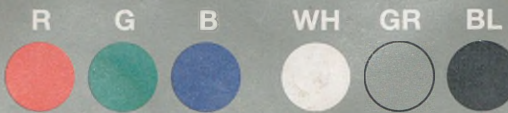


Part Code  
ST1316



Grey Scale #13



DANES  
PICTA  
.COM

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



01941

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP**  
im. gen. broni Karola Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA

Do użytku  
służbowego



Egz. Nr 1

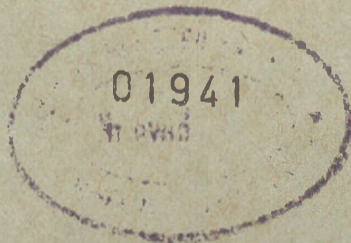
Tylko dla wykładowców

Ppłk Michał PORĘBA

**Zajęcie praktyczne dla I LO (I LO/Z)**

**Temat: MOŻLIWOŚCI TAKTYCZNE LOTNICTWA  
TRANSPORTOWEGO I SPOSOBY WYKONYWANIA  
ZADAŃ BOJOWYCH**

**Opracowanie metodyczne**



038570

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP  
Archiwum Oddziału Zbiarów Specjalnych

Nr ewid.

039570

WARSZAWA

MAJ

1976



Colour Chart #13

Blue

Cyan

Green

Yellow

Red

Magenta

White

3/Color

Black

DANES  
PICTA  
.COM

01941

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP**  
im. gen. broni Karola Świerczewskiego

**ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA**  
**KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA**

**Do użytku**  
**slużbowego**

**[REDACTED]**

Egz. Nr 1

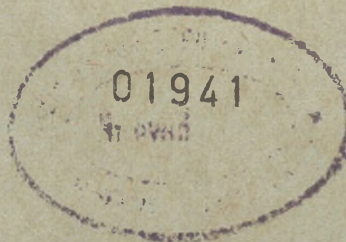
Tylko dla wykładowców

**Pplk Michał PORĘBA**

**Zajęcie praktyczne dla I LO (I LO/Z)**

**Temat: MOŻLIWOŚCI TAKTYCZNE LOTNICTWA**  
**TRANSPORTOWEGO I SPOSOBY WYKONYWANIA**  
**ZADAŃ BOJOWYCH**

**Opracowanie metodyczne**



038570

**BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP**  
Archiwum Oddziału Zbiarów Specjalnych

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

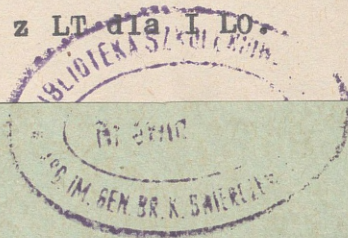
**X39570**

86 - 35 230  
S.A. [illegible]  
M.P. [illegible] 220

Opis załączników

1. Szkic na kalce nr 1088/WW na 2 ark.  
Położenie wojsk na 16.00 4.06.
2. Mapa nr skład map 039030 skala 1 : 200 000 na 12 ark.  
Zajęcie praktyczne z LT dla I LO.

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP  
Archiwum Działu Zbrojny Specjalnych  
Nr ewid. 039 510



DN-96 1,10  
DN-12 1,10  
M-8 0,120 ark

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA

Do użytku  
służbowego

*Wzrost. prot. 12657.1*

"ZATWIERDZAM"  
KIEROWNIK ZESPOŁU I KURSU

~~.....~~  
Egz.nr ... *2M*

ppłk dypl. pil. Jan LACHIEWICZ  
Dnia ..... 1976 r.

Dla wykładowców

=====  
ZAJĘCIE PRAKTYCZNE DLA I LO /I LO/Z/  
=====

T e m a t : "Możliwości taktyczne lotnictwa transportowego  
i sposoby wykonywania zadań bojowych"

Opracowanie metodyczne



BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP  
Archiwum Dział Zbiarów Specjalnych  
Nr ewid. 139570

I. T E M A T : "Możliwości taktyczne lotnictwa transportowego i sposoby wykonywania zadań bojowych".

II. C E L S Z K O L E N I O W Y :

Nauczyć obliczania możliwości bojowych lotnictwa transportowego oraz dokonywania wyboru sposobu działań bojowych w zależności od warunków wykonania zadania przewozów.

III. M E T O D A : zajęcie praktyczne na mapach.

IV. C Z A S : 4 godziny lekcyjne /180 min./

V. Z A G A D N I E N I A S Z K O L E N I O W E I P O D Z I A Ł C Z A S U :

Wstęp	- 10 min.
1. Wskaźniki skuteczności bojowej LT oraz czynniki od których one zależą	- 35 min.
2. Możliwości taktyczne i sposoby wykonywania zadań przez lotnictwo transportowe	- 90 min.
3. Możliwości taktyczne i sposób wykonania zadania przez śmigłowce transportowe	- 40 min.
Zakończenie	- 5 min.

-----  
R a z e m : 180 min.

VI. W S K A Z Ó W K I O R G A N I Z A C Y J N O - M E T O D Y C Z N E

1. Słuchacze na kilka dni przed zajęciem pobierają mapy i założenie na podstawie którego przygotowują się do ćwiczenia praktycznego.
2. Zagadnienie pierwsze stanowi teoretyczne wprowadzenie do praktycznych przykładów zawartych w kolejnych zagadnieniach. Droga dyskusji ze słuchaczami należy pogłębić i utrwalić ich wiadomości zgodnie z podaną treścią w tym zagadnieniu.

3. Sposób przerobienia ze słuchaczami praktycznych przykładów zawartych w pozostałych zagadnieniach według uznania prowadzącego zajęcia.

### PRZEBIEG ZAJĘCIA =====

#### W s t ę p

1. Podać temat, zagadnienia i sposób przeprowadzenia zajęcia.
2. Sprawdzić wrysowanie sytuacji na mapy zgodnie z założeniem oraz znajomość danych zawartych w założeniu.
3. Odpowiedzieć na pytania związane z zajęciem.

#### I. WSKAŹNIKI MOŻLIWOŚCI BOJOWYCH LT ORAZ CZYNNIKI OD KTÓRYCH ONE ZALEŻĄ

Pod pojęciem możliwości bojowe /przewozowe/ samolotów i śmigłowców transportowych należy rozumieć ilość i rodzaj ładunku przewiezionego przez pojedynczy lub grupę samolotów albo śmigłowców transportowych w jednym rejsie na nakazaną odległość.

Możliwości te określają trzy grupy wskaźników.

Do nich należą:

1. Wskaźniki skuteczności bojowej.
2. Wskaźniki przestrzenne.
3. Wskaźniki czasowe.

#### Wskaźniki skuteczności bojowej obejmują:

- możliwości załadowcze samolotów /śmigłowców/;
- możliwości pokonania przez samoloty /śmigłowce/ transportowe OPL nieprzyjaciela.

Możliwości załadowcze stanowią główne kryterium możliwości bojowych samolotów /śmigłowców/ transportowych.

Na ich wielkość mają wpływ:

- udźwig samolotów /śmigłowców/ transportowych;
- wymiary drzwi /luku/ i kabiny załadowczej;
- rodzaj ładunku.

Rozróżniamy możliwości załadowcze pojedynczego lub grupy samolotów /śmigłowców/ przy ładunku normalnym, maksymalnym i przy ograniczonej ilości paliwa.

Aby określić ile można załadować na dany typ samolotu /śmigłowca/ dla przewozu ładunku na nakazaną odległość należy wykonać inżyniersko-nawigatorskie obliczenia lub odczytać żadaną wielkość z odpowiednich wykresów względnie tabel.

Otrzymany w ten sposób wynik, czyli wielkość ładunku na dany typ samolotu /śmigłowca/, z uwzględnieniem odległości nazywamy możliwościami przewozowymi na wykonanie określonego zadania.

Ważniejszymi czynnikami określającymi możliwości pokonania przeciwdziałania OPL nieprzyjaciela przez samoloty i śmigłowce transportowe są:

- prędkość przelotowa z ładunkiem;
- wysokość lotu i stosowanie odpowiednich manewrów;
- wyposażenie samolotów /śmigłowców/ w środki do przeciwdziałania radioelektronicznego;
- pokładowe uzbrojenie samolotów /śmigłowców/;
- osłona samolotów /śmigłowców/ transportowych przez samoloty myśliwskie oraz zabezpieczenie ich przelotu nad terenem nieprzyjaciela przez inne rodzaje lotnictwa jak również przez WRiA.

Wskaźniki przestrzenne obejmują:

- możliwości w zasięgu i w głębokości działań;
- możliwości prowadzenia działań w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy.

Podczas wykonywania przewozów nad własnym terenem, o ile w rejonie wylądowania jest możliwość uzupełnienia paliwa, przewozy można wykonywać na pełny zasięg.

Natomiast w czasie wykonywania zadań nad terenem nieprzyjaciela przewozy mogą być wykonywane na odległość taktycznego promienia działania. To znaczy, że głębokość wykonywanych zadań zależy od wielkości taktycznego promienia działania oraz od odległości bazowania samolotów /śmigłowców/ transportowych od rubieży styczności wojsk.

Wszystkie samoloty i śmigłowce transportowe posiadają wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne umożliwiające wykonywanie lotów w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy przez załogi odpowiednio wyszkolone.

Wskaźniki czasowe obejmują:

- czas potrzebny na wykonanie zadania;
- czas potrzebny na odtworzenie gotowości do kolejnego lotu.

Czas potrzebny na wykonanie zadania zależy od stopnia gotowości bojowej załóg i samolotów /śmigłowców/ transportowych, ilości rejsów dla wykonania określonego zadania odległości przewozów, pory doby i roku oraz stanu nawierzchni i wyposażenia w środki UL wykorzystywanych lotnisk.

Czas potrzebny na odtworzenie gotowości pododdziału samolotów lub śmigłowców transportowych zależy od takich czynników jak: - ilości samolotów lub śmigłowców jednocześnie odtwarzających gotowość;

- ilości sił i środków obsługi /odtworzenia odbywa się siłami KLZ na lotnisku zapasowym lub siłami rzutu naziemnego zabezpieczenia na lotnisku operacyjnym/;
- ilości pozostałego paliwa w zbiornikach po ostatnim locie;
- konieczności uzupełnienia ładunku bojowego /szczególnie rakiet dla Mi-8/.

II. MOŻLIWOŚCI TAKTYCZNE I SPOSOBY WYKONYWANIA ZADAŃ PRZEZ LOTNICTWO TRANSPORTOWE

1. Określenie możliwości taktycznych 2 i 3 elt

Zadanie eskadr jak w założeniu. Słuchacze w ciągu 25 min winni określić:

- wielkość ładunku na jeden samolot w pierwszym i w drugim rejsie; *(możliwość ładunku)*
- możliwość wykrycia samolotów transportowych przez system radiolokacyjny nieprzyjaciela przy locie po wybranej trasie i na przyjętej wysokości;

012

- opz 1*
- prawdopodobieństwo przeciwdziałania LM nieprzyjaciela samolotom transportowym z dyżurowania na lotnisku odległym w kierunku zachodnim od lotnisk wyładowania BUTZOW 150 km;
  - wybrać i wrysować na mapę trasy lotu;
  - określić ugrupowanie i profil lotu;
  - rozliczenie czasu i paliwa* ( - obliczyć czy zachodzi konieczność uzupełnienia paliwa w trakcie wykonywania zadania dowozu środków materiałowych;
  - ( - obliczyć czas potrzebny na wykonanie zadania i czas odtworzenia gotowości przez eskadry po wykonaniu zadania;
  - określić sposób wykonania zadania.

W ciągu następnych 20 min. należy przedyskutować ze słuchaczami wyniki ich obliczeń i proponowane przez nich rozwiązania. Kolejność rozwiązywania poszczególnych zadań jest dowolna.

Przykładowe rozwiązanie

Dane wyjściowe:

- skład grupy 20 AN-26;
- prędkość przelotowa 420 km/godz.;
- maksymalny ładunek na jeden samolot 5,5 tony;
- maksymalny zasięg 2550 km, długotrwałość lotu 5,5 godz.;
- ładunek do dowozu 200 t środków materiałowych;
- noc, zwykle warunki atmosferyczne.

Przelot na lotnisko załadowania - ŚWIDWIN

Sposób przelotu: lot po jednej trasie OKONEK-ŚWIDWIN, na wysokości 300 m, w ugrupowaniu potok pojedynczych samolotów w odstępach czasowych co 1 min.

Obliczenie czasu dla pierwszej załogi w minutach:

- praca silników na ziemi	10	
- kołowanie	3	
- start i wznoszenie do 300 m		2 ✓
- lot poziomy S=70 km V=420 km/godz.		10 ✓
- lądowanie z prostej z kursem 182°		2 ✓
- kołowanie	3	
	-----	
Razem:	16 +	14 = 30

Pierwszy rejs z ładunkiem

Trasa: ŚWIDWIN, WOLIN, BUTZOW. Ugrupowanie potok pojedynczych samolotów co 1,5 min., H=300 m.

Czas pierwszej załogi:

- załadowanie przed zmrokiem 20<sub>v</sub>
- praca silników na ziemi 5<sub>v</sub>
- kołowanie 3<sub>v</sub>
- start i wznoszenie do 300 m 2
- lot poziomy S=250 km, V=420 km/godz. 36
- lądowanie z kręgu z kursem 258<sup>0</sup> 6
- kołowanie 3<sub>v</sub>

-----  
R a z e m : 20 + 11 + 44 = 75

Powrót na lotnisko załadowania

Trasa: GÜSTROW, NOWOGARD, ŚWIDWIN. Ugrupowanie i wysokość lotu jak poprzednio.

Czas pierwszej załogi:

- wyładowanie *po zmroku* 20<sub>v</sub>
- praca silników na ziemi 5<sub>v</sub>
- kołowanie 3<sub>v</sub>
- start i wznoszenie do 300 m ze skrzytem o 180<sup>0</sup> 3
- lot powrotny S=260 km, V=420 km/godz. 37
- lądowanie z prostej z kursem ~~202~~<sup>0</sup> 2
- kołowanie 3<sub>v</sub>

-----  
R a z e m : 20 + 11 + 42 = 73

I rejs 75 + 73 = 148 min.

Dруги rejs z ładunkiem

Sposób wykonania taki sam jak w pierwszym rejsie. Czas załadowania wydłuży się tylko o 10 min. z powodu nocnego czasu, czyli czas pierwszej załogi wyniesie: 30 + 11 + 44 = 85.

## Objaśnienie

Zmrosk na lotnisku wyładowania BUTZOW 21.50.  
Przełot z ładunkiem z lotniska ŚWIDWIN  
na lotnisko BUTZOW 44 min. Stąd, aby lądowa-  
nie pierwszej zabogi wypadło po zmrosku,  
należy jej startować z ładunkiem o 21.15.  
 $21.15 + 44 = \underline{21.59}$ . Z tego wynika, że start  
pierwszej zabogi z lotniska OKONEK winien  
nastąpić nie później jak  $21.15 - (28 + 30) =$   
 $21.15 - 58 = \underline{20.17}$ .

Z kolei należy obliczyć o której nastąpi  
start ostatniej zabogi z lotniska załadowania  
BUTZOW po wykonaniu zadania, czyli po drugim  
rejnie, oraz kiedy zostanie zakończony  
ładowanie na lotnisku barowania OKONEK.

$$21.59 + 3 + 73 + 85 + 28 + 19 \cdot 1,5^{\text{At startu}} = 21.59 + 218 =$$
$$= 21.59 + 3 \text{ godz } 38 \text{ min} = \underline{1.37} \text{ start ostatniej zabogi.}$$

Przełot  $3 + 46 + 2 = 51$ , czyli  $1.37 + 51 = \underline{2.28}$  lądowa-  
nie ostatniej zabogi. Pierwsza o 1.59.

$$\text{Zakończenie ładowania } 2.28 + 3 = \underline{2.31}.$$

Powrót na lotnisko OKONEK

Trasa: GÜSTROW, NOWOGARD, OKONEK. S=325 km. Pozostałe warunki bez zmian.

Czas pierwszej załogi: 20 + 11 + 51 = 82.

II rejs: 85 + 82 = 167 min.

Ogółem: 30 + 148 + 167 = 345 min. = 5 godz. 45 min. *I załoga*  
w tym praca silników na ziemi 16 + 22 + 22 = 60 min.,  
czas lotu 14 + 86 + 95 = 195 min.  $\sqrt{+60 \text{ min} = 255 \text{ min}}$  = 4 godz. 15 min.

Całkowita długość trasy: 70+250 + 260 + 250 + 325 = 1155 km.

Eskadry wykonają zadanie bez uzupełniania paliwa.

Wielkość ładunku w pierwszym rejsie 4,5 tony, w drugim 5,5 tony /mniejsza ilość paliwa/.

Razem: 20 . 4,5 + 20 . 5,5 = 90 + 110 = 200 ton.

Początek startu z lotniska OKONEK 20.<sup>17</sup>~~30~~. Początek startu z ładunkiem w pierwszym rejsie 21.15. Lądowanie pierwszego samolotu na lotnisku wyładowania BUTZOW 21.59. Start ostatniej załogi po wykonaniu zadania z lotniska BUTZOW 1.<sup>37</sup> 5.6.

Lądowanie na lotnisku OKONEK pierwszej załogi 4.59, ostatniej 2.28 5.6, z korbowaniem strumienia 2.02 i 2.31. 4.59,

<sup>2.28</sup> Czas odtworzenia gotowości bojowej obydwóch eskadr 5.00 5.6.

Ponieważ przy wysokości lotu 300 m nieprzyjaciel nie ma możliwości wykrycia ugrupowania samolotów transportowych, stąd przeciwdziałanie LM jest mało prawdopodobne.

Sposób wykonania zadania - jednoczesny dowóz całością sił obydwóch eskadr w dwóch rejsach.

2. Określenie możliwości taktycznych 1 elt

~~Zadanie~~ Zadanie eskadry jak w założeniu.

Praca do wykonania przez słuchaczy jak poprzednio.

Czas na rozwiązanie i przedyskutowanie wyników - 45 min.

Przykładowe rozwiązanie

Dane wyjściowe:

- skład eskadry 9 AN-12B;
- prędkość przelotowa 480 km/godz.;
- normalny ładunek 10 t, przy ograniczonej ilości paliwa do 20 t;
- całkowity zapas paliwa 14620 kg;
- ładunek do przewozu - wojska ze sprzętem, razem 414 t, oraz 540 rannych i chorych do ewakuacji w ostatnim rejsie powrotnym;
- dzień, zwykle warunki atmosferyczne.

Obliczenie możliwości taktycznych eskadry

Wyszczególnienie	Czas w minutach			Zużycie paliwa w kg
	silniki łącz.	praca silników	lot	
1	2	3	4	5
<u>Przelot na lotnisko MIROŚLAWIEC</u>				
- praca silników na ziemi		16		
- kołowanie		3		540
- start i wznoszenie do 300 m			2	130
- lot poziomy PIŁA-MIROŚLAWIEC 55 km			7	366
- lądowanie z prostej z kursem 298°			2	70
R a z e m :		19	11	1106
<u>I rejs z ładunkiem</u>				
- załadowanie	30			
- kołowanie 3+3, praca na ziemi 5		11		320
- start i wznoszenie do 300 m			2	130
- lot MIROŚLAWIEC, GOLENIÓW, KRAKÓW 270 km			34	1778
- lądowanie z kręgu z kursem 274°			8	280
R a z e m :	30	11	44	2508
<u>Powrót na lotnisko załadowania</u>				
- wyładowanie	20			
- kołowanie 6, praca na ziemi 5		11		320
- start z kursem 96°			2	130
- lot po tej samej trasie 270 km			34	1778
- lądowanie z prostej z kursem 118°			2	70
R a z e m :	20	11	38	2298

1	2	3	4	5
II rejs - jak rejs I	50	22	82	4806
III rejs - lot z ładunkiem jak w I rejsie	30	11	44	2508
<u>Powrót na lotnisko PIŁA</u>				
- wyładowanie	20			
- założenie noszy i załadowanie rannych i chorych	60			
- kołowanie i praca na ziemi		11		320
- start z kursem 96°		.	2	130
- lot KRAKÓW, GOLENIÓW, PIŁA 325 km			41	2144
- lądowanie z prostej			2	70
Razem :	80	11	45	2664
Ogółem na wykonanie zadania	210	85	264	15890

Należy uzupełnić paliwo przed trzecim rejsiem.

Wariant II - do realizacji

1	2	3	4	5
Przelot na lotnisko załadowania		19	11	1106
I rejs z ładunkiem	50	22	82	4806
II rejs - lot na lotnisko wyładowania	30	11	44	2508
- powrót na lotnisko PIŁA	20	11	45	2664
Razem I i II rejs	100	63	182	11084
Tankowanie do 7 t oraz przegląd	126	-	-	-
Przelot na lotnisko załadowania		11	11	1106
III rejs - lot na lotnisko wyładowania	30	11	44	2508
Powrót do PIŁY, w tym założenie noszy i załadowanie rannych 60 min.	80	11	45	2664
Razem III rejs	110	33	100	6278
Ogółem na wykonanie zadania	336	96	282	17362

Odpowiedzi:

- a/ Wielkość ładunku na samolot w I rejsie 12 t /przy 11 t paliwa na lotnisku załadowania/, w II i III rejsie po 17 t.  
Razem:  $9 \cdot 12 + 18 \cdot 17 = 108 + 306 = \underline{414 \text{ t.}}$
- b/ Możliwości wykrycia i przeciwdziałania LM - jak na mapie.
- c/ Trasy - mapa. Całkowita długość trasy 1840 km.
- d/ Ugrupowanie - kolumna pojedynczych samolotów w odstępach czasowych co 40 sek., wysokość lotu 300 m.
- e/ Po drugim rejsie należy uzupełnić paliwo.  
Ilość zabieranego paliwa na I i II rejs - 12 t, III - 7 t.
- f/ Czas na wykonanie zadania  $714 + 6 = 720 \text{ min.} = 12 \text{ godz.}$   
/6 min. - czas lądowania eskadry na l.PIłA/. Wyładowanie rannych 0,5 godz., odtworzenie gotowości eskadry 2,5 godz.  
Początek startu z lotniska PIłA na wykonanie zadania 7.00 5.6. Lądowanie ostatniej załogi na lotnisku bazowania 19.00 5.6.  
Odtworzenie gotowości eskadry do 22.00 5.6.
- g/ Sposób wykonania zadania - jednoczesny przewóz całością sił eskadry w trzech rejsach.

III. MOŻLIWOŚCI TAKTYCZNE I SPOSÓB WYKONANIA ZADANIA PRZEZ ŚMIGŁOWCE TRANSPORTOWE

Zadanie dla eskadr śmigłowców transportowych jak w założeniu.

Praca do wykonania:

- obliczyć ogólny ciężar desantu i porównać go z ogólnym udźwigiem wszystkich eskadr;
- wybrać i wrysować na mapę trasę lotu na desantowanie;
- obliczyć czy zadanie może być wykonane bez uzupełniania paliwa;
- obliczyć czas potrzebny na wykonanie zadania i określić czas odtworzenia gotowości bojowej przez eskadry;

- określić sposób wykonania zadania;
- opracować tabelę załadowania desantu dla 1 esk.

Przykładowe rozwiązanie

a/ Ogólny ciężar desantu wynosi:

- żołnierzy 478 . 100	= 47800 kg
- moździerzy 120 mm 3 . 590	= 1770 kg
- moździerzy 82 mm 3 . 61	= 183 kg
- wyrzutnie 2 P-27 2 . 5850	= 11700 kg
- wyrzutnie "Malutka" 2 . 49	= 98 kg
- granatniki SPG-9 2.63	= 126 kg
- PKM- 2 2 . 650	= 1300 kg
- BRDM 2 . 5600	= 11200 kg
- GAZ-63 5 . 3200	= 16000 kg
- GAZ-69 2 . 1535	= 3070 kg
- amunicja, miny i materiały wybuchowe	21753 kg
-----	
O g ó ł e m :	115000 kg

Ogólny udźwig eskadr wynosi:

	ładunek normalny	maksymalny
- 9 Mi-6	9 . 6 = 54 t	9 . 8 = 72 t
- 18 Mi-8	18 . 2 = 36 t	18 . 3 = 54 t
-----		
O g ó ł e m :	90 t	126 t

Eskadry są w stanie załadować cały desant.

- b/ Trasa lotu - mapa.
- c/ Całkowita długość trasy 345 km. Zadanie można wykonać bez uzupełniania paliwa.
- d/ Czas na wykonanie zadania.

C z y n n o ś ć	Czas w minutach	
	1 eśt	2 i 3eśt
Start z lotniska NADARZYCE	1	1
Przelot NADARZYCE-MIROSŁAWIEC 35 km	8	10
Lądowanie na lotnisku MIROSŁAWIEC	2	2
Załadowanie desantu do śmigłowców	40	20
Przekazanie sygnałów, uruchomienie silników	10	10
Start z desantem	2	2
Przelot MIROSŁAWIEC - CEDYNIA 140 km	40	40
Lądowanie z desantem w CEDYNI	3	3
Wyładowanie desantu	20	10
Start na trasę powrotną	2	2
Przelot CEDYNIA - NADARZYCE 170 km	41	49
Lądowanie w NADARZYCACH	3	3
R a z e m :	172	152

Start 1 elt Z NADARZYC 20.13, 2 i 3 elt o 20.31. Start całość z desantem 21.14. Start na trasę powrotną 2 i 3 eśt 22.10, 1 eśt 22.20, lądowanie w NADARZYCACH 2 i 3 esk. 23.04, 1 eśt 23.06.

U w a g a : Podany czas startu oznacza jego początek, a czas lądowania oznacza jego zakończenie. Odtworzenie gotowości eskadr do 1.00 5.6 /ze względu na czas nocny/.

e/ Sposób wykonania zadania - jednoczesny przewóz całością sił pułku.

f/ Tabela załadowania desantu do śmigłowców 1 est

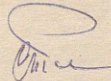
Lp.	Dowódca śmigłowca	Dowódca grupy desantowej	Rodzaj i ciężar ładunku <del>AKG</del>	Ciężar <sup>każemu</sup> w kg	Typ i nr śmigłowca	Nr rejonu załadowania
1.	kpt. RYŚ	por. GORA	Moźdz.120 1 jo GAZ-63 20 żołnierzy	590 1800 3200 2000 <u>7590</u>	Mi-6 "01"	1
2.			jak wyżej	7590	Mi-6 "02"	1
3.			jak wyżej		Mi-6 "03"	1
4.			2 P-27 2 jo 10 żołnierzy	5850 780 1000 <u>7630</u>	Mi-6 "04"	1
5.			jak wyżej	7630	Mi-6 "05"	1
6.			PKM-2 2 jo GAZ-63 28 żołnierzy	650 960 3200 2800 <u>7610</u>	Mi-6 "06"	1
7.			jak wyżej	7610	Mi-6 "07"	1
8.			BRDM 20 żołnierzy	5600 2000 <u>7600</u>	Mi-6 "08"	1
9.			jak wyżej	7600	Mi-6 "09"	2

Zakończenie

1. Podsumować zajęcie.
2. Odpowiedzieć na pytania związane z tematem.

Załącznik - mapa 1 : 200 000 tylko przy 1 i 2 egz.  
- założenie

OPRACOWAŁ :



ppłk Michał PORĘBA

Wydrukowano w 3 egz.

Egz.Nr 1-3 - Bibl.Tajna  
Wyk.ppłk Poręba  
Druk.DS dnia 4.05.1976 r.  
Nr ks.masz.0365/WL

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

---

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA

~~XXXXXXXXXX~~  
Egz. nr ....

Dla słuchaczy I LO 1 i LO 2

Z A Ł O Ż E N I E

do zajęcia praktycznego z LT

Temat: "Możliwości taktyczne LT i sposoby wykonywania  
zadań bojowych"

Mapa 1:200 000, arkusze:

N-32-XXIV, XXX;

33-XIX, XX, XXI, XXII, XXIII;

XXV, XXVI, XXVII, XXVIII, XXIX.

---

W A R S Z A W A

kwiecień

1975 rok

I

1. Wojska nieprzyjaciela prowadząc działania zaczepne z użyciem BMR do 15.00 4.6 wyszły na rubież: 10 km zach. GADEPUSCH, SCHWERIN, PARCHIM, PRICWALK, NEURUPPIN.
2. Lotnictwo nieprzyjaciela w rezultacie dotychczasowych działań poniosło straty około 40%. Wysiłek skupia na walce o przewagę w BMR, osłonie i wsparciu działań zaczepnych wojsk lądowych. System OPL nieprzyjaciela z powodu poniesionych strat, szczególnie w pododdziałach PRK "Hawk" i "Nike" został częściowo zdeorganizowany.
3. W wyniku poniesienia znacznych strat od uderzeń jądrowych nieprzyjaciela wojska własne zostały zmuszone przejść do działań obronnych. W znacznej mierze sparaliżowany został transport lądowy, wskutek czego broniące się wojska odczuwają coraz bardziej brak posiłków oraz amunicji i paliwa.
4. Zadanie przewozów na korzyść wojsk własnych wykonuje lotnictwo transportowe ze składu 1 AL. Lotnictwo bojowe prowadzi walkę o przewagę sił w powietrzu i w BMR przy użyciu jądrowych i klasycznych środków rażenia oraz osłania przegrupowanie własnych wojsk. Położenie stron na 16.00 4.6 - załącznik /kalka/.

II

Dowódcy eskadr 5 plt i 7 pśt otrzymali od dowódców pułków o 17.00 4.6 zadanie na dowóz środków materiałowych i przewóz wojsk. Z otrzymanego zadania dowódcom eskadr wiadomo:

1. W godzinach południowych 4.6 nieprzyjaciel wysadził desant w rejonie: pld. SCHWEDT, ODERBERG, MIESZKOWICE dla uchwycenia przepraw na ODRZE.
2. W rezultacie poniesionych strat zmalała intensywność działań lotnictwa nieprzyjaciela. LM osłania własne wojska przeważnie z dyżurowania na lotniskach. Wiele lotnisk nieprzyjaciela zostało zniszczonych w rezultacie wykonania przez nasze wojska odwetowej operacji powietrzno-jądrowej.
3. Wojska własne prowadzą uporczywą obronę, dążąc do zakamania natarcia nieprzyjaciela i stworzenia warunków do przejścia do działań zaczepnych po wprowadzeniu do bitwy świeżych sił. Dowóz posiłków i środków materiałowych dla broniących się wojsk w sytuacjach krytycznych wykonuje lotnictwo transportowe.

4. LMSz o 20.10 4.6 niszczy baterię PRK "Hawk" w rejonie 3 km płn. CEDYNIA.
5. Zadania dla lotnictwa transportowego:
- a/ 2 i 3 elt w nocy z 4/5.6 całością sił, w dwóch rejsach, dowieźć 200 ton amunicji i paliwa dla 1 DZ /NRD/. Lotnisko załadowania ŚWIDWIN, wyładowania BUTZOW, zapasowe WARIN. Gotowość do załadowania środków materiałowych do samolotów służba tyłów osiągnie do 20.00 4.6 na lotnisku ŚWIDWIN.
- b/ 1 elt od 7.00 do 19.00 5.6 całością sił, w trzech rejsach, przewieźć część sił 61 pz. Ogólny ciężar wydzielonych do przewozu pododdziałów piechoty wraz ze sprzętem wynosi 414 ton. Lotnisko załadowania MIROSLAWIEC, wyładowania KRAKOW, zapasowe WARIN. Wydzielone do przewozu siły 61 pz osiągną gotowość do załadowania na lotnisku MIROSLAWIEC o 6.30 5.6. W ostatnim rejsie powrotnym ewakuować z lotniska KRAKOW na lotnisko PIELA 540 rannych i chorych, w tym 216 leżących.
- c/ 1, 2, 3 est o 22.00 4.6 wysadzić na lotnisku CEDYNIA taktyczny desant w sile 3/15 pz.  
Lotnisko załadowania desantu MIROSLAWIEC.  
Gotowość desantu do załadowania do śmigłowców na lotnisku MIROSLAWIEC 19.30 4.6.
- d/ Lotnisko wyładowania KRAKOW osłania LM w czasie pobytu na nim samolotów 1 elt ze strefy dyżurowania w powietrzu nr 1.

### III

#### 1. Stany bojowe i wyszkolenie załóg LT:

Pododdz.	Sprzęt	Ilość s-tów /ś-ców/			Z a ł ó g			
		spraw.	nie-spr.	razem	I kl.	II kl.	III kl.	razem
1 elt	AN-12 B	9	1	10	6	4	2	12
2 elt	AN-26	10	2	12	8	4	1	13
3 elt	AN-26	10	1	11	6	4	1	11
1 est	Mi-6	9	1	10	5	5	-	10
2 est	Mi-8	9	2	11	6	4	2	12
3 est	Mi-8	9	1	10	4	5	1	10

Wszystkie eskadry do 17.00 4.6 zakończyły wykonywanie zadań przewozów i odtworzyły gotowość bojową z wyjątkiem 1 elt, która odtworzy gotowość do 19.00 4.6.

2. Skład sił 3/15 pz wydzielonych do desantowania:

- 478 żołnierzy z wyposażeniem osobistym;
- 3 moździerze 120 mm i 3 moździerze 82 mm;
- 2 wyrzutnie 2P-27 i 2 wyrzutnie "Malutka";
- 2 granatniki SPG-9 i 2 PKM-2;
- 2 BRDM, 5 GAZ-63, 2 GAZ-69;
- amunicja, miny, materiały wybuchowe 21753 kg.

3. 1 elt bazuje na lotnisku położonym 12 km wsch. PIŁA.

2 i 3 elt bazują na lotnisku położonym 6 km płn.-wsch. OKONEK.

Eskadry 7 pśt bazują na lotnisku położonym 5 km płn.-wsch. NADARZYCE.

Lotnisko załadowania ŚWIDWIN oddalone jest 6 km płd.-wsch. od m. ŚWIDWIN /płd. m. SMARDZKO/. Lotnisko załadowania MIROŚLAWIEC oddalone jest 5 km płd.-wsch. od m. MIROŚLAWIEC /płd. PGR LELNICA/.

Pozostałe lotniska - jak na kalce.

4. Wszystkie lotniska wydzielone dla LT jako załadowcze i wyładowcze są w gotowości eksploatacyjnej. Na lotniskach PIŁA, ŚWIDWIN, MIROŚLAWIEC, BUTZOW i KRAKOW znajdują się środki UL zabezpieczające działania w TWA w dzień i w nocy.

Wymiary i kierunki pasów startowych:

	<u>Rodzaj nawierzchni</u>	<u>wymiary</u>	<u>kierunek</u>
PIŁA	beton	2200x80 m	282°
ŚWIDWIN	beton	2100x60 m	182°
MIROŚLAWIEC	beton	2100x60 m	298°
BUTZOW	beton	1800x40 m	258°
KRAKÓW	beton	2400x80 m	274°

Stan sił i środków pododdziałów obsługi 5 plt i 7 pśt zgodnie z etatem ćwiczebnym. Posiadane środki materiałowe zabezpieczają wykonanie otrzymanych zadań przewozów.

5. Prognoza pogody:

Noc z 4/5.6 bezchmurnie, widzialność 6 km, wiatr płn.-zach. 4 m/sek., księżyc w pełni widoczny od 21.52 do świtu.

W dniu 5.6 rozwój ohmur kłębiastych do 6/10 o podstawie 1200 m i wypiętrzeniu do 2100 m.

Widzialność 10 km, wiatr płn.-zach. 6 m/sek.

<u>Miejscowość</u>	<u>świt</u>	<u>wschód słońca</u>	<u>zachód słońca</u>	<u>zrrok</u>
PIŁA 4.6.	-	-	20.10	21.10
GUSTROW 4.6.	-	-	20.27	21.50
PIŁA 5.6.	2.29	3.21	20.12	21.12
GUSTROW 5.6.	2.41	3.54	20.29	21.52

IV

Praca dla ćwiczących:

1. Przystudiować założenie i wrysować sytuację na mapę.
2. Na zajęciu być gotowym do:
  - zreferowania co to są wskaźniki możliwości taktycznych /bojowych/ LT, co one obejmują i jakie czynniki mają wpływ na ich wielkość;
  - określenia możliwości taktycznych /bojowych/ LT zgodnie z otrzymanymi zadaniami przez eskadry 5 plt i 7 pśt;
  - określenia sposobów wykonania postawionych zadań.

V

Literatura:

1. Skrypt - Podstawy działań bojowych LT, nr 022464.
2. Skrypt - Podstawy taktyki śmigłowców transportowych.

Załącznik - Położenie wojsk na 16.00 4.6.

OPRACOWAŁ:

ppłk Michał PORĘBA

SPRAWDZIŁ:

KIEROWNIK ZESPOŁU I KURSU

ppłk dypl. pil. Jan LACHIEWICZ

Wydrukowano w 83 egz.

Egz. nr 1-3-opr.met.

Egz. nr 4-83-bibl.gł.OZS

Wyk. ppłk Poręba

Druk JD, dn. 29.4.1976 r.

nr pf-330/pf-1087/WW.

Kor. I.Z.

1 mapa  
1 rubric na 2 arkusze  
-----  
numer 3 rozgarny

BIBLIOTEKA NAUKOWA ABG WP  
Archiwum Państwowe w Warszawie  
Nr ewid. 139510

+

Załącznik do zawiązania

**2** (poz. 1088/WW)

# POŁOŻENIE WOJSK NA 16.00 4.6

$\frac{100N}{4.10.4.6}$  ⊕

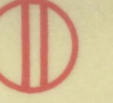
$\frac{50N}{4.10.4.6}$  ⊕

$\frac{50N}{4.10.4.6}$  ⊕

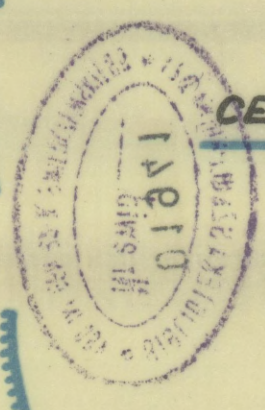
$\frac{50N}{4.10.4.6}$  ⊕

Województwo Lubelskie  
Urząd Wojewódzki  
Białogóra, 16.00 4.6

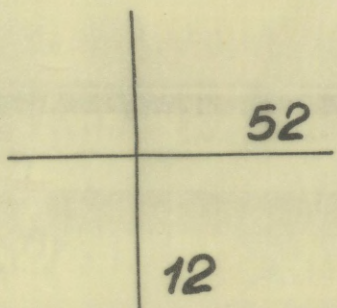
CHOJNA



CEDYNIA



Województwo Lubelskie  
Urząd Wojewódzki  
Białogóra, 16.00 4.6



+

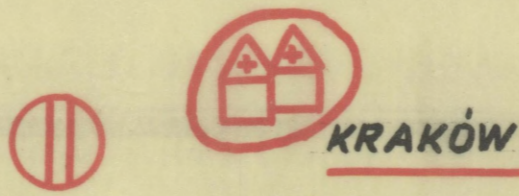
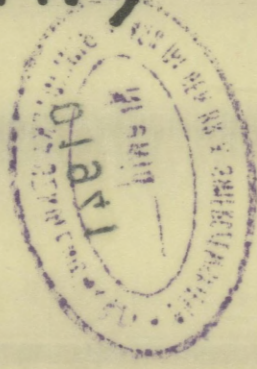
+

BUTZOW 21plmsz



1 (poz. 1088/WW)

BIURO AWIONOWANIA I KARTOGRAFII  
ul. Świdnicka 10  
00-263 Warszawa



56 32



Wykonano 83 egz.

Egz. Nr 1-3 Oprac. metod.  
Egz. Nr 4-83 Bibl. Gł. OZS  
Oprac. ppłk PORĘBA  
Rys. J.G. dn. 28.05.1976r.  
poz. 1088/WW

+