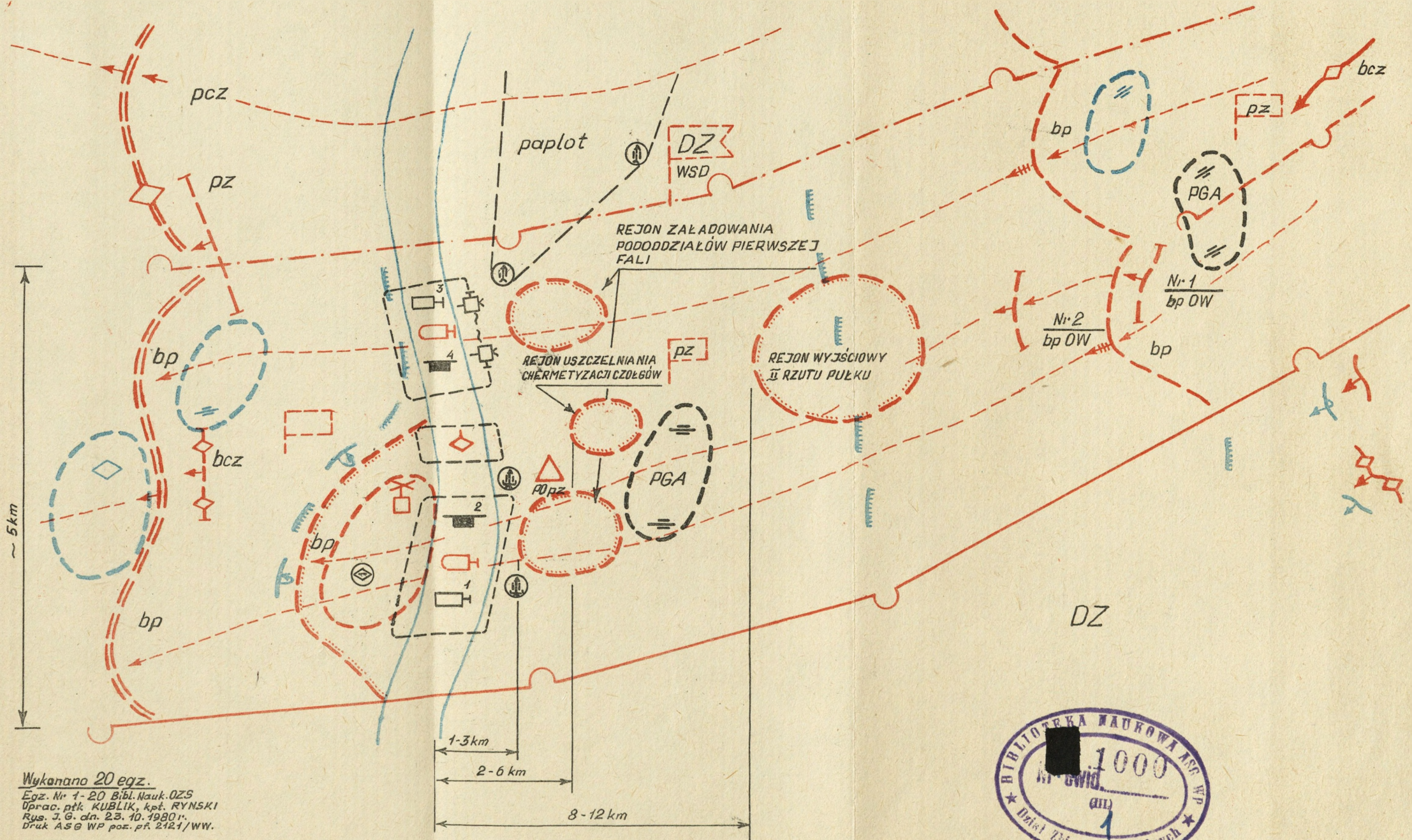
Kor.T.Ł.

## B I B L I O G R A F I A

1. Instrukcja o forsowaniu przeszkód wodnych/nr bibl.017913/.
2. Skrypt ASG WP - Organizacja i prowadzenie forsowania przeszkody wodnej przez dywizję /nr bibl. 021847/.
3. Skrypt ASG WP - Organizacja łączności wojsk inżynierskich na szczeblu armii, dywizji i pułku /nr bibl. 020088/.
4. płk doc.dr T.PROCAK: O wykorzystaniu oddziałów /pododdziałów/ pontonowych i mostowych wojsk inżynierskich podczas pokonywania przeszkód wodnych. W: Myśl Wojskowa 1975. nr 3.
5. Regulamin walki Sił Zbrojnych PRL /dywizja - pułk/ pkt 94-163 /nr bibl.0657/.
6. Instrukcja łączności - Organizacja łączności w wojskach lądowych, pkt 233-241 /nr bibl.09083/.
7. Podręcznik łącznościowca, część XII - Organizacja łączności na szczeblach taktycznych, rozdz.X, str. 159-164 /nr bibl.013620/.

# UGRUPOWANIE BOJOWE NA ODCINKU FORSOWANIA PUŁKU ZMECHANIZOWANEGO W NATARCIU (WARIANT)

Załącznik nr 1  
**POUFNE**  
Egz. Nr.....



Wykonano 20 egz.  
Egz. Nr 1-20 Bibl. Nauk. OZS  
Oprac. ptk. KUBLIK, kpt. RYNSKI  
Rys. J.G. dn. 23. 10. 1980 r.  
Druk ASG WP poz. pf. 2421/WW.



Załącznik nr 2

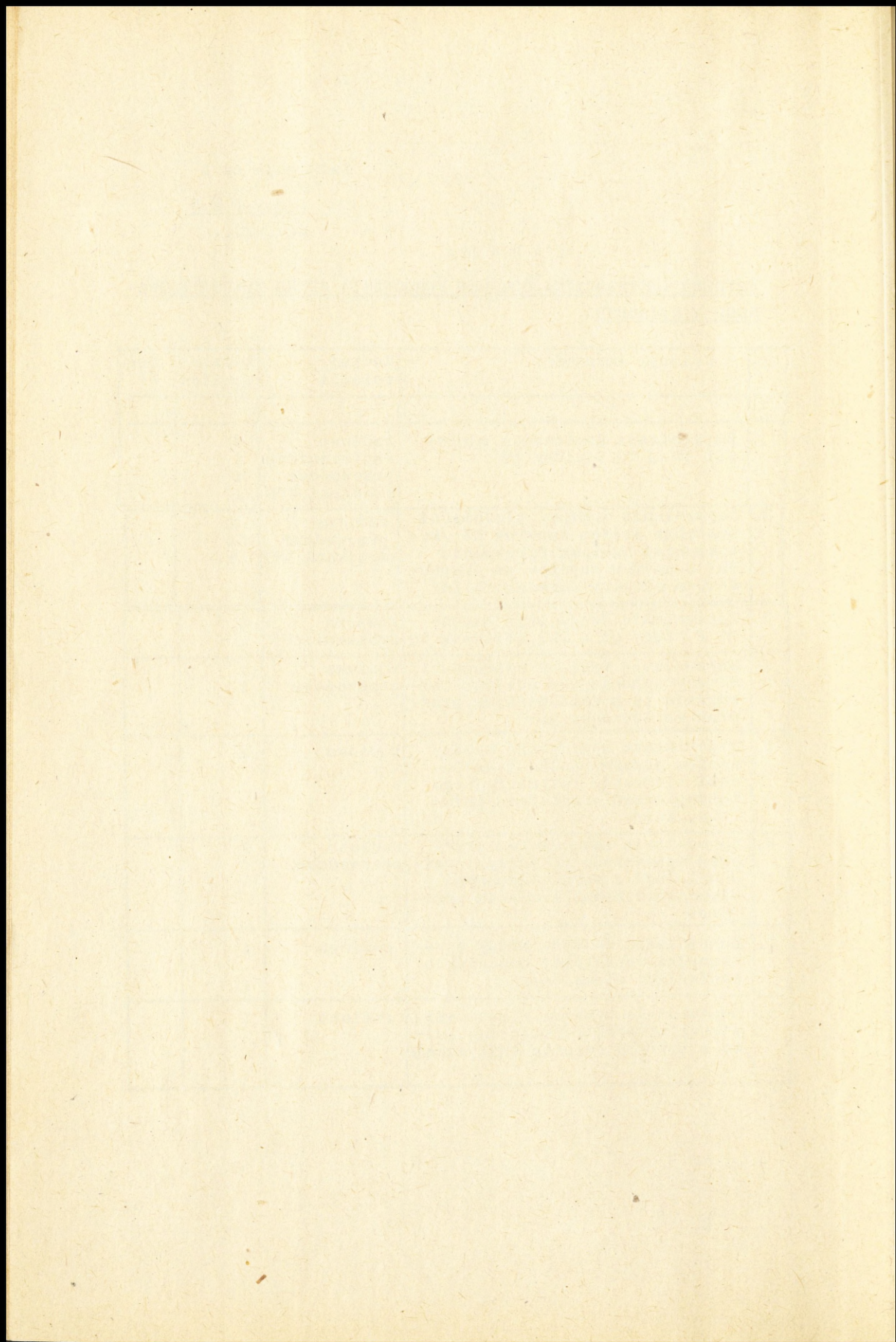
POUFNE

Egz.nr...

## T A B E L A

POTRZEB ŁĄCZNOŚCI NA ODCINKU FORSOWANIA PUŁKU ZMECHANIZOWANEGO W NATARCIU

| Lp. | Relacja łączności                                                                                                                                     | Rodzaj relacji                                        | Liczba kanałów   | Uwagi |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------|-------|
| 1   | 2                                                                                                                                                     |                                                       |                  |       |
| 1.  | Zapewnienie dowodzenia między WSD DZ a PO dowódcy pz                                                                                                  | radiowa<br>radioliniowa<br>przewodowa<br>środkami WPP | 2<br>1<br>1<br>1 |       |
| 2.  | Zapewnienie wymiany wiadomości pomiędzy szefem saperów DZ /komendantem odcinka forsowania DZ/ a szefem saperów pz /komendantem odcinka forsowania pz/ | radiowa<br>przewodowa<br>środkami WPP                 | 1<br>1<br>1      |       |
| 3.  | Zapewnienie dowodzenia między PO dowódcy pz a SDC dowódców bp                                                                                         | radiowa<br>środkami WPP                               | 2<br>1           |       |
| 4.  | Zapewnienie wymiany wiadomości między komendantem odcinka forsowania pz a komendantami przepraw na kierunku bp                                        | radiowa<br>przewodowa                                 | 1<br>1           |       |
| 5.  | Zapewnienie dowodzenia między szefem saperów pułku a dowódcami elementów inżynierskiego zabezpieczenia natarcia pułku /OZR, OInz/                     | radiowa                                               | 1                |       |
| 6.  | Zapewnienie komendantom przepraw dowodzenia podległymi pododdziałami i zorganizowanymi elementami zabezpieczenia przepraw                             | radiowa<br>przewodowa                                 | 2<br>1           |       |
| 7.  | Zapewnienie dowódcy grupy ewakuacyjno-ratunkowej dowodzenia podległymi elementami                                                                     | radiowa                                               | 1                |       |
| 8.  | Zapewnienie wymiany wiadomości między dowódcą forsującego pułku a dowódcą desantu taktycznego                                                         | radiowa                                               | 1                |       |



SCHEMAT ORGANIZACJI ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ PZ W NATARCIU Z FORSOWANIEM PRZESZKODY WODNEJ  
WARIANT /

Załącznik nr 3

POUPNE

Egz.nr...

| Nr sieci kier | Nazwa sieci lub kierunku         | Typ rst.          | DZ  |    |     |    | pz                   |     |     |     | PODOBDZIAŁY |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         | inne związki oddziałów i pododdziały |                   |                      |                      |            |          |
|---------------|----------------------------------|-------------------|-----|----|-----|----|----------------------|-----|-----|-----|-------------|-----|----|---------|---------|------|------|------|------|---------|---------|--------------------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|------------|----------|
|               |                                  |                   | WSD | SD | TSD | PO | SD                   | TSD | 1bp | 2bp | 3bp         | boz | bh | na ppam | napilot | ZO-1 | ZO-2 | kaap | kroz | pl chem | pl oirr |                                      | kmedkren          |                      |                      |            |          |
| 1             | 2                                | 3                 | 4   | 5  | 6   | 7  | 8                    | 9   | 10  | 11  | 12          | 13  | 14 | 15      | 16      | 17   | 18   | 19   | 20   | 21      | 22      | 23                                   | 24                |                      |                      |            |          |
|               |                                  |                   |     |    |     |    | ŁĄCZNOŚĆ DOWÓDCY     |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      |                   |                      |                      |            |          |
| 51            | S/R dozy DZ                      | R-130<br>R-112    | ○   | ○  | ⊗   | ⊗  |                      |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ⊗ Dca pz,pcz      | ⊗ Desant takt.       |                      |            |          |
| 52            | S/R dozy DZ                      | R-111<br>R-105 PM | ○   | ○  | ⊗   | ⊗  |                      |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ⊗ Dca pz,pcz      | ⊗ Desant takt.       |                      |            |          |
|               |                                  |                   |     |    |     | ⊗  | ⊗                    | ⊗   | ⊗   | ⊗   | ⊗           | ⊗   | ⊗  |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      |                   | ⊗ PED-5              |                      |            |          |
| 1             | S/R dozy pz                      | R-105             |     |    |     | ⊗  | ⊗                    | ⊗   | ⊗   | ⊗   | ⊗           | ⊗   | ⊗  |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ⊗ Dca PGA         | ⊗ (107) Desant takt. |                      |            |          |
| 2             | S/R dozy pz                      | R-113             |     |    |     | ○  |                      |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      |                   |                      |                      |            |          |
|               |                                  |                   |     |    |     |    | ŁĄCZNOŚĆ SZTABU      |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      |                   |                      |                      |            |          |
| 53            | S/R sztabu DZ                    | R-118             |     | △  | □   |    | △                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | △ Sztaby pz,pcz   |                      |                      |            |          |
| 54            | S/R sztabu DZ                    | R-111<br>R-113    |     | ○  |     |    | ⊗                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ⊗ Sztaby pz (pcz) | ⊗ SOAS DZ            |                      |            |          |
| 55            | S/R współdziałania DZ            | R-107             |     | ⊗  |     |    | ⊗                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ⊗ Sztaby pz,pcz   | ⊗ DGA                | ⊗ Oppanc             |            |          |
| 3             | S/R sztabu pz                    | R-112             |     |    |     |    | ○                    | ○   | ○   | ○   | ○           |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      |                   |                      |                      |            |          |
| 4             | S/R wewnętrzna pz                | R-105<br>R-107    |     |    |     |    | ○                    | ○   |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ⊗ RPL-IM          | ⊗ R-118t             | ⊗ Sz.art. st.of.rozp | ⊗ Sz.chem. | ⊗ Sz.OPL |
| 5             | S/R regulacji ruchu pz           | R-105<br>R-107    |     |    |     |    | ○                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ⊗ PRR 1,2,3       |                      |                      |            |          |
| 6             | K/R pz /z sąsiadem/              | R-105 PM          |     |    |     |    | ⊗                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ○ pz              |                      |                      |            |          |
|               |                                  |                   |     |    |     |    |                      |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      |                   |                      |                      |            |          |
|               |                                  |                   |     |    |     |    | ŁĄCZNOŚĆ ROZPOZNANIA |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      |                   |                      |                      |            |          |
|               |                                  |                   |     |    |     |    | ⊗                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      |                   |                      |                      |            |          |
| 56            | S/R szefa Wyds.Rozp. DZ          | R-123             | ○   |    |     |    | ○                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ⊗ Sz.rozp pz,pcz  | ⊗ Dca br             | ⊗ SPR DZ             |            |          |
| 203           | S/R takt.rozp.powietr nego Armii | R-824<br>R-810    | □   |    |     |    | □                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | □ Sztaby pz,pcz   | □ Sam.rozp           | △ Lotnisko           |            |          |
| 7             | S/R st.ofic.rozpozn. pz          | R-130             |     |    |     |    | ○                    |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ○ PR-1            | ○ PR-2               |                      |            |          |
| 8             | S/R dozy PR-1                    | R-123             |     |    |     |    |                      |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ○ Wozy patrol.    |                      |                      |            |          |
| 9             | S/R dozy PR-2                    | R-123             |     |    |     |    |                      |     |     |     |             |     |    |         |         |      |      |      |      |         |         |                                      | ○ Wozy patrol.    |                      |                      |            |          |



| Nr sieci i kier. rad. | Nazwa sieci lub kierunku         | Typ rst.   | DZ  |    |     |    | pz                         | PODODDZIAŁY |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       | Inne związki oddziały i pododdziały |
|-----------------------|----------------------------------|------------|-----|----|-----|----|----------------------------|-------------|-----|-----|-----|-----|----|--------|------------------|---------|----------|---------|------|------|----|-------|-------------------------------------|
|                       |                                  |            | WSD | SD | FSD | PO | SD                         | FSD         | 1bp | 2bp | 3bp | boz | bh | ba ppa | baplot ZO-1 ZO-2 | kaapkra | pl ochem | pl oirr | kmed | krem |    |       |                                     |
| 1                     | 2                                | 3          | 4   | 5  | 6   | 7  | 8                          | 9           | 10  | 11  | 12  | 13  | 14 | 15     | 16               | 17      | 18       | 19      | 20   | 21   | 22 | 23    | 24                                  |
|                       |                                  |            |     |    |     |    | ŁĄCZNOŚĆ WOJSK CHEMICZNYCH |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       |                                     |
| 21                    | S/R szefa zabezpieczenia chem pz | 107        |     |    |     |    | ○                          |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       | ○ ○ ○ Druż. rozp. skożeń            |
|                       |                                  |            |     |    |     |    | ŁĄCZNOŚĆ TYŁÓW             |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       |                                     |
|                       |                                  |            |     |    |     |    |                            | ⊠           |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       | ⚓ Kwatermistrzowie pz, pcz, pa      |
| 63                    | S/R kwatermistrza DZ             | R-118      |     |    | △   |    | △                          |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       |                                     |
| 22                    | S/R kwatermistrza pz             | 105<br>107 |     |    |     |    | ○                          |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      | ○  | ○ 107 |                                     |
| 23                    | S/R szefa technicznych pz        | 113<br>123 |     |    |     |    | ○                          |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    | ○ 107 | ○ 123 GRE                           |
|                       |                                  |            |     |    |     |    | ŁĄCZNOŚĆ RADIOTELEFONICZNA |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       |                                     |
| 64                    | S/R telef. doy DZ                |            | △   |    |     | △  |                            |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       | ⚓ Dcy pz, pcz                       |
| 65                    | System abonemki DZ               |            |     | △  |     |    | △                          |             |     |     |     |     |    |        |                  |         |          |         |      |      |    |       | ⚓ Sztaby pz, pcz                    |

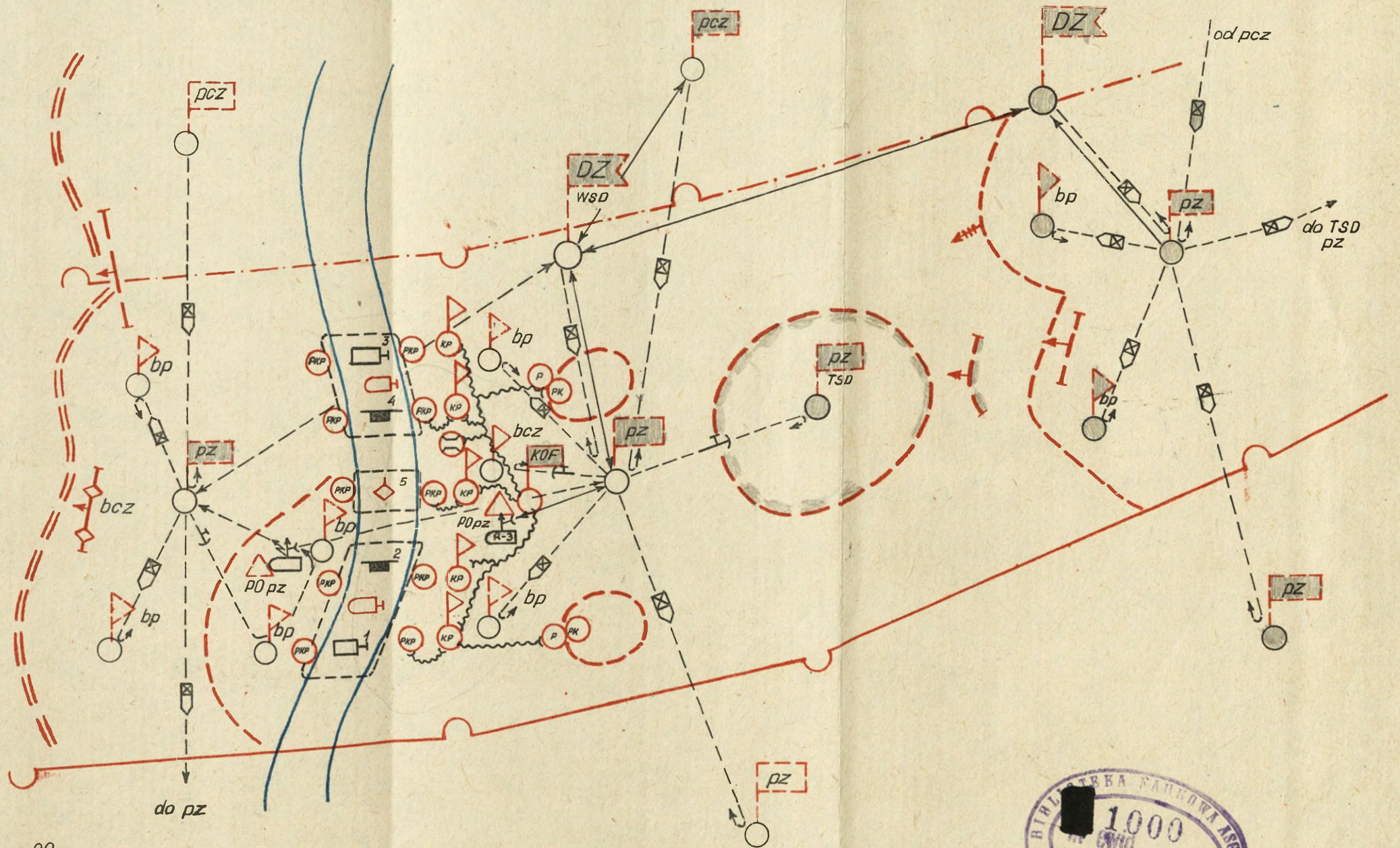
# SCHEMAT ORGANIZACJI ŁĄCZNOŚCI RADIOLINIOWEJ, PRZEWODOWEJ I ŚRODKAMI WOJSKOWEJ POCZTY POŁOWEJ pz W NATARCIU Z FORSOWANIEM PRZESZKODY WODNEJ (WARIANT)

Załącznik nr 4

**POUFNE**

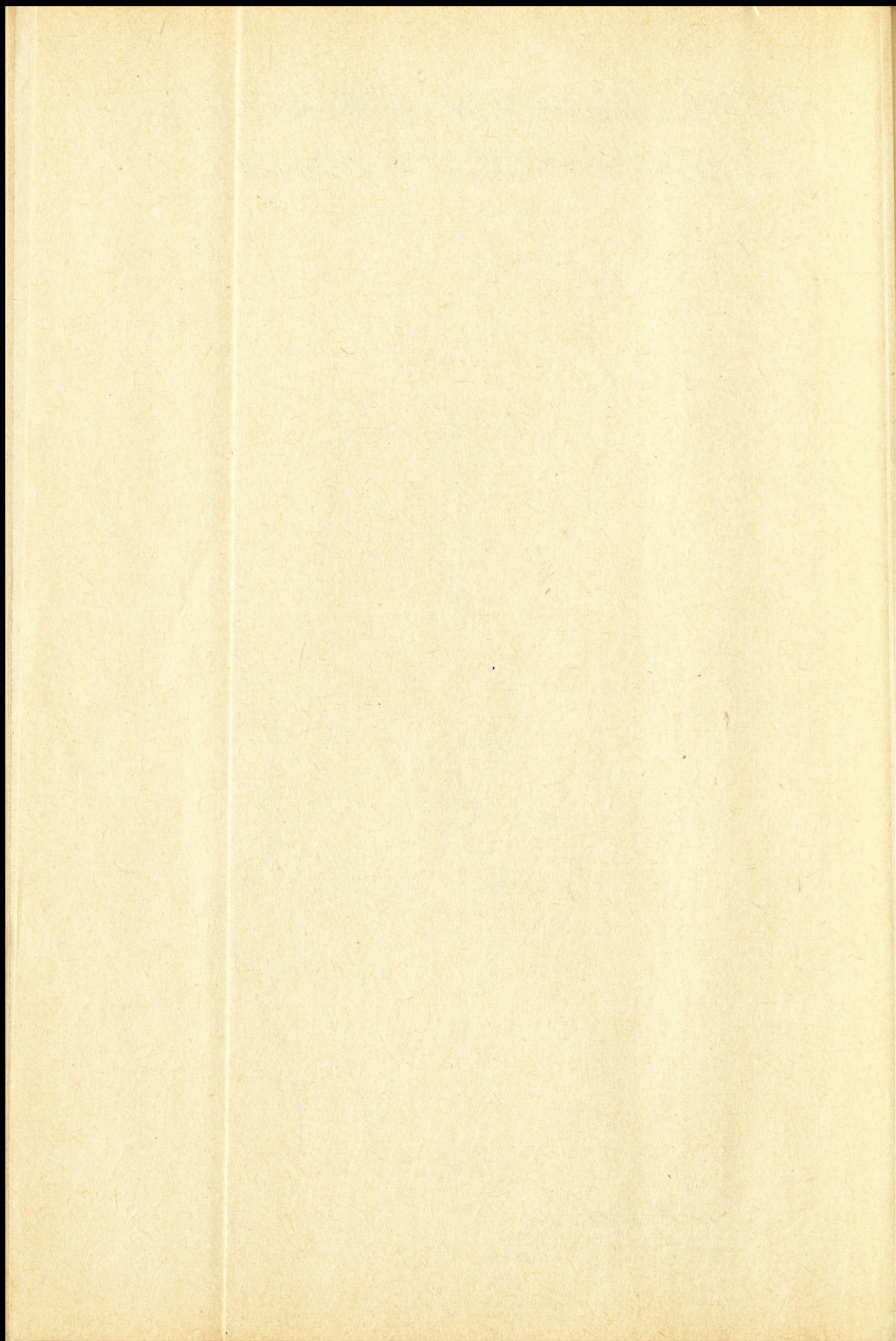
Egz. Nr.....

24



Wykonano 20 egz.  
Egz. Nr 1-20 Bibl. Nauk. DZS.  
Oprac. ptk KUBLIK, kpt. RYNSKI  
Rys. J.G. dn. 23. 10. 1980 r.  
Druk ASG WP poz. pf. 2122/WW.





Załącznik nr 5

P O U F N E

Egz. nr...

ZESTAWIENIE ŚRODKÓW DO ZADZPIECZENIA ŁĄCZNOŚCI  
NA POSZCZEGÓLNYCH PRZEPRAWACH PUNKU ZMECHANIZOWANEGO

| Organizowane<br>przeprawy                | nr pz |       |       |        |       | kdp | /bs/  |      |       | kpoint | /bs/   |       |       | pil boz pz |       |        |       |   |
|------------------------------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-----|-------|------|-------|--------|--------|-------|-------|------------|-------|--------|-------|---|
|                                          | R-107 | EP-10 | R-126 | FAP-67 | PML-2 |     | R-107 | UM-3 | N-126 |        | FAP-67 | PML-2 | R-107 |            | N-126 | FAP-67 | PKL-2 |   |
| Wyszczególnienie środków łączności       | 3     | 2     | 5     | 42     | 60    | 1   |       |      |       |        | 1      |       |       |            | 2     | 1      | 6     | 4 |
| STAN STATOWY                             |       |       |       |        |       |     |       |      |       |        |        |       |       |            |       |        |       |   |
| Nr 1 desantowa 5 PTS z kdp               |       |       |       |        |       | 2   |       |      |       |        | 2      |       |       |            |       |        |       |   |
| Nr 2 promowa 1/2 PP-64 kpoint            |       |       |       |        |       |     |       |      |       |        |        |       |       |            |       |        |       |   |
| Nr 3 desantowa 4 PTS z kdp               | 2     | 1     |       | 1      |       |     |       |      |       |        | 2      |       |       |            |       |        |       |   |
| Nr 4 promowa 1/2 PP-64 kpoint            |       |       |       |        |       |     |       |      |       |        |        |       |       |            |       |        |       |   |
| Nr 5 czolgów pod wodą                    |       |       |       |        |       |     |       |      |       |        |        |       |       |            |       |        |       |   |
| Ogółem potrzeby                          | 2     | 1     |       | 1      |       | 1   |       |      |       |        | 4      |       |       |            | 2     | 2      |       | 8 |
| Nr 1 desantowa 5 PTS z kdp               |       |       |       | 5      |       | 1   |       |      |       |        |        |       |       |            |       |        |       |   |
| Nr 2 promowa 1/2 PP-64 kpoint            |       |       |       | 1      |       |     |       |      |       |        |        |       |       |            |       |        |       |   |
| Nr 3 desantowa 4 PTS z kdp               |       |       |       | 1      |       |     |       |      |       |        |        |       |       |            |       |        |       |   |
| Nr 4 promowa 1/2 PP-64 z kpoint          | 2     | 1     |       | 5      |       |     |       |      |       |        | 1      |       |       |            |       |        |       | 3 |
| Nr 5 czolgów pod wodą                    |       |       |       |        |       |     |       |      |       |        |        |       |       |            |       |        |       |   |
| Ogółem wykorzystano                      | 2     | 1     |       | 13     |       | 1   |       |      |       |        | 1      |       |       |            | 2     | 3      |       | 3 |
| BRAK DO PEŁNEGO WYKORZYSTANIA<br>POIRZEB |       |       |       |        |       | 1   |       |      |       |        | 1      |       |       |            |       |        |       | 3 |

SCHEMAT ORGANIZACJI ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ pz DLA KIEROWANIA PRZEPRAWAMI NA ODCINKU FORSOWANIA

Załącznik nr 6 P O U F N E

Bgz.nr...

| Nr sieci / kier. rad. | Nazwa sieci lub kierunku radiowego           | Typ rst.   | pz |    |     |         |           |         |         |           |         |         |           |    |    | Inne związki oddziały i pododdziały |    |    |    |    |    |    |    |  |  |                                             |
|-----------------------|----------------------------------------------|------------|----|----|-----|---------|-----------|---------|---------|-----------|---------|---------|-----------|----|----|-------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|--|--|---------------------------------------------|
|                       |                                              |            | PO | SD | TSD | KP Nr 1 | Doa GER-1 | KP Nr 2 | KP Nr 3 | Doa GER-2 | KP Nr 4 | KP Nr 5 | Doa GER-3 |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  |                                             |
| 1                     | 2                                            | 3          | 4  | 5  | 6   | 7       | 8         | 9       | 10      | 11        | 12      | 13      | 14        | 15 | 16 | 17                                  | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |  |  |                                             |
| 24                    | S/R komendant odcinka forsowania pz          | 107<br>123 | ○  |    |     | ○       |           |         |         |           | ○       | ○       |           |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | 123 Czota ○ Doa pz                          |
| 25                    | S/R komendanta przeprawy Nr 1 desant.PTS     | 126        |    |    |     | ○       | ○         |         |         |           |         |         |           |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ PKP (przeciwległy brzeg)                  |
| 26                    | S/R komendanta przeprawy Nr 2 prom.PP-64     | 126        |    |    |     |         |           | ○       |         |           |         |         |           |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ PKP ○ Doa promów                          |
| 27                    | S/R komendanta przeprawy Nr 3 desant.PTS     | 126        |    |    |     |         |           |         | ○       |           |         |         |           |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ PKP                                       |
| 28                    | S/R komendanta przeprawy Nr 4 prom.PP-64     | 126        |    |    |     |         |           |         |         | ○         | ○       |         |           |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ PKP (przeciwleg. brzeg) ○ Doa promów      |
| 29                    | S/R komendanta przeprawy czołg.pod wodą      | 123<br>107 |    |    |     |         |           |         |         |           |         | ○       | ○         |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ PKP czołg. na PKON czołg. w wodzie ○ PKUN |
| 30                    | S/R komendanta przeprawy Nr 5 czołg.pod wodą | 126        |    |    |     |         |           |         |         |           |         | ○       |           |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ MPP ○ PK                                  |
| 31                    | S/R doy GER-1                                | 123        |    |    |     |         | ○         |         |         |           |         |         |           |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ ciagniki ewakuac.                         |
| 32                    | S/R doy GER-2                                | 123        |    |    |     |         |           |         |         | ○         |         |         |           |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ ciagniki ewakuac.                         |
| 33                    | S/R doy GRE-3                                | 107<br>123 |    |    |     |         |           |         |         |           |         |         | ○         |    |    |                                     |    |    |    |    |    |    |    |  |  | ○ ciagniki ewakuac.                         |

