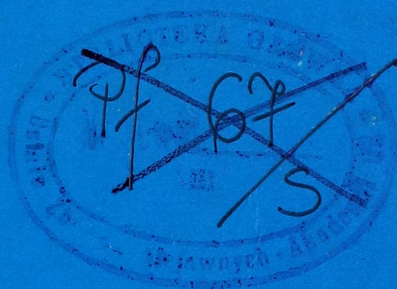




AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

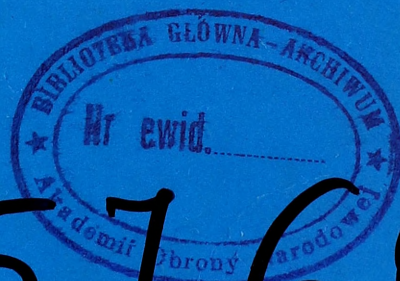
JAWNE



~~XXXXXXXXXX~~
Egz. Nr 1

Płk doc. dr hab. Romuald MAŃKOWSKI

WYKORZYSTANIE I WSPARCIE LOGISTYCZNE ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH W DZIAŁANIACH WOJSK MANEWROWYCH W OPERACJI OBRONNEJ NA OBSZARZE KRAJU



WARSZAWA

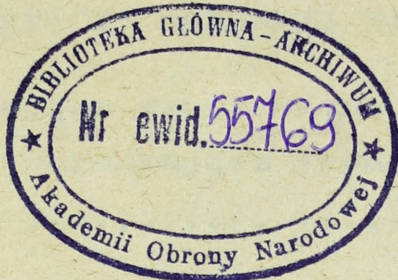
1993

Marta

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP
KATEDRA LOGISTYKI WL i OP

JAWNE



POUFNE
Egz. nr ... 1



płk doc.dr hab. Romuald MAŃKOWSKI

Andrzej

WYKORZYSTANIE I WSPARCIE LOGISTYCZNE ŚMIGŁOWCÓW
TRANSPORTOWYCH W DZIAŁANIACH BOJOWYCH WOJSK
MANEWROWYCH W OPERACJI OBRONNEJ NA OBSZARZE KRAJU

/studium teoretyczne/

*Inteligentna
we "JAWNE"
28.01.2003
ppłk Kestel*

Spis treści

	Str.
Wstęp	3
1. WARUNKI UŻYCIA ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH W DZIAŁANIACH WOJSK MANEWROWYCH W OPERACJI OBRONNEJ NA OBSZARZE KRAJU...	5
1.1. Cechy charakteryzujące współczesną operację obronną na obszarze kraju warunkujące zasadność tworzenia wojsk manewrowych	5
1.2. Możliwości wykonania zadań przez śmigłowce transpor- towe na korzyść wojsk manewrowych	9
2. POTRZEBY ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH DO WSPARCIA DZIAŁAŃ BOJOWYCH WOJSK MANEWROWYCH	12
2,1. Prognozowana struktura wojsk manewrowych i ich potrze- by przewozowe transportem śmigłowcowym	12
2.2. Ocena możliwości przewozowych śmigłowców transporto- wych do wsparcia działań wojsk ^{manewrowych} transportowych	12
3. KONCEPCJA WSPARCIA LOGISTYCZNEGO ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH W DZIAŁANIACH BOJOWYCH WOJSK MANEWROWYCH	24
4. WŁAŚCIWOŚCI WSPARCIA LOGISTYCZNEGO ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTO- WYCH	28
4.1. Wsparcie lotniskowe śmigłowców transportowych	33
4.2. Wsparcie techniczne śmigłowców transportowych	40
4.2.1. Wsparcie techniczne śmigłowców transportowych.	41
4.2.2. Wsparcie techniczne sprzętu naziemnego śmigłow- ców transportowych	43
4.3. Wsparcie materiałowe śmigłowców transportowych	45
4.4. Wsparcie intendenckie śmigłowców transportowych	49
4.5. Pomoc medyczna w oddziale śmigłowców transportowych..	51
5. UOGÓLNIENIE, WNIOSKI, PROPOZYCJE	52
ZAKOŃCZENIE	60
BIBLIOGRAFIA	61

Wstęp

W restrukturyzowanym Wojsku Polskim /WP/ przewiduje się utworzenie wojsk manewrowych /sił szybkiego reagowania/. Idea ich tworzenia wynika z ograniczenia liczebności armii polskiej oraz z niekorzystnego aktualnego rozmieszczenia jednostek WP na obszarze kraju w odniesieniu do możliwych kierunków zagrożenia agresją.

Przewiduje się, że wojska manewrowe stanowią ^{by} wyspecjalizowane oddziały i pododdziały w liczbie około 20 tysięcy, będące częścią składową Sił Zbrojnych RP. Prawdopodobnie będą te wojska manewrowe wyposażone w nowoczesne środki walki typu lekkiego /np. broń osobista, broń zespołowa - KM, CKM; działa bezodrzutowe; lekkie wozy bojowe itp./, a stan osobowy odpowiednio dobrany i wyszkolony, reprezentujący wysokie walory i umiejętności żołnierskiego rzemiosła oraz przygotowany do prowadzenia działań w trudnych warunkach pola walki. Te trudne warunki działań wojsk manewrowych wynikają z celu, przeznaczenia i istoty zadań przewidzianych dla tych wojsk i będą one charakteryzowały się tym, że wojska manewrowe działania bojowe prowadzić będą w niejasnej sytuacji operacyjno-taktycznej, zdecydowanie, podczas intensywnego oddziaływania przeciwnika z powietrza i ziemi. Dlatego wojska manewrowe muszą być zdolne do prowadzenia działań bojowych bez względu na właściwości terenu, treść otrzymanych zadań i przewidywany charakter oddziaływania przeciwnika, czyniąc to z zaskoczenia, często zmieniając sposoby działań oraz stosując zasadzki i "fortele". Pomyślnie więc zrealizowanie zadań przez wojska manewrowe zależeć będzie od: odpowiedniej ich struktury organizacyjnej, wyposażenia, starannego wyszkolenia, umożliwiających prowadzenie działań w skomplikowanych sytuacjach pola walki tj. bojowej, terenowej i meteorologicznej.

Wobec powyższego wojska manewrowe musi cechować duża samodzielność, dość znaczna siła uderzeniowa, wysoka żywotność, autonomiczność pod względem zachowania zdolności manewrowej i dowodzenia.

Organizując wojska manewrowe należy uwzględniać by były one wielce ruchliwe, zdolne do wykonania szybkiego manewru zarówno siłami i środkami jak i ogniem.

Wynika to z ogólnego celu działań wojsk manewrowych, który najogólniej zdefiniować można następująco: nieoczekiwanie co do czasu i miejsca /głównie na kierunkach zagrożenia/ wprowadzanie tych sił w celu wsparcia działań broniących się wojsk, zbudowania /odtworzenia/ systemu obrony, zwłaszcza tam gdzie go brak, zamknięcia luk, wylomów powstałych w wyniku działań przeciwnika względnie obsadzenia kolejnej rubieży obrony itp.

Ruchliwość i manewrowość wojskom szybkiego reagowania można zapewnić wyposażając je lub zapewniając współdziałanie z siłami wojskowego transportu powietrznego zwłaszcza śmigłowcowego.

Siły i środki transportu powietrznego, aby mogły sprawnie realizować zadania w składzie lub na korzyść wojsk manewrowych muszą mieć zapewnione odpowiednie wsparcie logistyczne własnych działań.

Właśnie o warunkach użycia śmigłowców transportowych w działaniach bojowych wojsk manewrowych w operacji obronnej na terenie kraju ich zadaniach, potrzebach i możliwościach i na tym tle o właściwościach i sposobach organizacji wsparcia logistycznego tego lotnictwa traktować będzie niniejsze opracowanie.

1. WARUNKI UŻYCIA ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH W DZIAŁANIACH WOJSK MANEWROWYCH W OPERACJI OBRONNEJ NA OBSZARZE KRAJU.

1.1. Cechy charakteryzujące współczesną operację obronną na obszarze kraju warunkujące zasadność tworzenia wojsk manewrowych.

Do zasadniczych cech współczesnej operacji obronnej na obszarze kraju warunkujących zasadność tworzenia wojsk manewrowych zaliczyć należy:

- położenie geopolityczne i warunki ekonomiczne kraju;
- warunki geograficzno-fizyczne kraju;
- stan armii i przewidywany charakter działań bojowych;
- prowadzenie działań bojowych w warunkach zagrożenia i wykonania zmasowanych uderzeń, w tym bronią precyzyjną przez przeciwnika;
- powstawania ognisk masowych strat i zniszczeń.

Analiza i ocena tych cech pozwoli określić, które z nich i w jakim zakresie wpłyną nie tylko na potrzebę tworzenia wojsk manewrowych, ale przede wszystkim na warunki ich wykorzystania w działaniach bojowych, a przez to i zastosowanie śmigłowców transportowych jako warunku podstawowego i sensu ich istnienia.

Uwzględniając warunki jakie powstały po rozpadzie układu Warszawskiego /UW/, przyjęciu przez RP doktryny obronnej i realizacji postanowień układów rozbrojeniowych, a także związane z możliwościami ekonomicznymi kraju można stwierdzić, że położenie geopolityczne Polski stało się niekorzystne. Aktualnie kraj graniczy z siedmioma państwami, dysponującymi określonym, zróżnicowanym ale znacznym potencjałem militarnym. Mimo dość dobrych stosunków politycznych, trudno przewidzieć z którego kierunku istnieje zagrożenie. Polska jako państwo suwerenne musi osłaniać wszystkie swoje granice. Obecnie, wobec prowadzonej uprzednio przez rząd PRL polityki jednego wroga, aktualne rozmieszczenie wojsk jest niekorzystne. Zmienia się tę sytuację i zapewnienia granicom państwa w miarę jednakowe bezpieczeństwo i nienaruszalność. Do tego

się konsekwentnie dąży. Jest to jednak proces, który wymaga czasu i środków finansowych. Kraju obecnie nie stać na dawanie priorytetu sprawom obronności - sprawia to sytuacja ekonomiczna. Nie pozostawia się jednak tego problemu jako nie do rozwiązania. Poszukuje się optymalnych /do istniejących warunków/ dróg wyjścia. Następuje stopniowe przegrupowanie wojsk na obszarach kraju, gdzie wymaga tego sytuacja. Utworzono nowy okręg wojskowy - Krakowski. Dokonywana jest zmiana struktur wojskowych, zgodnie z potrzebami zwiększa się ich funkcjonalność, zmienia plany użycia wojsk na wypadek agresji, przystosowuje się wyposażenie wojsk i infrastruktury kraju do działań obronnych itp.

Wstępne kalkulacje wskazują, że w wyniku agresji na obszar kraju, przejście do operacji obronnej w początkowym okresie wojny będzie koniecznością. Należy przewidywać, że niezależnie od kierunku agresji wojska określonych okręgów wojskowych /OW/ przejdą do obrony. Operacja obronna prowadzona na obszarze kraju będzie miała wiele cech szczególnych. Między innymi należy przewidzieć możliwość wykonania przeciwuderzenia wojskami odwodowymi.

Siła obrony musi polegać nie tylko na dobrej rozbudowie pasów /rubieży/ obrony i stawianiu oporu przez broniące się wojska, lecz przede wszystkim na dokonywaniu manewru wojskami i zaskakujących uderzeń ogniem i siłami drugich rzutów i odwodów oraz na podejmowaniu, tam gdzie jest możliwe, działań zaczepnych. Takie działanie wojskom w znacznej mierze może zapewnić transport powietrzny, głównie śmigłowcowy.

Znaczący wpływ na realizację zadań przez wojska i zasadność tworzenia wojsk manewrowych mają warunki geograficzno-fizyczne kraju.

Pokrycie i rzeźba terenu mogą ułatwiać prowadzenie jednych działań, innych zaś utrudniać.

W określonym pasie obronnym na terenie kraju znajdzie wiele miast, ośrodków przemysłowych i administracyjnych oraz rejonów szczególnie ważnych pod względem gospodarczym. Specyfika tych rejonów wywrze istotny wpływ na organizację systemu obrony.

Warunki geograficzno-fizyczne rejonów Polski, na którym może być planowana obrona w zależności od kierunku zagrożenia agresją są dość zróżnicowane pod względem ukształtowania, przejezdności /przekraczalności/, rozwinięcia sieci komunikacyjnej oraz pokrycia naturalnego terenu. Raczej pagórkowaty teren kraju posiada wiele obszarów bagnistych, są też rejony depresyjne, wydmore i górskie, a nawet o charakterze pustynnym. Dostępność terenu na tych obszarach ogranicza także wysoki stopień zurbanizowania /duża liczba osiedli, miast, aglomeracji miejsko-przemysłowych i portowych/, powodując duże zagęszczenie ludności, Obszar jest pocięty znaczną liczbą rzek, kanałów, jezior, powiązanych ze sobą siecią rowów melioracyjnych.

Wojska, powodzenie w utrzymaniu tych obszarów zapewnić sobie mogą m.in. przez prowadzenie dynamicznych działań manewrowych kanalizujących działania przeciwnika zgodnie z własnym zamiarem prowadzenia działań.

Manewrowy charakter działań obronnych powinien powodować zmienne sytuacje na polu walki, szybkie rozstrzygnięcie taktyczno-operacyjne, korzystne dla prowadzących operację obronną oraz konieczność częstego manewrowania wojskami wzdłuż rubieży obronnej, w głąb pasa obrony lub na zagrożone kierunki itp.

Prowadzenie działań obronnych z wykorzystaniem tradycyjnego /podstawowego/ sposobu wykonania manewru, tj. drogą lądową, w terenie o rozwiniętej sieci wodnej, obszarach leśnych oraz powstałych w rejonach skażeń, zapór i poważnych zniszczeń może osłabić trwałość obrony z powodu utrudnionego podejścia drugich rzutów i odwodów rozmieszczonych w głębi obrony lub kraju. Ograniczyć też może możliwości manewru siłami i środkami /np. odwodami ppanc, inżynieryjno-saperskimi/ broniących się wojsk oraz uniemożliwić szybką likwidację wyłomów w obronie na określonych kierunkach /rubieżach/. Eliminując takie sytuacje, wojska w obronie będą stosowały manewr powietrzny. Dotyczy to w szczególności wojsk manewrowych.

Wojska manewrowe wykorzystując transport powietrzny będą zdolne wzmocnić /w stosunkowo krótkim czasie/ ugrupowanie obronne na zagrożonych kierunkach lub zorganizować doraźną /kolejną/ rubież obronną, potęgować działania obronne,

wspierać wojska walczące w okrążeniu, utrzymywać określone ważne obiekty itp.

Podczas działań bojowych wojsk w operacji obronnej z wykonaniem zmasowanych uderzeń - z obu walczących stron, ważnym zadaniem będzie umiejętne wykorzystanie skutków tych uderzeń tj. szybkie opanowanie terenu i wprowadzenie wojsk w powstały wyłom w ugrupowaniu obronnym wojsk własnych lub zaczepnym wojsk przeciwnika.

W działaniach tych szczególnie ważny będzie czas działania. Bowiem ten kto szybciej opanuje teren, szybciej rozmieści w nim wojska zdobędzie przewagę nad przeciwnikiem, ponieważ nie pozwoli mu na opanowanie sytuacji i doprowadzenie wojsk do gotowości bojowej lub zajęcia dogodnej rubieży. W tych warunkach wojska manewrowe wykorzystując transport powietrzny /głównie śmigłowce/ mogą stanowić o powodzeniu operacji lub zapewnić ciągłość jej prowadzenia .

Powyższe rozważania pozwalają wysnuć następujące wnioski:

- Możliwości ekonomiczne państwa, jego obszar i właściwości geograficzno-fizyczne, a także międzynarodowe uwarunkowania polityczne wskazują na potrzebę istnienia w strukturach WP - wojsk manewrowych;
- warunki prowadzenia działań obronnych na obszarze kraju wskazują istnienie zadań, które mogą wykonać tylko wojska o dużej zdolności przemieszczania się tzn. o dużej zdolności manewrowej. Stąd zasadną jest koncepcja tworzenia w WP wojsk szybkiego reagowania, którym ruchliwość zapewnić powinien transport powietrzny, szczególnie śmigłowcowy;
- utworzenie wojsk manewrowych wyposażonych /korzystających/ w środki transportu powietrznego oznacza również koniec dysproporcji jaka od dłuższego czasu istniała między możliwościami ogniowymi wojsk a ich ruchliwością;

1.2. Możliwości wykonania zadań przez śmigłowce transportowe na korzyść wojsk manewrowych.

Z oceny warunków działań i ogólnych założeń prowadzenia operacji obronnej na obszarze kraju, wynika, że podczas jej prowadzenia śmigłowce transportowe wykonywać będą wiele zadań wspierających /zabezpieczających/ działania wojsk lądowych w tej operacji.

Typowe, zasadnicze zadania realizowane ^{przez} śmigłowce transportowe na korzyść wojsk w operacji obronnej to desantowanie i przewóz wojsk i środków materiałowych oraz ewakuacja porażonych i chorych. Śmigłowce transportowe oprócz wymienionych podstawowych zadań mogą wykonywać zadania o innym charakterze nie wynikające z przeznaczenia. Na przykład śmigłowce transportowe uzbrojone lub wyposażone, w odpowiednie urządzenia mogą zwalczać wojska i obiekty naziemne w rejonie wykonywania zadań /wysadzania przewożonych wojsk/ oraz obiekty powietrzne /śmigłowce przeciwnika/ podczas lotu, a także stawiać zapory /naruszowe pola/ minowe, zasłony dymne itp.

Ponieważ zadanie śmigłowców transportowych przewozu wojsk w odniesieniu do wojsk manewrowych jest zadaniem najważniejszym w opracowaniu omówione zostanie bardziej szczegółowo.

Przewóz wojsk śmigłowcami transportowymi w operacji obronnej może odbywać się wewnątrz ugrupowania broniących się wojsk oraz do rejonów położonych na terenie opanowanym przez przeciwnika.

Przewóz wojsk może być realizowany w celu: zamknięcia wyłomów powstałych w systemie obronnym w rezultacie zmasowanych uderzeń przeciwnika; obsadzenia nowej /kolejnej/ rubieży obrony; walki z desantami przeciwnika, osłony skrzydeł broniących się wojsk; uchwycenia i utrzymania ważnych pod względem operacyjnym obiektów /np. mostów, przepraw itp./; wykonania przeciwnatarcia.

Należy liczyć się jednak z tym, że wobec licznych zadań przewidzianych dla śmigłowców transportowych w obronnej operacji na obszarze kraju, często zabraknie możliwości, mimo wystąpienia takich potrzeb, zrealizowania ich w tym samym czasie.

Trzeba będzie realizować te, które w danym okresie będą najważniejsze z punktu widzenia osiągnięcia celów działania wojsk. Pierwszeństwo należy więc przyznać takiemu wykorzystaniu śmigłowców transportowych, które zapewni trwałość i skuteczność obrony wojsk lub które podyktuje nagle wytworzona sytuacja na polu walki, gdzie zastosowanie transportu powietrznego okaże się niezbędne.

Dlatego przy obecnym stanie ilościowo-jakościowym wojskowego transportu powietrznego należy przewidywać, że wojska manewrowe otrzymywać ten transport będą na zasadzie przydziału limitu wylotów, uznając ich priorytet. Ponieważ trudno jest określić /planować/ gdzie, kiedy, w jakiej sile i na jakim kierunku będzie potrzeba użycia wojsk manewrowych, a śmigłowce transportowe będą wykonywały w tym czasie inne zadania dla nich przeznaczone, stąd może zaistnieć sytuacja w której natychmiastowe użycie określonych sił wojsk manewrowych stanie się niemożliwe. Aby ustrzec się tej sytuacji należałoby utrzymywać w odwodzie określone siły transportu powietrznego do dyspozycji tych wojsk.

"Zamrożenie" części nielicznego transportu śmigłowcowego w warunkach mnogości innych zadań wykonywanych przez śmigłowce transportowe jest nieekonomiczne i niedopuszczalne. Należy więc poszukiwać innych rozwiązań, a związanych z strukturą organizacyjną oddziałów i pododdziałów wojsk manewrowych. Najkorzystniejsze rozwiązanie to wyposażenie oddziałów i pododdziałów wojsk manewrowych w etatowe środki transportu śmigłowcowego.

Uwzględniając założony prawdopodobny przebieg operacji obronnej na obszarze kraju i prognozowanie zadania wojsk w tej operacji z udziałem transportu śmigłowcowego, można w bardzo ogólnym zakresie wskazać do wykonania jakich zadań i w jakim okresie będzie wykorzystywany transport śmigłowcowy, w tym do wykonania zadań w jednym czasie. Zestawienie zadań transportu śmigłowcowego i harmonogram wykorzystania śmigłowców transportowych w operacji obronnej przedstawia tabela 1.

Przewidywany harmonogram wykonywania zadań przez śmigłowce transportowe na korzyść wojsk w operacji obronnej.

A/ w operacji obronnej

	CZAS TRWANIA OBRONNEJ OPERACJI FRONTOWEJ																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Zadania lotnictwa transportowego																					
Przewóz wojsk na zagrożone kierunki /skrzydła/ obrony	—	—							—	—											
Desantowanie desantów taktycznych w sile kpz, bzp			—	—																	
Dowóz środków materiałowych do wojsk walczących w okrążeniu											—	—									
Przewóz wojsk w wylomy powstałe po uderzeniach zmasowanych uderzeń																	—	—			
Dowóz środków materiałowych do wojsk I rzutu /DZ, DPanc/																					
Evakuacja porażonych i chorych																					

Z analizy treści zawartych w tabeli wynika, że w operacji obronnej na obszarze kraju mogą występować okresy, w których śmigłowce transportowe będą wykorzystywane do wykonania w tym samym czasie od dwóch do trzech różnych zadań.

2. POTRZEBY ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH DO WSPARCIA DZIAŁAŃ BOJOWYCH WOJSK MANEWROWYCH

2.1. Prognozowana struktura wojsk manewrowych i ich potrzeby przewozowe transportem śmigłowcowym.

Przyjęte przez Komitet Obrony Kraju założenia jakościowo-ilościowe w odniesieniu do Wojska Polskiego przewidują jego liczebność w okresie pokoju około 200-250 tysięcy żołnierzy, w tym szacunkowo około 20 tysięcy żołnierzy wojsk manewrowych. Ponieważ bazą do tworzenia struktur tych wojsk ma być 6 BPD należy przewidywać, że z tych 20 tysięcy żołnierzy utworzone zostaną 4-5 brygady wojsk manewrowych /BWM/ w sile 4000-5000 żołnierzy każda. W każdej brygadzie znajdzie się po 5-6 batalionów w sile 650-1000 wojskowych. Z kolei bataliony tworzyłyby kompanie wojsk manewrowych /kwm/ w liczbie od 4 do 6 po około 120-160 osób.

W takiej strukturze ogólnowojskowym oddziałem taktycznym BWM będzie batalion wojsk manewrowych /bwm/ średnio w sile około 750 żołnierzy, wyposażonych w lekki sprzęt i środki walki. W przypadku przewozu drogą powietrzną bwm ogólny ciężar transportowanych żołnierzy wraz ze sprzętem i środkami walki wyniesie około 100 ton. Najczęściej jednak prawdopodobnie przewożone będą kwm średnio w sile około 140 żołnierzy wraz z osobistym wyposażeniem i środkami walki. Przewiduje się, że łączny ciężar kwm przeznaczonej do transportu drogą powietrzną będzie zbliżony do około 20 ton.

2.2. Ocena możliwości przewozowych śmigłowców transportowych do wsparcia działań wojsk manewrowych.

Ustalenia rozbrojeniowe nie ograniczają liczby śmigłowców transportowych w które mogą być wyposażone siły zbrojne RP. Jednak możliwości ekonomiczne kraju powodują, że aktualne wyposażenie WP w ten rodzaj transportu powietrznego przedstawia

się skromnie. Śmigłowce transportowe w WP są zgrupowane w pułku śmigłowców transportowych /pśt/ Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej /WLOP/. Pułk ten tworzą trzy eskadry wyposażone w 10 śmigłowców Mi-17 oraz 20 śmigłowców Mi-8.

Śmigłowiec Mi-8T jest średnim, jednowirnikowym śmigłowcem transportowym, przeznaczonym do przewozu ludzi, sprzętu i środków materiałowych /do wagi 3000 kg/ oraz do wykonywania zadań specjalnych. Posiada on dwa silniki turbinowe TW-2-117A, każdy o mocy 1500 KM. Instalacja paliwa składa się ze zbiornika głównego o pojemności 346 kg i dwóch zbiorników zewnętrznych o pojemności 1104 kg. Ponadto w kabynie ładunkowej może być umieszczony zbiornik dodatkowy o pojemności 710 kg.

Śmigłowiec ten może wykonywać zadania zarówno w trudnych warunkach atmosferycznych, jak i w nocy. Ląduje on na doraźnie przygotowanych /lub nieprzygotowanych/ lądowiskach, o ograniczonych rozmiarach i w trudno dostępnym terenie.

W kabynie śmigłowca zamontowana jest wciągarka o ciągu do 150 kg. Na zaczepie zewnętrznym śmigłowiec może przemieszczać ładunek o ciężarze 2500 kg. W wersji sanitarnej przewozi 12 porażonych i chorych leżących oraz 2 osoby obsługi medycznej.

Śmigłowiec może przewieźć 28 osób. Wyposażony jest w instalację przeciwołodzienną i ogrzewczą.

Śmigłowiec Mi-17 jest nowszą wersją śmigłowca Mi-8 o zbliżonych parametrach i osiągnięciach. Jest on wielozadaniowym śmigłowcem, przeznaczonym do transportu ludzi i ładunków oraz wykonywania zadań specjalnych. Śmigłowiec ten występuje w czterech wersjach: bojowej, transportowej, sanitarnej, desantowej oraz dodatkowo jako dźwig. Śmigłowiec w wersji transportowej może przewieźć 2117 kg, na odległość 495 km oraz 4000 kg na odległość 465 km. Zespół napędowy stanowią dwa silniki o mocy 2225 KM.

Możliwości wykonania zadań przez śmigłowce transportowe WLOP, zwane inaczej możliwościami bojowymi, określają oczekiwane rezultaty jego działań, które można osiągnąć podczas wykonywania zadań w określonych warunkach i ustalonymi sposobami działań bojowych.

Możliwości bojowe śmigłowców transportowych określają trzy grupy wskaźników. Grupy wskaźników oraz ich składowe zamieszczono w tabeli 2. Należą do nich wskaźniki przestrzenne, czasowe, przewozowe i ogniowe.

W opracowaniu zostaną scharakteryzowane tylko te grupy wskaźników możliwości bojowych śmigłowców transportowych, które są adekwatne do wykonywanych zadań, na korzyść wojsk manewrowych.

Możliwości przestrzenne śmigłowców transportowych to zasięg i taktyczny promień działania. Są one uwarunkowane typami śmigłowców będących w wyposażeniu pśt, ciężarem przewożonego ładunku i jego gabarytami; oddaleniem lotnisk /lądowisk/ bazowania od lotnisk /lądowisk/ załadowania i odległości przewozu wojsk, prędkością i wysokością lotu, przyjętym ugrupowaniem bojowym w locie, składem grupy śmigłowców wykonujących zadanie, ilością zabieranego paliwa, warunkami atmosferycznymi itp.

Orientacyjne wartości możliwości przestrzennych pśt przedstawia tabela 3.

Przedstawione w tabeli 3 zasięgi lotu i taktyczne promienie działania, uwzględniając różne masy przewożonego ładunku, są wielościami przybliżonymi, osiąganymi podczas lotu na średnich wysokościach^{1/}

1/ Do określenia zasięgów i taktycznych promieni lotu wykorzystano:

- informator taktyczny oficera wojsk lot. Sygn. DWL/wew. 1066/80
- informator taktyczno-techniczny. Cz. IV. Zabezp. inż. - lotn. ASG WP 1981 r;
- zasady zabezpieczenia spadochronowo-desantowego. Wyd. MON. Insp. Szkol. Sygn. Szkol. 575/77;
- Instrukcja o zaopatrywaniu i ewakuacji transp. powietrz. Wyd. MON;
- Gł. Kwat. WP Sygn. Szef Kom. 127/77;
- podstawowe wskaźniki możliwości bojowych lotnictwa frontowego i lotnictwa wojsk lądowych. Wyd. DWL. Sygn. 2532/86, str. 144.

Wskaźniki możliwości śmigłowców transportowych

Grupa wskaźników	Składowe wskaźniki
przestrzenne	- zasięg praktyczny;
	- taktyczny promień działania;
	- głębokość bojowego oddziaływania
czasowe	- wskaźniki gotowości bojowej
	- wskaźniki natężenia działań bojowych
	- czas wykonywania lotu z poszczególnych stopni gotowości bojowej;
	- czas odtwarzania gotowości bojowej.
przewozowe i ogniowe	- wskaźniki trwałości
	- czas dyżurowania personelu latającego w różnych stopniach gotowości bojowej;
	- możliwa liczba lotów bojowych na załogę.
	- czas pasywny;
	- czas potrzebny do załadowania i wyładowania;
	- czas potrzebny do wykonania zadania
	- udźwig;
	- wymiary luku załadownego i kabiny ładunkowej;
	- rodzaj ładunku

1/ Opracowano na podstawie: Taktyka lotnictwa transportowego - podręcznik.
Wyd. ASG WP 1987 r.

TABELA 3

Typ samolotu /śmigł./	Masa ładunku /t/	Taktyczny promień działania w zależności od składu grupy /km/			
		pojedynczy samolot /śmigłow./	klucz	eskadra	pułk
Mi-8	2,0	200	195	190	180
	3,0	190	185	180	170
	4,0	125	120	115	105
Mi-17T	2,0	200	195	195	180
	3,0	190	185	185	170
	4,0	125	125	125	105

W konkretnych warunkach wykonywania zadań przewozowych, zasięgi i taktyczne promienie działania śmigłowców transportowych będą ulegać zmianie. Muszą więc być każdorazowo obliczane, stosownie do przewidywanych warunków wykonania zadań na podstawie wzorów i instrukcji eksploatacji poszczególnych typów śmigłowców transportowych.

Z grupy wskaźników czasowych ważniejszymi składowymi są czas wykonywania startu z poszczególnych stopni gotowości bojowej i czas odtwarzania gotowości bojowej.

Czas wykonywania startu, mimo że nie odgrywa poważniejszej roli w działaniach bojowych śmigłowców transportowych, może niekiedy zdecydować o zachowaniu zdolności bojowej śmigłowców do dalszych działań, np. w razie konieczności "wyjścia spod uderzenia" lotnictwa bądź rakiet przeciwnika. Orientacyjne czasy wykonania startu śmigłowcami z poszczególnych stopni gotowości bojowej przykładowo ujmuje tabela 4.

Jeśli śmigłowce znajdują się w ukryciach lub są zamaskowane, to należy przyjąć, że czas wykonania startu zwiększy się dla pary o 3 minuty, klucza o 5 minut i eskadry 10-12 minut. W okresie zimy, czas startu ulegnie zwiększeniu o dalsze 2-3 minuty.

Czas odtwarzania gotowości bojowej zależy przede wszystkim od składu grupy oraz typu śmigłowców, a także liczby sił i środków, biorących udział w jednoczesnym odtwarzaniu gotowości, odeległości stref rozśrodkowania śmigłowców, od składów materiałów pędnych i smarów /mps/, potrzeby uzbrojenia, obowiązującej

kolejności czynności w odtwarzaniu gotowości bojowej.

TABELA 4^{1/}

	Typ śmigł.	Skład grupy	Stopień gotowości bojowej		
			1	2	3
			Czas startu w minutach		
Skład bojowy pśt	Mi-8T	para	3 - 5	13 - 15	33 - 35
		klucz	6 - 8	16 - 18	36 - 38
		eskadra	10 - 18	25 - 33	45 - 52
	Mi-17T	para	3 - 5	13 - 15	33 - 35
		klucz	6 - 8	16 - 18	36 - 38
		eskadra	10 - 18	25 - 33	45 - 53

Czas odtwarzania gotowości bojowej odgrywa decydującą rolę w osiągnięciu gotowości śmigłowców, zwłaszcza do powtórnego wylotu. O jego skróceniu decydować będzie również właściwa organizacja tego procesu i praktyczne doświadczenie żołnierzy obsługujących śmigłowce.

Czas odtwarzania gotowości bojowej ściśle związany jest z czasem potrzebnym do powtórnego wykonania zadania. Ten pierwszy wskaźnik wpływa bezpośrednio na możliwość realizacji drugiego, będąc jego składową.

Możliwość powtórnego wykonania zadania przez śmigłowce transportowe, liczona jest od momentu startu z lotniska /lądowiska/, wylądunku /odejścia z rejonu zrzutu po wykonaniu zadania/, do chwili powtórnego jego wykonania, w tym samym lub innym rejonie /tym samym lub innym lądowisku wylądowania/.

Średnie czasy odtwarzania gotowości bojowej śmigłowców transportowych, przedstawia tabela 5.

1/ Tabelę opracowano na podstawie materiału "Bojowyje wozmożnosti frontowej awiacji". Wyd. Akademia im. M. W. Frunze, Moskwa, 1973r.

TABELA 5^{1/}

Typ samolotu /śmigłowca/	Skład grupy	Czas odtwarzania gotowości bojowej /minut/
Mi-8	śmigłowiec	30 - 45
	klucz	40 - 60
	eskadra	60 - 90
Mi-17	śmigłowiec	30 - 45
	klucz	40 - 60
	eskadra	60 - 90

Na czas potrzebny do powtórnego wykonania zadania, składają się: czas dolotu z rejonu wykonania zadania do lotniska /lądowiska/ załadowania odtwarzania gotowości bojowej; załadowania; startu i dolotu do rejonu wyładowania /zrzutu/.

Średni czas potrzebny do powtórnego wykonania zadania uwarunkowany jest przede wszystkim odległością dokonywanych przewozów, organizacją odtwarzania gotowości bojowej /liczbą środków wsparcia lotniskowo-technicznego, wykorzystywanych w tym procesie i liczbą śmigłowców odtwarzających gotowość bojową.

Normy czasowe odtwarzania gotowości bojowej śmigłowców transportowych, które zawarto w tabeli 5, należy traktować jako orientacyjne. Będą one bowiem uzależnione od wielu czynników, w tym m.in. od przeciwdziałania przeciwnika.

Natężenie działań bojowych

Jest to liczba lotów bojowych, planowana do wykonania przez pułk w ciągu doby /dnia, nocy/ lub przez pewien okres czasu /np. w operacji/.

Natężenie działań bojowych ustala przełożony i zależy ono przede wszystkim od charakteru zadań bojowych, typu śmigłowców transportowych, będących w wyposażeniu pułku, ogólnej sytuacji operacyjno-taktycznej, czasu niezbędnego do odtwarzania gotowości bojowej po każdym wylocie, liczby załóg i innych czynników.

1/ Opracowano na podstawie "Podstawowe wskaźniki możliwości lotnictwa frontowego i lwl" Wyd.DWL Sygn.1288/84 str.320.

Na podstawie doświadczeń ustalono, że norma dobowa natężenia działań bojowych /nalotu/ dla załogi /śmigłowca/ transportowego nie powinna przekraczać:^{1/}

- w dzień zwykle warunki atmosferyczne - 6 godz.;
- w dzień trudne warunki atmosferyczne - 4 godz.;
- w nocy zwykle warunki atmosferyczne - 4 godz.;
- w nocy trudne warunki atmosferyczne - 3 godz.;

Jeśli uwzględni się przeciętną długotrwałość lotu śmigłowców transportowych w czasie wykonania zadania /1 godz. 30 min. - 2 godz./, a także czas ich załadunku i wyładunku oraz odtwarzania gotowości bojowej, to średnio /dobowe/ normalne natężenie działań bojowych pułku może wynosić^{2/}: pśt w zwykłych warunkach atmosferycznych od 2-3 pułkolotów, w trudnych zaś, dwa pułkoloty.

Na natężenie działań bojowych pśt istotny wpływ wywiera charakter zadań bojowych. Realizując zadania nad własnym terenem, pułki mogą wykonywać cztery i więcej lotów. Natomiast nad terytorium zajęтым przez przeciwnika, nie więcej niż dwa wyloty w ciągu doby.

Liczba lotów na załogę w ciągu doby uwarunkowana jest głównie rodzajem i warunkami wykonywanych zadań bojowych. Możliwą liczbą lotów na załogę w ciągu doby w odniesieniu do przewozu wojsk nad terenem własnym na odległość 100-300 km może średnio wynosić 2-3 a maksymalnie 3-4^{3/}.

Czasy załadunku i rozładunku śmigłowców.

Na wielkość czasu trwania załadunku i rozładunku śmigłowców, decydujący wpływ wywiera rodzaj ładunku umieszczonego w śmigłowcach, stan grupy załadowczej i wyładowczej, stopień zmechanizowania prac, typ śmigłowców oraz pora roku, doby i warunki meteorologiczne.

Okresy trwania załadunku i rozładunku śmigłowców w znacznym stopniu określają sumaryczny czas wykonania zadania przez śmigłowce transportowe.

- 1/ Taktyka lotnictwa wojsk lądowych, Podręcznik, cz. III - "Działania bojowe pułku śmigłowców transportowych", wyd. ASG WP 1982., str. 28.
 2/ Taktyka lotnictwa wojsk lądowych, op. cit., str. 28.
 3/ Opracowano na podstawie:
 - Bojowyje wozmożnosti frontowej awiacji. Wyd. Ak. im. Frunze;
 - Podstawowe wskaźniki możliwości bojowych lotnictwa front. i wojsk lądowych, wyd. DWL, sygn. 2532/86, str. 146.

Stan osobowy wraz z lekkim sprzętem, załadowuje się i wyładowuje najczęściej od kilkunastu do kilkadziesiątu minut. Podobnie trwa załadunek i wyładunek porażonych i chorych na noszach. O wiele dłuższy czas potrzebny jest do załadowania środków materiałowych, zwłaszcza będących w skrzyniach, beczkach czy kanistrach i nieufornowanych w jednostki ładunkowe /palety/.

Czas potrzebny do wykonania zadania bojowego:

Czas potrzebny do wykonania zadania bojowego uwarunkowany jest przede wszystkim następującymi czynnikami:

- wielkością grupy środków transportu powietrznego, wykonującej zadania i typu samolotów oraz śmigłowców;
- charakteru zadania bojowego i rodzaju przewożonego ładunku;
- odległości /głębokości/ wykonywanego zadania;
- czasu niezbędnego do załadunku i wyładunku śmigłowców;
- sposobu ładowania i wyładowania /ręczny, mechaniczny/;
- liczby ludzi ładujących i wyładowujących oraz ich doświadczenie w tym zakresie;
- organizacji prac załadowczych oraz warunków atmosferycznych.

W sytuacji, gdy załadunek i wyładunek śmigłowców odbywa się z wyłączonymi silnikami, w obliczeniach należy uwzględnić czas potrzebny na ich wyłączenie i ponowne uruchomienie.

Czas, jaki jest potrzebny do wykonania zadania przez pśt od momentu rozpoczęcia startu przez śmigłowce wynosi średnio: dla pśt - od 1,5 do 2 godz.

Uwzględniając organizację wykonania zadania, w tym i przygotowanie załóg do lotu, czas ten w średnich warunkach będzie wynosił dla pśt, od 4,5 - 5 godz. /dla eskadry od 3,5 do 4 godz./

Możliwości załadowcze i przewozowe śmigłowców

Do podstawowych wskaźników możliwości śmigłowców transportowych należą możliwości załadowcze, przewozowe oraz potrzebna liczba samolotów lub śmigłowców do wykonania zadań bojowych.

Przez możliwości załadowcze należy rozumieć wielkość /ciężar, objętość/ określonego ładunku, który można załadować do danego środka transportu powietrznego^{1/}.

Możliwości załadowcze śmigłowców są określane przez udźwig, wymiary drzwi /luku/, kabiny ładunkowej oraz rodzaj ładunku /jego gabaryty, rodzaj przewożonych wojsk, tzn. desantowe, czy zmechanizowane, porażeni i chorzy siedzący czy leżący, środki materiałowe luzem czy w jednostkach ładunkowych, itp./.

Możliwości załadowcze samolotów i śmigłowców stanowią kryterium możliwości taktycznych lotnictwa transportowego.

Udźwig samolotów czy śmigłowców, wpływający na możliwości załadowcze, oznacza ogólną masę ładunku /bez uwzględnienia jego rodzaju/, jaki można do nich załadować. Rozróżnia się udźwig przy pełnym zapasie paliwa i przy ograniczonej jego ilości. Ten ostatni będzie większy o wartość wagową nie zabieranego paliwa.

Udźwig pśt w przedstawionym wcześniej składzie 20 Mi-8 i 10 Mi-17 wynosi 120 ton.

Jak wynika z charakterystyki śmigłowców transportowych Mi-8 i Mi-17 etatowy pśt WLOP w jednym rejsie jest zdolne przetransportować około 740 żołnierzy.

Podstawowe warianty załadowania i taktyczny promień działania śmigłowców Mi-8 i Mi-17 przedstawia tabela 6.

2.3. Bazowanie śmigłowców transportowych w operacji obronnej

Śmigłowce transportowe w czasie działań bojowych mogą korzystać lotniska bazowania, załadowania, wylądowania i tranzytowe /przelotowe, rejsowe/.

W zależności od charakteru realizowanego zadania oraz typu zastosowanych śmigłowców do jego wykonania mogą one wykorzystywać wszystkie lub tylko niektóre z nich. Każde jednak z tych lotnisk /lądowisk/ musi spełniać określone warunki eksploatacyjno-techniczne.

1/ Podręcznik - "Taktyka lotnictwa transportowego", cz.I /podstawy/, Wyd.ASG WP, 1987 r., str.47.

TABELA 6^{1/}

Wariant załadowania	Ilość sprzętu/szt/ liczba osób /szt/	Masa ładun. /kg/	Ogólna masa ładunku /kg/	Taktyczny promień działania na małej wysokości /km/
1	2	3	4	5
Żołnierzy z wyposażeniem osobistym	24	2400	2400	190
Rannych leżących	12	1200	1200	250
Samochód GAZ-69	1	1530		
Kierowca	1	100	2000	190
Bagaż		370		
Samochód GAZ-69 TM	1	1910		
Kierowca	1	100	2310	190
Obsługa	3	300		
Moździerz 120 cm	2	1120		
Skrzynki z minami	14	672	2792	190
Obsługa	10	1000		
Działo przeciwlotnicze ZU-23-2	1	950		
Pojemnik z amunicją	10	500	1950	190
Obsługa	5	500		

Lotnisko /lądowisko/ bazowania jest to takie, na którym śmigłowce transportowe bazują przez dłuższy okres czasu. Lotniska /lądowiska/ bazowania dla śmigłowców transportowych powinny być położone w odległości 120-150 km od tej rubieży styczności bojowej wojsk. Odległości te zapewniają realizację zasanicznych zadań bojowych wykonywanych przez śmigłowce transportowe oraz zmniejszają niebezpieczeństwo ataku przeciwnika lotniska /lądowiska/ bazowania lotnictwem i raketami taktycznymi.

Lotnisko bazowania powinno zapewniać warunki do przygotowania śmigłowców realizujących kolejne zadania bojowe. Na nim musi się znajdować przynajmniej połowa sił i środków wsparcia naziemnego śmigłowców - tj. rzut wsparcia naziemnego.

1/ Podstawowe wskaźniki.Op.cit.Str.151.

Lotniska /lądowiska załadowcze i wyladowcze powinny być usytuowane w pobliżu rejonów rozmieszczenia wojsk przeznaczonych do przewozu. Lotniska /lądowiska wyladowcze mogą znajdować się na obszarach przyfrontowych lub zajętych przez przeciwnika względnie w rejonach wojsk walczących w izolacji taktycznej /np. wojska w okrążeniu itp./.

Lotniska tranzytowe /przelotowe, rejsowe/ są lotniskami przeznaczonymi do uzupełniania paliwa lotniczego w sytuacji, jeśli odległość między lotniskami załadowczym i wyladowczym jest większa od taktycznego promienia działania samolotów. Z lotnisk tranzytowych śmigłowce transportowe pśt będą musiały korzystać również, jeśli wystąpi brak możliwości uzupełniania paliwa na lotniskach załadowczych i wyladowczych, a wykonywane zadanie nie pozwala na jego realizację przy posiadanym zapasie paliwa w zbiornikach śmigłowców. Na przykład w warunkach zwiększenia udźwigu transportu śmigłowcowego kosztem zabieranego paliwa lotniczego.

Wszystkie lotniska /lądowiska/ wykorzystywane doraźnie w czasie wykonywania zadań bojowych przez śmigłowce transportowe, muszą spełniać określone wymagania wobec danego typu śmigłowców, zapewniając im bezpieczeństwo lądowania i startu. Wymogi te dotyczą przede wszystkim rozmiaru drogi startowej lotniska /lądowiska/, płaszczyzn przyziemia dla śmigłowców, jej nawierzchni i podejść powietrznych do niej oraz minimalnego wyposażenia lotnisk /lądowisk/ w środki ubezpieczenia lotów.

Wyposażenie w środki UL uwarunkowane jest sytuacją atmosferyczną oraz porą doby. W zależności od tego, minimalne wyposażenie lotnisk powinno być następujące:

- w dzień, zwykle warunki atmosferyczne - radiostacja kierownika lotów i znaki startowe /płachta w kształcie litery T/;
- w dzień, trudne warunki atmosferyczne - radiostacja kierownika lotów, znaki startowe, radiolatarnie prowadzące - bliższa i dalsza, urządzenia radiotechniczne systemu "ślepego lądowania" /radiolokacyjnego systemu lądowania/;
- w nocy - zwykle i trudne warunki atmosferyczne - wyposażenie, jak wyżej i dodatkowo połowę kompletu urządzeń świetlnych "Łucz lub oznakowanie lampami naftowymi, latarkami elektrycznymi, względnie ogniskami.

Lotniska /lądowiska/ przechwycone od przeciwnika lub utrzymywane np. przez wojska lądowe walczące w okrążeniu względnie przygotowane przez te wojska, jako lotniska /lądowiska/ wylądowcze, muszą być wyposażone w minimalne środki zapewniające bezpieczeństwo wykonania zadań przez śmigłowce transportowe. Wyposażenie to będzie zależało od sposobu wykonania zadania, tzn. z zawisu czy lądowania.

W przypadku stosowania metody wylądowania wojsk z zawisu lotniska /lądowiska/ lub rejony wylądowania powinny być oznakowane w odpowiedni, ustalony wcześniej /np. drogą radiową/ sposób. Oznakowanie może sprowadzać się do wyłożenia znaków, oznaczenia ogniami rejonu, itp.

Zadanie to wykonuje w zasadzie grupa naprowadzania na rejon wylądowania wojsk /lądowisko/, która może stanowić element ugrupowania śmigłowców transportowych, jako jedna z grup przeznaczenia taktycznego w tym ugrupowaniu.

3. KONCEPCJA WSPARCIA LOGISTYCZNEGO ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH W DZIAŁANIACH BOJOWYCH WOJSK MANEWROWYCH

Wsparcie logistyczne śmigłowców transportowych wykonujących zadania bojowe w składzie lub na korzyść wojsk manewrowych będzie zależało od koncepcji ich podporządkowania. W tej kwestii wyłaniają się trzy podstawowe warianty. Jeden z nich to podporządkowanie śmigłowców transportowych dowódcom brygad wojsk manewrowych. Drugi wariant to podporządkowanie śmigłowców transportowych dowódcy WLOP. Natomiast w trzecim wariacie śmigłowce transportowe podlegałyby określonym dowódcom armii /korpusów/, utworzonych na bazie OW.

Najkorzystniejszym wariantem jest wariant pierwszy. Wynika to z potrzeb wojsk manewrowych, których wykorzystanie opierać się musi na zdolności do natychmiastowego działania. W tym wypadku śmigłowce transportowe BWM będą /powinny/ bazować na lotnisku /lądowisku/ położonym w rejonie rozmieszczenia BWM na obszarze określonego OW. Stanowić one będą etatowe BMW. Zapewnia to wojskom brygady utrzymanie bardzo wysokiego stopnia manewrowości, uniezależnienia się od pśt WLOP, który będzie wykonywał zadania na korzyść innych wojsk, wynikające z jego przeznaczenia.

Z potrzeb BWM wynika, że jej etatowym oddziałem śmigłowców transportowych powinien być oddział w składzie 30 śmigłowców z możliwością przerozu w jednym rejsie bwm tj. około 100 ton w tym około 740 żołnierzy. Wariant ten ze względu na obecny stan ekonomiczny państwa i budżet sił zbrojnych uważać należy za realny ale przyszłościowy.

Wariant drugi, to wykorzystanie do wsparcia działań bojowych wojsk manewrowych istniejącego p~~st~~ WLOP. Jest to w obecnej sytuacji kraju jeden możliwy wariant do zastosowania. Nie ma on zalet tak jak pierwszy, ale przy uwzględnieniu priorytetu dla wojsk manewrowych spełniający w ograniczonym wprawdzie zakresie, wymogi przeznaczenia i realizacji zadań przez wojska manewrowe.

Trzeci wariant to również przyszłościowy. Podobny jest do pierwszego z tym, że śmigłowcami transportowymi nie dysponują dowódcy BWM lecz dowódcy armii /korpusów/ w czasie "W", a dowódcy OW w okresie "P". Wariant ten ma wadę polegającą na potrzebie utworzenia na szczeblu dowództwa armii /korpusu/ - szefostwa /dowództwa/ lotnictwa armijnego /korpuśnego/. Warunek ten jest konieczny, ze względu na potrzebę koordynacji /planowania/ użycia śmigłowców transportowych armijnych /korpuśnych/ na korzyść brygad.

Niezależnie od wariantu podporządkowania śmigłowców transportowych należy im zapewnić odpowiednie wsparcie logistyczne. To wsparcie logistyczne w przedstawionych wyżej koncepcjach podporządkowania może być realizowane przez siły i środki logistyczne według jednego z kilku możliwych sposobów. Każdy jednak ze sposobów zakłada posiadanie przez śmigłowce transportowe etatowych sił i środków logistycznych.

Sposób pierwszy - organizacja wsparcia logistycznego siłami i środkami logistycznymi oddziału śmigłowców transportowych przez wydzielanie z ich składu rzutów wsparcia naziemnego. Do organizacji wsparcia logistycznego według tego wariantu koniecznym jest dysponowanie odpowiednim okresem czasu, zapewniającym wcześniejsze przemieszczenie transportem samochodowym sił i środków rzutu wsparcia naziemnego /czołówek, grup materiałowo-technicznych/ na lotniska załadowcze i wyladowcze; dysponowanie dostateczną liczbą sił i ilością środków w celu rozdziału ich

na potrzebną liczbę części z jednoczesnym zapewnieniem możliwości wspierania przez każdą z nich działań bojowych oddziałów śmigłowców transportowych.

Wyżej wymienione warunki mogą występować stosunkowo rzadko, dlatego wariantu tego nie można uznawać za zasadniczy podczas organizacji wsparcia logistycznego oddziału śmigłowców transportowych wykonujących zadania z lotnisk rozmieszczonych w kilku rejonach oddalonych od siebie w znacznych odległościach.

Wariant ten może być stosowany w takich okolicznościach, kiedy nie ma możliwości zaangażowania na lotniskach przewidywanego działania oddziału śmigłowców transportowych, sił i środków innych rodzajów lotnictwa, a istnieje potrzeba organizowania na tych lotniskach /ze względu na przykład na zwiększenie taktycznego promienia działania/ wsparcia logistycznego.

We wszystkich jednak warunkach stosowania tego sposobu wspierania działań bojowych oddziału śmigłowców transportowych należy liczyć się z potrzebą wykorzystania znacznych sił i środków transportowych, wcześniejszej organizacji takiego przedsięwzięcia oraz z przeciążeniem w pracy służb i pododdziałów logistycznych.

Sposób drugi - wsparcie logistyczne działań bojowych oddziału śmigłowców transportowych na lotniskach krótkotrwałego bazowania siłami i środkami wsparcia naziemnego pododdziałów oraz służb logistycznych innych rodzajów lotnictwa bazujących w pobliżu lub na danych lotniskach.

Wariant ten może mieć zastosowanie w warunkach natychmiastowej potrzeby lądowania śmigłowców na lotniskach bazowania lub zapasowych innych rodzajów lotnictwa i w warunkach potrzeby natychmiastowego wykorzystania śmigłowców transportowych do przerzutu wojsk. Należy przewidywać, że w takiej sytuacji mogą występować poważne trudności w procesie odtwarzania gotowości bojowej, spowodowane brakiem doświadczenia w zakresie wsparcia logistycznego śmigłowców przez służby logistyczne rodzajów lotnictwa oraz przeciążenie tych służb i pododdziałów przy wykonywaniu własnych zadań. Wpływa to na to, że omawianego wariantu nie można uważać jako zasadniczego.

Sposób trzeci - wsparcie logistyczne oddziału śmigłowców transportowych na lotniskach krótkotrwałego bazowania wspólnymi siłami i środkami pododdziałów i służb logistycznych oddziału śmigłowców transportowych i innych rodzajów lotnictwa.

Najczęściej może mieć miejsce wspólne wsparcie logistyczne oddziałów śmigłowców szturmowych na jednym lotnisku przez siły i środki logistyczne /np. jednego z rzutów wsparcia naziemnego/ pułku bazującego na danym lotnisku z wydzielonymi siłami i środkami wsparcia logistycznego /rzutu wsparcia naziemnego, czy grupą materiałowo-techniczną/ śmigłowców.

Możliwa jest inna sytuacja, w której na jednym lotnisku krótkiego bazowania oddziału śmigłowców transportowych /np. lotnisku załadowniczym/ wsparcie logistyczne będzie realizowane przez wydzielone siły i środki śmigłowców transportowych, a na innym /np. wyładowniczym lub w rejonie wylądowania/ siłami i środkami innego rodzaju lotnictwa.

Wariant ten należy uznać za zasadniczy w warunkach potrzeby organizowania wsparcia logistycznego na lotniskach krótkotrwałego bazowania oddziału śmigłowców transportowych, bowiem stwarza on możliwość różnorodnego układu i wykorzystania sił i środków służb i pododdziałów logistycznych oddziału śmigłowców transportowych i takich sił innych rodzajów lotnictwa realizujących wspólne zadania. Dowodzi to, że jednym z warunków działalności służb i pododdziałów logistycznych, głównie oddziału śmigłowców transportowych będzie wydzielanie ze swego składu rzutów wsparcia naziemnego, a może nawet tylko czołówek czy grup materiałowo-technicznych w celu wsparcia działań bojowych oddziału śmigłowców transportowych na jednym z lotnisk jego krótkotrwałego bazowania. Natomiast na lotniskach stałego bazowania organizacja wsparcia działań bojowych oddziału śmigłowców transportowych nie napotyka na trudności i przebiega według ogólnych zasad organizacji wsparcia logistycznego przyjętych dla oddziałów lotnictwa w WLOP.

Z treści wynika, że wsparcie logistyczne działań bojowych śmigłowców transportowych nie jest zadaniem prostym. Wymaga ono od realizujących to wsparcie, dużego wysiłku organizacyjnego, dotyczącego wykorzystania sił i środków wsparcia naziemnego, jak i dokładnego współdziałania różnych służb i pododdziałów,

w tym tych, na korzyść których śmigłowce transportowe wykonują zadania.

Niezależnie od przedstawionych możliwych sposobów realizacji zadań wsparcia logistycznego przez pododdziały i służby logistyczne oddziału śmigłowców transportowych, wsparcie logistyczne będzie odbywało się na terenie określonych rejonów logistycznych, WLOP, które dysponować będą bazami lotniczymi zarówno typu "A" i "B". Z baz tych ich zasobów materiałowo-technicznych, korzystać też będą mogły śmigłowce transportowe wykonujące zadanie bojowe.

4. WŁAŚCIWOŚCI WSPARCIA LOGISTYCZNEGO ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Bezpośredni wpływ na wymagania stawiane przed wsparciem logistycznym oddziału śmigłowców transportowych wywiera charakter zadań wykonywanych przez te oddziały,

Do zasadniczych czynników warunkujących wymagania stawiane przed wsparciem logistycznym oddziału śmigłowców transportowych należy zaliczyć:

- możliwość zmian charakteru i warunków wykonania zadań bojowych przez oddział śmigłowców transportowych;
- różnorodność wariantów bazowania oddziału śmigłowców transportowych oraz możliwość wykonywania zadań bojowych przez nie z lotnisk bazowania innych rodzajów lotnictwa;
- różnorodność typów śmigłowców będących w wyposażeniu oddziału śmigłowców transportowych do wykonania zadań;
- konieczność organizowania współdziałania oddziału śmigłowców transportowych z jednostkami innych rodzajów wojsk i lotnictwa.

Możliwość częstych zmian charakteru i warunków wykonywania zadań, a przez to różnorodność wykonywanych zadań, ma bezpośredni wpływ na wahania w zakresie potrzeb środków materiałowych niezbędnych do wsparcia działań bojowych śmigłowców transportowych. Dotyczy to szczególnie paliwa lotniczego.

Podczas przewozu wojsk z głębokich tyłów w rejony działań bojowych śmigłowce transportowe będą wykonywały zadania na maksymalny zasięg. W tym wypadku potrzeby paliwa będą zbliżone do pełnej jednostki napełnienia. Podczas wykonywania innych zadań, jak np. przewóz wojsk wzdłuż rubieży styczności

bojowej wojsk /RSBW/, odległości przewozu mogą zawierać się w granicach 200-300 km. W tym wypadku nie będzie zachodziła potrzeba napełniania zbiorników paliwa śmigłowców /np. Mi-8/ ilością równą lub zbliżoną jednostce napełnienia, lecz można wykorzystać maksymalny udźwig śmigłowców kosztem zmniejszenia ilości paliwa wlewanego do zbiorników śmigłowców.

Oprócz wahań, jakie powstają w potrzebach poszczególnych rodzajów środków materiałowych wynikających z charakteru wykonywanych zadań śmigłowców transportowych, podczas odtwarzania ich gotowości bojowej napotyka się na trudności w procesie uzupełniania zbiorników paliwa. Trudności występują w związku z dużymi potrzebami środków technicznych do dystrybucji paliwa, tak na lotniskach stałego bazowania, jak i krótkotrwałego bazowania. W związku z powyższym dużego znaczenia nabiera zagadnienie napełniania zbiorników paliwa z wykorzystaniem scentralizowanych systemów dystrybucji paliwa. Lotniska stałego bazowania /nie tylko lotnictwa transportowego/ są w większości wyposażone w stacjonarne systemy dystrybucji paliwa. Natomiast na lotniskach nie posiadających tych systemów mogą być wykorzystywane rurociągi polowe rozwijane w miarę potrzeb. Zaletą stosowania systemu scentralizowanej dystrybucji i rurociągów polowych jest to, że oprócz skrócenia czasu potrzebnego do uzupełnienia paliwa w zbiornikach śmigłowców i zmniejszenia liczby dystrybutorów paliwa, jest uproszczenie organizacji odtwarzania gotowości eksploatacyjnej śmigłowców, jak również sprowadzenie do minimum ruchu transportu samochodowego na lotnisku.

Charakterystyczną cechą bazowania oddziałów śmigłowców transportowych i jednocześnie mającą zasadniczy wpływ na organizację wsparcia logistycznego, jest konieczność wykonywania zadania przez śmigłowce transportowe nie z jednego lecz z kilku /dwóch, trzech/ rejonów. Będzie to miało miejsce, między innymi podczas zadań przewozu wojsk, podczas wykonywania krótkich śmigłowce transportowe mogą korzystać z lotnisk stałego bazowania, lotnisk załadowniczych w rejonie załadowania i lotnisk wylądowania w rejonie wylądowania wojsk.

Podczas masowych przewozów wojsk, lotnictwo śmigłowcowe korzysta z lotnisk stałego bazowania, lotnisk załadowania wojsk oraz lotnisk /lądowisk/ docelowych /wyładowczych/. W związku z powyższym wsparcie logistyczne oddziałów śmigłowców transportowych często może być realizowane na lotniskach /lądowiskach/ znacznie odległych od siebie, co poważnie komplikuje pracę jednostek logistycznych w porównaniu z innymi rodzajami lotnictwa.

Wsparcie logistyczne oddziału lotnictwa myśliwskiego, czy myśliwsko-bombowego w warunkach rozśrodkowania realizowane jest zazwyczaj na dwóch - trzech lotniskach bazy lotniczej, oddalonych od siebie 30-50 km, a wsparcie logistyczne oddziału śmigłowców transportowych biorących udział w przewozie wojsk lub wysadzeniu desantu realizowane jest minimum na trzech lotniskach /lądowiskach/, w trzech rejonach niekiedy znacznie oddalonych od siebie. Wynika to z tego, że śmigłowce transportowe realizując zadania korzystają z lotniska /lądowiska/ bazowania, załadowania i lotniska /lądowiska lub rejonu/ wyładowania. W tych warunkach śmigłowce transportowe bazują w warunkach niekorzystnego bazowania, tzn. jeden pułk na jednym lotnisku /lądowisku/ przy ograniczonej możliwości podziału sił i środków wsparcia logistycznego na trzy lotniska /lądowiska/.

Takie warunki działania i potrzeby lotnisk /lądowisk/ zmuszają oddziały śmigłowców transportowych do korzystania z lotnisk /lądowisk/, na których bazują inne rodzaje lotnictwa.

Organizując więc wsparcie logistyczne oddziału śmigłowców transportowych należy brać pod uwagę możliwość zaangażowania sił i środków logistycznych innych rodzajów lotnictwa.

Różnorodność typów śmigłowców znacznie komplikuje realizację zadań wsparcia logistycznego. Wykorzystanie tych lub innych typów śmigłowców do wykonania zadania wpływa na organizację wsparcia logistycznego nie tylko z punktu widzenia taktyczno-technicznej charakterystyki tych śmigłowców, lecz również z punktu widzenia liczby lotnisk /lądowisk/ niezbędnych do realizacji wsparcia oraz liczby pododdziałów wsparcia logistycznego.

Oddziały śmigłowców transportowych wykonuje swoje zadania we współdziałaniu z innymi rodzajami lotnictwa i oddziałami wojsk manewrowych. W związku z powyższym podczas realizacji

zadań wsparcia logistycznego wynika szereg zadań związanych z organizacją współdziałania służb logistycznych śmigłowców transportowych ze służbami logistycznymi wojsk przewożonych, jak również z służbami logistycznymi oddziałów i pododdziałów innego rodzaju lotnictwa współdziałających z oddziałem śmigłowców transportowych.

Szczególnie dokładnie powinno być organizowane współdziałanie służb i pododdziałów logistycznych oddziału śmigłowców transportowych odpowiednimi innymi rodzajów lotnictwa podczas wspólnego rozmieszczenia ich sił i środków na lotniskach.

Specyfika wsparcia logistycznego oddziałów lotnictwa transportowego uwidacznia się przede wszystkim w okresie przebywania ich na lotniskach załadowniczych i wylądowniczych.

Z charakterystyki taktyczno-technicznej śmigłowców transportowych i charakteru wykonywanych zadań przez śmigłowce transportowe wynika szereg specyficznych warunków rzutuujących na wsparcie logistyczne oraz w wyraźny sposób odróżniający go od tego wsparcia innych rodzajów lotnictwa, a mianowicie:

- wsparcie materiałowe śmigłowców transportowych charakteryzuje się dużymi potrzebami paliwa i tlenu lotniczego oraz środków rozruchu silników przy jednocześnie stosunkowo małych potrzebach amunicji;
- dane śmigłowców transportowych dotyczące startu i lądowania, pozwalają na wykorzystanie przez śmigłowce transportowe lotnisk i lądowisk nawierzchni trawiastej;
- duża liczba personelu latającego /wieloosobowe załogi/ zwiększa zakres wsparcia intendenckiego /organizację żywienia, odpoczynku itd./ w warunkach przebywania na lotniskach /lądowiskach/ krótkotrwałego bazowania;
- koncentracja śmigłowców na lotniskach załadowniczych odbywa się na dwie - trzy godziny przed startem do wykonania zadania;
- na lotniskach załadowniczych śmigłowce powinny przebywać krótko, przez okres niezbędny do załadowania żołnierzy /od 10 - 15 minut/;
- na lotniskach wylądowniczych /docelowych/ śmigłowce przebywają przez określony okres, niezbędny do wylądowania sprzętu, środków materiałowych i żołnierzy /od 15 do 20 minut/, jeżeli

- nie zachodzi potrzeba uzupełnienia paliwa w ich zbiornikach;
- w niektórych warunkach wyladunek wykonywany jest z niewyłączonymi silnikami śmigłowców, a po wyladunku następuje natychmiastowy ich start;
 - jeżeli warunki pozwalają, lądowanie i start śmigłowców może odbywać się jednocześnie sposobem potok pojedynczych samolotów;
 - start z lotniska załadowania, lądowanie na nich po powtórnych rejsach, jak również lądowanie na lądowiskach wyladowniczych i start z nich dokonywany jest z dokładnym przestrzeganiem odstępów czasowych zapewniających maksymalne wykorzystanie możliwości przepustowych lotnisk /lądowisk/.

Uwzględniając rozpatrzone wyżej cechy związane z wykonywaniem zadań bojowych przez śmigłowce transportowe, na korzyść wojsk manewrowych jak również wpływ czynników taktyczno-technicznej charakterystyki śmigłowca, we wsparciu logistycznym oddziału śt należy:

- organizować i realizować ciągle wsparcie logistyczne w warunkach bazowania oddziału śt w 2-3 rejonach oddalonych od siebie w znacznej odległości;
- organizować wsparcie logistyczne oddziałów śmigłowców transportowych na różnych lotniskach, w większości wypadków polowych, w tym na lotniskach bazowania innych rodzajów lotnictwa lub bazach lotniczych;
- zaspokajać wszystkie potrzeby w zakresie środków materiałowych /w pierwszym rzędzie lotniczego/, jak również rozwiązywać zadania odtwarzania gotowości bojowej w warunkach znacznych wahań objętości i treści zadań wsparcia logistycznego;
- podczas organizacji wsparcia logistycznego oddziału śmigłowców transportowych uwzględniając możliwości wykorzystania sił i środków innych rodzajów lotnictwa;
- w okresie realizacji zadań wsparcia logistycznego uwzględniać konieczność współdziałania z logistycznymi organami oddziałów i związków przewożonych transportem śmigłowcowym;
- utrzymywać rzuty wsparcia naziemnego śmigłowców transportowych w stałej gotowości do wykonywania zadań przy jednoczesnym posiadaniu swoich sił i środków na dwóch - trzech

lotniskach /lądowiskach/ oddalonych od siebie w znacznej odległości;

- organizować i realizować wsparcie logistyczne działań oddziału śt na lotniskach załadowniczych i wylądowniczych z uwzględnieniem maksymalnie krótkiego okresu przygotowania do wylotu oraz ciągłego wsparcia potoku startujących i lądujących małych grup i pojedynczych śmigłowców.

Oprócz wymienionych wymagań stawianych wsparciu logistycznemu oddziałom lotnictwa transportowego, pozostałe przedsięwzięcia są analogiczne z wykonywanymi podczas wspierania działań bojowych oddziałów innych rodzajów lotnictwa. Charakterystyczną jednak cechą działań śmigłowców transportowych na korzyść wojsk manewrowych jest m.in. to, że do wykonania jednego zadania wymaga kilka lotnisk /lądowisk/ o różnym przeznaczeniu.

4.1. Wsparcie lotniskowe śmigłowców transportowych

Występowanie w składzie etatowym oddziału śt różnych typów śmigłowców, /np. Mi-8, czy 17 i Mi2/ z których każde charakteryzują się innymi wymaganiami w stosunku do lotnisk /lądowisk/ dyktuje potrzebę doboru oprócz dużej liczby lotnisk jeszcze i odpowiedniej ich jakości.

Z tego powodu we wsparciu lotniskowym oddziału śmigłowców transportowych występują dwa zasadnicze problemy: zapewnienie odpowiedniej liczby lotnisk /lądowisk/ oraz zapewnienie lotnisk /lądowisk/ odpowiadających określonym wymaganiom.

W zależności od wykonywanego zadania oddziały śt mogą korzystać z następujących lotnisk: lotnisk /lądowisk/ w rejonach ześrodkowania, lotnisk /lądowisk/ załadowniczych w rejonach załadowania wojsk manewrowych i lotnisk /lądowisk/ wylądowania lub rejonów wylądowania.

Lotniska bazowania przeznaczone są do długotrwałego stacjonowania śmigłowców transportowych w okresach między wykonaniem zadań, dokonywania lotów treningowych /szkoleniowych/, remontu sprzętu i realizacji zadań wsparcia logistycznego w pełnym zakresie.

W rejonach stałego bazowania oddziałów śmigłowców transportowych oprócz lotnisk bazowania przewiduje się również lotniska zapasowe /rozśrodkowania/.

Lotniska w rejonach ześrodkowania przeznaczone są do krótkotrwałego bazowania oddziałów śmigłowców transportowych w okresie do przygotowania wykonania zadania, np. koncentracja oddziałów śmigłowców transportowych w celu dokonania masowego przetrzutu wojsk.

Lotniska załadowcze w rejonach załadowania przeznaczone są do załadowania wojsk manewrowych. Jako lotniska załadowcze w rejonach załadowania zazwyczaj wykorzystuje się istniejące w tym rejonie wolne lotniska polowe lub lotniska, na których bazują oddziały innych rodzajów lotnictwa.

Lotniska załadowania wojsk przeznaczone są do zapewnienia manewru wojsk drogą powietrzną. Wybór ich powinien zapewnić koncentrację, załadowanie i przetrzut wojsk. Odległość lotnisk załadowania wojsk od rubieży styczności bojowej wojsk może być różna w zależności od wykonywanego zadania, np. przewóz wojsk z głębi kraju do strefy działań bojowych, przewóz wojsk z jednej strefy obrony do drugiej.

Lotniska /lądowiska/ wyladowcze /docelowe/ przeznaczone są do wyladowywania ludzi, sprzętu, środków materiałowych dostarczonych drogą powietrzną sposobem lądowania śmigłowców.

Ze względu na to, że większość zadań wykonywanych przez oddziały śmigłowców transportowych są to zadania doraźne, trudno sobie wyobrazić sytuację w której dla oddziałów śmigłowców transportowych byłyby lotniska /lądowiska/ przygotowywane specjalnie w zależności od planowanych zadań.

Dlatego też oddziały śmigłowców transportowych w większości wypadków będą korzystały z istniejącej w danym momencie sieci lotniskowej. Dotyczy to głównie lotnisk /lądowisk/ stałego bazowania śmigłowców transportowych.

W odniesieniu natomiast do lotnisk /lądowisk/ docelowych, których usytuowanie w większości wypadków będzie dyktowała lokalna sytuacja taktyczno-operacyjna, lotniska /lądowiska/ docelowe mogą być często przygotowywane do konkretnego zadania.

Należy zaznaczyć, że wymagania stawiane lotniskom /lądowiskom/ docelowym są znacznie niższe w porównaniu do lotnisk bazowania i dlatego mogą być one przygotowywane w krótkim czasie.

Zadania przygotowania i urządzania lotnisk /lądowisk/ docelowych jak i zrzutowisk, jeżeli nie będzie innego możliwego wariantu rozwiązania tego problemu, spadną najczęściej na siły i środki wydzielone ze składu wojsk lądowych, na korzyść których wykonują zadania oddziały śmigłowców transportowych.

Powyższe świadczy o tym, że oddział śt prawdopodobnie nie będzie brał udziału w przygotowaniu lotnisk /lądowisk/ załadowania wojsk, a tym bardziej lotnisk docelowych.

Zadania budowy, odbudowy lub przystosowania lotnisk /lądowisk/ dla oddziałów śmigłowców transportowych, w warunkach takiej potrzeby, będą realizowane przez siły i środki wydzielane przez nadrzędne i kompetentne organa.

W zakres zadań wsparcia lotniskowego oddziałów śmigłowców transportowych realizowanych etatowymi kompaniami obsługi lotnisk oddziału śmigłowców transportowych będą wchodziły następujące główne przedsięwzięcia: utrzymanie w stałej gotowości eksploatacyjnej lotnisk /lądowisk/ i urządzeń lotniskowych, przeprowadzanie drobnych remontów nawierzchni lotniskowych /lądowiskowych/ po uderzeniach przeciwnika, wykonywanie przedsięwzięć maskowniczych i związanych z obroną przed bronią masowego rażenia.

Objętość zadań wsparcia lotniskowego zależy od przeznaczenia konkretnego lotniska /lądowiska/ wykorzystywanego przez oddział śmigłowców transportowych.

Lotniska wylądowcze dla przewożonych wojsk winny być rozmieszczone w odległości od rubieży styczności bojowej wojsk 5-10 km.

Oczywistym jest, że lotniska wylądowcze /docelowe/ w wypadku przewozu wojsk sposobem lądowania śmigłowców usytuowane będą w zależności od konkretnych warunków pola walki/.

Liczba lotnisk /lądowisk/ dla oddziału śmigłowców transportowych jest trudna do ustalenia, będzie ona zmienna w różnych okresach działań i będzie zależała od konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej. Należy przypuszczać, że będą okresy, kiedy śmigłowce transportowe będą wymagać jednocześnie kilka /4-6/ lotnisk /lądowisk/. Dlatego też zadaniem szefa logistyki WL i OP będzie między innymi uwzględnienie w planach wsparcia lotniskowego lotnictwa w operacji, również i śmigłowce transportowe.

Zadania wsparcia lotniskowego na lotnisku bazowania realizowane są przez służbę lotniskową pododdziału logistycznego oddziału śmigłowców transportowych.

W warunkach wspierania oddziału śmigłowców transportowych na jednym lotnisku, siły i środki kompanii lotniskowej są w stanie bez żadnych komplikacji realizować wszystkie przedsięwzięcia z zakresu utrzymania w stanie eksploatacyjnym lotnisko oraz obsługę lotów bez względu na warunki atmosferyczne i porę roku.

Kompania obsługi lotniska może wyremontować lotnisko w wypadku jego uszkodzenia przez przeciwnika w zakresie objętości robót 1200 m³ ziemi w ciągu 10 godzin. Posiada również możliwości budowy obiektów obrony przed bronią masowego rażenia, takich jak ukrycia, szczeliny i schrony typu lekkiego.

W wypadku bazowania oddziału śmigłowców transportowych jednocześnie na lotnisku bazowania i zapasowym sytuacja jest utrudniona.

Wsparcie logistyczne oddziałów śmigłowców transportowych na lotniskach w rejonach ześrodkowania, załadowania wojsk może być realizowane w zależności od konkretnej sytuacji wg jednego z możliwych wariantów:

- siłami i środkami grupy wsparcia logistycznego wydzielonej z etatowego pododdziału logistycznego oddziału śmigłowców transportowych;
- siłami i środkami pododdziału logistycznego /kompanii obsługi lotniska/ innych rodzajów lotnictwa;

- wspólnymi siłami czołówki grupy wsparcia logistycznego etatowego pododdziału logistycznego oddziału śmigłowców i pododdziału logistycznego oddziału innego rodzaju lotnictwa;
- wspólnymi siłami grupy wsparcia logistycznego zaopatrzenia etatowego pododdziału logistycznego oddziału śmigłowców oraz sił i środków /głównie inżynieryjno-saperskich/ wydzielonych ze składu wojsk lądowych;
- w określonych sytuacjach - wyłącznie siłami i środkami wojsk lądowych /głównie inżynieryjno-saperskich/, na korzyść których śmigłowce transportowe wykonują zadania.

Siły i środki wojsk lądowych wydzielone do realizacji zadań inżynieryjno-lotniskowych mogą wykonywać takie zadania, jak: prace ziemne /przystosowanie lotniska lub terenu/ oraz remont lotniska po uderzeniach nieprzyjaciela, remont lotniskowych dróg dojazdowych, itp. Również mogą likwidować przeszkody terenowe na obszarze przeznaczonym pod lotnisko /lądowisko/, sprawdzać zaminowanie rejonu itp.

Lotniska /lądowiska/ wylądowcze /docelowe/ mogą być rozmieszczone w zależności od konkretnej sytuacji w strefie przyfrontowej, na zdobytych przyczółkach oraz w rejonach wysadzania i walki desantów powietrznych, okrążonych wojsk lub rejonów działań partyzantów w głębi operacyjnej terytorium opanowanego przez przeciwnika, względnie tyłach przeciwnika.

Jako lotniska docelowe w strefie działań bojowych w wielu sytuacjach wykorzystywane będą lotniska innych rodzajów lotnictwa. Wsparcie logistyczne będzie zazwyczaj na nich organizowane przez pododdziały służby lotniskowej jednostek logistycznych innych rodzajów lotnictwa bazujących na danym lotniskach, względnie w pobliżu.

Jako lotniska docelowe na przyczółkach, w rajonach wysadzania i walk desantów, wojsk walczących w okrążeniu lub partyzantów mogą służyć lotniska przechwycone od przeciwnika w stanie nieuszkodzonym lub w stanie nadającym się do remontu. Cały zakres prac wsparcia logistycznego głównie lotniskowego między innymi, rozminowanie, remont, zasypywanie lejów, rowów, oznakowanie drogi startowej, wykoszenie traw, usunięcie niebezpiecznych przeszkód, przedmiotów, odśnieżanie wykonywać będą wojska działające w danym rejonie.

Należy jednak liczyć się z tym, że w warunkach działań bojowych bardzo częste będą sytuacje, kiedy w rejonach, do których trzeba dostarczyć drogą powietrzną żołnierzy, zaopatrzenie oraz organizować ewakuację i to sposobem lądowania śmigłowców, nie będzie lotnisk /lądowisk/. Dlatego też należy liczyć się z potrzebą przygotowania dla śmigłowców transportowych odpowiednich lądowisk.

Lądowanie i start śmigłowców transportowych możliwe są tylko na lądowiskach odpowiednio przygotowanych. Lądowiska te powinny być zawczasu rozpoznane pod względem inżynieryjno-saperskim.

Prawidłowo wybrane i urządzone lądowisko powinno i musi odpowiadać szeregu wymogom, z których najważniejsze to: w miarę skryte usytuowanie umożliwiające maskowane rozmieszczenie śmigłowców, odpowiednie warunki bezpieczeństwa pracy i odpoczynku.

Teren pod lądowisko powinien posiadać odpowiednio wytrzymałe i równe nawierzchnie, właściwe ukształtowanie pionowe i dobre drogi do ruchu kołowego oraz wymagać minimalnego nakładu prac inżynieryjnych, jak również czasu do jego przygotowania. Ponadto teren przylotniskowy powinien odpowiadać warunkom rozmieszczenia śmigłowców transportowych podczas wylądowania i rozmieszczenia wojsk w tym rejonie.

Na przewidywanych lądowiskach należy wybierać takie miejsca postoju śmigłowców, aby umożliwiały one ich szybkie "wyjście" spod ewentualnych uderzeń przeciwnika, tzn. miały dogodne warunki startu i lądowania, dogodny dojazd specjalnych pojazdów obsługi technicznej i sprzętu przeładunkowego.

Wybór rejonów na lądowiska, jak i określenie konkretnego terenu oraz ustalenie jego przydatności, winno odbywać się przy udziale specjalistów służby lotniskowej oraz przedstawicieli personelu latającego oddziału śt.

Prace związane z inżynieryjnym przygotowaniem terenu, jak niwelacja utwardzanie gruntu, usuwanie przeszkód, rozminowanie terenu oraz oznaczenie lądowiska, a szczególnie drogi startowej, w wypadku braku w danym rejonie sił i środków służby lotniskowej wykonywane powinny być przez pododdziały i oddziały wojsk lądowych.

Przygotowanie węzła lądowiskowego /lądowiska/, np. w rejonie okrążonych wojsk własnych wymaga realizacji szeregu przedsięwzięć przygotowawczych realizowanych w bezpośredniej bliskości przeciwnika oraz podczas jego oddziaływania na siły i środki okrążonych wojsk, a czas przeznaczony na dokonanie tych przedsięwzięć będzie ograniczony.

Wobec takich warunków, możliwości przygotowania lądowisk będą znacznie ograniczone. W tym przypadku organizator węzła lądowiskowego musi głównie oprzeć swą pracę na odpowiednim wyborze terenu.

Podstawową zasadą stosowaną podczas wyboru terenu pod lądowiska w tych warunkach będzie wybór odpowiedniej wielkości płaszczyzn nie wymagających dużego nakładu prac. Prace te powinny ograniczyć się do usunięcia przeszkód w strefie podejść powietrznych, niewielkiej niwelacji terenu, zasypywania rowów, usuwania krzewów, pojedynczych drzew i korzeni oraz utwardzania gruntu, a w następnej kolejności do oznakowania płaszczyzn startowych oraz stoisk dla śmigłowców. Teren uprzednio winien być sprawdzony, czy nie jest zaminowany i skażony. W okresie zimy należy również usunąć śnieg, zasy i gołoledź. Zakres prac niezbędnych do przygotowania lądowisk nie powinien przekraczać możliwości sił i środków przeznaczonych do ich przygotowania.

Pozostałe przedsięwzięcia przygotowawcze związane z przeczesaniem terenu, usuwaniem niewybuchów oraz przygotowaniem dróg dojazdowych do węzła lądowiskowego i między lądowiskami w węźle, muszą być realizowane jednocześnie z rozpoczęciem przygotowania lądowisk.

Podczas rozwiązywania problemów związanych z urządzeniem lądowisk dla śmigłowców można z góry przewidzieć, że nie będą to lądowiska o takich parametrach, jakie przewiduje się dla nich w czasie pokoju. Wynika to szczególnie z charakteru i warunków działań bojowych st, w których czynnik czasu odgrywał będzie decydującą rolę, jak również od możliwości sił i środków do tego przeznaczonych.

Z uzyskanych doświadczeń w czasie pokoju podczas ćwiczeń można stwierdzić, że wyszkolenie polskich pilotów oraz właściwości śmigłowców transportowych sprawiają, że potrafią oni lądować w każdym terenie, na lądowiskach przygotowanych doraźnie, na których wykonano niewielkie prace adaptacyjne. Również doświadczenia uzyskane z wojen lokalnych w Wietnamie, Bliskim Wschodzie, Afganistanie potwierdzają stwierdzenie, że śmigłowce są takimi statkami powietrznymi, które nie wymagają specjalnego przygotowania lądowisk.

4.2. Wsparcie techniczne śmigłowców transportowych

Wsparcie techniczne to całokształt przedsięwzięć wykonywanych przez służby techniczne oddziału śt /głównie przez służbę inżynieryjno-lotniczą i samochodową/ w celu zapewnienia stałej gotowości sprzętu bojowego, samochodowego i obsługi do działań bojowych, jego niezawodności podczas działania oraz właściwej eksploatacji i remontu bez względu na warunki terenowe, atmosferyczne i bojowe.

Do zasadniczych przedsięwzięć wsparcia technicznego oddziału śt należą: organizacja prawidłowej eksploatacji /użytkowania, obsługi i remontów/ śmigłowców transportowych, pojazdów mechanicznych oraz pozostałego sprzętu technicznego przeznaczonego do obsługi naziemnej śmigłowców; pomoc techniczna samolotom i śmigłowcom transportowym, które uległy awarii i przymusowo lądowały w rejonie lotniska /lądowiska/; weryfikacji uszkodzeń samolotów i śmigłowców oddziału lt i śt, pojazdów mechanicznych oraz innego sprzętu wsparcia naziemnego i kwalifikowanie do określonego rodzaju obsługi i remontu; ewakuacja uszkodzonego sprzętu naziemnego do lotniczych warsztatów remontowych wyższego szczebla lub punktów zbiórki uszkodzonego sprzętu; organizacja technicznego zamykania kolumn samochodowych rzutów /czołówek/ wsparcia naziemnego oddziału śmigłowców transportowych.

W czasie działań bojowych śmigłowce transportowe oraz sprzęt techniczny wsparcia naziemnego mogą być uszkodzone lub zniszczona na lotniskach /lądowiskach/ lub poza nimi. Taki sprzęt należy na miejscu uszkodzenia przejrzeć, dokonać klasyfikacji uszkodzeń, a nadający się do remontu sprowadzić do miejsca rozwinięcia warsztatów remontowych. Ze sprzętu nie nadającego się do remontu

należy wymontować sprawne agregaty, zespoły, podzespoły i przeznaczyć je jako rezerwę remontową.

Do tych zadań z pododdziałów wsparcia naziemnego śmigłowców transportowych wydziela się grupy weryfikacyjno-remontowe z odpowiednim wyposażeniem sprzętem i transportem.

Na lotniskach /lądowiskach/ może być remontowany tylko ten sprzęt techniczny, przy remoncie którego potrzebny czas technologiczny do wykonania remontu nie przekroczy okresu bazowania śmigłowców transportowych na danym lotnisku /lądowisku/ oraz którego remont nie przekracza możliwości pododdziałów remontowych pułku.

4.2.1. Wsparcie techniczne śmigłowców transportowych

Wsparcie techniczne śmigłowców transportowych realizowane jest przez służbę inżynieryjno-lotniczą śmigłowców transportowych.

Do zasadniczych zadań, które personel służby inżynieryjno-lotniczej realizuje w ramach wsparcia technicznego należy zaliczyć: obsługę bieżącą samolotów i śmigłowców transportowych zgodnie z jednolitym zestawem obsług technicznych czasu "W"; kwalifikowanie samolotów i śmigłowców transportowych uszkodzonych w wyniku eksploatacji i działań bojowych do poszczególnych rodzajów remontów; wykonywanie remontów śmigłowców transportowych, których zakres nie przekracza możliwości remontowych służby inżynieryjno-lotniczej oddziału śmigłowców transportowych przygotowanie do ewakuacji śmigłowców transportowych, których remont nie może być dokonany siłami służby inżynieryjno-lotniczej oddziału śmigłowców transportowych; dezaktywacja sprzętu lotniczego.

W ramach działalności służby inżynieryjno-lotniczej sporządza się ponadto szereg dokumentów z zakresu organizacji eksploatacji śmigłowców transportowych, organizacji przebazowań, planowania i przeprowadzania napraw polowych sprzętu lotniczego, organizacji wsparcia technicznego na wypadek użycia przez przeciwnika broni masowego rażenia.

Wszystkie czynności realizowane przez służbę inżynieryjno-lotniczą na śmigłowcach transportowych, są zgodne z jednolitym zestawem obsługa technicznych tych śmigłowców.

Jednolity zestaw obsługa technicznych śmigłowców transportowych przewiduje następujące rodzaje obsługa: bieżące, okresowe oraz specjalne.

Obsługa bieżące śmigłowców transportowych wykonywane są w systemie obsługa bieżącej przez personel służby inżynieryjno-lotniczej eskadr lotniczych.

Obsługa bieżące dzielą się na: postojową, alarmową, startową, przed lotową, podstawową i miesięczną.

Obsługa bieżąca zapewnia gotowość techniczną śmigłowców transportowych do lotu.

Obsługa alarmowa zapewnia gotowość śmigłowców transportowych bez względu na ograniczenia określone innymi rodzajami obsługa. Między innymi w obsłudze alarmowej przewiduje się skróconą próbę silników. Zakres obsługa alarmowej uzupełniają rozkazy przełożonych.

Obsługę alarmową wykonuje się między innymi po otrzymaniu rozkazu przełożonych do natychmiastowego wykonania zadania bojowego.

Obsługa startowa zapewnić ma gotowość techniczną i bojową śmigłowców do kolejnego wylotu.

Obsługa okresowe śmigłowców transportowych wykonuje się w systemie obsługa okresowej w eskadrach technicznych. Natomiast obsługa specjalne śmigłowców transportowych realizowane są w systemach obsługa bieżącej i okresowej.

Kwalifikowanie uszkodzonych śmigłowców transportowych do określonego rodzaju remontu lub strat bezpowrotnych dokonuje grupa weryfikacyjno-remontowa wydzielana z sił służby inżynieryjno-lotniczej śmigłowców transportowych.

Śmigłowce transportowe w zależności od stopnia uszkodzenia w wyniku eksploatacji lub działań bojowych kwalifikuje się do określonego remontu /drobny, bieżący, średni i główny/.

Z pracochłonności i czasu technologicznego oraz z możliwości przerobowych dysponowanych przez służbę inżynieryjno-lotniczą śmigłowców transportowych jak również z przewidywanego okresu bazowania na danym lotnisku wynika, że personel służby inżynieryjno-lotniczej na lotniskach wykonywał będzie głównie remonty drobne i bieżące, rzadziej średnie. Remont główny natomiast będzie wykonywany przez organa remontowe wyższego szczebla, do których śmigłowce będą ewakuowane.

4.2.2. Wsparcie techniczne sprzętu naziemnego śmigłowców transportowych

Wsparcie techniczne sprzętu naziemnego, to zespół przedsięwzięć realizowanych w celu utrzymania w ciągłej gotowości do użycia sprzętu samochodowego oraz innego sprzętu technicznego wsparcia naziemnego, części zamiennych i zestawów remontowych, zapewnienia wysokiej niezawodności w użyciu oraz odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego sprzętu do użytkowników.

Wsparcie techniczne sprzętu naziemnego śmigłowców transportowych realizowane jest przez siły i środki służb i pododdziałów tych śmigłowców mających w wyposażeniu ten sprzęt oraz siłami i środkami służby samochodowej pododdziału logistycznego a głównie siłami plutonu remontu pojazdów kołowych. Możliwości remontowe plutonu remontu pojazdów kołowych wynoszą 270 roboczo-godzin w ciągu doby.

Do zasadniczych zadań, które personel, techniczny pododdziałów i służb technicznych oraz zaopatrzenia śmigłowców transportowych będzie realizował w ramach wsparcia technicznego sprzętu naziemnego należy: obsługiwanie techniczne; kwalifikowanie naziemnego sprzętu technicznego do określonego rodzaju remontu; remont naziemnego sprzętu technicznego, głównie pojazdów mechanicznych; organizacja ewakuacji sprzętu technicznego przeznaczonego do remontu; organizacja i realizacja czynności wsparcia technicznego przemieszczających się rzutów /czołówek, grup/ wsparcia naziemnego śmigłowców transportowych.

Obsługiwanie technicznego sprzętu naziemnego dokonują jego obsługi oraz specjaliści z grup remontowych. W odniesieniu do pojazdów mechanicznych będą to kierowcy i specjaliści z plutonu pojazdów kołowych. Obsługiwanie techniczne, np. pojazdów mechanicznych obejmuje: przegląd codzienny sprzętu samochodowego i obsługiwanie po określonym przebiegu kilometrów.

Kwalifikacji sprzętu do określonego rodzaju remontu dokonuje grupa weryfikacyjno-remontowa.

Ze względu na rodzaj remontu sprzęt samochodowy można kwalifikować do: remontu kapitalnego; remontu średniego; remontu bieżącego i strat bezpowrotnych^{1/}.

Zgodnie z przyjętymi zasadami postępowania w pierwszej kolejności remontowany będzie sprzęt techniczny wymagający remontu bieżącego oraz sprzęt występujący w pojedynczych /niewielkich ilościach/ egzemplarzach decydujący o możliwości odtwarzania gotowości bojowej śmigłowców transportowych.

Remont bieżący dzieli się według czasu potrzebnego do jego wykonania na:^{2/}

- remont bieżący o małym zakresie - 2-3 godziny;
- remont bieżący o średnim zakresie - 3-5 godzinny;
- remont bieżący o dużym zakresie - 5-15 godzinny.

W oddziałach śmigłowców transportowych jak już wspomniano wcześniej, do obsługi i remontu pojazdów przeznaczony jest pluton remontu pojazdów kołowych /pl rpk/.

Możliwości remontowe pl rpk w oddziale śmigłowców transportowych wynoszą ok. 250-270 roboczogodzin /przy zakładanym 10-cio godzinnym dniu pracy/. Takie możliwości dobowe pl rpk pozwalają wykonać w ciągu doby 6 remontów bieżących.

Pojazdy mechaniczne i inny sprzęt wsparcia naziemnego, których zakres remontów przekracza możliwości remontowe pl rpk ewakuowane są do organów remontowych wyższego szczebla.

1/ Płk inż. J. Szefczyk - Zeszyty Naukowe ASG WP - Zeszyt Nr 1/29/82 Dodatek, str.68.

2/ Tamże, str.69.

Wsparcie techniczne przemieszczających się rzutów /czołówek, grup/ naziemnych śmigłowców transportowych organizuje szef służby samochodowej pododdziału logistycznego tych oddziałów. Polega ono na wydzielaniu sił i środków ewakuacyjno-remontowych z plrpk do każdego przemieszczającego się rzutu /czołówki, grupy/ wsparcia naziemnego śmigłowców transportowych.

Systematycznie i w pełnym zakresie przedsięwzięcia wsparcia technicznego mogą być realizowane jedynie na lotnisku stałego bazowania, gdzie czas, wyposażenie bazy remontowej, odpowiednia liczba personelu oraz możliwość wyłączenia części sprzętu lub pojazdów z wspierania działań bojowych śmigłowców transportowych na to pozwala.

Na lotnisku krótkotrwałego bazowania wsparcie techniczne będzie ograniczone do minimum.

Do przedsięwzięć wsparcia technicznego wykonywanych na przykład na lotnisku załadowczym zaliczyć można: ściśle przestrzeganie zasad właściwej eksploatacji pojazdów mechanicznych i innych urządzeń technicznych; dokonywanie drobnych napraw bieżących pojazdów mechanicznych i urządzeń; udział w ewakuacji samolotów /śmigłowców/ lądujących przymusowo w rejonie lotniska krótkotrwałego bazowania.

Na lotniskach /lądowiskach/ docelowych /wyładowniczych/ przedsięwzięcia wsparcia technicznego nie organizuje się. W wyjątkowych wypadkach, szczególnie w sprzyjających warunkach /głównie na własnym terenie/, gdy zachodzi potrzeba wysłania środków wsparcia logistycznego na te lotniska wszystkie czynności związane z technicznym przygotowaniem wysłanych środków i sprzętu muszą być dokonane w miejscu bazowania przed rozpoczęciem wykonywania zadania.

4.3. Wsparcie materiałowe śmigłowców transportowych

Na zakres wsparcia materiałowego oddziału śmigłowców transportowych bezpośrednio wpływ wywierają następujące czynniki: typy śmigłowców będących w wyposażeniu oddziałów i ich dane taktyczno-techniczne, przewidywany ciężar ładunku do przewiezienia na określoną odległość /głębokość/, liczba śmigłowców przewidziana do wykonania zadania oraz natężenie działań.

Zasady wsparcia materiałowego oddziału śmigłowców transportowych nie różnią się od zasad wsparcia innych rodzajów lotnictwa. Specyfiką w tym zakresie jest jedynie konieczność gromadzenia dużej ilości niewielkiego asortymentu środków materiałowych oraz często potrzeba dostarczania zaopatrzenia niezbędnego do wykonania jednego zadania na kilka lotnisk w różnych rejonach, np. na lotnisko bazowania, lotnisko w rejonie koncentracji lub załadowcze.

Pułk śmigłowców transportowych ze względu na zasady bazowania, może być zaopatrywany z jednostek i składów logistycznych rejonu logistycznego WLOP na terenie którego bazuje oraz składnic OW bezpośrednio z produkcji.

Planowanie wsparcia materiałowego oddziałów śmigłowców transportowych jest bardziej utrudnione niż w innych rodzajach lotnictwa, bowiem trudno jest zawczasu ustalić natężenie działań i głębokość wykonywanych zadań.

Planowaniem środków materiałowych dla oddziału śmigłowców transportowych zajmuje się Szef Logistyki Korpusu Lotnictwa.

Konkretnymi danymi wyjściowymi do planowania potrzeb środków materiałowych dla śmigłowców transportowych są: etaty pułków, typy śmigłowców transportowych będących w wyposażeniu pułków, współczynnik ukończenia, współczynnik sprawności technicznej, limit wylotów śmigłowców transportowych, przewidywany okres działań, zakładane współczynniki zużycia środków materiałowych, stan zapasów środków materiałowych w oddziałach śmigłowców transportowych nakazane normy utrzymywania zapasów nieznizalnych, możliwości dowozowe, ilość i terminy oraz możliwość dostarczania środków zaopatrzenia ze szczebla nadrzędnego.

W pododdziałach logistycznych śmigłowców transportowych nie planuje się w zasadzie potrzeb środków materiałowych, prowadzi się jedynie ewidencję i sprawozdawczość.

Poszczególne służby pododdziałów logistycznych śmigłowców transportowych odbierają /przyjmują/ przydzielone lub dostarczone ilości środków materiałowych, utrzymują /przechowują/ odpowiednie /nakazane/ wysokości zapasów, konserwują je i wydają zgodnie z obowiązującymi przepisami w zależności od potrzeb śmigłowców transportowych wynikających z konkretnego zadania.

Na lotniskach bazowania, jak również zapasowych w rejonach stałego bazowania, w realizacji zadań wsparcia materiałowego nie powinno napotykać się na trudności.

Ilości zgromadzonych zapasów środków materiałowych na lotniskach stałego bazowania mogą znacznie przewyższać potrzeby tego lotnictwa do wykonania określonego zadania. Wiąże się to z dłuższym okresem bazowania lt i st na danym lotnisku.

Minimalna natomiast ilość środków materiałowych zgromadzona na lotniskach zapasowych oddziału śmigłowców transportowych powinna zapewnić przynajmniej jeden dzień działań oddziału. W okresie bowiem jednej doby, w przypadku takiej potrzeby, jest możliwość dowiezienia do lotniska zapasowego środki materiałowe do wsparcia dalszych działań, czy to z lotniska bazowania, czy nawet ze składnic zaopatrujących.

Największą trudność w wsparciu materiałowym oddziału śmigłowców transportowych będzie stwarzało zaopatrywanie w paliwo lotnicze.

Uwzględniając stan etatowy śmigłowców transportowych będących w wyposażeniu oddziału oraz zakładając, że śmigłowce oddziału mogą wykonać dwa wyloty w okresie doby na maksymalny zasięg potrzeby paliwa lotniczego wyniosą w oddziale śmigłowców transportowych ok. 84 tony.

Do przewiezienia w/w ilości paliwa dla pśt potrzeba około 5 zestawów o pojemności 20 m^3 lub 12 zestawów o pojemności 9 m^3 .

Jeżeli oddział śmigłowców transportowych wykonuje w ciągu doby wyloty na głębokość połowy swojego zasięgu lub po jednym wylocie na pełny zasięg, uwzględniając współczynnik zużycia 0,75, to oddział śmigłowców transportowych może zużyć 42 tony paliwa.

Przewiezienie tej ilości paliwa wymaga dla oddziału śmigłowców transportowych około 3 zestawów o pojemności 20 m^3 lub 6 zestawów o pojemności 9 m^3 lub 6 zestawów o pojemności 9 m^3 .

Oddział śmigłowców transportowych dysponuje 14 zestawami o ogólnej pojemności 794 m^3 /671 t/ i 14 zestawami o ogólnej pojemności 200 m^3 /170 t/. Ta liczba zestawów transportowych umożliwia przewiezienie około 240 ton paliwa w oddziale śmigłowców transportowych.

Potrzeby środków materiałowych w oddziale śmigłowców transportowych będą różne do wykonania różnych zadań.

Podczas przewozu wojsk i ładunków z głębi obrony na znaczną odległość czy głębokość /np. na maksymalny zasięg/, przy wykorzystaniu maksymalnego udźwigu śmigłowców, przewieźć ten ładunek można kosztem zabieranego paliwa w zbiornikach samolotów /śmigłowców/.

W tym wypadku należy uwzględnić potrzebę uzupełniania paliwa podczas wykonywania zadania, wykorzystując do tego celu lotniska rejsowe /trasowe, wysunięte/, na których należy uprzednio zgromadzić określoną liczbę środków nalewczych w celu umożliwienia dopełnienia zbiorników paliwa. Mogą te środki być również ześrodkowane na lotniskach /lądowiskach/ załadowania wojsk, zaopatrywania materiałowego. Liczbę zestawów środków transportowych paliwa na tych lotniskach każdorazowo dyktować będzie wykonywane zadanie przez oddział śmigłowców transportowych, liczba lądujących śmigłowców i ich konkretne dane taktyczno-techniczne oraz liczba potrzebnych lądowań podczas lotu.

W warunkach wykonywania innych zadań, np. podczas przewozów wewnątrz obrony, odległość przelotów będzie wahała się w granicach 200-400 km. W tym wypadku nie potrzeba nawet wykorzystując maksymalne udźwigi śmigłowców uzupełniać stanu paliwa w czasie przelotu. Z powyższego wynika, że w odniesieniu do śmigłowców transportowych pojęcie potrzeb paliwa lotniczego do napełniania zbiorników paliwa śmigłowców jest pojęciem względnym, a potrzeby te dyktuje konkretne zadanie. Dlatego potrzeby te są bardzo dokładnie określane przed wykonaniem konkretnego zadania.

Zakres organizowanego wsparcia materiałowego na lotniskach /lądowiskach/ krótkotrwałego bazowania będzie zawsze mniejszy niż na lotniskach /lądowiskach/ stałego bazowania i ogranicza się zazwyczaj do kilku asortymentów środków materiałowych.

Dowóz zaopatrzenia na lotniskach /lądowiskach/ krótkotrwałego bazowania może być organizowany w zależności od konkretnej sytuacji siłami i środkami jednostek logistycznych podległych szefowi logistyki rejonu logistycznego WLOP, transportem tych jednostek, transportem jednostek logistycznych /rzutów wsparcia naziemnego czy grup wsparcia materiałowego/ innych rodzajów

lotnictwa, transportem własnym pododdziału logistycznego oddziału śmigłowców transportowych, a niekiedy własnym transportem powietrznym.

Śmigłowce transportowe z lotniska bazowania do lotniska ześrodkowania załadowania wojsk, będą przelatywać zazwyczaj bez ładunku, co umożliwi zabranie w ramach własnego udźwigu omawianych wyżej zapasów oraz niezbędnych sił do obsługi.

Na lotniskach /lądowiskach i rejonach docelowych /wylądowczych/ szczególnie rozmieszczonych na terenie zajęтым przez przeciwnika, wsparcia śmigłowców pod względem materiałowym nie przewiduje się. W wypadku zaistnienia takiej potrzeby należałoby zorganizować dostarczenie niezbędnej ilości środków materiałowych w sposób, który umożliwiłaby i dyktowała konkretna sytuacja. Zapewne należałoby te środki materiałowe zgromadzić wcześniej i to zazwyczaj z pomocą transportu powietrznego.

4.4. Wsparcie intendenckie śmigłowców transportowych

Wsparcie intendenckie oddziału śmigłowców transportowych realizują służby zaopatrzenia pododdziałów logistycznych tych oddziałów.

Służby zaopatrzenia w ramach wsparcia intendenckiego będą wykonywały głównie zadania związane z żywieniem i zakwaterowaniem stanu osobowego. W zakres tych zadań wchodzi: organizacja i realizacja żywienia w warunkach polowych zgodnie z normami żywnościowymi, urządzenie polowych punktów żywienia personelu latającego, technicznego oraz pozostałych żołnierzy, magazynowanie i wydawanie środków spożywczych, urządzenie punktów przygotowania posiłków i dowóz tych posiłków na lotnisko /lądowisko/ oraz do oddalonych punktów ubezpieczenia lotów /bliższe i dalsze radiostacje prowadzące, wysunięte punkty oporu obrony lotniska, itp./, dowóz wody do celów spożywczych, wydawanie pododdziałom namiotów oraz urządzenie polowych hoteli dla personelu latającego i oficerów dowództwa oraz sztabów, magazynowanie i wydawanie opału, urządzeń grzejnych do namiotu i miejsc pracy oraz zapewnienia oświetlenia miejsc wypoczynku.

Wsparcie intendenckie stanu osobowego oddziału śmigłowców transportowych realizuje służba żywnościowa i mundurowa we współdziałaniu ze służbą zdrowia.

Należy przewidywać, że organizacja i realizacja zadań wsparcia intendenckiego w pełnym zakresie będzie dokonywana na lotnisku /lądowisku/ stałego bazowania oddziału śmigłowców transportowych. Natomiast na lotniskach /lądowiskach/ krótkotrwałego bazowania i docelowych nie będzie realizowane w ogóle.

Ponieważ jednak załogi śmigłowców transportowych wykonywać będą z zasady zadania w długim okresie czasu, należy je przed wylotem wyposażać w suche racjeienne oraz napoje /kawa, herbata, itp./.

Wynika z powyższego, że wsparcie intendenckie stanu osobowego oddziału śmigłowców transportowych jest realizowane według ogólnie przyjętych zasad w wojskach lotniczych.

Z przeprowadzonych w rozdziale rozważań można wyciągnąć następujące wnioski, odnośnie do organizacji i realizacji zadań wsparcia logistycznego oddziału śmigłowców transportowych:

- wsparcie logistyczne oddziału śmigłowców z zasady nie odbiega od sposobów jego realizacji przyjętych w wojskach lotniczych;
- wsparcie materiałowe oddziału śmigłowców transportowych charakteryzować się będzie dość znacznymi potrzebami paliwa lotniczego oraz znacznie mniejszymi potrzebami lotniczych środków rażenia;
- poszczególne rodzaje logistycznego wsparcia oddziału śmigłowców transportowych posiadają swoją specyfikę w porównaniu ze wsparciem innych rodzajów lotnictwa, przy czym zakres przedsięwzięć poszczególnych rodzajów wsparcia jest różny na różnych lotniskach - pełny zakres na lotniskach stałego bazowania, mniejszy na lotniskach krótkotrwałego bazowania /np. załadowniczych/ i najmniejszy na lotniskach /lądowiskach/ docelowych /wylądowniczych/;
- wyposażenie pododdziałów logistycznych oddziałów śmigłowców transportowych w sprzęt wsparcia naziemnego powinno umożliwiać jego przerzut transportem powietrznym.

4.5. Pomoc medyczna w oddziale śmigłowców transportowych

Zasady pomocy medycznej w oddziale śmigłowców transportowych nie różnią się od zasad pomocy medycznej oddziałów innych rodzajów lotnictwa.

Przedsięwzięcia pomocy medycznej realizuje kompania medyczna pododdziału logistycznego oddziału śmigłowców w ścisłej współpracy ze starszymi lekarzami tych pułków.

Na lotniskach stałego bazowania służba medyczna realizuje zadania pomocy medycznej w pełnym zakresie, na które składają się następujące przedsięwzięcia: zabezpieczenie medyczne lotów, terminowe przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich personelu latającego; organizowanie i przeprowadzanie przeglądów lekarskich oraz obserwacja stanu zdrowia żołnierzy oddziału śmigłowców, udzielanie pomocy medycznej porażonym i chorym, a w razie potrzeby, ich ewakuacja do szpitali; realizacja zadań przeciwepidemicznych; udzielanie pomocy medycznej załogom, które lądowały przymusowo lub opuściły śmigłowiec w powietrzu w rejonie lotniska; kontrola sanitarna żywienia, źródeł wody, zakwaterowania oraz przestrzegania zasad higieny osobistej stanu osobowego; udział organizacji i realizacji zadań związanych z likwidacją skutków uderzeń bronią masowego rażenia; szkolenie stanu osobowego oddziału śmigłowców w zakresie ochrony zdrowia i udzielania pierwszej pomocy medycznej porażonym i chorym; zaopatrywanie stanu osobowego w sprzęt i materiały medyczne i sanitarne.

W celu realizacji wyżej wymienionych przedsięwzięć na lotnisku stałego bazowania służba zdrowia organizuje izbę chorych i lotniskowy punkt medyczny.

Na lotniskach krótkotrwałego bazowania zakres pomocy medycznej będzie w zasadzie ograniczony do medycznego zabezpieczenia startu i lądowania.

Należy więc się spodziewać, że na tych lotniskach będzie organizowany lotniskowy punkt medyczny, którego zadaniem jest udzielenie natychmiastowej pomocy załogom śmigłowców w wypadku zaistniałych w rejonie lotniska /lądowiska/ awarii lub katastrof oraz w innych wypadkach wymagających pomocy lekarskiej.

Lotniskowy punkt medyczny na lotniskach krótkotrwałego bazowania będzie organizowany siłami i środkami rzutu /czołówki, grupy/ wsparcia naziemnego własnego oddziału lub siłami i środkami kompanii medycznych oddziałów innych rodzajów lotnictwa biorących udział we wsparciu logistycznym oddziału śmigłowców na tym lotnisku /lądowisku/.

Na lotniskach /lądowiskach/ docelowych /wyładowczych/ organizacji pomocy medycznej nie przewiduje się.

5. UOGÓLNIENIA, WNIOSKI, PROPOZYCJE

W rozważaniach skupiłem uwagę nad określeniem przeznaczenia, zadań, roli i miejsca wojsk manewrowych w działaniach obronnych na terenie kraju oraz wynikających stąd wymagań w zakresie wykorzystania śmigłowców transportowych działających w składzie i na korzyść tych wojsk. W opracowaniu usiłowałem ustalić, jak przy małej liczbie śmigłowców transportowych wykorzystywać je najlepiej? Jak organizować to lotnictwo śmigłowcowe, by wykonać wszystkie zadania lub większość z nich, które powinny realizować śmigłowce transportowe na korzyść wojsk manewrowych w przyszłych ewentualnych działaniach bojowych? W jaki sposób organizować wsparcie logistyczne śmigłowców transportowych zabezpieczających działania bojowe wojsk manewrowych by było ono skuteczne i zapewniało, w określonych warunkach podporządkowania i prowadzenia działań bojowych przez te śmigłowce, najlepszą realizację ich zadań? Znalezienie odpowiedzi na to pytanie przysporzyło wiele trudności. Analiza bowiem wyników badań /potrzeb i możliwości/, a następnie ich ocena wykazały, że liczba śmigłowców transportowych w WLOP jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Ponadto rozważanie utrudniało to, że jest to jeszcze wciąż nowy problem, z nieustalonymi do końca strukturami wojsk manewrowych, zasadami działania, zawierający wiele spraw nierozwiązanych. Stąd zawarte w opracowaniu sformułowania i wnioski mogą być nie w pełni przekonywujące i wiarygodne.

Historia rozwoju i wykorzystania śmigłowców transportowych w minionych wojnach i konfliktach zbrojnych wskazuje, że im bardziej wzrastały zadania walczących wojsk, im wojna stawała

się bardziej manewrowa, im bardziej komplikowały się sytuacje operacyjno-taktyczne na polu walki, tym bardziej wzrastała rola tych śmigłowców. Przykłady wykorzystania śmigłowców transportowych w wojnach lokalnych /Korea, Wietnam, Afganistan, Bliski Wschód/ wskazują, że tylko zmasowane wykorzystanie śmigłowców transportowych może zwiększyć manewrowość wojsk i dać oczekiwane efekty.

Należy jednak wziąć pod uwagę też to, że tylko połączenie przewagi w manewrowości z przewagą ogniową daje dowódcy możliwość prowadzenia decydujących działań. Taka sytuacja wymaga dużej ruchliwości na polu walki i zwiększonej siły ognia. Zwiększoną siłę ognia zapewnić mogą śmigłowce bojowe. Walka bowiem sił manewrowych przerzucanych drogą powietrzną bez dodatkowego wsparcia z w pełni zmechanizowanym przeciwnikiem nie rokuje powodzenia. Nie wolno bowiem wyciągać błędnych wniosków z działań wojennych w Wietnamie, czy Afganistanie, ograniczonych w sensie militarnym oraz prowadzonych w specyficznych warunkach terenowych i przy przeważającym znacznie stosunku sił.

Śmigłowce transportowe z pewnością wpływają na zwiększenie ruchliwości wojsk manewrowych. Jednak z chwilą wylądowania i wylądunku, wojska mają słabą osłonę w postaci pancerza /jeśli ją w ogóle mają/ w porównaniu z nacierającym przeciwnikiem.

Od struktury organizacyjnej i koncepcji użycia tych nowych jednostek (zgodnie z przeznaczeniem) zależeć będzie, czy ich możliwości będą w pełni wykorzystane.

Z doświadczeń wynika, że muszą tu być przestrzegane określone ogólne zasady co do organizacji i działania. Pierwsza, odnosząca się do organizacji ogólna zasada głosi, że nowoformowane jednostki manewrowe nie powinny być dzielone i włączone do istniejących związków zmechanizowanych, lecz grupowane w większe samodzielne związki i oddziały. Każdy z nich powinien być samodzielny pod względem taktycznym i logistycznym i jako rzeczywiście samodzielny związek manewrowy powinien dysponować własnymi środkami transportu powietrznego, a nawet śmigłowcami bojowymi.

Trudno bowiem wyobrazić sobie sprawne i szybkie zrealizowanie zadań przez wojska manewrowe, jeżeli dowódca ogólnowojskowy /organizujący/ dysponuje jedynie siłami lądowymi, a o wszystko inne, tzn. transport śmigłowcowy, osłonę z powietrza itp, musi

upominać, prosić, uzgadniać i tożogromną liczbę pośredników. W tym wypadku prawdopodobnie czas organizowania przekreśli sens organizowania określonego zadania, ze względu na szybko zmieniającą się sytuację bojową. Stąd wynika wniosek, że konieczne wydaje się być skupienie przynajmniej podstawowych sił i środków /np. wojsk manewrowych i śmigłowców transportowych, a nawet śmigłowców szturmowych/ w jednym ręku - podlegać jednemu dowódcy - dowódcy ogólnowojskowemu.

Doświadczenie uczy bowiem, że właściwe współdziałanie i uzupełnianie się wojsk wykonujących wspólne zadanie /w tym wypadku lotnictwa śmigłowcowego i wojsk lądowych/, możliwe jest wówczas gdy znajdują się one "w ręku" jednego dowódcy.

Druga ogólna zasada z kolei odnosi się do działania związków i oddziałów manewrowych na polu walki. Duża ruchliwość i zdolność do prowadzenia ognia w szerokim zakresie możliwości, zmusza do wyłączenia tych związków spod reguł taktycznych obowiązujących zmechanizowane i pancerne związki sił lądowych. Nowa taktyka musi uwzględniać prowadzenie walki w każdych warunkach meteorologicznych, w wojnie konwencjonalnej i z użyciem bmr, we wszystkich rodzajach działań, - w działaniach opóźniających, w obronie, przeciwnatarciu, czy natarciu.

Podstawę organizacji działań powinna stanowić samodzielna pod względem taktycznym i logistycznym brygada manewrowa. Trzon bojowy stanowiłyby bataliony szturmowe. Taktyczna samodzielność brygady mogłaby być osiągnąta tylko przez uniezależnienie się jej od nie wchodzących w jej skład jednostek.

Brygada manewrowa jako środek transportu powietrznego posiadałaby około 40 śmigłowców transportowych jako element wsparcia powinna posiadać eskadrę śmigłowców bojowych /16-20 śmigłowców/.

Stosownie do przedstawionych zasad ogólnych organizacji i działania związki manewrowe powinny cechować się możliwością zwalczania dysponujących dużą siłą ognia oddziałów i związków zmechanizowanych przeciwnika /głównie wszystkich środków ogniowych/ oraz możliwością działania w każdych warunkach pola walki.

Wrażliwość sił manewrowych na oddziaływanie przeciwnika, ograniczyć powinny rozśrodkowanie i osłona obrony przeciwlotniczej.

W obronie działania sił manewrowych ukierunkowane byłyby na utrzymanie pozycji obronnych ogniem i przez zwalczanie sił przeciwnika, któremu udało się włamać w głąb obrony.

Dzięki dużej ruchliwości siły manewrowe nadają się szczególnie do prowadzenia działań opóźniających lub kanalizujących natarcie przeciwnika w pożądanym kierunku. Przy wykorzystaniu wojsk manewrowych będzie można np. uniemożliwić natarcie przeciwnikowi lub powstrzymać je przez dłuższy czas w oparciu o naturalną przeszkodę.

Siły manewrowe nadają się również do wykorzystania jako drugie rzuty i odwody, a także w określonych warunkach mogłyby przejąć główny ciężar wykonywania przeciwuderzeń w działaniach konwencjonalnych lub też w przygotowaniu albo wykorzystaniu skutków użycia broni masowego rażenia.

Manewrowy charakter ewentualnej wojny obronnej na terytorium kraju, użycie w niej broni precyzyjnej i może nawet broni masowego rażenia, wskazują na dalszy wzrost zapotrzebowania wojsk na usługi transportowe /wykorzystanie bojowe/ śmigłowców transportowych.

Możliwości świadczenia usług przez śmigłowce transportowe warunkują następujące czynniki: struktura organizacyjna, liczba i rodzaj śmigłowców transportowych, udźwig i możliwości załadownicze.

Aktualnie dowódca WLOP dysponuje udźwigiem 120 ton śmigłowców transportowych. Ten udźwig nie wystarczy do realizacji nawet małej części zadań stawianych przed transportem śmigłowcowym.

Do wykonania wszystkich zadań przewidzianych dla śmigłowców transportowych na korzyść wojsk w obronie na terenie kraju nie uwzględniając potrzeb nowotworzonych wojsk manewrowych, należałoby wymienionym transportem śmigłowcowym wykonać od 3 do 6 wylotów w ciągu doby, co jest praktycznie niemożliwe.

Biorąc pod uwagę tylko potrzeby transportowe wojsk manewrowych /w okresach gdy zaistnieje konieczność ich użycia na polu walki/ i możliwości przewozowe śmigłowców transportowych wykonujących od 2 do 3 wylotów w ciągu doby, może ono wykonać większość, jeżeli nie wszystkie zadania transportowe wojsk manewrowych, lecz tylko tych wojsk.

Możliwości te można szczególnie efektywnie wykorzystać właśnie w operacji obronnej, gdzie odległości przelotu nie będą zbyt duże, a lot w większości odbywał się będzie nad terenem utrzymanym przez wojska broniące się.

Przemyślenia zawarte w opracowaniu wskazują, że w celu pomyślnego wykonania zadań przez wojska manewrowe należałoby wykonać jedynie możliwe przedsięwzięcia, a mianowicie dysponowany transport śmigłowcowy przeznaczyć wyłącznie do przewozu wojsk manewrowych. Wcześniej należy jednak odpowiedzieć co z pozostałymi zadaniami przypisanymi śmigłowcom transportowym do wykonania, jak ten transport śmigłowcowy dzielić między potrzebujących? Rozwiązanie wydaje się jedno. Do chwili utworzenia, zgodnie z potrzebami "silnego" śmigłowcowego transportu powietrznego, przyznać priorytet wykorzystania istniejącego transportu śmigłowcowego wojskom manewrowym, umiejętnie planując jego wykorzystanie do innych zadań.

Działania wojsk manewrowych mogą być prowadzone w każdej fazie działań obronnych i trudno przewidzieć jednoznacznie kiedy zaistnieje potrzeba ich użycia.

Można prognozować, w których okresach operacji obronnej użycie wojsk manewrowych będzie konieczne. Takim okresem zapewne będzie początkowy okres konfliktu zbrojnego z którym związany będzie manewr wojskami, w tym w szczególności wojskami manewrowymi, na zagrożone kierunki.

Taki sposób wykorzystania istniejącego potencjału śmigłowców transportowych musiałby istnieć do chwili wyposażenia WP w konieczną liczbę śmigłowców z przeznaczeniem do wyłącznego zabezpieczenia działań wojsk manewrowych. Śmigłowce te powinny być etatowymi pododdziałami /oddziałami/ BWM i dysponować własnymi siłami i środkami wsparcia logistycznego.

Podporządkowanie oddziałów /pododdziałów/ śmigłowców transportowych zapewni odpowiednią organizację i przebieg procesu szkolenia wojskom manewrowym i pozwoli "zgrać" załogi śmigłowców z tymi wojskami, a poza tym, co wydaje się najważniejszym, czas wprowadzenia wojsk manewrowych od chwili otrzymania zadania do wykonania manewru do jego zakończenia będzie odpowiednio krótki.

Każdy oddział /pododdział/ śmigłowców transportowych BWM powinien dysponować możliwościami przewozowymi minimum kwm a maksymalnie bwm. Pozwoliłoby to transportowanie przy zakładanym natężeniu działań 3-4 wylotów w ciągu doby, od jednego do czterech bwm.

Dotychczasowy pułk śmigłowców transportowych pozostający w dyspozycji dowódcy WLOP wykonywałby inne zadania transportowe na korzyść pozostałych wojsk, jednocześnie stanowiłby odwód operacyjny w ręku dowódcy WLOP.

Inne rozwiązanie budowy struktur organizacyjnych przyszłościowego lotnictwa śmigłowcowego, to na bazie istniejącego pułku śmigłowców transportowych utworzyć brygadę śmigłowców transportowych składającą się z 3-4 pułków podporządkowaną dowódcy WLOP. Przydział śmigłowców transportowych brygadam wojsk manewrowych dokonywany byłby na zasadzie zapotrzebowania.

Wsparcie logistyczne etatowych śmigłowców transportowych BWM odbywałoby się zgodnie z zasadami i właściwościami jego organizacji opisanymi w opracowaniu, adekwatnymi dla tego rodzaju lotnictwa.

Organizacja wsparcia logistycznego śmigłowców transportowych jest dość skomplikowana oraz wymaga dość dużo czasu. Szczególnie dużo czasu wymaga rekonesans lotnisk /lądowisk/ oraz uzgodnienia współdziałania ze służbami i pododdziałami logistycznymi innych rodzajów lotnictwa w warunkach wspólnego bazowania na jednym lotnisku i z wykorzystaniem sił i środków wsparcia logistycznego bazującego tam lotnictwa do wsparcia logistycznego działań śmigłowców transportowych.

Ponadto zakres przedsięwzięć wykonywanych przez siły i środki logistyczne śmigłowców transportowych w ramach poszczególnych rodzajów wsparcia jest różny na różnych lotniskach - pełny na lotniskach stałego bazowania, mniejszy na lotniskach /lądowiskach/ załadowczych i najmniejszy na lotniskach /lądowiskach/ lub rejonach wylądowania /docelowych/.

Takie warunki realizacji zadań wsparcia logistycznego śmigłowców transportowych powodują, że struktura organizacyjna pododdziałów logistycznych tych śmigłowców powinna być przystosowana do potrzeb wpływających z konieczności wspierania logistycznego śmigłowców transportowych jednocześnie na kilku lotniskach /lądowiskach/ lub rejonach, niekiedy znacznie odległych od siebie.

W okresie rozbudowy śmigłowcowego transportu, niezależnie od przyjętego ewentualnie wariantu podporządkowania i struktur organizacyjnych, należy dążyć do tego, aby w jednej strukturze organizacyjnej /kluczu, eskadrze, pułku/ znalazły się śmigłowce jednego typu lub zbliżone do siebie parametrami lotno-taktycznymi, przede wszystkim prędkością lotu i zasięgiem działania.

Najkorzystniejszym ze względów ekonomicznych i eksploatacyjnych byłoby wyposażenie śmigłowcowego transportu lotniczego w śmigłowce transportowe rodzimej produkcji typu "SOKÓŁ"^{1/}. Jednak ze względu na możliwości przewozowe /udźwig/ korzystniejsze byłyby śmigłowce typu Mi-17. lub UH-60^{2/}.

Reasumując należy stwierdzić, że posiadany obecnie przez WLOP park śmigłowców transportowych nie wystarcza do zaspokojenia potrzeb wojsk w operacji obronnej. Wydaje się, że w celu zaspokojenia potrzeb wojsk w operacji obronnej na obszarze kraju należy:

- do chwili rozbudowy transportu śmigłowcowego w warunkach wcześniejszego utworzenia wojsk manewrowych, jako naczelne zadanie dla istniejącego pułku śmigłowców transportowych określić wsparcie /zabezpieczenie/ działań wojsk manewrowych;

1/ Śmigłowiec W-3 "Sokół" to wielozadaniowy, lekki śmigłowiec, którego rozwiązanie konstrukcyjne, osiągi i manewrowość umożliwiają eksploatację w każdych warunkach klimatycznych i pogodowych w dzień i w nocy. Dwa silniki PZL-10W o mocy 662 KW /900 KM/ i mocy nadzwyczajnej każdy po 846 KW /1150 KM/ zapewniają znaczny nadmiar mocy oraz bezpieczeństwo lotu w przypadku awarii jednego z nich. Załogę stanowi dwóch pilotów /lub pilot i mechanik pokładowy/. Śmigłowiec zabiera 11 osób. Zasięg, przy standardowej ilości zabieranego paliwa wynosi 700 km, zaś przy maksymalnej - 1225 km. Prędkość lotu do 270 km/h.

2/ Jedną z nowszych konstrukcji jest oblatany w 1974 roku wielozadaniowy UH-60 "Black Hawk". Śmigłowiec zawiera ładownię do transportu 11 żołnierzy lub 3, 6 tony innego ładunku. Załogę stanowią 2-3 osoby. Układ wirnikowy napędzany jest dwoma silnikami turbinowymi o mocy 1151 KW każdy. Zasięg z ładunkiem 595 km. Prędkość 296 km/godz. Pułap 5790 m. Ścianki boczne śmigłowca są odporne na pociski kalibru 7,62 mm, a specjalnie amortyzowane podwozie i zawieszenia wszystkich siedzeń, pozwalają przetrwać upadek ze znacznej wysokości. Możliwy jest lot ze zniszczonym śmigłem ogonowym przy prędkości 130 km/h. Głowica wirnika nośnego posiada łożyska elastomerowe, które mogą pracować bez smarowania. Konstrukcja śmigłowca zbudowana modułowo zapewnia szybką obsługę i wymianę elementów uszkodzonych.

- organizowane w przyszłości oddziały /pododdziały/ śmigłowców transportowych powinny stanowić etatowe określanych BWM lub utworzyć z nich jeden związek taktyczny /brygadę/ śmigłowców transportowych z głównym przeznaczeniem do wspierania /zabezpieczania/ działań wojsk manewrowych;
- struktury organizacyjne budowanego śmigłowcowego lotnictwa transportowego skonstruować w taki sposób, by śmigłowce o jednakowych lub zbliżonych parametrach lotno-taktycznych włączać do jednej eskadry lub pułku /np. tylko "Sokół", tylko Mi-8, tylko Mi-17 lub UH-60 lub Mi-8 i Mi-17 itp./;
- wsparcie logistyczne oddziałów /pododdziałów/ śmigłowców transportowych organizować zgodnie z potrzebami i właściwościami jego realizacji, adekwatnym śmigłowcom transportowym z wykorzystaniem ich etatowych sił i środków logistycznych.

ZAKOŃCZENIE

Poddane ocenie i analizie, a zebrane w niniejszym opracowaniu zadania śmigłowców transportowych w operacji obronnej na terenie kraju, ze szczególnym uwzględnieniem zadań wykonywanych na korzyść wojsk manewrowych dostosowane są do sytuacji prognostycznego pola walki oraz jego potrzeb.

Ustalone właściwości i warunki działań bojowych wojsk manewrowych w operacji obronnej i przewidywanie określonych sytuacji operacyjno-taktycznych pola walki, w których te wojska manewrowe mogą być użyte, przyjęte zostały za podstawę bilansu potrzeb i możliwości wykonania zadań przez śmigłowce transportowe i określenia sposobów ich wsparcia logistycznego działań.

Ocena potrzeb i możliwości śmigłowcowego lotnictwa transportowego umożliwiła przedstawienie możliwych wariantów jego podporządkowania i propozycji ogólnej struktury organizacyjnej.

Przedstawione w opracowaniu rozwiązania, propozycje i wnioski mogą stanowić podstawę do kontynuowania i rozwinięcia problemu.

Zasadniczym zadaniem w tym zakresie będzie opracowanie konkretnych struktur organizacyjnych zarówno wojsk manewrowych, jak i oddziałów, pododdziałów, a może związku taktycznego śmigłowców transportowych, ~~do~~ odpowiednio do tego kompetencji i obowiązków osób funkcyjnych i zadań dla służb i pododdziałów tworzących te struktury, a także zasad podporządkowania i kierowania nimi.

Wstępne, bardzo ogólne propozycje w tym zakresie zostały przedstawione w tym materiale. W tym ujęciu opracowanie jest jedną z prób rozpatrzenia zagadnień związanych ze wsparciem działań bojowych wojsk manewrowych przez śmigłowce transportowe. Przedstawione w opracowaniu wyniki nie wyczerpują całości problemów, a zawarte propozycje wymagają weryfikacji w praktycznym działaniu i dalszych badań. Niniejszy materiał może być inspiracją do kolejnych rozważań nad zastosowaniem bojowym śmigłowców transportowych w działaniach bojowych oraz nad poszukiwaniem najlepszych sposobów realizacji zadań wsparcia logistycznego w tych działaniach dla śmigłowców transportowych.

BIBLIOGRAFIA

1. Butowski P., Śmigłowce w konfliktach zbrojnych - PWL i OPK nr 10/84 i 11/84, 1984 r.
2. Choiński A., Lotnictwo wojsk lądowych. Zmiany czy bez zmian? PWL i OP nr 7-8/92.
3. Doświadczenia lotnictwa amerykańskiego w wojnie wietnamskiej. Wyd.MON, 1971 r.
4. Duszewicz E., Użycie i działanie oddziałów desantów szturmowych w operacji zaczepnej armii. Wyd.ASG WP, 1987 r.
5. Kielan Z., Zastosowanie bojowe pśt. Wyd.ASG WP, 1978 r.
6. Mańkowski R., Wykorzystanie lotnictwa transportowego do zabezpieczenia działań bojowych wojsk w operacjach frontowych. Wyd.ASG WP 1989 r.
7. Mańkowski R., Zabezpieczenie tyłowe lwl działającego w składzie OGMA. Wyd.ASG WP - 1984 r.
8. Mańkowski R., Lotnictwo transportowe w operacji obronnej na terenie kraju. Wyd.AON - 1992 r. ZN 4/92.
9. Mańkowski R., Lotnictwo transportowe w zabezpieczeniu działań bojowych wojsk frontu - PWLiOP Nr 4/90 ZN ASG WP Nr 4/89.
10. Podręcznik - Taktyka lotnictwa wojsk lądowych. Część III - Działania bojowe pułku śmigłowców transportowych. Wyd.ASG WP, 1982 r.
11. Podstawowe wskaźniki możliwości bojowych lotnictwa frontowego i lotnictwa wojsk lądowych. Wyd.DWL, 1986 r.
12. Wojskowy Przegląd Zagraniczny nr 1/74.
13. Wojskowy Przegląd Zagraniczny nr 14/68.

Wydrukowano w 2 egz.
 Egz. 1-2 - Bibl.DZS
 Wyk. płk Mańkowski
 Druk.G.K.dnia 9.01.1993r.
 Nr ks.masz.PF3/WL

