



Grey Scale #13



Part Code ST1316 DANES-PICTA.COM

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

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**

im. generała broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA WSPARCIA

JAWNE  
SEKRETNE

Egz. Nr 1

mjr dypl. Kazimierz NOWAK

**Temat: ZASADY ORGANIZACJI I WYKONANIA  
PRZEBAZOWANIA ODDZIAŁÓW I ZWIĄZKÓW  
TAKTYCZNYCH LOTNICTWA OPERACYJNEGO**

(Skrypt)



ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZTABOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego  
232.213

REMBERTÓW

CZERWIEC

1964



B  
152

*Legwa*

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. generała broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA WSPARCIA

**JAWNY**  
SEKRETNEGO



Egz. Nr 1

mjr dypl. Kazimierz NOWAK

**Temat: ZASADY ORGANIZACJI I WYKONANIA  
PRZEBAZOWANIA ODDZIAŁÓW I ZWIĄZKÓW  
TAKTYCZNYCH LOTNICTWA OPERACYJNEGO**

(Skrypt)



*13*

**ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO**  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

*232 213*

REMBERTÓW

CZERWIEC

1964

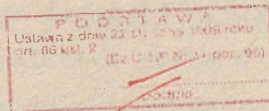
*13*

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
Im. gen. broni K. Swierczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA  
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA WSPARCIA

*Przekł. prot. 12657.*

JAWNE



Egz. Nr. ... 1.

" ZATWIERDZAM "  
SZEF KATEDRY TAKTYKI LOTN. WSPARCIA

płk dr E. BEJGIER

Data ..... 1964 r.

mjr dypl. Kazimierz NOWAK

ZASADY ORGANIZACJI I WYKONANIA PRZEBAZOWANIA  
ODDZIAŁÓW I ZWIĄZKÓW TAKTYCZNYCH LOTNICTWA  
OPERACYJNEGO. / SKRYPT /



REMBERTÓW

CZERWIEC

1964 R.

ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOŁY SZOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
Im. gen. broni K. Swierczewskiego

432213

W S T E P

Poglądy na charakter ewentualnych przyszłych działań bojowych wykazują, że operacje prowadzone będą w wysokim tempie. Ta cecha współczesnych działań bojowych wymaga od wszystkich rodzajów wojsk biorących udział w walce wysokiej manewrowości. Manewrowość w najogólniejszym pojęciu stanowi zdolność dokonywania szybkich zmian potężenia. Zadania te powinny zapewnić zyskanie przewagi nad przeciwnikiem lub wyjście spod jego uderzeń.

Manewrowość lotnictwa posiada dwojaki charakter. Bezspornie są duże zdolności manewrowe samolotów będących w powietrzu, które są w stanie w krótkim czasie zmieniać swe położenie w przestrzeni powietrznej. Jednakże długotrwałość lotu samolotów jest ograniczona. Powoduje to ich przywiązanie do lotnisk o skomplikowanym systemie naziemnego zabezpieczenia. Przedsięwzięcia związane z zabezpieczeniem samolotom możliwości wykonywania zadań z różnych lotnisk w obecnie stosowanej terminologii występują pod mianem : manewru lotniskowego i przebazowania.

MANEWR LOTNISKOWY LOTNICTWA - można określić jako : zorganizowane powiązane z zamiarem operacyjnym przebazowania oddziałów lotniczych oraz oddziałów lotniczo - technicznego zabezpieczenia, mając na celu stworzenie oddziałom lotniczym jak najlepszych warunków do prowadzenia działań bojowych lub uchylenie się od uderzeń nieprzyjaciela na lotniska bazowania, albo przegrupowanie wykonywane w obu celach równocześnie.

Przez stworzenie lotnictwu dogodnych warunków do prowadzenia działań bojowych należy rozumieć takie bazowanie lotnictwa przy którym możliwości bojowe samolotu mogą być jak najefektywniej wykorzystane. Chodzi o to, ażeby położenie lotnisk bazowania umożliwiała wykonywanie zadań bojowych we właściwym miejscu i czasie, a system naziemnego zabezpieczenia działań lotnictwa zapewniał szybkie odtworzenie gotowości bojowej samolotów i umożliwiał wykonywanie zadań z maksymalnym natężeniem.

Przez uchylenie się od uderzeń nieprzyjaciela na lotniska bazowania należy rozumieć zmianę lotnisk bazowania w chwili grożącego uderzenia nieprzyjaciela.

Manewr lotniskowy lotnictwa stanowi pojęcie operacyjne, obejmujące przebazowania jednostek wchodzących w skład związku operacyjnego i jego cele mają w zasadzie charakter operacyjny. Dlatego zagadnienia manewru lotniskowego występują na szczeblach o charakterze operacyjnym / armia lotnicza / i szczeblach o charakterze operacyjno - taktycznym / korpus obrony powietrznej kraju /.

PRZEBAZOWANIE polega na przejściu pododdziału, oddziału lub związku taktycznego lotnictwa z jednego lotniska na inne. Występuje na szczeblach taktycznych / eskadra, pułk, dywizja lotnicza /.

Dalsza treść skryptu ma na celu omówienie podstawowych warunków i zasad organizacji oraz realizacji przedsięwzięcia nazywanego przebazowaniem. Sprawne wykonanie przebazowania oddziału lub związku taktycznego lotnictwa niejednokrotnie decydować będzie o powodzeniu w działaniach bojowych. Dlatego znajomości zagadnień przebazowania przypisywane jest duże znaczenie w procesie szkolenia Wojsk Lotniczych.

#### I. OGÓLNE ZASADY PRZEBAZOWANIA.

Termin " przebazowanie " - jako manewr lotniskowy o charakterze taktycznym pojawił się w słownictwie wojskowym w drugiej wojnie światowej. Wywodzi się od "bazy " / lotniska / na której bazują samoloty. Zmianę bazy nazwano " przebazowaniem ". W okresie przed drugą wojną światową tę czynność nazywano przesunięciem lotnictwa.

Obecnie pod pojęciem " przebazowania " rozumie się zorganizowane przejście pododdziału, oddziału lub związku taktycznego lotnictwa z jednego lotniska bazowania / ~~węzła~~ lotniskowego / na inne zgodnie z zamierzeniem przełożonego, celem uzyskania jak najlepszych warunków do wykonywania zadań bojowych lub uchylenia się od uderzeń nieprzyjaciela, albo przejście wykonywane w obu celach jednocześnie .

Przebazowanie oddziału lub związku taktycznego lotnictwa może mieć miejsce w różnych warunkach. Warunki te z punktu widzenia ich specyfiki oraz celów przebazowania oddziałów i związków taktycznych lotnictwa można podzielić następująco :

- przebazowanie w okresie pokojowym ;
- przebazowania w okresie zagrożenia / wzmożonej gotowości bojowej/;
- przebazowania w początkowym okresie wojny i w okresie prowadzenia operacji przez wojska lądowe.

Przebazowanie w okresie pokoju może mieć na celu czasową lub stałą zmianę garnizonu. Tego typu przebazowania występują na ogół rzadko. Charakteryzują się tym, że są ujęte w długoterminowych planach. Punktem wyjścia przy planowaniu samego przejścia jednostki lotniczej z jednego lotniska na inne jest ekonomika kosztów przewozu mienia jednostki. Dąży się do tego, ażeby te koszty były możliwie jak najmniejsze. Czynnikiem czasu osiągnięcia gotowości bojowej do działań z nowego lotniska na ogół nie odgrywa większego znaczenia.

Częstym zjawiskiem w okresie pokoju są przebazowania oddziałów i związków taktycznych w ramach ćwiczeń. Organizacja i przebieg tego typu przebazowań, powinny być zbliżone do przebazowań mogących mieć miejsce w okresie zagrożenia lub w okresie wojny.

W okresie zagrożenia - podstawowym celem przebazowań jednostek Lotnictwa Operacyjnego będzie uniknięcie uderzeń nieprzyjaciela na lotniska bazowania i uzyskanie dogodnych warunków do prowadzenia działań bojowych. Ten cel realizowany będzie przez wyprowadzenie oddziałów lotniczych z lotnisk bazowania okresu pokojowego na lotniska zapasowe.

W realizacji tego przedsięwzięcia bardzo istotnym zagadnieniem jest czas w którym ma się rozpocząć przejście na lotniska zapasowe. Zbyt wczesne wyjście na lotniska zapasowe może doprowadzić do wykrycia naszego alarmowego systemu bazowania, natomiast opóźnienie tego przedsięwzięcia może spowodować zniszczenie samolotów w garnizonach stałych.

Określenie momentu wyprowadzenia spod uderzenia jest niezmiernie trudne z uwagi na to, że dość trudny będzie do określenia moment rozpoczęcia wojny. Może ona wybuchnąć bez wypowiedzenia, zniemacka, po ewentualnym krótkim czasie zwiększonego napięcia i zagrożenia lub nawet bez tego okresu. Moment rozpoczęcia wyprowadzenia spod uderzenia musi być określany na podstawie oceny sytuacji politycznej i przedsięwzięć militarnych, które rzecz jasna będą miały całkowicie odmienny charakter, aniżeli w przeszłości. Podjęcie tak trudnych i niezmiernie odpowiedzialnych decyzji może nastąpić na szczeblach dowództw strategicznych. Do związków taktycznych i oddziałów lotniczych

tego typu decyzja dotrze w formie hasła oznaczającego rozpoczęcie realizacji jednego z wariantów uprzednio opracowanego planu wyprowadzenia spod uderzenia.

Plan wyprowadzenia spod uderzenia na wypadek wojny jest opracowany w okresie pokoju i stanowi część składową dokumentacji gotowości bojowej każdej jednostki lotniczej. Warunki w jakich się opracowuje powyższy plan pozwalają na szczegółowe zaplanowanie wszystkich przedsięwzięć związanych z przejściem oddziałów lub związków taktycznych lotnictwa na lotniska zapasowe. Jednakże zmiany ilościowe i jakościowe personelu oraz sprzętu zachodzące w jednostkach wymagają ciągłej aktualizacji planu wyprowadzenia spod uderzenia. Należy podkreślić, że plan wyprowadzenia spod uderzenia przedstawia tylko wtedy swoją wartość, kiedy jest w pełni aktualny. Oznacza to, że organizacja wyprowadzenia spod uderzenia na wypadek wojny jest procesem ciągłym.

Wykonanie wyprowadzenia spod uderzenia oddziału lotniczego może nastąpić :

- sposobem przebazowania oddziałów lotniczych z lotnisk bazowania okresu pokojowego na lotniska zapasowe, niezwłocznie po otrzymaniu określonego hasła ;
- sposobem poderwania w powietrze samolotów z gotowości bojowej Nr 1 i 2 w chwili pojawienia się w powietrzu środków napadu powietrznego nieprzyjaciela, a następnie po przetrwaniu w powietrzu pierwszego uderzenia skierowanie poszczególnych oddziałów na lotniska nie zniszczone ;
- sposobem kombinowanym / część samolotów przebazowuje się wcześniej, a pozostałe podrywa w powietrze na odpowiedni sygnał /.

Każdy z wymienionych sposobów wyprowadzenia spod uderzenia posiada swoje zalety i wady. Stosując pierwszy sposób wyprowadzamy na lotnisko zapasowe samoloty oraz pozostałe siły i środki eksploatacji samolotów. Przy drugim sposobie następuje to częściowo i w głównej mierze dąży się do uchronienia samolotów i załóg z częściowym pominięciem pozostałych sił i środków, które mogą najwyżej rozśrodkować się wokół lotniska i w ten sposób przetrwać pierwsze uderzenie. Który ze sposobów wyprowadzenia oddziału lotniczego ma być stosowany powinien wyraźnie określić przełożony.

Lotniska zapasowe na które mają być wyprowadzone oddziały lotnicze mogą się znajdować w różnych odległościach od lotnisk

bazowania okresu pokojowego. Te odległości wynikają z zagęszczenia terenu siecią lotnisk przydatnych do eksploatacji oraz z zadań przewidzianych dla lotnictwa w pierwszej fazie początkowego okresu wojny.

W północnej części Polski w przybliżeniu najedno lotnisko bazowania / stałe / przypada od 1 - 3 lotnisk, które są przydatne do wyprowadzenia oddziałów lotniczych spod uderzenia. Powyższe lotniska są oddalone od lotnisk stałych w promieniu 50 - 100 km. Jedno z tych lotnisk w wyprowadzeniu spod uderzenia przypuszczalnie będzie lotniskiem zapasowym dla oddziału lotniczego. Jednakże wyznaczenie konkretnego lotniska zapasowego uzależnione jest od zadań przewidzianych w pierwszej fazie początkowego okresu wojny. Będą to zadania związane z odpieraniem nalotów nieprzyjaciela i udziałem częścią sił w pierwszym uderzeniu. Te zadania niejednokrotnie będą warunkować, że wykonanie manewru wyprowadzenia spod uderzenia trzeba będzie wykonać na większą odległość, aniżeli 50 - 100 km.

Obecnie istniejące lotniska zapasowe mogą posiadać gotowość eksploatacyjną alarmową lub warunkową.

Alarmowa gotowość eksploatacyjna polega na uzyskaniu przez lotnisko zapasowe gotowości do przyjęcia samolotów i prowadzenia z niego działań w czasie nie przekraczającym alarmowej normy osiągnięcia gotowości bojowej przez określony pułk<sup>x/</sup>. Utrzymanie lotniska w alarmowej gotowości eksploatacyjnej wymaga, ażeby na danym lotnisku przebywała grupa ludzi wraz z środkami materiałowo - technicznego zabezpieczenia zdolna do przyjęcia rzutu bojowego i przy współudziale personelu latającego, zdolna do odtworzenia gotowości bojowej samolotów i zabezpieczenia ograniczonych działań z lotniska zapasowego. Taki element nazimnego zabezpieczenia nazywany jest komendą lotniska zapasowego /KLZ/.

Długotrwałe utrzymywanie na lotniskach zapasowych KLZ-tów stwarza przesłanki do demaskowania sieci lotnisk zapasowych i w ten sposób może się przyczynić do ujawnienia planu wyprowadzenia spod uderzenia. Dlatego posiadanie lotnisk o alarmowej gotowości eksploatacyjnej nie jest w pełni uzasadnione wymaganiami maskowania operacyjnego. W związku z powyższym ilość lotnisk o alarmowej gotowości eksploatacyjnej powinna być ograniczona.

x/ Alarmowa norma gotowości bojowej wynosi :

- dla lotnictwa myśliwskiego i myśliwako - szturmowego 1,5- 2 godz.
- dla lotnictwa bombowego 3 - 3,5 godz.

Biuletyn Informacyjny Nr 5 / 50 / grudzień 1961r. Wyd. Szt. Generalny s. 117.

Lotnisko o warunkowej gotowości eksploatacyjnej, jest lotniskiem przystosowanym do startu i lądowań samolotów w zwykłych warunkach atmosferycznych w porze dziennej. Na takim lotnisku brak jest sił i środków naziemnego zabezpieczenia lotów. Kierowanie lądowaniem samolotów na takim lotnisku może być realizowane przez samolot lądujący w pierwszej kolejności i posiadający radiostację przydatną do utrzymywania łączności pomiędzy lotniskiem, a samolotami znajdującymi się na kręgu.

Z tej charakterystyki lotniska o warunkowej gotowości eksploatacyjnej wynika, że tego typu lotniska mogą być wykorzystywane do wykonania manewru wyprowadzenia spod uderzenia, w przypadku braku czasu na wcześniejsze przebazowanie na dane lotnisko sił i środków naziemnego zabezpieczenia lotów. Jeżeli to nastąpi, to samoloty które wylądowały na takim lotnisku mogą być użyte do działań dopiero po przybyciu sił i środków materiałowego i lotniczo - technicznego zabezpieczenia.

Ażeby lotnisko o warunkowej gotowości eksploatacyjnej, osiągnęło pełną gotowość należy wykonać następujące przedsięwzięcia:

- przebazować na lotnisko zapasowe niezbędną ilość sił i środków materiałowo - technicznego zabezpieczenia, gwarantujących odtworzenie gotowości bojowej pułku i możliwość działań pułku w trudnych warunkach atmosferycznych oraz w nocy ;
- rozwinąć na lotnisku środki ubezpieczenia lotów oraz środki łączności ;
- zorganizować na lotnisku zapasowym obronę i ochronę tych sił i środków, które mają na nim basować.

Realizacja wyżej wymienionych przedsięwzięć pochłania następującą ilość czasu :

- osiągnięcie gotowości do wymarszu przez obozówki zabezpieczenia - ok. 1 godz.
- przemarsz na lotnisko zapasowe - od 1,5-5 godz. <sup>x/</sup>
- rozwinięcie sił i środków na lotnisku zapasowym - ok. 2 godz.
- ogółem -----  
ok. 3,5-8 godz.

x/ W zależności od pory doby oraz odległości pomiędzy lotniskiem stałym i lotniskiem zapasowym.

Z powyższego wynika, że najpóźniej po 0,5 doby od chwili otrzymania zadania / sygnału / ma wyprowadzenie spod uderzenia - lotniska, które posiadały warunkową gotowość eksploatacyjną mogą osiągnąć gotowość do przyjęcia samolotów przynajmniej w granicach kryteriów zakładanych dla lotnisk o alarmowej gotowości eksploatacyjnej.

W przebazowaniu mającym na celu wyprowadzenie oddziałów lotniczych spod uderzenia istotne miejsce zajmuje organizacja wykorzystania oddziałów lotniczo - technicznych. Część jednostek lotnictwa operacyjnego po wyprowadzeniu spod uderzenia może znajdować się na lotniskach z których będzie w stanie wykonywać zadania na korzyść wojsk lądowych.

Pozostałe jednostki, ażeby wspierać wojska lądowe będą zmuszone do wykonania kolejnego przebazowania i to niejednokrotnie przebazowania na dużą odległość. Stąd wyłania się pytanie - czy w wypadku konieczności wykonania podwójnego manewru, całość sił i środków kierować na lotniska zapasowe, czy też postępować inaczej ?

Trudność szybkiego wprowadzenia jednostek lotnictwa operacyjnego w strefę frontową uzależniona jest od przybycia na lotniska położone w tej strefie oddziałów lotniczo - technicznych. Mając powyższe na uwadze oddziały lotniczo - techniczne, które zmuszone będą do zabezpieczenia " podwójnego " przebazowania należałoby podzielić na dwie części. Zadaniem pierwszej części powinno być : zabezpieczenie startu z lotniska stałego, lądowanie na lotnisku zapasowym oraz krótkotrwałe zabezpieczenie oddziału lotniczego z lotniska zapasowego. Natomiast druga podstawowa część oddziału lotniczo - technicznego po ogłoszeniu alarmu powinna być natychmiast skierowana na przyszłe lotnisko bazowania / polowe / w strefie frontowej.

W początkowym okresie wojny<sup>x/</sup> podstawowym celem przebazowania oddziałów Lotnictwa Operacyjnego będzie wprowadzenie ich w strefę frontową, ażeby stworzyć im warunki do wykonywania zadań na korzyść wojsk Frontu. W wypadku jeżeli t.zw. " okres zagrożenia " będzie bardzo

---

x/ " Początkowy okres wojny to okres, w którym obydwie strony, będące w stanie wojny, dążą do zrealizowania pierwszych celów strategicznych. Obejmuje on zespół operacji lądowej, morskich i powietrznych oraz przedsięwzięć politycznych, ekonomicznych i wojskowych, przeprowadzanych od momentu pierwszego starcia, aż do przełomu strategicznego w wojnie t.j. aż do powstania jakościowo nowej sytuacji strategicznej". Płk prof. A. Madejski : " Operacja zaczepna armii ogólnowojskowej w początkowym okresie wojny " Wyd.ASG, 1963 r.s.4.

krótki lub nie będzie miał miejsca, wówczas celem przebazowania w początkowym okresie wojny będzie uniknięcie uderzeń na lotniska bazowania przez wyprowadzenie spod uderzenia.

Przebazowanie oddziału lub związku taktycznego lotnictwa w początkowym okresie wojny powinno być przeprowadzone według planów opracowanych w okresie pokoju. Jednakże pierwsze zmasowane uderzenie bronią jądrową nieprzyjaciela między innymi na obiekty odgrywające istotną rolę w manewrze lotniskowym jak : lotniska, węzły dróg, przeprawy przez przeszkody wodne i składy materiałowo - techniczne spowodują, że uprzednio opracowane plany przebazowania będą musiały ulec większym lub mniejszym zmianom. Pierwsze chwile wojny postawią wszystkich, a szczególnie dowódców, wobec faktycznej rzeczywistości wojny, która może być odmienna od ich pierwotnych wyobrażeń i przewidywań. Zaistnieje konieczność szybkiego dostosowania się do nowych warunków.

Dążąc w tych warunkach do wprowadzenia oddziałów lotnictwa frontowego w strefę frontową należy :

- ustalić stany faktyczne i miejsce znajdowania się poszczególnych pododdziałów lotniczych i lotniczo - technicznych ;
- ustalić stopień zniszczenia lotnisk w strefie frontowej ;
- skorygować plany przebazowania i niezwłocznie przystąpić do ich realizacji.

Organizatorem powyższych przedsięwzięć na szczeblach taktycznych będą sztaby dywizji i pułków lotniczych.

Można spotkać szereg stwierdzeń, że w początkowym okresie wojny będą miały miejsce przebazowania na duże odległości, lecz w znanych materiałach brak definicji czy też określenia precyzyjnego istoty " przebazowania na dużą odległość ".

W wojskach lądowych przy rozpatrywaniu zagadnień przegrupowania, odległość większa jak 250 km uważana jest za " dużą odległość ". Jest to wielkość przekraczająca jednodobowy przemarsz pojazdów mechanicznych stanowiących kolumny zmechanizowanych i pancernych związków taktycznych. Wynika to z właściwości eksploatacyjnych pojazdów mechanicznych oraz możliwości fizycznych mechaników /kierowców/.

Analogia takiego pojęcia istoty " dużej odległości " może i powinna znaleźć miejsce w lotnictwie w odniesieniu do oddziałów lotniczo - technicznych. Dobowa wydajność marszowa lotniczych kolumn

tyłowych wynosi również 250 km. Stąd w przypadku kiedy oddział lotniczo - techniczny będzie musiał wykonać marsz na odległość większą jak 250 km, można stwierdzić, że będzie przebazowywany na dużą odległość. Powyższe odnosi się również do personelu technicznego pułków lotniczych przebazowywanych transportem samochodowym.

Z innych założeń można by wyjść dla określenia istoty "przebazowania na dużą odległość" w odniesieniu do rzutów powietrznych. Za podstawę rozumowania można by przyjąć taktyczny zasięg samolotu. Z tych rozumować można by dojść do wniosku, że przebazowanie na dużą odległość będzie wtedy, jeżeli przelot z jednego lotniska na inne będzie wymagał z uwagi na ograniczony taktyczny zasięg samolotu wykorzystania lotniska pośredniego. Ogólnie rzecz biorąc taktyczny zasięg samolotów będzie dość mocno zróżnicowany, a tym samym duża odległość dla różnych typów samolotów była by różna. W wartościach liczbowych duże odległości dla samolotów trudno określić.

Ponieważ w chwili obecnej podstawowym środkiem transportu dla rzutów zabezpieczenia oddziałów lotniczych jest jeszcze transport samochodowy, dlatego ten czynnik może ewentualnie warunkować istotę "dużych odległości" w zagadnieniach przebazowania.

W związku z powyższym za "przebazowanie na dużą odległość" można by uważać przejście oddziału lub związku taktycznego lotnictwa z jednego lotniska na inne, w którym marszrutę łączące oba lotniska są dłuższe, aniżeli 250 km.

Chyba większej wątpliwości nie podlega kwestia, że odległości jakie będą zmuszone pokonać oddziały lotnicze w przebazowaniach mających na celu wejście w strefę frontową, będą większe od przeciętnych odległości na jakie będą miały miejsce przebazowania w toku działań bojowych. Mając to na uwadze można mówić, że w początkowym okresie wojny będą występowały przebazowania na duże odległości.

Wejście oddziałów Lotnictwa Operacyjnego w strefę frontową w zależności od długotrwałości okresu zagrożenia oraz skutków pierwszego uderzenia na nasze wojska może mieć miejsce w pierwszym lub drugim dniu, a nawet w okresie zagrożenia. Czas ten limitują możliwości oddziałów lotniczo - technicznych w zorganizowaniu bazy materiałowo - technicznej na nowych lotniskach. Można przypuszczać, że po wejściu oddziałów Lotnictwa Operacyjnego w strefę frontową będzie jeszcze w dalszym ciągu trwać początkowy okres wojny.

W tym okresie już po polu bitwy należy się liczyć z manewrem w ślad za nacierającymi wojskami, a nawet manewrem odwrotowym. Ponadto dla wszystkich oddziałów będących w strefie frontowej będzie obowiązywać w każdej chwili gotowość do wyprowadzenia spod uderzenia nieprzyjaciela.

W myśl aktualnych poglądów nie należy wykluczać możliwości że przebazowania w początkowym okresie wojny mogą mieć miejsce w warunkach stosowania konwencjonalnych środków walki, lecz przy stałym zagrożeniu użycia broni masowego rażenia. Rzecz jasna, że w takim przypadku stopień zniszczenia obiektów warunkujących przebazowanie będzie nieznaczny. W związku z tym przebieg przebazowań będzie łatwiejszy w realizacji, chociaż wymagane będzie ciągłe przestrzeganie zasad obrony przed kromią masowego rażenia.

W okresie prowadzenia operacji przez wojska lądowe podstawowym celem przebazowania będzie nadażenie oddziałów lotniczych za nacierającymi wojskami. Poza tym zasadą obowiązującą powinna być ciągła gotowość do wyjścia spod uderzenia nieprzyjaciela.

W toku operacji częstotliwość przebazowania oddziału lotniczego będzie posiadał jakieś natężenie. To natężenie przebazowań uzależnione będzie od szeregu czynników. Można do nich zaliczyć: taktyczny promień działania samolotów, konieczna głębokość oddziaływania na teren przeciwnika, czas potrzebny na przygotowanie nowych lotnisk oraz średnie tempo natarcia. Pomiędzy wymienionymi czynnikami istnieją ściśle określone zależności, które można wyrazić następującym wzorem:

$$T_{\text{baz}} = \frac{R-L}{V_n} - T_{\text{gl}}; \text{ gdzie:}$$

$T_{\text{baz}}$  - czas bazowania

$R$  - taktyczny promień działania samolotów;

$L$  - konieczna głębokość oddziaływania na teren przeciwnika;

$V_n$  - tempo natarcia;

$T_{\text{gl}}$  - czas potrzebny na przygotowanie lotniska do przyjęcia rzutu bojowego.

Średnie wartości dla poszczególnych oznaczeń wynoszą:

$T_{\text{baz}}$  - 1 - 2 doby.

R - 220 - 300 km / W zależności od profilu lotu i wariantów tankowania samolotów. Wartości te odnoszą się do samolotów. typu : Lim-2, Lim-5, Lim-6, MiG-19, MiG- 21 /.

L - około 70 km w LMSz, w LM czas dyżurowania w powietrzu około 20 min na średniej wysokości / 3000-6000 m w pobliżu linii frontu nad własnym terenem/.

$V_n$  - 60 - 80 km/dobę.

$T_{gl}$  - w granicach 1 - 2 doby / budowa nowych lotnisk o gruntowej lub remont lotnisk uchwyconych o nawierzchni ~~gruntowej~~ / nawierzchni sztucznej/.

Przykład : R = 300 km ;  $L_{zb}$  = 70 km ;  $V_n$  = 70 km/dobę

$T_{gl} = 1 - 2$  doby.

a/  $\frac{300 \text{ km} - 70 \text{ km}}{70 \text{ km/dobę}} - 1 \text{ doba} = 2 \text{ doby}$  ;

b/  $\frac{300 \text{ km} - 70 \text{ km}}{70 \text{ km/dobę}} - 2 \text{ doby} = 1 \text{ doba}$  ;

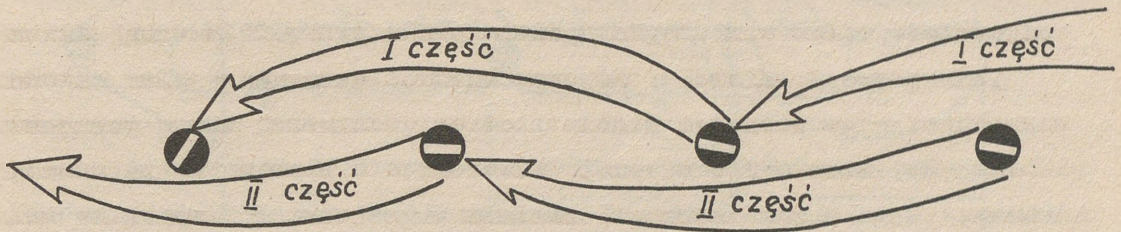
Z powyższych kalkulacji wynika, że czas bazowania oddziału IM, LMSz, LRT na jednym lotnisku będzie wynosił około 1 - 2 dob. Oznacza to, że przy tempie natarcia rzędu 60 - 80 km/ dobę odległości w linii prostej na jakie będą zmuszone przebazowywać się oddziały lotnicze wyniosą około 80 - 120 km i więcej. Długość marszrut przy takich przebazowaniach wyniesie około 100 - 165 km. / 80 + 120 km x 1,25<sup>x/</sup> = 100 + 165/ i więcej. Z tego wynika, że odległości na jakie będą miały miejsce przebazowania są nie duże, aczkolwiek duża będzie częstotliwość przebazowań.

Stosunkowo duża częstotliwość manewru, jedno przebazowanie w ciągu 1 - 2 dob wymaga sprawnego naziemnego zabezpieczenia działań oddziałów lotniczych. Oznacza to, że system naziemnego zabezpieczenia działań lotnictwa powinien sprostać następującym wymaganiom :

- czas budowy nowych lotnisk lub remont lotnisk uchwyconych powinien zapewnić efektywną możliwość działań z nowego lotniska przynajmniej w ciągu jednej doby ;
- wykorzystanie oddziałów lotniczo - technicznych powinno zapewnić pułkowi lotniczemu jednoczesne prowadzenie działań z dwóch lotnisk. Pozwoli to oddziałom lotniczym na ciągłość działań przy systematycznej zmianie lotnisk, ponieważ jedna z części oddziału lotniczo -

x/ 1.25 - współczynnik na załamania dróg.

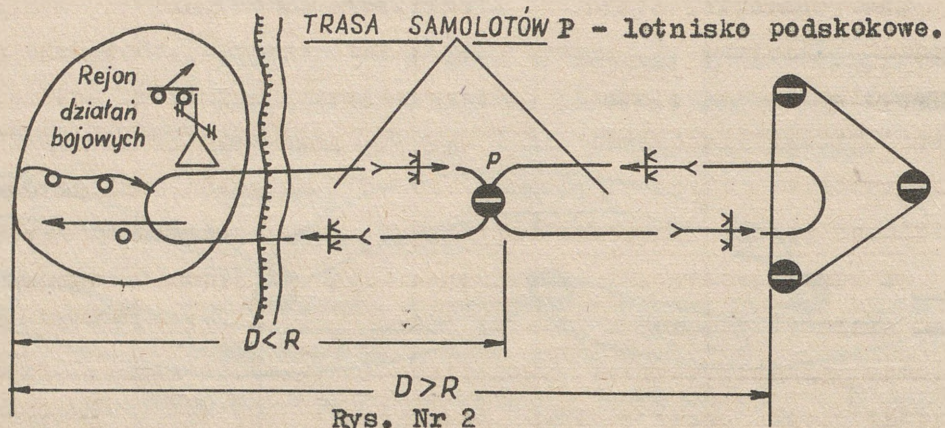
technicznego może być w ciągłym ruchu i nie spowoduje opóźnień w przygotowaniu bazy materiałowo - technicznej na kolejnym lotnisku. Graficznie można by to przedstawić następująco :



Rys. Nr 1

Ponieważ uzyskiwanie nowych lotnisk w toku działań będzie niezmiernie trudne, należy się liczyć z okresami w których minimalne potrzeby lotniskowe zostaną zrealizowane tylko częściowo. W takich przypadkach bardzo istotna jest organizacja wykorzystania istniejącej sieci lotniskowej. Można by ją rozpatrzyć na następującym przykładzie : taktyczny promień działania samolotu nie pozwala działać z węzła lotniskowej dywizji i w takiej sytuacji dywizja otrzymuje jedno lotnisko, z którego ze względu na jego położenie można wykonywać zadania bojowe. W takiej sytuacji przebazowanie całości sił dywizji na nowe lotnisko oczywiście jest nie dopuszczalne ze względu na obronę przed bronią masowego rażenia. Przebazowanie na to lotnisko jednego pułku unieruchamia pozostałe pułki. Ażeby stworzyć możliwości działania wszystkim pułkom, to nowe lotnisko powinno być wykorzystane jako lotnisko podskokowe dla wszystkich pułków dywizji. Jeden z wariantów takiego wykorzystania sieci lotniskowej obrazuje rysunek Nr 2.

D - odległość  
R - taktyczny promień dział.  
samolotu



Rys. Nr 2

Taki sposób wykorzystania sieci lotniczej pociąga za sobą następujące skutki ujemne:

- znacznie zwiększy się czas przybycia lotnictwa nad pole walki na wezwanie ;
- nastąpi zwiększenie czasu potrzebnego na odtworzenie gotowości bojowej ;
- brak możliwości wykorzystania całości sił w jednoczesnym uderzeniu ;
- skomplikuje się organizacja działań ;
- zniszczenie lotniska podskokowego uniemożliwi działania <sup>całej</sup> ~~całkowitej~~ dywizji.

Jako lotniska podskokowe powinny być wykorzystane przede wszystkim lotniska uchwycone na które prawdopodobieństwo wykonania uderzenia przez nieprzyjaciela będzie z reguły większe, aniżeli na lotniska nowo**o**budowane.

W początkowym okresie wojny jak i w toku trwania operacji przebazowania oddziału lotniczego może być realizowane z jednoczesnym wykonaniem zadania bojowego lub bez wykonania zadania bojowego.

Przebazowanie z jednoczesnym wykonaniem zadania bojowego polega na starcie samolotów ze starego lotniska, wykonaniu zadania bojowego, wylądowaniu na nowym lotnisku i dalszym prowadzeniu działań bojowych już z nowego lotniska. Tego rodzaju przebazowania są bardzo korzystne z punktu widzenia ekonomiki wykorzystania zasobu samolotów bojowych. Niewątpliwie wystąpią trudności stosowania przebazowania

z jednoczesnym wykonaniem zadania bojowego dla oddziałów LM, LMSz i IRT w działaniach zaczepnych z uwagi na taktyczny promień działania samolotów. Natomiast powinny być regułą w перебазованиах oddziałów LB i IRO oraz wszystkich oddziałów lotniczych w działaniach obronnych, kiedy podstawowym celem перебазования może być wyjście spod uderzeń wojsk lądowych nieprzyjaciela.

x

x

x

Reasumując dotychczasowe rozwiązania dotyczące ogólnych zasad перебазования należy stwierdzić, że od możliwości i czasu wykonania перебазования w dużym stopniu uzależniona będzie realizacja zadań bojowych. Duże tempo przewidywane dla ewentualnych przyszłych operacji oraz stosunkowo mały taktyczny promień działania samolotów powodują, że częstotliwość перебазования będzie dość duża. Dlatego istnieje konieczność, ażeby przejście oddziału lotniczego z jednego lotniska na inne miało miejsce w minimalnym czasie. Możliwość szybkiego przejścia oddziału lotniczego i lotniczo - technicznego z jednego lotniska na inne uzależnione jest od wydajności marszowej środków transportowych przy pomocy których będzie wykonywane перебазование.

## II. WYKORZYSTANIE ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH ПЕРЕБАЗОВАНИЯ

Oddziały lotnicze są jednostkami, których etatowe środki nie pozwalają na samodzielne przejście z jednego lotniska na inne. Перебазование tych jednostek warunkowane jest przydziałem im określonej ilości środków transportowych dla wykonania manewru. Ilość środków transportowych, które należy przydzielić na перебазование uzależniona jest od : faktycznego stanu ludzi, sprzętu oraz własnych możliwości, aczkolwiek bardzo ograniczonych.

Stan ludzi i sprzętu w poszczególnych dywizjach i pułkach Lotnictwa Operacyjnego, które należy перебазować przydzielonymi i organizacyjnymi środkami transportowymi, przedstawia się następująco:

Tabela 1<sup>x</sup>

Jednostka	Stan etatowy			Ilość ludzi i sprzętu którą należy przewieźć przydziel.środk. transp.	
	ludzi	samolot.	poj. mech.	ludzi około	sprzęt w tonach
D-two i sztab DIM i pododdz. dywizyjnymi	598	7	84	-	-
D-two i sztab DIMSz z pododdz. dywizyjnymi	590	7	84	-	-
Pułki LM i LMSz	311	46	2	250	ok. 15
Pułki lotn. rozp. taktyczne - g <sup>o</sup>	319	44	11	220	ok. 15
Pułk lotn. rozp. operac.	372	37	8	240	ok. 20
Pułk lotn. bombowego	401	37	2	290	ok. 20

Uwaga : D-twa i sztab dywizji nie wymagają przydziału środków transportowych do przebazowania . Pułk własnymi środkami jest w stanie przebazować personel latający oraz każdym z organicznych samochodów specjalnych około 5 ludzi. W ostatniej rubryce wykazano sprzęt sztabu /dokumentacja i wyposażenie SD / oraz sprzęt techniczny/ narzędzia, wozidła, podstawki, drabinki, stanowiska pomiarowo kontrolne DOTS itp/.

Zgodnie z obowiązującą teorią i praktyką, dla wykonania przebazowania mogą być użyte następujące rodzaje transportu: samochodowy, powietrzny / samoloty i śmigłowce / kolejowy i morski.

Transport samochodowy w chwili obecnej uważany jest za zasadniczy środek transportu dla przebazowania rzutów zabezpieczenia<sup>xx/</sup>.

<sup>P</sup>rzejście poszczególnych rzutów zabezpieczenia na nowe lotniska powinno być organizowane w kolumnach, które zgodnie z obowiązującymi

x/ Opracowano na podstawie etatów ćwiczebnych.

xx/ W przebazowaniu oddziału lotniczego rozróżnia się dwa rzuty : rzut zabezpieczenia i rzut bojowy. Rzut bojowy stanowią samoloty bojowe wraz z załogami, rzut zabezpieczenia wszystkie pozostałe siły i środki wchodzące w skład pułku lotniczego.

instrukcjami<sup>x/</sup> nie powinna przekraczać 30 - 35 pojazdów mechanicznych nie licząc przyczep. Średnia szybkość techniczna poruszania się rzutu po szosie wynosi :

- 30 - 40 km/h w dzień po szosach I, II i III klasy ;
- 25 km/h po drogach gruntowych ulepszonych ;
- 20 km/h w nocy z zapalonymi światłami po dobrych drogach ;
- 10-15 km/h z zamaskowanymi światłami.

Przebieg samochodu wynosi w granicach 150-300 km/dobę przy efektywnym czasie jazdy 8 - 10 godzin. Pozostały czas przeznacza się na krótkie i długie postoje oraz odpoczynek kierowców.

Wychodząc z średnich prędkości technicznych oraz efektywnego czasu, jazdy, można określić średnie tempo marszu, które wyniesie około 25 km/h w ciągu dnia oraz 15 km/h w ciągu nocy.

Uprzednio stwierdzono, że w toku trwania operacji zaczepnej pułk lotniczy będzie się przebazowywał na odległości rzędu 100 + 165 km / długość marszruty łączącej dwa lotniska /. Na pokonanie tej odległości potrzeba około 4 - 7 godz. czasu / 100+165: 25 = 4 + 7/. Doliczając do tego czasu okres potrzebny na podjęcie decyzji na różnych szczeblach /dywizja, pułk /, przelot rzutu bojowego, przejściem na nowe lotnisko pozostałej części pułku - to widać, że całość tych przedsięwzięć potrwa dość długo. Przykładowa kalkulacja przebazowania pułku lotniczego może przedstawiać się następująco :

- |   |                 |
|---|-----------------|
| - analiza zadania, podjęcie decyzji, postawienie zadania i sformowanie czołówki technicznej pułku | ok. 1-1,5 godz. |
| - przemarsz czołówki na nowe lotnisko   | ok. 4 - 7 "     |
| - rekonesans nowego lotniska i rozwinięcie się czołówki do przyjęcia rzutu bojowego               | ok. 2 - 3 "     |
| - przelot rzutu bojowego oraz zwinięcie pozostałych sił i środków na starym lotnisku              | ok. 1-1,5 "     |
| - przemarsz na nowe lotnisko pozostałych sił i środków pułku                                      | ok. 4 - 7 "     |

-----  
Razem : 12 -20xx/ godz.  
-----

x/ " Instrukcja lotnictwa - taktyka tyłów lotniczych "  
Wyd. MON Warszawa 1960 s.96.

xx/ Jeżeli przemarsz czołówki technicznej oraz rzutu zabezpieczenia będzie wykonywany w porze dziennej.

Z powyższych kalkulacji wynika, że przy stosowaniu w przebazowaniu oddziałów lotniczych tylko i wyłącznie transportu samochodowego, to całość cyklu przebazowania pułku lotniczego z trudem zamknie się w granicach jednej doby. W takich warunkach na pracę personelu inżynieryjno - technicznego przy samolotach pozostanie bardzo mało czasu, a możliwe do zrealizowania natężenie działań pułku niewątpliwie zmaleje. Prowadzi to do wniosku, że wykonanie przebazowania przy użyciu tylko i wyłącznie transportu samochodowego ogranicza manewrowość i natężenie działań pułku. Częstotliwość przebazowania oddziałów lotniczych trakcją samochodową w zasadzie nie może być większa jak jedno przebazowanie na dobę.

Pułk lotniczy na przebazowanie rzutu zabezpieczenia może otrzymać transport samochodowy z oddziału lotniczo-technicznego przez który był zabezpieczony na starym lotnisku lub z innej jednostki np. batalionu samochodowego podległego Szefowi Tyłów AL.

Ilość pojazdów mechanicznych jaką pułk powinien otrzymać na przebazowanie uzależniona jest od rodzaju lotnictwa oraz typu samochodu. Możliwości przewozowe samochodów ciężarowo-szosowych przedstawiają się następująco :

Tabela 2

Marka	Ładowność		Prędkość maks. po szosie w km/h	Uwagi	
	Ludzi	Sprzet / tony			
		drogi bite	drogi grun.		
GAZ-51 /"Lublin "/	16	2,5	2	70	
Star - 20	25	3,5		83	
Star - 25	25	4		78	
ZIS-150	25	4	3,5	65	
JAZ-290	35	7	5	65	
Skoda 706R	-	7	-	52	Konstrukcja nie pozwala na przewóz ludzi
Przyczepa dwuosiowa	-	3			w zależności od holownika nie pozwalają na przewóz ludzi

Z porównań tabeli Nr 1 z tabelą Nr 2 można otrzymać ilość pojazdów mechanicznych jaką pułk lotniczy powinien otrzymać dla potrzeb перебазowania. Przykładowy wykaz tych potrzeb obrazuje poniższa tabela.

Tabela Nr 3

Rodzaj lotnictwa	Ilość samochodów do przewozu			Uwagi
	ludzi	sprzętu <sup>x/</sup>	razem	
		<u>GAZ-51/"Lublin"/</u>		
plm, plmsz	16	6	22	Ponadto w skład kolumn pułkowych mogą wchodzić: -1-2 samochody ciężarowe rezerwowe ; -1-2 radiostacje ; -1-2 samochody osobowe-terenowe dla dół kolumn ; -1 samochód warsztat. samochodowy ; -1-2 samochody sanitarne
plro	15	8	23	
		<u>Star-25 i ZIS-150</u>		
plm, plmsz	10	4	14	
plro	10	5	15	
		<u>JAZ - 200</u>		
plm, plmsz	8	3	11	
plro	7	3	10	

Transport powietrzny / samoloty, śmigłowce / z punktu widzenia

kosztów eksploatacji stanowi niewątpliwie mniej ekonomiczny środek transportu, aniżeli transport samochodowy. Jednakże ten minus rekompensuje ekonomia czasu, nieodzowna przy dużych tempach działań. Czas перебазowania rzutu zabezpieczenia przy wykorzystaniu transportu powietrznego dla oddziału lotniczego w zależności od ilości samolotów transportowych użytych do перебазowania może ulec znacznemu skróceniu / w porównaniu z transportem samochodowym / pod warunkiem, że transport ten będzie użyty masowo. Stwierdzenie to można zilustrować następująco :

x/ Zamiast samochodów mogą być wykorzystane przyczepy.

Tabela Nr 4

Założenie.

Należy przebazować transportem powietrznym rzut zabezpieczenia pułku w składzie 300 ludzi i 15 ton sprzętu. Odległość przebazowania w linii prostej wynosi 100 km, Wariant udźwigu samolotu 30 ludzi lub 3 tony sprzętu. Czas trwania jednego rejsu - 2 godziny.

Ilość użytych samolotów transport.	Konieczna ilość rejsu dla przebazowania			Czas trwania przebazowania w godz.
	Ludzi	Sprzętu	Ogółem	
1	10	5	15	29 <sup>x/</sup>
2	5	2,5	7,5	15 <sup>x/</sup>
3	3,33	1,66	5	9
4	2,5	1,25	3,25	7
5	2	1	3	5
6	1,66	0,84	2,5	5

x/ Bez uwzględnienia odpoczynku załóg. Przebazowanie całości sił pułku na odległość rzędu 100 km transportem samochodowym nie przekracza 24 godzin.

Z powyższej tabeli wynika, że mała ilość samolotów transportowych, użytych do przebazowania oddziału lotniczego tylko i wyłącznie transportem powietrznym jest nieopłacalna ze względu na ekonomię czasu. Przy małej ilości transportu powietrznego na odległość rzędu 100 km część personelu / 3 - 4 rejsy, czas trwania około 6-8 godzin / należy przebazować transportem powietrznym, resztę zaś transportem samochodowym. Taka organizacja przebazowania daje pewien efekt w ekonomicznym wykorzystaniu części personelu technicznego i ogólnym czasie trwania przebazowania. Przebazowanie całości pułku lotniczego transportem powietrznym jest wtedy opłacalne, kiedy można to wykonać nie więcej jak w trzech-czterech rejsach samolotów transportowych.

Niektóre dane środków transportu powietrznego przedstawiają się następująco :

Tabela 5<sup>x/</sup>

Charakterystyka	Samoloty :			Śmigłowce	
	An-8	An-12	Ił-14	Mi-6	Mi-4
Zasięg <sup>xx/</sup> /w km/	3500	3400	2700	500	450
	8000	10000	0	500	400
<u>Rozmiary kabiny załadowczej</u>					
- długość /m/	11,0	13,5	10,88	11,75	4,5
- szerokość /m/	3,7	3,5	2,4	2,48	1,78
- wysokość /m/	2,48	2,4	1,945	2,655	1,8
- pojemność /m <sup>3</sup> /	110,0	123,3	48,5		16,0
<u>Udźwig :</u>					
- normalny /kg/	5600	7200	2000	6000	1000
- maksymalny <sup>xxx/</sup> /kg/	8000	10200	3000	8000	1275
	11000	14000		11500	1600
- żołnierzy	60	91	18	60	14
Prędkość przelotu wa	500	450	300	230	150

**UWAGA :** Przy kalkulacji potrzeb środków transportu dla przebazowania sprzętu pułku lotniczego z uwagi na jego ciężar właściwy i gabaryty kabiny załadowczej, należy udźwig samolotu /śmigłowca / uwzględniać o 25% mniejszy od podanego w tabeli udźwigu maksymalnego / największego /.

x/ Płk P.G. Jermakow "Primeneniye vozdušno-transportnyh sredstv w obszczewojsskowom boju i operacji" Wyd. Akademii im. Frunze Moskwa 1961 s.51 - 53.

xx/ W zależności od ilości paliwa / wariantu tankowania/.

xxx/ Kosztem paliwa / zasięgu /.

Podobną metodą jak przy transporcie samochodowym z porównań tabeli Nr 1 z tabelą Nr 2 można otrzymać potrzebną ilość środków powietrznych do przebazowania pułku lotniczego. Przykładowy wykaz tych potrzeb obrazuje poniższa tabela.

Tabela 6

Rodzaj lotnictwa	Ilość samolotów /śmigłowców/			U w a g i
	dla ludzi	sprzętu	Razem	
plm, plmsz	4,2	An-8 i Mi-6 1,8	6	Samolotami transportowymi można przewozić ładunki mieszane /ludzi i sprzęt jednocześnie /.Zamiast jednego żołnierza można przewieźć 100 kg. sprzętu np. śmigłowcem Mi-6 w jednym rejsie może zabrać 40 ludzi i 2 tony sprzętu.
plro	4	2,5	7	
plm, plmsz	2,8	An-12 4,5	4+5	
plro	2,7	1,9	5	
plm, plmsz	9	IK - 14 6+7	16	
plro	8,6	9	18	
plm, plmsz	18	Mi-4 16	34	
plro	17,2	21	39	

Na wstępie niniejszego rozdziału stwierdzono, że dowództwo i sztab dywizji lotniczej wraz z pododdziałami dywizyjnymi są w stanie przebazować się organicznymi środkami transportu. Pomimo to w warunkach, kiedy zaistnieje konieczność szybkiego przebazowania części sztabu dywizji w nowy rejon mogą być użyte do tego celu środki transportu powietrznego.

Wykorzystanie transportu powietrznego do przebazowania oddziału lotniczego skraca ogólną długość przebazowania. Jednakże ilość transportu powietrznego, który otrzyma pułk lotniczy do przebazowania będzie z reguły ograniczona i nie pozwoli przetransportować na nowe lotnisko wszystkich sił i środków podlegających przebazowaniu. Ilość transportu powietrznego jaką otrzyma pułk lotniczy wyniesie jeden lub dwa samoloty transportowe z prawem wykorzystania 2 - 3 rejonów. Brakująca ilość uzupełniona będzie transportem samochodowym.

Transport kolejowy i morski w перебазованиах Lotnictwa Operacyjnego przypuszczalnie nie znajdzie szerszego zastosowania, a jego wykorzystanie dla potrzeb перебазowań będzie sporadyczne. Korzystanie z transportu kolejowego może mieć miejsce w okresie bezpośredniego zagrożenia. Korzystać z niego będą w głównej mierze jednostki перебазовujące się na duże odległości i posiadające ciężki sprzęt / jednostki tyłowe /.

Transport morski może znaleźć zastosowanie dla перебазования jednostek działających na półwyspie Jutlandzkim lub mających bazować na wyspach duńskich. Konieczność korzystania z tego transportu nastąpi wtedy, kiedy organizator перебазования będzie dysponował małą ilością środków transportu powietrznego lub kiedy gabaryty sprzętu zabezpieczającego / radiostacje, stacje radiolokacyjne itp / nie pozwolą na перебазowanie tego sprzętu transportem powietrznym.

x

x

x

Podsumowując wykorzystanie środków transportowych podczas перебазования oddziałów i związków taktycznych lotnictwa można stwierdzić, że jednostkami które będą zabezpieczać перебазowanie /oprócz oddziałów lotniczo - technicznych / mogą być : samodzielne pododdziały samochodowe, pułki lotnictwa transportowego /samolotowe lub śmigłowe/, jednostki wojsk kolejowych i marynarki wojennej.

Wydajność marszowa i przewozowa każdego rodzaju i środka transportu jest inna i w zasadniczy sposób wpływa na osiągnięcie gotowości do działań z nowego lotniska oraz ogólną długotrwałość перебазования. Pozwala to stwierdzić, że korzystanie z określonego rodzaju środka transportu wywiera swój specyficzny wpływ na organizację przejścia rzutu zabezpieczenia z jednego lotniska na inne.

### III. ORGANIZACJA I WYKONANIE PRZEBAZOWANIA PUŁKU LOTNICZEGO

#### 1. Wypracowanie decyzji na перебазowanie.

Podstawą do wypracowania decyzji na перебазowanie przez dowódcę pułku lotniczego jest: treść otrzymanego zadania oraz istniejąca sytuacja w której znajduje się pułk. Ogólny schemat pracy dowódcy

pułku lotniczego przy podejmowaniu decyzji na przebazowanie w zasadzie nie różni się od metody pracy przy podejmowaniu decyzji na działania bojowe. Jednakże treść pracy będzie posiadała odmienny charakter od organizacji działań bojowych.

Zadanie na przebazowanie pułk lotniczy otrzyma od bezpośredniego przełożonego, którym może być sztab dywizji lub armii lotniczej. Treść zadania na przebazowanie jakie otrzyma pułk lotniczy powinna zawierać :

- najnowsze dane o sytuacji, które mogą wpływać na wykonanie przebazowania ;
- dane o lotnisku na które ma być wykonane przebazowanie /położenie lotniska i jego ogólną charakterystykę /;
- materiałowo - techniczne zabezpieczenie przebazowania / przydział środków transportowych i jednostkę lub jednostki realizujące materiałowo-techniczne zabezpieczenie w poszczególnych lotnisk/;
- marszruty, miejsca i czasy przekraczania przeszkód wodnych ;
- zabezpieczenie bojowe i specjalne organizowane przez szczeble nadrzędne ;
- termin osiągnięcia gotowości do działań z nowego lotniska ;
- kiedy, komu i gdzie zameldować decyzję na przebazowanie.

Ponadto dowódca pułku może otrzymać szereg bardziej szczegółowych danych dotyczących przejścia na nowe lotnisko np: sposób przebazowania rzutu bojowego, skład czołówki technicznej itp.

Po otrzymaniu zadania dowódca pułku przystępuje do jego analizy. Analiza zadania na przebazowanie charakteryzuje się tym, że powinna zawierać niektóre elementy wstępnej oceny sytuacji. Wynika to z konieczności szybkiego podjęcia decyzji na wysłanie czołówki technicznej na nowe lotnisko. Będzie to miało miejsce w warunkach kiedy czas pomiędzy otrzymaniem zadania, a osiągnięciem gotowości do działań z nowego lotniska będzie ograniczony. W takich warunkach po przeprowadzonej analizie zadania dowódca między innymi musi mieć sprecyzowaną decyzję na wysłanie czołówki technicznej pułku na nowe lotnisko. Ponadto w wyniku analizy zadania dowódca pułku lotniczego powinien posiadać sprecyzowany ogólny zamiar przejścia całości pułku na nowe lotnisko. Taki zamiar potrzebny jest do skanalizowania, a tym samym usprawnienia pracy oficerów sztabu i służb. W końcowym rezultacie analizy zadania na przebazowanie dowódca pułku lotniczego powinien mieć sprecyzowane :

- a/ wnioski dotyczące celu przebazowania, elementów o których będzie <sup>musiał</sup> ~~miał~~ sam decydować, danych które potrzebne będą od oficerów sztabu i służb do podjęcia ostatecznej decyzji na przebazowanie oraz wnioski wynikłe z kalkulacji czasu ;
- b/ zamiar przebazowania określający ogólną koncepcję przebazowania rzutu bojowego i rzutu zabezpieczenia ;
- c/ w warunkach ograniczonego czasu decyzję dotyczącą składu, sposobu przebazowania i terminu osiągnięcia na nowym lotnisku gotowości do przyjęcia rzutu bojowego przez czołówkę techniczną. ;

Kolejną czynnością dowódcy po przeprowadzonej analizie zadania w wypadku ograniczonego czasu powinno być wysłanie czołówki technicznej na nowe lotnisko oraz udzielenie wytycznych oficerom sztabu i szefom służb.

Zadanie na wysłanie czołówki technicznej stawiane powinno być dowódcy czołówki technicznej w obecności oficerów sztabu i służb. Zadanie to powinno obejmować :

- dane o sytuacji mogące mieć wpływ na przerzut i pracę czołówki na nowym lotnisku / przebieg linii frontu, sytuacje skażeń na marszrutach, działalność grup dywersyjnych itp. / ;
- skład czołówki technicznej / ilość ludzi i sprzętu z poszczególnych pododdziałów / ;
- sposób przebazowania na nowe lotnisko / jakim transportem, po jakich marszrutach lub trasach, warunki marszu lub przelotu / ;
- zadania do wykonania na nowym lotnisku ;
- termin osiągnięcia gotowości do przyjęcia rzutu bojowego na nowym lotnisku ;
- sposoby i terminy składania meldunków o przebiegu przebazowania, stanie nowego lotniska, sytuacji w rejonie nowego lotniska i osiągnięcia gotowości do przyjęcia rzutu bojowego.

Jedną z czynności dowódcy pułku po przeprowadzonej analizie zadania jest udzielanie wytycznych oficerom sztabu i służb. Generalną wytyczną obowiązującą wszystkich oficerów sztabu i służb jest zamiar przebazowania, ogłoszeniem którego dowódca pułku rozpoczyna udzielanie wytycznych. Treść zamiaru przebazowania powinna obejmować :

- orientacyjny termin, termin, skład i sposób przebazowania czołówki technicznej pułku<sup>x/</sup> ;

---

x/ Jeżeli wcześniej nie zostało postawione zadanie na wysłanie czołówki technicznej pułku.

- sposób przebazowania rzutu bojowego ;
- sposób przebazowania rzutu zabezpieczenia.

Szczegółowe wytyczne dla oficerów sztabu i służb powinny dotyczyć przedsięwzięć, które poszczególni oficerowie powinni wykonać do chwili postawienia zadania na przebazowanie pułku przez dowódcę. Do podjęcia decyzji na przebazowanie dowódcy pułku mogą być potrzebne niżej wyszczególnione dane :

a/ Od pomocnika szefa sztabu d/s rozpoznania:

- możliwości wykrycia przez npla jego systemem radiotechnicznym przelotu na nowe lotnisko rzutu bojowego i rzutu zabezpieczenia ;
- stopień zagrożenia kolumn samochodowych przez grupy dywersyjno-rozpoznawcze i rozbite wojska npla na terenie zajęтым przez wojska własne ;
- możliwości przeciwdziałania LM npla podczas przelotu rzutu bojowego i zabezpieczenia ;
- w pułkach lotnictwa rozpoznawczego, organizację wykorzystania i możliwości lotniczej służby fotograficznej w okresie przebazowania.

b/ Od zastępcy szefa sztabu pułku / oficera operacyjnego /:

- wykaz stanu ludzi i sprzętu podlegającego przebazowaniu ;
- propozycje wykorzystania przydzielonych środków transportowych ;
- marszruty i warunki marszu dla kolumn samochodowych ;
- propozycje dotyczące przejścia czołówki technicznej pułku / w przypadku gdy o tym nie zdecydował dowódca pułku podczas analizy zadania /.

c/ Od starszego nawigatora pułku :

- obliczeń nawigacyjnych dotyczących przelotu na nowe lotnisko rzutu bojowego i rzutu zabezpieczenia ;
- organizację wykorzystania środków ubezpieczenia lotu w czasie przelotu poszczególnych rzutów ;
- danych dotyczących warunków eksploatacji nowego lotniska z punktu widzenia nawigatorskiego zabezpieczenia działań bojowych.

d/ Od starszego inżyniera pułku :

- organizacji wykorzystania personelu technicznego podczas przebazowania ;

---

x/ Z uwagi na to, że nie zostało postawione zadanie na wypracowanie sposobu przebazowania pułku.

- możliwości odtwarzania gotowości bojowej samolotów przez personel techniczny znajdujący się w składzie czołówki technicznej ;
  - propozycje postępowania ze sprzętem wymagającym remontu ;
  - organizację rozliczenia się z oddziałem lotniczo - technicznym / w przypadku kiedy na nowym lotnisku pułk będzie zabezpieczony przez inny oddział lotniczo - techniczny /.
- e/ Od dowódcy oddziału lotniczo - technicznego :
- organizacji materiałowo - technicznego zabezpieczenia startu rzutu bojowego ze starego lotniska ;
  - jeżeli pułk przebazowuje się wspólnie z oddziałem lotniczo - technicznym - możliwości materiałowo - technicznego zabezpieczenia działań bojowych pułku z nowego lotniska.

f/ Od szefa sztabu pułku :

- organizacji zabezpieczenia bojowego przebazowania ;
- organizacji dowodzenia pułkiem podczas przebazowania.

Oficerowie sztabu i służb na przygotowanie swoich danych do decyzji będą dysponowali czasem od kilkunastu minut do 1-2 godzin i więcej. Przygotowaniu swoich danych kierują się zamiarem przebazowania ogłoszonym wcześniej przez dowódcę pułku. Należy pamiętać o tym, że zamiar ten nie jest ostateczną decyzją i w związku z tym w uzasadnionych przypadkach propozycje oficerów sztabu i służb mogą od niego odbiegać.

Przy udzieleniu wytycznych przez dowódcę, sztab pułku powinien opracować plan przygotowania pułku do przebazowania na nowe lotnisko<sup>x/</sup>. Powyższy plan winien ujmować wszystkie czynności dowódcy i sztabu pułku od chwili otrzymania zadania na przebazowanie, aż do osiągnięcia przez rzut bojowy gotowości do przelotu na nowe lotnisko / wzór planu - załącznik Nr 1 /. Ponadto oficerowie sztabu i służb powinni wydać / ustnie lub technicznymi środkami łączności / zarządzenie wstępne dotyczące przebazowania. Treść ich może dotyczyć : studiowania przez personel latający rejonu nowego lotniska, czasu i miejsca postawienia zadania na przebazowanie, rozliczenia z oddziałem lotniczo - technicznym oraz przygotowania sprzętu do przebazowania.

Kolejną czynnością dowódcy jest ocena sytuacji i wysłuchanie danych do decyzji podoficerów sztabu i służb. Podstawowe elementy sytuacji, które dowódca będzie musiał ocenić przed podjęciem decyzji

---

x/ Analogia planu przygotowania pułku do działań bojowych.

zostały już wcześniej omówione / patrz treść wytycznych dla oficerów/ sztabu i służb<sup>x/</sup>. Kończącym efektem tej pracy powinno być sprecyzowanie decyzji na przebazowanie pułku.

Decyzja dowódcy na przebazowanie pułku lotniczego powinna obejmować :

- a/ Cel przebazowania pułku / wyprowadzenie spod uderzenia, wprowadzenie pułku w rejon działań bojowych, uzyskanie korzystniejszych warunków do prowadzenia działań bojowych, przejście na inny kierunek operacyjny itp/.
- b/ Sposób wykonania otrzymanego zadania / ogólny zamiar przebazowania rzutu bojowego i rzutu zabezpieczenia /.
- c/ Rozwinięcie sposobu wykonania zadania przebazowania :
  - zadanie dla czołówki technicznej ;
  - zadanie dla rzutu bojowego / sposób i kolejność startu, zbiórka, trasa i profil lotu, ugrupowanie bojowe, lądowanie, osiągnięcie gotowości bojowej do działań z nowego lotniska /;
  - zadanie dla rzutu zabezpieczenia / czas i warunki przebazowania samolotów szkolno - bojowych i samolotów szkolno - treningowych, czas i warunki przebazowania ludzi i sprzętu /;
  - zabezpieczenie bojowe, specjalne i materiałowo - techniczne przebazowania ;
  - termin osiągnięcia gotowości do działań z nowego lotniska ;
  - organizacja dowodzenia podczas przebazowania / miejsce dowódcy pułku, dowódcy poszczególnych rzutów lub części składowych rzutów, sposób utrzymania łączności podczas przelotu lub przemarszu na nowe lotnisko /.

Decyzja na przebazowanie pułku powinna być odzwierciedlona w planie przebazowania, rozkazie na przebazowanie lub rozkazie bojowym.

Plan przebazowania jest podstawowym dokumentem przy pomocy którego dowódca pułku melduje decyzję na przebazowanie oraz stawia zadanie podwładnym. Opracowany jest przed zameldowaniem decyzji na przebazowanie i do czasu zatwierdzenia decyzji stanowi projekt decyzji. Opracowywany jest przez szefa sztabu pułku przy współudziale starszego

---

x/ Sposoby pracy dowódcy podczas oceny sytuacji omawia skrypt płk dypl. R. Seręgiel : " Metodyka wypracowania decyzji przez dowódcę lotniczego " Wydawnictwo ASG - 1964 r.

nawigatora pułku, starszego inżyniera pułku i dowódcy oddziału lotniczo technicznego. Treść planu przebazowania powinna odzwierciedlać decyzję dowódcy pułku, a załączniki do planu rozszerzać jej niektóre elementy. Plan przebazowania opracowywany jest w formie tabelarycznej / załącznik Nr 2 /, a załączniki do planu w formie wykazów i schematów. Załącznikami do planu przebazowania mogą być :

- imienny wykaz ludzi oraz sprzętu wchodzących w skład poszczególnych kolumn / rejsów samolotów transportowych /;
- schemat łączności dowodzenia ;
- schemat ugrupowania poszczególnych rzutów podczas przemarszu /przelotu / na nowe lotnisko ;
- mapy przemarszu / przelotu / poszczególnych rzutów / marszruty, miejsca odpoczynku, obajścia itp/.

Rozkaz na przebazowanie pisany jest ze słów dowódcy podczas stawiania zadań bojowych. Treść rozkazu na przebazowanie powinna zawierać :

- dane o sytuacji powietrznej i naziemnej, które mogą wpływać na wykonanie przebazowania : przewidywaną pogodę w czasie przebazowania ;
- zadanie na przebazowanie i ogólny sposób jego wykonania ;
- zadanie dla rzutu bojowego / skład rzutu, kolejność przebazowania poszczególnych eskadr, czas i sposób startu, zbiórkę, wariant tankowania samolotów, trasa i profil lotu, lądowanie /;
- zadanie dla czółwki technicznej<sup>x/</sup> / skład, czas wymarszu, marszruta, warunki marszu lub przelotu, czas osiągnięcia gotowości do przyjęcia rzutu bojowego /;
- zadanie dla rzutu zabezpieczenia / czas i warunki przebazowania samolotów szkolno - bojowych i samolotów szkolno - treningowych, czas i warunki przebazowania ludzi i sprzętu ;
- zabezpieczenia bojowe, specjalne i materiałowo - techniczne przebazowania ;
- termin osiągnięcia gotowości bojowej do działań z nowego lotniska ;
- organizacja dowodzenia podczas przebazowania / miejsce dowódcy pułku, dowódcy poszczególnych rzutów lub części składowych rzutów, sposób utrzymania łączności podczas przelotu lub przemarszu na nowe lotnisko /;

x/ Jeżeli czółwka techniczna została wysłana na nowe lotnisko przed napisaniem rozkazu, to dany punkt należy redagować w trybie esnajtniejszym.

- terminy i sposób składania meldunków.

Rozkaz bojowy opracowuje się wtedy kiedy przebazowanie wykonywane jest wraz z zadaniem bojowym. W takim przypadku treść dotycząca przebazowania powinna uzupełniać poszczególne punkty omawiające zadanie bojowe. Ponadto w rozkazie takim powinny znaleźć miejsce oddzielne punkty omawiając tylko i wyłącznie zadanie bojowe np. zadanie dla rzutu zabezpieczenia.

Po wypracowaniu decyzji na przebazowanie i zatwierdzenie jej przez przełożonego stawia się zadania podwładnym i kontroluje przygotowanie pododdziałów<sup>do</sup> przebazowania.

Dla lepszego zrozumienia zasad organizacja przebazowania pułku wyżej przedstawiony zakres i sposób pracy dowódcy i sztabu pułku lotniczego został wyizolowany od typowej działalności dowódcy lotniczego w czasie działań bojowych. Niewątpliwie sytuacja w jakiej pokazano przebieg przedsięwzięć związanych z organizacją przebazowania pułk / pułk nie prowadzi działań bojowych, a zajmuje się przebazowaniem/ będzie na ogół występować rzadko. Należy pamiętać o tym, że typowymi będą sytuacje w których równoległe z prowadzeniem działań bojowych pułk będzie musiał organizować przebazowanie. W związku z powyższym przedsięwzięcia dotyczące wykonywania zadań bojowych nakładać się będą w czasie na przedsięwzięcia związane z organizacją przebazowania.

## 2. Skład, przebazowanie i praca czołówki technicznej pułku na nowym lotnisku.

Podstawowym zadaniem czołówki technicznej pułku przy współudziale sił i środków oddziału lotniczo - technicznego jest stworzenie warunków do wylądowania rzutu bojowego na nowym lotnisku. Ponadto czołówka techniczna musi zabezpieczyć dowodzenie i możliwości prowadzenia działań bojowych z nowego lotniska do czasu przybycia pozostałej części rzutu zabezpieczenia. Jest to podstawowy czynnik jakim należy się kierować przy ustaleniu składu czołówki technicznej pułku.

Do wykonania zadań stojących przed czołówką techniczną w zasadzie wystarczy 1/3 personelu technicznego eskadr technicznych wraz ze sprzętem i około 2/3 personelu sztabu pułku. W sumie stanowi to około 60 - 70 ludzi i 2 - 3 tony sprzętu technicznego.

Z uwagi na wymagany od lotnictwa wysoki stopień gotowości bojowej, a w tym gotowości do wykonania manewru lotniskowego, każdy z pułków lotniczych w dowolnej sytuacji powinien posiadać

w gotowości alarmowej do wyjścia na inne lotnisko, czołówkę techniczną o wyżej podanym składzie. W przeciągu jednej godziny od chwili podania odpowiedniego sygnału czołówka techniczna pułku powinna osiągnąć gotowość do wyjazdu na nowe lotnisko.

W niektórych sytuacjach skład alarmowy czołówki technicznej może być zwiększony nawet do 2/3 personelu technicznego eskadr technicznych i sztabu. Mogą to być sytuacje w których pułk będzie zmuszony do prowadzenia jednoczesnych działań z dwóch lotnisk lub sytuacja w której ze starego lotniska brak możliwości do dalszego prowadzenia działań bojowych np. pole walki jest położone poza taktycznym promieniem działania pmsz.

Personalny skład czołówki technicznej powinien przedstawiać się następująco :

- a/ Dowódcą czołówki powinien być doświadczony oficer dowództwa lub sztabu pułku. Najczęściej na dowódcę czołówki technicznej pułku wyznaczony jest zastępca szefa sztabu pułku d/s taktyczno-wyszkoleniowych. Ponadto dowódcą czołówki technicznej pułku może być zastępca dowódcy d/s politycznych lub pomocnik dowódcy pułku d/s ogólnych. W przypadkach kiedy skład czołówki technicznej jest duży jej dowódcą może być szef sztabu pułku. Dowódcą czołówki powinien posiadać swego zastępcę d/s politycznych, którym będzie jeden z oficerów politycznych pułku.
- b/ Z oficerów sztabu do czołówki technicznej pułku powinien wchodzić : szef łączności pułku, 1 - 2 szefów sztabów eskadr, dowódcą SD pułku lub navigator operator wraz z planszeczystami. Ponadto podoficer sekcji przelotów i 1 - 2 pisarzy.
- c/ Z personelu technicznego 3 - 5 oficerów dowództwa dyonu technicznego, jeden inżynier eskadry, 3 techników kluczy, technicy uzbrojenia, wyposażenia pokładowego, urzą-dzeń radio- elektrycznych oraz mechanicy różnych specjalności z przewagą mechaników samolotów. Około 75 - 80 % personelu czołówki technicznej to personel z eskadr technicznych.

Przejście czołówki technicznej pułku na nowe lotnisko może być wykonane przy użyciu transportu samochodowego lub powietrznego. Który z tych środków będzie użyty uzależnione będzie od treści otrzymanego zadania oraz decyzji dowódcy pułku.

Dotychczasowa praktyka ćwiczeń wykazuje, że w wypadku otrzymania przez pułk lotniczy ograniczonej ilości samolotów do przebazowania,

to samoloty wykorzystywane są głównie do przerzucenia czołówki technicznej. Dzieje się tak dlatego, że pułk otrzymuje zadanie na przebazowanie po całkowicie zakończonej "budowie lotniska". Takie postępowanie w warunkach operacji zaczepnej, kiedy pułki przechodzić będą na lotniska nowobudowane lub remontowane, prowadziłyby do straty możliwie maksymalnego czasu bazowania na nowym lotnisku. W warunkach operacji zaczepnej czołówka techniczna pułku powinna przybyć na nowe lotnisko na 3 - 4 godziny przed terminem oddania lotniska do eksploatacji, a moment ukończenia budowy drogi startowej powinien oznaczać termin osiągnięcia przez lotnisko gotowości do przyjęcia rzutu bojowego. Stąd wniosek, że w chwili przybycia czołówki na nowe lotnisko, droga startowa nie pozwoli na lądowanie samolotów transportowych. Dlatego w wypadku posiadania ograniczonej ilości samolotów transportowych czołówki techniczne należy przebazowywać transportem samochodowym, a samoloty transportowe wykorzystywać do przebazowania najbardziej niezbędnego personelu po starcie rzutu bojowego ze starego lotniska.

Czołówką techniczną pułku można rozpocząć przebazowywać na 4 - 5 godzin przed terminem oddania do eksploatacji drogi startowej transportem powietrznym, jeżeli do jej przebazowania zostaną użyte śmigłowce.

Przejście czołówki technicznej pułku na nowe lotnisko transportem samochodowym organizuje się w jednej kolumnie, która może liczyć 4 - 5 samochodów ciężarowych oraz 1 - 2 przyczepy dwuosiowe. W przypadku kiedy pułk na nowe lotnisko przebazowuje się wspólnie z oddziałem lotniczo - technicznym, wówczas czołówka techniczna pułku wykonuje na nowe lotnisko przemarsz wspólnie z pierwszym rzutem zabezpieczenia oddziału lotniczo - technicznego.

Jeżeli warunki na to pozwolą, czołówka techniczna pułku podczas przemarszu na nowe lotnisko powinna utrzymywać łączność ze starym lotniskiem. Do tego celu mogą być wykorzystywane radiostacje, których czas rozwinięcia i przygotowania do pracy nie przekracza 20 min.

Po przybyciu na nowe lotnisko czołówka techniczna pułku ma do spełnienia następujące prace :

- zapoznanie się z propozycjami dowódcy oddziału lotniczo - technicznego o rozmieszczeniu pułku na nowym lotnisku;

- sprawdzenie obiektów /miejsc / przeznaczonych do rozmieszczenia pułku ;
- wyposażenie i uruchomienie SD pułku ;
- kierowanie rozwijaniem środków łączności i nawiązanie łączności ze starym lotniskiem ;
- pobieranie sprzętu technicznego do obsługi samolotów z oddziału;
- gdy czasna to pozwala, opracowanie instrukcji eksploatacji nowego lotniska i oblot środków ubezpieczenia lotów.

Wykonanie tych prac wymaga 3 - 4 godzin w tym 1 - 2 godziny czasu dziennego. Oznacza to, że w wypadku gdy przebazowanie rzutu bojowego ma się rozpocząć o świcie w dniu następnym, to czołówka winna być wysłana w dniu poprzednim, z takim wyliczeniem aby przybyła na nowe lotnisko 1 - 2 godziny przed zmrokiem.

Szczegółowe zadania czołówki technicznej pułku i termin ich wykonania ujmuje się w " planie pracy czołówki technicznej." Plan pracy czołówki technicznej jest dokumentem roboczym. Opracowywany jest przez dowódcę czołówki technicznej przed wyjazdem na nowe lotnisko i zatwierdzany przez dowódcę pułku lotniczego / wzór planu - załącznik Nr 8 /.

### 3. przelot rzutu bojowego na nowe lotnisko.

Sposób przelotu rzutu bojowego na nowe lotnisko uzależniony jest od tego czy pułk przebazowuje się z jednoczesnym wykonaniem zadania bojowego lub bez wykonania zadania bojowego.

Jeżeli pułk przebazowuje się na nowe lotnisko z jednoczesnym wykonaniem zadania bojowego, to warunki przelotu uzależnione są przede wszystkim od wykonywanego zadania bojowego. Przybycie poszczególnych grup rzutu bojowego w rejon nowego lotniska będzie następowało w takim składzie w jakim było wykonywane zadanie bojowe.

Pułk przebazowujący się na nowe lotnisko bez wykonania zadania bojowego powinien wykonać przelot na nowe lotnisko takimi grupami w jakich najczęściej wykonuje zadanie bojowe / parami, kluczami lub eskadrami /. Wielkość grup w jakich jest wykonywany przelot powinna stwarzać pomyślne warunki do lotu na małej wysokości, który wygodniej wykonywać małą /np/ para, klucz /.

Pomiędzy poszczególnymi grupami rzutu bojowego powinny być zachowane odpowiednie odległości. Wielkość tych odległości powinna być taka, aby w chwili przybycia nad nowe lotnisko kolejnej grupy - poprzedzenia grupa całkowicie zakończyła lądowanie. Przy ustaleniu tych odległości należy uwzględnić, że nowe lotnisko będzie nieznane

personelowi latającemu. W związku z tym każdy z pilotów będzie musiał wykonać krąg i zapoznanie się z warunkami lądowania. Samo lądowanie wykonuje się pojedynczymi samolotami w odstępach czasowych 40 - 50 sekund.

Po zakończeniu lądowania samoloty należy kierować natychmiast do stref rozśrodkowania według uprzednio opracowanego planu, a następnie przystąpić do odtwarzania gotowości bojowej.

Trasa lotu podczas przebazowania bez wykonania zadania bojowego powinna stanowić najkrótszą odległość łączącą stare i nowe lotnisko z pominięciem stref zakazanych np. stref ognia rakiet przeciwlotniczych. Profil lotu powinien być taki, aby nieprzyjaciel nie posiadał możliwości dostarczenia rzutu bojowego przez swój system radiotechniczny. Oznacza to, że w zależności od położenia linii frontu może być wykonywany na małej lub średniej wysokości.

Ugrupowanie bojowe podczas przelotu stosuje się takie samo, jak przy wykonywaniu zadań bojowych.

Podczas przebazowania rzutu bojowego bez wykonania zadania bojowego, samoloty szkolno - bojowe można włączyć w skład rzutu bojowego. Jest to możliwe wtedy, kiedy prędkość przelotowa samolotów szkolno - bojowych odpowiada prędkości przelotowej samolotów bojowych.

Zabezpieczenie przelotu rzutu bojowego obejmuje : zabezpieczenie bojowe, materiałowe-techniczne i specjalne.

Zabezpieczenie bojowe polega na odpowiednim maskowaniu przelotu i lądowania na nowym lotnisku. Osiąga się to przez lot w martwych strefach obserwacji stacji radiolokacyjnych nieprzyjaciela. Jeżeli przelot na nowe lotnisko wykonywany jest w martwych strefach obserwacji stacji radiolokacyjnych nieprzyjaciela, to z przeciwdziałaniem jego lotnictwa w zasadzie nie należy się liczyć. W wypadku napotkania na takie przeciwdziałanie poszczególne grupy odpierają atak we własnym zakresie. Poza tym z uwagi na maskowanie, korespondencja radiowa pomiędzy samolotami w powietrzu oraz " ziemią " i samolotami powinna być ograniczona do niezbędnego minimum. Do kierowania lądowaniem na nowym lotnisku powinny być wykorzystywane radio-sracje małej mocy.

Zabezpieczenie specjalne przebazowania obejmuje przedsięwzięcie inżynieryjno - techniczne, nawigatorskie, łączności i inne. Trudności zabezpieczenia inżynieryjno - technicznego polegają na tym, że

personalem technicznym w okresie przebazowania należy zapewnić pracę bojową z dwóch lotnisk. Efektywny czas pracy personelu technicznego przy obsłudze samolotów skraca się na skutek przemarszu na nowe lotnisko, i dodatkowych czynności związanych ze zmianą warunków pracy. Stąd też organizacja wykorzystania i sposób przebazowania na nowe lotnisko personelu technicznego posiada istotny wpływ na natężenie działań pułku.

Zabezpieczenie nawigatorskie przebazowania polega na studiowaniu przez personel latający rejonu nowego lotniska, przeprowadzaniu przez starszego nawigatora rekonesansu nowego lotniska z powietrza, opracowaniu instrukcji eksploatacji nowego lotniska, przygotowaniu obliczeń nawigacyjnych na przelot i opracowaniu planu wykorzystania środków ubezpieczenia lotów. Jeżeli pułk przebazowuje się wspólnie z oddziałem lotniczo - technicznym, nawigator pułku powinien określić sposób przejścia środków ubezpieczenia lotów na nowe lotnisko.

Środki ubezpieczenia lotów / szczególnie radiostacja prowadząca dalsza / z uwagi na maskowanie radiotechniczne powinna być włączona do pracy możliwie jak najpóźniej. O ile warunki atmosferyczne na to pozwolą wyjście poszczególnych grup w rejon nowego lotniska powinno być wykonane metodą obserwacji wzrokowej, a przy dojściu do nowego lotniska na żądanie z powietrza może być włączona radiostacja prowadząca bliższa.

Rzut bojowy może rozpocząć <sup>start</sup> ze starego lotniska dopiero wtedy, kiedy na nowym lotnisku zostaną uruchomione środki dowodzenia. Na starym lotnisku środki łączności mogą zakończyć pracę, kiedy na nowym lotnisku zakończył lądowanie ostatni samolot rzutu bojowego lub rzutu zabezpieczenia. Oznacza to, że w czasie przelotu rzutu bojowego muszą pracować środki łączności na dwóch lotniskach. Organizacja tego typu łączności będzie dość łatwa w realizacji, jeżeli na nowym lotnisku pułk przyjmowany będzie na zaopatrzenie przez inny oddział lotniczo - techniczny. O wiele trudniejsza będzie organizacja łączności podczas wspólnego przebazowania z oddziałem lotniczo - technicznym.

W takich przypadkach organizację wykorzystania środków łączności określa szef łączności pułku.

Inne rodzaje zabezpieczenia specjalnego jak zabezpieczenie meteorologiczne i medyczne organizuje się na podstawie ogólnie przyjętych zasad.

Organizatorem zabezpieczenia bojowego i wszystkich przedsięwzięć zabezpieczenia specjalnego jest szef sztabu pułku przy współudziale odpowiednich specjalistów.

#### 4. Przebazowanie rzutu zabezpieczenia.

Rzut zabezpieczenia pułku lotniczego mając na uwadze etatowy skład pułku / bez alarmowego składu czołówki technicznej / stanowią:

- 5 samolotów szkolno - bojowych / UT MiG-15 /;
- 3 samoloty szkolno - treningowe / TS-8 "Bies" /;
- ok. 200 ludzi personelu technicznego i sztabu ;
- ok. 10-12 ton sprzętu technicznego i sztabu oraz samochody specjalne PWR i foto.

Samoloty szkolno - bojowe jeżeli nie są przebazowywane wspólnie z rzutem bojowym wykonują na nowe lotnisko przelot w oddzielnej grupie. Start tych samolotów będzie następował bezpośrednio po rzucie bojowym. Warunki przelotu samolotów szkolno - bojowych będą zbliżone do przelotu rzutu bojowego przebazowywanego bez wykonania zadania bojowego. Samolotami tymi oprócz pięciu pilotów można przebazować dodatkowo pięciu ludzi personelu kierowniczego pułku.

Samoloty szkolno - treningowe z uwagi na ich dane taktyczno-techniczne przebazowuje się w oddzielnej grupie. Przelot wykonywać mogą po tej samej trasie co rzut bojowy, lecz czas ich przebazowania powinien być tak dobrany, aby nie przeszkadzały rzutowi bojowemu lub samolotom szkolno - bojowym. Podobnie jak samolotami szkolno-bojowymi w drugich kabinach samolotów szkolno - treningowych można przebazować trzech oficerów personelu kierowniczego pułku.

Dla przejścia pozostałej części rzutu zabezpieczenia potrzeba około 6 - 13 samochodów ciężarowych oraz 4 - 5 przyczep dwuosiowych. Całość kolumny rzutu zabezpieczenia pułku może liczyć : 6 - 13 samochodów ciężarowych, 2 - 16 samochodów specjalnych /PWR, foto, radio-stacja, sanitarny, osobowo - terenowy, warsztat samochodowy /.

Wymarsz personelu i sprzętu ze starego lotniska powinien nastąpić niezwłocznie po starcie rzutu bojowego i ostatnich samolotów rzutu zabezpieczenia.

Przemarsz na nowe lotnisko powinien być wykonywany po marszrucie wskazanej przez dowódcę pułku. Istotnym zagadnieniem podczas przemarszu jest przestrzeganie czasów przejścia przez przeprawy na przeszkodach wodnych. Terminy przekroczenia przeszkód wodnych dla

pułków lotniczych określone są na szczeblach operacyjnych. Przejście w rejon przeprawy w niewłaściwym terminie może uniemożliwić jej przekroczenie.

Zabezpieczenie przemarszu rzutu zabezpieczenia obejmuje obronę przed bronią masowego rażenia oraz obronę przed nieprzyjacielem naziemnym.

W celu zabezpieczenia się od skutków broni masowego rażenia każdy żołnierz znajdujący się w kolumnie powinien posiadać indywidualne środki obrony chemicznej. Na czele kolumny powinien znajdować się obserwator rozpoznania skażeń wyposażony w odpowiednią aparaturę. Kolumna rzutu zabezpieczenia wykonywać będzie marsz po drogach ciągle kontrolowanych przez wojska lądowe. Drogi te na ogół będą posiadały tablice informujące o aktualnej sytuacji skażeń. Ponadto informacje o sytuacji skażeń uzyskiwać będzie można od punktów regulacji ruchu. Dowódca kolumny te informacje powinien ciągle śledzić i oceniać oraz podejmować decyzje na pokonywanie skażonych odcinków terenu. Mogą one dotyczyć obejścia bardzo niebezpiecznych rejonów, lub pokonywanie odcinków skażonych w indywidualnych środkach obrony przed bronią masowego rażenia. Po przekroczeniu odcinka skażonego na krótkich lub długich postojach zarządzać odkażanie przez usuwanie kurzu z odzieży ludzi i sprzętu oraz mycie ludzi i pojazdów mechanicznych.

Podczas marszu kolumna rzutu zabezpieczenia może się natknąć na przeciwdziałanie ogniowe grup dywersyjnych lub rozbitych sił nieprzyjaciela. W tym celu każdy żołnierz w kolumnie powinien posiadać wyposażenie strzeleckie <sup>ni</sup> /broń osobistą i granaty /. Ludzie znajdujący się na jednym samochodzie powinni tworzyć pododdział ogniowy / drużynę lub pluton / i na każdy samochód powinno się wyznaczyć dowódcę.

Odpieranie takiego przeciwdziałania w zależności o sytuacji wykonywane jest w marszu lub po zatrzymaniu kolumny.

Podobnie jak czołówka techniczna, rzut zabezpieczenia pułku powinien podczas przemarszu utrzymywać łączność radiową ze stanowiskiem dowodzenia pułku i meldować o nie przewidzianych sytuacjach.

##### 5. Dowodzenie podczas przebazowania pułku lotniczego.

Dowodzenie pułkiem lotniczym podczas przebazowania polega na kierowaniu przez dowódcę i sztab pułku przejściami poszczególnych

rzutów na nowe lotnisko przy jednoczesnym kierowaniu działaniami bojowymi. Ta właściwość powoduje, że organizacja dowodzenia podczas przebazowania jest dość skomplikowana.

Struktura organizacyjna sztabu pułku lotniczego i jego SD jest w zasadzie przystosowana do dowodzenia z jednego lotniska całością sił pułku. Podczas przebazowania następuje konieczność podziału dowództwa i sztabu pułku na dwie części. Każda z tych części powinna być zdolna w okresie od momentu wymarszu / startu / na nowe lotnisko czółowki technicznej pułku do chwili całkowitego zakończenia przebazowania pułku - kierować działaniami bojowymi całego pułku. Trudności związane z organizacją dowodzenia potęguje się, jeżeli pułk przebazowany jest na nowe lotnisko wspólnie z oddziałem lotniczo - technicznym. W takim przypadku musi nastąpić przerwa w pracy części środków łączności, zmuszonych do wykonania przemarszu na nowe lotnisko. Przebazowanie środków łączności wykonywane będzie transportem samochodowym. Stąd też możliwości wykorzystania całości środków łączności znajdujących się w oddziale lotniczo - technicznym będzie bardzo ograniczone. Ten fakt w poważnej mierze utrudni dowodzenie.

Organizatorem dowodzenia <sup>na</sup> nowym lotnisku jest dowódca czółowki technicznej wraz z szefem łączności pułku i dowódcą lub nawigatorem naprowadzania stanowiska dowodzenia pułku. Ich czynności w zakresie organizacji dowodzenia polegają na :

- wyborze w terenie miejsca na stanowisko dowodzenia i sztab pułku ;
- wydanie wytycznych oddziałowi lotniczo - technicznemu na rozwinięcie środków łączności ;
- przekazanie dowódcy kompanii łączności oddziału lotniczo-technicznego danych pracy środków łączności / częstotliwości, kryptonimów i metod pracy środków łączności w poszczególnych sieciach lub na kierunkach/;
- sprawdzenie pracy środków łączności w poszczególnych sieciach i na kierunkach ;
- nawiązanie łączności z przełożonym / dywizją lub armią lotniczą /, ze starym lotniskiem i miejscowymi władzami / wojskowymi i administracji cywilnej<sup>x/</sup>.

Wyżej wymienione przedsięwzięcia powodują między innymi konieczność włączenia na nowym lotnisku do pracy środków łączności radiowej " na nadawanie " jeszcze przed lądowaniem rzutu bojowego.

---

x/ Jeżeli takowe znajdują się w rejonie lotniska.

Oczywiście ta konieczność może spowodować zdemaskowanie nowego lotniska jeszcze przed lądowaniem na nim rzutu bojowego. Mając to na uwadze, czółowka techniczna pułku w okresie pracy na nowym lotnisku powinna ograniczyć do niezbędnego minimum wykorzystanie środków łączności radiowej pracujących "na nadawaniu".

Korespondencja środkami łączności pomiędzy starym i nowym lotniskiem powinna być prowadzona przy użyciu dokumentów tajnego dowodzenia. W tym celu każdy pułk powinien posiadać przygotowaną tabelę sygnałową i mapę kodowaną, które pozwalałyby na współpracę pomiędzy starym i nowym lotniskiem. Ponadto czółowka techniczna pułku powinna posiadać komplet dokumentów tajnego dowodzenia niezbędny do dowodzenia całością działań pułku. Należy zwrócić uwagę na fakt, że w okresie przebazowania nastąpi przerwa w łączności szyfrowej pomiędzy pułkiem i przełożonym. Wynika to z tego, że pułk posiada jednego oficera / pomocnika szefa sztabu d/s szyfrowo - kodowych / mającego prawo posługiwania się dokumentami szyfrowymi. Ażeby tą przerwę skrócić do minimum, danego oficera wraz z dokumentacją szyfrową należy przebazować samolotem szkolno - bojowym lub szkolno - treningowym.

Z uprzednio omawianego składu czółowki technicznej pułku wynika, że w jej składzie nie znajduje się oficer posiadający uprawnienie do kierowania lotami. Dlatego przebazowanie rzutu bojowego powinno się rozpocząć od przelotu na nowe lotnisko pary samolotów w składzie : dowódca pułku lub zastępca dowódcy d/s liniowych plus nawigator pułku lub szef strzelania powietrznego. Zadaniem tej pary jest kierowanie lądowaniem rzutu bojowego na nowym lotnisku. Ażeby ta para mogła spełnić swoje zadanie powinna na nowym lotnisku wygądać ok. 15 minut przed startem kolejnych samolotów rzutu bojowego ze starego lotniska. Startem ze starego lotniska kierują pozostali dwaj oficerowie z dowództwa pułku np. jeżeli dowódca pułku i nawigator kierują lądowaniem, to zastępca dowódcy pułku d/s liniowych i szef strzelania powietrznego pułku powinni kierować startem. Grupa kierująca startem rzutu bojowego powinna wystartować ze starego lotniska po wylądowaniu na nowym lotnisku ostatnich samolotów rzutu bojowego, które sama wypuszczała.

Rzut bojowy wykonujący przelot na nowe lotnisko niewątpliwie będzie obserwowany przez własny system wykrywania i powiadamiania. Dane o przelocie rzutu bojowego podawane będą w "sieci powiadamiania o własnych samolotach". Ponadto pułk będzie otrzymywał dane z "sieci powiadamiania o samolotach nieprzyjaciela". W ten sposób istnieją warunki do posiadania na stanowisku dowodzenia pułku danych o sytuacji powietrznej. Ta sytuacja powinna być w trakcie przelotu rzutu bojowego ciągle analizowana. Wnioski z tej sytuacji mogą służyć do kierowania przelotem np.: powiadamiania grup w powietrzu o zbliżających się samolotach nieprzyjaciela lub wydawania komend na zmianę kursu w wypadku zejścia z trasy itp.

Dowodzenie rzutami naziemnymi w trakcie przemarszu na nowe lotnisko jest bardziej złożone, aniżeli rzutami powietrznymi<sup>x/</sup>. Wynika to z technicznych możliwości utrzymania ciągłej łączności, a tym samym braku danych o miejscu i stanie rzutu naziemnego w dowolnym momencie. Radiostacja typu R-118 jest w stanie pracować w marszu i utrzymywać łączność na odległość nie przekraczającą 30 km. Natomiast radiostacją typu R-820 można utrzymać łączność na odległościach rzędu 200 - 300 km, lecz praca radiostacji wymaga zatrzymania kolumny. W związku z powyższym kontakt SD pułku z rzutem naziemnym będzie fragmentaryczny.

W dowodzeniu rzutem naziemnym duża odpowiedzialność spoczywa na dowódcach kolumn, których czyni się w pełni odpowiedzialnych za całokształt przedsięwzięć realizowanych podczas samego marszu. Dowódcy kolumn w wypadku jeżeli w kolumnie posiadają radiostacje powinni na SD pułku przekazywać okresowe meldunki o realizacji planu marszu lub nieprzewidzianych przeszkodach w wykonywaniu marszu. Dowódca pułku znając sytuację kolumny, poprzez swoich przełożonych może interweniować w oddziałach zabezpieczenia lub regulacji ruchu o usunięciu przeszkód hamujących marsz.

#### IV. ORGANIZACJA PRZEBAZOWANIA W DYWIZJI LOTNICZEJ.

Pojęcie "przebazowania dywizji lotniczej" może być dwójako interpretowane. Za "przebazowanie dywizji lotniczej" można uważać sytuację - po pierwsze - w której dowództwo, sztab dywizji, pododdziały dywizyjne i podległe jej oddziały lotnicze przechodzą w jednakowym czasie całością sił na nowy węzeł lotniskowy; po drugie - sytuacja<sup>x/</sup> Za "rzut powietrzny" należy uważać rzut bojowy lub rzut zabezpieczenia przebazowanych transportem powietrznym.



Częstotliwość przebazowania sztabu dywizji lotniczej będzie zbliżona do częstotliwości przebazowań oddziałów lotniczych wchodzących w jej skład.

Zadanie na przebazowanie sztabu dywizji lub któregośkolwiek z jej oddziałów otrzymuje dowódca dywizji ze sztabu armii lotniczej. Ogólna treść tych zadań może dotyczyć :

- przebazowania sztabu dywizji wraz z wszystkimi jej podległymi oddziałami lotniczymi i lotniczo - technicznymi;
- przebazowania sztabu dywizji wraz z jednym oddziałem lotniczym na jedno lub różne lotniska ;
- przebazowanie tylko sztabu dywizji z pozostawieniem na miejscu oddziału lotniczego przy którym bazował ;
- przebazowanie tylko jednego lub dwóch oddziałów lotniczych z pozostawieniem na dotychczasowym miejscu sztabu dywizji / załącznik Nr 9 /.

W każdym z powyższych przypadków zakres i treść pracy dowódcy oraz sztabu dywizji lotniczej, która obejmuje organizację przebazowania będzie różna. W jednym przypadku dowódca dywizji będzie się mógł ograniczyć do przyjęcia do wiadomości zadania, które wpłynie z armii lotniczej, przekazanie go do pułku i zatwierdzenia decyzji dowódcy pułku na przebazowanie. Jednakże będą miały również miejsce sytuacje, w których dowódca dywizji będzie musiał decydować o szeregu zagadnień związanych z przejściem całej dywizji na nowy węzeł lotniskowy. W takich sytuacjach na szczeblu dywizji lotniczej zakres przedsięwzięć organizacyjnych obejmujących przebazowanie będzie dość obszerny.

Treść zadania, które wpłynie z armii lotniczej na przebazowanie całej dywizji powinna obejmować :

- najnowsze dane o sytuacji, które mogą wpływać na wykonanie przebazowania ;
- dane o lotniskach, na które ma być wykonane przebazowanie /położenie lotnisk i ich ogólną charakterystykę /;
- przydział środków transportowych na przebazowanie pułku / z jakiej jednostki, w jakiej ilości /;
- marszruty, miejsca i czasy przekraczania przeszkód wodnych ;
- termin osiągnięcia gotowości do działań z nowego lotniska ;
- kiedy, komu i gdzie zameldować decyzję na przebazowanie.

Ponadto dowódca dywizji może otrzymać szereg bardziej szczegółowych danych dotyczących przejścia na nowy węzeł lotniskowy.

Pierwszą czynnością dowódcy po otrzymaniu zadania będzie przeprowadzenie jego analizy. Istotnym zagadnieniem w tej analizie zadania jest kalkulacja czasu. Wnioski z analizy zadania powinny stanowić podstawę do wydania wstępnych zarządzeń, udzielenia wytycznych oficerom sztabu i służb oraz powinny określać ogólny zamiar przebazowania dywizji.

Wstępne zarządzenie dowódcy dywizji po analizie zadania mogą dotyczyć :

- wysłanie grupy dowodzenia dywizji na nowe lotnisko ;
- wysłanie zarządzeń przygotowawczych do pułków i oddziałów lotniczych ;
- przeprowadzenie przez sztab dywizji rekonesansu lotnisk.

Zamiar ogłaszany przez dowódcę dywizji powinien określać:

- lotniska bazowania poszczególnych pułków na nowym węźle lotniskowym ;
- lotnisko, w rejonie którego należy rozmieścić sztab dywizji /jeżeli nie zostało określone w zadaniu przez przełożonego /;
- terminy osiągnięcia gotowości do działań przez poszczególne pułki w nowym węźle lotniskowym ;
- sposób przebazowania oddziałów lotniczych i lotniczo - technicznych ;
- ogólną koncepcję wykorzystania środków transportowych przydzielonych na przebazowanie.

Rola jaką powinien powyższy zamiar spełnić jest podobna jak w pułku lotniczym.

Wytyczne dla oficerów sztabu i szefów służb mają na celu zapoznanie ich, z otrzymanym zadaniem, zamiarem przebazowania oraz nakazanie im wprowadzenia w życie wstępnie podjętych decyzji i przygotowanie danych do ostatecznej decyzji na przebazowanie dywizji. Dane, których będzie żądał dowódca dywizji od oficerów sztabu i szefów służb mogą dotyczyć :

a/ Od Szefa Wydziału Rozpoznawczego :

- wniosków o zagrożeniach bazowania na węźle lotniskowym ;
- wniosków o możliwości wykrycia przez nieprzyjaciela przelotu rzutów zabezpieczenia i rzutów bojowych ;

- składu osobowego i ilości sprzętu Wydziału Rozpoznawczego i pododdziału lotniczej służby fotograficznej w składzie grupy dowodzenia dywizji ;
  - możliwości pododdziału lotniczej służby fotograficznej w okresie przebazowania.
- b/ Od Szefa Wydziału Operacyjnego :
- stanu sił i środków podlegających przebazowaniu ;
  - organizacja wykorzystania przydzielonych środków transportowych ;
  - ogólny skład grupy dowodzenia dywizji i sposób jej przejścia na nowe lotnisko / kalkulacja przemarszu / ;
  - charakterystykę przydzielonych marszrut i przepraw ;
- c/ Od Szefa Wydziału Zaopatrzenia dywizji :
- możliwości tyłowego zabezpieczenia przebazowania pułków i sztabu dywizji ;
  - organizacji wykorzystania oddziałów lotniczo - technicznych na nowym węźle lotniskowym ;
  - przydział środków transportowych z oddziałów lotniczo - technicznych na przebazowanie pułków ;
  - możliwości tyłowego zabezpieczenia działań bojowych na nowym węźle lotniskowym.
- d/ Od Starszego Navigatora dywizji :
- nawigacyjną charakterystykę nowego węzła lotniskowego ;
  - osie tras dla poszczególnych pułków ;
  - organizację wykorzystania środków ubezpieczenia lotów podczas przebazowania ;
  - obliczenia nawigacyjne na przelot samolotów klucza dowództwa i samolotów klucza łącznikowego.
- e/ Od Szefa Służby Chemicznej :
- sytuacji skażeń nowego węzła lotniskowego ;
  - sytuacji skażeń na przydzielonych marszrutach ;
  - organizacji opbmar nowego węzła lotniskowego ;
  - organizacji wykorzystania plutonu OPChem dywizji ;
  - organizacji prowadzenia rozpoznania skażeń podczas przemarszu na nowe lotnisko.
- f/ Od Starszego Inżyniera dywizji :
- rezerwu sprzętu lotniczego podlegającego przebazowaniu ;
  - możliwości remontu sprzętu niesprawnego ;
  - organizacji przebazowania PWL dywizji.

g/ Od Szefa Sztabu dywizji :

- organizacji przebazowania sztabu dywizji, kompanii łączności, kompanii radiotechnicznej i stanowiska dowodzenia dywizji ;
- organizacji dowodzenia w okresie przebazowania;
- organizacji zabezpieczenia bojowego przelotu rzutów bojowych.

Po udzieleniu wytycznych dowódca dywizji przystąpi do oceny sytuacji, w trakcie której będzie zmuszony / w warunkach ograniczonego czasu / do zatwierdzenia decyzji dowódców pułków na wysłanie czołówek technicznych. Ponadto wysłuchiwać będzie danych /propozycji/ oficerów sztabu i służb. W warunkach prowadzenia działań bojowych w dużym tempie, sporadycznie wystąpią sytuacje, w których dowódca dywizji będzie w stanie po otrzymaniu zadania przeznaczyć pewną ilość czasu na jej całkowite wypracowanie, a następnie wprowadzenie jej w życie. Dość często dowódca dywizji będzie musiał wypracowywać decyzję częściami. Pierwszą częścią decyzji dowódcy dywizji w przypadku przebazowania będzie określenie terminów i sposobów wysłania na nowy węzeł lotniskowy pierwszych rzutów zabezpieczenia oddziałów lotniczo - technicznych, czołówek technicznych pułków i grupy dowodzenia dywizji. Druga część decyzji dowódcy dywizji obejmuje pozostałe elementy decyzji na przejście dywizji lotniczej na nowy węzeł bazowania. Całość decyzji dowódcy dywizji lotniczej dotyczącej przebazowania powinna obejmować :

- a/ Cel przebazowania / wprowadzenie dywizji w rejon działań bojowych, przejście dywizji na inny kierunek działań /;
- b/ Ogólny sposób wykonania otrzymanego zadania przebazowania, zamiar wykonania zadania /;
- c/ Rozwinięcie sposobu wykonania zadania przebazowania :
  - zadanie dla podległych oddziałów lotniczych ;
  - zadania dla podległych oddziałów lotniczo - technicznych / materiałowo - techniczne zabezpieczenie przebazowania /;
  - zadanie na przebazowanie dowództwa i sztabu dywizji ;
  - zabezpieczenie bojowe przebazowania ;
  - zabezpieczenie specjalne przebazowania ;
  - termin osiągnięcia gotowości do działań z nowego lotniska i całkowitego zakończenia przebazowania ;
  - organizacja dowodzenia w okresie przebazowania.

Decyzję dowódcy dywizji na przebazowanie opracowuje sztab w formie :zarządzenia przygotowawczego na przebazowanie, planu przebazowania dywizji, rozkazu na przebazowanie, zarządzenie na przebazowanie i wytycznych poszczególnych służb. Ponadto sztab dywizji może opracować inne dokumenty o charakterze roboczym np. : plan przygotowania do przebazowania dywizji na nowy węzeł lotniskowy.

Zarządzenie przygotowawcze dywizji na przebazowanie ma na celu wydłużenie czasu na organizację przebazowania w podległych oddziałach lotniczych i lotniczo - technicznych. Zarządzenie takie wydaje się w warunkach, kiedy czas pomiędzy otrzymaniem zadania, a osiągnięciem gotowości do działań z nowego węzła lotniskowego jest ograniczony. Opracowuje je sztab dywizji po wydaniu przez dowódcę dywizji wstępnych zarządzeń na przebazowanie, które to stanowią podstawę do opracowania takiego zarządzenia. Treść zarządzenia przygotowawczego dywizji na przebazowanie może obejmować :

- lotniska, na które mają być przebazowane poszczególne pułki ;
- termin osiągnięcia gotowości do działań z nowych lotnisk ;
- czas, miejsce i sposób postawienia zadania na przebazowanie przez dowódcę dywizji.

Ponadto treść zarządzenia przygotowawczego może nakazywać pułkom wysłanie odcinków technicznych na nowe lotniska, a oddziałom lotniczo - technicznym grup rekonasansowych i pierwszych rzutów zaopatrzenia.

Zarządzenie przygotowawcze przekazuje się do pułków przy użyciu technicznych środków łączności.

Plan przebazowania dywizji / załącznik Nr 9 / powinien zawierać wszystkie elementy decyzji dowódcy dywizji dotyczące przebazowania. Powinien być opracowany przez sztab dywizji przedstawieniem przez dowódcę dywizji zadań na przebazowanie dywizji. W takim planie dość ogólnie ujmuje się zadania na przebazowanie oddziałów lotniczych i lotniczo - technicznych. Te zagadnienia szczegółowe planowane są w pułkach i rbl-ach. Plany przebazowania pułków i rbl stanowią rozwinięcie dywizyjnego planu przebazowania. Dość szczegółowo w planie przebazowania należy ujmować zagadnienia dotyczące przejście na nowe lotnisko sztabu i pododdziałów dywizyjnych. Pułkom lotniczym i ruchomym bazom lotniczym nie należy

podawać do wiadomości treści całego planu, lecz wyciągi z planu obejmujące treść potrzebną konkretnej jednostce.

Plan przebazowania dywizji opracowuje się w formie tabelarnej, w której podaje się podstawowe elementy dowódcy dywizji. Załącznik do planu powinien rozszerzać i wyjaśniać podstawowe elementy dowódcy dywizji. Załącznikami do planu przebazowania dywizji mogą być :

- mapy nowego węzła lotniskowego, marszrut, tras / osi tras / poszczególnych pułków ;
- schematy nowych lotnisk ;
- plan wykorzystanie środków UL ;
- schemat organizacji dowodzenia ;
- wykresy marszu kolumn dywizyjnych.

Rozkaz dywizji na przebazowanie dywizji opracowuje się przed stawianiem zadań przez dowódcę dywizji. Podstawą do opracowania rozkazu jest plan przebazowania. Treść rozkazu dywizji na przebazowanie powinna obejmować :

- dane o nieprzyjacielu mające wpływ na wykonanie przebazowania oraz przewidywaną pogodę w okresie przebazowania ;
- treść otrzymanego zadania i sposób jego wykonania ;
- zadanie dla podległych oddziałów lotniczych / dla każdego pułku w oddzielnym punkcie / ;
- organizacja przebazowania sztabu dywizji ;
- zabezpieczenie bojowe przebazowania ;
- zabezpieczenie specjalne przebazowania oddziałów lotniczo-technicznych ;
- zabezpieczenie materiałowo -techniczne przebazowania ;
- organizację wykorzystania przydzielonego transportu powietrznego ;
- termin osiągnięcia gotowości do działań z nowego węzła lotniskowego ;
- organizację dowodzenia w okresie przebazowania ;
- czas i miejsce i sposób meldowania decyzji przez dowódców pułków ;
- terminy i sposób składania meldunków przez pułki o przebiegu przebazowania.

Zarządzenie na przebazowanie dywizji opracowuje się w wypadkach, kiedy z dywizji jeden pułk przechodzi na inne lotnisko, a

pozostałe mają w dalszym ciągu bazować na dotychczasowych lotniskach. Treść takiego zarządzenia powinna obejmować :

- ▽ najnowsze dane o sytuacji, które mogą wpływać na wykonanie przebazowania ;
- zadanie na przebazowanie / lotnisko, na które ma być wykonane przebazowanie i termin osiągnięcia gotowości bojowej do działań z nowego lotniska/;
- zabezpieczenie bojowe i specjalne organizowane przez szczeble nadrzędne ;
- materiałowo-techniczne zabezpieczenie przebazowania / przydział środków transportowych i jednostkę lub jednostki realizujące zabezpieczenie z poszczególnych lotnisk / ;
- marszruty, miejsca i czasy przekraczania przeszkód wodnych ;
- kiedy, komu i gdzie meldować decyzję na przebazowanie;
- czas i sposób składania meldunków o przebiegu przebazowania.

Wytoczne lub zarządzenia<sup>x/</sup> /nawigatorskie, łączności, obrony przed bronią masowego rażenia, tajnego dowodzenia, tyłowe, inżynieryjno-techniczne, pracy partyjno-politycznej itp / opracowuje się równoległe z rozkazem lub zarządzeniem na przebazowanie. Treść tych zarządzeń ma na celu rozszerzenie poszczególnych elementów decyzji dowódcy dywizji w zakresie zabezpieczenia bojowego, partyjno-politycznego, specjalnego i materiałowo-technicznego przebazowania. W zależności od czasu jaki pozostaje w dyspozycji sztabu dywizji wytoczne lub zarządzenia specjalistyczne mogą być wydane w formie dokumentów lub ustnie.

Po wypracowaniu decyzji na przebazowanie i uzyskanie jej zatwierdzenia następuje w dywizji stawianie zadań na przebazowanie. Sposób stawiania zadań może być różny. Zadanie na przebazowanie może być stawiane przez wezwanie do sztabu dywizji podległych dowódców oddziałów lotniczych i lotniczo-technicznych, przy pomocy technicznych środków łączności lub wysłanie do poszczególnych oddziałów lotniczych i lotniczo-technicznych przedstawicieli dowództwa dywizji, którzy w miejscach stacjonowania poszczególnych jednostek postawią zadania.

---

x/ Szczegółowa treść powyższych zarządzeń omawiana jest w wykładach i skryptach odpowiednich katedr specjalistycznych.

Wydaje się, że najwygodniejszym sposobem stawiania zadań jest wezwanie do sztabu dywizji poszczególnych dowódców jednostek. Poza tym na stawianiu zadań powinni być obecni oficerowie dowództwa i sztabu dywizji.

Wezwanie do sztabu dywizji dowódców jednostek stwarza możliwości do pełnego postawienia zadania i natychmiastowego wyjaśnienia wszelkich niejasności. Oprócz tego dowódca dywizji posiada możliwość przekonania się o właściwym zrozumieniu zadania przez wszystkich dowódców. Stawianie zadania powinno się zakończyć wręceniem odpowiednich dokumentów /rozkazu na przebazowanie, wyciągów z planu przebazowania, schematów lub opisów nowych lotnisk itp/.

Przejście dowództwa i sztabu dywizji na nowe lotnisko.

Za przebazowanie dowództwa i sztabu dywizji oraz pododdziałów dywizyjnych odpowiedzialny jest dowódca dywizji. Przebazowanie na polecenie dowódcy dywizji z reguły organizuje szef sztabu dywizji. Przejście dowództwa i sztabu dywizji na nowe lotnisko może być wykonane w następujących częściach składowych ;

- grupa dowodzenia dywizji / część sztabu i pododdziałów dywizyjnych / ;
- samoloty bojowe ;
- samoloty łącznikowe ;
- pozostała część sztabu dywizji wraz z pododdziałami dywizyjnymi.

Grupa dowodzenia dywizji ma za zadanie zorganizowanie na nowym lotnisku dowodzenia dywizją. Po przybyciu na nowe lotnisko powinna wykonać następujące czynności :

- rozwinąć stanowisko dowodzenia dywizji / na bazie dwóch samochodów specjalnych RGD/;
- nawiązać łączność z podległymi pułkami, armią lotniczą, SWL-em<sup>x</sup>, odpowiednimi szefami OPL wojsk<sup>xx</sup>, posterunkami naprowadzenia oraz stanowiskiem dowodzenia dywizji pracującym na starym lotnisku ;
- zameldować dowódcy dywizji o gotowości do przejęcia dowodzenia całością sił dywizji i na rozkaz dowódcy dywizji przejąć dowodzenie dywizją.

---

x/ Dotyczy PLMSz.

xx/ Dotyczy PLM.

Ażeby sprostać powyższym zadaniom w skład grupy dowodzenia dywizją powinno wchodzić :

- około połowy personelu stanowiska dowodzenia, wydziału operacyjnego, wydziału rozpoznawczego / wydziału wyszkolenia bojowego i wydziału łączności / ;
- około połowy środków łączności z kompanii łączności wraz z obsługą ;
- przynajmniej jeden posterunek z kompanii radiotechnicznej ;
- część plutonu ochrony z kompanii obsługi ;
- posterunek lub patrol rozpoznania skażeń z plutonu OPchem ;
- ponadto ograniczona ilość personelu z innych komórek dowództwa i sztabu dywizji / wydział polityczny, wydział inżynieryjno-lotniczy, niektórzy pomocnicy szefa sztabu i inni/.

W sumie będzie to około 200 ludzi i około 30 samochodów w większości samochodów specjalnych. Zasady przemarszu na nowe lotnisko są identyczne jak dla rzutów naziemnych pułków lotniczych. Przemarsz grupy dowodzenia dywizji na nowe lotnisko powinien być wykonany w oddzielnej kolumnie z uwagi na ilość samochodów wchodzących w skład tego elementu. Na dowódcę grupy dowodzenia powinno się wyznaczać szefa wydziału operacyjnego.

Samoloty bojowe można przebazować po osiągnięciu przez lotnisko, na którym mają bazować, gotowości do przejęcia rzutu bojowego pułku<sup>x/</sup>. W związku z powyższym czas przelotu tych samolotów powinien być synchronizowany z czasem przelotu samolotów rzutów powietrznych odpowiednich pułku. Zasady przelotu są identyczne jak zasady przelotu rzutu bojowego pułku lotniczego. Przelot samolotami bojowymi wykonują oficerowie dowództwa dywizji i wydziału wyszkolenia bojowego. Lądowanie samolotów dywizji powinno nastąpić krótko przed przejęciem dowodzenia przez grupę dowodzenia dywizji, ażeby oficerami wykonującymi przelot wzmocnić jej skład.

Sztab dywizji wraz z pododdziałami dywizyjnymi może zwinąć się na starym miejscu z chwilą przejęcia dowodzenia dywizją przez grupę dowodzenia dywizji. W skład tego elementu będzie wchodziło około 400 ludzi i ok. 60 pojazdów mechanicznych. Przemarsz sztabu dywizji na nowe lotnisko wykonuje się w dwóch kolumnach, każda w składzie około 200 ludzi i ok. 30 pojazdów mechanicznych.

---

x/ Samoloty klucza lotniczego dywizji bazują na jednym z lotni<sup>sk</sup> pułkowych.

W pierwszej kolumnie powinni się znajdować ludzie i sprzęt nie związani bezpośrednio z dowodzeniem. Będą to : polowe warsztaty remontowe, pluton obrony przed bronią masowego rażenia, pododdział służby foto, części techniczne - gospodarcze kompanii łączności i kompanii technicznej, personel techniczny klucza lotniczego oraz pluton obsługi. Pierwsza kolumna ze starego lotniska bazowania może wyruszyć jeszcze przed przejęciem dowodzenia na nowym miejscu przez grupę dowodzenia dywizji. W drugiej powinni się znajdować ludzie i sprzęt związani bezpośrednio z dowodzeniem. Wymarsz tej kolumny ze starego miejsca bazowania może nastąpić po przejęciu dowodzenia przez grupę dowodzenia dywizji.

Przebazowanie dowództwa i sztabu dywizji na nowe lotnisko przy użyciu transportu powietrznego w zasadniczy sposób może przyspieszyć przebazowanie. Możliwość zorganizowania dowodzenia na nowym węźle lotniskowym uzależniona jest od przejścia na dany węzeł kompanii łączności i kompanii radiotechnicznej. Przebazowanie tych pododdziałów z uwagi na gabaryty sprzętu, transportem powietrznym jest niemożliwe. Należy zaznaczyć, że wszystkie pododdziały dywizyjne związane są z obsługą sprzętu i stanowią około 60 % ogólnego stanu podlegającego przebazowania.

Pomimo to nie należy wykluczać celowości przydzielenia dowództwu dywizji transportu powietrznego na przebazowanie. Transport ten z powodzeniem może być wykorzystany do przebazowania personelu stanowiącego dowództwo i sztab. Dywizja dysponująca transportem powietrznym może bardzo szybko przebazować na lotnisko na którym bazuje pułk lotniczy, personel grupy dowodzenia dywizji i na bazie środków łączności ruchomej bazy lotniczej zorganizować dowodzenie dywizją. Po przejęciu dowodzenia przez grupę dowodzenia zwinąć środki łączności na starym miejscu i przejść całością sił na nowe lotnisko. Taka organizacja przebazowania dowództwa i sztabu dywizji może skrócić ogólny czas całego przebazowania o około 40 %.

#### Z A K N O N C Z E N I E

Na organizację i wykonanie przebazowania oddziałów i związków taktycznych lotnictwa wpływa szereg czynników, które muszą być uwzględniane przez dowódców i sztaby. Od stopnia uwzględnienia tych

czynników zależęć będzie powodzenie wykonania przebazowania, a następnie powodzenie w działaniach bojowych.

Ważnym czynnikiem w ostateczności przedsięwzięć związanych z przebazowaniem jest organizacja jednostek podlegających przebazowaniu oraz środki transportowe przy pomocy których ma być wykonane przebazowanie. W opracowaniu skryptu uwzględniono aktualne poglądy na organizację jednostek lotnictwa operacyjnego. Ewentualne zasadnicze zmiany struktury organizacyjnej jednostek lotniczych, niewątpliwie spowodują zmianę organizacji przejścia oddziałów lotniczych z jednego lotniska na inne.

Przebazowanie jako jedno z przedsięwzięć zabezpieczających działania bojowe lotnictwa na ewentualnym przyszłym polu bitwy występować będą dość często. Można przyjąć, że przeciętnie na 3 - 5 pułkoletów<sup>x/</sup> będzie miało miejsce co najmniej jedno przebazowanie oddziału lotniczego.

Stąd też umiejętności organizowania przebazowań przez poszczególne sztaby muszą być oparte na równi z umiejętnościami organizowania lotów bojowych. Ponadto należy mieć na uwadze fakt, że ewentualne przyszłe pierwsze loty bojowe poprzedzone będą przebazowaniami oddziałów lotniczych na lotniska zapasowe lub lotniska z których położenie pozwoli na prowadzenie działań bojowych.

---

x/ Wynika to z częstotliwości przebazowania i natężenia działań pułku.

Wyk. w 60 egz.

Egz. nr 1-60-Bibl.Tajna

Wyk. mjr NOWAK

Druk Ciach, dnia 10.VII.64r.

nr ks. C1768/W3.

OPRACOWAŁ :

ADIUNKT - KIEROWNIK GRUPY  
KAT.TAKT.LOTN.WSPARCIA

mjr dypl. K. N O W A K

S P R A W D Z I Ł :

p.o. DOCENT KAT.TAKT.LOTN.WSPARCIA

płk dypl. R. S E R E G I E T

Z A Ł A C Z N I K I :

- Nr 1. Plan przygotowania pułku do przebazowania na nowe lotnisko.
- Nr 2. Plan przebazowania pułku lotniczego na nowe lotnisko.
- Nr 3. Schemat łączności dowodzenia podczas przebazowania.
- Nr 4. Wykres marszu przy przebazowaniu rzutu zabezpieczenia.
- Nr 5. Schemat marszu przy przebazowaniu rzutu zabezpieczenia.
- Nr 6. Schemat przelotu rzutu bojowego.
- Nr 7. Plan pracy czołówki technicznej pułku.
- Nr 8. Warianty przebazowania w dywizji lotniczej.
- Nr 9. Plan przebazowania dywizji lotniczej.
- Nr 10. Schemat organizacyjny pułku lotniczego.
- Nr 11. Schemat organizacyjny dowództwa i sztabu dywizji lotniczej.

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

1. " Etaty ćwiczebne / schematy / oddziałów i związków taktycznych lotnictwa ". Wyd. Sztab Generalny 1957 - 1964r.
2. " Instrukcja lotnictwa. Taktyka Tyłów Lotniczych " Wyd. MON Warszawa 1960r.
3. Płk P.G. Jermakow " Primienienije wozduszno-transportnych sredstw w obszczewojzkowom boju i operacji " Wyd. Akademii im. Frunze Moskwa 1961r.
4. Płk dypl. prof. A. Madejski " Operacja zaczepna armii ogólnowojskowej w początkowym okresie wojny " Wyd. ASG 1963r.
5. Mjr Pasiewicz " Dokumenty sztabów lotniczych / skrypt /.Wyd. ASG 1957r.
6. Mjr Pasiewicz " <sup>B</sup>Przebazowanie pułku na nowe lotnisko " / skrypt / Wyd. ASG 1958r.
7. Płk dypl. R Seregiet " Metodyka wypracowania decyzji przez dowódcę oddziału / związku / lotniczego " / skrypt / Wyd. ASG 1964r.
8. Mjr dypl. M. Toruń, mjr dypl. K. Nowak " Problem zabezpieczenia manewru lotniskowego armii lotniczej w operacji zaczepnej " / referat / Wyd. ASG 1962r.
9. " Wyprowadzenie lotnictwa spod uderzenia broni masowego rażenia nieprzyjaciela " Wyd. Biuletyn Informacyjny Nr 5/5/ Sztabu Generalnego, Warszawa 1961r.

" ZATWIERDZ AM"  
Dowódca 7 plmsz

Załącznik Nr 1

.....

P L A N

przygotowania do przebazowania 7 plmsz z lotniska  
SIERPC na lotnisko PRENCIAU.

Ip.	Wyszczególnienie przedsięwzięć	Termin wykonania	Odpowiedzialny za wykonania	Uwagi
1.	Otrzymanie zadania na przebazowanie.	7.00 4.8	Dca 7 plmsz	
2.	Analiza otrzymanego zadania.	7.00-7.15 4.8	Dca 7 plmsz	
3.	Zapoznanie oficerów sztabu i służb z zadaniem oraz aktualną sytuacją.	7.05-7.15	Szef sztabu 7 plmsz	
4.	Postawienie zadania na wysłanie czółówki technicznej pułku.	7.15-7.30	Dca 7 plmsz	
5.	Udzielenie wytycznych itd.			

SZEF SZTABU 7 plmsz

.....

" ZATWIERDZAM "   
 Dowódca 2 plm

Załącznik Nr 2

.....   
 Dnia .....

P L A N

przebazowania 2 plm z lotniska PIŁA na lotnisko PRENCLAU   
 w dniach 6 - 7.07.1964r.

Mapy 500 000 wyd. tymczasowe 1947r.

Lp.	Nazwa rzutów lub części składowych rzutu	Dowódca grupy	Skład rzutu :			Czas		Trasa /marszruta/ i warunki lotu /marszu/	Zabezpieczenie poszczególnych rzutów	Termin osiągnięcia gotowości	Uwagi
			Ludzi	Samoloty boj. i środki transport.	Sprzęt w tonach	Startu /wymarszu/	Lądowanie /przybycie/				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	I Czekałka techniczna pułku.	Zca Szefa Sztabu 2 plm	54	3 IL-14	2,0	6.7 19.30	6.7 20.18	WPT- PIŁA PZK- CHOSZCZNO KPT- PRENCLAU H = 300 m V <sub>max</sub> = 320 km/h	Powiadomienie z SD 2 plm o sytuacji powietrznej	2.20 4.7	
1.	<u>RZUT BOJOWY</u> Para z klucza dtwa										
2.	Klucz z 1 eskadry										

Załączniki :

- Nr. 1. Imienny wykaz personelu czekałki technicznej pułku.
- Nr. 2. Schemat łączności dowodzenia.
- Nr. 3. Wykres marsza rzutu zabezpieczenia.
- Nr. 4. Schemat ..... itd.

SZEF SZTABU 2 plm

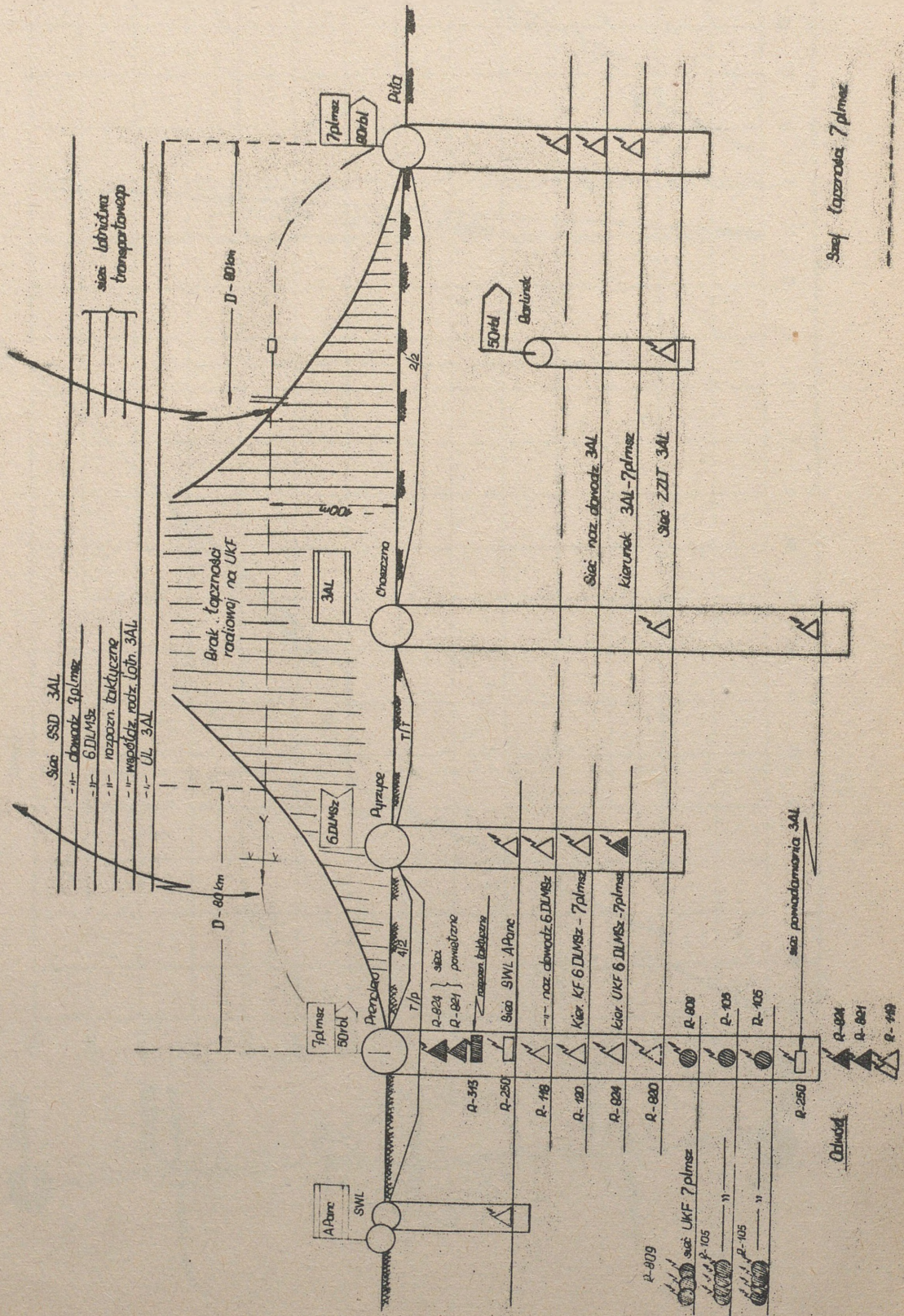
/-/ .....

Zatwierdzam  
Szeł sztabu 7plmsz

Dnia .....

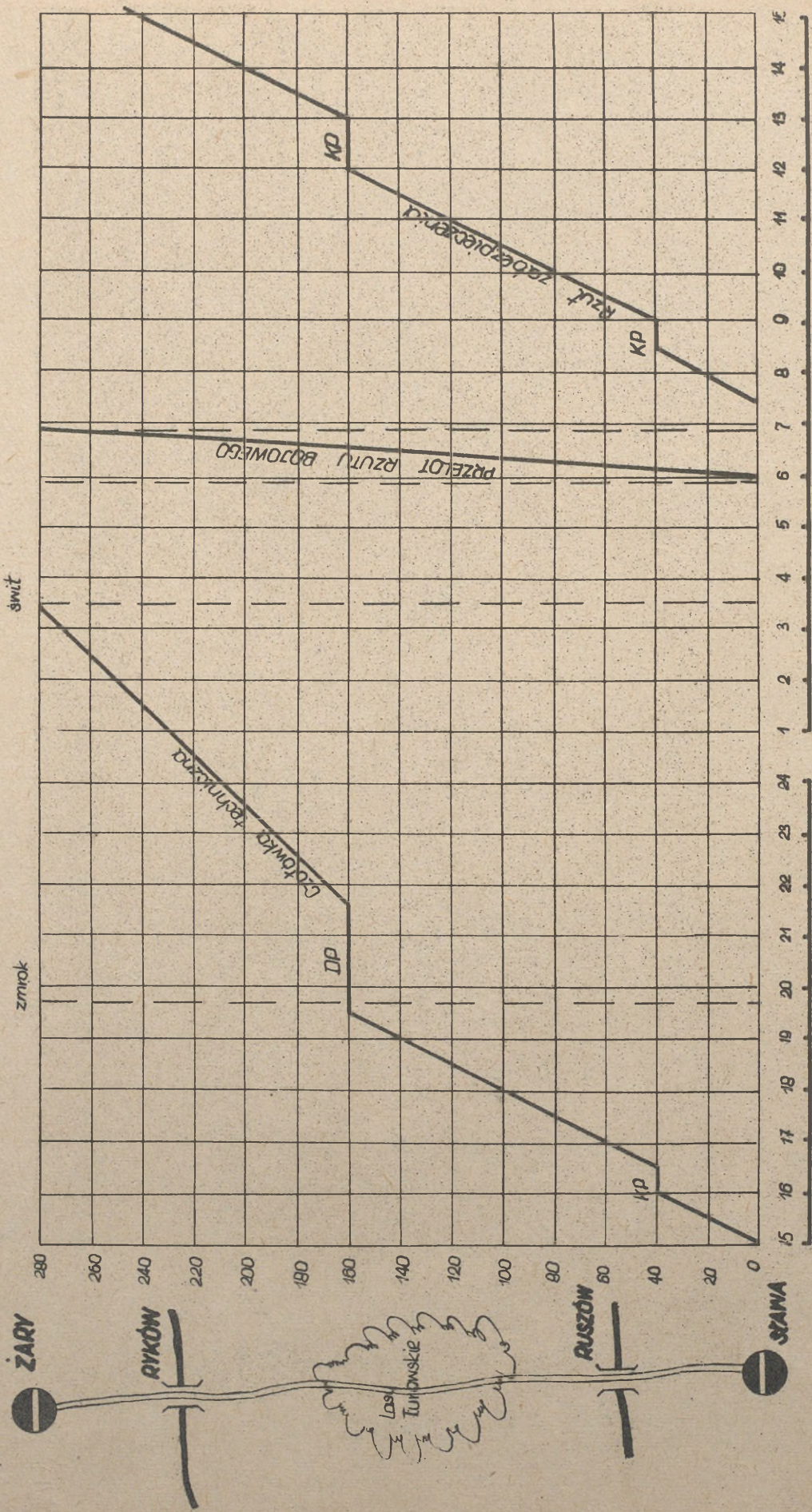
SCHEMAT  
organizacji łączności dowodzenia 7plmsz

zafasznik nr 3



Szeł dowództwa 7plmsz

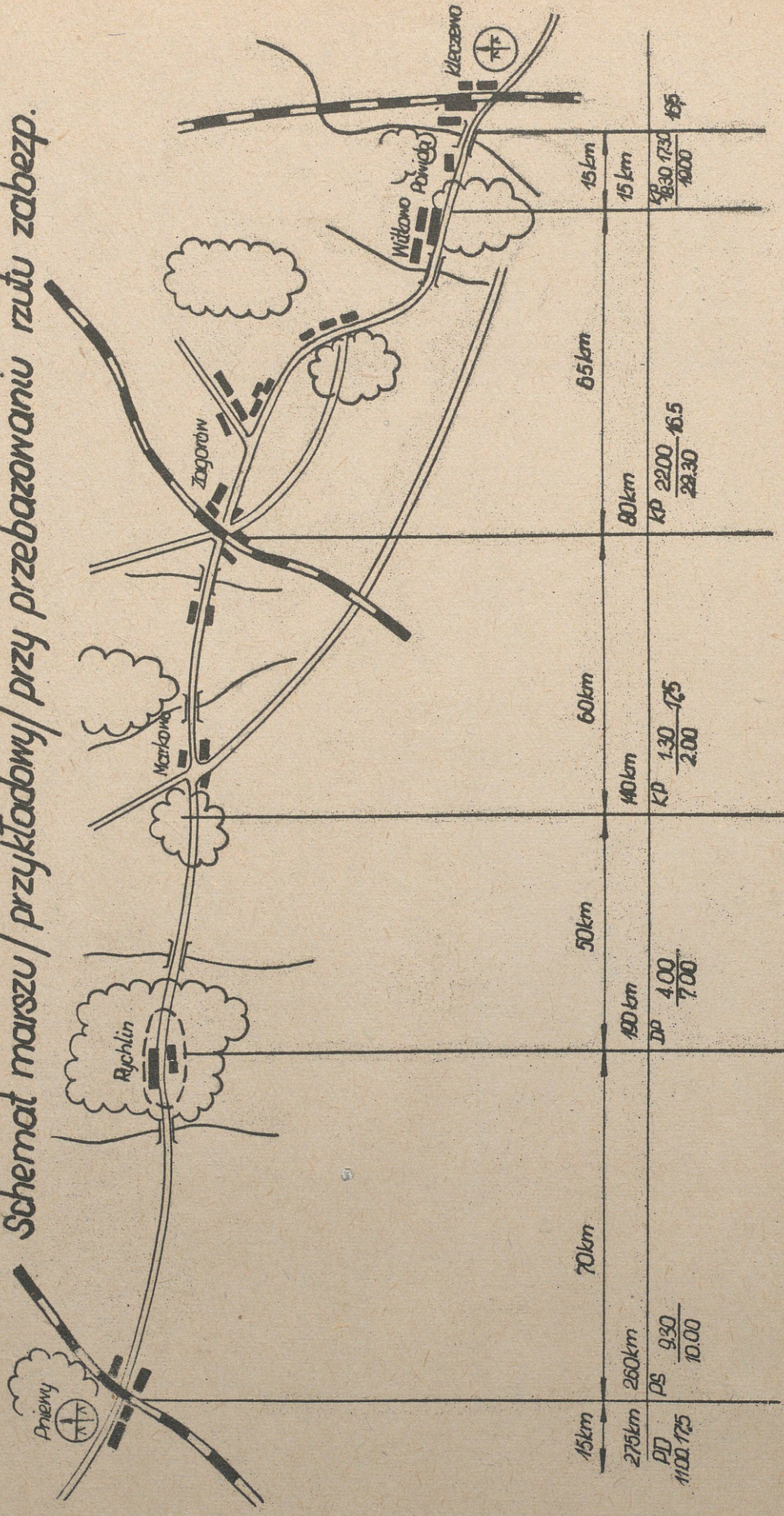
WYKRES MARSZU PRZY PRZEBAZOWANIU RZUTU ZABEZPIECZENIA  
(WARIANT)



4.B.

5.B.

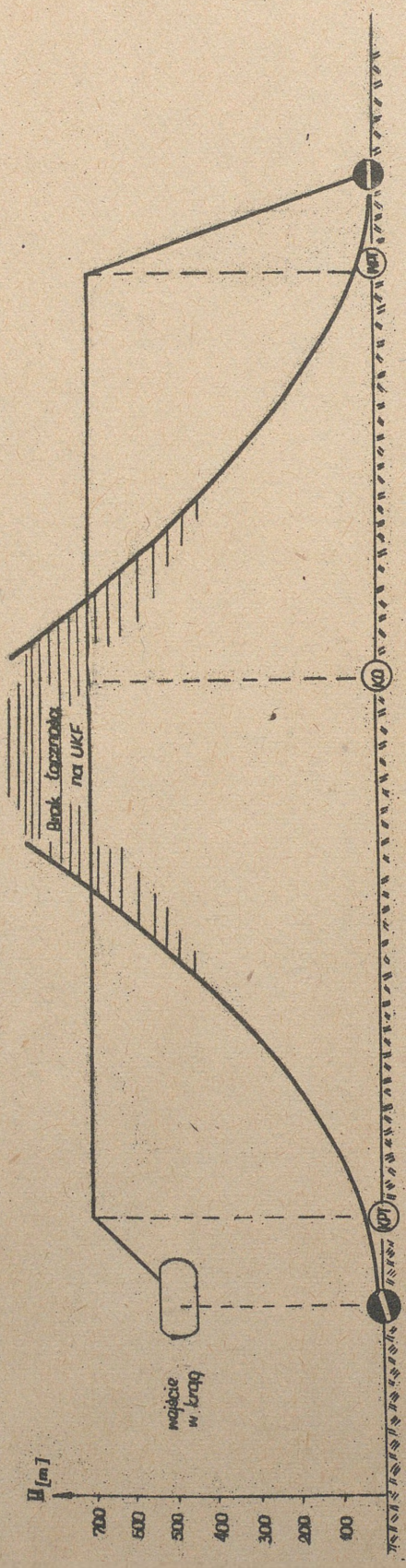
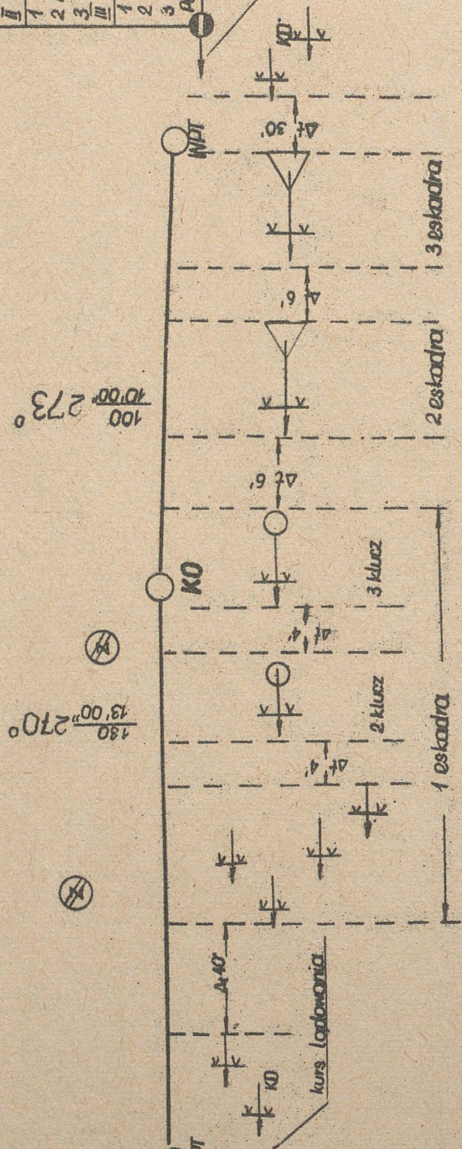
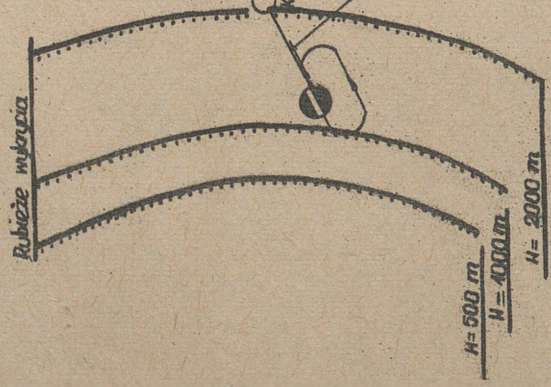
Schemat marszu / przykładowy / przy przebazowaniu rzędu zabezp.




Uwaga: wykonuje się na mapie

# SCHEMAT PRZELOTU RZUTU BOJOWEGO

CZASY STARTU	
Para z KD	7.20
I ESK.	
1 klucz	8.00
2 klucz	8.04
3 klucz	8.08
II ESK.	
1 klucz	8.14
2 klucz	8.18
3 klucz	8.22
III ESK.	
1 klucz	8.28
2 klucz	8.32
3 klucz	8.36
Para KD	9.06



Uwaga: wykonuje się na mapie

Legenda:  
 oznaczone koleorem niebieskim

" ZATWIERDZAM"  
DOWODCA .....

Załącznik Nr 7

/-/ .....

Dnia .....

P L A N

=====

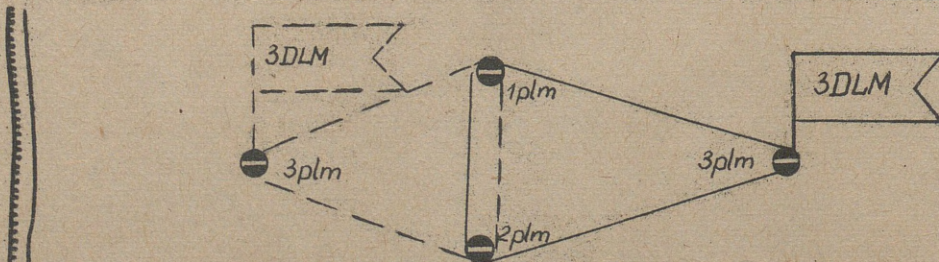
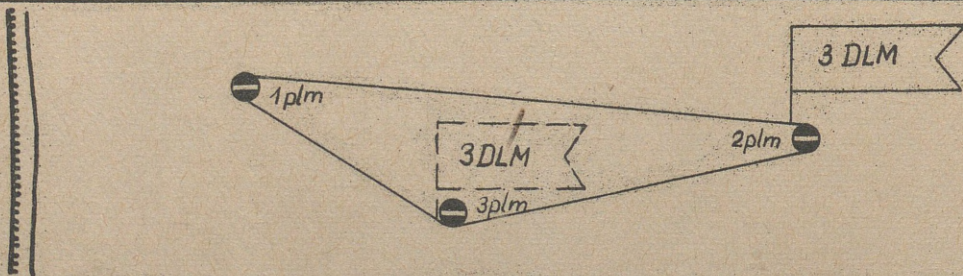
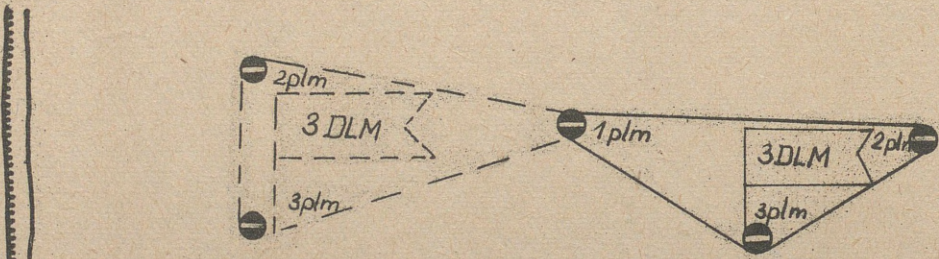
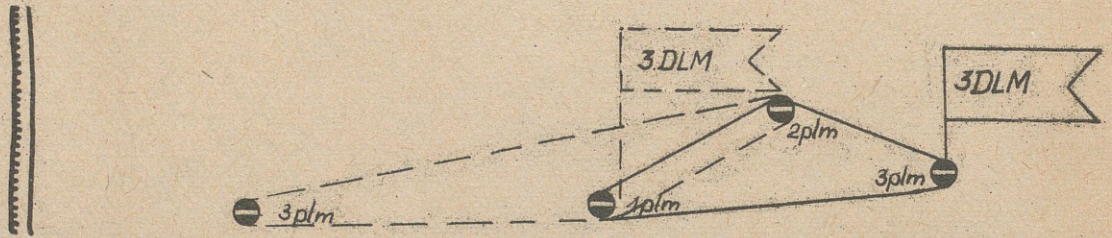
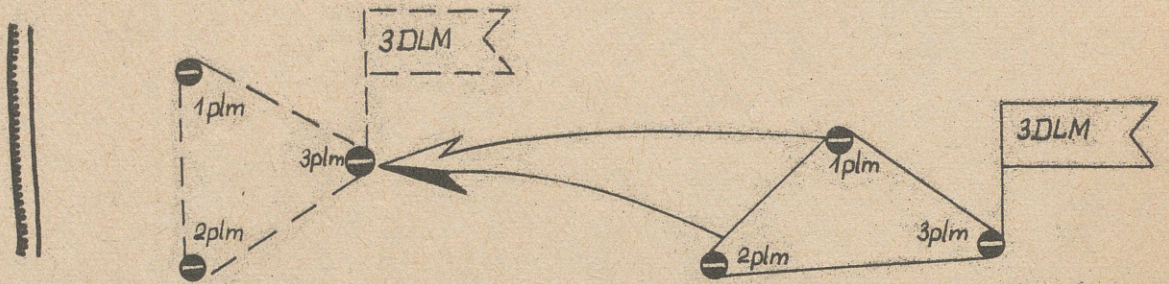
pracy czołówki technicznej pułku  
/grupy dowodzenia dywizji/

Lp.	Przedsięwzięcie	Termin wykonania	Odpowiedzialny za wykonanie	Uwagi
1	2	3	4	5
1.	Przygotowanie czołówki do przebazowania	19.00-19.30 3.7	Szef Sztabu 3 plmsz	
2.	Przełot na lotnisko BUK	19.45-20.30		

DOWODCA  
CZOŁÓWKI TECHNICZNEJ  
/ GRUPY DOWODZENIA DYWIZJI /

/-/ .....

# WARIANTY PRZEBAZOWANIA W DWYWIZJI LOTNICZEJ



" ZATWIERDZAM "  
DOWÓDCA 10 DLMSz

Załącznik Nr 2

.....  
Dnia .....

P L A N

Przebazowania 10 DLMSz z węzła lotniskowego PIŁA na węzeł lotniskowy PAZEWAŁK  
w dniach 7 i 8.8.

Mapa 500 000 wyd. 1953r.

CZESC I / przebazowanie pułków i rbl-i/

Lp.	Zadanie oddziałów	ELEMENTY DECYZJI NA PRZEBAZOWANIE			Termin osiągnięcia gotowości	Uwagi
		Przebazowanie rzutów bojowych	Przebazowanie rzutów zabezpieczenia	Zabezpieczenie przebazowania		
1	2	3	4	5	6	7
1.	5 plmsz w dniu 8.8 przebazować z lotniska SWIDWIN na lotnisko SZWERIN. Decyzję na Przebazowanie zameldować do 6.00 8.8.	Przelot rzutu bojowego kluczami na małej wysokości. Oś trasy : SWIDWIN, ANKLAM, GISTROW, SZWERIN.	Czołówkę techniczną przebazować 2AN/-8, które wylądują na lotnisku SWIDWIN o 7.00 8.8. Marszruta: SWIDWIN, SZCZECIN, GISTROW, SZWERIN. Przejście rz. Odra w m. SZCZECIN w czasie 19.00 - 19.20 8.8.	Z lotnisk SWIDWIN i SZWERIN zabezpiecza 5 plmsz 7 rbl. Gotowość rbl do przyjęcia pułku na lotnisku SZWERIN od 10.00 8.8.	14.00 8.8.	

CZESC II / przebazowanie dowództwa i sztabu dywizji oraz pododdziałów dywizyjnych/.

Lp.	Wyszczególnienie kolumn	Dowódca kolumny	Skład rzutu :		Czas		Marszruta /trasa/ warunki marszu /lotu/	Zabezpieczenie: przemarszu /przelotu /	Terminy gotowości na nowym węźle lotnisk	Uwagi
			ludzie	samoloty i środki transport.	wymarszu /startu/	przybycia /lądowania/				
1.	Grupa dowódz. dyw. - z d-twa i sztabu - z komp. łączn. - z komp. r/techn.	Dowódca SD dywizji	90 50 60	15 6 8	3.00-7.8	20.00 7.8	PIŁA, SZWERIN, PAZEWAŁK V tech 40km/h	Rozpoznanie skażeń, obrona naziemna	Od 24.00 7.8 przejąć dowodzenie dywizją	
Razem :			200	29						

Załączniki :

- Nr 1 - Schemat dowodzenia.
- Nr 2 - Imienny wykaz ludzi w kolumnach
- Nr 3 - Mapy marszrut itd.

Wykonane w 60 egz.

Egz. Nr 1 - 60 - Bibl. Szkol.

Wyk. mjr Nowak

Druk IG dnia 13.07.64r.

Nr. 01765

SZEF WYDZIAŁU OPERACYJNEGO

/-/ .....

SZEF SZTABU 10 DLMSz

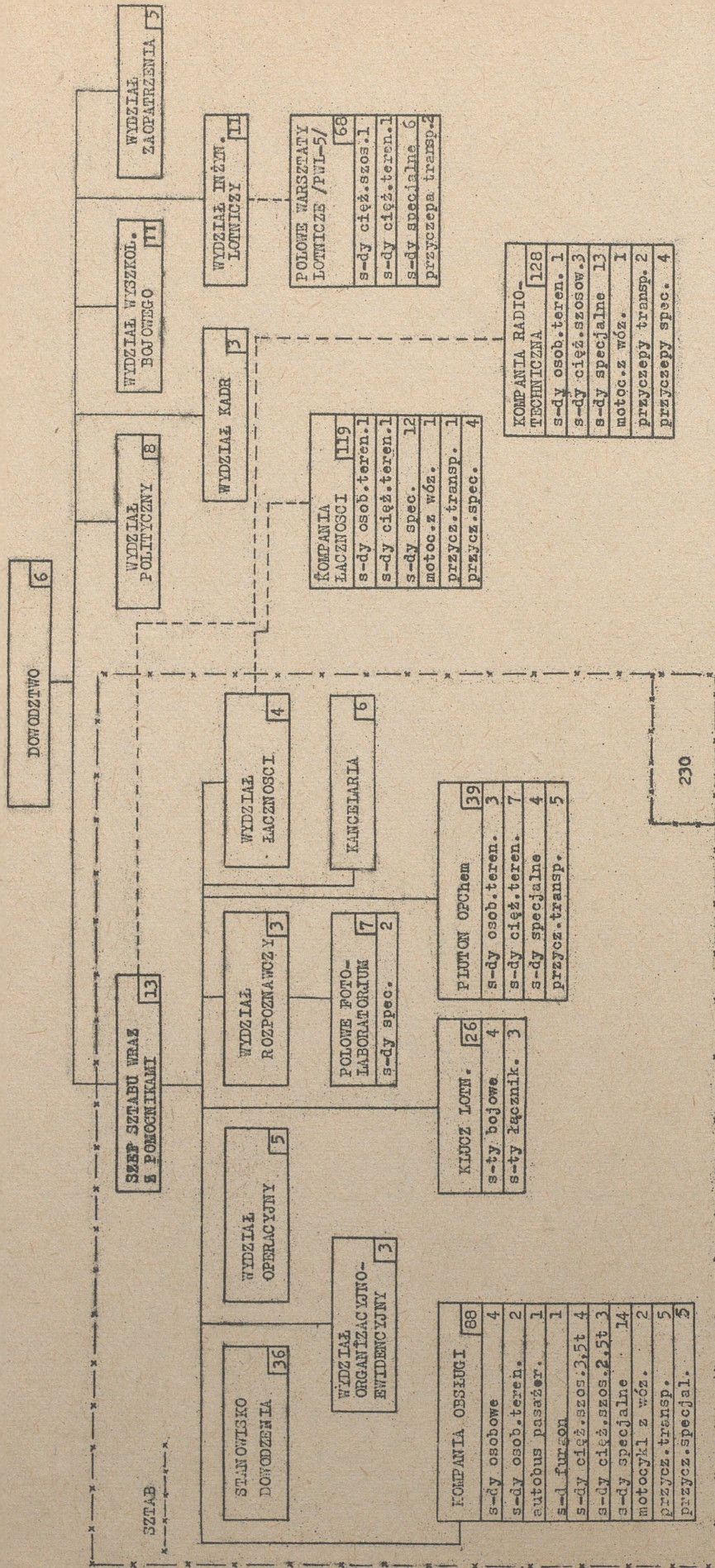
/-/ .....



S C H E M A T

ORGANIZACYJNY DOWODZTWA I SZTABU DYWIZJI LOTNICZEJ  
/ćwiczebny/

Załącznik Nr 11



SPIS TRESCI :

=====

W S T E P .....	- 2
I. OGOLNE ZASADY PRZEBAZOWANIA .....	- 3
II. WYKORZYSTANIE SRODKOW TRANSPORTO- WYCH PODCZAS PRZEBAZOWANIA .....	- 15
III. ORGANIZACJA I WYKONANIE PRZEBAZOWANIA PUŁKU LOTNICZEGO .....	- 21
1. Wypracowanie decyzji na przebazowa- nie .....	- 23
2. Skład, przebazowanie i praca czółwki technicznej pułku na nowym lotnisku .....	- 30
3. Przelot rzutu bojowego na nowe lotnisko .....	- 33
4. Przebazowanie rzutu zabezpieczenia .....	- 36
5. Dowodzenie podczas przebazowania pułku lotniczego .....	- 37
IV. ORGANIZACJA PRZEBAZOWANIA DYWIZJI LOTNICZEJ .....	- 40
ZAKONCZENIE .....	- 59