



Grey Scale #13



DANES PICTA .COM

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

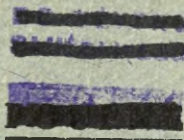


37

# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK

JAWNE



ASG WP wewn. 3683/82

Egz. nr 2



## TAKTYKA LOTNICTWA WOJSK LĄDOWYCH

Podręcznik

Część III

### DZIAŁANIA BOJOWE PUŁKU SMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

BIBLIOTEKA NAUCZONA ASG WP  
Instytut Wojsk Lotniczych i OPK

01.01.16



45399

WARSZAWA

1982

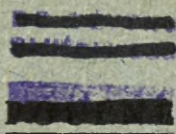


37

# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK

**JAWNE**



ASG WP wewn. 3683/82



Egz. nr 2

## TAKTYKA LOTNICTWA WOJSK LĄDOWYCH

Podręcznik

Część III

DZIAŁANIA BOJOWE PUŁKU  
ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP  
Instytut Lotnictwa i Opakowania  
Sz. 2110

45399

WARSZAWA

1982

*Szwed*

PRZEKLASYFIKOWANO  
Protokół Nr 12657

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

**JAWNE**

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK

ASG WP wewn, 3683/82

PODSTAWA  
Ustawa z dnia 22 stycznia 1999 roku  
art. 86 ust. 2  
(Dz.U. RP Nr 11 poz. 95)  
Podpis

~~SECRET~~  
~~SECRET~~  
~~SECRET~~  
Egz.nr ....

2



TAKTYKA LOTNICTWA WOJSK LĄDOWYCH  
PODRĘCZNIK  
Część III

Działania bojowe pułku śmigłowców transportowych

SIBLIOTERA NAUKOWA ASG WP  
Archiwum Dowództwa Wojsk Lotniczych

Si. owid. 45 399

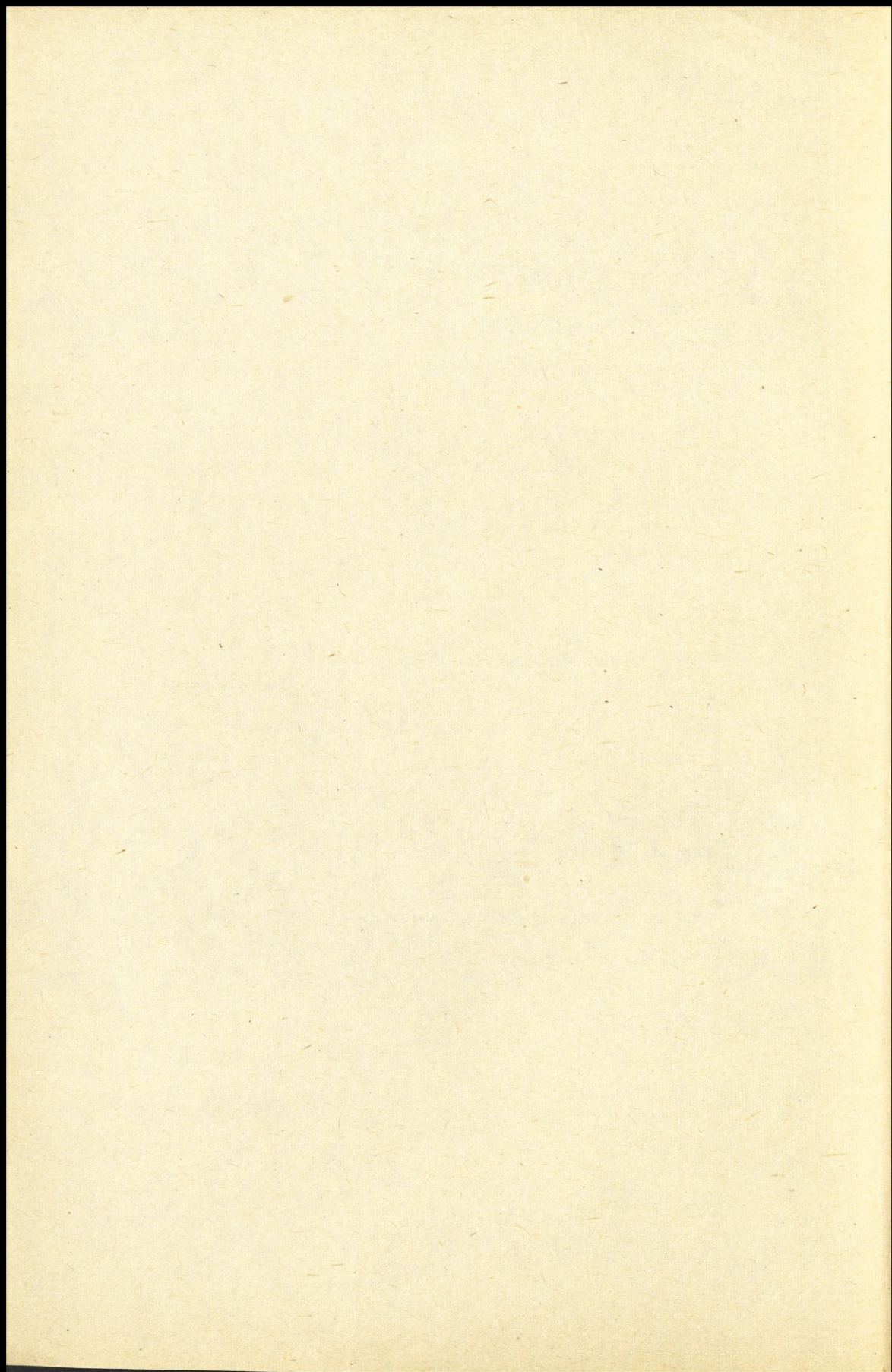
WARSZAWA

1982

Opracował zespół oficerów pod kierownictwem  
płk. doc.dr. hab. nawig. Jerzego MACHURY w składzie:  
ppłk dypl. Wojciech MICHALAK, ppłk pil.dr Ryszard  
RAJMAŃSKI, płk nawig. dr Stefan PAWLOWSKI,  
płk dr Euzebiusz BARSZCZ.

TREŚĆ

	Str.
WS PŁP.....	5
1. <u>Przeznaczenie, zadania i możliwości bojowe pułku śmigłowców transportowych</u> .....	6
1.1. Przeznaczenie, struktura organizacyjna i bazowanie pśt.	6
1.2. Zadania bojowe pśt .....	16
1.3. Sposoby działań bojowych pśt .....	21
1.4. Możliwości bojowe /przewozowe/ pśt .....	22
2. <u>Organizacja działań bojowych w pułku śmigłowców transportowych</u> .....	36
2.1. Praca dowódcy i sztabu pśt. w procesie wypracowania decyzji do działań bojowych .....	36
2.2. Decyzja dowódcy pśt do działań bojowych .....	47
2.3. Zabezpieczenie działań bojowych pśt .....	50
2.4. Dowodzenie i współdziałanie .....	64
2.5. Przygotowanie do wykonania zadań bojowych .....	70
3. <u>Prowadzenie działań bojowych przez pułk śmigłowców transportowych</u> .....	73
3.1. <u>Osiąganie wyższych stanów gotowości bojowej przez pśt.</u> ...	73
3.2. Przebazowanie pśt .....	76
3.3. Wykonania zadań bojowych przez pśt .....	79
3.3.1. Wykonanie lotu przez pśt na desantowanie .....	81
3.3.2. Właściwości wykonania innych zadań bojowych przez pśt .....	85
ZAKOŃCZENIE .....	90



## W S T Ę P

Podręcznik przeznaczony jest dla słuchaczy Akademii Sztabu Generalnego WP, stanowiąc III część "Taktyki lotnictwa wojsk lądowych". Jego treść zawiera podstawowe wiadomości dotyczące organizacji i prowadzenia działań bojowych przez pułk śmigłowców transportowych. Podstawy taktyki działań lotnictwa wojsk lądowych, w tym także śmigłowców transportowych, przedstawiono w I części podręcznika.

Podręcznik składa się z trzech rozdziałów. Rozdział pierwszy omawia przeznaczenie, zadania i możliwości bojowe pułku. Treść rozdziału drugiego dotyczy podstawowych zagadnień związanych z organizacją działań bojowych i przygotowaniem pułku śmigłowców transportowych do wykonania zadań bojowych. W rozdziale trzecim przedstawiono prowadzenie działań bojowych przez pułk podczas realizacji różnych zadań.

Do opracowania podręcznika wykorzystano - oprócz obowiązujących regulaminów i instrukcji dotyczących lotnictwa wojsk lądowych, w tym przede wszystkim śmigłowców transportowych - doświadczenia i wnioski z ćwiczeń prowadzonych z udziałem pít i wojsk lądowych.

## 1. PRZEZNACZENIE, ZADANIA I MOŻLIWOŚCI BOJOWE PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Ciągłe zagrożenie użyciem broni masowego rażenia lub jej powszechne zastosowanie spowodują, że warunki współczesnego pola bitwy charakteryzować się będą prowadzeniem operacji na szerokim froncie, działaniem wojsk na wybranych kierunkach /często w oderwaniu od sił głównych/, dużym tempem i gwałtownością zmieniających się sytuacji. W takich warunkach szybkość i manewrowość działań bojowych mogą okazać się czynnikami decydującymi o zwycięstwie lub klęsce. Wynika stąd systematyczny wzrost zapotrzebowania wojsk na ciągłe użycie śmigłowców transportowych, które dzięki swoim właściwościom bojowym mogą realizować różnorodne zadania wynikające z ich żywotnych potrzeb.

Potrzeby wojsk lądowych oraz doświadczenia z konfliktów zbrojnych po drugiej wojnie światowej doprowadziły do zorganizowania pułków śmigłowców transportowych.

### 1.1. Przeznaczenie, struktura organizacyjna i bazowanie pułku śmigłowców transportowych

Pułk śmigłowców transportowych /pśt/ przeznaczony jest do desantowania i transportu powietrznego, a także zabezpieczenia specjalnego wojsk lądowych i lotniczych oraz marynarki wojennej.

Pułk śmigłowców transportowych jest samodzielnym oddziałem lotniczym /jednostką wojskową/ podlegającym bezpośrednio dowódcy wojsk lotniczych frontu - WLF /armii lotniczej - AL/<sup>1/</sup>. Zaliczony jest do składu lotnictwa wojsk lądowych /LWL/. Jednocześnie ze względu na sprzęt, w jaki jest wyposażony, oraz z uwagi na charakter wykonywanych zadań bojowych traktuje go się także jako element składowy frontowego lotnictwa transportowego /LT/.

W skład pśt. wchodzi:

- dowództwo i sztab;
- trzy eskadry śmigłowców transportowych;

1/ W imieniu dowódcy WLF /AL/ bezpośredni nadzór służbowy nad pśt sprawuje jego pomocnik - szef lotnictwa wojsk lądowych, transportowego i łącznikowego.

- sekcje: polityczna, służb, WSW, oraz służba inżynieryjno-lotnicza;

- batalion zaopatrzenia /bzaop/;

- batalion łączności i ubezpieczenia lotów /bł i UL/;

- eskadra techniczna;

- bateria artylerii przeciwlotniczej;

Do dowództwa pułku zalicza się:

- dowódcę pułku;

- szefa sztabu - zastępcę dowódcy pułku;

- zastępcę dowódcy pułku do spraw politycznych;

- zastępcę dowódcy pułku do spraw liniowych;

- zastępcę dowódcy pułku do spraw szkolenia;

- zastępcę dowódcy pułku do spraw inżynieryjno-lotniczych - starszego inżyniera pułku;

- zastępcę dowódcy pułku do spraw zaopatrzenia - dowódcę batalionu zaopatrzenia.

Dowódca pułku - dowodzi pułkiem osobiście oraz przez oficerów do - wództwa i sztabu. Odpowiada za poziom wyszkolenia i utrzymanie gotowości bojowej oraz za organizację i skuteczne prowadzenie działań bojowych przez pót.

Szef sztabu pułku - kieruje bezpośrednio pracą oficerów sztabu, obsadą stanowiska dowodzenia, wykorzystaniem sił i środków batalionu łączności i ubezpieczenia lotów oraz baterii artylerii przeciwlotniczej. Odpowiada za zorganizowanie dowodzenia pododdziałami, koordynowanie podstawowych przedsięwzięć wszystkich ogniw pułku w zakresie zbierania i przygotowania danych do powzięcia decyzji przez dowódcę pułku oraz wykonania zadania bojowego, a także za przygotowanie podległych mu pododdziałów do działań bojowych. Posiada prawo wydawania rozkazów w imieniu dowódcy pułku. Szefowi sztabu podlegała:

- starszy oficer operacyjny;

- starszy oficer do spraw współdziałania;

- starszy oficer do spraw rozpoznania - szef rozpoznania;

- starszy oficer do spraw organizacyjno-kadrowych;

- dowódca batalionu łączności i ubezpieczenia lotów - szef łączności;

- szef zabezpieczenia chemicznego;

- pomocnik do spraw łączności specjalnej;

- kierownik kancelarii;

- dowódca stanowiska dowodzenia;
- dowódca baterii artylerii przeciwlotniczej.

Starszy oficer operacyjny - organizuje przekazanie wykonawcom zadań bojowych oraz informacji o sytuacji naziemnej, powietrznej i działaniach sąsiadów. Opracowuje graficznie decyzję dowódcy i dokumenty dowodzenia pułkiem. Prowadzi ewidencję składu bojowego pułku oraz wykonuje inne prace dotyczące organizacji działań bojowych i dowodzenia pułkiem. Powinien być przygotowany do pełnienia obowiązków szefa sztabu pułku.

Starszy oficer do spraw współdziałania - współpracuje ze starszym oficerem operacyjnym. Odpowiada za nawiązanie i uzgodnienie współdziałania z wojskami lądowymi /marynarką wojenną/, na korzyść których pułk wykonuje zadanie bojowe. Zbiera dane o stanie gotowości personelu latającego, śmigłowców, środków dowodzenia i zabezpieczenia lotów oraz przedstawia je przełożonym. Udziela pomocy dowódcom eskadr w przygotowaniu do działań. Zgodnie z wytycznymi szefa sztabu opracowuje rozkazy i zarządzenia oraz inne dokumenty bojowe.

Starszy oficer do spraw rozpoznania - zbiera i opracowuje dane o nieprzyjacielu ze szczególnym uwzględnieniem jego systemu OPL. Proponuje sposób pokonania systemu OPL w wypadku wykonywania zadania w głębi ugrupowania nieprzyjaciela, bierze udział w przygotowaniu załóg do lotów, zbiera, uogólnia i melduje szefowi sztabu lub dowódcy rezultaty rozpoznania, a zwłaszcza rozpoznania powietrznego.

Starszy oficer do spraw organizacyjno-kadrowych - odpowiada za sprawy kadrowe oraz związane z uzupełnieniem stanu osobowego, a także za prowadzenie ewidencji żołnierzy oraz uzbrojenia i podstawowego sprzętu bojowego.

Dowódca batalionu łączności i ubezpieczenia lotów - szef łączności pułku - odpowiada za zapewnienie niezawodnej pracy środków łączności i radiotechnicznego ubezpieczenia działań bojowych pułku. Organizuje wykorzystanie wszystkich środków dowodzenia oraz środków radiotechnicznych i ubezpieczenia lotów na lotnisku /lądowisku/. Zapewnia pułkowi aktualne dane dotyczące pracy środków łączności i wydaje wytyczne odnośnie do wykorzystania tych środków.

Szef zabezpieczenia chemicznego - odpowiada za stan wyszkolenia specjalistycznego plutonu chemicznego, nadzór nad szkoleniem chemicznym, zgrywanie sił i środków przewidzianych do udziału w systemie zabezpieczenia chemicznego pułku oraz realizację innych przedsięwzięć

zleconych przez dowódcę lub szefa sztabu pułku, a dotyczących przygotowania do działań bojowych. Sprawuje nadzór nad utrzymaniem sprawności technicznej sprzętu chemioznego oraz całokształtem chemicznej gospodarki materiałowej.

Pomocnik do spraw łączności specjalnej - odpowiada za właściwe i terminowe sporządzanie szyfrogramów oraz przesyłanie ich do określonych adresatów, a także odbiór i rozkodowanie napływających do oddziału zaszyfrowanych wiadomości z zewnątrz.

Kierownik kancelarii - zapewnia właściwy obieg korespondencji oraz zabezpiecza przechowywanie i wydawanie opracowań i wydawnictw niejawnych.

Dowódca stanowiska dowodzenia - odpowiada za sprawne funkcjonowanie elementów tego stanowiska. Zapewnia ciągłą jego pracę, organizując dyżury podległych mu sił.

Dowódca baterii artylerii przeciwlotniczej - odpowiada za celowe i skuteczne wykorzystanie podległych mu sił i środków do obrony rejonu bazowania pułku przed atakami środków napadu powietrznego nieprzyjaciela.

Zastępca dowódcy pułku do spraw politycznych - ponosi służbową i partyjną odpowiedzialność za stan moralno-polityczny składu osobowego pułku. Jest bezpośrednim organizatorem i kierownikiem pracy politycznej oraz odpowiada za jej stan przed dowódcą i przełożonym organem politycznym. Zastępcy dowódcy pułku do spraw politycznych podlega bezpośrednio sekcja polityczna.

Zastępca dowódcy pułku do spraw liniowych - odpowiada za poziom wyszkolenia bojowego i zgrywanie taktyczne pododdziałów pułku, a w zależności od sytuacji bojowej jest wykorzystywany według decyzji dowódcy pułku.

Zastępca dowódcy pułku do spraw szkolenia - odpowiada za szkolenie lotnicze w pułku. Kieruje pracą sekcji służb, w skład której wchodzi: starszy nawigator pułku, szef strzelania powietrznego pułku, starszy lekarz pułku, starsi instruktorzy pilotów, starszy oficer szkolenia ogólnowojskowego, starszy instruktor WF, szef zabezpieczenia wysoko - ściowego i ratownictwa ze swoją służbą, nawigatorzy radiolokacyjnego systemu lądowania, dyżurni kierownicy lotniska oraz kierownik laboratorium obiektywnej kontroli lotów wraz ze stanem osobowym tego laboratorium.

Zastępca dowódcy pułku do spraw inżynieryjno-lotniczych - starszy inżynier pułku - odpowiada za fachowe i terminowe przygotowanie do działań personelu technicznego i sprzętu bojowego, właściwą eksploatację sprzętu przez personel latający i techniczny oraz szybkie usprawienie uszkodzonych śmigłowców. Starszemu inżynierowi pułku podlega bezpośrednio sekcja inżynieryjno-lotnicza, sekcja elaboracji rakiet i eskadra techniczna.

Zastępca dowódcy pułku do spraw zaopatrzenia - dowódca batalionu zaopatrzenia - odpowiada za pełne i terminowe zabezpieczenie działań bojowych pułku w środki materiałowe i techniczne. Jest on organizatorem obrony naziemnej rejonu bazowania pułku.

Batalion zaopatrzenia przeznaczony jest do zabezpieczenia materiałowo-technicznego i lotniskowego działań bojowych pułku. Do zasadniczych zadań batalionu zaopatrzenia należy:

- utrzymywanie w stałej gotowości eksploatacyjnej lotniska /lądowiska/, urządzeń lotniskowych oraz środków technicznych i transportu specjalnego dla materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań pułku;
- stałe utrzymywanie nakazanych zapasów amunicji, mps, środków technicznych, remontowych, części zapasowych i innych środków materiałowych;
- organizacja przyjmowania i zaopatrywania pułku w środki materiałowo-techniczne oraz dowóz ich do miejsca postoju śmigłowców;
- zaopatrywanie medyczno-sanitarne, intendenckie, kwaterunkowe i finansowe;
- ewakuacja do wyznaczonych miejsc zbiórki niesprawnego sprzętu technicznego;
- obrona, ochrona i maskowanie lotniska /lądowisk/.

Batalion łączności i ubezpieczenia lotów przeznaczony jest do technicznego zabezpieczenia dowodzenia pułkiem i ubezpieczenia lotów środkami radiotechnicznymi, UL i łączności. Do zasadniczych zadań batalionu łączności i ubezpieczenia lotów należy:

- utrzymywanie w ciągłej gotowości eksploatacyjnej urządzeń radiotechnicznych, UL i łączności oraz wyposażenia technicznego punktów dowodzenia pułku;
- ubezpieczenie lotów, przebazowań i działań bojowych pułku;
- zabezpieczenie środkami łączności radiowej dowodzenia załogami śmigłowców z ziemi i w powietrzu;
- zabezpieczenie środkami łączności przewodowej, radiowej i radio-

liniowej dowodzenia pododdziałami na ziemi oraz łączności z przełożonymi i sąsiadami.

Eskadry śmigłowców transportowych jako najważniejsze pododdziały pułku przeznaczone są do wykonywania różnych zadań bojowych. Każda eskadra składa się z dowództwa, trzech kluczów lotniczych, trzech kluczów eksploatacji śmigłowców, kluczów eksploatacji uzbrojenia, kluczów eksploatacji osprzętu i kluczów eksploatacji urządzeń radiotechnicznych. Łącznie w eskadrze znajduje się 12 śmigłowców transportowych. Pułk śmigłowców transportowych składa się z trzech eskadr i 36 śmigłowców<sup>2/</sup>. Strukturę organizacyjną pułku przedstawia rysunek 1.

Możliwość wykonywania różnych zadań transportowych i specjalnych przez pśt zależy w dużym stopniu od warunków jego bazowania. Ponadto żywotność śmigłowców transportowych, szczególnie w czasie prowadzenia działań z użyciem broni masowego rażenia, będzie uwarunkowana między innymi możliwością rozśrodkowania sił i środków na lotnisku /lądowiskach/ oraz ukrycia ich w schronach, wykopach i obwałowaniach ziemnych.

W czasie pokoju pułk śmigłowców transportowych bazuje na lotnisku stałym, którego wyposażenie powinno zapewnić prowadzenie szkolenia i działań bojowych we wszystkich warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. Pułk posiada także lotnisko /lądowisko/ zapasowe, na którym znajduje się niepełna komenda lotniska zapasowego /NKLZ/ wraz z niezbędnymi zapasami środków materiałowych oraz środkami łączności i ubezpieczenia lotów wydzielana do przyjęcia i odtworzenia gotowości bojowej pojedynczych śmigłowców i małych ich grup. Lotnisko zapasowe może posiadać drogę startową z trawiastą lub sztuczną nawierzchnią. Powinno ono znajdować się w odległości nie większej niż około 60 km od lotniska stałego bazowania. W stanie zagrożenia wojennego lub w czasie osiągnięcia pełnej gotowości bojowej pułk śmigłowców transportowych przebazowuje na lotnisko /lądowisko/ zapasowe część lub całość swoich sił i środków w celu zwiększenia odporności na uderzenia środków napadu powietrznego nieprzyjaciela.

W ramach przegrupowania wojsk frontu na kierunek operacyjny pśt według planu wojsk lotniczych frontu /armii lotniczej/ przebazowuje

2/ W czasie ćwiczeń z wojskami w układzie koalicyjnym występują różne składy bojowe pśt. Posiadają one 60 śmigłowców transportowych lub 40 śmigłowców transportowo-bojowych i 20 śmigłowców bojowych. Występują także pułki śmigłowców bojowych, które posiadają 20 śmigłowców transportowo-bojowych i 40 śmigłowców bojowych.



się na lądowiska /lotnisko/ w rejonie wyjściowym do operacji. W rejonie tym, podobnie jak w toku działań bojowych, pułk bazuje najczęściej na eskadrowych lądowiskach, tworzących rejon /węzeł/ bazowania pułku. Odległość bazowania pśt od rubieży styczności bojowej wojsk zależy głównie od sytuacji operacyjno-taktycznej, liczby posiadanych lotnisk /lądowisk/ oraz taktycznego promienia działania śmigłowców będących w wyposażeniu pułku. Lądowiska /lądowisko/ bazowania pśt w działaniach bojowych rozmieszcza się z zasady poza rejonem bazowania pułków lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-szturmowego, w odległości 120-150 km od rubieży styczności bojowej wojsk. Odległość ta zapewnia realizację zasadniczych zadań bojowych wykonywanych przez pśt oraz zmniejsza niebezpieczeństwo ataku na lądowiska bazowania przez lotnictwo i rakietę taktyczne nieprzyjaciela. Na lądowiskach tych przeprowadza się przygotowanie śmigłowców i personelu latającego do wykonania kolejnego zadania bojowego, na nich najczęściej lądują śmigłowce po wykonaniu zadania i tu przeprowadza się naprawy bieżące oraz remont uszkodzonego sprzętu.

Przygotowanie i wyposażenie lądowisk /lotniska/ bazowania pśt powinno zapewnić:

- możliwość rozśrodkowania sił i środków pułku /eskadry/ oraz maksymalne bezpieczeństwo i odporność na oddziaływanie nieprzyjaciela;
- ciągłość prowadzenia działań bojowych niezależnie od warunków atmosferycznych, pory doby i roku;
- możliwość szybkiego wyprowadzenia spod uderzenia lub zagrożenia uderzeniem;
- prawidłową eksploatację śmigłowców będących w wyposażeniu pułku /eskadry/;
- sprawne odtwarzanie gotowości bojowej;
- dogodne warunki obrony i ochrony sił i środków przed rozpoznaniem i uderzeniami nieprzyjaciela.

Pułk śmigłowców transportowych z zasady bazuje na dwóch - trzech lądowiskach oddalonych od siebie o 5-10 km. Śmigłowce rozmieszcza się na lądowiskach eskadrowych w strefach rozśrodkowania. W pobliżu eskadrowej strefy rozśrodkowania śmigłowców rozmieszcza się siły i środki służby inżynieryjno-lotniczej; batalionu zaopatrzenia, a także batalionu łączności i ubezpieczenia lotów biorące udział w bezpośrednim zabezpieczeniu działalności est, oraz jej personel latający.

w rejonie tym również rozwija się stanowisko dowodzenia dowódcy eskadry<sup>3/</sup>.

Stanowisko dowodzenia pułku rozmieszcza się w rejonie jednego z lądowisk eskadrowych. Powinno ono być usytuowane w miejscu najbardziej dogodnym do dowodzenia pułkiem na ziemi i z ziemi, jednak nie bliżej niż 1000 m od środka strefy rozśrodkowania eskadry. W miarę możliwości stanowisko dowodzenia organizuje się w schronie wyposażonym w urządzenia filtrowentylacyjne i zapewniającym ochronę stanu osobowego przed skutkami uderzeń środków rażenia nieprzyjaciela. Najczęściej jednak, uwzględniając bazowanie pát na lądowiskach nie przygotowanych pod względem rozbudowy inżynierskiej, stanowisko dowodzenia pułku organizuje się w specjalnie przystosowanym samochodzie sztabowym. W pobliżu SD pát rozmieszcza się węzeł łączności, stację meteorologiczną i SD batalionu zaopatrzenia.

Sztab pułku i personel latający nie wykonujący zadań bojowych rozmieszcza się w budynkach lub schronach oddalonych 3-6 km od lądowisk. Podobnie postępuje się z siłami i środkami nie biorącymi bezpośrednio udziału w odtwarzaniu gotowości bojowej śmigłowców i zabezpieczeniu działań bojowych pułku.

Główne składy amunicji, magazyn materiałów pędnych i smarów oraz inne elementy i środki tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pát rozmieszcza się w odległości 1-3 km od strefy rozśrodkowania śmigłowców, a także 0,5-1,5 km od pozostałych obiektów lądowiska, wykorzystując naturalne ukrycia lub urządzając wykopy /obwałowania/.

W wypadku bazowania na lotnisku rozmieszczenie elementów pát nie odbiega od zasad bazowania innych pułków lotniczych.

Pułk oprócz lądowisk /lotnisk/ bazowania wykorzystuje również inne lądowiska /lotniska/ przeznaczone do krótkotrwałego bazowania w celu wykonania konkretnego zadania bojowego. Do lądowisk /lotnisk/ tych zalicza się:

- lądowiska /lotniska/ załadowania i wyładowania;
- lądowiska w rejonie wyjściowym śmigłowców;
- lądowiska w terenie przygodnym;
- lotniska /lądowiska/ uzupełnienia paliwa i lotniska /lądowiska/ zapasowe.

-----  
3/ Bazowanie śmigłowców oraz wymogi taktyczno-techniczne lądowisk śmigłowców przedstawiono w podręczniku "Taktyka lotnictwa wojsk lądowych", część I - Podstawy taktyki, wyd. ASG WP, 1981, str 13-15 i 153 nr bibl. ASG WP pf 1086/.

Lądowiska załadowania i wylądowania wykorzystuje się głównie podczas desantowania, przewozu wojsk i sprzętu oraz transportu środków materiałowych drogą powietrzną. Wybór tych lądowisk powinien ułatwić wykonanie różnych zadań przez pśt w całym obszarze działań bojowych wojsk lotniczych frontu. Zgodnie z powyższym lądowiska te mogą być rozmieszczone na różnych odległościach od rubieży styczności bojowej wojsk, a nawet w głębi ugrupowania nieprzyjaciela, np. w przypadku desantowania desantów taktycznych, zaopatrywania wojsk walczących w izolacji taktycznej od własnych sił głównych lub podczas działań na korzyść operacyjnych grup manewrowych. Znajdują się one najczęściej w rejonach działań bojowych lub organów tyłowych wojsk, na których korzyść pśt wykonuje określone zadanie, z uwzględnieniem warunków zachowania bezpieczeństwa załadowywanych i wylądowywanych wojsk czy transportowych ładunków oraz śmigłowców przed uderzeniami nieprzyjaciela. Na lądowiskach /lotniskach/ tych śmigłowce powinny przebywać tylko przez minimalny czas, niezbędny dla załadowania /wylądowania/ wojsk, sprzętu lub środków materiałowych, uzupełnienia paliwa i sprecyzowania zadania bojowego /jeżeli jest to konieczne/ oraz startu /ładowania/ na wykonanie określonego zadania.

Lądowiska w rejonie wyjściowym śmigłowców/rozmieszczone między rejonem bazowania pułku a rejonem załadowania/ pułk wykorzystuje w wyjątkowych sytuacjach, np. w wypadku dysponowania dużą ilością czasu na wykonanie zadania bojowego. W takich warunkach pśt może lądować na tych lądowiskach, przede wszystkim w celu skrócenia czasu dolotu śmigłowców transportowych do lądowisk załadowania. Można także zwiększyć zasięg lub taktyczny promień działania śmigłowców, uzupełniając na tych lądowiskach paliwo.

Lądowiska w przygodnym terenie mogą wykorzystywać pojedyncze załogi śmigłowców, zwłaszcza w czasie wykonywania zadań specjalnych, w dzień w zwykłych i trudnych warunkach atmosferycznych. Przygodne lądowisko wybiera, określając jego przydatność, dowódca załogi z powietrza. Do wykonywania zadań z przygodnego terenu dopuszcza się pilotów mających najwyższe kwalifikacje i duże doświadczenie bojowe.

Lądowiska wykorzystywane doraźnie w czasie wykonywania zadań bojowych powinny odpowiadać określonym wymogom, zapewniającym bezpieczeństwo lądowania i startu śmigłowców transportowych. Wymogi te dotyczą zwłaszcza rozmiarów lądowisk, ich lokalizacji w konkretnym terenie i podejścia do nich.

Miejsce na lądowisko krótkotrwałego bazowania powinno spełnić przede wszystkim następujące warunki:

- odpowiednio twardą, możliwie równą nawierzchnię, bez kamieni, bruzd i innych przeszkód, które mogłyby spowodować uszkodzenie śmigłowców w czasie startu i lądowania;

- zapewnioną możliwość rozśrodkowania śmigłowców i pojazdów mechanicznych oraz maskowania ruchu kołowego;

- minimalne wymiary powierzchni przyziemia:

dla pojedynczych śmigłowców w dzień

- typu Mi-4 - 50 na 50 m;

- typu Mi-8 - 60 na 60 m;

- typu Mi-6 - 100 na 100 m.

W nocy powierzchnie przyziemia zwiększa się o jedną trzecią;

- minimalne wymiary płaszczyzn przyziemia dla eskadry śmigłowców:

- typu Mi-4 - 200 na 250 m;

- typu Mi-8 - 300 na 450 m;

- typu Mi-6 - 300 na 500 m;

- na kierunku startu i podejścia do lądowania brak przeszkód terenowych wyższych niż 10 m w odległości od punktów przyziemia:

- dla eskadry Mi-4 - 120 m;

- dla eskadry Mi-8 - 200 m;

- dla eskadry Mi-6 - 300 m.

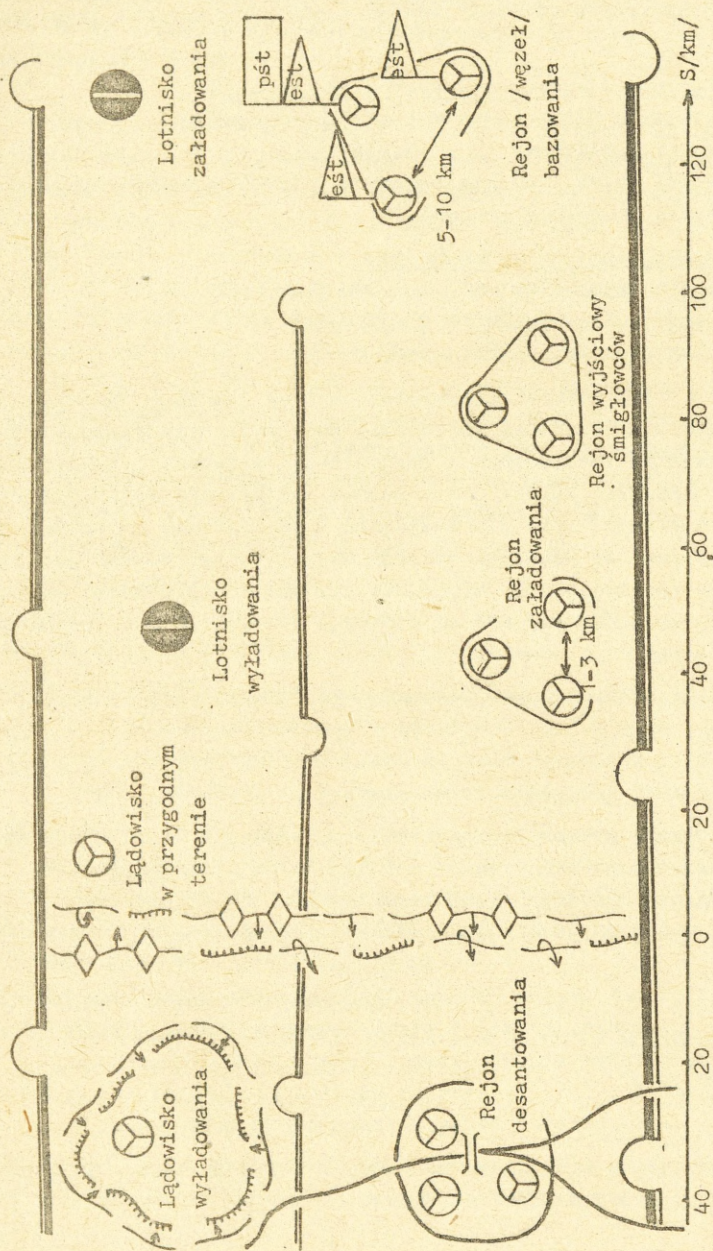
Odległość między lądowiskami eskadr /grup/ śmigłowców, wykorzystywanymi doraźnie w czasie wykonania zadania bojowego, powinna wynosić od 1 do 3 km.

Podczas działań bojowych pśt może również lądować i startować z lotnisk bazowania oddziałów innych rodzajów lotnictwa, wykorzystując je jako lotniska krótkotrwałego bazowania.

Przykładowe lądowiska /lotniska/ wykorzystywane przez pułk śmigłowców transportowych w czasie działań bojowych przedstawia rysunek 2.

## 1.2. Zadania bojowe pułku śmigłowców transportowych

W działaniach bojowych pśt jako samodzielny oddział podlegający bezpośrednio dowódcy WLF /AL/, w zależności od sytuacji operacyjnej i decyzji przełożonych, może wykonywać różne zadania na korzyść wojsk lądowych, lotnictwa i marynarki wojennej w całym obszarze działania wojsk frontu.



Rys. 2. Lądowiska /lotniska/ wykorzystywane przez pułk śmigłowców transportowych w toku działań bojowych.

Z przeznaczenia pśt wynika, że może on wykonywać zadania bojowe, ujęte w dwóch grupach zadań lotnictwa wojsk lądowych. Są to wszystkie zadania grupy transportowo-desantowe i niektóre zadania grupy specjalnej.

Grupa zadań transportowo-desantowych obejmuje:

- desantowanie taktycznych desantów powietrznych;
- transport /przerzut/ grup specjalnych;
- transport wojsk, sprzętu bojowego i środków materiałowych;
- ewakuację ohorych i rannych.

Grupa zadań specjalnych obejmuje:

- stawianie zapór minowych i zasłon dymnych;
- ratowanie załóg samolotów i śmigłowców;
- inne zadania /np. trałowanie/.

Ponadto w szczególnych sytuacjach, np. po znacznym obezwładnieniu nieprzyjaciela uderzeniami jądrowymi, pułk może uczestniczyć w desantowaniu desantów operacyjnych. Oprócz tego, podobnie jak załogi innych rodzajów lotnictwa, załogi pśt w czasie wykonywania zadań bojowych prowadzą obserwację sytuacji naziemnej i powietrznej, a także w ramach zabezpieczenia własnych działań mogą zwaloczać środki walki nieprzyjaciela znajdujące się w rejonie lądowania /np. desantowania/ lub prowadzące ogień do śmigłowców, używając do tego osłu posiadane uzbrojenie pokładowe.

Zadania typu transportowo-desantowego, z wyjątkiem przerwotu grup specjalnych, pułk najczęściej będzie wykonywał całością lub większością swych sił. Natomiast zadania specjalne wykonywane będą z reguły przez niewielkie grupy lub nawet przez pojedyncze śmigłowce.

Na realizację przez pśt zadań bojowych poważny wpływ wywierają warunki, w których pułk będzie je wykonywał, a przede wszystkim:

- rodzaj sił zbrojnych na których korzyść ma być wykonane zadanie, charakter przewozów, ich intensywność i odległość oraz termin realizacji;
- przynależność terenu /własny lub nieprzyjaciela/, nad którym prowadzone są działania, rodzaj i ukształtowanie terenu w rejonie wykonania zadania, warunki atmosferyczne, pora roku i doby ;
- charakter działań bojowych /z użyciem lub bez użycia broni masowego rażenia/ oraz rodzaj i forma działań wojsk własnych.

W czasie wykonywania zadań na korzyść wojsk lądowych pułk będzie działał najczęściej z lądowisk wybranych w terenie. Trasy lotu przebie-

gać mogą nad terenem własnym lub nad terenem zajęтым przez nieprzyjaciela. Lądowiska załadowania i wylądowania położone będą w ugrupowaniu wojsk własnych, w tym niekiedy bezpośrednio w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk, a także na terenie zajęтым przez nieprzyjaciela.

W działaniach na korzyść wojsk lotniczych frontu /armii lotniczej/ takich jak udział w zabezpieczeniu manewru lotniskowego jednostek lotniczych czy dowóz bomb i rakiet oraz innych środków materiałowych na lotniska pułków lotniczych - pułk będzie wykonywał zadania bojowe z zasady nad własnym terenem z wykorzystaniem lotnisk bazowania oddziałów lotniczych. Z lądowisk załogi śmigłowców będą korzystały głównie w czasie ratowania załóg samolotów i śmigłowców oraz podczas lądowania /wylądowywania/ środków materiałowych w rejonie tyłowych baz zaopatrzenia lotnictwa. W głębi ugrupowania bojowego nieprzyjaciela pułk może wykonywać zadania w wypadku konieczności dowozu środków materiałowych lub sił i środków naziemnego zabezpieczenia dla pododdziałów /oddziałów/ lotniczych działających wspólnie z wojskami lądowymi, w oderwaniu od własnych sił głównych, np. dla eskadr działających w składzie operacyjnym grup manewrowych frontu lub armii.

Wykonując zadania na korzyść marynarki wojennej, pułk może działać, w zależności od zaistniałej sytuacji operacyjno-taktycznej, zarówno z lotnisk, jak i z lądowisk, często nad akwenem morskim.

Rodzaj przewozów /desant, wojska ze sprzętem, środki materiałowe, ranni i chorzy itd./, intensywność, odległość, na jaką mają być wykonane, oraz termin ich realizacji wpływają bezpośrednio na sposób organizacji i prowadzenia działań bojowych przez pułk.

Wykonanie zadań nad własnym terenem, zwłaszcza w bezpiecznej odległości od rubieży styczności bojowej wojsk, jest przedsięwzięciem mniej skomplikowanym niż podczas działań w głębi ugrupowania nieprzyjaciela i ułatwia organizację działań bojowych pułku, zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia realizacji tych zadań.

Natomiast w wypadku konieczności lotu nad terenem nieprzyjaciela zachodzi konieczność realizacji przez pułk szeregu przedsięwzięć mających na celu pomyślne pokonanie przeciwdziałania naziemnych środków obrony przeciwlotniczej oraz samolotów i śmigłowców przeciwnika. Rzutuje to na sposób wykonania zadania oraz potrzebę zorganizowania ścisłego współdziałania pułku z siłami i środkami wydzielonymi do zabezpieczenia jego działań. Ze względu na duże możliwości rażenia przez środ-

ki obrony powietrznej śmigłowców przelatujących nad terenem nieprzyjaciela, niezależnie od przedsięwzięć realizowanych przez pułk, istnieje konieczność wszechstronnego zabezpieczenia wykonania takich zadań poprzez rozpoznanie i obezwładnienie tych środków na trasie przelotu i w rejonie lądowania wydzielonymi do tego celu siłami lotnictwa /LRT, LM, LMSz, LMB i śmigłowców bojowych/, a także wojsk raketowych i artylerii. Ponadto niektóre inne rodzaje wojsk lądowych, a głównie wojska chemiczne i walki radioelektronicznej, mogą również skutecznie wpływać na pomyślne wykonanie zadania przez pát.

Ukształtowanie terenu posiada także znaczny wpływ na działania pát. Wykorzystując jego ukształtowanie, grupy śmigłowców - dzięki zdolnościom lotu bezpośrednio nad przeszkodami terenowymi - mogą zmniejszyć możliwości przeciwdziałania naziemnych środków OPL nieprzyjaciela na małych wysokościach i przenikać w głąb jego ugrupowania, a po wykonaniu zadania bojowego wrócić bezpiecznie na własny teren.

Pułk śmigłowców transportowych zadania bojowe powinien wykonywać nie tylko w zwykłych, lecz i w trudnych warunkach atmosferycznych o każdej porze roku i doby. Działania pułku w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy wymagają odpowiedniego ich zabezpieczenia, zwłaszcza wyposażenia w środki ubezpieczenia lotów. Trudności mogą także wyniknąć w czasie wykonywania zadań w zimie przy znacznej pokrywie śniegu. Może to mieć miejsce szczególnie w razie konieczności wykonania zadania na terenie zajęтым przez nieprzyjaciela ze względu na niemożliwość odpowiedniego wyboru, sprawdzenia i przygotowania lądowisk dla eskadr /grup/ śmigłowców.

Charakter działań bojowych oraz rodzaj i forma działań wojsk własnych mają szczególny wpływ na znaczenie i treść zadań pát, zwłaszcza podczas ich wykonywania na korzyść wojsk lądowych.

Działania bojowe prowadzone z użyciem broni masowego rażenia mają decydujący wpływ na specyfikę wykorzystania oraz właściwości organizacji i prowadzenia działań bojowych przez pułk śmigłowców transportowych. W działaniach tych najważniejszym zadaniem pułku będzie dowóz rakiet, głowic i paliwa raketowego do jednostek raketowych oraz bomb jądrowych do oddziałów LMB. Priorytetowego znaczenia może również nabrać ewakuacja porażonych i rannych, zwłaszcza w sytuacji masowych strat sanitarnych wojsk własnych. Znaczenie i treść innych zadań oraz częstotliwość ich wykonywania uzależniona będzie przede wszystkim od rozwoju sytuacji operacyjno-strategicznej.

W działaniach bojowych prowadzonych z użyciem konwencjonalnych środków walki zadania pát zależą głównie od rodzaju i formy działań wojsk lądowych oraz konkretnej sytuacji operacyjnej.

Rodzaj działań bojowych wpływa na charakter zadań pułku, wynikających z realnych potrzeb wojsk. W poszczególnych rodzajach działań bojowych pát może wykonywać jako zasadnicze następujące zadania:

- w natarciu - desantowanie taktycznych desantów powietrznych, transport wojsk wraz ze sprzętem /w tym również zabezpieczenie manewru lotniskowego WLF/ i dowóz środków materiałowych do walczących wojsk;

- w obronie - transport wojsk i sprzętu bojowego, dowóz środków materiałowych i minowanie;

- podczas wycofania - transport wojsk i sprzętu bojowego, dowóz środków materiałowych, minowanie i zadymianie;

- w działaniach rajdowych - dowóz środków materiałowych i sprzętu bojowego do wojsk walczących w oderwaniu od własnych sił głównych w głębi ugrupowania nieprzyjaciela.

### 1.3. Sposoby działań bojowych pát

Pułk śmigłowców transportowych wykonuje zadania bojowe - przede wszystkim w zależności od ich charakteru, sytuacji operacyjno-taktycznej i własnych możliwości bojowych - stosując następujące sposoby działań:

#### Podczas wykonywania zadań transportowo-desantowych:

a/ przewozy jednoczesne

b/ przewozy kolejne

#### Podczas wykonywania zadań specjalnych:

a/ jednoczesne wyloty większości sił

b/ kolejne wyloty pojedynczych załóg i małych grup.

Przewozy jednoczesne pułk będzie stosował podczas desantowania taktycznych desantów powietrznych oraz niekiedy w czasie transportu wojsk, sprzętu i środków materiałowych.

Przewozy kolejne pojedynczymi śmigłowcami lub małymi ich grupami będą wykonywane przede wszystkim w czasie przerzutu grup specjalnych oraz ewakuacji chorych i rannych.

Jednoczesne wyloty większości sił pułku podczas wykonywania zadań specjalnych będą realizowane w wyjątkowych sytuacjach operacyjno-tak-

tycznych i mogą mieć miejsce np. podczas minowania lub zadymiania określonej rubieży w decydujących okresach bitwy.

Kolejne wyloty pojedynczych załóg i małych grup śmigłowców będą zasadniczym sposobem działań bojowych pułku w czasie wykonywania wszystkich zadań specjalnych.

Ponadto zadania ogniowe, realizowane z zasady w celu samoobrony przed przeciwdziałaniem środków OPL nieprzyjaciela lub w ramach przygotowania rejonu lądowania śmigłowców np. z desantem, załogi pułku będą wykonywały sposobem uderzeń jednoczesnych.

Przewozy jednoczesne i jednoczesne wyloty większości sił pułk będzie stosował, z reguły podczas wykonywania zadań wymagających transportu znacznych ilości ładunku w możliwie najkrótszym czasie. Przewozy kolejne i kolejne wyloty pojedynczych załóg i małych grup śmigłowców będą realizowane najczęściej w czasie transportu niewielkich ilości ładunku lub - jako wymuszony sposób działań bojowych - w warunkach braku wystarczającej ilości sił do wykonania zadania w jednym locie pułku.

Wymienione sposoby działań bojowych pát może stosować, wykonując zadania zarówno wcześniej zaplanowane, jak i doraźnie wynikłe z rozwoju sytuacji operacyjno-taktycznej.

Działania zawczasu planowane mają miejsce wówczas, gdy przed wypracowaniem decyzji dowódca pułku posiada pełne dane o treści zadania bojowego i nie zachodzi konieczność natychmiastowego jego wykonania. Działania na wezwanie z pola walki stosowane są w warunkach wymagających jak najszybszej realizacji zadania bojowego, gdy dotarło ono do pułku bezpośrednio przed startem śmigłowców na jego wykonanie.

#### 1.4. Możliwości bojowe /przewozowe/ pát

Przez pojęcie: możliwości bojowe /przewozowe/ pułku śmigłowców transportowych, rozumie się oczekiwane rezultaty jego działań, które mogą być osiągnięte w czasie wykonywania zadań w określonych warunkach ustalonymi sposobami działań bojowych.

Możliwości bojowe pát określone są przede wszystkim dla grupy zadań transportowo-desantowych i dla grupy zadań specjalnych, a wyraża się je szeregiem charakterystyk usystematyzowanych w odpowiednie wskaźniki możliwości bojowych. Znajomość ich ilościowej /liczbowej/ i jakościowej wielkości /wartości/, oczekiwanego rezultatu działań bojowych oraz wielkości czasu i przestrzeni, w granicach których rezultat ten

może być osiągnięty, stanowi racjonalną podstawę do prowadzenia wielo-  
wariantowej oceny sytuacji i podejmowania przez dowódcę pułku optymal-  
nych decyzji dotyczących wykonania konkretnych zadań bojowych.

Wskaźniki możliwości bojowych pśt dzielą się na:

- wskaźniki możliwości przestrzennych /wskaźniki przestrzenne/;
- wskaźniki możliwości czasowych /wskaźniki czasowe/;
- wskaźniki przewozowe<sup>4/</sup>. *(zob. skł. boj.)*

Do podstawowych wskaźników przestrzennych pśt zalicza się:

- zasięg i taktyczny promień działania;
- głębokość działań bojowych /mierzona od rubieży styczności bojo-  
wej/.

Wskaźniki czasowe pśt obejmują:

a/ wskaźniki gotowości bojowej, w skład których wchodzi:

- czas wykonania startu z poszczególnych stopni gotowości bojo-  
wej;
- czas odtwarzania gotowości bojowej;

b/ wskaźniki natężenia działań bojowych, w skład których wchodzi:

- możliwa liczba załóg dyżurujących w różnych stopniach gotowo-  
ści bojowej;

+ liczba lotów bojowych /natężenie działań bojowych/; *zależ.*

o/ wskaźniki długotrwałości, w skład których wchodzi:

- ~~czas pasywny;~~
- czas potrzebny na załadowanie i wylądowanie śmigłowców;
- czas potrzebny na wykonanie zadania;
- czas potrzebny na powtórne wykonanie zadania;
- czas najwcześniejszego i najpóźniejszego wykonania zadania  
w porze dziennej i nocnej;
- czas trwania lotu bojowego.

Wskaźniki przewozowe obejmują:

- możliwości załadowcze;
- możliwości przewozowe;
- potrzebną liczbę śmigłowców do wykonania zadania bojowego.

Wskaźniki możliwości przestrzennych i czasowych dotyczą wszystkich  
zadań wykonywanych przez pśt, natomiast wskaźniki przewozowe - tylko

4/ Podczas wykonywania zadań ogniowych zamiast wskaźników przewozowych  
przyjmuje się wskaźniki charakterystyczne dla tej grupy zadań, czy-  
li wskaźniki skuteczności bojowej.

zadań grupy transportowo-desantowej. Dla grupy zadań specjalnych za wskaźniki przewozowe przyjmuje się możliwości w zakresie minowania, zadymania, trałowania, stawiania zapór ogniowych itp. Możliwości pułku śmigłowców transportowych podczas wykonywania zadań specjalnych, realizowanych najczęściej niewielkimi siłami /pojedynczymi śmigłowcami lub małymi ich grupami/, są wielokrotnością możliwości pojedynczych śmigłowców w tym zakresie i zostały opisane w podręczniku "Taktyka lotnictwa wojsk lądowych", część I - "Podstawy taktyki"<sup>5/</sup>

Pojęcie możliwości bojowych oraz wskaźników możliwości bojowych śmigłowców transportowych zdefiniowano również w wyżej wymienionym podręczniku. Zaprezentowane tam charakterystyki grup wskaźników bojowych, a zwłaszcza wskaźników przestrzennych i czasowych, w zasadzie odzwierciedlają możliwości pít w tym zakresie. Dlatego przedstawione zostaną tylko niektóre wskaźniki oddające możliwości pułku w zakresie wykonywania zadań transportowo-desantowych i ogniowych.

#### Zasięg, taktyczny promień działania i głębokość działań bojowych

Pułk śmigłowców transportowych może wykonywać zadania bojowe na odległość:

- pełnego zasięgu śmigłowców - gdy możliwe jest uzupełnienie paliwa na lądowiskach /lotniskach/ wylądowania;
- przewyższającą zasięg śmigłowców - gdy istnieje możliwość uzupełnienia paliwa na lądowiskach /lotniskach/ pośrednich;
- taktycznego promienia działania - głównie w czasie wykonywania lotów nad terenem nieprzyjaciela i nad morzem.

Możliwości przestrzenne pít zależą przede wszystkim od typu śmigłowców będących w wyposażeniu pułku, ciężaru przewożonego ładunku, oddalenia lądowisk /lotniska/ bazowania od rubieży styczności bojowej wojsk, prędkości i wysokości lotu, przyjętego ugrupowania bojowego, ilości zabieranego paliwa i szeregu innych czynników. Zasięg, taktyczny promień działania i głębokość działań bojowych pułku zdeterminowane są możliwościami - przestrzennymi śmigłowców o gorszych parametrach taktyczno-technicznych.

Orientacyjne wartości możliwości przestrzennych pułku wyposażonego w różne typy śmigłowców transportowych przedstawiono w tabeli 1<sup>6/</sup>.

5/ Wyd. ASG WP wewn. 3605/81, nr bibl. pf 1086.

6/ Do obliczeń przyjęto:

- udźwig śmigłowców Mi-4 1t, Mi-8 2t, Mi-6 6t;
- lot ze zbiornikami dodatkowymi;
- bazowanie pułku w odległości 120-150 km od rubieży styczności bojowej wojsk.

Tabela 1

Skład bojowy pułku	Typ śmigłowców	Zasięg		Taktyczny promień działania /km/		Głębokość działań bojowych/km/	
		eskadra	pułk	eskadra	pułk	eskadra	pułk
	Mi-4	560		228		108-78	
	Mi-8	605	540	268	222	148-118	102-72
	Mi-8	605	584	268	262	148-118	142-112
	Mi-8	605		268		148-118	
	Mi-6	652	584	279	262	159-129	142-112

#### Czas wykonania startu z poszczególnych stopni gotowości bojowej

Czas wykonania startu, mimo że nie odgrywa poważniejszej roli w działaniach bojowych pśt, może niekiedy - zwłaszcza w czasie wykonywania zadań na wezwanie z pola walki lub w sytuacjach szczególnych, jak np. w razie konieczności uchylania się spod uderzenia lotnictwa bądź rakiet nieprzyjaciela - zdecydować o terminie realizacji zadania lub zachowaniu zdolności bojowej pułku do dalszych działań. Pułk najczęściej bazuje na lądowiskach eskadrowych a więc czas startu eskadr z poszczególnych stopni gotowości bojowej z reguły określa czas startu pułku. W sprzyjających sytuacjach skrócenie czasu wykonania startu śmigłowców może nastąpić nie tylko przez zmniejszenie odstępu czasowego między startami, ale również i przez zwiększenie grup śmigłowców jednocześnie startujących, aż do całej eskadry startującej metodą "wszyscy razem".

Orientacyjne średnie czasy wykonania startu pojedynczymi śmigłowcami z poszczególnych stopni gotowości bojowej ujęte zostały w tabeli 2<sup>7/</sup>.

Jeżeli śmigłowce znajdują się w ukryciach lub są maskowane, to należy przyjmować, że czas wykonania startu zwiększy się dla: pary o 3 min, klucza o 5 min i eskadry o 10-12 min. W okresie zimy czas startu zwiększa się o dalsze 2-3 min.

#### Czas odtwarzania gotowości bojowej

Czas ten wpływa bezpośrednio na osiągnięcie powtórnej gotowości pułku do wykonania kolejnych zadań bojowych. Zależy on od wielu czynników

7/ Tabelę opracowano na podstawie materiału szkoleniowego "Bojowyje wozmożnosti frontowej awiacyj", wyd. Akademia im.M.W.Frunze, Moskwa 1973.

Tabela 2

Typ śmigłowca	Skład grupy	Stopień gotowości bojowej		
		1	2	3
Mi-4	para	3-5	13-15	33-35
	klucz	6-8	16-18	36-38
	eskadra	10-18	25-33	45-53
Mi-8	para	6-7	16-17	36-37
	klucz	7-9	17-19	37-39
	eskadra	12-18	27-33	47-53
Mi-6	para	7-9	17-19	37-39
	klucz	10-12	20-22	40-42
	eskadra	15-20	30-45	50-65

z których najważniejsze to wielkość grupy śmigłowców jednocześnie odtwarzających gotowość bojową, typ śmigłowców oraz dysponowana liczba dystrybutorów paliwowych.

Orientacyjne średnie czasy odtwarzania gotowości bojowej pułku śmigłowców transportowych, o różnym składzie bojowym, siłami i środkami rzutu naziemnego zabezpieczenia przy pomocy personelu latającego obrazuje tabela 3.

Tabela 3

Skład bojowy pułku	Typ śmigłowców	Klucz		Eskadra		Pułk	
		bez uzbr.	z uzbr.	bez uzbr.	z uzbr.	bez uzbr.	z uzbr.
		Mi-4	20	40	40	60	110
Mi-8	50	80	90	140			
Mi-8	50	80	90	140	120	180	
Mi-8	50	80	90	140	180	210	
Mi-6	60	70	120	130			

Możliwa liczba załóg dyżurujących w różnych stopniach gotowości bojowej

Pułk śmigłowców transportowych w wyjątkowych sytuacjach operacyjno-taktycznych może utrzymywać część lub całość swych sił w różnych stopniach gotowości bojowej do działań na wezwanie z pola walki. Okoliczności takie mogą zaistnieć zwłaszcza w decydujących momentach walki czy bitwy wojsk lądowych. W takich warunkach w stosunkowo krótkim czasie utrzymywane mogą być w różnych stopniach gotowości bojowej wydzielone załogi. W wypadku konieczności utrzymywania w dłuższym okresie czasu sił pułku w gotowości bojowej istnieje potrzeba określenia możliwej liczby załóg dyżurujących w różnych stopniach gotowości. Liczba ta uzależniona jest przede wszystkim od ogólnego stanu pilotów zdolnych do działań i przewidywanej długotrwałości utrzymywania załóg w gotowości bojowej.

Możliwą liczbę załóg, które pát może ciągle w czasie doby utrzymywać w gotowości bojowej nr 1 i 2, oblicza się na podstawie następującego wzoru:

$$N_{P_{1/2}} = \frac{N_{p_o} \cdot T_d \cdot z}{T_{d_b} \cdot 100}$$

*48:33 = 1  
18 100% = 18*

gdzie:

- $N_{p_o}$  - ogólna liczba załóg zdolnych do działań bojowych;
- $T_d$  - łączny czas pełnienia dyżuru przez załogę w gotowości bojowej nr 1 /średnio 3 godziny/ i nr 2 /około 6 godzin/ w ciągu doby;
- $z$  - procent wysiłku planowanego do działań dziennych lub nocnych;
- $T_{d_b}$  - długotrwałość dnia lub nocy.

Wydzielając do działań dziennych dwie eskadry i do działań nocnych jedną eskadrę, w ciągu doby pułk może ciągle utrzymywać:

- w dzień - w gotowości bojowej nr 1 - 6 załóg;
    - w gotowości bojowej nr 2 - 12 załóg;
  - w nocy - w gotowości bojowej nr 1 - 2 załogi;
    - w gotowości bojowej nr 2 - 4 załogi.
- 48:33 = 1  
18 100% = 18*

#### Natężenie działań bojowych

Jest to liczba lotów bojowych planowana do wykonania przez pułk w ciągu doby /dnia, nocy/ lub na pewien okres czasu /np. na operację/. Natężenie działań bojowych określa przełożony i zależy ono przede wszystkim od charakteru zadań bojowych, typu śmigłowców będących w wyposażeniu pułku, ogólnej sytuacji operacyjno-taktycznej, czasu niezbędnego na odtworzenie gotowości bojowej po każdym wylocie i innych czynników.

Na podstawie doświadczeń ustalono, że norma dobową natężenia działań bojowych /nalotu/ dla załogi śmigłowca transportowego nie powinna przekraczać:

- w dzień w zwykłych warunkach atmosferycznych - 6 godzin lotu;
- w dzień w trudnych warunkach atmosferycznych - 4 godziny lotu;
- w nocy w zwykłych warunkach atmosferycznych - 4 godziny lotu;
- w nocy w trudnych warunkach atmosferycznych - 3 godziny lotu.

Jeżeli uwzględną się przeciętną długotrwałość lotu śmigłowców transportowych w czasie wykonania zadania /1 godz. 30 min. - 2 godz./ a także czasy ich załadowania i wyładowania oraz odtworzenia gotowości bojowej, to średnie /dobowe/ normalne natężenie działań bojowych pułku może wynosić:

- dla pułku wyposażonego w śmigłowce Mi-4 i Mi-8;
  - w zwykłych warunkach atmosferycznych 3-4 pułkoloty;
  - w trudnych warunkach atmosferycznych 3 pułkoloty;
- dla pułku wyposażonego w śmigłowce Mi-8 i Mi-6;
  - w zwykłych warunkach atmosferycznych 2-3 pułkoloty;
  - w trudnych warunkach atmosferycznych 2 pułkoloty.

Na natężenie działań bojowych pułku istotny wpływ wywiera także charakter zadań bojowych. W przypadku wykonywania zadań nad własnym terenem pułk może realizować cztery i więcej lotów bojowych; nad terenem nieprzyjaciela natomiast nie więcej niż dwa zadania bojowe w ciągu doby.

#### Czas potrzebny na załadowanie i wyładowanie śmigłowców

Czas ten wywiera bezpośredni wpływ na sumaryczny czas wykonania zadania przez pułk śmigłowców transportowych. Jego wielkość uzależniona jest od wielu czynników, z których najważniejsze to:

- rodzaj ładunku /żołnierze z lekkim sprzętem, ranni leżący, sprzęt ciężki o dużych gabarytach, środki materiałowe luzem lub spaletyzowane itd./;

- typ śmigłowca /udźwig, wymiary kabiny ładunkowej/;
- sposób ładowania i wyładowywania /ręczny lub zmechanizowany/;
- liczba ludzi ładujących i wyładowujących oraz ich doświadczenie w tym zakresie;
- organizacja prac załadowczych i wyładowczych;
- warunki atmosferyczne, pora roku i doby.

Doświadczenia z ćwiczeń wykazują, że czas załadowania wzmocnionego batalionu piechoty do śmigłowców nie przekracza 20-30 minut, a czas wyładowania wynosi około 10-15 minut. Przygotowanie śmigłowców do transportu rannych i załadowanie rannych na noszach do Mi-6 wynosi około 50-60 minut, a do Mi-4 i Mi-8 około 30-40 minut. Czas wyładowania rannych na noszach jest przeciętnie o połowę mniejszy od czasu ich załadowania do śmigłowców.

Załadowanie sprzętu lekkiego do śmigłowców Mi-4 i Mi-8 nie przekracza 15-20 minut, a sprzętu ciężkiego do Mi-6 może trwać nawet do 60 minut. Podobnie kształtują się, choć są nieco krótsze, czasy wyładowania. Orientacyjne czasy załadowania lekkiego sprzętu bojowego do śmigłowców transportowych ujęte zostały w tabeli 4.

Tabela 4

Rodzaj ładunku	Stan grupy załadowczej	Czas pracy min.	
		załadowanie	umocowanie
Moździerz 120 mm, 6 skrzynek z amunicją	6 ludzi	6	3
Samochód GAZ-69	własnymi siłami	6	4
Armata ZU-23-2, 10 skrzynek z amunicją	6 ludzi	6	6

Środki materiałowe przeznaczone do transportu śmigłowcami najczęściej uformowuje się w jednostki ładunkowe na paletach, co skraca czas ich załadowania i wyładowania. Do prac załadowczych i wyładowczych wykorzystuje się typowy sprzęt przeładunkowy, jak: podnośniki widłowe /spalinowe i akumulatorowe/, widłowe wózki unoszące, przenośniki rolkowe itp. Czas załadowania środków materiałowych uformowanych w jednostki ładunkowe do śmigłowców transportowych i wyładowania ich przy mechanizacji tych prac waha się od kilkunastu do kilkudziesięciu minut. W przypadku ręcznego ładowania i wyładowania jednostek ładunkowych

czas ten wydłuża się najczęściej o połowę czasu zużytego podczas wykorzystania zmechanizowanego sprzętu przeładunkowego.

Przykładowe czasy załadowania środków materiałowych uformowanych w jednostki ładunkowe do śmigłowców transportowych, i wyładowania ich ustalone podczas prowadzenia prób, prezentuje tabela 5.

Tabela 5

Typ śmigłowca	Siły i środki			Możliwości załadowcze		Czas /min/			
	Operator	Ładowacz	Podnośniki widłowe	kg	Liczba jednostek ładunkowych	Załadowanie	Mocowanie jednostki ładunkowej	Łączny czas	Rozładowanie
Mi-4	1	4	1	1800	4	5-10	4-5	24-54	30-40
Mi-8	1	4	1	4000	8-10	10-15	4-5	50-85	50-60

Czas potrzebny na wykonanie zadania bojowego

Czas potrzebny na wykonanie zadania zależy przede wszystkim od następujących czynników:

- wielkości grupy wykonującej zadanie i typu śmigłowców;
- charakteru zadania bojowego i rodzaju transportowanego ładunku;
- odległości /głębokości/ wykonywanego zadania;
- czasu potrzebnego na załadowanie i wyładowanie śmigłowców;

Czas potrzebny na wykonanie zadania bojowego przez pśt oblicza się według wzoru:

$$t_{wz} = t_p + t_{iz} + t_z + t_{lw} + t_w$$

gdzie:  $t_p$  - czas potrzebny na powzięcie decyzji o wykonaniu startu;

$t_s$  - czas na przekazanie sygnału do wykonania startu;

$t_{uk}$  - czas potrzebny na uruchomienie silników i kołowanie na miejsce startu;

$t_{lz}$  - czas lotu z lotniska /lądowiska/ bazowania na lotnisko /lądowisko/ załadowania, obliczany ze wzoru:

$$t_{lz} = t_{st} + t_l + t_{ład} + t_k$$

gdzie  $t_{st}$  - czas startu;

$t_1$  - czas lotu do lotniska /lądowiska/ załadowania;

$t_{ląd}$  - czas lądowania;

$t_k$  - czas kołowania do rejonu załadowania śmigłowców;

$t_z$  - czas załadowania śmigłowców;

$t_{1z}$  - czas lotu z lotniska /lądowiska/ załadowania do lotniska /lądowiska/ wylądowania, obliczany z takiego samego wzoru jak czas lotu do lotniska /lądowiska/ załadowania / $t_{1z}$ /;

$t_w$  - czas wylądowania śmigłowców;

W sytuacji gdy załadowanie i wylądowanie śmigłowców odbywa się z wyłączonymi silnikami, należy ponadto w obliczeniach uwzględnić czas potrzebny na ich wyłączenie i włączenie.

Czas potrzebny na wykonanie zadania przez pśt, od momentu rozpoczęcia startu przez śmigłowce, wynosi średnio od 1,5 do 2,5 godz. Przy uwzględnieniu natomiast organizacji działań bojowych, w tym i bezpośredniego przygotowania personelu latającego do wykonania zadania, czas ten w średnich warunkach będzie wynosił dla eskadry około 3,5 godzin, a dla pułku od 4,5 do 5 godzin.

#### Czas potrzebny na powtórne wykonanie zadania

Czas powtórnego wykonania zadania przez pułk /eskadrę/ liczy się od momentu startu z lotniska /lądowiska/ wylądowania /odejścia z rejonu działań w wypadku dokonywania zrzutów/ po wykonaniu zadania od chwili powtórnego jego wykonania w tym samym lub innym rejonie /na tym samym lub innym lotnisku bądź lądowisku/.

Czas potrzebny na powtórne wykonanie zadania oblicza się ze wzoru:

$$t_{pwz} = t_{1z} + t_g + t_z + t_p + t_{1w} + t_w$$

gdzie:

$t_{1z}$  - czas lotu z lotniska /lądowiska/ wylądowania lub rejonu zrzutu na lotnisko /lądowisko/ załadowania.

Uwzględniając powyższe wyjaśnienie /dotyczące  $t_{1z}$ / oraz czynniki składowe wzoru, można go przedstawić w następującej postaci:

$$t_{pwz} = t_{wz} + t_g$$

gdzie:  $t_{wz}$  - czas potrzebny na wykonanie zadania bojowego;

$t_g$  - czas odtwarzania gotowości bojowej śmigłowców.

Średnie czasy potrzebne na powtórne wykonanie zadania przez pułk uzależnione są głównie od odległości dokonywanych przewozów oraz ilości środków nalożonych wykorzystywanych w czasie odtwarzania gotowości bojowej śmigłowców i wynoszą od 3,5 do 6 godzin.

#### Możliwości załadowcze

Na możliwości załadowcze decydujący wpływ wywierają typy śmigłowców, będące w wyposażeniu pułku, oraz rodzaj ładunku przewidzianego do transportu powietrznego.

Przykładowy udźwieg i możliwości załadowcze pułku śmigłowców transportowych, o różnym składzie bojowym, przedstawia tabela 6<sup>8/</sup>.

Tabela 6

Wyszczególnienie	Skład bojowy pułku		
	Jedna esk. Mi-4 dwie esk. Mi-8	Trzy esk. Mi-8	Dwie esk. Mi-8, jedna esk. Mi-6
Udźwieg użyteczny w tonach:			
- normalny	60	72	120
- maksymalny	87	108	168
- przy ograniczonej ilości paliwa	115	144	240
- na podwieszeniu zewnętrznym	75	90	156
Przewóz ludzi:			
- żołnierzy z wyposażeniem osobistym	720	864	1098
- chorych i rannych siedzących	744	864	1084
- chorych i rannych na noszach	384	432	780

Możliwości załadowcze sprzętu bojowego i środków materiałowych o znacznych wymiarach uzależnione są przede wszystkim od ich gabarytów i ciężaru. Dla przykładu: do śmigłowca Mi-8 można załadować - ze względu na gabaryty - tylko jeden samochód GAZ-69 o ciężarze 1525 kg.

Możliwości załadowcze środków materiałowych o małych wymiarach /np. amunicji/ zależą głównie od wielkości i ciężaru uformowanych jednostek.

8/ Do obliczeń przyjęto po 12 śmigłowców transportowych w eskadrze

ładunkowych. Z analizy wykorzystania udźwigu i objętości komór ładunkowych śmigłowców transportowych oraz masy jednostek ładunkowych wynikają wnioski, dotyczące tworzenia jednostek ładunkowych dla różnych typów śmigłowców zapewniających optymalne wykorzystanie możliwości załadunkowych pułku śmigłowców transportowych:

- dla śmigłowca Mi-6 masa ładunku 500 kg;
- dla śmigłowca Mi-8 masa ładunku 400-500 kg;
- dla śmigłowca Mi-4 masa ładunku 380 kg.

Stosowanie cięższych jednostek ładunkowych powoduje niewykorzystanie w maksymalnym stopniu objętości komory bagażowej śmigłowców, a lżejszych - niewykorzystanie maksymalnego udźwigu. Przy tym uformowana jednostka ładunkowa ze środkami materiałowymi o małych gabarytach powinna mieć następujące wymiary: długość 120 cm, szerokość 80 cm i wysokość 90 cm.

#### Możliwości przewozowe i potrzebna liczba śmigłowców do wykonania zadania bojowego

W odróżnieniu od możliwości załadunkowych pułku, które są wartością stałą i nie zależą od konkretnej sytuacji bojowej, oraz warunków wykonania zadania możliwości przewozowe są wartościami zmiennymi, uzależnionymi od szeregu czynników, z których najważniejsze to:

- odległość przewozów;
- wielkość grupy śmigłowców i ich ugrupowanie podczas wykonywania zadania bojowego;
- prędkość i profil lotu;
- możliwości uzupełnienia paliwa na trasie.

Poprzez wykonanie obliczeń inżynierijno-nawigacyjnych określa się możliwy ciężar ładunku dla każdego typu śmigłowców celu wykonania konkretnego zadania bojowego, czyli realne możliwości przewozowe śmigłowców. Na podstawie obliczonych możliwości przewozowych poszczególnych typów śmigłowców ustala się możliwości przewozowe pułku, które są wielokrotnością możliwości śmigłowców, a następnie przeprowadza się - według ogólnego ciężaru przewożonego ładunku, typowych wariantów załadowania lub jednostek kalkulacyjnych - kalkulację dotyczącą potrzebnej liczby śmigłowców do wykonania nakazanego zadania bojowego.

Przykładowe wartości potrzebnej liczby śmigłowców transportowych do desantowania typowego batalionu piechoty ze środkami wzmocnienia i batalionu powietrznodesantowego bez tych środków, a także do dowozu środków materiałowych dla tych desantów /około 50% potrzeb na dzień walki,

w tym 100% materiałów pędnych i smarów/ oraz ewakuacji rannych, /przewidywane dzienne straty sanitarne w granicach 10-30% stanu osobowego walczącego desantu/ prezentuje tabela 7.

Tabela 7

Przykładowe wartości liczby śmigłowców transportowych potrzebnej do realizacji zadań na korzyść taktycznego desantu powietrznego

Zadania bojowe	Pododdział	Metoda obliczeń	Potrzebna liczba śmigłowców	
			Mi-8	Mi-6
Desantowanie	bpz	Według typowych wariantów załadowania	40	16
	bpd		113	48
Dowóz zaopatrzenia	bpz	Według ogólnego ciężaru przewożonego ładunku	4	2
	bpd		5	3
Ewakuacja rannych	bpz	Według jednostek kalkulacyjnych	6	3
	bpd		8	4

#### Możliwości ogniowe

W czasie wykonywania zadań transportowo-desantowych w głębi ugrupowania nieprzyjaciela pśt może niekiedy realizować zadania ogniowe. Obiektami uderzeń pśt mogą być środki OPL /głównie organiczne środki OPL związków taktycznych wojsk lądowych/ i inne środki walki nieprzyjaciela, które przeciwdziałają śmigłowcom transportowym na trasie lotu i w rejonie wykonania zadania /np. w rejonie desantowania/. Do ich zwalczania załogi śmigłowców transportowych wykorzystują posiadane uzbrojenie strzeleckie i raketowe. Największe możliwości w tym zakresie mają śmigłowce Mi-8 ze względu na znaczną zdolność rażenia obiektów nieprzyjaciela przy użyciu niekierowanych pocisków raketowych typu S-5. Mogą one niekiedy z powodzeniem przygotowywać rejon desantowania poprzez zwalczanie rozmieszczonych w nim obiektów nieprzyjaciela. Uzbrojenie strzeleckie wykorzystuje się głównie do rażenia siły żywej i nieopancerzonych środków walki nieprzyjaciela.

Przykładowe wartości liczby śmigłowców Mi-8 potrzebnej do wykonania zadań ogniowych w zakresie zwalczania niektórych obiektów nieprzyjaciela przedstawia tabela 8.

Tabela 8

Obiekt działań	Stopień wykonania zadania	Potrzebna liczba śmigłowców: z prawdopodobieństwem wykonania					
		0,80			0,50		
		1 dotarcia do obiektu działań					
		0,95	0,90	0,80	0,95	0,90	0,80
Pluton BWP / 5 wozów /	Obezwiądnienie	13	14	16	10	11	12
	Dezorganizacja	10	11	12	7	8	8
Bateria armat 155 mm / 6 armat /	Obezwiądnienie	18	19	21	14	14	16
	Dezorganizacja	14	14	16	9	10	11
SD batalionu / 6 wozów /	Obezwiądnienie	10	11	12	7	8	9
	Dezorganizacja	7	8	9	5	6	6
Pluton armat plot / 6 armat /	Obezwiądnienie	15	17	19	12	13	14
	Dezorganizacja	12	13	14	8	9	10
Bateria "Hawk" / 5 RLS /	Obezwiądnienie	9	9	10	8	8	9
	Dezorganizacja	8	8	9	5	5	6
Samochody cięża- rowe / 10 samo- chodów /	Obezwiądnienie	16	17	20	11	12	15
	Dezorganizacja	11	12	15	8	9	10

## 2. ORGANIZACJA DZIAŁAŃ BOJOWYCH W PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Organizacja działań bojowych jest to kompleks przedsięwzięć /czynności/ dowódcy, sztabu i pododdziałów pułku w zakresie planowania i przygotowania do wykonania zadania bojowego. Rozpoczyna się ona z chwilą otrzymania przez dowódcę pśt zadania bojowego, a kończy na osiągnięciu określonego /nakazanego/ stopnia gotowości bojowej do jego wykonania i zameldowaniu o tym przełożonemu. Czynności dowódcy i sztabu pśt podczas organizacji działań bojowych prezentuje rysunek 3.

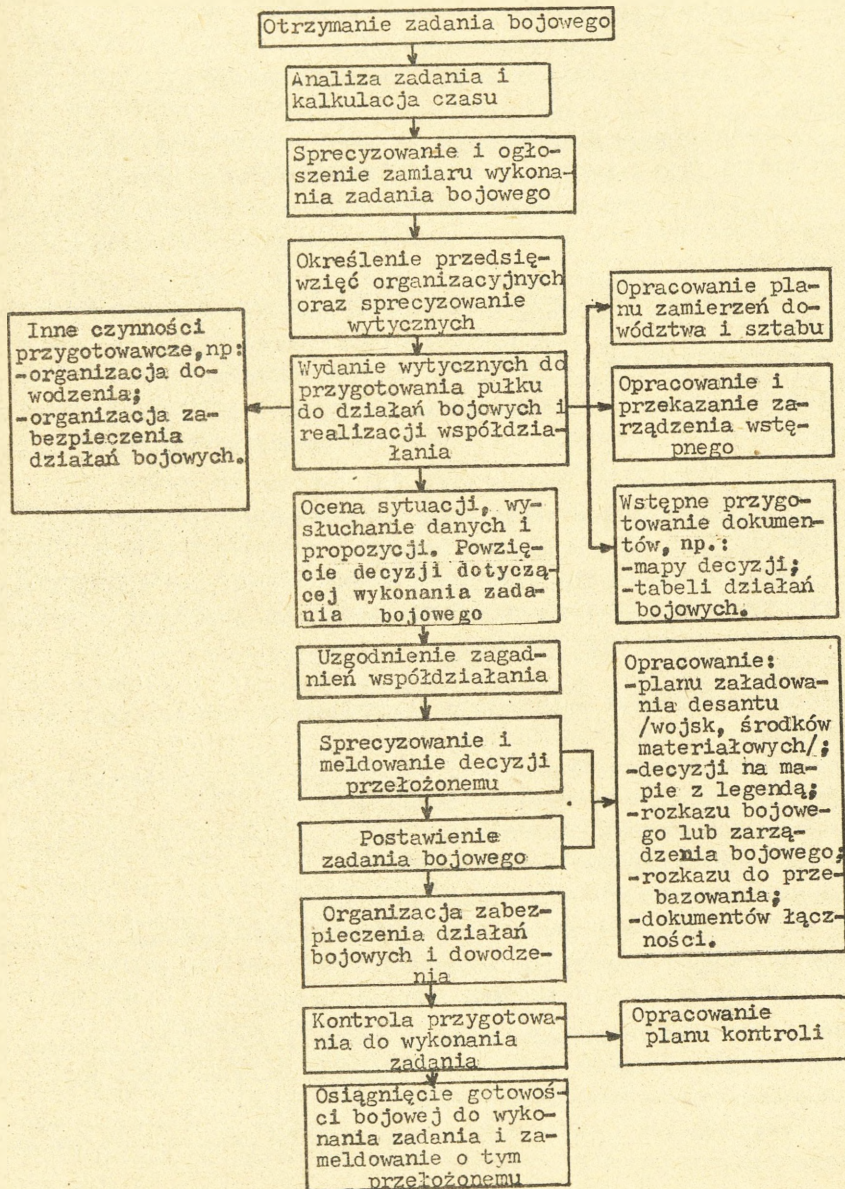
### 2.1. Praca dowódcy i sztabu pśt w procesie wypracowania decyzji dotyczącej działań bojowych

Proces wypracowania decyzji dotyczącej działań bojowych rozpoczyna się z chwilą otrzymania przez dowódcę pułku zadania bojowego, a kończy na jej sprecyzowaniu i zameldowaniu przełożonemu.

Pułk śmigłowców transportowych zadanie bojowe otrzymuje ze sztabu wojsk lotniczych frontu /armii lotniczej/ w formie pisemnego rozkazu /zarządzenia/ bojowego przez techniczne środki łączności lub ustnego rozkazu bojowego. Zadanie bojowe postawione pułkowi przez techniczne środki łączności i w formie ustnego rozkazu bojowego potwierdzone jest zawsze dokumentami pisemnymi. Pułk może otrzymać zadanie wykonania jednego lub kilku rejsów. W sprzyjających warunkach jeżeli działania bojowe rozwijają się zgodnie z planem pułk może zadanie bojowe otrzymać na 1-2 dni przed terminem jego wykonania. W wypadku nieprzewidzianych zmian w rozwoju sytuacji operacyjno-taktycznej może być ono postawione pułkowi na kilkanaście, a nawet na kilka godzin przed osiągnięciem gotowości do jego wykonania. Zadanie to pułk może otrzymać na stanowisko dowodzenia znajdujące się w rejonie aktualnego bazowania lub w rejonie wyjściowym śmigłowców do działań. Zadanie bojowe otrzymane przez pułk ze sztabu wojsk lotniczych frontu /armii lotniczej/ może być kompletne, głównie w czasie wykonywania zadań na korzyść lotnictwa, lub niepełne, zwłaszcza podczas działań na korzyść wojsk lądowych. W tym ostatnim wypadku dane wykonawcze pułk otrzyma ze sztabu armii ogólnowojskowej /APano/, na korzyść której realizował będzie określone zadanie bojowe.

W zależności od charakteru zadania bojowego pśt otrzymywał będzie różne dane. W zadaniu desantowania /przewóz wojsk wraz ze sprzętem/ pułk najczęściej otrzymuje dane dotyczące:

- ogólnego składu desantu /przewożonych wojsk/ i związku taktycznego, który wydziela siły i środki do desantowania /przewozu wojsk/;



Rys.3. Czynności dowódcy i sztabu pśt podczas organizacji działań bojowych.

- rejonu wyjściowego śmigłowców /gdy zachodzi taka potrzeba/;
- rejonu załadowania oraz rejonu i czasu wysadzenia desantu /prze-  
wożonych wojsk/;
- wydzielonej liczby rejsów;
- osi trasy i profilu lotu jeżeli wymagają tego względy bezpieczeń-  
stwa/;
- zabezpieczenia desantowania /przewozu wojsk/ przez wojska lądowe  
i lotnictwo /kto i jakimi siłami realizuje zabezpieczenie/;
- czasu i miejsca uzgodnienia współdziałania z przedstawicielem  
desantu /przevożonych wojsk/ i wydzielonymi siłami zabezpieczającymi  
desantowanie;
- miejsca lądowania pułku po wykonaniu zadania i prawdopodobnego  
zadania kolejnego;
- terminu sposobu i miejsca meldowania decyzji.

Jeżeli na korzyść desantu lub na osi trasy lotu przewiduje się wy-  
konanie uderzeń jądrowych, to dowódcy pułku podaje się ponadto czas,  
miejsce i rodzaj wybuchu.

W zadaniu przewozu środków materiałowych pułk powinien zostać powia-  
domiony o:

- odbiorcy dostarczonych środków materiałowych, ich ilości i czasie  
dostarczenia oraz czasie osiągnięcia przez pułk gotowości do wykonania  
zadania lub czasie jego wykonania;
- wysiłku pułku;
- miejscu lądowisk załadowania i wyładowania oraz zabezpieczeniu  
materiałowym na tych lądowiskach;
- miejscu i czasie uzgodnienia współdziałania z przedstawicielami  
służb tyłowych /jeżeli zachodzi taka potrzeba/;
- organizacji dowodzenia z uwzględnieniem punktów /grup/ wydziel-  
onych ze sztabów tyłowych i lotniczych;
- sposobie wykorzystania rejsów powrotnych;
- miejscu lądowania pułku po wykonaniu zadania bojowego i prawdop-  
odobnym zadaniu następnym;
- terminie sposobie i miejscu meldowania decyzji.

Rejey powrotne śmigłowców w czasie dowozu środków materiałowych wy-  
korzystuje się zwykle do ewakuacji rannych i chorych. Wobec tego w za-  
daniu pułk powinien dodatkowo otrzymać dane dotyczące:

- liczby rannych i chorych przewidzianych do ewakuacji, w tym liczb-  
y leżących;
- miejsca dostarczenia rannych /lądowiska/ do odpowiednich zakładów  
leczniczych.

Powzięcie decyzji dotyczącej wykonania zadania bojowego jest twórczym procesem w pracy dowódcy i sztabu pułku śmigłowców transportowych. Proces ten może przebiegać różnie, zależnie od konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej, stylu pracy dowódcy i sztabu, a zwłaszcza od czasu posiadanego na wypracowanie decyzji. Jeżeli czas jest wystarczająco długi to proces wypracowania decyzji będzie się odbywał w rejonie stałego bazowania pułku, a uzgodnienie zagadnień współdziałania oraz opracowanie planu i tabeli załadowania może być realizowane w rejonie wyjściowym desantu /śmigłowców/ lub w innym miejscu wskazanym w zadaniu bojowym.

Przy dysponowaniu ograniczonym czasem dowódca pułku z częścią sztabu może dokonać przelotu do miejsca uzgodnienia współdziałania i tam - przy bezpośrednim udziale przedstawicieli sztabu, na korzyść którego pułk wykonuje zadanie bojowe - będzie wypracowana decyzja. Po jej sprecozowaniu dowódca pułku z oficerami sztabu powraca na lądowisko bazowania i tu stawia zadanie bojowe.

Bez względu na miejsce, sposób i metodę wypracowania decyzji zawsze pierwszym etapem pracy dowódcy pułku jest analiza zadania bojowego. Dowódca pót, analizując otrzymane zadanie bojowe, powinien właściwie zrozumieć jego istotę i znaczenie oraz ustalić niezbędne przedsięwzięcia dla usprawnienia organizacji wykonania przewozów.

Analiza zadania bojowego obejmuje rozważania dowódcy pułku o zadaniu własnym, działaniach sąsiadów, warunkach szczególnych organizacji i prowadzenia działań oraz kalkulację czasu.

Analizując zadanie własne należy rozważyć: rodzaj zadania bojowego i cel jego wykonania, podział wysiłku na zadanie, kierunek /rejon/ i czas skupienia głównego wysiłku, elementy wykonawcze, o których zdecydował przełożony i zakres decyzji własnej odpowiedzialnych za ich przygotowanie jakie będą potrzebne do powzięcia decyzji oraz jednostki zabezpieczające wykonanie zadania.

Z analizy zadania własnego dowódca pót powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- celu wykonania zadania;
- wpływu wykonania zadania na rezultaty działań wyższego szczebla;
- stopnia szczególności otrzymanego zadania oraz danych niezbędnych do powzięcia decyzji;
- niezbędnych czynności organizacyjno-przygotowawczych do wykonania zadania.

Analizując działania sąsiadów, należy rozważyć: kiedy, gdzie i jakie zadania w tym czasie wykonują wojska, na korzyść których działa pát, oraz jakie siły i środki zabezpieczają wykonanie przewozów.

W wyniku analizy działania sąsiadów dowódca pát powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- wpływu działań sąsiadów na działania własne i odwrotnie;
- stopnia zbliżności i zależności w czasie i miejscu zadań wykonywanych wspólnie z sąsiadami;
- zakresu i sposobu uzgodnienia współdziałania z sąsiadami /jakie zagadnienia, kto, kiedy i gdzie uzgadnia/;
- sposobów wymiany informacji z sąsiadami.

Analizując warunki szczególne organizacji i prowadzenia działań, należy rozważyć: porę roku i doby, charakter działań wojsk lądowych, cechy charakterystyczne rejonu, wariant działań z punktu widzenia użycia BMR, dysponowany czas na organizację działań /ograniczony, wystarozający/ i warunki przygotowania do wykonania zadania.

Z analizy warunków szczególnych organizacji i prowadzenia działań dowódca pát powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- wpływu wymienionych warunków na przyjęcie odpowiedniej organizacji /tempa/ pracy;
- szczególnych przedsięwzięć, jakie należy poczynić celem wykonania zadania w wypadku zmiany warunków;
- wyznaczenia odpowiedzialnych za wykonanie określonych przedsięwzięć/ich charakter, treść i terminy/oraz sposobu stawiania zadań.

W wyniku przeprowadzenia analizy zadania bojowego dowódca pát, wyciąga wnioski końcowe, które powinny dotyczyć:

- a/ znaczenia zadania bojowego pułku;
- b/ przedsięwzięć przygotowawczych do wykonania zadania, a przede wszystkim:

- wysłania zarządzenia wstępnego do pododdziałów /treść, czas i sposób przekazania/;
- przeprowadzenia rekonesansu rejonu załadowania i wylądowania jeżeli jest to możliwe i zachodzi taka potrzeba/;
- udzielenia wytycznych dla oficerów sztabu i służb do organizacji i powzięcia decyzji /komu udzielić, czas i miejsce referowania/;
- organizacji postawienia zadania bojowego /czas, miejsce, sposoby, uczestnicy/;
- udzielenia wytycznych dotyczących zabezpieczenia wykonania zadania /sposób, siły i środki itp/;

- udzielenia wytycznych dotyczących uzgodnienia współdziałania /co z kim uzgodnić, kto i gdzie uzgadnia/;

- udzielenia wytycznych do opracowania planu zamierzeń dowództwa i sztabu pułku /węzłowe czynności i terminy/.

o/ Przedsięwzięć związanych z wykonaniem zadania, takich jak:

- wstępna koncepcja organizacji dowodzenia /rozemieszczenie i wykorzystanie poszczególnych punktów dowodzenia/;

- udzielenie wytycznych dotyczących organizacji zabezpieczenia wykonania zadania /przygotowanie śmigłowców, paliwa, środków transporto - wych, środków łączności i UL, itp./.

W zakończeniu analizy zadania dowódca pót przeprowadza kalkulację czasu. Określa w niej terminy wykonania poszczególnych czynności wchodzących w zakres organizacji działań bojowych pułku. Za podstawę powinien wziąć czasy nakazane przez przełożonego, a głównie takie, jak: czas otrzymania zadania bojowego, czas zameldowania decyzji i termin osiągnięcia nakazanego stopnia gotowości bojowej. W zależności dysponowanego czasu oraz zakresu czynności koniecznych dowódca pót wyznacza czas zaplanowanych zamierzeń. Najczęściej powinny być określone czasy wykonania następujących czynności: otrzymanie zadania bojowego, analiza zadania, zapoznanie oficerów sztabu i służb z zamiarem wykonania zadania i udzielenie im wytycznych, wydanie zarządzenia wstępnego, ocena sytuacji, rekonesans rajonu załadowania, powzięcie decyzji i opracowanie dokumentów do jej zameldowania, meldowanie decyzji, postawienie zadania bojowego, kontrola przygotowania pododdziałów do wykonania zadania i osiągnięcie gotowości bojowej do wykonania zadania.

Na podstawie kalkulacji czasu dowódca pót powinien wyciągnąć następujące wnioski:

- czy czas jest wystarczający na organizację przygotowania pułku do wykonania otrzymanego zadania;

- czy czas jest ograniczony, w związku z czym należy zastosować odpowiednie metody pracy, np. ocenę sytuacji przeprowadzić według elementów decyzji.

W wyniku przeprowadzonej analizy zadania dowódca pót ogłasza zamiar wykonania zadania i udziela wytycznych oficerom sztabu i służb w celu przygotowania danych do powzięcia decyzji. Stanowią one podstawę do pracy sztabu w procesie wypracowania decyzji.

Zamiar wykonania zadania bojowego jest ogólną koncepcją realizacji tego zadania; powinien ukierunkować pracę oficerów sztabu i służb w zakresie przygotowania danych do decyzji oraz sił i środków do jego

wykonania. Precyzując i ogłaszając zamiar, dowódca pát musi pamiętać, że jego treść powinna uświadomić wysłuchującym go oficerom przewidywany sposób wykonania zadania bojowego.

Treść zamiaru wykonania zadania bojowego dowódcy pát może być różna; zależy ona do rodzaju zadania. Każdorazowo w zamiarze dowódcy pát powinien przedstawić:

- zasadnicze wnioski z oceny nieprzyjaciela, wojsk własnych i sąsiadów;
- ogólny sposób działań i siły przewidziane do wykonania zadania oraz ogólny podział tych sił według zadań i czasu /na poszczególne ładowiska załadowania/.
- ogólne określenie ładunku bojowego /działka, rakiety, zbiorniki dodatkowe/;
- czas osiągnięcia gotowości do startu do rejonu załadowania;
- ogólną koncepcję zabezpieczenia działań bojowych, realizacji, współdziałania i dowodzenia.

Po ogłoszeniu zamiaru wykonania zadania bojowego dowódca pát udziela oficerom sztabu i służb wytycznych, w których precyzuje konkretne przedsięwzięcia wynikające z tego zamiaru oraz nakazuje przygotowanie kalkulacji i danych niezbędnych do powzięcia decyzji. W wyniku udzielenia wytycznych wszyscy oficerowie sztabu i służb powinni wiedzieć, co, kto i kiedy ma zrobić w toku organizacji działań bojowych.

Kolejnym etapem pracy dowódcy pát w procesie wypracowania decyzji jest ocena sytuacji. Prowadząc ocenę sytuacji, dowódca pułku powinien rozważyć wszystkie elementy, które w jakikolwiek sposób mogą wpłynąć na wykonanie zadania, w tym szczególnie nowe, nie występujące w dotychczasowych działaniach. Przystępując do oceny sytuacji, dowódca pát powinien uzmysłowić sobie, co należy rozpatrzyć, z jakiego punktu widzenia, w jakiej kolejności i w jaki sposób konkretyzować wnioski, aby ich suma pozwoliła na sprecozowanie optymalnej decyzji dotyczącej wykonania otrzymanego zadania. Na podstawie oceny sytuacji dowódca pułku powinien wyrobić sobie pogląd odnośnie do:

- stron prowadzących działania /nieprzyjaciela i wojsk własnych/ w aspekcie ich wpływu na wykonanie zadania;
- własnych możliwości /personelu, sprzętu, zabezpieczenia materiałowo-technicznego, lotniskowego i specjalnego/;
- warunków działań /terenu, warunków atmosferycznych, sytuacji skażeń i czasu działań/.

Dowódca pułku sytuację ocenia osobiście lub wspólnie z szefem szta-

bu według wypracowanej i sprawdzonej w działaniach metody. Zwykle dokonuje się jej dwiema metodami:

- według elementów oceny sytuacji;
- według elementów decyzji.<sup>9/</sup>

Pierwszą metodę stosuje się w warunkach dostatecznego czasu, drugą przy ograniczonym czasie na organizację działań.

Ocena sytuacji obejmuje ocenę nieprzyjaciela, wojsk własnych i warunków działań.

Oceniając nieprzyjaciela, należy przede wszystkim rozważyć:

- rejon lądowania desantu /wyładowania wojsk lub środków materiałowych/: siły nieprzyjaciela w rejonie lądowania i w jego sąsiedztwie, rozmieszczenie naziemnych środków OPL, umocnienia obronne, odległość od linii frontu;

- wojska lądowe: przebieg rubieży styczności bojowej wojsk, ugrupowanie na kierunku lądowania, ewentualne luki w ugrupowaniu, rejony słabo obsadzone, rozmieszczenie naziemnych środków OPL, rubież wykrycia śmigłowców na przewidywanej wysokości lotu;

- lotnictwo: aktywność, nowe elementy w taktyce działań lub nowe typy samolotów i śmigłowców uzbrojonych, strefy dyżurowania i lotniska bazowania LM nieprzyjaciela na kierunku wykonania zadania i możliwe rubieże przechwycenia własnych śmigłowców, rejony bazowania samolotów LMB i śmigłowców lotnictwa sił lądowych, mogących przeciwdziałać naszym śmigłowcom w czasie wykonania zadania;

- środki wojny radioelektronicznej: ich rozmieszczenie, możliwości zakłócenia i zasięg ich oddziaływania.

Z oceny nieprzyjaciela dowódca pułku powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- najwygodniejszej trasy i profilu lotu, miejsca przelotu rubieży styczności bojowej wojsk, kierunku wyjścia w rejon lądowania, możliwych miejsc rozmieszczenia lądowisk wyładowania desantu /ładunku/ i obiektów, które powinny być niszczone w rejonie lądowania;

- możliwości przeciwdziałania OPL i lotnictwa nieprzyjaciela /strzeleckiej i pokładowej broni przeciwlotniczej, artylerii i rakiet przeciwlotniczych, LM, LMB i śmigłowców uzbrojonych/ oraz sposobu zabez-

---

<sup>9/</sup> Oceniając sytuację według elementów decyzji, dowódca pułku nie udziela wytycznych, lecz zadaje oficerom sztabu i służb pytania dotyczące elementów, o do których ma wątpliwości i żąda krótkich precyzyjnych odpowiedzi, a następnie podejmuje decyzję dotyczącą działań bojowych.

pieczenia się przed przeciwdziałaniem podczas wykonania zadania;

- naziemnych środków OPL, które powinny być obezwładnione w korytarzu przelotu i w rejonie lądowania przez WRiA, LMB, LMSz i śmigłowce bojowe, a także przy użyciu uzbrojenia śmigłowców transportowych;

- niezbędnych sił i sposobu osłony śmigłowców w czasie wykonania zadania przez własne LM;

- potrzeb w zakresie rozpoznania powietrznego na korzyść desantu /przewozów/;

- przedsięwzięć zabezpieczających przed zakłóceniami radioelektronicznymi nieprzyjaciela.

Ocena wojsk własnych powinna obejmować ocenę wojsk lądowych, lotnictwa i możliwości bojowych pułku.

Oceniając wojska lądowe, należy rozważyć: charakter działań wojsk lądowych, skład i zadanie desantu /wojsk wraz ze sprzętem, chorych i rannych/, rejon jego rozmieszczenia, podział na zgrupowania lądowiska załadowania poszczególnych zgrupowań, osłonę rejonu załadowania i przelotu nad własnym terenem przez system OPL wojsk własnych, zadania wykonywane przez WRiA, wojska chemiczne, zmechanizowane i inne w ramach zabezpieczenia przelotu i lądowania.

Z oceny wojsk lądowych dowódca pát powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- wpływu działań wojsk lądowych na wykonanie zadania przez pát;

- wstępnego podziału sił pułku dla przewozu poszczególnych zgrupowań desantu /wojsk lub środków materiałowych/;

- rejonu załadowania, liczby i miejsc rozmieszczenia lądowisk załadowania, kolejności załadowania, miejsca rozwinięcia wspólnego SD w rejonie załadowania, sygnałów współdziałania;

- kolejności startu i ugrupowania bojowego pułku;

- uzgodnienia z wojskami lądowymi sposobu zabezpieczenia przelotu i lądowania desantu /wojsk/ oraz sygnałów współdziałania;

- miejsca przelotu rubieży styczności bojowej wojsk.

Oceniając lotnictwo, należy rozważyć: kto i jakimi siłami osłania desantowanie /przewozy/, kto i jakimi siłami zabezpiecza przelot i lądowanie desantu oraz powrót śmigłowców, jakie jest usytuowanie stref dyżurowania LM na kierunku desantowania /przewozów/, kto i w jakim czasie prowadzi rozpoznanie korytarza przelotu i rejonu lądowania desantu /wyładowania ładunku/, gdzie i kiedy należy uzgodnić szczegóły współdziałania z wydzielonymi siłami lotnictwa do zabezpieczenia desantowania /przewozów/.

W wyniku oceny lotnictwa własnego dowódca pśt powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- uzgodnienia z przedstawicielem LM czasu osłony rejonu załadowania, sposobu osłony przelotu, lądowania i powrotu śmigłowców nad własny teren oraz sygnałów współdziałania;
- uzgodnienia z przedstawicielem LMSz /LMB, śmigłowców bojowych/ sposobu zabezpieczenia przelotu, lądowania i powrotu śmigłowców oraz sygnałów współdziałania.

Oceniając własną jednostkę i jej możliwości, należy rozważyć: liczbę załóg i stan gotowości, ogólny udźwig sprawnych śmigłowców, możliwości wykonania zadania bez zbiorników dodatkowych i bez uzupełnienia paliwa w rejonie załadowania, podział sił pułku, materiałowo-techniczne zaopatrzenie, zabezpieczenie w środki łączności i UL oraz przedsięwzięcia walki radioelektronicznej.

W rezultacie oceny możliwości jednostki własnej dowódca pułku powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- liczby załóg mogących wziąć udział w wykonaniu zadania;
- podziału eskadr na grupy do przewozu poszczególnych zgrupowań;
- ładunku /średni ładunek na śmigłowce, zasobniki UB-16 z rakietami S-5 na wszystkie czy tylko na część śmigłowców, ze zbiornikami dodatkowymi lub bez, czy należy zabrać i jak duży zapas paliwa dla jego uzupełnienia w rejonie załadowania/;
- sposobu przelotu pułku do rejonu załadowania;
- organizacji załadowania ładunku /kolejność, czas, sygnały/;
- przedsięwzięć zabezpieczających przed skutkami uderzenia nieprzyjaciela z powietrza w czasie załadowania śmigłowców;
- kolejności startu z desantem /ładunkiem/, ugrupowania na trasie, kolejności lądowania, wyładowania, startu i sposobu powrotu śmigłowców.
- sposobu atakowania obiektów rozmieszczonych w rejonie lądowania i naziemnych środków OPL nieprzyjaciela prowadzących ogień do śmigłowców;
- organizacji odtwarzania gotowości bojowej pułku;
- organizacji wykorzystania środków łączności, UL i radiotechnicznych do dowodzenia oraz sygnałów dowodzenia.

Ocena warunków działań obejmuje ocenę terenu, warunków atmosferycznych, sytuacji skażeń i czasu.

Oceniając teren, należy rozważyć: możliwości pod względem prowadzenia orientacji wzrokowej i maskowania lotu, obecność na nim

naziemnych środków OPL i wojsk nieprzyjaciela, możliwości wykonania lotu na małej wysokości, wybrania lądowisk w rejonie załadowania i wyładowania, dogodności przemieszczenia rzutu naziemnego zabezpieczenia.

W wyniku oceny terenu dowódca pułku powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

Najwygodniejszej trasy lotu umożliwiającej uniknięcie przeciwdziałania naziemnych środków OPL i innych środków ogniowych oraz możliwości prowadzenia szczegółowej orientacji;

- bezpiecznej wysokości lotu nad terenem własnym i nieprzyjaciela;
- najwygodniejszego kierunku wyjścia na lądowiska wyładowania;
- miejsca lądowisk dla poszczególnych zgrupowań desantu /wojsk/ i miejsca lądowisk zapasowych.

Oceniając warunki atmosferyczne, należy rozważyć: wpływ temperatury na udźwig śmigłowców, siłę i kierunek wiatru oraz widzialność i dolną podstawę chmur w rejonie bazowania, na trasach lotu i w rejonie wyładowania.

Na podstawie oceny warunków atmosferycznych dowódca pułku powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- wpływu przewidywanej pogody na wykonanie zadania /na stan lądowisk warianty załadowania śmigłowców/;
- możliwej wielkości ładunku na śmigłowiec;
- sposobów orientacji na trasach, w rejonie załadowania i wyładowania;
- ugrupowania bojowego /zwarte, luźne czy rozśrodkowane/ i składu grupy;
- tras i profilu lotu;
- wykorzystania personelu latającego do działań w danych warunkach;

Oceniając sytuację skażeń, należy wziąć pod uwagę rejon lądowiska bazowania, trasy lotów i rejon działań oraz rozważyć miejsca pojawienia się obłoków promieniotwórczych, ich wypiętrzenie i kierunki przesuwania się, obszary terenu skażonego oraz stan i możliwości zabezpieczenia chemicznego pułku.

W wyniku oceny sytuacji skażeń dowódca pułku powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- przedsięwzięć w zakresie OPBMR na ziemi i w powietrzu podczas wykonywania zadań bojowych;
- wyboru tras i profilów lotów;
- sposobów zabezpieczenia przed skażeniami siły żywej i sprzętu pułku;

- organizacji systemu powiadamiania oraz likwidacji skutków uderzeń BMR;
- wykorzystania obłoków promieniotwórczych do stosowania odpowiedniej taktyki działań;
- ewentualnych potrzeb pułku w zakresie likwidacji skutków uderzeń BMR;
- sposobów i organizacji wykorzystania sił i środków w prowadzeniu akcji ratowniczej po wykonaniu uderzeniu jądrowym, w tym sił i środków wydzielonych z rzutu naziemnego zabezpieczenia znajdującego się w rejonie ześrodkowania.

Oceniając czas działań, należy uwzględnić czas przewidziany na organizację i wykonanie zadania oraz czasy wykonania poszczególnych przedsięwzięć.

W wyniku oceny czasu działań dowódca pułku powinien wyciągnąć wnioski dotyczące:

- metody organizacji przygotowania do działań i wykonania zadania;
- czasu startu do rejonu załadowania, czasu na załadowanie i najpóźniejszego czasu startu z ładunkiem;
- czasu lądowania i wyładowania ładunku;
- czasu i kolejności startu na trasę powrotną;
- czasu zakończenia lądowania po wykonaniu zadania;
- czasu odtworzenia gotowości bojowej pułku do kolejnych przewozów;

W wyniku przeprowadzonej analizy zadania, oceny sytuacji i zebrania niezbędnych informacji od oficerów sztabu i służb dowódca pśt podejmuje decyzję dotyczącą działań bojowych.

## 2.2. Decyzja dowódcy pśt do działań bojowych

Decyzja dowódcy pśt obejmuje następujące elementy:

a. Myśl przewodnią decyzji, a w niej: podział wysiłku na wykonanie desantowania /przewozów/; termin, skład, cel i sposoby dokonania przewozów, sposób wykonania zadania, główny wysiłek działania; termin osiągnięcia gotowości do desantowania /przewozów/; ogólna koncepcja zabezpieczenia bojowego działań, współdziałania i dowodzenia.

b. Zadania dla eskadr, a w nich: termin, skład, ewentualny podział na grupy taktycznego przeznaczenia, dowództwo, rodzaj zadania /rodzaj desantu lub wielkość ładunku oraz czas zakończenia przewozów/, sposób działania, średni ładunek na śmigłowiec, ładunek bojowy i zbiorniki dodatkowe; czas i stopień gotowości lub czas startu do rejonu załadowania;

natężenie działań; sposób przelotu do rejonu załadowania, lądowiska załadowania, kolejność i czas załadowania, kolejność i czas startu z ładunkiem, sposób zbiórki, ugrupowanie, trasa, profil i prędkość lotu z ładunkiem, ewentualny sposób atakowania obiektów w rejonie desantowania i środków OPL na trasie lotu, lądowiska wyładowania, czas i kolejność wyładowania, czas i kolejność startu na trasę powrotną, sposób powrotu, miejsce i cel lądowania.

c. Współdziałanie z desantem /przewożonymi wojskami lub organami tyłowymi/ oraz z siłami i środkami wydzielonymi do zabezpieczenia desantowania /przewozów/, np. z WRiA, LM, LMSz, LWL: kto, kiedy, z kim, gdzie i w jaki sposób współdziała, sposoby zapewnienia bezpieczeństwa lotów własnego lotnictwa.

d. Zabezpieczenie działań bojowych, a w tym: kto, jakimi siłami, z jakiego lądowiska i w jaki sposób zabezpiecza wykonanie zadania.

e. Organizację dowodzenia, a w niej: dowódcę i miejsce dowodzenia /punkty dowodzenia, kompetencje/, sposób utrzymania łączności; miejsce i rola zastępców, sposób przekazywania dowodzenia.

Na podstawie decyzji dowódcy pęt sztab opracowuje mapę decyzji z legendą oraz plan załadowania desantu /wojsk, środków materiałowych/ do śmigłowców. Dokumenty te stanowią podstawę do sameldowania decyzji i stawiania zadań bojowych.

W wypadku wypracowywania innej decyzji, np. dotyczącej przebazowania, treść i metoda pracy dowódcy pułku jest analogiczna. Powzięta decyzja do przebazowania powinna zawierać charakterystyczne dla przebazowania pułku przedsięwzięcia i może obejmować:

a/ wnioski z oceny nieprzyjaciela i uderzeń BMR rzutujące na przebazowanie pułku;

b/ myśl przewodnią przebazowania, a w niej: w jakim czasie, na jakie lądowiska /lotnisko/, jakie siły i środki oraz w jakich rzutach zostaną przebazowane, w jakim czasie osiągną gotowość oraz rozpoczną i zakończą przebazowanie;

c/ sposób, kolejność i warunki przebazowania rzutu powietrznego oraz przemieszczenia rzutów naziemnego zabezpieczenia;

d/ zadania pododdziałów w czasie przebazowania;

e/ czas zakończenia przebazowania i osiągnięcia gotowości do działań z nowego lotniska /lądowiska/;

f/ sposób zabezpieczenia przebazowania;

g/ organizację dowodzenia podczas przebazowania.

Natomiast decyzja o przebazowaniu pułku z wykonaniem zadania powinna obejmować przedsięwzięcia związane z przebazowaniem pułku i czynności dotyczące wykonania zadania bojowego.

Powziętą decyzję dowódca pśt powinien zameldować dowódcy wojsk lotniczych frontu /armii lotniczej/ lub jego przedstawicielowi przez techniczne środki łączności bądź osobiście.

Pełny meldunek decyzji dotyczącej działań bojowych meldowany osobiście przez dowódcę pśt przełożonemu obejmuje:

a. Ogólne położenie pśt i stan gotowości do wykonania zadania.

b. Zadanie pułku.

c. Zasadnicze wnioski z oceny nieprzyjaciela, a w nich: ogólne wnioski z oceny wojsk lądowych, OPL i działań lotnictwa; rejon lądowania desantu /wyładowania wojsk lub środków materiałowych/; możliwość stosowania przez nieprzyjaciela BMR.

d. Decyzję dowódcy pśt, a w niej:

- myśl przewodnią decyzji, która zawiera podział sił na wykonanie przewozów /desantowania/, skierowanie głównego wysiłku; ogólny sposób wykonania przewozów /desantowania, przebazowania/; średni ładunek na śmigłowiec oraz zasobniki i zbiorniki dodatkowe, jeżeli się je zabiera; ogólną koncepcję zabezpieczenia działań; współdziałanie z ubezpieczającymi siłami i środkami; ogólną koncepcję dowodzenia;

- sposób i kolejność wykonania zadań, a w tym dokładne określenie rodzaju i ilości ładunku do przewiezienia, dokładny podział sił pułku na wykonanie zadania, ewentualny podział na grupy taktycznego przeznaczenia, loh dowódcy, liczba rejsów, wykorzystanie rejsów powrotnych; sposób wykonania przewozów, lądowiska załadowania i wyładowania; odpowiedzialni za załadowanie i wyładowanie przewożonych ładunków;

- przedsięwzięcia zabezpieczenia przewozów organizowane przez pułk bądź przez szczeble nadrzędne lub przez jednostki wydzielone do zabezpieczenia przewozów;

- współdziałanie z przewożonymi wojskami /organami tyłowymi w wypadku dowozu środków materiałowych/, z lotnictwem i wojskami lądowymi zabezpieczającymi przewozy oraz pomiędzy pododdziałami pułku;

- organizację dowodzenia, a w tym: punkty dowodzenia rozwijane i wykorzystywane do kierowania przewozami, miejsce przebywania dowódcy pułku, sposób utrzymania łączności na ziemi i w powietrzu oraz przekazywania poleceń, zastępcy i dowódcy poszczególnych grup;

e. Prośby do przełożonego.

Meldowanie decyzji przez techniczne środki łączności powinno być zwięzłe i krótkie, ograniczające się jedynie do przedstawienia myśli przewodniej i najważniejszych elementów decyzyjnych oraz ewentualnych próśb do przełożonego.

Po zameldowaniu decyzji i zatwierdzeniu jej przez przełożonego dowódca pát stawia zadanie bojowe pododdziałom, a starszy oficer operacyjny pułku na podstawie słów dowódcy opracowuje rozkaz bojowy.

### 2.3. Zabezpieczenie działań bojowych pát

Zabezpieczenie działań bojowych pułku śmigłowców transportowych organizuje sztab i szefowie służb, a realizuje cały stan osobowy pułku. Podstawę do organizacji zabezpieczenia działań bojowych stanowi decyzja dowódcy pułku oraz wytyczne szefa sztabu wojsk lotniczych frontu /armii lotniczej/. Celem zabezpieczenia jest stworzenie najkorzystniejszych warunków wykonania zadania bojowego oraz zmniejszenie do minimum skutków ewentualnych uderzeń nieprzyjaciela na lądowiska bazowania pułku.

Zabezpieczenie działań bojowych pát obejmuje:

- rozpoznanie;
- pokonywanie obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela;
- obronę przed bronią masowego rażenia;
- zabezpieczenie chemiczne;
- powszechną obronę przeciwlotniczą;
- obronę i ochronę lądowisk /lotniska/;
- maskowanie;
- walkę radioelektroniczną;
- zabezpieczenie nawigacyjne;
- łączność i radiotechniczne ubezpieczenie lotów;
- zabezpieczenie meteorologiczne;
- zabezpieczenie topograficzne;
- zabezpieczenie tyłowe;
- ratownictwo załóg
- uzupełnienie strat;
- grzebanie poległych i zmarłych.

#### Rozpoznanie

Rozpoznanie w ramach zabezpieczenia działań bojowych pát prowadzi się celem zdobycia wiadomości o nieprzyjacielu /szczególnie o położeniu i składzie jego wojsk i środków OPL, a także pogodzie i terenie wzdłuż osi trasy i w rejonie lądowania/ niezbędnych do podejmowania właściwych

decyzji i wykonania otrzymanych zadań bojowych w głębi jego ugrupowania.

Rozpoznanie na korzyść pśt prowadzą jednostki rozpoznawcze armii lotniczej /wojsk lotniczych frontu/, głównie plrt. Ponadto niezbędne wiadomości o nieprzyjacielu pułk otrzymuje w komunikatach rozpoznawczych ze sztabu WLF /AL/ oraz ze sztabów wojsk lądowych, na korzyść których wykonuje określone zadanie bojowe.

Rozpoznanie powietrzne realizowane przez plrt na korzyść pśt powinno być prowadzone jako wstępne i bezpośrednie.

Rezultaty rozpoznania wstępnego pśt otrzymuje drogą odbioru meldunków radiowych załóg rozpoznawczych w sieci rozpoznania /zwłaszcza o położeniu wojsk i środków OPL nieprzyjaciela/ oraz w postaci fotoszkieł /fotomeldunków/, głównie o terenie w rejonie lądowania.

Rozpoznanie bezpośrednie /głównie środków OPL/ prowadzone jest przez załogi rozpoznawcze plrt na kilka minut przed lotem grup uderzeniowych LMSz/ LMB, śmigłowców bojowych /zabezpieczających przelot pśt z desantem /wojskami lub środkami materiałowymi/.

Niezależnie od danych uzyskanych z innych źródeł rozpoznania załogi śmigłowców, wykonujące zadania w głębi ugrupowania nieprzyjaciela, prowadzą - w czasie lotu do rejonu lądowania i na trasie powrotnej - obserwację wzrokową terenu, pogody i wojsk.

#### Pokonywanie obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela

Pokonywanie OPL nieprzyjaciela przez pśt ma na celu stworzenie dogodnych warunków wykonania zadań bojowych przy minimalnych stratach własnych. W związku z ujemnymi właściwościami bojowymi śmigłowców transportowych /mała prędkość i manewrowość, duże gabaryty/tylko skuteczne zabezpieczenie działań pułku przed przeciwdziałaniem środków OPL nieprzyjaciela stanowi podstawę do efektywnego wykonania zadania w głębi jego ugrupowania bojowego.

W wypadku wykonywania takiego zadania sztab pułku odpowiedzialny jest za zebranie wszystkich informacji dotyczących możliwości oddziaływania środków OPL nieprzyjaciela na trasie lotu i w rejonie lądowania śmigłowców. W oparciu o posiadane dane określa się sposoby pokonania OPL i przekazuje do wiadomości wszystkich załóg w pułku.

W tej sytuacji szef rozpoznania pułku na podstawie posiadanych danych określa najsłabsze rejony w systemie OPL nieprzyjaciela i - na tej podstawie - sposoby pokonania OPL przez śmigłowce pułku. Wnioski z oceny

OPL nieprzyjaciela melduje dowódcy pułku. Stanowią one podstawę decyzji o sposobach pokonania systemu OPL nieprzyjaciela w czasie wykonywania zadania.

Z kolei starszy oficer operacyjny i starszy oficer do spraw współdziałania zbierają informacje związane z przedsięwzięciami realizowanymi na korzyść pułku przez wojska lądowe i lotnictwo w zakresie zabezpieczenia przed przeciwdziałaniem środków OPL nieprzyjaciela. Wnioski z tej oceny meldują dowódcy pułku. Umożliwiają one powzięcie decyzji dotyczącej pokonania OPL nieprzyjaciela.

Zastępca dowódcy pułku do spraw liniowych wraz ze starszym nawigatorem i szefem strzelania powietrznego pułku, w oparciu o wnioski szefa rozpoznania i starszego oficera operacyjnego, określają manewr oraz dokonują wyboru trasy i profilu lotu w celu najskuteczniejszego pokonania przeciwdziałania OPL nieprzyjaciela.

Dowódca pułku stawiając zadanie bojowe określa szczegółowo trasy, profile i prędkości lotu oraz manewry i sposób wykonania zadania, mając na uwadze uniknięcie przeciwdziałania środków OPL nieprzyjaciela i uwzględniając przedsięwzięcia realizowane w tym zakresie przez wojska lądowe i inne oddziały lotnicze.

Pokonywanie OPL nieprzyjaciela przez pęt obejmuje:

- pokonywanie środków radiolokacyjnych;
- pokonywanie naziemnych środków OPL;
- pokonywanie przeciwdziałania lotnictwa.

Pokonywanie środków radiolokacyjnych nieprzyjaciela uniemożliwić lub utrudnić w maksymalnym stopniu wykrycie śmigłowców w powietrzu, ich śledzenie oraz naprowadzanie na nie rakiet przeciwlotniczych, LM i śmigłowców uzbrojonych. Podstawowym sposobem pokonania przez pułk środków radiolokacyjnych nieprzyjaciela jest dobór odpowiedniej trasy i wysokości lotu śmigłowców /omijanie stref wykrywania lub lot stref widzialności stacji radiolokacyjnych/. Ponadto w ramach przeciwdziałania radioelektronicznego śmigłowce mogą odpalać pociski artyleryjskie i rakietowe z dipolowymi elementami odbijającymi, zakłócającymi biernie stacje radiolokacyjne nieprzyjaciela.

Pokonywanie naziemnych środków OPL ma na celu uniemożliwienie lub utrudnienie w maksymalnym stopniu nieprzyjacielowi efektywnego wykorzystania tych środków. Do podstawowych przedsięwzięć realizowanych przez pęt w celu zabezpieczenia przed przeciwdziałaniem tych środków zalicza się:

- dobór odpowiedniej trasy i stosowanie określonych warunków lotu /omijanie stref rażenia, minimalna bezpieczna wysokość i maksymalna prędkość lotu, optymalne ugrupowanie bojowe/;

- stosowanie w strefach rażenia manewrów przeciwartyleryjskich, przeciwrakietowych i przeciwko broni maszynowej;

- zwalczanie naziemnych środków OPL nieprzyjaciela /głównie w celu samoobrony - zwalczanie broni maszynowej piechoty i pokładowych środków przeciwlotniczych prowadzących ogień do śmigłowców/.

Pokonywanie przeciwdziałania lotnictwa ma uniemożliwić lub utrudnić w maksymalnym stopniu przeciwdziałanie LM i śmigłowców uzbrojonych nieprzyjaciela śmigłowcom działającym w powietrzu. Podstawowym sposobem pokonania przeciwdziałania lotnictwa nieprzyjaciela w powietrzu przez śmigłowce jest stosowanie manewru przeciwmyslińskiego i przeciwko śmigłowcom uzbrojonym, a w sytuacji wymuszonej prowadzenie do nich ognia obronnego.

Przedsięwzięcia realizowane przez pśt najczęściej nie są w stanie zapewnić skutecznego pokonania przeciwdziałania środków OPL nieprzyjaciela. Stąd na korzyść pułku wykonującego zadania w głębi ugrupowania nieprzyjaciela określone przedsięwzięcia w ramach zabezpieczenia działań bojowych będą realizowały wojska lądowe i lotnictwo. O ich zakresie decyduje z reguły konkretna sytuacja operacyjno-taktyczna, zadanie pśt oraz możliwości bojowe wojsk lądowych i oddziałów lotniczych.

Do podstawowych przedsięwzięć realizowanych przez wojska lądowe i lotnictwo na korzyść pśt w zakresie pokonania przeciwdziałania środków OPL nieprzyjaciela zalicza się:

- obezwładnianie i niszczenie środków radiolokacyjnych i naziemnych środków OPL /wojska raketowe i artyleria, LMB, LMSz i śmigłowce bojowe/;

- zakłócenie środków radiolokacyjnych /wojska walki radioelektronicznej i lotnictwo zrzucające paczki z dipolowymi elementami odbijającymi lub prowadzące zakłócenia czynne/;

- zwalczanie samolotów i śmigłowców nieprzyjaciela w powietrzu/LM i śmigłowce bojowe/;

- zwalczanie samolotów i śmigłowców nieprzyjaciela na ziemi /wojska raketowe, LMB i LMSz/;

- zadymianie wojsk nieprzyjaciela w pobliżu rubieży styczności bojowej /wojska chemiczne/.

### Obrona przed bronią masowego rażenia i zabezpieczenie chemiczne

Obrona przed bronią masowego rażenia /OPBMR/ i zabezpieczenie chemiczne pśt obejmuje zespół czynności wykonywanych w celu zabezpieczenia stanu osobowego, sprzętu bojowego i urządzeń lotniskowych przed rażącym działaniem broni jądrowej, neutronowej, chemicznej i biologicznej oraz środków zapalających lub maksymalnego zmniejszenia skutków ich użycia, zachowania zdolności bojowej pułku i stworzenia warunków do wykonania zadań bojowych.

Sztab pśt na podstawie wytycznych i decyzji dowódcy planuje wspólnie z szefami służb przedsięwzięcia w zakresie obrony pododdziałów przed BMR, opracowuje plan obrony pułku przed BMR, organizuje jego wykonanie i kontrolę realizacji.

Organizując OPBMR i zabezpieczenie chemiczne, sztab pśt wydaje pododdziałom wskazówki, w których przede wszystkim podaje:

- główne czynności obrony i zabezpieczenia pododdziałów w tym zakresie, terminy i sposób ich wykonania oraz przydział sił i środków;
- sposób zaopatrywania pododdziałów w środki ochrony przed skażeniami oraz w sprzęt i środki do rozpoznania i likwidacji skażeń;
- sygnały powiadamiania o skażeniach i zakażeniach.

Prognozowanie stref /rejonów/ porażenia, skażenia promieniotwórczego i chemicznego, zniszczeń, zatopień i pożarów wykonuje szef zabezpieczenia chemicznego pułku. Jeżeli z prognozy skażeń wynika możliwość skażeń terenu lub powietrza w rejonie bazowania pułku bądź na trasach lotu śmigłowców, to sztab powiadamia o tym zagrożeniu pododdziały /załogi w powietrzu/ i organizuje przedsięwzięcia ograniczające skutki tych skażeń.

Rozpoznanie skażeń i zakażeń organizuje sztab pułku, określając zadania i terminy rozpoznania, siły i środki, sposoby rozpoznania i sposoby przekazywania danych z rozpoznania. Rozpoznanie prowadzi posterunki obserwacji skażeń wystawiane przez pluton chemiczny, patrole rozpoznania skażeń, nieetatowe drużyny schemizowane i obserwatorzy pododdziałów.

Podczas likwidacji skutków użycia przez nieprzyjaciela BMR sztab pułku przywraca naruszone dowodzenie pododdziałami, precyzuje zadania dotyczące rozpoznania skażeń i zakażeń, wyjaśnia sytuację w rejonach uderzeń jądrowych, organizuje prace ratunkowe i ewakuacyjne oraz zabiegi sanitarne i specjalne, a także podejmuje inne przedsięwzięcia w celu przywrócenia zdolności bojowej pododdziałów i gotowości bojowej pułku.

Dla wykonania niektórych z tych prac na szczeblu pułku organizuje się grupę ratunkowo-ewakuacyjną. W wypadku masowych strat w pułku pomocy udziela sztab WLF /AL/.

Powszechna obrona przeciwlotnicza, obrona i ochrona lądowisk, maskowanie

Powszechną obronę przeciwlotniczą, obronę i ochronę lądowisk oraz maskowanie pśt organizuje się w celu uniemożliwienia lub utrudnienia wykrycia lądowisk bazowania pułku i wykonania na nie uderzeń przez lotnictwo nieprzyjaciela oraz niedopuszczenia do niespodziewanych ataków z ziemi grup dywersyjnych czy wojsk nieprzyjaciela.

Za całość przedsięwzięć związanych z tymi rodzajami zabezpieczenia odpowiada dowódca pśt. Realizację zadań w tym zakresie nadzoruje szef sztabu pułku, który koordynuje całość przedsięwzięć wykonywanych przez:

- dowódcę batalionu zaopatrzenia, odpowiedzialnego za zorganizowanie obrony naziemnej;
- dowódcę baterii artylerii, odpowiedzialnego za zorganizowanie obrony przeciwlotniczej;
- dowódców pozostałych pododdziałów, odpowiedzialnych za realizację przedsięwzięć siłami pododdziałów.

Na podstawie decyzji dowódcy sztab pułku opracowuje plan obrony lądowisk, na którym przedstawia się między innymi organizację obrony naziemnej i przeciwlotniczej, siły i środki wydzielone do obrony oraz ich dyslokację, sposób ich użycia, czynności stanu osobowego na wypadek zagrożenia, odpowiedzialnych za wykonanie określonych przedsięwzięć. Plan obrony lądowisk sporządza się graficznie i opisowo. Część graficzna przedstawia schemat lądowisk i przyległego terenu z wrysowanymi elementami obrony naziemnej, przeciwlotniczej i zabezpieczenia chemicznego. Część opisowa planu zawiera te elementy, których nie można przedstawić graficznie, jak np. podział sił i środków na wypadek wyprowadzenia pułku i pododdziałów z lądowisk a także do obrony naziemnej i przeciwlotniczej lądowisk, a także do OPBMR.

Obronę naziemną lądowisk pśt organizuje okrężnie systemem zamaskowanych punktów oporu, rozmieszczonych na dogodnych rubieżach i wzniesieniach terenowych na zagrożonych przez nieprzyjaciela kierunkach. Pomędzy punktami oporu ustawia się zapory inżynieryjne, a obronę naziemną realizują patrole. W celu wzmocnienia obrony naziemnej tworzy się jej odwód, który wykorzystuje się na najbardziej zagrożonych przez nieprzy-

jaciela kierunkach. W rejonach rozmieszczenia pododdziałów i sprzętu wykonuje się stanowiska ogniowe, które tworzą wewnętrzną obronę obiektową. Do obrony naziemnej i przeciwlotniczej lądowisk wykorzystuje się organiczne i przydzielone baterie artylerii przeciwlotniczej, broń maszynową i strzelecką.

Ważną rolę w realizacji zadań obrony naziemnej lądowisk mogą odegrać same śmigłowce bazujące na danym lądowisku. Ich załogi mogą prowadzić rozpoznanie rejonów i podejść do lądowiska, wykrywać nieprzyjaciela oraz zwalczać jego siły z powietrza. Śmigłowce mogą również niszczyć nieprzyjaciela własną bronią z ziemi, a także służyć do szybkiego przetrzutu sił odwodu obrony naziemnej w zagrożone rejony.

Ponadto w ramach obrony przeciwlotniczej rozśrodkowuje się i maskuje siły i środki pułku oraz wykorzystuje schrony dla stanu osobowego i obwałowania dla śmigłowców, środków lotniskowo-technicznych, materiałów, łączności i RUL.

Maskowanie realizuje się w celu ukrycia przed nieprzyjacielem charakteru i rodzaju lądowiska, liczby i typu śmigłowców oraz ich rozmieszczenia, a także działalności na lądowisku, aby zapewnić zmniejszenie strat od uderzeń z powietrza.

Maskowanie lądowiska realizuje się poprzez umiejętne wykorzystanie siatek maskujących, terenu i różnorodnych środków podręcznych, a także poprzez maskowanie pracy środków radioelektronicznych, przestrzeganie zasad korespondencji radiowej i reżimów lotu, malowanie maskujące śmigłowców, obiektów lądowiskowych i urządzeń zabezpieczających, stosowanie dymów maskujących, przestrzeganie zaciemnienia itp. Ważnym przedsięwzięciem jest maskowanie pola wzlotów poprzez deformowanie jego kształtu i upodabnianie do otaczającego krajobrazu.

Na lądowiskach eskadrowych za całokształt przedsięwzięć związanych z powszechną obroną przeciwlotniczą, obroną i ochroną oraz maskowaniem odpowiadają dowódcy eskadr.

W czasie wykonywania przez pát zadań bojowych na korzyść związków operacyjnych /taktuycznych/ i oddziałów wojsk lądowych są one obowiązane do zabezpieczenia lądowisk załadowania /wyładowania/, znajdujących się w ich ugrupowaniu, w zakresie obrony naziemnej, przeciwlotniczej i maskowania poprzez wydzielenie do tego celu niezbędnych ilości sił i środków.

### Walka radioelektroniczna

Walkę radioelektroniczną na szczeblu pśt prowadzi się w celu stworzenia warunków sprzyjających pokonaniu OPL nieprzyjaciela i zabezpieczeniu własnych środków dowodzenia, łączności i RUL przed rozpoznaniem i przeciwdziałaniem radioelektronicznym nieprzyjaciela.

Walkę radioelektroniczną organizuje szef sztabu pułku według wytycznych dowódcy.

Do zasadniczych przedsięwzięć walki radioelektronicznej realizowanych przez pśt można zaliczyć:

- przestrzeganie dyscypliny pracy środków radioelektronicznych;
- wykonywanie zadań bojowych przy minimalnym wykorzystaniu środków radioelektronicznych;
- wybór tras i profilów lotu przy maksymalnym wykorzystaniu zjawiska "oienia radiolokacyjnego" oraz luk w polu wykrywania nieprzyjaciela;
- radiolokacyjne maskowanie lotu poprzez stosowanie zakłóceń biernych w postaci wystrzeliwanych z działek lub z zasobników rakietowych pocisków z elementami zakłócającymi stacje radiolokacyjne.

Dla zapewnienia ciągłej pracy środków radioelektronicznych pracujących w systemie dowodzenia, łączności i RUL pułku zakłócanych przez nieprzyjaciela istnieje potrzeba odpowiedniego przydziału zakresu fal radiowych i radiolokacyjnych oraz ustalenia sposobu korzystania z częstotliwości zapasowych. W razie stosowania przez nieprzyjaciela zakłóceń powinno się natychmiast przejść do pracy na inne fale i częstotliwości.

W czasie działań bojowych w ramach maskowania radioelektronicznego należy przewidzieć pracę środków radiowych przy obniżonych mocach i na antenach kierunkowych, nawiązywanie łączności bez wywoływania, przekazywanie telegramów bez kwitowania oraz stosowanie innych przedsięwzięć utrudniających nieprzyjacielowi rozpoznanie.

W czasie wykonywania zadań w głębi ugrupowania nieprzyjaciela pułk będzie wykorzystywał przedsięwzięcia walki radioelektronicznej stosowane przez jednostki zabezpieczające realizację tych zadań.

### Zabezpieczenie nawigatorskie

Zabezpieczenie nawigatorskie działań bojowych pułku ma na celu osiągnięcie jak największej dokładności i niezawodności nawigowania śmigłowców, zwłaszcza co do miejsca i czasu wyprowadzenia ich w rejon działań

bojowych i na lądowiska bazowania, zgodnie z zadaniem realizowanym w różnych warunkach sytuacji taktycznej i nawigacyjnej.

Zabezpieczenie nawigatorskie realizuje starszy nawigator pułku we współpracy z innymi służbami w celu stworzenia sprzyjających warunków umożliwiających wykonanie zadań bojowych. Podstawą organizacji zabezpieczenia nawigatorskiego są wytyczne dowódcy pułku o rejonie działań, zadanie pułku i współdziałających oddziałów lotnictwa, planowane zmiany bazowania i terminy gotowości do działań bojowych.

Starszy nawigator pułku, organizując zabezpieczenie nawigatorskie działań, oprócz wytycznych dowódcy pułku powinien uwzględnić odpowiednie zarządzenia otrzymane po linii swojej służby i w wyniku ich oceny określić zakres i terminy wykonania określonych przedsięwzięć w pułku.

Przedsięwzięcia zabezpieczenia nawigatorskiego w pól realizuje się w okresie wstępnego i bezpośredniego przygotowania do działań oraz w czasie wykonania lotów na zadanie bojowe.

W okresie wstępnego przygotowania do zasadniczych przedsięwzięć zabezpieczenia nawigatorskiego należy:

- ocena sytuacji nawigacyjno-taktycznej;
  - przygotowanie danych informacyjnych oraz obliczeń nawigatorskich;
  - organizacja wykorzystania naziemnych środków radiotechnicznych i ubezpieczenia lotów.
- opracowanie i meldowanie dowódcy nawigatorskich danych, obliczeń, wniosków i propozycji potrzebnych do powzięcia decyzji dotyczącej wykonania zadania bojowego;

- nawigatorskie przygotowanie personelu latającego i naziemnego personelu nawigacyjnego do wykonania zadania zgodnie z decyzją dowódcy oraz kontrola tego przygotowania.

W czasie bezpośredniego przygotowania do działań starszy nawigator pułku ustala sposób wykonania zadania z uwzględnieniem aktualnej sytuacji nawigacyjno-taktycznej oraz przekazuje personelowi latającemu dane o tej sytuacji; uaktualnione dane o rozmieszczeniu, charakterze pracy i kolejności wykorzystania środków UL; zmiany tras i wysokości lotu; uściślone dane do desantowania /przewozów/ oraz czasy startu, desantowania, lądowania itp. Ponadto kontroluje bezpośrednio przygotowanie personelu latającego i śmigłowców w zakresie swojej specjalności.

Podczas wykonywania zadań bojowych zabezpieczenie nawigatorskie polega przede wszystkim na:

- śledzeniu zmian w sytuacji nawigacyjno-taktycznej i powiadamianiu

zainteresowanych wykonawców o tych zmianach;

- kontroli prawidłowości wykonywania lotów zgodnie z decyzją dowódcy oraz rozmieszczenia i pracy środków radiotechnicznych i UL;
- udzielaniu pomocy załogom, które utraciły orientację geograficzną;
- wyciąganiu wniosków z przebiegu działań w celu usprawnienia organizacji i realizacji przedsięwzięć zabezpieczenia nawigatorskiego w kolejnych zadaniach bojowych.

#### Łączność i radiotechniczne ubezpieczenie lotów

Łączność i radiotechniczne ubezpieczenie lotów polega na skutecznym zabezpieczeniu łączności naziemnej i powietrznej, oraz ubezpieczeniu lotów posiadanymi środkami zgodnie z potrzebami pśt w celu stworzenia warunków umożliwiających prowadzenie działań bojowych przez pułk.

Łączność i radiotechniczne ubezpieczenie lotów w pśt organizuje szef sztabu zgodnie z wytycznymi dowódcy, a bezpośrednim wykonawcą przedsięwzięć w tym zakresie jest dowódca batalionu łączności i ubezpieczenia lotów /bł i ul/.

Dowódca bł i ul podczas realizowania zabezpieczenia działań bojowych skupia swoją działalność w głównej mierze na:

- zapewnieniu łączności radiowej, przewodowej i radioliniowej w sieciach i kierunkach radiowych oraz poczty polowej zgodnie z wytycznymi szefa sztabu pśt;
- zabezpieczeniu lotów posiadanymi środkami radiotechnicznymi i UL na lądowiskach bazowania pułku na podstawie uzgodnień ze starszym nawigatorem.

Realizacja tych przedsięwzięć wymaga umiejętnego zorganizowania systemu łączności i RUL, aby mógł on przede wszystkim zapewnić: ciągłość dowodzenia pododdziałami i załogami na ziemi, z ziemi i w powietrzu, pełną kontrolę sytuacji powietrznej oraz przyjmowanie i przekazywanie rozkazów, zarządzeń, meldunków i informacji.

Podczas bazowania pśt na kilku lądowiskach i w wypadku wykorzystania różnych lądowisk w czasie wykonania zadania wystąpią szczególne trudności w zakresie zabezpieczenia łączności i radiotechnicznego ubezpieczenia lotów. Mogą one zostać zwielokrotnione poprzez stosowanie zakłóceń radioelektronicznych przez nieprzyjaciela. Dlatego dowódca batalionu łączności i ubezpieczenia lotów powinien mieć przygotowane różne warianty skutecznego zabezpieczenia działań bojowych pułku, uzależnione od warunków działań bojowych i charakteru zadania bojowego pułku.

### Zabezpieczenie meteorologiczne

Zabezpieczenie meteorologiczne działań bojowych pát organizuje się w celu pomyślnego wykonania zadań bojowych oraz zapewnienia bezpieczeństwa lotów w realnych warunkach pogody.

Zabezpieczenie meteorologiczne polega na:

- udzieleniu dowódcy pułku informacji w zakresie niezbędnym do prawidłowej oceny aktualnego i przewidywanego stanu pogody podczas podejmowania decyzji dotyczącej wykonania zadań bojowych;
- informowaniu personelu kierowniczego i latającego o stanie i przewidywanych zmianach warunków atmosferycznych, a także ostrzeganiu o niebezpiecznych zjawiskach pogody występujących lub prognozowanych w rejonie bazowania i działań bojowych;
- zapewnieniu dowódcy SD i personelowi latającemu informacji meteorologicznych i aerologicznych niezbędnych do wykonania specjalnych obliczeń, potrzebnych w różnych etapach działania i realizacji zadań bojowych.

Zabezpieczenie meteorologiczne realizowane jest przez stację meteorologiczną, której dowódca w tym zakresie opiera się na decyzji dowódcy pułku oraz wytycznych szefa sztabu i szefa służby meteorologicznej WLF /AL/. W tym celu stacja meteorologiczna rozwijana jest przy stanowisku dowodzenia pułku, natomiast posterunki obserwacyjno-informacyjne przy eskadrach bazujących na oddzielnych lądowiskach. Swoimi siłami i środkami stacja meteorologiczna prowadzi okresowe pomiary oraz zbiera dane o aktualnych i przewidywanych zmianach warunków atmosferycznych z innych stacji meteorologicznych.

W toku działań bojowych źródłami danych o warunkach atmosferycznych nad terenem nieprzyjaciela będą: sputniki i sondy meteorologiczne, stacje meteorologiczne lotnictwa frontowego i wojsk lądowych oraz załogi wykonujące zadania w głębi ugrupowania nieprzyjaciela. Niebezpieczne zjawiska pogody można również wykrywać rozpoznaniem radiolokacyjnym.

Na podstawie posiadanych danych w pułkowej stacji meteorologicznej /okresowo w zależności od potrzeb/ opracowuje się mapy pogody rejonu działań bojowych i przewidywane zmiany w tym zakresie. Stacja meteorologiczna dostarcza również danych o sile i kierunku wiatru na różnych wysokościach oraz precyzyjnie określa czas.

### Zabezpieczenie topograficzne

Zabezpieczenie topograficzne polega na przygotowaniu i terminowym

dostarczeniu personelowi latającemu i sztabowi pułku map, planów i innych dokumentów graficznych - zawierających dane o terenie i jego właściwościach - niezbędnych do prowadzenia działań bojowych. W pśt realizacją zabezpieczenia topograficznego zajmuje się starszy nawigator pułku wraz z wydzielonymi ze sztabu pułku oficerami.

#### Zabezpieczenie tyłowe

Zabezpieczenie tyłowe realizuje się w celu zapewnienia stałej gotowości bojowej i zdolności pułku do prowadzenia działań bojowych.

Zabezpieczenie tyłowe obejmuje organizację tyłów oraz zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze, materiałowo-techniczne, lotniskowe i medyczne. Zadania związane z poszczególnymi rodzajami zabezpieczenia tyłowego zgodnie z decyzją dowódcy pułku realizują:

- zastępca dowódcy pułku do spraw zaopatrzenia - dowódca batalionu zaopatrzenia w zakresie organizacji tyłów oraz zabezpieczenia materiałowo-technicznego i lotniskowego;
- zastępca dowódcy pułku do spraw inżynieryjno-lotniczych - starszy inżynier pułku w zakresie zabezpieczenia inżynieryjno-lotniczego;
- starszy lekarz pułku w zakresie zabezpieczenia medycznego.

Organizacja tyłów polega na przygotowaniu ich do wykonania zadań, rozmieszczeniu i przemieszczaniu pododdziałów batalionu zaopatrzenia w celu terminowego i ciągłego zabezpieczenia tyłowego pułku, wyznaczeniu i przygotowaniu dróg dowozu i ewakuacji w rejonie bazowania pułku oraz zapewnieniu obrony i ochrony.

Pododdziały tyłowe pułku dzieli się na dwa rzuty naziemnego zabezpieczenia, z których jeden rozwija się na lądowiskach bazowania pułku w celu zabezpieczenia działań bojowych. Drugi rzut naziemnego zabezpieczenia rozmieszcza się w rejonie ześrodkowania /kilka kilometrów od lądowisk bazowania pułku/ w gotowości do wymarszu na wskazane nowe lądowiska. W ten sposób zostaje zachowana ciągłość systemu odtwarzania gotowości bojowej śmigłowców biorących udział w działaniach bojowych.

Sposób rozmieszczenia tyłów zależy w głównej mierze od warunków bazowania pułku, charakteru działań bojowych i rodzaju realizowanych zadań bojowych.

Zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze ma na celu utrzymanie śmigłowców w stałej sprawności technicznej i gotowości do wykonania zadań bojowych, a także przygotowanie personelu latającego i technicznego do właściwej eksploatacji sprzętu lotniczego na ziemi i w powietrzu.

Śmigłowce i personel techniczny odpowiedzialny za bezpośrednią ich obsługę wchodzi organizacyjnie w skład eskadr lotniczych. Stąd zadania dotyczące przygotowania śmigłowców do lotów bojowych personel techniczny otrzymuje od dowódców eskadr. Natomiast od starszego inżyniera pułku personel techniczny otrzymuje zadania dotyczące szczegółów technicznych realizacji zadań bojowych, warunków ewakuacji i remontowania sprzętu, uzupełnienia sprzętu itd.

Do wykonania każdego zadania bojowego personel techniczny eskadr musi znać:

- liczbę śmigłowców wydzielonych do wykonania zadania;
- ładunek bojowy /ilość paliwa, zbiorniki dodatkowe, zasobniki/;
- lotniska /lądowiska/, z których będą wykonywane zadania;
- czas działań i czas osiągnięcia gotowości do następných zadań.

Zabezpieczenie materiałowo-techniczne polega na terminowym i pełnym zaspokojeniu potrzeb pułku w środki materiałowe typu ogólnowojskowego i lotniczego oraz na utrzymywaniu w sprawności i gotowości do wykorzystania, a w razie potrzeby szybkiej naprawy, techniki lotniczej i naziemnej.

Zabezpieczenie materiałowe obejmuje: dostarczenie różnych rodzajów zaopatrzenia, dowóz środków materiałowych do śmigłowców, ewakuację, przedsięwzięcia produkcyjno-usługowe i zabezpieczenie zakwaterowania stanu osobowego pułku. Potrzeby pśt w zakresie środków materiałowych ustala się na podstawie wytycznych przełożonego. Dowóz środków materiałowych do pułku w zasadzie realizowany jest transportem tyłów WLF /AL/, a do śmigłowców i pododdziałów - transportem batalionu zaopatrzenia. W celu zapewnienia ciągłości zabezpieczenia materiałowego utrzymuje się w pułku ruchome zapasy środków materiałowych, które przewozi się transportem własnym.

Zabezpieczenie techniczne śmigłowców organizują dowódcy eskadr lotniczych i ich zastępcy do spraw inżyniersko-lotniczych oraz dowódcy eskadry technicznej pod nadzorem i zgodnie z wytycznymi starszego inżyniera pułku. Zabezpieczenie techniczne służb technicznych i kwatermistrzowskich organizują szefowie służb pod bezpośrednim kierownictwem i stosownie do wytycznych zastępcy dowódcy pułku do spraw zaopatrzenia.

Zabezpieczenie lotniskowe obejmuje zabezpieczenie lotniskowo-techniczne i inżyniersko-lotniskowe.

Zabezpieczenie lotniskowo-techniczne polega na utrzymaniu urządzeń lotniskowych w ciągłej sprawności technicznej do ubezpieczenia działań

bojowych pułku. Realizuje się je wydzielonymi siłami i środkami służby inżynieryjno-lotniczej, batalionu zaopatrzenia oraz batalionu łączności i UL.

Zabezpieczenie inżynieryjno-lotniskowe polega na przygotowaniu i utrzymywaniu w stałej gotowości eksploatacyjnej lotniska /lądowisk/ i obiektów lotniskowych, a realizuje się je siłami kompanii obsługi lotniska batalionu zaopatrzenia.

Zabezpieczenie medyczne polega na wykonywaniu czynności profilaktycznych, leczniczych, ewakuacyjnych i zapobiegawczych w stosunku do stanu osobowego pułku.

Zabezpieczenie medyczne obejmuje przedsięwzięcia o charakterze ogólnym, realizowane przez służbę zdrowia batalionu zaopatrzenia pod kierownictwem starszego lekarza pułku, oraz czynności dotyczące tylko personelu latającego, wykonywane osobiście przez starszego lekarza pułku. Personel latający oprócz przedsięwzięć medycznych o charakterze ogólnym podlega ponadto okresowym i przedlotowym badaniom lekarskim, a także ciągłej kontroli stanu psychofizycznego.

#### Ratownictwo załóg, uzupełnienie strat oraz grzebanie poległych i zmarłych

Ratownictwo załóg pśt prowadzi własnymi siłami i środkami - korzystając z pomocy pierwszorzutowych związków taktycznych i oddziałów wojsk lądowych oraz innych oddziałów lotniczych /plwl/ - w celu udzielenia pomocy załogom śmigłowców w wypadku przymusowego lądowania oraz zabezpieczenia ich szybkiego powrotu do pułku.

Przygotowanie personelu latającego w zakresie wykorzystania środków ratowniczych organizuje sztab pułku zgodnie z wytycznymi dowódcy. Zastępca dowódcy pułku do spraw szkolenia podczas przygotowania załóg do lotu bojowego kontroluje przyswojenie przez personel latający sygnałów ratownictwa i sposobów ich przekazywania oraz znajomość postępowania załóg znajdujących się w sytuacji awaryjnej.

Do udzielania natychmiastowej pomocy załogom lądującym przymusowo wydziela się zawczasu specjalne grupy ratownicze. W skład grupy wchodzi przedstawiciel sztabu, służby inżynieryjnej i medycznej. Do dyspozycji grupy wydziela się śmigłowiec. W zależności od stanu śmigłowca, który przymusowo wylądował, ustala się sposób postępowania - doprowadza się go do stanu eksploatacyjnego na miejscu drogą wymiany zespołów bądź ewakuuje przy pomocy transportu naziemnego lub powietrznego.

Załoga, która przymusowo lądowała na terenie nieprzyjaciela i nie może uratować śmigłowca, powinna go zniszczyć, a następnie dążyć do nawiązania kontaktu z własnymi grupami specjalnymi, desantami lub grupami partyzanckimi, działającymi w głębi jego ugrupowania bojowego.

Uzupełnianie strat w pułku ma na celu przywracanie warunków do prowadzenia działań bojowych. Sztab pułku planuje uzupełnienie strat i kieruje ich realizacją uwzględniając stan ukończenia i stopień zdolności bojowej wszystkich pododdziałów.

W zależności od zaistniałych potrzeb pułku i możliwości ich zaspokojenia przez przełożonego uzupełnianie strat może mieć charakter awaryjny, doraźny lub w wyjątkowych wypadkach kompleksowy. Systemem awaryjnym uzupełnia się pułk poprzez włączenie do przemieszczającego się rzutu naziemnego zabezpieczenia grup specjalistów wojskowych. Systemem bieżącym uzupełnia się codzienne straty w czasie działań bojowych. Systemem kompleksowym pułk może być uzupełniony w drodze wymiany wyeliminowanych z walki pododdziałów i sztabu /np. w wyniku uderzenia BMR na lądowisko bazowania eskadry/.

Grzebanie poległych i zmarłych organizuje się według porządku ustalonego przez dowódcę pułku, używając wydzielonego do tego celu pododdziału. Poległych przed pochowaniem rozpoznaje się na podstawie posiadanych przy nich dokumentów i znaków tożsamości. Miejsce grzebania zwłok oznacza się dobrze widocznymi i trwałymi znakami oraz sporządza się ich ewidencję. Przestrzeganie przepisów sanitarnohigienicznych w czasie wybierania miejsca na mogiłę oraz podczas grzebania poległych i zmarłych kontroluje starszy lekarz pułku.

#### 2.4. Dowodzenie i współdziałanie

Dowodzenie pułkiem śmigłowców transportowych polega na ciągłym kierowaniu przez dowódcę i sztab pododdziałami podczas organizacji i prowadzenia działań bojowych oraz odtwarzania gotowości bojowej.

Dowodzenie pśt realizowane jest ze stanowiska dowodzenia/SD/ pułku. Stanowisko dowodzenia jest głównym punktem dowodzenia, z którego dowódca kieruje działaniami bojowymi podległych pododdziałów przy pomocy sztabu pułku. Umieszcza się je, po odpowiednim wyposażeniu zwłaszcza w techniczne środki zabezpieczające dowodzenie, na specjalnym samochodzie /RSD/ lub w pomieszczeniu. Stanowisko dowodzenia pśt rozwija się na lotnisku bazowania pułku lub w pobliżu lądowiska jednej z eskadr, w wypadku bazowania pułku na lądowiskach eskadrowych.

Na SD pułku znajdują się miejsca pracy dla dowództwa i sztabu. W skład obsady SD wchodzi oficerowie sztabu i szefowie służb potrzebni dowódcy do sprawnego dowodzenia działaniami pułku. Najczęściej obsadę SD tworzą:

- dowódca pułku, zastępca dowódcy do spraw liniowych i szef sztabu;
- starszy nawigator pułku;
- starszy oficer operacyjny;
- starszy oficer do spraw współdziałania;
- starszy oficer do spraw rozpoznawczych;
- dyżurny ruchu lotniczego;
- szef łączności;
- szef zabezpieczenia chemicznego;
- dyżurny meteorolog.

Skład osobowy SD podczas wykonywania zadań bojowych realizuje przede wszystkim następujące czynności:

- utrzymuje ciągłą łączność dowodzenia ze sztabem WLF /AL/ i podległymi pododdziałami;
- przekazuje zadania bojowe podległym pododdziałom;
- kieruje esł w czasie wykonywania zadań bojowych;
- przestrzega ustalonych zasad współdziałania z wojskami lądowymi i innymi oddziałami lotnictwa;
- zbiera informacje o warunkach i realizacji działań przez esł;
- zbiera informacje o sytuacji naziemnej i powietrznej oraz przekazuje wnioski z tej sytuacji do pododdziałów;
- organizuje przygotowanie śmigłowców i załóg do kolejnych zadań;
- organizuje zabezpieczenie działań bojowych oraz przebazowanie pułku na nowe lądowiska;
- prowadzi ewidencję działań bojowych pułku i osiągniętych w tym zakresie rezultatów;
- opracowuje i składa meldunki dowódcy WLF /AL/ o stanie i możliwościach psł, wnioskach z dotychczasowych działań oraz propozycje dotyczące uzupełnienia strat i usprawnienia działań.

Dla zapewnienia ciągłości dowodzenia siłami pułku na wypadek zniszczenia SD organizuje się zapasowe stanowisko dowodzenia /ZSD/. Zapasowe stanowisko dowodzenia odpowiednio urządzone i wyposażone organizuje się z reguły na bazie SD jednej z eskadr. Zapasowe stanowisko dowodzenia psł powinno być gotowe w każdej chwili do natychmiastowego przejęcia dowodzenia pułkiem. W tym celu obsada ZSD /najczęściej sztab eskadry wzmocniony przedstawicielami sztabu pułku/ musi posiadać pełną

informację o działaniach bojowych pułku oraz śledzić sytuację operacyjno-taktyczną, stan gotowości bojowej sił i środków pułku, a także miejsce znajdowania się własnych śmigłowców.

SD /ZSD/ pułku jako organ dowodzenia zobowiązane jest do przekazywania na stanowiska dowodzenia podległych pododdziałów ustaleń w zakresie: dowodzenia naziemnego i powietrznego, współdziałania z wojskami lądowymi i innymi oddziałami lotnictwa; śledzenia śmigłowców na całej trasie lotu na podstawie kontroli czasu i informacji w sieci powiadamiania o lotach własnego lotnictwa; nadzorowania, przestrzegania przez personel latający ustaleń w zakresie ruchu powietrznego; innych, informacji.

Dla kierowania startem i lądowaniem śmigłowców oraz ruchem lotniczym w rejonie lądowiska organizuje się startowe stanowisko dowodzenia /SSD/.

Oprócz wymienionych stanowisk dowodzenia dowodzenie pułkiem śmigłowców transportowych w czasie wykonywania zadań na korzyść wojsk lądowych może być realizowane poprzez inne naziemne punkty dowodzenia, a także ze śmigłowca pilotowanego przez dowódcę pułku.

Dowodzenie na ziemi i z ziemi eskadrami /grupami/ śmigłowców transportowych znajdującymi się w powietrzu, może być realizowane w oparciu o:

- stanowisko dowodzenia WLF /AL/;
- centrum dowodzenia bojowego WLF /AL/ rozmieszczone przy stanowisku dowodzenia armii ogólnowojskowej /pancernej/;
- stanowisko dowodzenia pułku śmigłowców transportowych;
- zapasowe stanowisko dowodzenia pułku;
- startowe stanowisko dowodzenia rozmieszczone na lądowisku bazowania;
- stanowiska dowodzenia eskadr śmigłowców transportowych, rozmieszczone na oddzielnych lądowiskach;
- punkty dowodzenia rozwijane na lądowiskach załadowania i wyładowania.

Punkt dowodzenia na lądowisku załadowania desantu /wojsk, środków materiałowych/ wykorzystuje się do dowodzenia eskadrami /grupami/ śmigłowców podczas: lądowania, załadowania desantu /wojsk, środków materiałowych/ do śmigłowców, uzupełnienia paliwa, przedstartowego przygotowania personelu latającego /jeżeli zachodzi taka potrzeba/ oraz startu eskadr, oraz do kierowania ich działaniami w czasie wykonywania zadań.

Punkt dowodzenia na lądowisku wyładowania wojsk /sprzętu, środków materiałowych/ wykorzystuje się do kierowania: lądowaniem śmigłowców, wyładowaniem bagażu, przygotowaniem śmigłowców do załadowania i załadowaniem rannych /jeżeli będzie realizowane takie zadanie/, a także, przygotowaniem załóg i śmigłowców do startu i startem śmigłowców.

Poza tym w systemie dowodzenia powietrznego eskadry /grupy/ śmigłowców mogą wykorzystywać:

- grupy dowodzenia bojowego rozwijane przy stanowiskach dowodzenia pierwszorzutowych związków taktycznych wojsk lądowych;
- punkty naprowadzania i wskazywania celów rozwijane przy stanowiskach dowodzenia pułków rakiet przeciwlotniczych;
- punkty radionawigacyjne pracujące dla zapewnienia nawigowania samolotów i śmigłowców.

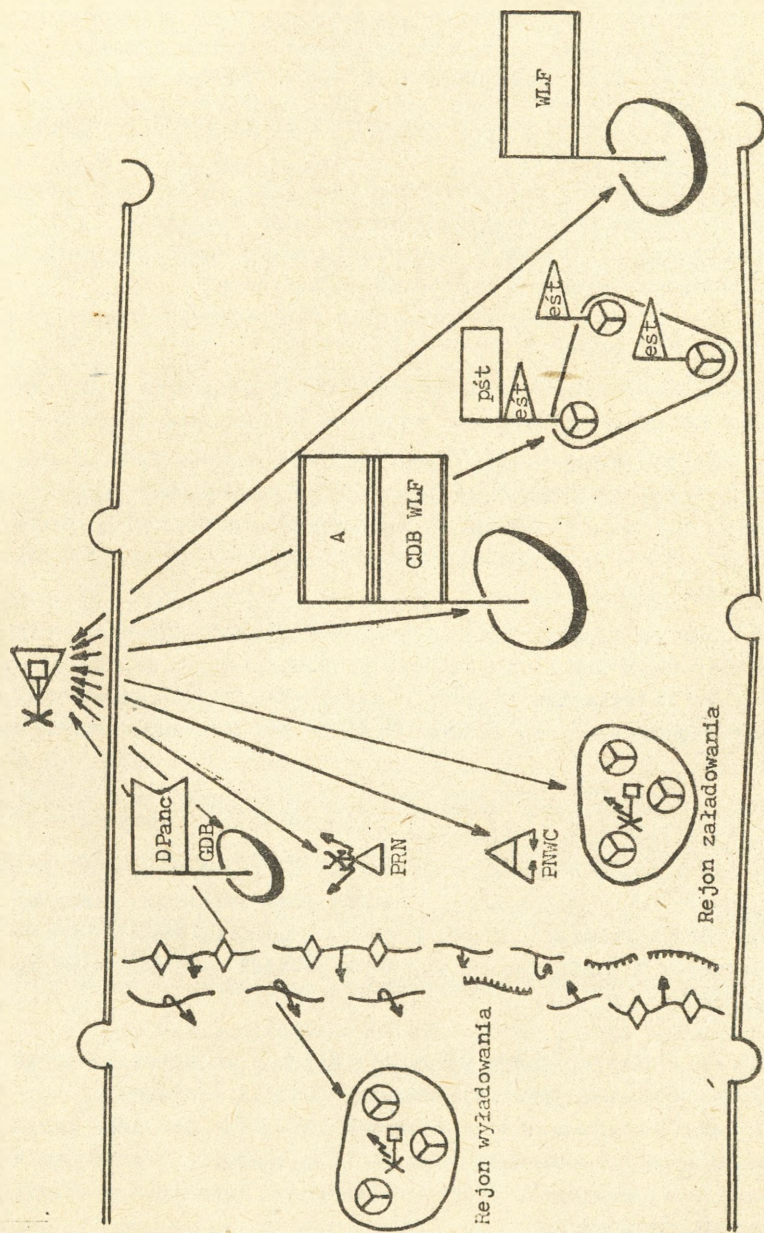
Przykładowe rozmieszczenie punktów dowodzenia wykorzystywanych przez pśt w czasie wykonywania zadań bojowych przedstawia rysunek 4.

Pułk śmigłowców transportowych podczas wykonywania zadań bojowych ściśle współdziała z wojskami lądowymi /marynarką wojenną/ i innymi oddziałami lotnictwa. Ogólne zagadnienia współdziałania z wojskami lądowymi i lotnictwem frontowym pułk realizuje według ustaleń dowódcy frontu i WLF /AL/.

Szczegóły współdziałania z wojskami lądowymi /marynarką wojenną i lotnictwem/ uzgadniane są pomiędzy dowódcą pułku a dowódcami związków taktycznych /oddziałów, pododdziałów, tyłów/ wojsk lądowych /marynarki wojennej, lotnictwa/, na korzyść których pśt realizuje konkretne zadania bojowe.

Uzgodnienia dotyczące szczegółów współdziałania pśt z wojskami lądowymi najoczęściej będą obejmowały:

- skład sił i środków przewidzianych do transportu powietrznego /desantu, wojsk wraz ze sprzętem, środków materiałowych, rannych;
- liczba ludzi, rodzaj sprzętu i środków materiałowych, liczba rannych leżących i siedzących itd./ oraz podział na ewentualne zgrupowania np. desantowe;
- potrzebną liczbę śmigłowców do wykonania zadania;
- miejsca ześrodkowania sprzętu i środków materiałowych lub rejonu wyczekiwania poszczególnych zgrupowań desantu /wojsk/;
- liczbę i miejsce znajdowania się lądowisk /lotnisk/ załadowania poszczególnych zgrupowań desantu /wojsk, sprzętu, środków materiałowych/ oraz miejsce dla każdego śmigłowca na lądowisku z określeniem jego numeru ogonowego;



Rys. 4. Rozmieszczenie punktów dowodzenia eskadrami / grupami / śmigłowców transportowych.

- sposoby oznaczenia poszczególnych lądowisk załadowania przez wojska lądowe;
- kolejność załadowania i sposób osłony rejonu załadowania przez wojska lądowe;
- liczbę i miejsce lądowisk wylądowania;
- lądowiska zapasowe;
- miejsce rozwinięcia wspólnego SD;
- czas gotowości desantu /wojsk, sprzętu/ do załadowania;
- terminy i przedsięwzięcia realizowane przez wojska lądowe w celu pomyślnego wykonania zadania przez pśt;
- opracowanie planu załadowania desantu /wojsk wraz ze sprzętem, środków materiałowych/ do śmigłowców;
- sygnały współdziałania;

Uzgodnienia współdziałania z innymi pułkami lotniczymi zabezpieczającymi wykonanie zadania przez pśt przede wszystkim będą dotyczyły:

- treści zadań rozpoznawczych i sposobu przekazania rezultatów rozpoznania powietrznego;
- sposobu zabezpieczenia śmigłowców transportowych przed przeciwdziałaniem naziemnych środków OPL nieprzyjaciela i osłony przed atakami jego lotnictwa w czasie lotu do rejonu lądowania, podczas wylądowania i lotu na trasie powrotnej /miejsce, czas i rodzaj zwalczanych obiektów, położenia stref samodzielnego poszukiwania i zwalczania obiektów naziemnych i powietrznych, ilość sił równocześnie dyżurujących w strefach, czas dyżurowania, sposób działań bojowych itp./;
- trasy i profilu lotu współdziałających jednostek;
- sposobu wzajemnego informowania się o sytuacji naziemnej i powietrznej oraz niesienia pomocy załogom znajdującym się w niebezpieczeństwie;
- kryptonimów dowódców grup lotniczych i sygnałów współdziałania;
- organizacji łączności i sposobów posługiwania się sygnałami współdziałania.

Ponadto sztab pułku na podstawie decyzji dowódcy organizuje współdziałanie wewnątrz pododdziałów pułku, a zwłaszcza między eskadrami /grupami/ śmigłowców transportowych. Współdziałanie to przede wszystkim obejmuje:

- uzgodnienie treści, czasu i sposobów wzajemnego przekazywania informacji o miejscu i czasie wykonywania zadań przez poszczególne grupy śmigłowców;
- ustalenie sposobu manewru między grupami śmigłowców wykonującymi zadania w tych samych rejonach;

- ustalenie osi tras przy jednoczesnym działaniu kilku grup śmigłowców w rejonach położonych blisko siebie;
- ustalenie sposobów wzajemnego informowania, ostrzegania i ubezpieczenia się przed przeciwdziałaniem środków OPL nieprzyjaciela;
- ustalanie innych przedsięwzięć, stanowiących elementy zabezpieczenia wykonania wspólnych zadań bojowych.

Oficerowie sztabu pułku odpowiadają za przekazanie uzgodnionych szczegółów współdziałania do wiadomości wszystkich zainteresowanych, a zwłaszcza personelu latającego.

W toku działań bojowych sztab pułku przestrzega nakazanych i ustalonych zasad współdziałania oraz kontroluje ich praktyczną realizację, a także - wraz ze zmianami w sytuacji operacyjno-taktycznej i warunkami wykonania zadań - koryguje i uzupełnia ich treści.

#### 2.5. Przygotowanie do wykonania zadań bojowych

Przygotowanie pułku do wykonania zadań bojowych jest procesem ciągłym obejmującym dwa okresy: przed otrzymaniem i po otrzymaniu zadania bojowego. Organizatorem przygotowania do wykonania zadań bojowych jest sztab pułku.

Przygotowanie pododdziałów pułku, a zwłaszcza personelu latającego eskadr śmigłowców transportowych, przed otrzymaniem zadania polega na studiowaniu:

- sytuacji ogólnej /naziemnej, powietrznej i morskiej/, a szczególnie rejonów rozmieszczenia środków OPL, bazowania lotnictwa nieprzyjaciela, ich możliwości bojowych i stosowanej taktyki;
- sposobów pokonania OPL nieprzyjaciela;
- rejonu działań bojowych i doświadczeń z dotychczas prowadzonych działań;
- sposobów współdziałania z wojskami lądowymi, marynarką wojenną innymi oddziałami lotniczymi i wewnątrz pododdziałów pułku;
- rozmieszczenia, danych i sposobów wykorzystywania własnych środków radiotechnicznego ubezpieczenia lotów i łączności, szczególnie w warunkach stosowania przez nieprzyjaciela zakłóceń radioelektrycznych;
- sposobów startu, formowania ugrupowań bojowych, lądowania na lądowiskach bazowania, załadunku i wyładunku;
- sposobów nawigowania oraz działania w wypadkach uszkodzenia śmigłowca i przymusowego lądowania;
- sytuacji skażeń i sposobów działań nad rejonami skażonymi.

Ponadto w tym okresie przygotowuje się również śmigłowce oraz sprzęt zabezpieczający i ubezpieczający działania bojowe do wykonania zadań zgodnie z ich przeznaczeniem.

Po otrzymaniu zadania bojowego proces przygotowania do jego wykonania przebiega równolegle z wypracowaniem decyzji oraz pozostałymi elementami organizacji działań bojowych i obejmuje:

- przygotowanie wstępne, prowadzone od momentu otrzymania zadania bojowego przez pułk do czasu postawienia zadań pododdziałom;
- przygotowanie bezpośrednie, rozpoczynające się z chwilą zakończenia stawiania zadania przez dowódcę pułku, a kończące na osiągnięciu określonej gotowości bojowej do działań.

Podczas przygotowania wstępnego dowódca i sztab pśt zaangażowani są w wypracowanie decyzji dotyczącej wykonania zadania bojowego, a pododdziały realizują przedsięwzięcia nakazane zarządzeniem wstępnym lub wytycznymi dowódcy pułku. W etapie tym zwraca się szczególną uwagę na ogólne przygotowanie pododdziałów do wykonania zadania bojowego. Personel latający studiuje nakazany rejon działań bojowych, koncentrując się w wypadku wykonywania zadania w głębi ugrupowania nieprzyjaciela - na terenie, wykrytych środkach OPL i bazowaniu lotnictwa nieprzyjaciela oraz ich możliwościach bojowych lub - podczas wykonywania zadania nad terenem własnym - na sposobach wykorzystania środków UL i prawdopodobnych lądowiskach /lotniskach/ załadowania i wyładowania. Skład bojowy SD uaktualnia sygnały współdziałania i dowodzenia, przygotowuje miejsca pracy, sprawdza środki łączności i RUL oraz obieg informacji. Pozostałe pododdziały pułku przygotowują swoje siły i środki do wykonania zadania zgodnie z treścią zarządzenia wstępnego.

Podczas przygotowania bezpośredniego, w rezultacie postawienia zadania przez dowódcę pułku kończącego przygotowanie wstępne, dowódcy pododdziałów precyzują własne decyzje dotyczące sposobu wykonania zadania przez podległe pododdziały. Po powzięciu decyzji zapoznają cały skład osobowy pododdziału z sytuacją ogólną i zadaniem pułku, a następnie stawiają zadania bojowe. W tym celu dowódcy eskadr /grup/ lotniczych określają szczegółowo: wykonawców treści i kolejność wykonania zadania, miejsce w ugrupowaniu bojowym i na lądowisku załadowania, sposób współdziałania z wojskami lądowymi i oddziałami lotniczymi zabezpieczającymi wykonanie zadania oraz wewnątrz ugrupowania śmigłowców sposób pokonania OPL nieprzyjaciela, rejon lądowisk wyładowania, sposób odejścia z rejonu wykonania zadania i wykonania lotu powrotnego, itp., elementy w zależności od potrzeb.

Po postawieniu zadań następuje samodzielne przygotowanie załóg pod kontrolą dowódców kluczy lub wyznaczonych dowódców grup śmigłowców. Treścią tego przygotowania są wszystkie elementy wywierające bezpośredni wpływ na wykonanie otrzymanego zadania bojowego, w tym również czynności w wypadku przymusowego przerwania wykonywania zadania i w razie utraty orientacji geograficznej.

W tym czasie personel techniczny przygotowuje śmigłowce do wylotu zgodnie z postwionym zadaniem, batalion zaopatrzenia realizuje zapotrzebowanie materiałowo-techniczne, a batalion łączności i ubezpieczenia lotów przygotowuje wyznaczony do pracy sprzęt.

W etapie przygotowania bezpośredniego oficerowie sztabu pułku udzielają niezbędnej pomocy, a zarazem kontrolują przebieg i efekty przygotowania pododdziałów do wykonania zadania bojowego.

Zakres wykonywanych przedsięwzięć w etapie przygotowania bezpośredniego oraz czas ich trwania może być zróżnicowany i zależy głównie od czasu, jakim dysponuje pułk do osiągnięcia określonego stopnia gotowości bojowej, oraz od poziomu przygotowania i doświadczenia personelu latającego do wykonywania zadań bojowych.

Przygotowanie bezpośrednie kończy się sprawdzianem przygotowania pododdziałów do wykonania zadania bojowego, osiągnięciem określonego stopnia gotowości bojowej i zameldowaniem przełożonemu o gotowości pułku do działań.

### 3. PROWADZENIE DZIAŁAŃ BOJOWYCH PRZEZ PUŁK ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

#### 3.1. Osiąganie wyższych stanów gotowości bojowej przez pśt

Pułk śmigłowców transportowych jest utrzymywany ciągle w stanie stałej gotowości bojowej do działań i może osiągać wyższe stany gotowości bojowej, tj. stan podwyższonej gotowości bojowej, stan gotowości bojowej zagrożenia wojennego i stan pełnej gotowości bojowej zgodnie z opracowanym planem osiągania wyższych stanów gotowości bojowej.

Plan osiągania wyższych stanów gotowości bojowej pśt składa się z części opisowej i graficznej. Część opisowa obejmuje:

- ogólną charakterystykę stanów gotowości bojowej;
- organizację wewnętrznego alarmowania kadry zawodowej przez służbę dyżurną;
- sygnały powiadamiania, alarmowania i ostrzegania;
- organizację mobilizacyjnego rozwinięcia pułku;
- harmonogram przedsięwzięć realizowanych w ramach osiągania wyższych stanów gotowości bojowej;
- tabelę norm czasowych osiągania wyższych stanów gotowości bojowej;
- ogólny podział sił i środków pułku;
- organizację dowodzenia;
- organizację regulacji ruchu;
- organizację zabezpieczenia bojowego procesu osiągania wyższych stanów gotowości bojowej;
- normy i urzutowanie podstawowych zapasów amunicji i środków materiałowych;
- plan ewakuacji materiałów;
- plan pobierania sprzętu i materiałów przechowywanych poza pułkiem;
- terminy składania meldunków.

Część graficzna planu osiągania wyższych stanów gotowości bojowej pśt opracowana jest na mapie w skali 1:200 000 lub 1:50 000 i obejmuje:

- miejsce stałej dyslokacji dowództwa i jednostek zabezpieczenia;
- zapasowe rejonów alarmowe oraz PKI, PKM, PRT i PPZ;
- punkty dowodzenia z podziałem na poszczególne komórki dowództwa /mapa 1:25 000/;
- oś trasy, profil lotu i kolejność przebazowania;
- drogi marszu do rejonów alarmowych i na lotnisko /lądowisko/ zapasowe;
- posterunki regulacji ruchu;
- ubezpieczenie bojowe zajmowanych rejonów alarmowych;

- schemat ugrupowania marszowego;
- organizację wyprowadzenia dowództwa, sztabu i pododdziałów do zapasowego rejonu alarmowego /na planie miasta lub szkicu naklejonym na mapę/, a w tym: rozmieszczenie dowództwa, sztabu i pododdziałów w miejscu stałej dyslokacji oraz w punktach zbiórek, bramy wyjazdu z miejsca stałej dyslokacji, wewnętrzne posterunki regulacji ruchu i miejsca pracy zespołu kierowania mobilizacyjnym rozwinięciem pułku;
- na odrębnej mapie rysowuje się zasadniczy rejon alarmowy;
- na oddzielnym schemacie opracowuje się koncepcję mobilizacyjnego rozwinięcia pułku.

W stanie stałej gotowości bojowej prowadzi się w pułku odzienną działalność szkoleniową, zachowując jednocześnie zdolność do wykonywania określonych zadań bojowych siłami i środkami czasu pokojowego. Zdolność do wykonywania zadań bojowych zapewnia się poprzez ciągłe utrzymywanie w garnizonie 2/3 sił eskadr lotniczych wraz z niezbędnymi siłami i środkami naziemnego zabezpieczenia. Na SD pułku pełnione są całodobowe dyżury, a system łączności jest w ciągłej gotowości do przyjęcia i przekazania zarządzeń /zadań, sygnałów/. Co najmniej 50% stanu ewidencyjnego żołnierzy służby zasadniczej znajduje się w rejonie zakwaterowania, a dalszych 20% w obrębie garnizonu w gotowości do wykonania postawionych zadań bojowych. W pełnej sprawności technicznej i użytkowej utrzymuje się co najmniej 80% stanu sprzętu, uzbrojenia, środków transportowych oraz wyposażenia, znajdującego się na ewidencji pułku w okresie pokoju. W magazynach przechowuje się zapasy uzbrojenia i środków materiałowo-technicznych, przygotowane odpowiednio do wydania lub załadowane na środki transportowe. Kadra pułku uczestniczy w przygotowywaniu wyszkolonych rezerw, zapewniających terytorialne uzupełnienie potrzeb mobilizacyjnych, współdziałając w tym celu z terenowymi organami administracji państwowej i wojskowymi komendami uzupełnień /WKU/. Współpraca ta dotyczy również doskonalenia akcji kurierskiej i posłańczej oraz dowozu żołnierzy rezerwy, a także pobierania środków transportowych i maszyn z gospodarki narodowej. Ponadto utrzymuje się również w gotowości eksploatacyjnej obiekty i urządzenia stałe oraz wyposażenie punktu kontrolno-informacyjnego /PKI/, punktu przyjęcia i rozdziału transportu /PRT/, pośrednich punktów zbiórki /PPZ/ i pododdziałowych punktów wyposażenia /PPW/.

Realizacja wymogów stałej gotowości bojowej oraz systematycznie prowadzone szkolenie z gotowości bojowej i mobilizacyjnej zapewniają wykonanie zadań związanych z osiąganiem wyższych stanów gotowości bojowej przez pułk.

W stanie podwyższonej gotowości bojowej utrzymuje się pododdziały w miejscu stałego bazowania i wykonuje się skrycie/bez ogłaszania alarmu i najczęściej pod pozorem ćwiczeń/ ustalone przedsięwzięcia. Są one realizowane w celu podniesienia gotowości do wykonywania zadań bojowych i szybkiego osiągnięcia kolejnych /wyższych/ stanów gotowości bojowej. Na SD pułku wprowadza się ciągle dyżury kierowniczej kadry oraz wzmacnia się zmiany i służby dyżurne na obiektach i sprzęcie. Do garnizonu kieruje się pododdziały przebywające w miejscach czasowego pobytu i żołnierzy przebywających poza jednostką /na dodatkowy rozkaz/. Koszaruje się kadrę zawodową, wydaje się jej broń osobistą i przysługujące na czas wojny wyposażenie. Uzupełnia się w pododdziałach z zapasów nienu-ruszalnych broni strzelecką i granaty, zatrzymuje się w pułku żołnierzy rezerwy odbywających przeszkolenie oraz sprzęt pobrany z gospodarki, wstrzymuje się zwolnienia żołnierzy, którzy odbyli zasadniczą służbę wojskową, oraz realizuje się zgodnie z planem wcielenie żołnierzy młodego rocznika. Wzmacnia się obronę SD, dowództwa i sztabu pułku, przekazuje do WKU uaktualnione zapotrzebowanie na żołnierzy rezerwy i sprzęt oraz przygotowuje się do rozwinięcia PKI, PRT, PPZ i PPW. Po otrzymaniu dodatkowego sygnału przyjmuje się łącza i tory wydzielone z państwowej sieci telekomunikacyjnej, utrzymując pracę środków łączności w niezmiennym reżimie i uruchamia się dodatkowo na odbiór niezbędne sieci i kierunki radiowe. Sprawdza się skrycie na zapasowych częstotliwościach działanie środków radioelektronicznych. Rozkonserwuje się i doprowadza do pełnej sprawności bojowej sprzęt i uzbrojenie, przyspiesza remonty, przeglądy i modernizację sprzętu oraz ładuje na transport samochodowy ruchome zapasy środków materiałowych i technicznych. Formuje się uzupełnienie komendy lotniska zapasowego /UKLZ/ organizuje czołówkę zabezpieczenia pierwszego rzutu naziemnego zabezpieczenia i osiąga się gotowość nr 3 całością sił pułku. Po osiągnięciu podwyższonej gotowości bojowej utrzymuje się osiągnięty stan i kontynuuje szkolenie w rejonie stałej dyslokacji.

W stanie gotowości bojowej zagrożenia wojennego rozwija się PKI, PRT i PPW. W trybie alarmowym dokonuje się mobilizacyjnego uzupełnienia sił i środków pułku do etatu czasu wojennego. Przyspiesza się przebrojenie pododdziałów, które otrzymują nowe uzbrojenie i sprzęt, przerywa się kierowanie sprzętu do modernizacji i na długotrwałe przeglądy, przestrasza się /na dodatkowy sygnał/ środki radioelektroniczne na częstotliwości czasu wojennego. Wstrzymuje się zwolnienia żołnierzy, którzy odbyli zasadniczą służbę wojskową, oraz wcielenie młodego rocznika. Kieruje się do właściwych WKU żołnierzy nie będących na przydziałach mobilizacyjnych oraz kadrę i żołnierzy służby zasadniczej zgodnie z ich przy-

działem mobilizacyjnym. Powoduje się przyspieszenie bądź też zapoozętkowanie realizacji świadczeń osobistych i rzeczowych, wydaje się żołnierzom amunicję, granaty, dozymetry oraz indywidualne pakiety opatrunkowe i przeciwochemiczne, przygotowuje się do użycia wszystkie rodzaje uzbrojenia i sprzętu technicznego, pobiera się wyposażenie i sprzęt przechowywane poza pułkiem, a także przekazuje się nadwyżki. Formuje się rzuty naziemnego zabezpieczenia i przemieszcza UKLZ na lotnisko zapasowe, a pierwszy rzut do zapasowego lub - na dodatkowy sygnał - do zasadniczego rejonu alarmowego. Drugi rzut naziemnego zabezpieczenia wykonuje przedsięwzięcia związane z utrzymaniem zdolności pułku do wykonywania zadań bojowych.

W stanie pełnej gotowości bojowej następuje pełne mobilizacyjne rozwinięcie pułku i osiągnięcie najwyższej gotowości do wykonywania zadań bojowych. W wypadku bezpośredniego przechodzenia do stanu pełnej gotowości bojowej z pominięciem stanu gotowości bojowej zagrożenia wojennego realizuje się przedsięwzięcia przewidziane dla tego stanu i wyprowadza pierwszy rzut naziemnego zabezpieczenia do zasadniczego rejonu alarmowego. Natomiast jeśli w stanie zagrożenia wojennego rzut ten wyszedł do rejonu zapasowego, to po wprowadzeniu stanu pełnej gotowości bojowej przemieszcza się do zasadniczego rejonu alarmowego, rejonu pośredniego lub na wyznaczone lotnisko. Rozwija się w pełni system łączności, przechodzi się na gospodarkę i zaopatrzenie wojenne, oznakowuje pojazdy mechaniczne według zasad obowiązujących w czasie wojny. Niewyszkolonych żołnierzy młodego rocznika kieruje się do jednostek szkolnych i zapasowych. W czasie osiągania pełnej gotowości bojowej przebazowuje się część lub całość rzutu bojowego na lotnisko /lądowisko/ zapasowe lub też inne lotniska, określone w planie osiągania wyższych stanów gotowości bojowej bądź przez przełożonego.

### 3.2. Przebazowanie pót.

W okresie pokoju pót bazuje na lotnisku stałym, posiadając jednocześnie lotnisko /lądowisko/ zapasowe, na którym ciągle utrzymuje niepełną komendę lotniska zapasowego /NKLZ/.

W okresie zagrożenia lub w początkowym okresie wojny, po otrzymaniu sygnału nakażującego osiągnięcie pełnej gotowości bojowej, dla uniknięcia zniszczenia śmigłowców na ziemi rozśrodkowuje się siły i środki pułku na lotnisku stałym i zapasowym lub wyłącznie na lotnisku zapasowym bądź na innym wskazanym przez przełożonego -/np. pośrednim/, a następnie przebazowuje na lotnisko /lądowisko/ w rejonie wyjściowym do operacji.

W odróżnieniu od innych pułków lotniczych, które w zasadzie przebazowują się całością sił i środków, przebazowanie pśt w rejon wyjściowy do operacji posiada charakterystyczne właściwości. Należy do nich przede wszystkim zorganizowane przez pułk przebazowanie tylko części śmigłowców transportowych na nowe lotnisko bazowania. Pozostałe śmigłowce, zgodnie z planem osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej, dokonują przelotu na lotniska bazowania oddziałów i związków taktycznych wojsk lotniczych celem zabezpieczenia ich manewru lotniskowego do rejonu wyjściowego do operacji. W ramach tego zadania śmigłowce transportowe przewożą personel sztabowy, techniczny i zabezpieczający działania bojowe lotnictwa oraz lekki sprzęt w nowy rejon bazowania oddziałów i związków taktycznych, po czym zgodnie z decyzją dowódcy WLF /AL/ przelatują na lotnisko /ładowisko/, na które przebazowały się już zasadnicze siły i środki pśt. Przebazowanie pśt w rejon wyjściowy do operacji jest więc przedsięwzięciem długotrwałym, złożonym i zdecentralizowanym, kończącym się z chwilą przylotu ostatnich załóg po wykonaniu przez nie zadań transportowych związanych z manewrem lotniskowym WLF /AL/.

Inną właściwością przebazowania pśt w rejon wyjściowy do operacji jest zabieranie na pokład śmigłowców, dokonujących przelotu w ugrupowaniu bojowym pułku, znacznych ilości oficerów sztabu, personelu zabezpieczającego i ubezpieczającego działania bojowe oraz sprzętu. Powoduje to poważne zmniejszenie składów osobowych rzutów naziemnego zabezpieczenia.

W toku prowadzenia działań bojowych pśt będzie przebazowywał się na nowe lotnisko /ładowisko/ w zasadzie całością sił i w miarę możliwości z jednoczesnym wykonywaniem zadań bojowych.

Pułk powinien być w ciągłej gotowości do przebazowania i prowadzenia działań bojowych. Organizacja przebazowania powinna zapewnić zachowanie zdolności bojowej pułku, ciągłości prowadzenia działań bojowych, a także dowodzenia pułkiem we wszystkich etapach przebazowania.

Z chwilą otrzymania rozkazu przebazowania dowódca pułku w zależności od nakazanego wariantu koryguje z góry opracowaną tabelę przebazowania, udziela wytycznych i określa sposób oraz kolejność przygotowania pułku do przebazowania. Przy dostatecznej ilości czasu sztab pułku zgodnie z decyzją dowódcy organizuje rekonesans nowego lotniska /ładowiska/.

Grupą rekonesansową zazwyczaj dowodzi zastępca dowódcy pułku do spraw liniowych, a w jej skład wchodzi przedstawiciele sztabu, służby inżynieryjno-lotniczej, batalionu zaopatrzenia oraz batalionu łączności i ubezpieczenia lotów. Zadaniem grupy rekonesansowej jest określenie

przydatność eksploatacyjnej lądowiska /lotniska/, warunków rozmieszczenia pododdziałów, elementów i służb, rejonów rozródowania śmigłowców, możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury, oceny możliwości ochrony i obrony oraz innych rodzajów zabezpieczenia, a także rozprawienia w odpowiednie rejony przybywającego rzutu naziemnego zabezpieczenia. Rezultaty rekonesansu melduje się dowódcy pułku przez techniczne środki łączności lub po powrocie na stare lotnisko /lądowisko/ bazywania.

Wyniki te wraz z propozycjami oficerów sztabu i służb oraz dokonaną oceną sytuacji pozwalają dowódcy pułku powziąć decyzję dotyczącą przebazowania. Po jej zameldowaniu i zatwierdzeniu przez przełożonego następuje realizacja przebazowania pułku na nowe lotnisko /lądowisko/. Najczęściej w pierwszej kolejności przemieszcza się rzut naziemnego zabezpieczenia, który po rozwinięciu się osiąga gotowość do przyjęcia rzutu powietrznego.

Na nowym lotnisku /lądowisku/ rozwija się stanowisko dowodzenia, którego siły i środki przemieszczają się w składzie rzutu naziemnego zabezpieczenia. Zadaniem SD jest kierowanie eskadrami podczas przelotu rzutu powietrznego, przyjęcie śmigłowców, zorganizowanie odtworzenia ich gotowości bojowej, a także kontrola i zapewnienie gotowości lotniska /lądowiska/ oraz jego wyposażenia do rozmieszczenia pułku i prowadzenia przez niego działań bojowych.

Przelot śmigłowców podczas przebazowania bez wykonania zadania bojowego przeprowadza się pojedynczo, parami lub kluczami z zachowaniem zasad maskowania. Trasa i profil lotu powinny wykluczać lub co najmniej utrudniać wykrycie śmigłowców przez nieprzyjaciela. Dla przyjęcia rzutu powietrznego na nowym lotnisku /lądowisku/ włącza się minimalną ilość środków łączności i ubezpieczenia lotów.

Po starcie śmigłowców rzut naziemnego zabezpieczenia, który zabezpieczał działania bojowe pułku na dotychczasowym lotnisku /lądowisku/ bazywania zwijsza się, a następnie przemieszcza w rejon nowego miejsca bazywania pułku.

Po przelocie śmigłowców na nowe lotnisko /lądowisko/ odtwarza się ich gotowość bojową, a ponadto organizuje się obronę i ochronę lądowiska, obronę przed bronią masowego rażenia, rozródowanie i maskowanie sprzętu, a także inne przedsięwzięcia z zakresu zabezpieczenia działań bojowych pułku.

Po zakończeniu przebazowania dowódca pułku melduje dowódcy WLF/AL/

o jego rezultatach i osiągnięciu gotowości do dalszych działań bojowych.

### 3.3. Wykonanie zadań bojowych przez pśt

Podczas wykonywania zadań bojowych przez pśt praca dowódcy i sztabu powinna koncentrować się na realizacji przede wszystkim następujących czynności:

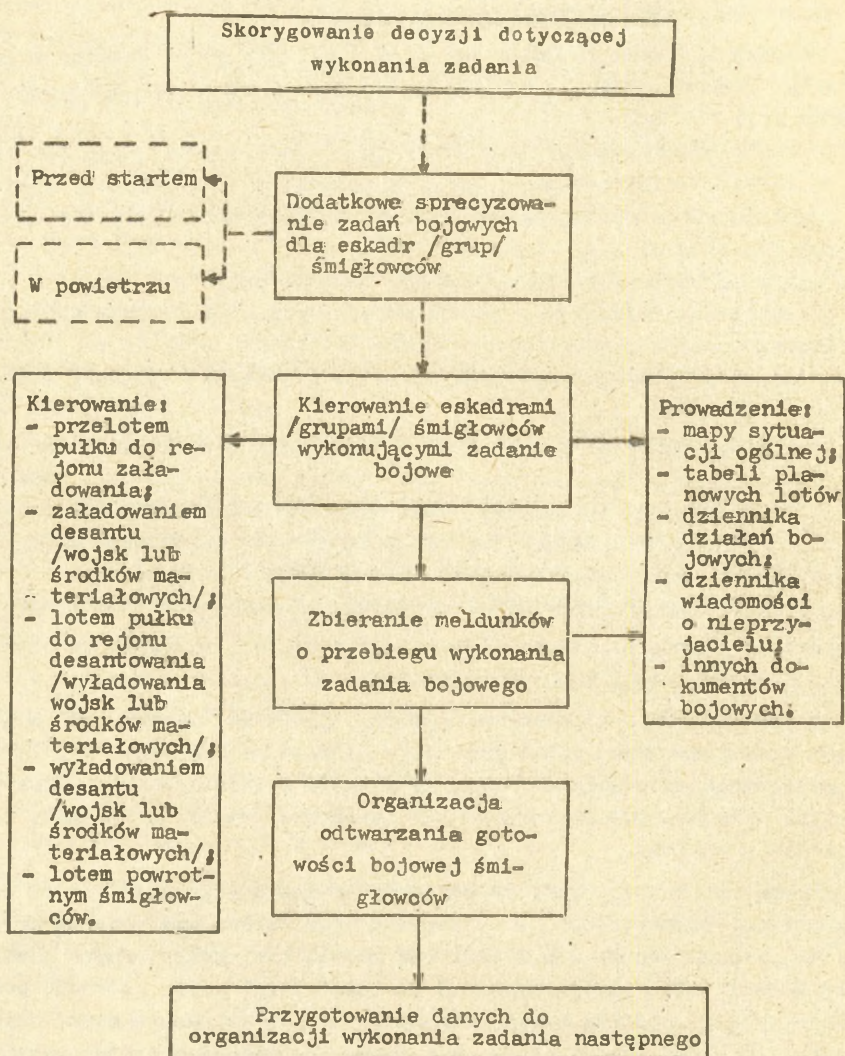
- kierowania eskadrami /grupami/ śmigłowców wykonującymi lot bojowy;
- zbierania informacji o sytuacji naziemnej i powietrznej /głównie o środkach OPL nieprzyjaciela/ i przekazywania wniosków z tej sytuacji dowódcom eskadr;
- prowadzenia niezbędnych dokumentów bojowych;
- zbierania meldunków o warunkach i przebiegu wykonania zadania bojowego;
- organizowania pomocy załogom, które przymusowo lądowały lub opuściły śmigłowiec;
- organizowania ewakuacji oraz remontu uszkodzonego sprzętu lotniczego;
- organizowania odtwarzania gotowości bojowej śmigłowców;
- składania meldunków o wykonaniu zadania do sztabu WLF /AL/;
- zbierania danych do podsumowania działań bojowych;
- przygotowywania danych do organizacji wykonania zadania następnego.

Główne czynności dowódcy i sztabu pśt podczas wykonywania zadań bojowych przez pułk przedstawia rysunek 5.

Z przesnaczenia i zadań wykonywanych przez pśt wynika, że pułk będzie realizował różnorodne przewozy, głównie na korzyść wojsk lądowych. Ponadto może on wykonywać niektóre zadania specjalne, wynikające z żywotnych potrzeb wojsk prowadzących działania bojowe, a niekiedy także i zadania ogniowe.

Wykonanie każdego zadania bojowego wymaga angażowania różnej liczby śmigłowców transportowych: od pojedynczego /zwłaszcza podczas przerzutu grup specjalnych/ lub w składzie niewielkiej grupy /np. w czasie realizacji zadań specjalnych/ aż do całości sił pułku /głównie podczas desantowania/. Liczbę śmigłowców potrzebną do wykonania zadań bojowych należy określać, każdorazowo uwzględniając osiągnięcie nakazanego celu działań bojowych, rodzaj zadań, możliwości przewozowe śmigłowców i konkretną sytuację operacyjno-taktyczną.

Zasadniczym elementem realizacji zadania bojowego przez pśt jest wykonanie lotu bojowego. Każdy lot bojowy, wykonywany przez załogi



Rys.5. Czynności dowódcy i sztabu pułku śmigłowców transportowych podczas kierowania wykonaniem zadania bojowego.

pułku podczas realizacji zadań transportowo-desantowych, obejmuje:

- przelot z lądowiska /lotniska/ bazowania na lądowisko /lotnisko/ załadowania;
- załadowanie śmigłowców i osiągnięcie gotowości do startu z ładunkiem;
- wykonanie lotu do rejonu desantowania lub na lądowisko /lotnisko/ wylądowania bądź wysadzenia;
- wylądowanie /zrzut, wysadzenie/ przewożonego ładunku;
- załadowanie i lot powrotny z rannymi i chorymi /jeżeli zachodzi taka potrzeba/;
- wylądowanie rannych i powrót na nakazane lądowisko /lotnisko/.

### 3.3.1. Wykonanie lotu przez pśt na desantowanie

Pułk śmigłowców transportowych będzie wysadzał desanty taktyczne, najczęściej w składzie batalionu piechoty ze środkami wzmocnienia. W okresie organizacji działań bojowych pułk może otrzymać rejon wyjściowy, przeznaczony do przybliżenia śmigłowców do desantowanych wojsk. Z powodu ograniczonego czasu na wykonanie desantowania pułk z zasady nie korzysta z rejonu wyjściowego, lecz ląduje bezpośrednio w rejonie załadowania desantu. W rejonie załadowania wybiera się i odpowiednio przygotowuje tyle lądowisk załadowania, na ile zgrupowań podzielony jest desant. Zazwyczaj desant taktyczny będzie ładowany na 3-4 lądowiskach załadowania.

Start pułku z lotniska bazowania i lot do rejonu wyjściowego śmigłowców lub - z jego pominięciem - do rejonu załadowania odbywa się pojedynczymi śmigłowcami lub w określonym ugrupowaniu, z zasady na małej wysokości /50-200 m/ i w ciszy radiowej. Każdorazowo sposób i kolejność startu, przyjęte ugrupowanie bojowe, trasa, prędkość i wysokość lotu, a także lądowanie na lądowiskach załadowania desantu podporządkowane są maskowaniu przelotu, planowi załadowania desantu do śmigłowców, uzgodnionemu współdziałaniu z innymi pułkami lotniczymi i wojskami lądowymi zabezpieczającymi wykonanie zadania oraz terminowi desantowania.

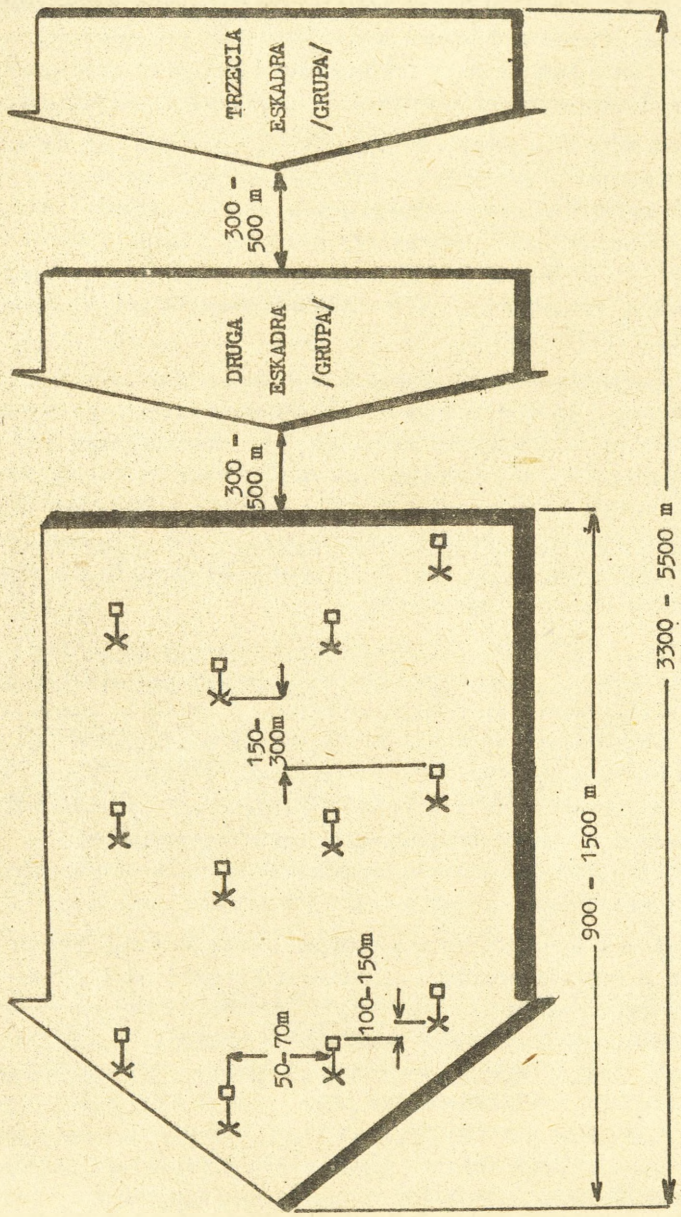
Lądowanie pułku należy wykonać w taki sposób, ażeby na lądowiskach załadowania poszczególnych zgrupowań desantowych lądowały eskadry /grupy/ śmigłowców wydzielone do ich desantowania. Po wylądowaniu śmigłowce kołują do wyznaczonych miejsc postoju lub w sprzyjających warunkach terenowych lądują bezpośrednio w tych miejscach, przewidzianych w planie załadowania desantu. Przebywanie śmigłowców na lądowiskach załadowania powinno być jak najkrótsze i uwarunkowane jedynie ostatecznym

sprecyzowaniem zadania bojowego lub jego elementów, załadowaniem desantu i ewentualnym uzupełnieniem paliwa. W celu skrócenia czasu przebywania śmigłowców na lądowisku przelot powinien być zaplanowany z takim wyliczeniem, aby w czasie lądowania śmigłowców desant był natychmiast gotowy do załadowania.

Załadowanie desantu do śmigłowców odbywa się na ustalony planem załadowania sygnał dowódców załóg, przekazany im ze wspólnego SD pułku i desantowanych wojsk. Podstawą załadowania desantu do śmigłowców jest tabela załadowania. W pierwszej kolejności załadowuje się sprzęt, uzbrojenie i inne środki materiałowe, na końcu stan osobowy desantu. Załadowanie desantu bez ciężkiego sprzętu może odbywać się przy pracujących wirnikach. Od rozpoczęcia załadowania do zakończenia desantowania całością dowodzi dowódca /zastępca dowódcy/ pśt, eskadrami /grupami/ dowódcy eskadr /grup/, a śmigłowcami dowódcy załóg. Ich zastępcami w tym okresie są odpowiedni dowódcy desantowanych wojsk /dowódca desantu, dowódcy zgrupowań desantowych, dowódcy plutonów, drużyn itp./. Dowódcy załóg są odpowiedzialni za właściwe załadowanie, rozmieszczenie i umocowanie sprzętu bojowego i stanu osobowego desantu na pokładzie śmigłowców. Po sprawdzeniu dokładności załadowania desantu meldują na SD drogą radiową lub sygnałem o gotowości śmigłowców do startu.

Start odbywa się na sygnał z SD i może być wykonywany pojedynczymi śmigłowcami, grupami lub nawet całym pułkiem jednocześnie. Decyduje o tym rozmiar lądowisk załadowania i odległość między nimi, a także poziom wyszkolenia pilotów i warunki atmosferyczne. W trudnych warunkach atmosferycznych /ograniczoną widzialność, niska podstawa chmur/ i w nocy eskadry /grupy/ śmigłowców powinny wykonywać start z przerwą czasową umożliwiającą im wykonanie lotu z widzialnością wzrokową grupy poprzedzającej. Pułk z zasady wykonuje zbiórkę metodą dopędzania na trasie /gdy kierunek startu zbliżony jest do kierunku lotu na desantowanie/ lub zakrętu o  $180^{\circ}$  /w przeciwnym wypadku/. W czasie zbiórki pułk przyjmuje ugrupowanie przewidziane do wykonania lotu po trasie. Podstawowym ugrupowaniem bojowym pułku podczas desantowania jest kolumna eskadr /grup/ i kluczy, klucze w klinie śmigłowców. Odległości między eskadrami /grupami/ śmigłowców powinny wynosić 300-500m. Takie ugrupowanie pułku jest stosunkowo wąskie i krótkie, co ułatwia zabezpieczenie wykonania lotu na desantowanie przez inne rodzaje lotnictwa i pomyślnie pokonanie przeciwdziałania środków OPL nieprzyjaciela, a także zapewnia dogodne pilotowanie i swobodę manewru śmigłowców.

Wariant ugrupowania bojowego pśt podczas realizacji desantowania przedstawia rys.6.



Rys. 6. Ugrupowanie bojowe pułku śmigłowców transportowych podczas lotu z desantem /variant/.

Trasa lotu z desantem nad własnym terenem powinna przebiegać w miarę możliwości po linii prostej z tym, że należy omijać niebezpieczne przeszkody terenowe, strefy zakazane i skażone oraz obłoki promieniotwórcze powstałe w wyniku uderzeń bronią jądrową nieprzyjaciela. Wysokość lotu po trasie nad własnym terenem powinna być ciągle poniżej możliwej strefy wykrywania przez środki radiotechniczne nieprzyjaciela.

Przelotu rubieży styczności bojowej wojsk najdogodniej dokonywać na minimalnej bezpiecznej wysokości z możliwie największą prędkością lotu i w miejscach najsłabiej obsadzonych przez wojska nieprzyjaciela. Ponadto powinien on być zsynchronizowany w czasie z działalnością ogniwą pułków lotniczych oraz wojsk raketowych i artylerii, a także z przedsięwzięciami wykonywanymi przez inne rodzaje wojsk lądowych, które zabezpieczają desantowanie.

Trasa lotu nad terenem nieprzyjaciela powinna omijać zgrupowania jego wojsk, środki OPL i strefy skażeń promieniotwórczych, a ponadto powinna zapewnić przede wszystkim krótki czas jego trwania, pewność wyjścia na zasadnicze lub zapasowe lądowiska wyładowania bez stosowania skomplikowanego manewru i skuteczne zabezpieczenie przez inne pułki lotnicze. Radiotechniczne środki wykrywania i środki OPL narzucają pułkowi konieczność wykonywania lotu z desantem nad terenem nieprzyjaciela na bardzo małych wysokościach /30-50 m/.

W trudnych warunkach atmosferycznych i podczas prowadzenia działań bojowych z użyciem BMR pułk może wydzielić grupę rozpoznania warunków atmosferycznych i skażeń promieniotwórczych. W tym celu grupa ta /w składzie 1-2 śmigłowców/ wykonuje lot na 15-20 minut przed zasadniczym ugrupowaniem bojowym pśt, prowadzi rozpoznanie pogody i skażeń promieniotwórczych na trasie lotu i w rejonie lądowania, a efekty tego rozpoznania przekazuje drogą radiową załogom wykonującym lot bojowy z desantem. Umożliwia to dowódcy pułku /dowodzącemu desantowaniem/ korygowanie decyzji w celu bezpiecznego wykonania zadania.

Pułk z desantem lądują zwykle eskadrami /grupami/ śmigłowców na kilku położonych w pobliżu siebie lądowiskach. Po przylocie eskadr /grup/ nad lądowiska wyładowania ich dowódcy, w zależności od rozmiarów lądowiska, trwałości gruntu, stanu nawierzchni i charakteru roślinności lub grubości pokrywy śnieżnej, podejmują decyzję o wykonaniu lądowania pojedynczymi śmigłowcami lub grupami bądź też wysadzeniu desantu z zawisu. W wypadku wysadzenia desantu na lądowisku o ograniczonej płaszczyźnie lądują tylko śmigłowce z ciężkim sprzętem, a wyładowanie stanu osobowego desantu i lekkiego sprzętu dokonuje się z zawisu.

Lądowanie z desantem w nocy najczęściej możliwe jest tylko na odpo-

wiednio oznaczonych lądowiskach, które przygotowują grupy zabezpieczenia lądowania. W tym celu grupy te wysadza się w rejonie lądowania na 10-15 minut przed przylotem zasadniczych sił pułku z desantem. Oznaczają one lądowiska wylądowania przy pomocy świateł /najczęściej koloru białego lub zielonego/, które włącza się na 3-5 minut przed przylotem eskadr /grup/. Grupy te powinny ponadto posiadać niezbędne środki łączności w celu kierowania śmigłowcami z desantem, podchodzącymi do lądowania.

Wylądowanie desantu następuje bezpośrednio po przyziemieniu na sygnał dowódcy grupy bez wyłączenia silników /z wyjątkiem wypadków, gdy wylądowuje się ciężki sprzęt o dużych gabarytach/ i bez czekania aż wszystkie śmigłowce wylądują.

Start odbywa się natychmiast po wylądowaniu każdego śmigłowca i najczęściej bez dokonywania zbiórki całości ugrupowania bojowego śmigłowce wykonują lot po trasie powrotnej. Lot powrotny z zasady odbywa się po tej samej trasie i na tej samej wysokości co z desantem, aby wykluczyć konieczność wydzielenia dodatkowych sił do obezwładnienia środków OPL nieprzyjaciela.

Po wykonaniu desantowania pułk może lądować w miejscu swego bazowania lub na innych lądowiskach, z których będzie wykonywał kolejne zadanie bojowe.

Po wylądowaniu śmigłowce rozśrodkowuje się, maskuje i odtwarza ich gotowość bojową w celu przygotowania do następnych lotów bojowych.

Dowódcy eskadr /grup/ śmigłowców meldują dowódcy pułku o przebiegu desantowania. Dowódca pśt melduje dowódcy WLF /AL/ o wykonaniu zadania bojowego i osiągniętych rezultatach działań.

Wykonanie desantowania kończy się omówieniem jego przebiegu, prowadzonym przez dowódcę pułku. Omówienie ma na celu doskonalenie organizacji i poszukiwanie najskuteczniejszych sposobów wykonania desantowania oraz usunięcie dostrzeżonych niedociągnięć w taktyce działań.

### 3.3.2. Właściwości wykonania innych zadań bojowych przez pśt

Wykonanie pozostałych zadań transportowo-desantowych przez pśt przebiega podobnie jak desantowanie i obejmuje te same etapy lotu bojowego. Dlatego przedstawione zostaną tylko niektóre ich charakterystyczne elementy, odróżniające je od desantowania. Gdy wykonanie tych zadań wiąże się z realizacją lotu nad terenem nieprzyjaciela, wówczas pułk powinien przestrzegać tych samych zasad co podczas desantowania.

Pułk śmigłowców transportowych będzie realizował przewozy wojsk ze sprzętem z głębi kraju /z zaplecza/ do rubieży styczności bojowej wojsk. Nie wyklucza się także przewozów rokadowych pomiędzy frontami i armiami.

W toku działań bojowych potrzeby dotyczące przewozu wojsk ze sprzętem będą znaczne. W związku z ograniczonymi możliwościami pśt w tym zakresie będzie on jednak wykorzystywany tylko w wyjątkowych wypadkach np. do przerzutu odwodów przeciwpancernych i oddziałów zaporowych na kierunek zagrożony przez broń pancerną nieprzyjaciela czy dla zamknięcia luk we własnym ugrupowaniu powstałych w wyniku uderzeń BMR nieprzyjaciela.

Ze względu na realizację tego zadania z zasady nad terenem własnym jest ono znacznie łatwiejsze do wykonania niż desantowanie. Uwzględniając dogodne warunki wykonania przewozów wojsk nad własnym terenem, śmigłowce mogą być załadowane do pełnych możliwości przewozowych. Maksymalny ciężar startowych śmigłowców narzuca pułkowi konieczność ich startu pojedynczo i sposobem samolotowym. Z tego wynika, że pułk zadania te często będzie wykonywał w kolumnie lub potoku pojedynczych śmigłowców.

Trasa lotu z reguły będzie możliwie najkrótsza z tym, że powinna omijać rejony zajęte przez przeciwnika na naszym terenie /np. desanty, grupy dywersyjno-rozpoznawcze/, strefy zakazane i skażone. Profil lotu musi uniemożliwiać wykrycie śmigłowców przez środki radiotehniczne nieprzyjaciela. Podczas lotu załogi śmigłowców mogą wykorzystywać środki łączności i radiotehnicznego ubezpieczenia lotów innych oddziałów lotniczych, co znacznie ułatwia wykonanie zadania, a zwłaszcza nawigowanie śmigłowców. Lądowanie odbywać się powinno bezpośrednio z trasy, bez dodatkowych manewrów.

Dowóz środków materiałowych do walczących wojsk przez pśt uzupełnia w najważniejszych okresach działań bojowych inne rodzaje transportu /samochodowego, kolejowego i wodnego/. Dowóz środków materiałowych pułk realizuje w zasadzie sposobem kolejnych przewozów. Zadanie to wykonywane będzie grupami w składzie klucza, a niekiedy nawet pojedynczymi śmigłowcami. Nie wyklucza się możliwości dowozu środków materiałowych całością sił pułku.

Przelot na lądowiska załadowania środków materiałowych załogi śmigłowców wykonują na dogodnych wysokościach, zachowując przy tym skrytość lotu i jego maskowanie. Lądowiska załadowania, odpowiednio przygotowane przez tyły wojsk lądowych /wojsk lotniczych frontu/ powinny znajdować się w odległości 5-10 km od polowych składów lub zgrupowania od-

działów polowych składów środków materiałowych.

Środki materiałowe odpowiednio uformowane w jednostki ładunkowe /ze-stawione na paletach, w pojemnikach, kontenerach, pakietach i innych urządzeniach/ ładowane są do śmigłowców zgodnie z opracowanym zawnazu planem załadowania. Nadzór nad procesem ładowania sprawują dowódcy za-lóg śmigłowców. Są oni odpowiedzialni za właściwe załadowanie i rozmie-szczenie środków materiałowych, a także za ich umocowanie do specjal-nych uchwytów na podłodze i ścianach śmigłowców linami, pasami i siat-kami oraz spięcie odpowiednimi klamrami.

Jeżeli dowóz środków materiałowych odbywa się metodą ładowania śmi-głowców to dowódcy załóg otrzymują po dwa egzemplarze asygnat na prze-wożone środki. Jeden egzemplarz dowódcy ci oddają odbiorcy, a drugi po uzyskaniu potwierdzenia odbioru zwracają komendantowi zgrupowania polo-wych składów lub ich oddziałów podczas wykonywania kolejnych lotów. W innym wypadku pót potwierdzone asygnaty odbioru środków materiałowych przesyła pocztą do odpowiednich organów tyłowych wojsk lądowych lub wojsk lotniczych frontu.

Podczas zaopatrywania wojsk, w sytuacji gdy śmigłowce nie mogą wy-ładować /z reguły z powodu złego stanu nawierzchni/, stosuje się zrzut środków materiałowych na spadochronach lub bez nich, a także rozładowa-nie śmigłowca z zawisu. Ponadto niezbędne wojskom środki materiałowe o gabarytach przekraczających możliwości ich załadowania do kabin багаżo-wych śmigłowców pułk będzie przewoził na podwieszeniach zewnętrznych.

Dokonywanie zrzutu ładunków na spadochronach odbywa się z wysokości 400-800 m przy minimalnej prędkości lotu. Zrzut środków materiałowych bez spadochronów realizowany jest z wysokości bezpiecznej, wykluczają-cej możliwość zderzenia się śmigłowców z przeszkodami terenowymi. Zrzu-towisko do zrzutów środków materiałowych na spadochronach, przy ugrupo-waniu pułku w kolumnie eskadr i kluczy, powinno mieć rozmiary 1000x x1500 m, a do rzutów bez spadochronów 300 x 500 m.

W wypadku rozładowywania śmigłowców z zawisu utrzymują one wysokość do 1 m. nad ziemią. Jeżeli z powodu przeszkód terenowych nie można wy-konać zawisu na tej wysokości, śmigłowce utrzymują wysokość bezpieczną, a wyładowania środków materiałowych dokonują załogi za pomocą zamonto-wanej na pokładzie wyciągarki. W podobny sposób w takich warunkach może odbyć się załadunek środków materiałowych na pokład śmigłowców.

Podczas lotów z ładunkiem na podwieszeniach zewnętrznych przedsta-wiciel pót /dowódcą załogi/ wyznacza na lądowisku załadowania specjal-

ny kwadrat do rozmieszczenia i podwieszenia środków materiałowych. Ponadto, aby zapewnić dokładny zawis śmigłowców nad ładunkiem ustawia się z przodu kwadratu oraz z prawej i lewej strony od niego - pomocnicze punkty orientacyjne /w dzień - chorągiewki lub inne elementy oznakowania, w nocy - lampy/. Załadowaniem środków materiałowych na podwieszenia zewnętrzne kieruje przedstawiciel pśt, utrzymując między innymi w tym celu ciągłą łączność z załogami śmigłowców.

Rejsy powrotne śmigłowców po dostarczeniu środków materiałowych do wojsk metodą lądowania wykorzystuje się zwykle do ewakuacji rannych i chorych. W szczególnie trudnej sytuacji medycznej, w warunkach masowych strat sanitarnych i - wymuszonej sytuacją bojową - konieczności ewakuacji medycznej w głąb obszaru tyłów frontu lub poza ten obszar, pśt może być wykorzystywany do ewakuacji porażonych i chorych niezależnie od dostaw środków materiałowych.

Po wylądowaniu środków materiałowych śmigłowce przystosowuje się do ewakuacji rannych i chorych poprzez usunięcie z kabin ładunkowych wszystkich zbędnych przedmiotów oraz zamocowanie stojaków na nosze. Załadowanie porażonych i chorych na śmigłowce nadzorowane jest przez ich załogi, które powinny zwracać szczególną uwagę na przestrzeganie następujących podstawowych zasad:

- ustawianie noszy rozpoczyna się od przedniej części kabiny;
- porażonych i chorych układa się głową w przód do kierunku lotu;
- nosze ustawia się najpierw w górnych poziomach, następnie na środkowych i dolnych;
- porażonych i chorych o większym ciężarze umieszcza się najniżej;
- ciężko porażonych i chorych, wymagających obserwacji i specjalnej opieki w locie, umieszcza się na środkowych poziomach bliżej kabiny pilota;
- przy ewakuacji tylko siedzących porażonych i chorych rozmieszcza się ich zaczynając od miejsc przedniej części kabiny;
- w każdym śmigłowcu porażonym i rannym powinien towarzyszyć co najmniej jeden przedstawiciel personelu medycznego /na Mi-6 jeden przedstawiciel na 20-25 ewakuowanych/ z niezbędnym wyposażeniem do udzielania pomocy medycznej i pielęgnacji.

Lot z rannymi i chorymi odbywa się według zasad obowiązujących podczas wykonywania innych zadań bojowych.

Po wylądowaniu śmigłowców na wyznaczonych lądowiskach dowódca załóg zwraca uwagę, aby wpierw wyprowadzono ze śmigłowców rannych i porażonych siedzących, a następnie wynoszono leżących, najpierw z dolnego pię-

tra, następnie z pięter środkowych i górnych, zaczynając od noszy rozmieszczonych najbliżej drzwi.

Zadania ogniowe pśt wykonuje z zasady podczas przygotowania rejonu desantowania do wysadzenia desantu, a niekiedy także podczas lotu po trasie nad terenem nieprzyjaciela. Działalność ogniowa pułku z reguły stanowi element zabezpieczenia wykonania zadania transportowo-desantowego, realizowanego w głębi ugrupowania bojowego nieprzyjaciela. Obiektami uderzeń pułku będą najczęściej etatowe środki OPL wojsk lądowych, nieopancerzone środki walki i punkty oporu.

W czasie wykonywania uderzenia na obiekty w rejonie desantowania pierwsze w rejon działań wchodzi śmigłowce Mi-8. Każda eskadra /grupa/ śmigłowców transportowych, wychodząc na obiekt ataku, dla zabezpieczenia jednoczesnego uderzenia dokonuje manewru w celu przyjęcia optymalnego ugrupowania bojowego, umożliwiającego maksymalne porażenie nieprzyjaciela.

Jeśli przyjąć, że odległość wykrycia obiektów wynosi średnio 2-3 km, a prędkość lotu śmigłowców 180-210 km/h, to manewr zmiany ugrupowania bojowego należy rozpoczynać na odległości 6-8 km od celu.

W zależności od charakteru obiektu, przewidzianego do obezwładnienia, grupy śmigłowców transportowych wychodzą na cel w ugrupowaniu "kolumna kluczy", "schody kluczy" lub "front kluczy".

Rodzaj ugrupowania bojowego oraz odległości i odstępy między kluczami określa dowódca pułku biorąc pod uwagę przede wszystkim charakter obiektu, uzbrojenie śmigłowców oraz zachowanie bezpieczeństwa ze względu na stosowane środki rażenia.

Celem zwiększenia efektywności uderzenia dowódcy eskadr /grup/ przydzielają obiekty uderzeń poszczególnym kluczom, a dowódcy kluczy między pary lub śmigłowce. Śmigłowce Mi-4A i Mi-6 ze względu na posiadane uzbrojenie strzeleckie wykorzystuje się zazwyczaj w drugim rzucie ugrupowania bojowego eskadry /grupy/ do niszczenia siły żywej i środków nieopancerzonych /pojazdy mechaniczne, radiostacje itp./.

Atak na obiekty rozmieszczone w rejonie desantowania wykonuje się bezpośrednio z trasy, z małymi kątami nurkowania /około 5<sup>o</sup>/. W okolicznościach gdy warunki sytuacji bojowej i atmosferycznej utrudniają lub uniemożliwiają atak z lotu nurkowego, należy go wykonać z zawisu.

Po wykonaniu ataku śmigłowce lądują i wysadzają desant.

W wypadku przeciwdziałania organioznych środków OPL wojsk lądowych

podczas lotu po trasie załogi ostrzelanych śmigłowców powinny wykonać odpowiedni manewr kursem i wysokością, a gdy to jest możliwe i celowe, zaatakować prowadzące ogień środki przeciwlotnicze. W takiej sytuacji decyzję o ataku na środki OPL podejmuje dowódca ostrzelanego klucza. Ostrzega on równocześnie pozostałe załogi ugrupowania bojowego pułku o grożącym niebezpieczeństwie.

Wykonanie innych zadań bojowych przez pśt, a zwłaszcza zadań specjalnych, realizowanych najczęściej pojedynczymi śmigłowcami lub ich małymi grupami zostało opisane w części I podręcznika.

### ZAKOŃCZENIE

Działania bojowe pśt stanowią szeroką problematykę z zakresu organizacji, możliwości bojowych, sposobów działań i sposobów wykonania zadań, a także zabezpieczenia bojowego działań pułku.

W podręczniku przedstawione zostały najważniejsze zagadnienia tej problematyki.

Główną uwagę poświęcono bardzo skomplikowanej i wymagającej wielu przedsięwzięć organizacyjnych części działań bojowych pśt, która wiąże się z desantowaniem taktycznego desantu powietrznego.

Podręcznik zawiera syntetyczny materiał, który umożliwia zrozumienie i studiowanie taktyki działań bojowych pśt w różnych warunkach sytuacji bojowej.

Większość z prezentowanych zagadnień została praktycznie sprawdzona w czasie ówczesnych z udziałem i bez udziału wojsk. Niektóre z nich wymagają dalszej kontroli i ewentualnie weryfikacji. Wszystkie należy systematycznie doskonalić i dostosowywać do coraz to nowych wymagań współczesnego pola walki.

Wydrukowano w 50 egz.  
Egz. nr 1-50 Bibl. Nauk OZS  
Wyk. ppłk Michałak  
Druk A.W.  
Druk ASG WP nr pf 326/pf 841/W  
Kor. H.W.

BIBLIOTEKA NAUKOWA ASG WP  
45393

