

Grey Scale #13



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

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA

JANUARIUSZ



Egz. Nr..... 1

płk dr Kazimierz NOWAK

ORGANIZACJA DZIAŁAŃ BOJOWYCH
PULĘKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO
(Skrypt)



40856
BIBLIOTEKA NADKOWA ASB WP
Akademii Techniki Lotnictwa Specjalnych

WARSZAWA

GRUDZIEŃ

1971



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA

JOHANNA
KAZIMIEROWEGO

~~XXXXXXXXXX~~

Egz. Nr 1

plk dr Kazimierz NOWAK

ORGANIZACJA DZIAŁAŃ BOJOWYCH
PULKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO
(Skrypt)



40856
BIBLIOTEKA NADKOWA ASB WP
Archiwum Sztabu Zbiórów Specjalnych
Nr 40856

WARSZAWA

GRUDZIEN

1971

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im.gen.broni K. Świerczewskiego

JAWNE

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

KATEDRA TAKTYKI LOTNICTWA

PODSTAWA
Ustawa z dnia 22 stycznia 1969 roku
art. 86 ust. 2 (Dz.U. RP Nr 11 poz. 95)
.....
podpis

~~.....~~
~~.....~~
~~.....~~

1

"ZATWIERDZAM"

SZEF KATEDRY TAKTYKI LOTNICTWA

Egz. nr ...

płk doc.dr Janusz MALINOWSKI

Dnia 1971 r.

PRZEKLASYFIKOWANO
Protokół Nr 12657



Płk dr Kazimierz NOWAK

"ORGANIZACJA DZIAŁAŃ BOJOWYCH
PULKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO"

/S k r y p t/

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum Działu Zbiarów Specjalnych
Nr ewid.

40856

WARSZAWA

GRUDZIEŃ

1 9 7 1 r.

111



RECEIVED
BANK OF THE STATE OF NEW YORK
NEW YORK



S P I S T R E Ś C I

Strona

W s t ę p	5
1. Struktura organizacyjna i bazowanie pułku lotnictwa transportowego /plt/.....	5
2. Charakterystyka typowych zadań wykonywanych przez plt i możliwości ich wykonania	9
a/ Desantowanie na tyłach przeciwnika grup specjalnych	11
b/ Desantowanie na tyłach przeciwnika desantów spadochronowych o charakterze dywersyjnym	12
c/ Dowóz rakiet taktycznych i operacyjnych	13
d/ Przewóz wojsk	14
e/ Przewóz środków materiałowych	14
f/ Ewakuacja rannych i chorych	16
g/ Udział w desantowaniu powietrznych desantów operacyjnych	17
3. Sposoby wykonywania typowych zadań przez plt.....	17
4. Organizacja działań pułku lotnictwa transportowego...	21
5. Organizacja dowodzenia pułkiem lotnictwa transportowego podczas wykonywania typowych zadań.....	29
Z a k o ń c z e n i e	33
Literatura	
Z a ł ą c z n i k i	
Nr 1 - Organizacja pułku lotnictwa transportowego.	
Nr 2 - Podstawowe dane taktyczno-techniczne samolotów transportowych.	
Nr 3 - Charakterystyka środków desantowych stosowanych przy zrzutach ładunków z samolotów typu AN-12.	
Nr 4 - Warianty załadowania platformy PP-127-3500.	
Nr 5 - Warianty załadowania samolotu AN-12 do zrzutów spadochronowych.	
Nr 6 - Warianty załadowania samolotu AN-12 do desantowania sposobem lądowania.	
Nr 7 - Plan załadowania stanu osobowego i sprzętu bojowego.	
Nr 8 - Schemat organizacji łączności plt.	
Nr 9 - Warianty ugrupowania bojowego plt.	
Nr 10- Zadania pułku lotnictwa transportowego.	



W s t ę p

Spośród różnych rodzajów lotnictwa stanowiących nasze lotnictwo operacyjne - lotnictwo transportowe w zakresie organizacji i prowadzenia działań, w zasadniczy sposób różni się od innych rodzajów lotnictwa. Różnice te w głównej mierze wynikają z przeznaczenia oraz zadań przewidywanych dla tego rodzaju lotnictwa. Znamienne jest również to, że sprzęt i personel latający do pułku lotnictwa transportowego może być mobilizowany z gospodarki narodowej - Polskich Linii Lotniczych "Lot". Nie występuje to w innych rodzajach lotnictwa.

Specyficzną cechą działań lotnictwa transportowego jest to, że w odróżnieniu od innych rodzajów lotnictwa większość zadań wykonywać będzie nad obszarami zajmowanymi i kontrolowanymi przez własne wojska. Zadania te nie mają charakteru ogniowego, a stąd też nie mają bezpośredniego wpływu na walkę i operację. Będą to zadania o charakterze zabezpieczającym i w sposób pośredni przyczyniać się będą do wyniku walki czy operacji.

W składzie naszej armii lotniczej jest jeden pułk lotnictwa transportowego. Pułk ten część zadań wykonywać będzie na korzyść armii lotniczej. Będą to zadania związane z manewrem lotniskowym lotnictwa, a nieraz dowozem lotniczych środków materiałowych. Spory wysiłek przewidywany jest do wykonania zadań w interesach wojsk lądowych. Organizacja i prowadzenie działań przez plt związana z realizacją tej ostatniej grupy zadań jest treścią niniejszego skryptu.

1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I BAZOWANIE PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO /plt/

Ogólne zasady organizacyjne lotnictwa transportowego znane są z materiałów dotyczących podstaw taktyki lotnictwa transportowego. Z tych materiałów wiadomo, że lotnictwo transportowe posiada takie szczeble organizacyjne, jak: załogę, klucz, eskadrę, pułk, dywizję i zgrupowanie lotnictwa transportowego.

W naszym lotnictwie operacyjnym pułk lotnictwa transportowego podporządkowany jest bezpośrednio dowództwu armii lotniczej. Pułk ten w okresie pokojowym nastawiony jest na pro-

wadzenie szkolenia spadochronowego z dywizją powietrzno-desantową i pododdziałami rozpoznania specjalnego. W sporadycznych przypadkach wykonuje zadania na rzecz gospodarki narodowej.

Według etatu ćwiczebnego pułk lotnictwa transportowego posiada następujące pododdziały:

- dwie eskadry transportowe;
- jedną eskadrę aerofotogrametryczno-transportową;
- dywizjon dowodzenia lotami /ddowl/;
- batalion zaopatrzenia /bzaop/;
- polowe laboratorium fotograficzne /PLF-1D/;
- dział technicznej obsługi samolotów /DOTS/.

W odróżnieniu od pułków innych rodzajów lotnictwa pułk lotnictwa transportowego nie posiada dywizjonu technicznego. Obsługa techniczna wchodzi w skład poszczególnych eskadr lotniczych. W zależności od typów samolotów w eskadrach, liczba personelu technicznego w każdej eskadrze jest inna.

Sztab, sekcja polityczna, sekcja służb oraz sekcja inżynieryjno-lotnicza pod względem organizacyjnym są prawie że identyczne jak w innych rodzajach lotnictwa.

W wyposażeniu pułku znajdują się samoloty różnych typów, a mianowicie: AN-12, Ił-14, Li-2 i AN-2. W najbliższym czasie rozpocznie się wyposażenie pułku w samoloty typu AN-26. Samoloty aerofoto-grametryczne eskadry transportowej posiadają zamontowane aparaty fotograficzne dla celów kartograficznych. Eskadra ta w okresie pokoju wykonuje zdjęcia obszaru kraju dla potrzeb wojskowej służby kartograficznej.

Struktura organizacyjna i wyposażenie omawianego pułku lotnictwa transportowego są przedstawione w załączniku nr 1.

→ Typowy pułk lotnictwa transportowego /radziecki/ składa się z trzech eskadr lotniczych oraz innych pododdziałów zabezpieczenia. W każdej eskadrze lotniczej znajduje się 10 samolotów AN-12 lub AN-12B. Pułki takie wchodzi w skład dywizji lotnictwa transportowego /DLT/ i są wykorzystywane do masowych przewozów powietrznych oraz desantowania powietrznych desantów operacyjnych.

Pułk lotnictwa transportowego bazuje z zasady na oddzielnym lotnisku i jest zabezpieczany przez ddowl i bzaop.

Możliwości tych jednostek zabezpieczających działania pułku, z uwagi na ich wyposażenie pozwalają na jednoczesne bazowanie pułku na dwóch lotniskach. Sprzęt będący w wyposażeniu płt pozwala na bazowanie samolotami transportowymi na lotniskach o niskim standardzie. Mogą to być lotniska o nawierzchni gruntowej posiadające drogę startową w granicach 1000-1300 m. Natomiast eskadrami wyposażonymi w samoloty AN-2 można bazować na lotniskach, posiadających drogę startową długości 500 m.

Samoloty lotnictwa transportowego posiadają stosunkowo dużą powierzchnię i znacznie słabszą konstrukcję płatów nośnych i poszycia kadłuba, aniżeli samoloty bojowe. Dlatego też na samym lotnisku stoiska samolotów powinny się znajdować w stosunkowo dużych odległościach od środka drogi startowej. Są to odległości rzędu 5-6 km. Takie odległości rozmieszczenia stoisk od środka drogi startowej chronią samoloty przed niszcącym działaniem fali uderzeniowej bomby jądrowej średniego kalibru. Na podobnych odległościach rozmieszczone powinny być wokół drogi startowej poszczególne pododdziały i część środków technicznego i materiałowego zabezpieczenia działań pułku.

Płt może bazować na lotniskach: stałym, załadowniczym, wyładowniczym i rejsowym.

Lotnisko stałego bazowania powinno być położone w odległości 150 km i głębiej od linii frontu. Na takim lotnisku musi się znajdować przynajmniej połowa sił i środków dowództwa i bzaop.

Lotniska załadownicze i wyładownicze powinny się znajdować w pobliżu rejonów rozmieszczenia przeznaczonych do przewozu wojsk i środków materiałowych oraz w pobliżu miejsc odbioru tych ładunków. Lotniska wyładownicze mogą się znajdować na obszarach przeciwnika lub w rejonach wojsk walczących w okrażeniu. Wykonanie zadań z tych lotnisk wymaga określonego wyposażenia lotnisk. Jest ono uzależnione od sytuacji atmosferycznej oraz pory doby. W zależności od tego, minimalne wyposażenie tych lotnisk powinno być następujące:

1. Dzień - zwykle warunki atmosferyczne.	Radiostacja kierownika lotów i znaki startowe /litera T./
2. Dzień - trudne warunki atmosferyczne.	Radiostacja kierownika lotów znaki startowe /litera T/, radiostacje prowadzące - bliższa i dalsza, inne urządzenia radiotechniczne systemu "ślepego lądowania".
3. Noc - zwykle i trudne warunki atmosferyczne.	Jak w pkt.2 plus 1/2 kompletu urządzeń świetlnych typu "Lucz".

Lotniska rejsowe /pośrednie/ są lotniskami przeznaczonymi do uzupełniania paliwa w przypadku, jeśli odległość pomiędzy lotniskiem załadowniczym i wylądowczym jest większa od taktycznego zasięgu samolotów. Z lotnisk rejsowych plt będzie zmuszony korzystać również, jeśli brak będzie możliwości uzupełnienia paliwa na lotniskach załadowniczych lub wylądowczych. Natomiast wykonywane zadanie nie pozwala na jego realizację przy posiadanych zapasie paliwa w zbiornikach samolotów.

Jednostkami zabezpieczającymi plt /ddowl i bzaop/ można najwyżej stworzyć pełne warunki do działań z dwóch lotnisk - stałego i załadowniczego lub wylądowczego. Stąd też plt przy wykonywaniu różnych zadań często będzie korzystał z lotnisk innych rodzajów lotnictwa. W głębi operacyjnej mogą to być lotniska LM pułków OPK, a w pobliżu linii frontu lotniska LMSz i LM armii lotniczej.

Zmiana stałego lotniska bazowania oraz stworzenia bazy materiałowo-technicznej chociażby w minimalnym zakresie na lotnisku załadowniczym przez plt jest mniej skomplikowane, aniżeli w innych pułkach lotniczych. Część sprzętu, ludzi oraz środków materiałowych można zabrać na pokłady samolotów transportowych. Mogą to być: radiostacja kierownika lotów, mechanicy samolotowi, dystrybutory paliwowe itp.

**2. CHARAKTERYSTYKA TYPOWYCH ZADAŃ WYKONYWANYCH PRZEZ PLT
I MOŻLIWOŚCI ICH WYKONANIA**

Do typowych zadań wykonywanych przez plt na korzyść wojsk lądowych można zaliczyć:

- desantowanie na tyłach przeciwnika frontowych i armijnych grup specjalnych oraz desantów spadochronowych o charakterze dywersyjnym;
- dowóz głowic, rakiet i paliwa raketowego do armijnych i frontowych baz raketowych;
- przewóz wojsk i środków materiałowych;
- ewakuacja rannych i chorych;
- udział w desantowaniu powietrznych desantów operacyjnych.

Możliwości wykonania tych zadań przez plt są uzależnione od typów oraz liczby samolotów w pułku. Pułk wyposażony w 30 samolotów typu AN-12 lub AN-12B w jednym locie posiada następujące możliwości przewozowe:

Tabela nr 1

Rodzaj ładunku		Typ samolotu	
		AN-12B	AN-12
Środki materiałowe przy udźwigu:	normalnym	300 t	240 t
	maksymalnym	600 t	420 t
	przy pełnej ilości paliwa	285 t	390 t
Spadochroniarzy		1800	
Żołnierze z wyposażeniem osobistym		2700-3150	
Rannych:	siedzących	2730	
	leżących	1800	

Plt o organizacji i wyposażeniu podanym w załączniku nr 1 posiada następujące możliwości przewozowe:

Tabela nr 2

Ilość i typ samolotów	Środki materiału we w kg	Spadochroniarzy	Ludzi	Rennych		U w a g i
				ciężko	lekko	
2 AN-12	16.000	120	210	120	182	
4 Il-14	5.760	72	72	72	72	
6 Li-2	7.560	84	84	84	84	
18 AN-2	13.050	180	180	108	180	
Ogółem:	42.370 ^x	456	546 ^x	384 ^x	538 ^x	

x/ W jednym rejsie. Średnie możliwości plt realizującego zadania nad własnym obszarem i przy ramieniu dowozu w granicach 200-300 km pozwalają na wykonanie 2-4 rejsów w ciągu dnia. Stąd też dobowe możliwości odpowiednio zwielokrotnią się. Po wyposażeniu pułku w samoloty AN-26, jego możliwości przewozowe poważnie wzrosną.

a/ Desantowanie na tyłach przeciwnika grup specjalnych

Zasadniczym zadaniem rozpoznania specjalnego frontu /podobnie jak armii/ jest prowadzenie rozpoznania i dywersji w interesie sztabów i wojsk operacyjnych, a w tym głównie wykrywanie środków masowego rażenia npla i ustalenie opłacalnych celów do wykonania uderzeń własną bronią rakietowo-jądrową i lotnictwem.

Na szczeblu frontu do wykonania tych zadań znajduje się batalion specjalny, z którego można zorganizować 40 grup po 8-9 ludzi każda. Jednocześnie w działaniach wykorzystuje się 25-30 grup, pozostałe zatrzymuje się w odwodzie.

Zadania dla grup specjalnych frontu planuje się z reguły od 200 km w głąb na całą głębokość planowanej operacji frontu, przy czym w strefie od 200-300 km mogą się znajdować również grupy armijne.

Na szczeblu armii ogólnowojskowej występuje kompania specjalna, z której można zorganizować 12-14 grup po 9-10 ludzi każda. Na początku operacji przerzuca się na tyły przeciwnika 8-10 grup, resztę pozostawia się w odwodzie.

Zadania dla grup specjalnych na szczeblu armii planuje się w zasadzie od 100 do 300 km.

Uwzględniając, że front w pierwszym rzucie operacyjnym może posiadać dwie armie, to z chwilą rozpoczęcia operacji trzeba będzie desantować:

- 25-30 frontowych grup specjalnych;
- 16-20 armijnych grup specjalnych.

Rejony wyjściowe grup specjalnych są położone:

- 70-100 km od linii frontu - armijne;
- 100-200 km od linii frontu - frontowe.

Planowanie działań specjalnych jest scentralizowane na szczeblu frontu. Oddział rozpoznania specjalnego zarządu rozpoznawczego sztabu frontu planuje zadania dla pododdziałów rozpoznania specjalnego frontu oraz ważniejsze zadania dla pododdziałów armii ogólnowojskowych. Centralizacja planowania działań stosowana w zasadzie w okresie organizacji operacji zapewnia ekonomiczniejsze i bardziej racjonalne wykorzystanie pododdziałów specjalnych. Stąd też planowanie transportu powietrznego dla tych grup odbywać się będzie w sztabie frontu.



Biorąc pod uwagę zasięg samolotów oraz odległości pomiędzy rejonami wyjściowymi grup specjalnych a rejonami lądowania grup, do desantowania frontowych grup specjalnych należy wykorzystywać samoloty typu AN-26, Il-14 i Li-2. Natomiast do desantowania armijnych grup specjalnych samoloty typu AN-2. Każdym samolotem AN-26, Il-14 i Li-2 mogą być jednocześnie desantowane dwie grupy. Stąd też w jednym locie może być desantowanych jednocześnie 20 frontowych grup specjalnych.

Samoloty AN-2 powinny być wykorzystywane do desantowania armijnych grup specjalnych. Ilością samolotów AN-2 znajdujących się w plł można jednocześnie desantować 18 grup specjalnych. W sumie plł jest w stanie jednocześnie wysadzić 38 grup specjalnych. Należy uznać, że te możliwości zapewniają w zasadzie realizację potrzeb frontu.

b/ Desantowanie na tyłach przeciwnika desantów spadochronowych o charakterze dywersyjnym

Zadaniem desantów spadochronowych o charakterze dywersyjnym jest niszczenie ważnych obiektów przeciwnika na jego tyłach. Obiektami tymi mogą być: większe sztaby, węzły łączności, środki masowego rażenia /wyrzutnie raketowe, składy amunicji jądrowej/. Ponadto na tyłach przeciwnika mogą być desantowane specjalne grupy ludzi przeznaczone do wzmocnienia oddziałów partyzanckich lub zorganizowanie zbrojnego podziemia.

Tego typu desanty wysadzane będą w zasadzie na większych głębokościach, do których trudno będzie dotrzeć śmigłowcami. Desanty o charakterze dywersyjnym występować będą w sile od kilkunastu ludzi do kompanii. Wyposażone będą w ręczną broń maszynową, materiały wybuchowe, działa bezodrzutowe, przenośne rakiety i środki łączności. Desanty takie na ogół nie są wyposażone w środki transportowe /pojazdy mechaniczne/.

Do tego zadania celowo jest wykorzystywać samoloty typu AN-12 lub AN-26. Kompanię można wysadzić 2 AN-12 lub 3 AN-26.

Lot takiego desantu w rejonie lądowania powinien być wykonywany w potoku samolotów w nocy i w miarę możliwości pod osłoną nalotów innych rodzajów lotnictwa. Taki sposób działania ułatwia samolotom transportowym pokonanie obrony powietrznej nieprzyjaciela.

c/ Dowóz rakiet taktycznych i operacyjnych

Podstawowym środkiem dowozu rakiet w ogniwach wewnątrz frontowych jest transport kołowy zorganizowany w dywizjonach dowozu rakiet. Dywizjony te wyposażone są w specjalne pojazdy jak: samochody izotermiczne, cysterny do przewozu paliwa raketowego i utleniacza, pojazdy do przewozu rakiet zelaborowanych.

W systemie dowozu wyróżnia się:

- frontowe punkty odbioru rakiet z zaplecza rozmieszczane na głębokości 200-400 km od linii frontu;
- frontowe polowe techniczne bazy rakiet /FPTBR/ rozmieszczone na głębokościach 80-100 km od linii frontu;
- armijne polowe techniczne bazy rakiet /APTBR/ rozmieszczone na głębokościach 60-70 km od linii frontu;
- stanowiska obsługi technicznej rozmieszczone w rejonie stanowisk ogniowych brygad i dywizjonów.

Rakiety w ogniwie - punkty odbioru rakiet z zaplecza polowe techniczne bazy rakiet /PTBR/ dowożone są w częściach. Oddzielnie transportowane są silniki, głowice, paliwo, utleniacz i oprzyrządowanie.

Transport lotniczy będzie wykorzystywany do dowozu rakiet lub ich części składowych przede wszystkim w warunkach ograniczonego czasu lub niemożliwości wykorzystania komunikacji lądowej.

Transport samolotowy w systemie dowozu rakiet z różnych względów należy uważać za awaryjny. Może być używany w ogniwie pomiędzy frontowymi punktami odbioru rakiet a polowymi technicznymi bazami rakiet.

Słabą stroną transportu samolotowego jest konieczność korzystania z lotnisk, które przeważnie będą położone w pewnych odległościach /rzędu 15-50 km/ od miejsca odbioru i przeznaczenia rakiet. Należy podkreślić, że do wykonywania tych zadań wewnątrz frontu bardziej przydatne są śmigłowce ciężkie /typu Mi-6, Mi-10 i Mi-12/ aniżeli samoloty transportowe.

Rakieta taktyczna posiada długość ok. 8-10 m, średnicę 0,4-0,6 m, ciężar do 3 t. Rakieta operacyjna posiada długość ok. 10-12 m, średnicę 0,6-0,9 m, ciężar do 6 t.

Do przewozu tych rakiet mogą być wykorzystywane jedynie samoloty AN-12. Samolotem tym można przewieźć:

- dwie rakietę taktyczne lub pięć głowic;
- jedną raketę operacyjną lub pięć głowic.

W jednym rejsie plt 30 AN-12 jest w stanie przewieźć ok. 60 rakiet taktycznych lub 150 głowic, albo 30 rakiet operacyjnych.

d/ Przewóz wojsk

Do przewozu wojsk wewnątrz ugrupowania frontu plt wykorzystywany będzie w sytuacjach wyjątkowych. Wynika to z tego, że we współczesnych warunkach żołnierz bez pojazdu mechanicznego nie odgrywa większej roli na polu walki. Straty na polu walki przypuszczalnie będą się rozkładać proporcjonalnie na siłę żywą i sprzęt. Stąd też wzmocnienie określonych kierunków działań może następować przerzucaniem na te kierunki ludzi i sprzętu, szczególnie w warunkach użycia BMR.

Przewiduje się, że w przyszłych działaniach bojowych brak będzie ciągłej linii frontu. Nasze oddziały i związki taktyczne mogą się znajdować w okrążeniach, broniąc ważnych rejonów. Konieczność wzmocnienia takich rejonów siłą żywą lub ewakuacja ludzi z tych rejonów może być wykonywana jedynie przy użyciu transportu powietrznego.

Możliwości plt w przewozie siły żywej wraz z techniką bojową są na ogół małe. Natomiast możliwości przewozowe samych ludzi wraz z wyposażeniem osobistym i przenośnym sprzętem bojowym są dość pokaźne. Te ostatnie wykazane są w tabelach nr 1 i 2.

e/ Przewóz środków materiałowych

Dowóz drogą powietrzną środków materiałowych do walczących wojsk będzie odbywać się zawsze wtedy, kiedy wykorzystanie transportu naziemnego, ze względu na istniejącą sytuację będzie niemożliwe lub niecelowe.

Środki materiałowe drogą powietrzną mogą być dostarczane:

- grupom szybkim, które działają w głębi operacyjnej;
- związkom okrążonym lub odizolowanym od pozostałych sił frontu /armii/ kiedy drogi łączące je z frontowymi lub armijnymi

składami zostały przez nieprzyjaciela zajęte lub zniszczone uderzeniami jądrowymi;

- desantom powietrznym - działającym na tyłach wojsk nieprzyjaciela;
- dla okazania pomocy partyzantom;
- przy ograniczonym czasie dowozu na znaczne odległości;
- dla wojsk działających w górach;
- w okresie wiosenno-jesiennym przy złej nawierzchni dróg.

Samolotami transportowymi przewozi się niezbędne środki materiałowe oraz części zamienne urządzeń technicznych i inne na odległość rzędu 200-350 km.

Środki materiałowe można dostarczać przez zrzuty na spadochronach i bez spadochronów, przez lądowanie na lotnisku, lub jednocześnie obydwoma sposobami.

Najbardziej opłacalnym sposobem dowozu środków materiałowych jest lądowanie na lotnisku. W takim przypadku cały udźwig i przestrzeń samolotu mogą być wykorzystane do przewozu zasadniczego ładunku bez dodatkowej tary jak: zasobniki, spadochrony, platformy desantowe, opakowanie amortyzujące ładunek przy upadku. Ponadto rejs powrotny może być wykorzystany do ewakuacji rannych i chorych. Jednakże ten sposób bardzo często jest niemożliwy do realizacji ze względu na brak lotnisk i lądowisk w danym rejonie.

Do przewozu ładunków sposobem zrzutów spadochronowych wykorzystuje się:

- platformy PGS-500 o udźwigu ładunku 500 kg; w samolocie AN-12 mieści się 16 tego rodzaju platform;
- zasobnik P-101 wykonywany z blachy stalowej w formie prostopadkościanu o wymiarach 1360-468-460 mm i udźwigu ładunku do 140 kg;
- zasobnik PDMM-47 wykonany z pikowanej wata tkaniny w formie worka sznurowanego z boku; udźwig ładunku do 140 kg;
- spadochron PDK-42 dla Vzz do 250 km/h;
- spadochrony PG-127-47 dla Vzz do 500 km/h.

Przy zrzutach spadochronowych może być uwzględniony tylko normalny ładunek samolotu, a efektywny ciężar środków materiałowych ulega zmniejszeniu o ciężar tary desantowej. Ciężar ten wynosi około 10-15% ^x normalnego udźwigu samolotu.

x/ Doświadczenia z ćwiczeń i minionych wojen.

Poważną wadę przy dostarczaniu wojskom środków materiałowych metodą zrzutów spadochronowych jest duży rozrzut ładunków. W rezultacie tego, tylko 70-80%^x zrzuconych ładunków dociera do odbiorców.

W przypadku niemożności stosowania zrzutu za pomocą spadochronu, można dokonać zrzutu środków niewrażliwych na uderzenia, bez użycia spadochronu. W tym celu środki materiałowe o wadze do 25 kg na każdy m³ ich objętości składa się do specjalnych opakowań. Zrzutowisko wybiera się w terenie miękkim. Najbardziej nadaje się do tego zaorane pole lub łąka. Przy tego typu zrzutach z powodu dodatkowej tary zmniejszają się możliwości o 5-10% w przewozie efektywnego ładunku.

f/ Ewakuacja rannych i chorych

W warunkach działań bojowych specjalne lotnictwo sanitarnie nie będzie w stanie przewieźć wszystkich rannych i chorych. Dlatego w określonych sytuacjach dla wsparcia lotnictwa sanitarnego będzie się wydzielać lotnictwo transportowe.

Ewakuacja rannych i chorych z dywizyjnych punktów medycznych do szpitalnych baz frontu będzie wykonywana przez śmigłowce a ze szpitalnych baz frontu w głąb kraju przez samoloty transportowe. Istnieje zasada wykorzystania do przewozów sanitarnych powrotnych rejsów samolotów transportowych, po wykonaniu zadań transportu wojsk lub zaopatrzenia do rejonów działań bojowych.

Możliwości plł przy ewakuacji rannych i chorych - jak tabela nr 1 i 2.

W działaniach bojowych służbie zdrowia potrzebne są spore ilości krwi do transfuzji. Krew jest dostarczana w rejon działań bojowych z obszaru kraju w specjalnych pojemnikach izotermicznych. Należy podkreślić, że krew transportem lądowym nie może być przewożona na większe odległości aniżeli 300 km. Przy większych odległościach przewozu, na skutek wstrząsów, traci właściwości lecznicze i nie może być aplikowana rannym.

Stąd wynika potrzeba wykorzystywania lotnictwa transportowego do przewozu krwi. Zadanie to będzie wykonywane przez frontowe pułki lotnictwa transportowego.

x/Doświadczenia z ćwiczeń i minionych wojen.

g/ Udział w desantowaniu powietrznych desantów operacyjnych

Typowym powietrznym desantem operacyjnym jest desant w składzie jednej dywizji powietrzno-desantowej. Do jej wysadzenia potrzebne jest zgrupowanie lotnictwa transportowego w składzie 9-12 pułków lotnictwa transportowego. Dywizja taka desantowana jest w rzucie spadochronowym i lądującym.

Pułk lotnictwa transportowego może uczestniczyć w desantowaniu rzutu spadochronowego lub lądującego. Ponadto może desantować grupę kierowania lądowaniem, zrzucać desant pozorny oraz dowozić środki materiałowe walczących na tyłach nieprzyjaciela wojskom desantu.

Wykonując zadania desantowania rzutu spadochronowego plt może wysadzić ok. jednego zgrupowania batalionowego. Start do takiego zadania wykonuje z jednego lub dwóch lotnisk. Lot do rejonu zrzutu kontynuuje w składzie ogólnego ugrupowania, w zasadzie po jednej trasie. Zgrupowanie batalionowe desantuje na oddzielnym zrzutowisku.

3. SPOSOBY WYKONYWANIA TYPOWYCH ZADAŃ PRZEZ plt

W okresie przygotowania do transportu przewożone wojska znajdują się w rejonie ześrodkowania, który wyznacza się w odległości 40-50 km od lotniska załadowania. Na kilka godzin przed załadowaniem wojska przechodzą do rejonów wyczekiwania. Dla wojsk ładujących się na jednym lotnisku wyznacza się jeden lub kilka rejonów wyczekiwania w odległości około 10 km od miejsc załadowania.

Po przybyciu do rejonu wyczekiwania pododdziały rozśrodkowują się. Stan osobowy i sprzęt bojowy rozmieszcza się w ukryciach. W rejonach wyczekiwania wprowadza się poprawki w podziale stanu osobowego i sprzętu bojowego na samoloty, na które mają być załadowane i sporządza się spisy ładunku na każdy samolot.

Zgodnie z opracowywanym planem przewozu wojsk, na 2-3 godz. przed rozpoczęciem startu z desantem przebazowuje się jednostki lotnictwa transportowego na lotniska załadowania.

Aby uniemożliwić nieprzyjacielowi wykrycie manewru za pomocą radiolokacyjnego systemu wykrywania lub nasłuchu radiowego lot samolotów transportowych na lotniska załadowania wykonuje się na małych wysokościach oraz ogranicza się do minimum łączność radiową.

Po przelocie na lotnisko załadowania samoloty rozśrodkowuje się wzdłuż granicy pola wlotów zgodnie z rozśrodkowanym wcześniej planem.

Czas przebywania samolotów transportowych na lotnisku załadowania powinien być jak najkrótszy. W tym celu załadowanie, dotankowanie samolotów paliwem, przegląd ich przed startem i uzyskanie ostatnich danych o warunkach atmosferycznych na trasie lotu i w rejonie wyładowania /zrzutu/ - powinny być organizowane bardzo starannie, gdyż czas trwania tych czynności decyduje o tym, jak długo samoloty będą się znajdować na lotnisku załadowczym.

Do załadowania wojsk i sprzętu bojowego wyznacza się w pobliżu stoisk samolotów rejonny załadowania, do których wojska przechodzą z rejonów wyczekiwania bezpośrednio przed załadowaniem na sygnał dowódcy przewożonej jednostki, który znajduje się na stanowisku dowodzenia dowódcy pułku lotnictwa transportowego. Odpowiedzialność za punktualne i sprawne zajmowanie rejonów wyjściowych z jednoczesnym zachowaniem maskowania spoczywa na dowódcach przewożonych jednostek wojskowych.

Z chwilą przybycia do rejonu załadowania, aż do zakończenia przewozów przewożone wojska powinny wykonywać wszystkie zarządzenia dowódców lotniczych.

Należy jeszcze podkreślić, że na organizację przewozów nie planowanych, których konieczność wykonania wynikła w toku walki wyznacza się zaledwie kilka lub najwyżej kilkanaście godzin /przy organizowaniu przewozów planowanych - do kilku dni/. Organizacja przewozów powietrznych w ograniczonym czasie wymaga wysokich kwalifikacji i dużego doświadczenia dowódców organizujących przewozy oraz ścisłej współpracy sztabów jednostek lotnictwa transportowego ze sztabami pododdziałów, oddziałów i związków taktycznych przewożonych wojsk.

Przy przewozie środków materiałowych w rejonie ześrodkowania, którym z reguły będzie określony skład materiałowy następuje umieszczenie tych środków w tarze desantowej oraz wyposażenie ładunków w spadochrony. Jednocześnie w rejonie tym organizowane są drużyny przeładowcze. Możliwości tych drużyn przeładowczych przedstawiają się następująco:

Tabela nr 3

Typ samolotu	Z a ł a d u n e k				Umocowanie ładunku min.	Wyładunek	
	ręczny		zmechanizowany			skład drużyny	czas /min/
	skład druż.	czas /min/	skład druż.	czas /min/			
AN-2 i Li-2	4-6	6-8	-	-	4-6	6	8-9
Ił-14	6-8	10-12	3-5	5-8	6-8	6-8	10-15
AN-12	6-10	35-50	4-6	25-35	10-15	6-8	25-30
AN-26	6-8	20-25	3-5	15-20	8-10	6-8	15-20

W rejonach ześrodkowania sprzęt powinien być ładowany na samochody w ten sposób, aby na jednym lub kilku samochodach znajdowały się środki przeznaczone na jeden samolot. Na samochodzie /samochodach/ powinna się znajdować drużyna przywiązana do konkretnego samolotu transportowego, które kieruje się do rejonu wyczekiwania. Z tego rejonu na sygnał podany z lotniska samochody kierują się w rejon stoisk samolotów. Pod kierownictwem załogi samolotu następuje ładowanie środków materiałowych do samolotów.

Najbardziej charakterystycznym ugrupowaniem plt podczas przewozów materiałowych będzie potok /potoki/ samolotów. Wiąże się to z harmonijnym rytmem pracy na lotniskach załadowczych i wyładowczych. Ponadto uzyskuje się mniejsze zużycie paliwa przez samoloty transportowe. Odpada bowiem konieczność zbierania ugrupowań w powietrzu i ich rozpuszczania i bardziej skomplikowanych manewrów podczas lądowania.

Jeżeli w plt znajdują się samoloty o różnych prędkościach przelotowych, to dla każdej prędkości tworzy się potok na

oddzielnej trasie: np. jeden dla AN-26, jeden dla AN-2, a jeszcze inny dla Il-14.

Przy wykonywaniu zadań zrzutu grup specjalnych każdy samolot będzie wykonywał lot po oddzielnej trasie. Do wysadzenia desantów dywersyjnych powinien być wykorzystany jeden typ samolotów. Ułatwia to bowiem lot w jednym ugrupowaniu, zabezpieczenie bojowe działań oraz organizację działań.

W przypadku lotu samolotów płt nad obszarem przeciwnika pokonuje się OPL npla przez: omijanie stref ognia środków OPL npla, lot na małych wysokościach, stosowanie zakłóceń radioelektronicznych, manewr samolotów w strefach ognia oraz wykorzystuje się ogień samolotów. Stosunkowo dobre możliwości pokonywania opl npla są w nocy. Stąd też większość lotów samolotami transportowymi nad obszarem przeciwnika wykonywanych będzie w nocy.

Jeżeli zajdzie konieczność wykonywania zadań nad obszarem przeciwnika w warunkach dziennych, to przelot powinien być ubezpieczony przez inne rodzaje lotnictwa. Lotnictwo myśliwskie powinno zabezpieczyć działanie płt od przeciwdziałania lotnictwa przeciwnika.

W przypadku jeżeli lotnisko wyładowania położone jest na obszarze przeciwnika lub w rejonie okrężenia, lotnictwo myśliwskie zadanie osłony tego lotniska wykonuje we współdziałaniu z naziemnymi środkami OPL lotniska.

Podstawowe zadanie LMSz i LMB w ramach ubezpieczenia bojowego będzie polegało na niszczeniu i obezwładnianiu naziemnych środków OPL npla.

Przy wykonywaniu lotów na małych wysokościach środki OPL przeciwnika powinny być obezwładnione: w promieniu 2 km od trasy lotu przeciwlotnicze karabiny maszynowe; w promieniu 3-4 km - aplot mk, w promieniu 5-6 km aplot sk; rakiety przeciwlotnicze typu "Hawk" - w promieniu 14 km, w przypadkach jeśli V_{lotu} samolotów transportowych będzie większe jak 30 m/sek / 107 km/h/. Część tych zadań na głębokość 20 + 23 km może z powodzeniem wykonać artyleria haubiczna przez zadymianie lub stosowanie środków chemicznych.

Zrzut ludzi i sprzętu przy użyciu spadochronów uzależniony jest od: typu samolotów, prędkości zrzutu, rodzaju spado-

chronu i charakterystyki tary desantowej. Minimalne wysokości zrzutu dla samolotu AN-12 są następujące: 600 m ludzi i zasobniki, 1000 m platformy P-127, 800 m dla platform PGS-500. Minimalna wysokość zrzutu ludzi i zasobników z samolotów: Il-14, Li-2 i AN-2 do zrzutu spadochroniarzy i zasobników wynosi 200m. Istotnym ograniczeniem przy zrzucie spadochroniarzy jest prędkość wiatru w warstwie przyziemnej. Nie może ona być większa jak 6-8 m/sek /22-29 km/h/.

Zrzutowisko powinno znajdować się w terenie równinnym, odkrytym, zdala od rzek, jezior, bagien, lasów i innych obiektów terenowych utrudniających zbiórkę spadochroniarzy i odnalezienie ładunków. W zależności od typu samolotu ich ugrupowania podczas zrzutu, wymiary zrzutowiska powinny wynosić:

- 1200x300 m dla lekkich samolotów transportowych typu AN-2, Li-2, Il-14 wykonujących zrzut w kolumnie samolotów;
- 1500x500 m dla samolotów jak wyżej, wykonujących zrzut w ugrupowaniu klucza;
- odpowiednio - 1500x300 i 1700x1500 dla samolotów AN-12 i i AN-26;

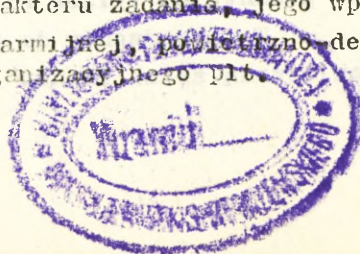
Maksymalna prędkość samolotu podczas zrzutów spadochronowych uzależniona jest od: typu samolotu, rodzaju ładunku i typu spadochronu. Prędkości te wynoszą:

- 350-400 km/h dla spadochroniarzy;
- 250 km/h dla środków materiałowych przy użyciu spadochronu PDK-42;
- 500 km/h dla środków materiałowych przy użyciu spadochronu PG-125-47.

Przy zrzutach środków materiałowych bez spadochronów, wymiary zrzutowisk są takie same jak dla zrzutów spadochronowych. Zrzuty środków materiałowych bez spadochronów wykonuje się z wysokości 60-70 m przy prędkości lotu 200-380 km/h.

4. ORGANIZACJA DZIAŁAŃ PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

Decyzje dotyczące użycia sił pułku lotnictwa transportowego są podejmowane na różnych szczeblach dowodzenia. Zakres tych decyzji uzależniony jest od charakteru zadania, jego wpływu na powodzenie operacji frontowej, armijnej, powietrzno-desantowej oraz od podporządkowania organizacyjnego ptt.



W decyzji do przygotowania i przeprowadzenia operacji dowódca frontu podaje między innymi sposób wykorzystania lotnictwa transportowego. W decyzji określa on kiedy, jakimi siłami, jakie wykonać zadania przewozów powietrznych na korzyść frontu oraz kiedy, jakie siły lotnictwa transportowego do wykonania jakich zadań należy wydzielić w celu zabezpieczenia działań armii ogólnowojskowych i armii pancernej. Przy określeniu wielkości limitu lotnictwa transportowego, przydzielanego poszczególnym armiom, dowódca frontu uwzględni rolę każdej z armii w operacji, dążąc do zabezpieczenia wykonania przede wszystkim tych zadań, które będą miały istotny wpływ na przebieg i wynik końcowy całej operacji.

Dowódca armii ogólnowojskowej /pancernej/ podejmuje decyzję w jaki sposób należy wykorzystywać odymany limit, określa kiedy, w jakiej ilości i z jakim natężeniem przewozów dla wykonania jakiego zadania należy wykorzystać samoloty transportowe.

W zakresie wykonywania zadań przewozów desantów powietrznych /taktycznych/ sztab frontu /armii/ podaje następujące dane:

- ostatnie wiadomości o położeniu i charakterze działań wojsk nieprzyjaciela w pasie przelotu desantu i w rejonie desantowania;
- skład desantu;
- rejon wyjściowy desantu;
- czas ześrodkowania w rejonie wyjściowym wojsk desantu i samolotów transportowych;
- pas przelotu w rejon desantowania;
- rejon i czas jego wylądowania /zrzutu/;
- zadanie bojowe desantu;
- czas osiągnięcia gotowości do wykonania przewozu.

Sztab ogólnowojskowy wydający zarządzenie do przewozu desantu powietrznego podejmuje również decyzję na użycie broni jądrowej, artylerii i lotnictwa dla zabezpieczenia przelotu, wylądowania /zrzutu/, powrotu samolotów transportowych i działań desantu na tyłach nieprzyjaciela.

W zarządzeniu do przewozu środków materiałowych drogą powietrzną sztab frontu /armii/ podaje:

- komu mają być dostarczone środki materiałowe;
- ilość tych środków;
- czas dostarczania;
- siły lotnictwa transportowego wydzielonego do wykonania zadania;
- czas gotowości do wykonania przewozów i kolejność wykorzystania jednostek lotnictwa transportowego;
- miejsce rozmieszczenia lotnisk /lądowisk/ zabezpieczenia materiałowego wojsk, siły i środki wydzielone do ich przygotowania i obsługi oraz czas gotowości tych lotnisk;
- przedsięwzięcia zabezpieczenia bojowego i wydzielone na ten cel siły i środki;
- zasady wykorzystania powrotnych lotów samolotów transportowych do ewakuacji rannych i chorych z rejonu działań bojowych wojsk do frontowej bazy szpitalnej;
- organizację dowodzenia lotnictwem transportowym w czasie wykonywania przewozów środków materiałowych, z podaniem miejsc znajdowania się grup dowodzenia wydzielonych z odpowiednich sztabów tyłowych i lotniczych.

Na podstawie otrzymanych zadań odpowiednie sztaby organizują rozpoznanie i rekonesans, planują wykorzystanie wydzielonych sił i Lotnictwa transportowego i organizują współdziałanie.

Planowanie wykorzystania lotnictwa transportowego odbywa się przy ścisłej współpracy sztabów ogólnowojskowych z dowódcą i sztabem pułku lotnictwa transportowego.

Planowanie ewakuacji rannych transportem powietrznym wykonuje zastępca dowódcy frontu /armii/ do spraw tyłów, wspólnie z szefem służby medycznej frontu lub oddziałem medycznym przy udziale przedstawiciela pułku lotnictwa transportowego.

W planie ewakuacji rannych uwzględnia się:

- kolejność ewakuacji rannych i chorych z rejonu działań bojowych powrotnymi lub specjalnymi lotami samolotów transportowych;
- przydział urządzeń medycznych dla przyjęcia ewakuowanych rannych;

- kolejność ewakuacji rannych i chorych z lotnisk /lądowisk/ do leczniczych zakładów frontu;
- zabezpieczenie lotniczo-ewakuacyjnych przedsięwzięć w środki medyczno-sanitarne.

Dowódca pułku lotnictwa transportowego w każdym przypadku otrzymuje zadanie od bezpośredniego przełożonego - sztabu armii lotniczej lub dywizji lotnictwa transportowego / w zależności od podległości organizacyjnej/. Zadanie to dość często będzie miało charakter bardzo ogólny. Może jedynie określać wysiłek /limit/, jakim należy działać na korzyść określonego związku operacyjnego lub organu frontowego np: zarządu rozpoznawczego sztabu frontu, tyłów frontu itp. Ponadto musi określać miejsce i czas uzgodnienia wykonawstwa zadania z określonym sztabem wojsk lądowych. Będą częste będą przypadki, że plt zadanie ogólne otrzymywać będzie ze sztabu lotniczego, natomiast dane wykonawcze w ramach tego ogólnego zadania, otrzymywać będzie ze sztabów wojsk lądowych.

Zadanie może być przekazane pułkowi na jeden lub kilka rejsów. Przy wcześniej planowanych przewozach można je otrzymać na 1-2 dni przed startem, a w wypadku organizowania przewozów, których konieczność wynika w toku działań, dowódca pułku otrzyma zadanie nie wcześniej niż na kilka lub najwyżej kilkanaście godzin przed osiągnięciem gotowości bojowej.

Całość zadania dla dowódcy pułku lotnictwa transportowego powinna obejmować:

- dane o sytuacji w powietrzu i spodziewanym przeciwdziałaniu;
- miejsce i charakterystyka lotniska /lądowiska, zrzut czy lądowanie / wyładowania;
- trasę i profil lotu;
- lotniska zapasowe na trasie lotu;
- sposób wykonywania zadania /falami lub potokiem/;
- sposób zabezpieczenia przed przeciwdziałaniem ze strony nieprzyjaciela;
- sposoby maskowania;
- szczegóły dotyczące organizacji dowodzenia;
- dane współdziałania z przewożonymi /zaopatrywanymi wojskami/.

Wypracowanie decyzji przez dowódcę pułku lotnictwa transportowego odbywa się na zasadach ogólnych, z uwzględnieniem niektórych cech szczególnych, jakie występują w lotnictwie transportowym. Taką cechą szczególną oceny sytuacji jest to, że przed podjęciem decyzji do wykonania zadania dowódca pułku lotnictwa transportowego przeprowadza rekonesans lotniska załadowania, a niekiedy i wyładowania wojsk. Rekonesans ten dowódca pułku przeprowadza osobiście wraz z dowódcami przewożonych pododdziałów. Ponadto w skład grupy rekonesansowej mogą wchodzić: szef sztabu pułku lub jego zastępca, nawigator pułku i dowódcy eskadr. W czasie rekonesansu bezpośrednio na lotnisku załadowczym dowódca pułku uzgadnia z dowódcami przewożonych pododdziałów organizację załadowania do samolotów stanu osobowego i sprzętu bojowego oraz kolejność ich przewozu.

Na ogół równoległe z rekonesansem lotnisk, uzgadnianiem współdziałania z przewożonymi pododdziałami lub sztabami odpowiedzialnymi za przewóz, prowadzona jest ocena sytuacji oraz podejmowana jest decyzja przez dowódcę plt. Ocena ta nie obejmuje takiego elementu jak obiekt działań, który jest bardzo charakterystyczny w innych rodzajach lotnictwa. Natomiast nie mogą być w tej ocenie pomijane takie elementy jak:

- pokonywanie obrony powietrznej przy lotach nad obszarem nieprzyjaciela;
- ocena możliwości przewozu wojsk lub innego ładunku;
- wpływ pory doby na wykonanie zadania;
- możliwości zabezpieczenia działań z lotnisk załadowczych i reisowych.

Na podstawie uzgodnionych zagadnień współdziałania, rekonesansu lotniska załadowania wojsk i oceny sytuacji sztab pułku lotnictwa transportowego ze sztabem przewożonego pododdziału /oddziału/ opracowuje plan załadowania stanu osobowego i sprzętu bojowego - Załącznik nr 7.

Plan ten opracowuje się w formie schematu z legendą, w którym podaje się:

- miejsce stoisk samolotów, ich numery ogonowe i nazwiska dowódców załóg;
- podział stanu osobowego i sprzętu bojowego na samoloty i naz-

- wiska dowódców przewożonych wojsk wyznaczonych na każdy samolot;
- rejony wyczekiwania wojsk przed załadowaniem oraz miejsca ześrodkowania sprzętu bojowego przeznaczonego do załadowania;
 - kolejność ładowania i rodzaj sygnału do rozpoczęcia ładowania;
 - organizację służby porządkowo-ochronnej w czasie ładowania;
 - miejsca stanowisk dowodzenia i organizację łączności.

W wielu przypadkach najistotniejsze elementy dywizji będą podane przez wyższe dowództwo. Wynika to stąd, że przy przewozach wojsk oddziały i związki taktyczne lotnictwa transportowego będą używane w sposób zmasowany, co wymaga organizacji przewozów na szczeblu, któremu podlegają wszystkie jednostki lotnictwa transportowego biorące udział w wykonaniu zadania. Dlatego takie dane, jak: lotnisko załadowania i wyładowania, czas załadowania i wyładowania, trasę i profil lotu oraz zadanie następane - otrzyma zwykle dowódca pułku lotnictwa transportowego od wyższych przełożonych. Dowódca pułku w tym przypadku określa czas rozpoczęcia i zakończenia załadowania poszczególnych samolotów lub grup, kolejność załadowania i wyładowania /zrzutu/ wojsk i sprzętu, zadania dla eskadr, zadania dla zabezpieczających pododdziałów, kolejność startu i lądowania, ugrupowanie bojowe na trasie lotu, sposób współdziałania między załogami w powietrzu oraz sposób dowodzenia.

Po podjęciu decyzji dowódca pułku uzgadnia z dowódcą myśliwców wydzielonych do osłony szczegóły współdziałania w zakresie osłony samolotów transportowych. W ramach tego należy uzgodnić:

- ilość sił lotnictwa myśliwskiego biorącego udział w osłonie bezpośredniej i pośredniej /grupy manewrowe na dalekich podejściach do ugrupowania samolotów transportowych, izolacja z powietrza lotnisk wyładowania i załadowania/;
- sposób działania bezpośredniej osłony /ilość i miejsce grup lotnictwa myśliwskiego w bezpośredniej osłonie oraz sposób ich lotu we wspólnym ugrupowaniu/;
- miejsce i sposób formowania wspólnego ugrupowania;

- możliwości i sposób wykorzystania ognia obronnego samolotów transportowych; zapewnienie warunków bezpieczeństwa osłaniającym samolotom myśliwskim;
- miejsce, czas i sposób wymiany grup bezpośredniej osłony lotnictwa myśliwskiego podczas lotu w głąb obszaru przeciwnika;
- czas i miejsce odejścia samolotów bezpośredniej osłony;
- sposób wymiany informacji podczas wspólnego lotu;
- sygnały współdziałania oraz wymiana kryptonimów stanowisk dowodzenia i dowódców grup.

Po uzgodnieniu współdziałania z myśliwcami osłony, dowódca pułku melduje swoją decyzję przełożonemu i po jej zatwierdzeniu stawia zadania. Przy wykonywaniu lotu całością sił pułku zadania powinny być stawiane dowódcom eskadr w obecności dowódców załóg /pierwszych pilotów/. Jeżeli zadanie wykonywane jest określoną grupą - zadanie stawia się dowódcy grupy w obecności dowódców załóg tej grupy. Zadania na desantowanie grup specjalnych powinny być stawiane oddzielnie każdej załodze z uwagi na konieczność zachowania w tajemnicy działań grup specjalnych. Często na postawieniu zadań obecni są nawigatorzy załóg.

Treść zadań stawianych przez dowódcę plt winna obejmować:

- a/ Sytuacje w powietrzu. Przewidywane przeciwdziałanie ze strony środków obrony powietrznej nieprzyjaciela w rejonie załadowania i na trasie lotu; krótka charakterystyka środków, których przeciwdziałanie jest możliwe; prognoza pogody.
- b/ Zadania pułku i zamiar jego wykonania.
- c/ Zadania oddziałów lotniczych, których działania mogą mieć jakiś wpływ na wykonanie własnego zadania.
- d/ Zadania eskadr i jednostek zabezpieczających wykonanie zadania.
- e/ Czas startu lub osiągnięcia gotowości do lotu na lotnisko załadowania.
- f/ Sygnał do startu, kolejność startu, ugrupowanie na trasie, trasa i profil w czasie przelotu na lotnisko załadowania.

- g/ Charakterystyka lotniska załadowania /głównego i zapasowego/ z podaniem miejsca załadowania dla każdego samolotu.
- h/ Rodzaj i ilość ładunku na poszczególne samoloty. Nazwiska dowódców przewożonych wojsk, wyznaczonych na każdy samolot.
- i/ Czas i kolejność załadowania poszczególnych samolotów lub eskadr. Rodzaj sygnału do rozpoczęcia załadowania.
- j/ Czas i kolejność startu, ugrupowanie bojowe na trasie lotu.
- k/ Trasa, profil i warunki lotu z ładunkiem.
- l/ Sposób wyjścia na lotnisko wyładowania /zrzutowisko/.
- m/ Czynności załóg w wypadku zmiany warunków lotu.
- n/ Charakterystyka lotniska wyładowania oraz lotnisk zapasowych na trasie lotu i w rejonie wyładowania.
- o/ Kolejność i miejsce wyładowania /zrzutu/ wojsk i sprzętu bojowego.
- p/ Zabezpieczenie bojowe, specjalne, materiałowo-techniczne i lotniskowe.
- r/ Sygnały rozpoznania i współdziałania z przewożonymi /zaopatrzonymi / wojskami.
- s/ Zadanie wstępne dla załóg po wykonaniu zadania przewozu /gdzie wrócić i w jakim celu/.
- t/ Organizacja dowodzenia i łączności.
- u/ Sposób i termin przedstawiania meldunków o wykonaniu zadania.

Dowódca pułku powinien postawić eskadrom /dowódcom załóg/ zadanie z takim wyliczeniem, aby dysponowały one wystarczającym czasem na przygotowanie personelu latającego i samolotów. Przygotowanie może być przeprowadzone na lotnisku stałego bazowania lub na lotnisku załadowania, w zależności od istniejących warunków. W przypadku przeprowadzenia przygotowania na lotnisku stałego bazowania, dowódca ostatecznie precyzuje wszystkie szczegóły zadania na lotnisku załadowania.

Z przeprowadzonych ćwiczeń wynika, że na przygotowanie do wykonania zadania przez pułk lotnictwa transportowego potrzeba 5-7 godzin, z tego 3-4 godziny na wypracowanie decyzji przeprowadzenia wszystkich wstępnych czynności oraz 2-3 godz. dla załóg i służb na przygotowanie bezpośrednie.

5. ORGANIZACJA DOWODZENIA PUŁKIEM LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO PODCZAS WYKONYWANIA TYPOWYCH ZADAŃ

Dowodzenie lotnictwem transportowym odbywa się według ogólnie obowiązujących zasad z uwzględnieniem jego przeznaczenia, specyfiki i organizacyjnej podległości. Pułkiem lotnictwa transportowego, wchodzącego w skład lotnictwa frontowego, dowodzi dowódca armii lotniczej.

Dowodzenie między lotniskami lotnictwa transportowego i na lotniskach bazowania odbywa się według zasad opracowanych dla oddziałów i związków lotnictwa frontowego. Dowodzenie pułkami lotnictwa transportowego w czasie przewozów wojsk drogą powietrzną odbywa się w sposób scentralizowany ze stanowiska dowodzenia dywizji lub pułku, rozwiniętego zwykle w rejonie załadowania wojsk.

W rejonie wyładowania wojsk kierowana jest grupa dowodzenia wydzielana z pułku lub dywizji.

Zadaniem tej grupy dowodzenia jest kontrola pracy środków ubezpieczenia lotów i terminowego wyładowania wojsk, kontrola dowodzenia lotami w rejonie wyładowania, ewentualnie - w razie zaistnienia konieczności - skierowanie samolotów lecących z ładunkiem do lądowania na inne lotnisko, kierowanie odlotem samolotów z lotnisk wyładowania oraz zbieranie wiadomości o przebiegu przewozów i przekazywanie tych danych przełożonym.

Organizacja dowodzenia lotnictwem transportowym w czasie dowozu drogą powietrzną środków materiałowych dla wojsk różni się od organizacji dowodzenia przy wykonywaniu zadań przewozu wojsk tylko tym, że główne stanowisko dowodzenia dowódcy związku /oddziału/ lotnictwa transportowego nie rozwija się przy SD armii, lecz w rejonie tyłowego stanowiska dowodzenia zastępcy dowódcy frontu /armii/ do spraw tyłów.

W rejonach załadowania i wyładowania środków materiałowych, oprócz pomocniczych lotniczych stanowisk dowodzenia, organizuje się punkty dowodzenia operacyjnych grup tyłowych, wyposażonych w środki łączności. Operacyjna grupa tyłowa czuwa nad terminowym dowozem środków materiałowych na lotnisko załadowania, organizacją pracy przy załadowaniu, odprawą załadowanych

środków zgodnie z przeznaczeniem i wylądowaniem na lotnisku /lądowisku/ docelowym oraz przyjmuje ewakuowanych rannych, a także zbiera i odsyła do odpowiednich składów wykorzystane spadochronowo-desantowe środki i inne wartościowe ładunki ewakuacyjne. Ponadto operacyjna grupa tyłowa utrzymuje stałą łączność z zaopatrywanymi wojskami, sztabem tyłów i składami zaopatrującymi.

Dowódca pułku lotnictwa transportowego dowodzi swoimi pododdziałami poprzez ich dowódców i grupy kierowania w rejonie wylądowania. Stanowisko dowodzenia pułku rozwija się z zasady na lotnisku załadowania.

W skład SD pułku zwykle wchodzi:

- szef sztabu pułku;
- nawigator pułku;
- zastępca szefa sztabu pułku d/s operacyjnych;
- pomocnik szefa sztabu pułku d/s rozpoznawczych;
- inżynier pułku lub jego zastępca;
- szef łączności pułku;
- szefowie sztabów eskadr.

Techniczne wyposażenie stanowisk dowodzenia powinno być dostosowane do przewozu samolotem transportowym. Najlepszym rozwiązaniem jest urządzenie stanowiska dowodzenia na specjalnie wydzielonym samolocie transportowym. Samolot taki, czyli latające stanowisko dowodzenia powinno znajdować się w każdym z pułków lotnictwa transportowego. Na pokładzie samolotu SD powinny się znajdować jeden lub dwa samochody terenowe GAZ-63 radiostacje /oprócz radiostacji pokładowych/ R-801 i R-805 z odbiornikiem R-311 do łączności z samolotami i do naziemnego dowodzenia, źródło prądu do zasilania radiostacji oraz niezbędna ilość środków łączności przewodowej.

Urządzenie SD na pokładzie samolotu transportowego umożliwi dowódcy plt utrzymanie ciągłego dowodzenia działaniami pułku, pozwala w zależności od zaistniałej sytuacji dokonywać szybkich zmian miejsca znajdowania się samolotu SD oraz stwarza dowódcy pułku dogodne warunki dowodzenia podległymi pododdziałami, tak z powietrza, jak i z ziemi.

Podobnym samolotem i środkami łączności powinna dysponować grupa kierowania w rejonie wylądowania.

Dowodzenie działaniami pułku lotnictwa transportowego w powietrzu w czasie przewozu wojsk i sprzętu bojowego obejmuje dowodzenie z ziemi i dowodzenie w powietrzu.

Dowodzenie z ziemi odbywa się ze stanowiska dowodzenia pułku, startowych stanowisk dowodzenia na lotniskach załadowania i wyładowania oraz ze stanowisk dowodzenia wyższych przełożonych.

Dowodzenie z ziemi powinno zabezpieczyć:

- terminowy start i zbiórkę ugrupowań bojowych samolotów transportowych;
- stałą informację załóg wykonujących loty o sytuacji w powietrzu i warunkach atmosferycznych, obliczenie podawania sposobu wykonania manewru przeciwlotniczego i przeciwradiolokacyjnego;
- w przypadku zaistnienia konieczności, skierowania na czas załóg na zapasowe lotniska wyładowania;
- kierowanie działaniami ubezpieczającego LM, zwłaszcza w zakresie naprowadzania na myśliwce nieprzyjaciela atakujące samoloty transportowe;
- kontrolę dyscypliny radiowej i przestrzeganie zasad tajnego dowodzenia;
- wyjście załóg na lotniska wyładowania i ich bezpieczne lądowanie;
- powrót załóg na lotniska załadowania lub stałego bazowania.

Dowódca pułku /grupy/ dowodzi załogami w powietrzu przy pomocy krótkich komend podawanych przez radio.

Dowodzenie w powietrzu powinno zabezpieczyć:

- zbiórkę ugrupowań bojowych pododdziałów;
- lot po nakazanej trasie i wyjście na lotnisko wyładowania w określonym czasie;
- stosowanie w odpowiednim czasie określonego manewru przeciwmysłiwskiego i przeciwradiolokacyjnego w celu uniknięcia spotkania z myśliwcami nieprzyjaciela, a w wypadku koniecznym, kierowanie odpieraniem ataków myśliwców nieprzyjaciela;
- powrót załóg na lotniska załadowania lub stałego bazowania.

Dowódca pułku /grupy/ podejmuje decyzje w powietrzu na podstawie zarządzenia wyższego przełożonego, oceny sytuacji powietrznej i warunków atmosferycznych, meldunków dowódców eskadr i danych otrzymanych ze stanowiska dowodzenia pułku.

W czasie znajdowania się pułku w powietrzu, pułkowe stanowisko dowodzenia - na podstawie otrzymanych informacji z rozpoznania, danych od wyższych i współdziałających sztabów oraz od grupy dowodzenia - informują dowódcę pułku /grupy/ o sytuacji naziemnej i powietrznej, jak również o pogodzie na trasie lotu. Przekazywana w powietrzu informacja dla dowódcy pułku powinna być krótka, zwięzła i zawierać tylko te zagadnienia, które są niezbędne dla dowódcy w powietrzu. Schemat organizacji łączności na SD plł podany jest w załączniku nr 9.

Dla zapewnienia sprawnej organizacji przewóz wojsk transportem powietrznym należy wyposażyć grupy dowodzenia w rejonach załadowania i wyładowania w niezawodną łączność. W szczególności łączność taka musi istnieć pomiędzy stanowiskiem dowodzenia lotnictwem transportowym, rozwiniętym w pobliżu stanowiska dowodzenia frontu /armii/ a stanowiskami w dowodzeniu w rejonie lotnisk. Bez niezawodnej i stałej łączności pomiędzy tymi organami dowodzenia nie osiągnie się warunków zabezpieczających planowy i terminowy przewóz wojsk transportem powietrznym. Wydzielone grupy dowodzenia i środki łączności przewozi się do rejonów załadowania i wyładowania wojsk samolotami.

Pomimo, że dowodzenie lotnictwem transportowym nie odbiega od przyjętych zasad dowodzenia lotnictwem bojowym, treść każdego zarządzenia, decyzji, zadania oraz planowania i organizacja współdziałania ma swoją wyżej omówioną specyfikę. Do cech szczególnych dowodzenia lotnictwem transportowym należy konieczność organizacji i realizacji dowodzenia załogami nie tylko na lotniskach bazowania i w powietrzu, lecz ponadto w rejonach załadowania i wyładowania.

Jeżeli lotniskiem załadowania i wyładowania są lotniska bazowania innych rodzajów lotnictwa, to w miarę możliwości należy dążyć do wykorzystania środków łączności znajdujących się na tych lotniskach.

Dowodzenie środkami transportu powietrznego ułatwia w dużej mierze wykorzystanie wszystkich istniejących środków ubezpieczenia lotów lotnictwa frontowego, systemów radionawigacji, oraz systemów radiolokacyjnego zabezpieczenia działań lotnictwa stron.

Z A K O Ń C Z E N I E

Lotnictwo transportowe jest najbardziej mobilnym środkiem transportowym, zdolnym do szybkiego przerzutu wojsk i środków materiałowych na duże odległości. Taki środek transportu jest bardzo pożądany we współczesnych działaniach bojowych.

Stan samolotów transportowych w składzie armii lotniczej jest stosunkowo mały. Dlatego też samoloty transportowe powinny być wykorzystywane przede wszystkim do tych zadań, które nie mogą być wykonywane innymi środkami. Z tych względów planowanie użycia transportu powietrznego odbywa się centralnie na wysokich szczeblach dowodzenia.

Organizacja działań pułku lotnictwa transportowego jest dość skomplikowana oraz wymaga sporej ilości czasu. Szczególnie dużo czasu potrzebnego jest na rekonesans lotnisk oraz uzgodnienie współdziałania. Te czynności wiążą się na ogół z pokonywaniem znacznych odległości. Dlatego sztab plt powinna cechować duża sprawność organizacyjna.

Dowodzenie pułkiem lotnictwa transportowego jest dość złożone z uwagi na konieczność tworzenia sporej ilości punktów dowodzenia. Charakterystyczne jest to, że każdy rodzaj zadania wymaga innego systemu dowodzenia. Podkreślić należy, że czas pracy systemu dowodzenia przy wykonywaniu określonego zadania jest na ogół krótki. Dlatego też posiadane w pułku powietrznych stanowisk dowodzenia może ułatwić organizację dowodzenia i sprawność realizacji nakazanych zadań.

Wydrukowano w 150 egz
Egz. nr 1-150 BT
Wyk. ptk Nowak
Druk. S.Cz. dn.30.12.71 r.
Nr ks.masz. 02013/03582/WW
For.HW.

OPRACOWAŁ:
KIEROWNIK ZESPOŁU OPERACYJNEGO
KATEDRY TAKTYKI LOTNICTWA

ptk dr Kazimierz NOWAK

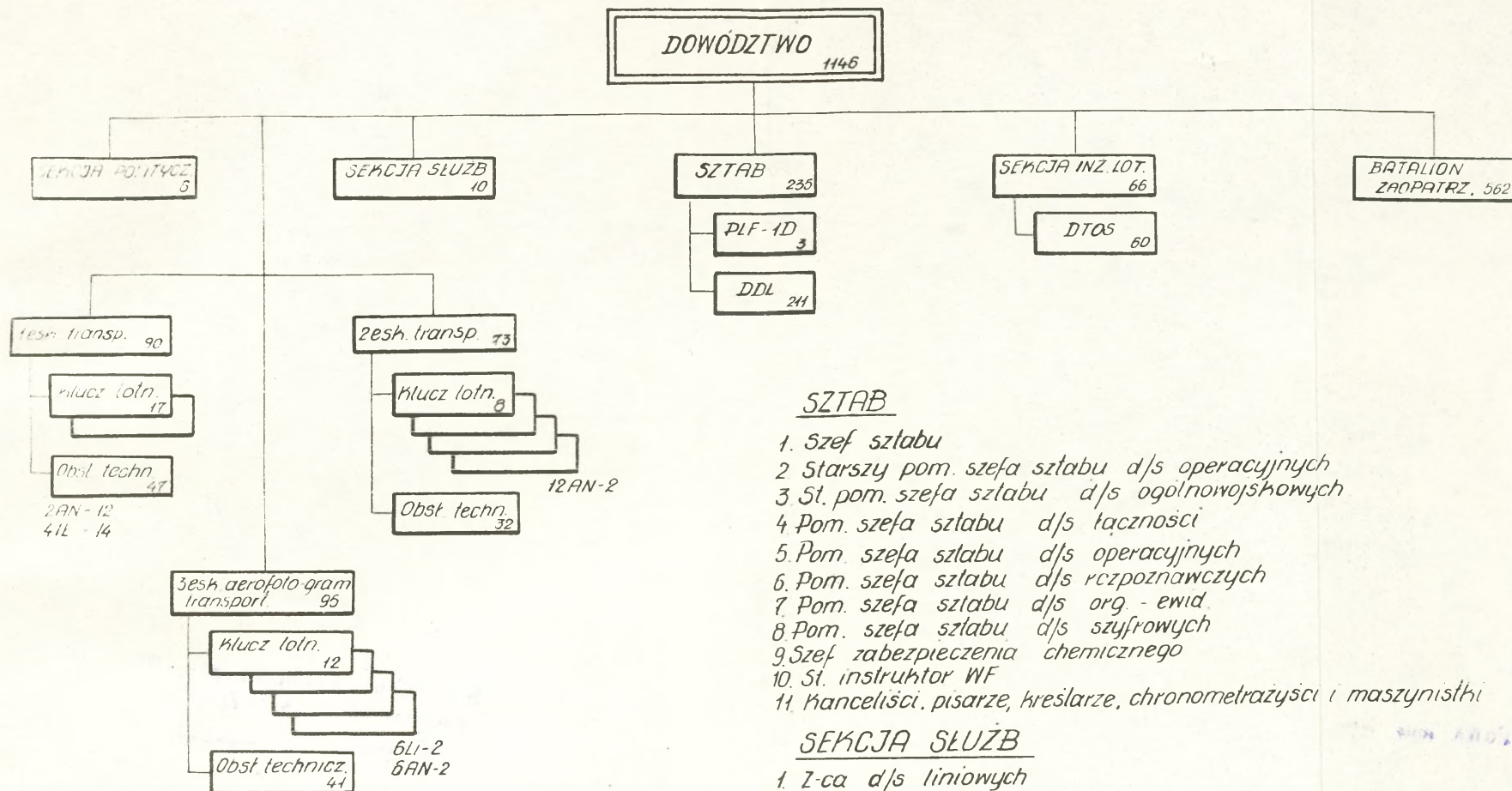
L I T E R A T U R A

1. "Bojewyje primienienije czastej wojenno-transportnoj awiacii" /Uczebnoje posobije/. Wyd. Wojenno-Wozdusznaja Akademijsz Monino - 1969 r.
2. "Regulamin wojskowego lotnictwa transportowego" /załoga - puik/. Wyd. MON - 1967 r.
3. "Taktyka lotnictwa transportowego" /podręcznik/. Wyd. MON 1964.
4. "Instrukcja o sposobie wykonywania desantowania z wojskowych samolotów transportowych i śmigłowców". Wyd. MON 1962 r.
5. "Instrukcja o użyciu wojsk powietrzno-desantowych". Wyd. MON - 1963 r.
6. Płk P.G. Jermakow "Primienienije wozdusžno-transportnych sredstw w obszczewojskowom boju i operacji". Wyd. Akademii im. Frunze Moskwa - 1961 r.
7. "Nowa oferta przemysłu radzieckiego", Artykuł z "Wirazy" nr 26 z dn. 27.6.1971 r.
8. "Vademecum oficera", Wyd. ASG - 1967 r.

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum Działu Zbiarów Specjalnych

Nr ewid. _____

ORGANIZACJA PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO (WARIANT)



SZTAB

1. Szef sztabu
2. Starszy pom. szefa sztabu d/s operacyjnych
3. St. pom. szefa sztabu d/s ogólnowojskowych
4. Pom. szefa sztabu d/s łączności
5. Pom. szefa sztabu d/s operacyjnych
6. Pom. szefa sztabu d/s rozpoznawczych
7. Pom. szefa sztabu d/s org. - ewid.
8. Pom. szefa sztabu d/s szyfrowych
9. Szef zabezpieczenia chemicznego
10. St. instruktor WF
11. Kanceliści, pisarze, kreslarze, chronometrażysty i maszyniści

SEKCJA SŁUŻB

1. Z-ca d/s liniowych
2. St. nawig. pułku
3. Szef strzelania powietrznego
4. St. lekarz pułku
5. Szef zabezpieczenia wysokościowego i ratownictwa
6. St. techn. urządzeń wysokościowych i ratowniczych
7. Mechanik urządzeń wysokościowych
8. Magazynier
9. Układacze spadochronów

ZALOGA AN-12

1. Dowódca zatoki - I pilot
2. II pilot
3. Nawigator
4. Inżynier pokładowy
5. Radiooperator
6. Mechanik kabiny załadowczej
7. Strzelec pokładowy

Wuk. w 150 egz.
Egz. nr 1-150 ST
Wuk. JPK NOWAK
Pdz. nr 03587/WV

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP
Archiwum Bielań Zbiorów Specjalnych
Nr ewid. _____

- 36 -

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH

Wyszczególnienie	T Y P s a m o l o t ó w						
	AN-12B	AN-12	AN-26	AN-22	Ir-14	Li-2	AN-2
Zaloga /ludzi/	7	7			5	5	2
Prędkość /km/h/	280-651	280-620	430 ^x		160-416	220-300	230-268
Maksymalny zasięg /km/	3520	2120	2550	5000-11000	2700	2500	1500
Pułap praktyczny /m/	3600	10500	7500		6000	5600	5000
Uzbrojenie /typ x kaliber/	2xAM-23	2xAM-23					
Wymiary kabiny ładunk.							
- długość /m/	13,5	13,5		32	10,6	9,5	4,1
- szerokość /m/	3,1	3,1	2,4	4,4	2,4	2,4	1,6
- wysokość /m/	2,4-2,9	2,4-2,9		4,4	1,9	1,9	1,8
Ładunek:							
- normalny /t/	10,0	8,0	5,5	40,0	1,4	1,2	0,7
- maksymalny /t/	20,0	14,0		80,0	2,0	1,6	1,0
- przy pełnej ilości paliwa/t/	9,5	13,0					
- spadochroniarzy /ludzi/	60	60	40	700	18	14	10
- żołnierzy z wyposaż. osobist.	91-105	91-105	40	700	18	14	10
- rannych siedzących /ludzi/	91	91	40	700	18	14	10
- rannych leżących /ludzi/	60	60	24		18	14	6
Zapas paliwa /t/	14,8	11,6	5,5		2,6	2,3	0,5
Rozbieg - dobieg	1130-1125	850-900			ok. 800 m	ok. 800 m	ok. 200 m
x/ Przelotowa							

CHARAKTERYSTYKA ŚRODKÓW DESANTOWYCH STOSOWANYCH PRZY ZRZUTACH ŁADUNKÓW

Z SAMOLOTÓW TYPU AN-12

Charakterystyka	PDMA-7 zasobniki	PDUR-47 zasobniki	PGS-500 platform, zasobn.	PCCB-1 zasobn.	PP-127 platform.	D-1-8 zasobn.
Ciężar środka desantowego z oprzyrządowaniem /kg/	44,0	22,0	90,0	84,0	1220x	20
Udźwig desant. ład. /kg/	70-100	80-120	460-500	-	3500	100
Udźwig ładunku płynnego w /l/	-	-	480	200	-	-
Prędkość opadania m/sek	6-7	6-7	13-18	10-15	5-7	5
Ilość mieszcząca się w jednym samolocie	60	do 60	14-18	38	2	60

x/ Ciężar platformy bez oporządzenia - 710 kg. W samolocie AN-26 mieści się jedna platforma PP-127-3500.

-37-

Załącznik nr 4

WARIANTY ZAŁADOWANIA PLATFORMY PP-127-3500

Lp.	Rodzaj ładunku	Ciężar ładunku wraz z platformą w kg
1	ASU-57 i 30 pocisków w opakowaniach	4373
2	85 mm działo i 16 skrzynek środków materiałowych	4295
3	57 mm działo i 38 skrzynek środków materiałowych	3693
4	Przeciwlotnicze działko ZU-23 i 38 skrzynek i środków materiałowych	2971
5	Samochód GAZ-69	2560
6	Samochód GAZ-69, 120 mm moździerz i 0,25 jo do moźdz. 120 mm	3765
7	Wyrzutnia WP-8 i 0,25 jo amunicji do WP-8	3060
8	Środki materiałowe w skrzynkach	do 4210

Załącznik nr 5

WARIANTY ZAŁADOWANIA SAMOLOTU AN-12 DO ZRZUTÓW
SPADOCHRONOWYCH

Lp.	Wyszczególnienie ładunku	Ciężar ładunku w kg	U w a g i
1	60 spadochroniarzy	7200	Przeciętny cięż. spad. z wyposaż. ok. 120 kg
2	1 wyrzutnia WP-8 1 ciągnik GAZ-69 0,25 jo amunicji do WP-8 16 spadochroniarzy 2 platformy PP-127-3500	1800 1535 1100 1820 2440 <u>8695</u>	Na każdą platformę oprócz sprzętu doładowuje się ok. 500 kg amunicji
3	2 moździerze 120 mm 2 ciągniki GAZ-69 0,25 jo do moździerzy 120 mm 16 spadochroniarzy 2 platformy PP-127-3500	1110 3070 900 1820 2440 <u>9340</u>	
4	2 samochody GAZ-69 amunicja w skrzynkach 16 spadochroniarzy 2 platformy PP-127-3500	3070 1000 1820 2440 <u>8330</u>	
5	16 platform PGS-500 z amunicją 16 spadochroniarzy	8000 1820 <u>9820</u>	
6	60 zasobników PDMM-47 z ładunkiem 16 spadochroniarzy	7200 1820 <u>8020</u>	
7	2 działka ZSU-23/2 amunicja w skrzynkach 16 spadochroniarzy 2 platformy PP-127-3500	1900 1200 1820 2440 <u>7360</u>	

- 40 -

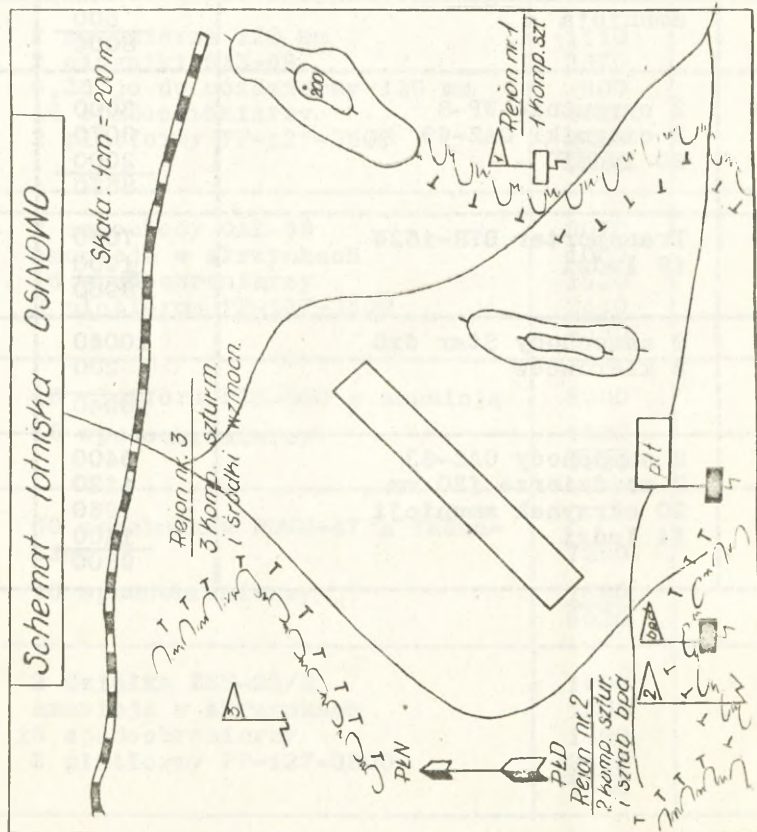
Załącznik nr 6

WARIANTY ZAŁADOWANIA SAMOLOTU AN-12 DO DESANTOWANIA
SPOSOBEM LĄDOWANIA

Lp.	Wyszczególnienie ładunku	Ciężar ładunku w kg	U w a g i
1	90 żołnierzy z wyposażeniem osobistym	ok. 9000	Przeciętny cięż. żołnierza z wyposażeniem ok. 100 kg
2	Działo pancerne ASU-85 z załogą i 1 jo amunicji do działła	15530	
3	2 działa pancerne ASU-57 6 ludzi załogi amunicja	6900 600 <u>500</u> 8000	
4	2 wyrzutnie WP-8 2 ciągniki GAZ-69 20 ludzi	3600 3070 <u>2000</u> 8570	
5	Transporter BTR-152W 19 ludzi	7050 <u>1900</u> 8950	
6	2 samochody Star 6x6 2 kierowców	10040 200 <u>10240</u>	
7	2 samochody GAZ-63 2 moździerze 120 mm 20 skrzynek amunicji 14 ludzi	6400 1120 960 <u>1400</u> 9800	

PLAN ZAŁADUNKOWANIA

WOJSK I SPRZĘTU... bpd DO SAMOLOTÓW... plt W DNIU....
(WARIANT)



DOWODCA - - bpd
stop. imię i nazwisko

Mik. W. 150 032
Egz. nr. 1-150 151
Mik. Płk. NOWAK
Dz. nr. 03563/JW

TABELA ZAŁADUNKOWANIA

Lp	Nr samolotu	Nr. Dowódcy załogi	Starszy w samol. przewoż. wojsk.	Wyszczególnienie ładunku	Nr. regionu ładunk.
1	12	kpt. MRZ	por. SEP	- 16 spadochroniarzy - 1 WP-8 - 1 Gaz - 69 - 0,5t amunicji	1
2	15	por. KOT	sier. ZYCH	- 16 spadochroniarzy - 2 Gaz - 69 - 2 miedz. 120mm - 0,8t amunicji	2
3	17	mjr. ROH	kpt. WIAS	- 60 spadochroniarzy	3

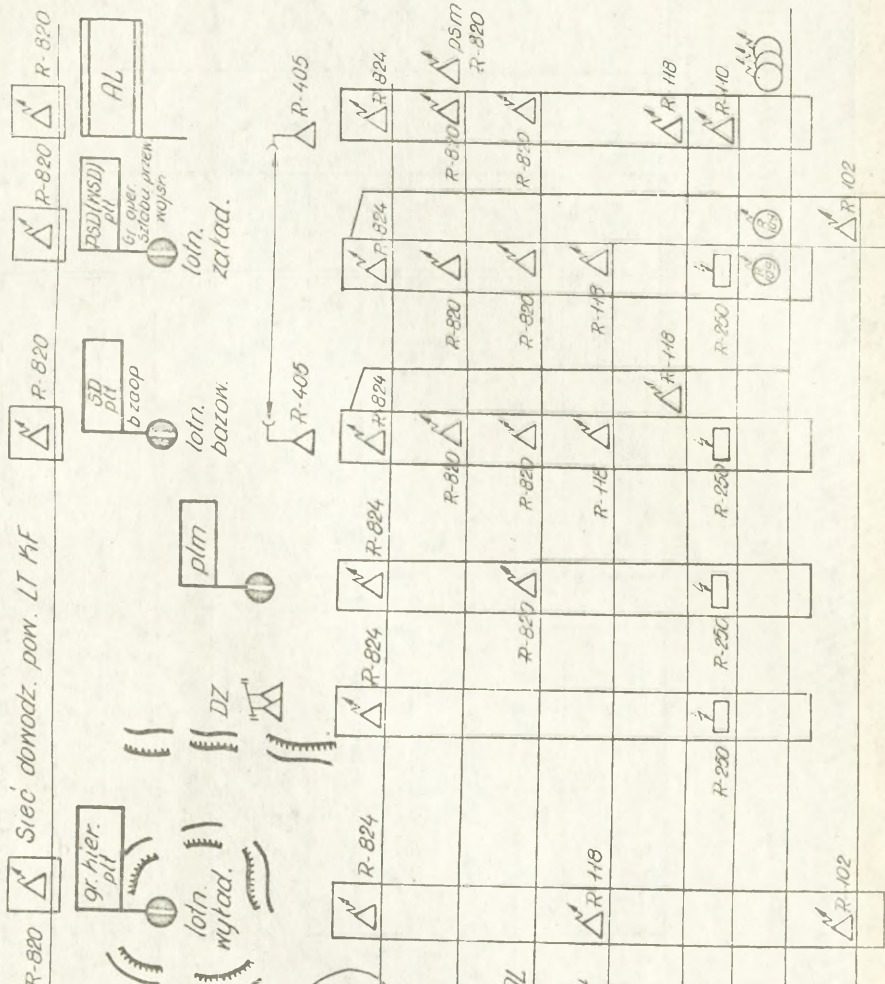
DOWODCA - - plt
stop. imię i nazwisko

- 41 -

- 52 -

SCHEMAT ORGANIZACJI DOWODZENIA PLT (WARIANT)

Załącznik nr 8



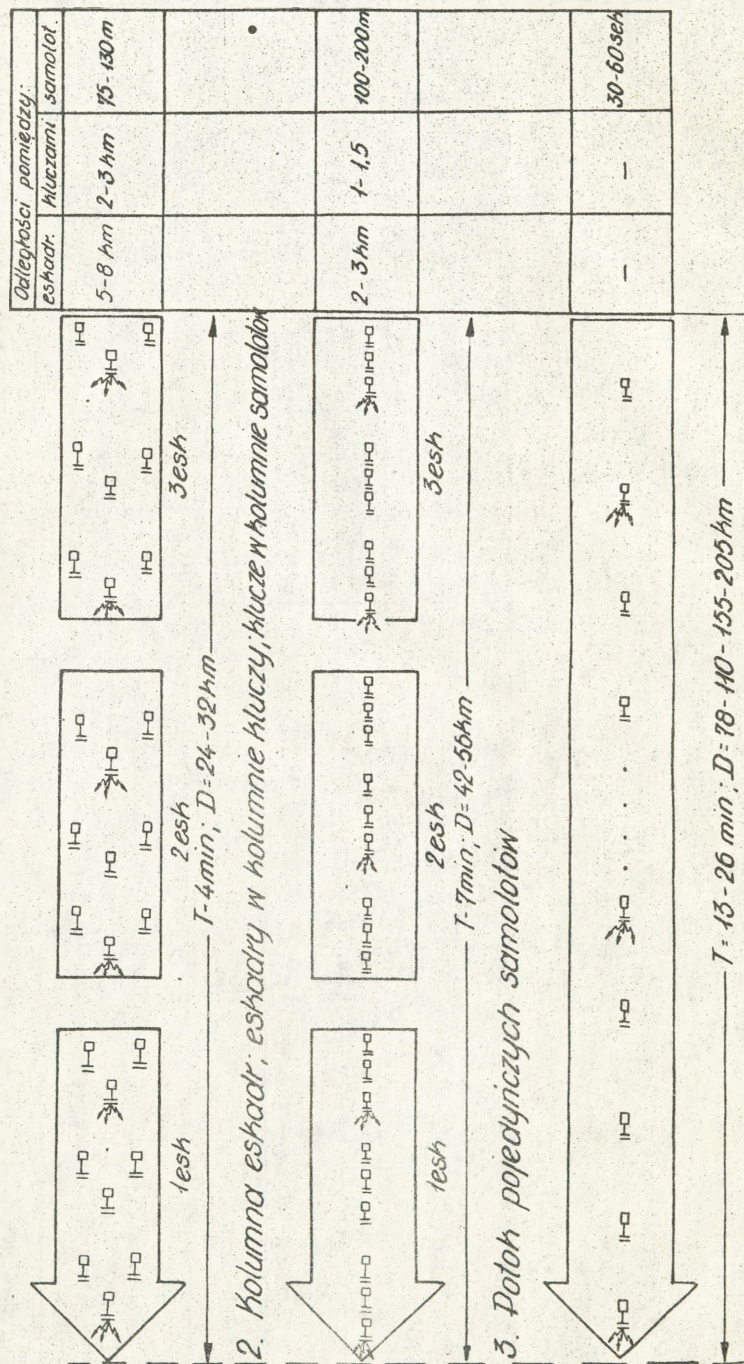
Manakul:

- przelotów
- dowodz. plt
- dowodz. LI AL
- współdz. LI z LM
- naprowadz. LM
- dowodz. LI w rej. wyład.
- UL
- inne w miarę potrzeb.
- Sieć dowodz. powietrzn. UKF

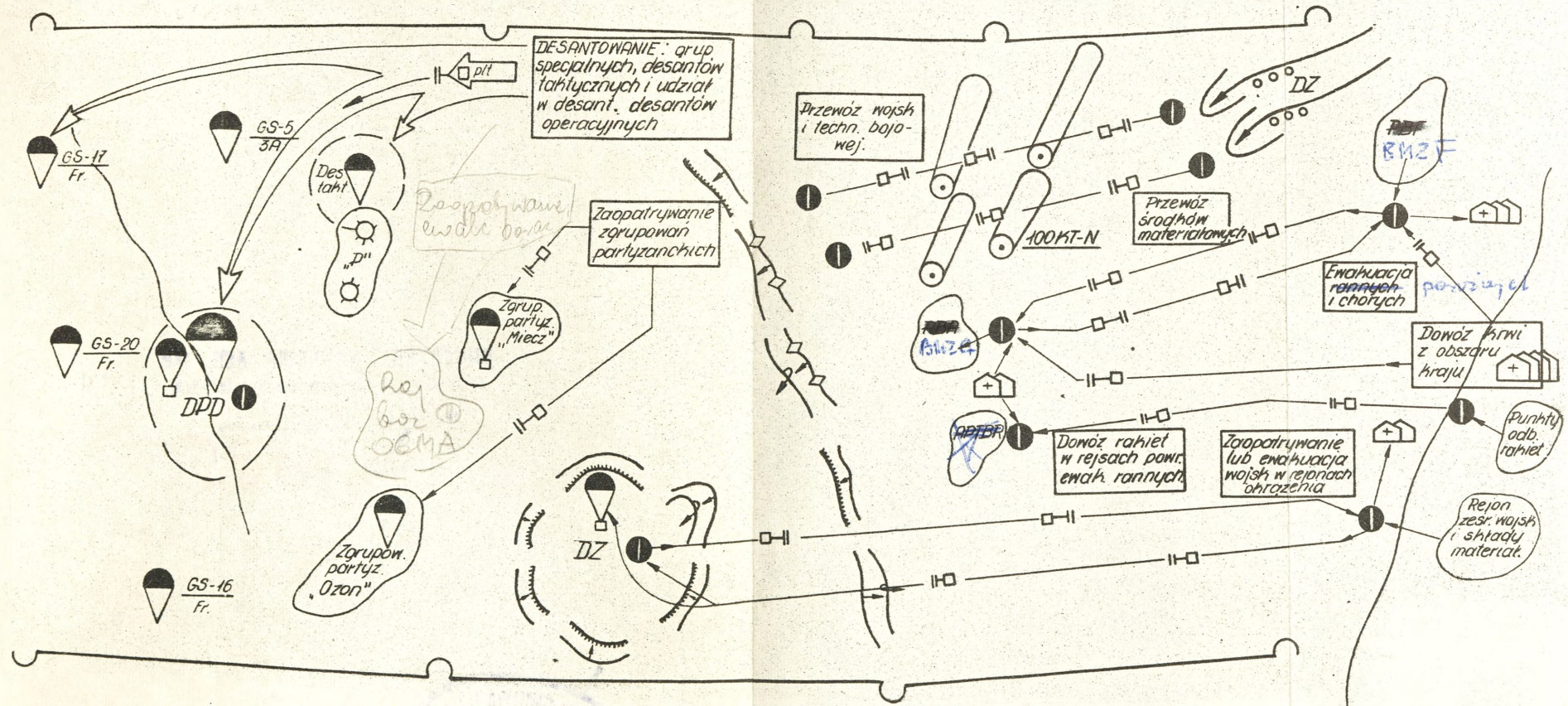
Wskaz. 1.50.202
Koz. Nr 1. 150.202
Wsk. Nr 1. 150.202
Poz. Nr 1. 0.5584/1W

WARIANTY UGRUPOWANIA BOJOWEGO PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO PODCZAS LOTU NAD OBSZAREM NPLA

1. kolumna eskadr; eskadry w kolumnie kluczy, klucze w linii samolotów.



ZADANIA PULKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO



Wuk. w 150 egz.
 Egz. nr 7-150 BT
 Wuk. prk. NOWAK
 Pz. Nr. 03586/WW

Wskazanie zadań i obszarów działania pułku lotnictwa transportowego

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASB WP
Archiwum Działu Zbiorów Specjalnych

Nr ewid. _____

040856

