

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

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

**JAWNE**

Egz. Nr .....1

**PODSTAWY DZIAŁAŃ BOJOWYCH  
LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO**



41377

BIBLIOTEKA NAUKOWA AGG WP  
Archiwum Biuletynów Specjalnych  
Nr. ewid. ....

WARSZAWA

GRUDZIEŃ

1973



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

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

**JAWNE**

Egz. Nr ..... 1

**PODSTAWY DZIAŁAŃ BOJOWYCH  
LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO**



41377

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WY  
Archiwum Biuletynów Specjalnych

Mr. egzid

WARSZAWA

GRUDZIEŃ

1973

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

**JAWNE**



Egz.nr .... 1

PRZEKLASYFIKOWANO  
Protokół Nr 12657

PODSTAWY DZIAŁAŃ BOJOWYCH LOTNICTWA  
TRANSPORTOWEGO



Z podręcznika rosyjskiego  
"Bojowe primienienie czastiej wo-  
jenno-transportnoj awiacii", rozdz.I,  
Monino 1969 r.  
tłumaczył ppłk dypl. Michał PORĘBA

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP  
Archiwum Biura Szerew Specjalnych

WARSZAWA

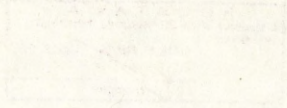
Grudzień

1973 rok

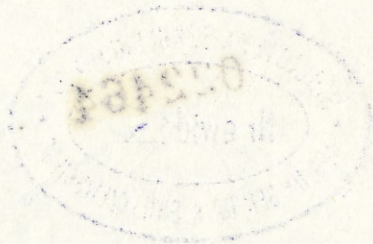
41377

RECEIVED

~~SECRET~~



RECEIVED  
OCT 10 1954



RECEIVED  
OCT 10 1954

SECRET

~~SECRET~~

## SPIS TREŚCI

	Str.
I. Przeznaczenie lotnictwa transportowego, jego zadania i sposoby ich wykonania .....	4
II. Organizacja i bazowanie lotnictwa transportowego ...	8
III. Właściwości organizacji działań bojowych i współdziałania .....	13
IV. Zabezpieczenie działań bojowych .....	15
V. Właściwości formowania ugrupowań bojowych .....	23
VI. Właściwości dowodzenia jednostkami lotnictwa transportowego .....	28

## I. PRZEZNACZENIE LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO, JEGO ZADANIA I SPOSOBY ICH WYKONANIA

Lotnictwo transportowe /LT/ przeznaczone jest do desantowania powietrznych desantów, przewozu wojsk, dowozu głowic jądrowych, rakiet i innych środków materiałowych.

Do zadań oddziałów i związków taktycznych lotnictwa transportowego wynikających z jego przeznaczenia należy zaliczyć /rys. 1/:

- desantowanie powietrznych desantów o różnym przeznaczeniu;
- przewóz drogą powietrzną stanu osobowego i sprzętu bojowego oddziałów i związków taktycznych różnych rodzajów wojsk /rodzajów sił zbrojnych/;
- dowóz dla wojsk głowic jądrowych, rakiet, uzbrojenia, paliwa i różnego rodzaju środków materiałowych.

Prócz wykonywania podanych /podstawowych/ zadań oddziały /związki taktyczne/ lotnictwa transportowego mogą również ewakuować rannych i chorych na tyły walczących wojsk.

W początkowym okresie rozwijania działań bojowych główne zadanie lotnictwa transportowego polegać będzie na desantowaniu powietrznych desantów. Zadanie to, w porównaniu z innymi, należy do najtrudniejszych. Jego wykonanie wymaga jednoczesnego użycia znacznych sił lotnictwa transportowego, precyzyjnej organizacji i uzgodnienia działań. Konieczność dłuższego przebywania oddziałów lotnictwa transportowego nad terytorium przeciwnika nadaje szczególnego znaczenia problematyce zabezpieczenia pokonania przez samoloty transportowe silnej przeciwlotniczej obrony.

Do charakterystycznych właściwości w czasie przewozu wojsk przez oddziały lotnictwa transportowego należy zaliczyć: duże odległości międzyrejonami załadowania i wyładowania, znaczny zakres przewozów oraz ograniczony czas ich wykonania. Lotnictwo transportowe może przewozić oddziały /związki taktyczne/ wraz ze sprzętem bojowym i środkami materiałowymi, co wymaga wyznaczenia dużych ilości samolotów transportowych i znacznego natężenia działań wydzielonych oddziałów lotnictwa transportowego. Loty będą wykonywane przeważnie nad własnym terytorium, z wyjątkiem wypadków przerzutu uzupełnienia dla

wojsk, prowadzących działania bojowe na tyłach przeciwnika w oderwaniu od sił głównych.

Do podstawowych zadań lotnictwa transportowego podczas dowozu środków materiałowych należą: dowóz na czas koniecznej ilości rakiet, głowic jądrowych i paliwa raketowego dla wojsk raketowych oraz zaopatrywanie wojsk działających w oderwaniu od baz zaopatrzenia, jak również powietrznych i morskich desantów.

Ewakuacja rannych i chorych będzie realizowana przez oddziały lotnictwa transportowego przede wszystkim poprzez wykorzystanie powrotnych rejsów samolotów transportowych. W szeregu jednak wypadkach dla wykonania tego zadania trzeba będzie specjalnie wydzielać do tego celu oddziały lotnictwa transportowego.

W warunkach działań manewrowych charakterystycznych dla przyszłej wojny może zaistnieć konieczność wykonania naraz wielu zadań, których realizacja może wielokrotnie przewyższać możliwości znajdującego się w dyspozycji lotnictwa transportowego. Dlatego najlepsze rezultaty w użyciu lotnictwa transportowego można osiągnąć przy przestrzeganiu następujących zasad:

- zmasowanego użycia lotnictwa transportowego;
- ekonomii sił;
- działania zaskoczenia;
- stałej i pełnej gotowości bojowej;
- centralizacji dowodzenia.

Zasada zmasowanego użycia lotnictwa transportowego polega na ześrodkowaniu jego podstawowych sił na głównych kierunkach działań wojsk lądowych /marynarki wojennej/ dla wykonania najważniejszych zadań.

Zmasowanie sił osiąga się przez stworzenie odpowiedniego zgrupowania na określonym kierunku poprzez wykonanie manewru oddziałami z innych kierunków, jak również poprzez zcentralizowane dowodzenie posiadanymi siłami LT.

Ekonomia sił polega na wykorzystaniu jednostek lotnictwa transportowego dla wykonania tylko tych zadań, które w danej sytuacji nie mogą być zrealizowane w określonym czasie przez inne rodzaje transportu.

Działania z zaskoczenia osiąga się przez: utrzymanie wysokiej gotowości bojowej załóg, pododdziałów i oddziałów, maskowanie bazowania, przeprowadzenie we właściwym czasie w sposób umiejętny i skryty manewru oddziałami lotnictwa transportowego z jednego kierunku na drugi, maskowanie przygotowania do wykonania zadania i maskowanie wykonania samych lotów, maksymalne skrócenie czasu przebywania oddziałów na lotniskach załadowania i wyładowania oraz wykonanie całego zadania w możliwie krótkim czasie, stosowanie różnorodnych taktycznych sposobów działań, umiejętną organizację oraz wykonanie przedsięwzięć radioelektronicznego przeciwdziałania.

Stała i pełna gotowość bojowa stanowi konieczny warunek pomyślnego wykonania zadania. Polega ona na gotowości pododdziałów i oddziałów lotnictwa transportowego do natychmiastowych działań w celu desantowania lub przewozu wojsk albo dowozu środków materiałowych w skomplikowanej sytuacji naziemnej i powietrznej o każdej porze roku i doby, w zwykłych i trudnych warunkach atmosferycznych.

W zależności od postawionego zadania i warunków sytuacji /oczekiwanego przeciwdziałania środków OPL naziemnej sytuacji, warunków atmosferycznych, charakteru terenu, liczby przygotowanych lotnisk/ stosuje się następujące sposoby desantowania, przewozu wojsk oraz dowozu środków materiałowych:

- spadochronowy;
- lądujący;
- spadochronowo-lądujący;
- zrzut ładunków bez spadochronów.

Zrzut na spadochronach stosuje się w czasie desantowania desantów powietrznych składających się z jednostek wojsk powietrznodesantowych, posiadających specjalne przygotowanie i niezbędne wyposażenie w sprzęt spadochronowo-desantowy. Prócz tego ten sposób może być stosowany także przy dowozie środków materiałowych dla wojsk działających na tyłach przeciwnika lub w innych warunkach, kiedy niemożliwe jest lądowanie samolotów z powodu braku przygotowanych lotnisk lub z innych przyczyn.

Lądujący sposób stosuje się głównie przy przewozach wojsk i różnych ładunków nad własnym terenem, a także przy przerzu-



cie uzupełnienia w środkach wzmocnienia oraz środków materiałowych dla wojsk działających na tyłach przeciwnika, o ile w rejonach ich działań znajdują się przygotowane lotniska.

Spadochronowo-ładujący sposób stanowi kombinację pierwszych dwóch sposobów i ma zastosowanie przy desantowaniu dużych desantów powietrznych, mających w swoim składzie ciężki sprzęt bojowy, którego nie można zrzucić na spadochronach i inne rodzaje wojsk /wchodzące w skład desantu jak wojska zmotoryzowane, artyleria, wojska raketowe lub jednostki wojsk specjalnych/, które nie mają specjalnego przeszkolenia ani wyposażenia spadochronowego.

Zrzut ładunków bez spadochronów stosuje się przy dowozie dla wojsk niektórych rodzajów środków materiałowych, mało wrażliwych na uderzenia i zabezpieczonych ponadto specjalnymi opakowaniami. Zrzutu tych środków z samolotu dokonuje się przy minimalnej prędkości i wysokości lotu.

## II. ORGANIZACJA I BAZOWANIE LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

### Organizacja oddziałów i pododdziałów LT

Struktura organizacyjna LT zależy od istniejących poglądów na jego wykorzystanie w działaniach bojowych, ilości i właściwości bojowych samolotów transportowych znajdujących się w wyposażeniu LT, a także od organizacji pododdziałów i oddziałów planowanych do desantowania lub do przewozu drogą powietrzną. Organizacyjnie LT może składać się z samodzielnych pułków lotnictwa transportowego /plt/ i eskadr /elt/.

Samodzielny pułk lotnictwa transportowego jest podstawowym oddziałem taktycznym, składającym się z kilku eskadr. Z zasady pułk wyposażony jest w jeden typ samolotów i może prowadzić działania bojowe samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi pułkami LT.

Eskadra lotnictwa transportowego jest podstawowym pododdziałem taktycznym, składającym się z kilku kluczy. Eskadra wykonuje zadania bojowe w składzie pułku, może działać również samodzielnie.

Klucz jest najmniejszym pododdziałem taktycznym, składającym się z trzech samolotów. Zadania bojowe wykonuje z zasady w składzie eskadry, a w niektórych wypadkach - samodzielnie.

Załoga samolotu jest najmniejszą jednostką organizacyjną LT. Zadania bojowe zwykle wykonuje w składzie klucza, a w niektórych wypadkach /przy zrzucie grup rozpoznawczo-dywerysyjnych, przewozie ładunków/ może działać także samodzielnie.

Pułki lotnictwa transportowego mogą być zorganizowane w związki taktyczne - dywizje lotnictwa transportowego /DLT/.

### Bazowanie

- Bazowanie lotnictwa transportowego powinno zabezpieczać:
- możliwość ześrodkowania oddziałów LT na głównych kierunkach i przecelowywanie ich na inne kierunki dla wykonania nagle wynikłych zadań;
  - stwarzanie najdogodniejszych warunków dla zabezpieczenia manewru wojskami wzdłuż frontu w kierunku dofrontowym oraz terminowego zaopatrzenia podstawowego zgrupowania zabezpieczanych wojsk;

- najmniejszą wrażliwość na środki napadu przeciwnika;
- możliwość wykonywania zadań bojowych w dzień i w nocy, w zwykłych i w trudnych warunkach atmosferycznych.

Do bazowania oddziałów /związków/ LT przewiduje się wykorzystanie lotnisk stałego bazowania i lotnisk czasowego bazowania /rys. 1/.

Lotniska stałe są przeznaczone dla bazowania oddziałów w czasie pokoju. Są one rozmieszczone zwykle na znacznej odległości od granic państwowych.

W czasie wojny jednostki LT nie mogą stale bazować na tych samych lotniskach. W celu maskowania bazowania, jak również wygody w wykonywaniu bojowych zadań na różnych teatrach działań wojennych bazowanie oddziałów /pododdziałów/ będzie zmieniane. Lotniska, na których oddziały /związki/ będą bazować dłuższy lub krótszy okres czasu /dopóki nie zaistnieje groźba możliwych uderzeń przeciwnika lub konieczność przecelowania oddziałów LT na inny kierunek/, przyjęto nazywać lotniskami podstawowego /zasadniczego/ bazowania, a rejon rozmieszczenia tych lotnisk- rejonem zasadniczego bazowania.

Na lotniskach podstawowych przeprowadza się przygotowanie samolotów i personelu latającego do wykonania kolejnego zadania bojowego. Na tych lotniskach samoloty lądują po wykonaniu zadania i na nich przeprowadza się remont uszkodzonego sprzętu. W pobliżu tych lotnisk organizuje się odpoczynek dla stanu osobowego pułku.

Pułk lotnictwa transportowego z zasady bazuje na jednym lotnisku. Prócz tego wydziela się dla niego lotnisko /lotniska/ zapasowe.

Lotniska zapasowe są przeznaczone dla wyprowadzenia oddziałów LT spod możliwego uderzenia przeciwnika. Mogą one być również wykorzystywane do wykonywania lotów treningowych.

Działania plł zabezpiecza wchodzący w skład pułku ddowl i bzaop.

Lotniska czasowego bazowania przeznaczone są do krótko - trwałego bazowania oddziałów LT w czasie wykonywania przez nie konkretnych zadań bojowych. Dlatego lotniska te często są nazywane lotniskami operacyjnymi. Do nich zaliczają się lotniska:

ZADANIA LT I MOŻLIWE REJONY JEGO BAZOWANIA  
 PODCZAS WYKONYWANIA RÓŻNORODNYCH ZADAŃ

ТАБЛИЦА  
 № 2. № 04634w  
 Пог. № 04634w

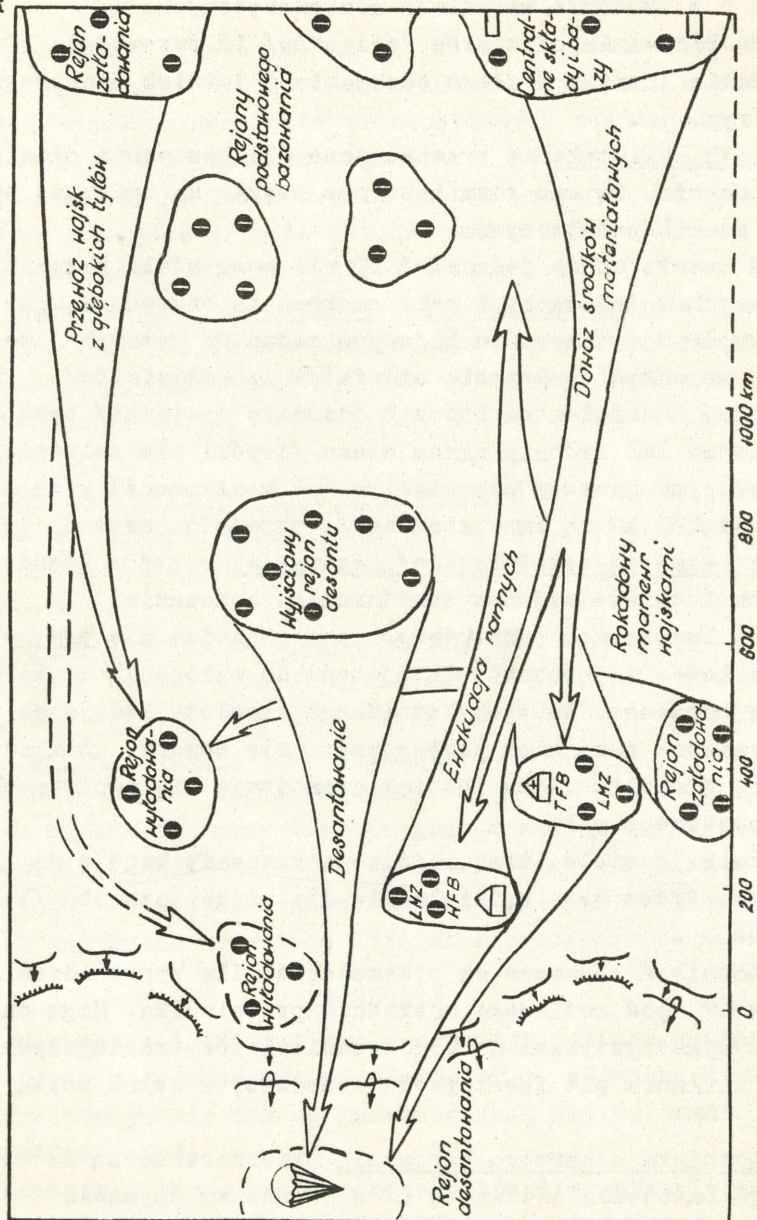


Рисунок 1

Мас. 1:80000  
 № 2. № 04634w  
 Пог. № 04634w

- wyjściowego rejonu desantu;
- załadowania i wyładowania wojsk;
- materiałowego zabezpieczenia;
- uzupełnienia paliwa.

Lotniska w rejonie wyjściowym desantu przeznaczone są do załadowania sprzętu bojowego i stanu osobowego desantu do samolotów, uzupełnienia paliwa /w razie konieczności/, sprecyzowania zadania i startu na desantowanie.

Dla zachowania możliwie dużego bezpieczeństwa przed uderzeniami i rozpoznaniem przeciwnika rejonny wyjściowe desantów powinny być wybierane w możliwie znacznej odległości od linii frontu.

Na lotniskach rejonu wyjściowego desantu oddziały LT powinny przebywać tylko przez minimalny czas, niezbędny dla załadowania desantu i uzupełnienia paliwa /o ile jest to konieczne/.

Lotniska załadowania i wyładowania wojsk są przeznaczone dla zabezpieczenia manewru wojskami drogą powietrzną. Wybór tych lotnisk i stopień ich przygotowania powinny zapewnić przewóz wojsk drogą powietrzną z głębi kraju w kierunku linii frontu, między TDW i frontami. Zgodnie z powyższym lotniska te mogą być rozmieszczone na różnych odległościach od linii frontu. Przy przewozach wojsk z głębi kraju do frontu lotniska załadowania mogą być rozmieszczone w rejonach stałego bazowania LT, a przy przewozach między frontami - w granicach pasa działań wojsk frontu.

Lotniska wyładowania wybiera się możliwie blisko rejonów działań bojowych wojsk lecz z zachowaniem bezpieczeństwa wyładowywania wojsk i oddziałów LT przed uderzeniami przeciwnika. Dlatego wybierając lotniska wyładowania wojsk należy ocenić możliwości środków napadu przeciwnika będących w jego dyspozycji.

Przy przewozach wojsk z głębi kraju w kierunku frontu, podobnie jak i przy przewozach między frontami, lotniska wyładowania najczęściej będą znajdować się w zasadniczych rejonach bazowania lotnictwa frontowego /AL/.

Lotniska materiałowego zabezpieczenia wykorzystuje się w czasie dowozu środków materiałowych dla wojsk drogą powie -

trzną. Lotniska załadowania zwykle są położone na głębokich tyłach w pobliżu składów i baz zaopatrzenia, a lotniska wyładowania - w rejonach tyłowych i wysuniętych baz zaopatrzenia frontu, a niekiedy nawet w pobliżu tyłowych baz armii.

Lotniska uzupełnienia paliwa wydzielą i wykorzystuje się w razie konieczności uzupełnienia paliwa na trasie lotu podczas wykonywania zadania.

Dla współczesnego bazowania oddziałów i związków LT w czasie wykonywania zadań bojowych będzie głównie wykorzystywana istniejąca sieć lotniskowa tak na zapleczu kraju, jak i w rejonie rozmieszczenia wojsk frontu. Przy tym najczęściej dla potrzeb LT będą wykorzystywane lotniska gruntowe /ładowiska/.

### III. WŁAŚCIWOŚCI ORGANIZACJI DZIAŁAŃ BOJOWYCH I WSPÓLDZIAŁANIA

Dowódcy samodzielnych pułków lotnictwa transportowego /dywizji/ otrzymują zadania od wyższych dowódców lotniczych, którym bezpośrednio są podporządkowane jednostki LT. Zadania mogą być stawiane przez techniczne środki łączności lub ustnie z późniejszym doręczeniem pisemnego rozkazu bojowego.

W zadaniu zwykle podaje się:

- skład desantowanych /przewożonych/ wojsk;
- sposób i czas /termin/ desantowania /przewozów/;
- rejon wyjściowy desantu /rejon załadowania wojsk/ i lotniska załadowania desantu do samolotów /lotniska załadowania wojsk/;
- rejon i zrzutowiska desantu /lotniska wyładowania wojsk/;
- przedsięwzięcia zabezpieczenia działań bojowych;
- dowodzenie w okresie przygotowania i wykonania zadania;
- lotniska lądowania po wykonaniu zadania.

W wypadku jednoczesnych działań kilku oddziałów LT /na przykład w czasie desantowania dużego desantu powietrznego/ pułkom lotnictwa transportowego /dywizjom/ podaje się sposób wykonania podstawowych elementów lotu bojowego /trasa i profil lotu, ugrupowanie, manewr w rejonie desantowania itp/.

W czasie przygotowania do działań wyższy sztab lotniczy organizuje współdziałanie wojskowego lotnictwa transportowego z innymi rodzajami lotnictwa i rodzajami wojsk, jak również z desantowanymi /przewożonymi/ wojskami.

Szczególnie ważne znaczenie ma organizacja współdziałania - nia LT z lotnictwem frontowym, wojskami raketowymi i artylerią frontu, w pasie którego wykonywane będą loty jednostek LT, z wojskami OPL frontu i OPK w celu ubezpieczenia jednostek LT przed uderzeniami z powietrza w czasie znajdowania się ich na lotniskach rejonu wyjściowego desantu oraz przed przeciwdziałaniem środków OPL w czasie lotu z desantem na tyły przeciwnika. W czasie organizacji współdziałania uzgadnia się oraz konkretyzuje kolejność działań sił biorących udział w zabezpieczeniu LT /skład wydzielanych sił, zadania do wykonania, obiekty i czas działań, sposób osłony jednostek LT w rejonie wyjściowym oraz w czasie lotu na desantowanie i z powrotem/.

Podczas wykonywania przewozów wojsk z zaplecza kraju do

frontu lub między frontami szczególną uwagę zwraca się na współdziałanie z frontowym lotnictwem w celu ubezpieczenia oddziałów /związków/ LT przed przeciwdziałaniem środków OPL przeciwnika w czasie lotu w przyfrontowym pasie na podejściach do lotnisk wyładowania i przy powrocie na lotniska bazowania, jak również przed uderzeniami z powietrza w czasie znajdowania się oddziałów na lotniskach wyładowania.

Podczas uzgadniania zagadnień współdziałania z desantowanymi /przewożonymi/ wojskami ustala się skład desantowanych /przewożonych/ wojsk i potrzebną ilość samolotów dla wykonania postawionego zadania, dokonuje się podziału desantowanych /przewożonych/ pododdziałów /oddziałów/ i pułków lotnictwa transportowego na poszczególne lotniska rejonu wyjściowego desantu /lotniska załadowania/ i na poszczególne zrzutowiska /lotniska wyładowania/, ustala się czas i kolejność załadowania desantu /załadowania wojsk/ do samolotów, określa się przedsięwzięcia mające na celu skrócenie czasu przebywania jednostek LT i desantowanych /przewożonych/ wojsk na lotniskach załadowania oraz uzgadnia się zagadnienia organizacji łączności i dowodzenia.

Niezbędne dane współdziałania z oddziałami /związkami/ innych rodzajów wojsk i lotnictwa dowódcy pułków lotnictwa transportowego otrzymują od przełożonego zwykle w gotowej formie.

Uściślenie zagadnień współdziałania z dowódcami desantowanych /przewożonych/ oddziałów we wszystkich wypadkach dokonywane jest przez dowódcę plt /DLT/. Organizacja działań bojowych oddziałów /związków/ LT w celu wykonania konkretnych zadań jest omówiona w innych opracowaniach poświęconych tej tematyce.



#### IV. ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ BOJOWYCH

Koniecznym warunkiem pomyślnego użycia LT jest niezawodne zabezpieczenie jego działań.

Pojęcie "zabezpieczenie działań bojowych" zawiera cały szereg różnych rodzajów zabezpieczenia. Znaczna ich część, jak np. zabezpieczenie nawigatorskiego, meteorologiczne, materiałowe, inżynieryjno-lotniskowe jest wykładana przez specjalistów z odpowiednich katedr. W tym opracowaniu rozpatruje się dwa rodzaje zabezpieczenia - rozpoznanie i zabezpieczenie pokonania obrony przeciwlotniczej przeciwnika. Te dwa rodzaje zabezpieczenia mają zasadnicze znaczenie przy wykonywaniu przez pułki LT głównego zadania - desantowania na tyłach nieprzyjaciela desantów powietrznych.

W czasie przewozów wojsk i dowozu środków materiałowych rozpoznanie i pokonanie OPL przeciwnika organizuje się w tym wypadku, o ile wykonanie tych zadań związane jest z lotem przez strefy przeciwdziałania naziemnych środków OPL i lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela.

Rozpoznanie powietrzne organizowane w celu zabezpieczenia działań bojowych jednostek LT powinno:

- wykryć w pasie przyszłych działań LT elementy systemu OPL nieprzyjaciela oraz rejony rozmieszczenia głównych zgrupowań jego wojsk i bazowania lotnictwa myśliwskiego;
- rozpoznać teren w celu wybrania zrzutowisk, jak również zdobyć inne dane konieczne do powzięcia decyzji i organizacji działań bojowych;
- śledzić za zmieniającą się powietrzną, naziemną, meteorologiczną i radioaktywną sytuacją w czasie przygotowania do działań bojowych oraz w toku wykonywania zadań przez oddziały i związki LT;
- kontrolować rezultaty wykonania postawionych zadań /głównie przy zrzucie spadochronowym desantu lub środków materiałowych/.

Podstawowa rola w wykonaniu podanych wyżej zadań przy padnie oddziałom frontowego lotnictwa rozpoznawczego, ponieważ możliwości prowadzenia rozpoznania nad terytorium nieprzyjaciela przez samoloty transportowe w warunkach przeciwdziałania środków OPL są bardzo ograniczone.

Lotnictwo transportowe własnymi środkami może realizować zadania rozpoznania pogody i sytuacji skażeń przede wszystkim nad własnym terenem. W tym celu należy przewidywać wydzielenie załóg, które lecąc na 30-50 min. przed ugrupowaniem jednostek lotnictwa transportowego, powinny informować o faktycznej pogodzie i sytuacji radioaktywnej w powietrzu w pasie lotu. Jeżeli oddziały /związki/ LT mają wykonywać lot po kilku oddzielnych trasach, to może zaistnieć potrzeba wydzielenia po jednej załodze do rozpoznania pogody na każdą z tych tras.

Podczas wykonywania lotów nad terytorium nieprzyjaciela oddziały /związki/ LT mogą prowadzić na trasach przelotu rozpoznanie środków OPL nieprzyjaciela, zgrupowań jego wojsk, czynnych lotnisk, sytuacji atmosferycznej i radioaktywnej itp. Ważne i pilne dane z rozpoznania przekazuje się natychmiast przez radio. W pierwszej kolejności należy przekazywać te dane o sytuacji, które powinny być uwzględnione przez dowódców oddziałów /pododdziałów/ LT znajdujących się w danej chwili w powietrzu.

W czasie przygotowania do wykonania zadania, związanego z lotami nad terenem nieprzyjaciela należy opracować odpowiednie tablice sygnałowe i ustalić kolejność przekazywania przez radio pilnych meldunków z rozpoznania.

Organizując zabezpieczenie pokonania przeciwdziałania przeciwlotniczej obrony nieprzyjaciela uwzględnia się oczekiwane straty tej obrony w rezultacie raketowych i lotniczych uderzeń oraz działań bojowych własnych wojsk lądowych /chodzi tu o uderzenia raketowe i lotnicze nie związane z bezpośrednim zabezpieczeniem działań LT/. Ponieważ ocalałe po tych uderzeniach środki OPL nieprzyjaciela są w stanie skutecznie przeciwdziałać jednostkom LT zachodzi potrzeba przeprowadzenia szeregu przedsięwzięć zabezpieczenia specjalnie w interesie LT. Do nich należą:

- obezwładnienie /zniszczenie/ naziemnych środków OPL nieprzyjaciela w pasie przelotu oddziałów /związków/ LT, radiolokacyjnych posterunków /ośrodków wykrywania i naprowadzania/ oraz lotnictwa myśliwskiego na lotniskach;
- zabezpieczenie /osłona/ ugrupowań bojowych LT w czasie lotu przed przeciwdziałaniem lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela;

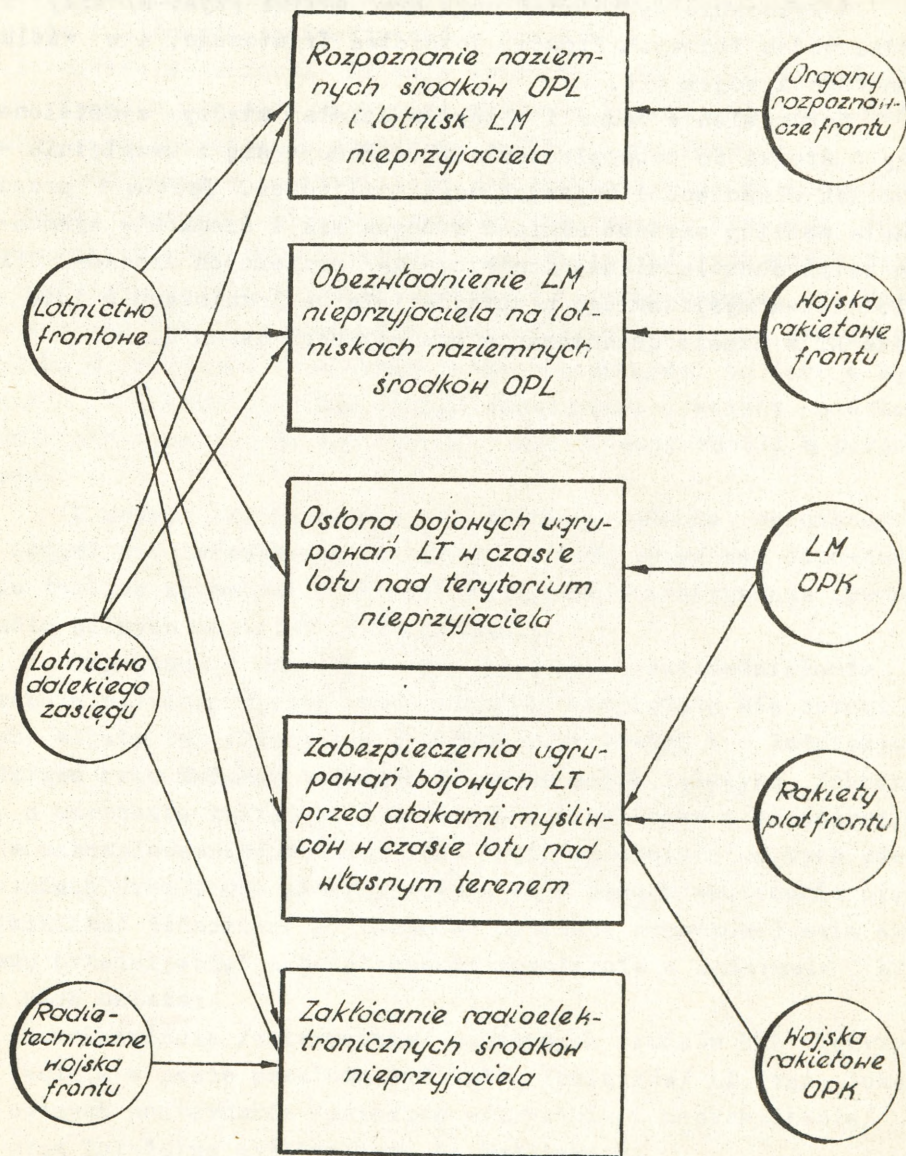
- radioelektroniczne zakłócanie środków nieprzyjaciela wykorzystywanych w systemie wykrywania, naprowadzenia myśliwców i kierowania ogniem przeciwlotniczymi pociskami raketowymi oraz artylerią plot.

W wykonaniu tych zadań mogą brać udział /rys. 2/ siły i środki wojsk lądowych frontu, lotnictwa frontowego, a w wielu wypadkach i wojsk OPK.

Rozdzielenie zadań i obiektów działań między wydzielone siły i środki do zabezpieczenia LT dokonuje się z uwzględnieniem ich właściwości bojowych oraz możliwości. Tabela 1 przedstawia możliwy wariant udziału różnych sił i środków w wykonaniu zadań obezwładnienia /zniszczenia/ naziemnych środków OPL i lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela na lotniskach w interesie LT w czasie desantowania powietrznego desantu.

# ŚRODKI WYKORZYSTYWANE DLA ZABEZPIECZENIA DZIAŁAŃ LT

**TAJNE**  
Egz. nr.  
Poz. nr. 0485/III



Rysunek 2

Myk w 80 egz  
Egz. nr 1-60 BT  
Myk ppłk Paręba

Tabela 1

Środki biorące udział	Strefa możliwego oddziaływania na obiekty OPL /od linii frontu/	Wykonywane zadania	Sposoby wykonania zadań
Taktyczne rakiety i artyleria wojsk lądowych	Do 20-50 km	Obezwładnienie /zniszczenie/ stacji radiolokacyjnych, pierwszorzutowych posterunków wykrywania i powiadamiania środków przeciwlotniczych.	Uprzedzające uderzenia przed przelotem przez kolumny LT linii frontu.
Lotnictwo myśliwsko-bombowe	Do 150-200 km	Obezwładnienie /zniszczenie/ baterii PRK "Hawk", "Nike-Hercules", jak również LM na lotniskach, stacji radiolokacyjnych posterunków i ośrodków dowodzenia oraz powiadamiania, organicznych środków plot jednostek wojsk lądowych.	Uprzedzające uderzenia na wcześniej wykryte obiekty. Działania na wezwanie oraz samodzielne poszukiwanie i zwalczanie wykrytych obiektów OPL w czasie lotu na desantowanie.
Frontowe lotnictwo bombowe	Do 450-500 km	Jak wyżej poza organicznymi środkami plot jednostek wojsk lądowych.	Uprzedzające uderzenia na wcześniej wykryte obiekty. Samodzielne poszukiwanie i niszczenie wykrytych obiektów OPL w czasie desantowania.

Obezwładnienie /zniszczenie/ obiektów OPL nieprzyjaciela organizuje się w pasie, którego szerokość L może być określona wg wzoru:

$$L = \frac{1}{n_m} - \frac{1}{1 + 2 / K_p + Z_t},$$

gdzie:  $n_m$  - ilość tras lotu jednostek LT;

- l - odstęp pomiędzy trasami;
- $K_p$  - maksymalny kursowy parametr lotu samolotu transportowego /dla określonej wysokości lotu/, przy którym dany środek OPL może brać udział w jego ostrzale /przechwyceniu/;
- $Z_t$  - możliwe zboczenie samolotów transportowych od nakazanej trasy.

Głębokość obezwładnienia obiektów OPL nieprzyjaciela powinna być większa od głębokości działań oddziałów /związków/ LT, wykonujących desantowanie desantu powietrznego lub dostarczających środki materiałowe albo wykonujących inne zadania na wielkość promienia strefy ostrzału /strefy przechwycenia/ samolotów transportowych danymi środkami OPL.

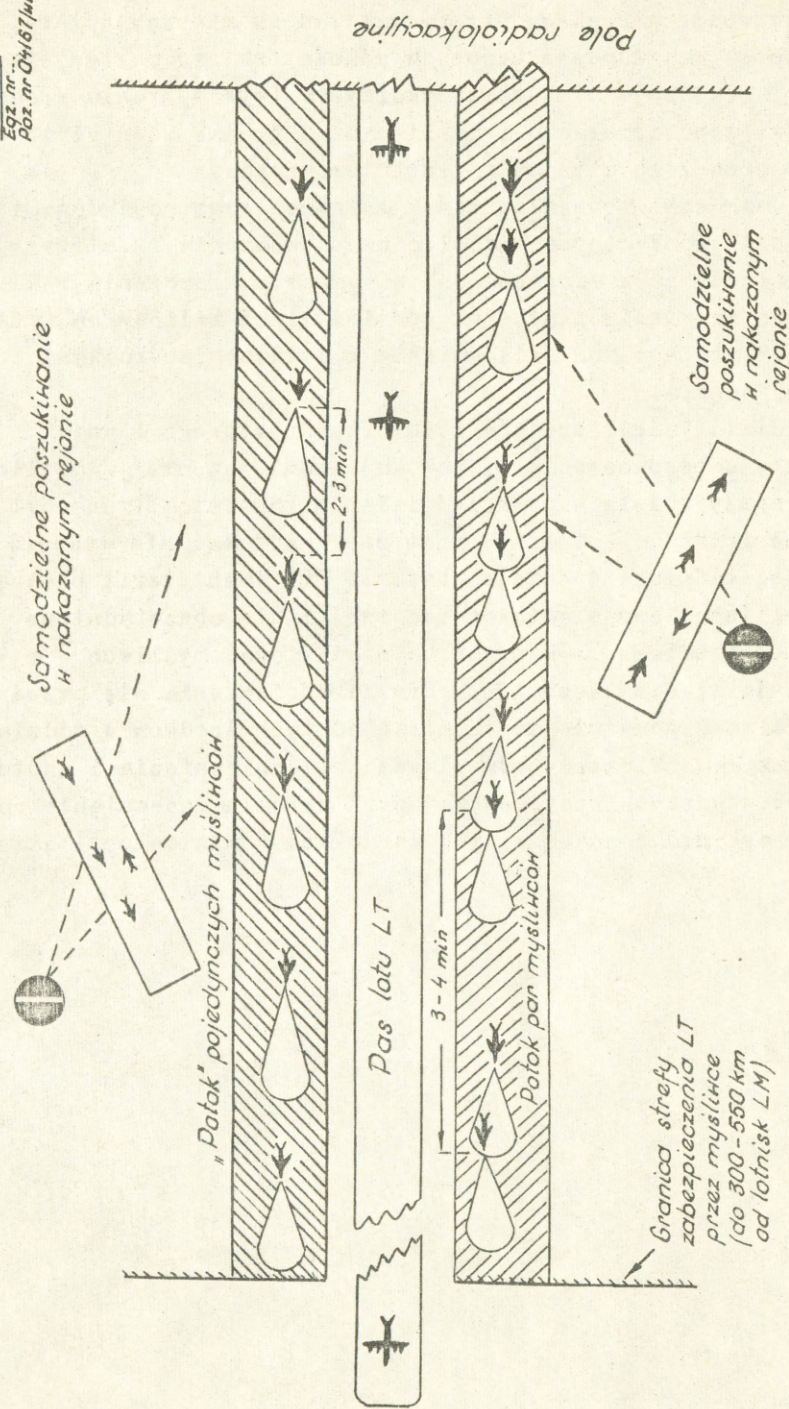
Zabezpieczenie LT przed przeciwdziałaniem samolotów myśliwskich nad terenem nieprzyjaciela należy do zadań frontowego lotnictwa myśliwskiego.

W czasie lotu oddziałów LT w granicach zasięgu własnego pola radiolokacyjnego lotnictwo myśliwskie może stosować następujące sposoby działań bojowych: wymiatanie przestrzeni powietrznej na trasach lotu LT od znajdujących się w powietrzu samolotów myśliwskich nieprzyjaciela oraz przechwytywanie startujących z lotnisk samolotów myśliwskich przeciwnika z położenia dyżurowania w powietrzu.

Poza granicami zasięgu własnego pola radiolokacyjnego /rys. 3/ lotnictwo myśliwskie prowadzi samodzielne poszukiwanie i niszczenie samolotów nieprzyjaciela przy wykorzystaniu urządzeń pokładowych. W tym celu należy przewidywać działania własnego LM w określonych strefach, znajdujących się na prawdopodobnych kierunkach zagrożenia LT ze strony samolotów myśliwskich nieprzyjaciela. Inny sposób osłony w tych warunkach ugrupowania LT to bezpośrednie towarzyszenie na trasie lotu. Istotą tego sposobu /bezpośredniego towarzyszenia/ polega na tym, że samoloty myśliwskie wykonują lot w ugrupowaniu "potok" pojedynczych samolotów lub par na skrzydłach ugrupowania bojowego jednostek LT, samodzielnie wykrywają i niszczą samoloty nieprzyjaciela. Jeżeli "potok" składa się z pojedynczych samolotów myśliwskich, to odstęp czasowy między nimi może wynosić 2-3 min., jeżeli z par - to 3-4 min.

**WARIANT ZABEZPIECZENIA LT PRZEZ MYŚLIWCE PODCZAS LOTU  
POZA ZASIĘGIEM POLA RADIOLOKACYJNEGO**

**ТАЖНЕ**  
Экз. нр...  
Роз. нр 01617/44



Млк н 011442  
Экз нр 1-00.87  
Млк жлѝк 201404

Рисунек 3

W czasie wykonywania lotów przez jednostki LT nad wła -  
nym terenem, w zasięgu strefy działań LM nieprzyjaciela, za-  
bezpieczenie ugrupowań bojowych samolotów transportowych przed  
atakami realizuje się przez wykorzystanie w tym celu frontowe-  
go LM we współdziałaniu z myśliwcami OPK, jak również z jedno-  
stkami przeciwlotniczych rakiet kierowanych.

Jednostki specjalne wojsk lądowych mogą posiadanymi środ-  
kami zakłócać łączność radioliniową dowodzenia LM nieprzyja -  
ciela, łączność radiową na UKF w systemie kierowania rakietową  
i lufową artylerią plot, jak również sieci radiowe na falach  
krótkich służące do powiadamiania i dowodzenia środkami OPL  
nieprzyjaciela.

Udział sił i środków lotnictwa frontowego i wojsk OPL  
frontu w zabezpieczeniu LT powoduje zmniejszenie możliwości  
OPL nieprzyjaciela w przeciwdziałaniu samolotom transportowym.  
W pasie działań /lotów/ LT mogą się znajdować nie wykryte lub  
nie obezwładnione oddzielne baterie PRK i artylerii plot mk /lub  
odtworzące, swoją gotowość bojową/ i nie obezwładnione /nie  
wykryte/ lotniska, z których będą startować myśliwce w celu  
przeciwdziałania naszemu LT. Dla zabezpieczenia się przed po-  
niesieniem poważniejszych strat od tych środków w oddziałach  
i związkach LT należy przewidywać przedsięwzięcia i zastoso -  
wanie taktycznych sposobów mających na celu zapewnienie pomy -  
ślnego wykonania zadań w tych warunkach z minimalnymi strata -  
mi.



## V. WŁAŚCIWOŚCI FORMOWANIA UGRUPOWAŃ BOJOWYCH

Ugrupowania bojowe oddziału /związku/ LT są określane przez dowódcę w zależności od charakteru wykonywanego zadania, warunków sytuacji /oczekiwanego przeciwdziałania środków OPL, warunków atmosferycznych, pory dnia itp/, poziomu wyszkolenia personelu latającego, sposobu desantowania, przewozu wojsk lub dowozu środków materiałowych, ilości zrzutowisk /lotnisk/ w rejonie desantowania /wyładowania wojsk i środków materiałowych/, ich rozmiarów i wzajemnego położenia.

Oddziały i pododdziały LT mogą działać w zwartych, luźnych i rozśrodkowanych ugrupowaniach bojowych.

Zwarte ugrupowania bojowe stosuje się podczas działań w zwykłych warunkach atmosferycznych i z zasady - w dzień. Jako zwarte ugrupowania mogą być stosowane:

- przez klucz - klin, schody lub kolumna samolotów;
- przez eskadrę - kolumna kluczy;
- przez pułk - kolumna eskadr.

W zwartym ugrupowaniu bojowym samoloty wykonują lot przy minimalnie dopuszczalnych /ze względu na bezpieczeństwo/ odstępach i odległościach oraz przewyższeniach.

Luźne ugrupowania bojowe różnią się od zwartych związków - szony i odstępami i odległościami między samolotami i pododdziałami. Odległości i odstępy wyznacza się w granicach wzrokowej widoczności z uwzględnieniem wykluczenia możliwości jednoczesnego porażenia dwóch sąsiednich samolotów jedną rakieta z zwykłą głowicą lub dwóch sąsiednich kluczy jedną rakieta z głowicą jądrową.

Rozśrodkowane ugrupowania bojowe stosuje się przede wszystkim w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy. Charakteryzują się tym, że pododdziały i załogi wykonują lot bez wzrokowej widoczności. Podstawowym rozśrodkowanym ugrupowaniem jest "potok" pojedynczych samolotów, lecących na ustalonych czasowych lub liniowych odległościach i urzutowanych w wysokości. Odległości i przewyższenia powinny zabezpieczyć przed zderzeniem sąsiednie samoloty podczas lotu po trasie, jak również w czasie zrzutu desantu.

Oddziały LT mogą działać również w kombinowanych ugrupowaniach, zawierających elementy zwartych, luźnych i rozśrodko-

manyh ugrupowań. Na przykład, eskadry pułku mogą lecieć na odległościach odpowiadających rozśrodkowanemu ugrupowaniu, klucze w eskadrach - na odległościach odpowiadających luźnemu ugrupowaniu, natomiast same klucze - w zwartych ugrupowaniach samolotów. Takie ugrupowanie może mieć zastosowanie w czasie lotu w dzień nad chmurami lub pod chmurami, kiedy należy koniecznie zapewnić szybkie zwanie ugrupowania bojowego dla skrócenia czasu zrzutu desantu.

Podczas wykonywania określonych zadań mogą być stosowane różnorodne ugrupowania bojowe.

W czasie desantowania wojsk ugrupowania bojowe oddziałów LT powinny zapewnić: pomyślne pokonanie OPL nieprzyjaciela, zrzut desantu lub określonego zgrupowania w ograniczonym czasie, swobodę manewru i bezpieczeństwo w locie wykluczające zderzenie samolotów oraz zderzenie ze spadochroniarzami /ła - dunkiem/ w czasie zrzutu, dogodne pilotowanie, niezawodne i proste dowodzenie.

Spełnienie tych wymagań osiąga się przede wszystkim przez ustanowienie określonych czasowych /liniowych/ odległości i przewyższeń między samolotami w ugrupowaniu bojowym.

W czasie wykonywania zadań desantowania dla zachowania bezpieczeństwa spadochroniarzom przed strugą powietrza lecącego w przodzie samolotu odległości między samolotami /kluczami/ powinny wynosić około 2000 m.

Takie odległości mogą wystarczająco dokładnie utrzymywać piloci w dzień w zwykłych warunkach atmosferycznych. Odległości tej wielkości zabezpieczają również przed porażeniem dwóch sąsiednich samolotów lub kluczy wybuchem jednej rakiety z głowicą jądrową o mocy 0,1-0,5 kt /PRK "Hawk"/. Dlatego lot na desantowanie w dzień w zwykłych warunkach atmosferycznych oddziały LT mogą wykonywać w ugrupowaniu kolumna kluczy, przy odległości między kluczami 2000 m. Jeśli spodziewany się, że nieprzyjaciel może użyć rakiet z głowicami jądrowymi o mocy do 2 kt, to odległości między kluczami należy zwiększyć do 3-4km.

W czasie działań w dzień w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy, kiedy załogi wykonują lot bez wzrokowej widoczności sąsiednich samolotów, dla zachowania bezpieczeństwa lotu i zrzutu desantu odległości między samolotami powinny być

zwiększone na wielkość możliwego wzajemnego zbliżania się samolotów z powodu:

- niedokładności w utrzymaniu przez załogi nakazanej prędkości lotu;
- manewrowania w celu dokładnego wyjścia na zrzutowisko;
- niedokładnego utrzymywania nakazanej wysokości lotu na drodze bojowej;
- pomyłek w określeniu miejsca rozpoczęcia hamowania oraz w tempie hamowania w czasie zmniejszania prędkości lotu po trasie do nakazanej prędkości zrzutu;
- niedokładnego pomiaru początkowych odległości między samolotami za pomocą wykorzystywanych w tym celu środków radiotechnicznych.

Po uwzględnieniu ww. możliwych pomyłek bezpieczna odległość czasowa między samolotami może wynosić przykładowo 1,5 min. Taką odległość między samolotami w ugrupowaniu bojowym utrzymuje się w wypadku, kiedy jest niemożliwa kontrola odległości między samolotami na drodze bojowej.

Przy wykorzystaniu środków radiotechnicznych dla kontroli miejsca samolotu w ugrupowaniu bojowym na całej trasie łącznie z drogą bojową - czasowe odległości między samolotami mogą być zmniejszane do 1 min.

Czasowe odległości między samolotami wynoszące 1-1,5 min. zapewniają bezpieczeństwo przed zderzeniem samolotów oraz bezpieczeństwo desantu spadochronowego, pozwalają na manewrowanie w wypadku zmiany sytuacji powietrznej oraz wykluczają jednoczesne porażenie dwóch sąsiednich samolotów wybuchem jednego pocisku z głowicą jądrową.

W czasie przewozów wojsk /dowozu środków materiałowych/ do podstawowych wymogów w zakresie tworzenia ugrupowań bojowych zalicza się:

- bezpieczeństwo w czasie lotu;
- wysokie tempo przewozów;
- wykluczenie możliwości zgrupowania się samolotów na kręgu nad lotniskiem wylądowania w czasie oczekiwania na swoją kolejność lądowania, co może zdemaskować lotnisko wylądowania.

Typowym ugrupowaniem bojowym jednostek LT w czasie przewozów wojsk /ładunków/ jest "potok" pojedynczych samolotów.

Aby samoloty nie grupowały się nad lotniskiem wylądowania w oczekiwaniu na lądowanie, powinny one wychodzić na lotnisko kolejno, w odstępach czasowych równych bezpiecznym odstępom przy lądowaniu na danym lotnisku.

Odstępy czasowe podczas lądowania w dzień w zwykłych warunkach atmosferycznych mogą wynosić 40-60 sek.

W trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy lądowanie na lotniskach wyposażonych we współczesne systemy ślepego lądowania jest możliwe w odstępach wynoszących 1-2 min. /w zależności od stopnia wyszkolenia załóg/. Lądowanie z wykorzystaniem prostych systemów lądowania możliwe jest w tych warunkach w odstępach 2-3 min. Powyższe odstępy czasowe przyjmuje się za podstawę przy określaniu odległości między samolotami w ugrupowaniu bojowym jednostek LT.

W celu uzyskania większego bezpieczeństwa lotu po trasie samoloty transportowe można urzutować na dwóch-trzech wysokościach.

Podczas lotu na małych wysokościach różnica w wysokości pomiędzy poszczególnymi grupami samolotów może wynosić 50-100 m, przy locie na średnich i dużych wysokościach-200-300m.

Dla zabezpieczenia pomyślnego wykonania zadania całość ugrupowania bojowego oddziału /związku/ dzieli się na grupy przeznaczenia taktycznego.

Ugrupowanie bojowe pułku lotnictwa transportowego /dywizji/ przy desantowaniu sposobem spadochronowym z zasady składa się z następujących grup taktycznego przeznaczenia:

- z grupy naprowadzenia samolotów na zrzutowiska;
- z grupy z ciężkim sprzętem i środkami materiałowymi;
- z grupy ze stanem osobowym desantu;
- z grupy radioelektronicznego przeciwdziałania.

W czasie desantowania /lub przewozu wojsk i środków materiałowych/ sposobem lądowania ugrupowanie bojowe zwykle składa się z grup:

- zabezpieczenia lądowania samolotów;
- lądującej z desantem powietrznym /przewożonymi wojskami lub środkami materiałowymi/;
- radioelektronicznego przeciwdziałania.

Prócz tego w obydwu wypadkach wydziela się grupę /za-

logi/ rozpoznania pogody i skażeń promieniotwórczych atmosfery.

Zadaniem załóg rozpoznania pogody i skażeń promieniotwórczych jest uściślenie lanych o pogodzie i strefach radioaktywnego promieniowania na trasach lotu oraz przekazanie tych danych dowódcom znajdującym się w ugrupowaniu bojowym w powie - trzu.

Zadaniem grupy naprowadzenia jest oznaczenie zrzutowisk za pomocą bomb specjalnych, środków radiotechnicznych lub zrzutu zespołów zabezpieczenia desantowania, które oznaczają zrzutowiska środkami pirotechnicznymi lub radiotechnicznymi. Jeżeli istnieje pewność odszukania zrzutowisk przez załogi podstawowych grup bez ich oznaczania, to nie wydziela się tej grupy.

Zadanie grupy radiotechnicznego przeciwdziałania polega na zakłócaniu w sposób aktywny i pasywny pracy środków radio - lokacyjnych wykorzystywanych w systemie OPL nieprzyjaciela. Przy przewozach wojsk /środków materiałowych/ nad własnym terenem, w znacznej odległości od linii frontu grupy tej się nie wydziela.

Konieczność wydzielenia tych lub innych grup zabezpieczenia określa się w każdym konkretnym wypadku wychodząc z charakteru otrzymanych zadań oraz z warunków ich wykonania.

LTv

## VI. WŁAŚCIWOŚCI DOWODZENIA JEDNOSTKAMI LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

Charakterystycznymi warunkami mającymi wpływ na organizację dowodzenia jednostkami LT w czasie wykonywania przez nie podstawowych zadań są:

- jednoczesny udział w wykonaniu zadania kilku oddziałów LT;
- konieczność zabezpieczenia dowodzenia oddziałami /związkami/ w kilku położeniach, kolejno zajmowanymi przez nie w czasie przygotowania i wykonania zadania: w rejonie stałego bazowania, w rejonie wyjściowym desantu /rejonie załadowania/, w rejonie desantowania /rejonie wyładowania/, w rejonie uzupełnienia paliwa /jeśli jest organizowane/, a także w czasie wykonania lotu z desantem /przewożonymi wojskami lub środkami materiałowymi/;
- ograniczony czas na przygotowanie i wykonanie zadań;
- konieczność zorganizowania współdziałania w czasie wykonywania zadań z siłami i środkami wydzielonymi dla zabezpieczenia działań LT.

Dla dowodzenia pułkiem lotnictwa transportowego w czasie wykonywania zadania bojowego, prócz stanowiska dowodzenia na lotnisku podstawowym /zasadniczym/, rozwija się następujące punkty dowodzenia:

- na lotnisku wyjściowego rejonu desantu /lotnisku załadowania wojsk, środków materiałowych/ - SD pułku i SSD. Stanowiska te są wykorzystywane w czasie dowodzenia lądowaniem eskadr na lotnisku załadowania, załadowaniem desantu /wojsk, środków materiałowych/ do samolotów, uzupełnieniem paliwa /jeśli to jest konieczne/, przedstartowym przygotowaniem personelu latającego, startem eskadr oraz działaniami pułku podczas wykonywania lotu;
- na lotnisku wyładowania wojsk /środków materiałowych/ - SSD. Z tego stanowiska kieruje się lądowaniem samolotów na lotnisku wyładowania, wyładowaniem wojsk, załadowaniem rannych /jeżeli powrotny rejs wykorzystuje się dla ewakuacji rannych/, przygotowaniem samolotów i załóg do startu i startem pułku z lotniska wyładowania;
- na lotnisku uzupełnienia paliwa - SSD, wykorzystywane w czasie kierowania lądowaniem samolotów, uzupełnieniem paliwa i startem z tego lotniska.

Prócz tego przy desantowaniu wojsk może być rozwijany 30-50 km przed linią frontu punkt kontrolno-przelotowy, wyposażony w radiostację prowadzącą i radiostację służącą do utrzymania łączności. Punkt ten wykorzystuje się dla kontroli dokładności przelotu oddziałów LT. W rejonie lądowania desantu, jak to już wcześniej było powiedziane, może być zrzucony zespół zabezpieczenia desantowania wyposażony w środki pirotechniczne i radiotechniczne. Zadanie zespołu polega na oznaczeniu zrzutowisk i zapewnieniu dokładności zrzutu desantu na wyznaczone zrzutowiska.

Miejsce dowódcy plt, skąd dowodzi on pułkiem w czasie wykonywania zadania, określa się w zależności od charakteru zadania i warunków jego wykonania.

W czasie desantowania wojsk dowódca pułku z zasady dowodzi pułkiem ze swojego samolotu, lecąc w ugrupowaniu bojowym jednej z eskadr.

Podczas przewozów wojsk /dowozu środków materiałowych/, kiedy zadanie jest wykonywane w jednym rejsie, dowódca pułku również często uczestniczy w locie, dowodząc eskadrami ze swojego samolotu. Przy tym dowódca pułku z zasady startuje w składzie pierwszych załóg i po wylądowaniu na lotnisku wyładowania kieruje lądowaniem eskadr, wyładowaniem wojsk i przygotowaniem pułku do powrotnego rejsu. Jeżeli zadanie wykonywane jest w kilku rejsach, dowódca pułku może dowodzić lotami pułku ze swojego naziemnego SD, rozmieszczonego na lotnisku załadowania. W tym wypadku dowodzi pułkiem w powietrzu i na lotnisku wyładowania zwykle zastępca dowódcy pułku.

Dowódcy eskadr i kluczy samolotów transportowych we wszystkich wypadkach dowodzą swoimi pododdziałami w powietrzu ze swoich samolotów, lecąc w ugrupowaniu bojowym eskadry /klucza/.

Podczas działań pułku w składzie dywizji w rejonie wyjściowym desantu /w rejonie załadowania wojsk lub środków materiałowych/ rozwija się wysunięte stanowisko dowodzenia dowódcy dywizji /WSD-1/, a w rejonie wyładowania wojsk /środków materiałowych/ - WSD-2. Dowódca dywizji może dowodzić oddziałami w powietrzu ze swojego samolotu lecąc w ugrupowaniu bojowym jednego z pułków lub z naziemnego stanowiska dowodzenia /zwykle z WSD-1/.

Dowodzenie pułkiem lotnictwa transportowego /dywizją/ z naziemnego SD /WSD/ powinno zabezpieczyć:

- ciągłą znajomość przez dowódcę i szefa sztabu pułku /dywizji/ miejsca znajdowania się, stanu gotowości bojowej i charakteru działań pododdziałów /oddziałów/, warunków lotu oraz zmian w sytuacji naziemnej, powietrznej, radioaktywnej i atmosferycznej;
- terminowy start pododdziałów /oddziałów/ na wykonanie zadania i dowodzenie nimi z ziemi;
- postawienie lub sprecyzowanie zadań w powietrzu w wypadkach zmiany zadania i przy skierowaniu na zapasowe zrzutowiska /zapasowe lotniska wyładowania/;
- przekazanie dowodzenia pododdziałami /oddziałami/ na stanowisko dowodzenia wyższego przełożonego, jeśli posiadane środki nie zabezpieczają dowodzenia z SD pułku /dywizji/;
- informację dla pododdziałów /oddziałów/ znajdujących się w powietrzu o naziemnej, powietrznej, radioaktywnej i atmosferycznej sytuacji oraz o prawdopodobnych w nich zmianach;
- okazanie pomocy załogom samolotów wracających po wykonaniu zadania w wyjściu na lotnisko i w czasie lądowania;
- utrzymanie ciągłego współdziałania z oddziałami /związkami/ innych rodzajów wojsk i lotnictwa;
- złożenie na czas zapotrzebowania na zabezpieczenie działań pododdziałów /oddziałów/ środkami będącymi w dyspozycji wyższego przełożonego;
- kontrolę lotu pododdziałów /oddziałów/, przestrzegania dyscypliny radiowej i zasad tajnego dowodzenia, stosowania środków i sygnałów rozpoznania.

Dowódca pułku /eskadry/ dowodzący ze swojego samolotu w powietrzu jest obowiązany: utrzymywać ciągłą łączność z SD przełożonego i dowodzić pododdziałami w locie; kontrolować położenie samolotów w ugrupowaniu bojowym w granicach wzrokowej /przyrządowej/ widoczności; w razie zmiany sytuacji szybko powziąć decyzję i zwięźle postawić /sprecyzować/ zadanie podwładnym; zabezpieczyć realizację współdziałania między pododdziałami /załogami/ w ugrupowaniu bojowym; kierować wykonaniem manewru w celu pokonania przeciwdziałania środków OPL nieprzyjaciela lub w celu obejścia burzowych albo radioaktywnych ob-



łoków oraz manewrem związanym z precelowaniem na inne zrzutowiska /lotniska wyładowania/; zapewnić dokładne wyjście w czasie na zrzutowiska /lotniska wyładowania/; utrzymywać surową dyscyplinę radiową; meldować o wykonaniu zadania swojemu przełożonemu.

Dowodzenie pododdziałami /załogami/ w powietrzu realizuje się poprzez wykorzystanie radia. W wypadku uszkodzenia radiostacji na samolocie dowódcy pułku /eskadry/ dowodzenie przejmuje jego zastępca. O ile nie można korzystać z łączności radiowej z powodu przeciwdziałania radioelektronicznego nieprzyjaciela lub potrzeby przestrzegania ciszy radiowej dla maskowania lotu, dowódca pułku /eskadry/ w warunkach wzrokowej widoczności dowodzi osobistym przykładem, wykonując odpowiednie ewolucje samolotem oraz stosując różnorodne, zawczasu ustalone sygnały.

Pododdziałami /załogami/ dowodzi się przez radio za pomocą specjalnej tablicy sygnałowej. Personel latający powinien rozpoznawać głos swoich dowódców, kierujących działaniami przez radio. Surowa dyscyplina rozmów prowadzonych przez radio stanowi podstawowy warunek precyzyjnego, ciągłego i skrytego dowodzenia.

Przekazywana z SD pułku lub z SD wyższego przełożonego informacja o naziemnej, powietrznej i radioaktywnej sytuacji powinna być krótka i zawierać tylko te wiadomości, które koniecznie powinni znać dowódcy /załogi/ znajdujący się w powietrzu.

Skierowanie pułku /pododdziałów, załóg/ na zapasowe zrzutowiska desantu /lotniska wyładowania/ wykonuje się z SD pułku lub z SD wyższego przełożonego przez podanie specjalnie ustalonego sygnału. Sygnał precelowania powinien być podany w takim czasie, aby wszystkie załogi zdążyły przeprowadzić niezbędne przygotowanie do wykonania zadania. Dowódca pułku /pododdziału, załogi/ po otrzymaniu rozkazu na precelowanie powinien sprawdzić przynależność radiostacji, która ten rozkaz nadała za pomocą ustalonego hasła.

O wykonaniu zadania dowódcy eskadr meldują natychmiast przez radio dowódcy pułku, a ten - wyższemu przełożonemu. Po wyładowaniu dowódcy eskadr składają ustne meldunki dla dowódcy

pułku o rezultatach wykonania zadania. Sztab pułku uogólnia zebrane dane i przesyła do wyższego sztabu pisemny meldunek o rezultatach wykonania zadania.

Typowe warianty załadowania samolotu An-12

I. Warianty załadowania do zrzutów spadochronowych

Lp.	Wyszczególnienie	Ciężar w kg	Uwagi:
1	2	3	4
1.	60 spadochroniarzy	7200	
2.	Wyrzutnia WP-8 GAZ-69 1/4 jo do WP-8 18 spadochroniarzy 2 platformy PP-127-3500	1800 1535 1100 2160 2440 <u>9035</u>	
3.	2 moździerze 120 mm 2 GAZ-69 1/2 jo do moździerza 120 mm 12 spadochroniarzy 2 platformy PP-127-3500	1180 3070 900 1440 2440 <u>9030</u>	
4.	3 moździerze 82 mm 2 GAZ-69 18 spadochroniarzy Amunicja w opakowaniu 2 platformy PP-127-3500	183 3070 2160 1152 2440 <u>9005</u>	
5.	3 PPK "Malutka" 2 GAZ-69 18 spadochroniarzy Amunicja w opakowaniu 2 platformy PP-127-3500	146 3070 2160 1180 2440 <u>8996</u>	
6.	3 granatniki SPG-9D 2 GAZ-69 16 spadochroniarzy Amunicja w opakowaniu 2 platformy PP-127-3500	567 3070 1920 1000 2440 <u>8997</u>	
7.	3 działa b.o. 82 mm 2 GAZ-69 17 spadochroniarzy Amunicja w opakowaniu 2 platformy PP-127-3500	258 3070 2040 1200 2440 <u>9008</u>	

1	2	3	4
8.	2 działka ZSU-23/2 28 spadochroniarzy Amunicja w opakowaniu 2 platformy PP-127-3500	1900 3360 12000 <u>2440</u> 8900	
9.	16 platform PGS-500 z paliwem 8 spadochroniarzy	8000 <u>960</u> 8960	
10.	60 zasobników PDMM-47 z ładunkiem 15 spadochroniarzy	7200 <u>1800</u> 9000	

II. Warianty załadowania przy lądowaniu samolotów na lotniskach wyładowania

Lp.	Wyszczególnienie	Ciężar w kg	Uwagi
1	2	3	4
1.	90 żołnierzy z osobistym wyposażeniem	9000	
2.	Transporter BTR-152W 19 żołnierzy	7050 1900 <u>8950</u>	
3.	Moździerz 120 mm 1 jo do moździerza 120 mm Ciągnik GAZ-63 2 moździerze 82 mm 2 jo do moździerza 82 mm GAZ-69 16 żołnierzy	590 1800 3200 122 1152 1535 1600 <u>9999</u>	
4.	Wyrzutnia PPK /2P27/ 1 jo do 2P27 SPG-9D 1 jo Samochód specjalny 12 żołnierzy	5850 390 798 1700 1200 <u>9938</u>	
5.	PKM-2 1 jo do PKM-2 GAZ-63 6 żołnierzy Środki materiałowe	650 480 3200 600 <u>5000</u> <u>9930</u>	
6.	Haubica 122 mm 0,5 jo do haubicy 152 mm Star 6x6 8 żołnierzy	2450 1400 5320 800 <u>9970</u>	
7.	Armata 85 mm 1 jo do armaty 85 mm GAZ-63 30 żołnierzy	1725 2000 3200 3000 <u>9925</u>	
8.	Star 6x6 Środki materiałowe 6 żołnierzy	5320 4000 600 <u>9920</u>	

1	2	3	4
9.	Star 6x6 47 żołnierzy	5320 4700 <u>10020</u>	
10.	2 działa ASU-57 Amunicja do dział 20 żołnierzy	6900 1100 2000 <u>10000</u>	

Dane wagowe sprzętu i amunicji ✓

Wyszczególnienie	Ciężar w kg	Uwagi
1	2	3
Skoczek spadochronowy	120-150	
Żołnierz z wyposażeniem osobistym	ok. 100	
Wyrzutnia WP-8	1800	
Wyrzutnia 2P27	5850	
Moździerz 120 mm	590	
Moździerz 82 mm	61	
Działo b.o. 82 mm	86	
Granatnik SPG-9D	63	
PPK "Malutka"	48,6	
PKM-2	650	
Armata panc. 85 mm	1725	
Haubica 122 mm	2450	
Działo panc. ASU-57	3450	
1 jednostka ognia w opakow.:		
- do moździerza 82 mm	567	
- do moździerza 120 mm	1800	
- do 2P27	390	
- do SPG-9D	735	
- do PKM-2	480	
- do armaty 85 mm	2000	
- do haubicy 122 mm	2800	
Gaz-69	1535	
Gaz-63	3200	
Gaz-69 specjalny	1700	
Star 6x6	5320	
Transporter BTR-152 W	7050	
Platforma PP-127-3500	1220	
- udźwig desantowy PP-127	3500	
Platforma PGS-500	90	
- udźwig ładunku płynnego	480	
Zasobnik PDMM-7	44	
- udźwig desantowy PDMM-7	70-100	

Platforma PP-127-3500 bez oporządzenia waży 710 kg, wraz z oporządzeniem 1220 kg. Do samolotu AN-12 wchodzi dwie plat - formy PP-127-3500, lub 14-18 platform PGS-500, lub 60 zasobni - ków PDMM-7.

Wykonano w 60 egz.

Egz.nr 1-60 bibl.tajna  
Wyk. ppłk Poręba  
Druk. OH, dn. 1.12.73r.  
Nr ks. 02095/04162/WW  
Kor. M.E.

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP  
Archiwum Biuletynu Specjalnych

Nr ewid.

041377