



Grey Scale #13

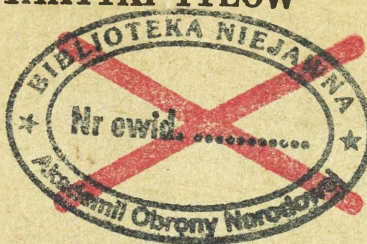


DANES-PICTA.COM

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

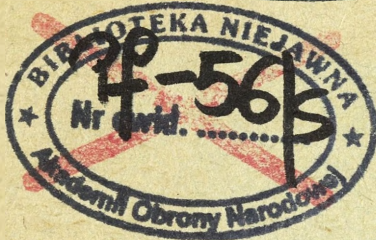
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW



JAWNE
POUFNE

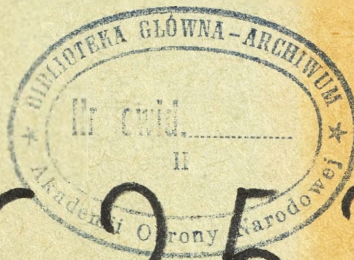
Egz. Nr 5



Ppłk dypl. Zbigniew KONIECZKA

**ORGANIZACJA DOWOZU i EWAKUACJI
TRANSPORTEM POWIETRZNYM**

Materiał do studiowania



62528

WARSZAWA

LIPIEC

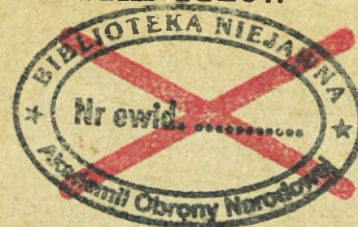
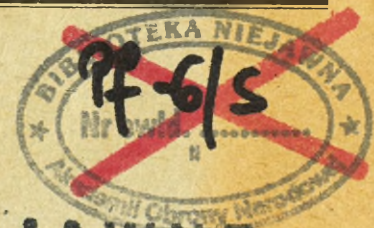
1986



PP-6/S

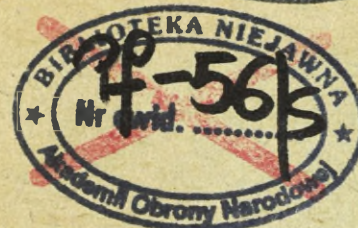
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW



JAWNE
PODFNE TAJNE

Egz. Nr5



Ppłk dypl. Zbigniew KONIECZKA

ORGANIZACJA DOWOZU i EWAKUACJI TRANSPORTEM POWIETRZNYM

Materiał do studiowania



62528

Wydział Wojsk Lądowych
Katedra Taktyki Tyłó

jawne
~~infort. na techniczne. Podst. prot.~~
nr uch 828 z oh-20070228



JAWNE

POUFNE

5

Zatwierdza
Sraf Katedry Taktyki Tyłó

gen. bryg. Zbigniew KAMENSKI



Pp2k dypl. Zbigniew KONIECZKA

ORGANIZACJA DOWOZU I EWAKUACJI TRANSPORTEM
POWIETRZNYM

/materiał do studiowania/

~~POUFNE~~
~~24.01.2003 Jan Kallinowski.~~



UKŁAD I TREŚĆ PRACY

	str.
Wstęp	2
I. ORGANIZACJA DOWOZU ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH TRANSPORTEM POWIETRZNYM	4
1. Zasady ogólne	4
2. Rodzaje dowozu środków materiałowych i ewakuacji.	5
3. Metody zaopatrywania wojsk transportem powietrznym. ..	5
4. Planowanie dowozu środków materiałowych w systemie zaopatrywania i ewakuacji.	7
5. Plan dowozu.	8
6. Przygotowanie środków materiałowych do dowozu.	8
7. Ładowanie środków materiałowych do samolotów /śmigłowców/.	9
II. ORGANIZACJA PRZYJĘCIA ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH DOWOŻONYCH TRANSPORTEM POWIETRZNYM.	11
1. Zasady ogólne.	11
2. Zapotrzebowanie na dowóz środków materiałowych.	11
3. Przygotowanie rejonu przyjęcia środków materiałowych..	12
4. Przyjęcie środków materiałowych dowożonych transportem powietrznym.	13
III. ORGANIZACJA EWAKUACJI MEDYCZNEJ TRANSPORTEM POWIETRZNYM..	15
1. Zasady ogólne.	15
2. Organizacja ewakuacji medycznej transportem powietrznym	16
3. Ewakuacja rannych i chorych w ogniwie związek taktyczny - związek operacyjny.	19
4. Organizacja ewakuacji rannych i chorych w ogniwie BSzP - obszar kraju.	19
BIBLIOGRAFIA.	20
ZAŁĄCZNIK - Orientacyjne możliwości transportu powietrznego w zakresie przewozu ładunków i ewakuacji rannych i chorych.	

WSTĘP

W związku z dużym rozwojem techniki wojennej, obraz ewentualnej przyszłej wojny będzie diametralnie różnił się od dotychczas prowadzonych działań wojennych nie wyłączając II-giej wojny światowej. Cechami charakterystycznymi przyszłej wojny będą przede wszystkim: duże tempo prowadzonych działań, nieograniczony zasięg oraz obszar działań. Z powyższego wynika się problem kompleksowego użycia wszystkich rodzajów transportu, szczególnie transportu powietrznego w systemie dowozu środków materiałowych do walczących wojsk. W przyszłych działaniach bojowych powstawać będą takie sytuacje operacyjno-taktyczne, gdzie dostarczanie środków materiałowych walczącym wojskom oraz ewakuacja rannych i chorych tradycyjnymi środkami transportu stanie się wręcz niemożliwe. Potrzeba taka może zaistnieć podczas oderwania się walczących wojsk od głównych sił zgrupowania uderzeniowego, w czasie walki w okrążeniu, w czasie działania operacyjnej grupy manewrowej frontu /armii/ oraz w warunkach szczególnych jak: prowadzenie działań w terenie pociętym przeszkodami wodnymi, w strefach dużych zniszczeń, pożarów i skażeń promieniotwórczych.

Za wykorzystaniem transportu powietrznego do dowozu środków materiałowych i ewakuacji rannych i chorych przemawia również duża wrażliwość na oddziaływanie nieprzyjaciela tradycyjnych środków transportu /pojazdy mechaniczne, transport kolejowy i wodny/. Stałe i ciągłe oddziaływanie nieprzyjaciela na infrastrukturę dróg samochodowych i kolejowych /wiadukty, mosty/ oraz na środki transportu samochodowego i kolejowego znacznie ograniczy systematyczność dowozu środków materiałowych, a tym samym obniży tempo prowadzonych działań zaczepnych. Problem ten jak na wstępie wspomniano w dużym stopniu rozwiązać może transport powietrzny.

W obecnych warunkach obronności naszego kraju transport powietrzny ze względu na ograniczone możliwości nie może zastąpić w pełni innych rodzajów transportu /samochodowego, kolejowego i niekiedy wodnego/, będzie jednak uzupełniał je w najważniejszych i kryzysowych okresach prowadzonych działań bojowych.

I. ORGANIZACJA DOWOZU ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH TRANSPORTEM POWIETRZNYM

1. ZASADY OGÓLNE

Organizatorem zaopatrywania drogą powietrzną jest Zastępca dowódcy frontu - kwatermistrz, który przedstawia dowódcy frontu odpowiednie propozycje opracowane przez podległe sobie sztaby i służbę komunikacji wojskowej. Przewozy powietrzne planowane są ze sztabem Wojsk Lotniczych Frontu /WLF/. Wykonawcą przewozów są związki faktyczne i oddziały lotnicze WLF. Decyzje na wykonanie przewozów transportem powietrznym podejmuje dowódca frontu.

W decyzji dowódca frontu ustala:

- jakim wojskiem, kiedy i w jakiej ilości dostarczyć środki materiałowe;
- ilość i czas przygotowania środków materiałowych;
- skład lotnictwa transportowego wydzielonego do wykonania przewozów;
- rejony rozmieszczenia lotnisk zabezpieczenia materiałowego /LZM/, lądowisk oraz zrzutowisk;
- termin gotowości oraz siły i środki wydzielone do ich przygotowania i obsługi;
- sposób zabezpieczenia bojowego przewozów, lotnisk, lądowisk i zrzutowisk.

Dowódca WLF na podstawie decyzji dowódcy frontu i planu dowozu opracowanego przez sztab kwatermistrzostwa frontu, wydziału LZM, organizuje zabezpieczenie materiałowo-techniczne i lotniskowe oraz osłonę lotnisk bazowania i przelotów lotnictwa transportowego. Zasadniczymi dokumentami, na podstawie których organizuje się przewozy transportem powietrznym są: zarządzenie wstępne, wstępne zarządzenia bojowe i rozkaz bojowy dowódcy frontu, oraz plan przewozów transportem powietrznym. Wielkość dowozu środków materiałowych transportem powietrznym określa się na podstawie zapotrzebowań służb zaopatrujących i podległych związków operacyjnych oraz możliwości lotnictwa transportowego.

2. RODZAJE DOWÓZU ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH I EWAKUACJI

W zależności od sytuacji taktyczno-operacyjnej i przewidywań na współczesnym polu walki wyróżnia się:

- dowóz i ewakuacja doraźna;
- dowóz i ewakuacja regularna.

W zależności od sytuacji bojowej na terenie, nad którym dokonuje się dowozu i ewakuacji, wyróżnia się:

- dowóz i ewakuacja nad terenem zajętym przez wojska własne;
- dowóz i ewakuacja nad terenem zajętym przez wojska nieprzyjaciela.

Dowóz i ewakuacja doraźna mogą występować tak w okresie organizacji, jak i w toku operacji. Zazwyczaj wielkość ich nie będzie duża, nie będą więc wymagały specjalnych przygotowań. Nie mniej jednak sztaby i jednostki tyłowe powinny być do tego rodzaju przedsięwzięcia przygotowane.

Dowóz i ewakuacja regularna wynika z określonego planu prowadzenia operacji, dotyczącego zaopatrywania i ewakuacji desantów powietrznych i morskich, związków taktycznych działających w głębi ugrupowania nieprzyjaciela lub okrążeniu.

Dowóz i ewakuacja nad terenem zajętym przez wojska własne mogą mieć charakter doraźny lub regularny i będzie się odbywać z reguły metodą lądowania samolotów /śmigłowców/. W wyjątkowych wypadkach /brak lotnisk lub lądowisk/ lub gdy teren w którym działają wojska nie nadaje się do lądowania, zaopatrywanie może odbywać się przez zrzut.

Dowóz i ewakuacja nad terenem zajętym przez nieprzyjaciela w zasadzie odbywa się w nocy metodą zrzutu. W wyjątkowych wypadkach na terenach opanowanych przez wojska powietrzno-desantowe lub grupy operacyjno-agniewowe dowóz środków materiałowych przeprowadza się w dzień metodą lądowania.

3. METODY ZAOPATRYWANIA WOJSK TRANSPORTEM POWIETRZNYM

Zaopatrywanie wojsk w środki materiałowe oraz ewakuację rannych i chorych transportem powietrznym dokonuje się zarówno w dzień i w nocy stosując następujące metody:

- lądowanie samolotów /śmigłowców/ z ładunkami;
- zrzut środków materiałowych na spadochronach lub bez spadochronów.

- sposób kombinowany

Wybór metody wykonywania dowozu transportem powietrznym zależy od:

- liczby i rodzaju będących w dyspozycji powietrznych środków transportu;
- ilości i rodzaju dowożonych środków materiałowych;
- sytuacji bojowej w okresie planowanego dowozu;
- czasu potrzebnego na przygotowanie i wykonanie dowozu;
- warunków meteorologicznych.

Najskuteczniejszą metodą zapatrywania wojek jest metoda lądowania samolotów /śmigłowców/. Metoda ta umożliwia optymalne wykorzystanie kabiny ładunkowej samolotu /śmigłowca/ bez zbędnego dodatkowego opakowania i oprzyrządowania, a także pozwala w drodze powrotnej ewakuować rannych i chorych. Zrzut środków materiałowych z wykorzystaniem spadochronów lub bez spadochronów stosuje się w wypadku, gdzie lądowanie samolotów /śmigłowców/ nie jest możliwe.

Przy zapatrywaniu metodą zrzutu na spadochronach stosuje się następujące sposoby:

- zrzut specjalnych zasobników podwieszonych pod śmigłowcem;
- zrzut jednostek ładunkowych z wnętrza odpowiednio przystosowanej komory ładunkowej samolotu;
- sposób kombinowany

Ujemnymi cechami wymienionych sposobów zrzutu ładunków są:

- duży ciężar opakowania dodatkowego /zasobniki, spadochrony/ stanowiący około 20-30 % ogólnego ciężaru ładunku;
- duży nakład pracy związanej z przygotowaniem ładunku do zrzutu;
- znaczne rozprószanie ładunków na zrzutowisku.

Dokonując wyboru metody zrzutu należy brać pod uwagę:

- właściwości fizyczne i topograficzne wybranego dla zrzutu terenu jego rozmiar, pokrycie, twardość podłoża itp.;
- możliwość podjęcia zrzutu przez pododdziały, oddziały zapatrywania;
- potrzebny czas na przygotowanie środków materiałowych do zrzutu na spadochronach lub bez spadochronów;
- ilość i rodzaj zrzucanych środków materiałowych;
- działania nieprzyjaciela w rejonie zrzutu.

4. PLANOWANIE DOWOZU ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH W SYSTEMIE ZAOPATRYWANIA I EWAKUACJI

Konieczność dowozu środków materiałowych do wojsk transportem powietrznym określa się w zależności od warunków, w jakich przebiega operacja. Potrzeba taka może powstać nie tylko w toku operacji, ale ~~nie~~ także w okresie jej organizacji. W każdym jednak wypadku potrzeba dowozu środków materiałowych i sprzętu transportem powietrznym wymaga dokładnej analizy sytuacji taktycznej i taktyczno-operacyjnej jako podstawy planowania użycia transportu powietrznego.

Podstawą planowania dowozu środków materiałowych transportem powietrznym jest decyzja dowódcy frontu. Plan dowozu transportem powietrznym opracowuje sztab kwaterynistrzostwa frontu w ścisłym współdziałaniu ze sztabem WLF oraz współudziałe zainteresowanych rodzajów wojsk i służb. Podstawą opracowania planu stanowi znajomość sytuacji taktyczno-tyłowej zaopatrywanych związków taktycznych oraz znajomość:

- liczby i rodzajów będących w dyspozycji powietrznych środków transportowych;
- ilości i rodzaju dowożonych środków materiałowych;
- sytuacji bojowej w czasie wykonywania dowozu;
- czasu potrzebnego na przygotowanie i wykonanie dowozu;
- warunków meteorologicznych;

Decyzję na dowóz i ewakuację dowódca frontu podejmuje wówczas, kiedy dowóz-ewakuacja środków materiałowych transportem tradycyjnym jest niemożliwy lub niecelowy.

Planując dowóz /ewakuację/ transportem powietrznym należy kierować się następującymi zasadami:

- dowóz należy organizować centralnie i w powiązaniu z ewakuacją medyczną;
- oddanie do dyspozycji środki transportu powietrznego należy wykorzystać racjonalnie, uwzględniając ich udźwig, pojemność kabin ładunkowych, właściwości techniczne itp.;
- wyboru właściwego rodzaju środków transportu powietrznego należy dokonywać w zależności od sytuacji bojowej i czasu ustalonego na wykonanie przewozu oraz rodzaju i ilości przewożonych ładunków
- w okresie wykonywania dowozu /ewakuacji/ należy przestrzegać zasad obrony i ochrony przed bronią masowego rażenia.

5. PLAN DOWOZU

Sporządzając plan dowozu środków materiałowych transportem powietrznym należy:

- zgromadzić podstawowe dane i dokumenty potrzebne do planowania;
- ustalić ilość i rodzaj dostarczanych środków materiałowych, przewidując jednocześnie pewien procent strat w czasie dowozu;
- określić ogólne zadania dowozu środków materiałowych transportem powietrznym;
- dokonać obliczeń potrzebnej **liczby** powietrznych środków transportu i samolotów zgodnie z wybranym sposobem dowozu;
- ustalić dane dotyczące liczby i stanu jednostek ładunkowych oraz urządzeń potrzebnych do zrzutu;
- zebrać dane o lotniskach zaopatrywania materiałowego oraz rejonach przyjęcia środków materiałowych /lotniska, zrzutowiska/;
- ustalić sposób i terminy zgromadzenia i przygotowania środków materiałowych w poszczególnych składach;

Po dokonaniu analizy i uzgodnieniu danych dotyczących organizacji dowozu, sztab kwatermistrzostwa frontu opracowuje harmonogram organizacyjnych czynności planu dowozu. Ponadto sztab WLF opracowuje rozkaz dla oddziału lotnictwa transportowego oraz plan współdziałania z wojskami OPL frontu, a sztab oddziału lotnictwa transportowego plan dowozu środków materiałowych transportem powietrznym.

6. PRZYGOTOWANIE ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH DO DOWOZU

Środki materiałowe do dowozu transportem powietrznym powinny być przygotowane w polowych składach lub w zgrupowaniu oddziałów polowych składów w rejonie lotniska. Zgrupowanie oddziałów polowych składów ^{dowództwa brygady materiałowego zabezpieczenia} powinny organizować ~~sztaba polowych~~ ^{na} frontu /arsii/ w odległości 5 - 10 km. od lotniska zabezpieczenia materiałowego.

Najczęściej powinno organizować się oddziały polowych składów amunicji, żywności, materiałów pędnych i smarów oraz umundurowania. Na pozostałe rodzaje środków materiałowych można organizować ogólny oddział składu, obejmujący kilka różnych sekcji sprzętu i wyposażenia technicznego.

Przygotowanie środków materiałowych do przewozu transportem powietrznym wymaga uformowania odpowiednich jednostek ładunkowych. Jednostka ładunkowa - jest to określona ilość ładunku, zestawiona na palecie, w pojemniku, w kontenerze, w pakiecie lub innym urządzeniu w sposób umożliwiający szybkie przeliczenie, zastosowanie mechanicznego przeładunku, układanie na środkach transportu i w magazynach

oraz zapewniająca trwałość jego kształtu i wymiary przy przeładunkach, przewozie i magazynowaniu od miejsca jego zestawienia, aż do rozformowania. W czasie formowania jednostek ładunkowych na paletach ładunek umieszcza się tak, aby zapewniał on stateczność i zwartość jednostki. Jest to szczególnie ważne w przewozach transportem powietrznym. Stateczność jednostki ładunkowej zapewnia się przez ułożenie ładunku na palecie w taki sposób, aby rzut środka ciężkości na palecie znajdował się w pobliżu przecięcia się przekątnych podstawy palety. W celu zabezpieczenia paletowych jednostek ładunkowych stosuje się następujące środki zapobiegawcze: taśmy ściągające, taśmy z klamrami, taśmy klejone, pokrowce itp. Opakowanie przewożonych środków materiałowych, powinno mieć odpowiednią konstrukcję oraz kształt, ażeby maksymalnie chroniły ładunek przed uszkodzeniem mechanicznym, ~~chemicznym~~, wpływami warunków atmosferycznych oraz obciążeniami jakie występują w czasie przewozu transportem powietrznym.

7. ŁADOWANIE ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH DO SAMOLOTÓW I ŚNIGŁOWCÓW

Zapewnienie bezpieczeństwa lotu jest główną zasadą, którą należy przestrzegać i stosować podczas ładowania środków materiałowych na powietrzne środki transportu. Ładunki powinny być tak rozmieszczone, aby obciążenie odpowiadało wysoce ustalonym dla danego typu samolotu lub śmigłowca. Ładunki wozuje się do specjalnych uchwytów na podłodze i ścianach linami, pasami i siatkami, spinając dodatkowo odpowiednimi klamrami. Ogólny ciężar przewożonego ładunku nie może przekraczać dopuszczalnego /użytkowego/ obciążenia samolotu lub śmigłowca. Za właściwe załadowanie odpowiedzialny jest dowódca powietrznego środka transportu.

Do załadunku na transport powietrzny środków materiałowych uformowanych w jednostki ładunkowe wykorzystuje się sprzęt przeładunkowy jak: podnośniki widłowe, przenośniki rolkowe itp. Podczas ładowania środków materiałowych na samoloty i śmigłowce transportowe należy przestrzegać zasady, aby jeden rodzaj środka ~~transportowego~~ ^{materiałowego} znajdował się w kilku samolotach /śmigłowcach/. W ten sposób w razie zniszczenia powietrznego środka transportu zapobiega się całkowitemu zniszczeniu danego rodzaju środka materiałowego.

Polowe składy frontowe /armijne/ lub ich oddziały dowożą środki materiałowe /przeznaczone do transportu powietrznego/ na LEM. Środki te łącznie z zasobnikami, spadochronami i urządzeniami do zrzutu wydaje się z frontowych /armijnych/ polowych składów i ich oddziałów na podstawie zarządzenia zastępcy dowódcy frontu /armii/ - kwatermistrza. Ładowanie środków materiałowych na statki powietrzne organizuje komendant zgrupowania oddziałów polowych składów na podstawie planu załadowania. Plan załadowania opracowuje się w trzech egzemplarzach, z których jeden otrzymuje komendant zgrupowania oddziałów polowych składów, drugi sztab kwatermistrzostwa frontu /armii/, a trzeci oficer dyżurny kierujący ładowaniem.

Komendant zgrupowania oddziału polowych składów w ustalonym terminie składa sprawozdanie z przebiegu dowozu środków materiałowych transportem powietrznym do sztabu kwatermistrzostwa frontu /armii/ w którym podaje:

- ogólną liczbę wykonanych lotów;
- rodzaj i ilość dowiezionych /ewakuowanych/ środków mater.;
- liczbę ewakuowanych rannych i chorych.

II. ORGANIZACJA PRZYJĘCIA ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH DOWOŻONYCH TRANSPORTEM POWIETRZNYM

1. ZASADY OGÓLNE

Sposób i warunki przyjęcia środków materiałowych dowożonych transportem powietrznym wpływają na organizację i przebieg powietrznych przewozów i zależą od sytuacji operacyjnej /taktycznej/, wielkości obszaru zajętego przez zaopatrywanie wojska, ukształtowanie terenu i pory roku. Czynniki te mają wpływ przede wszystkim na wybór sposobu dowozu drogą powietrzną.

Duże znaczenie ma zwłaszcza ukształtowanie terenu. Brak powierzchni, którą można by wykorzystać do lądowania powietrznych środków transportowych, wyklucza możliwość zaopatrywania przez lądowanie samolotów i śmigłowców ze środkami materiałowymi oraz powoduje konieczność zaopatrywania przez zrzucanie ładunków.

W czasie organizowania przyjęcia środków materiałowych należy przestrzegać w miarę możliwości zasady rozródowania zrzutowisk i lądowisk oraz zasady odbioru ładunków przez bezpośredniego odbiorcę w celu pomijania ogniw pośrednich.

Organizując przyjęcie środków materiałowych dowożonych ~~powietrznym~~ ^{powietrznym} transportem wykonuje się następujące podstawowe przedsięwzięcia:

- określenie sposobu dowozu;
- ustalenie sposobu łączności z przełożonymi;
- przygotowanie rejonu przyjęcia środków materiałowych zgodnie z obranym sposobem dowozu;
- przyjęcie powietrznych środków transportowych i ich rozładowanie;
- zebranie środków materiałowych /w razie dokonania zrzutów/;
- obrona i ochrona rejonu przyjęcia środków materiałowych;
- ewidencjonowanie wylądowywanych i zebranych środków materiałowych.

2. ZAPOTRZEBOWANIE NA DOWÓZ ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH

Zapotrzebowanie na dowóz środków materiałowych transportem powietrznym sporządza kwatermistrz związku taktycznego /oddziału/ na podstawie wytycznych dowódcy oraz danych otrzymanych od szefów rodzajów wojsk i służb. Zapotrzebowanie na dowóz środków materiałowych transportem powietrznym powinno zawierać następujące dane:

- określenie organu zapotrzebowującego oraz rejonu przyjęcia środków materiałowych /lotnisko, lądowisko, zrzutowisko/ z podaniem współrzędnych i ustalonych punktów orientacyjnych;
- nazwę środków materiałowych według rodzaju, ich ilości w tonach, zestawach lub jednostkach ładunkowych;
- prognozowany sposób dowozu poszczególnych rodzajów środków materiałowych oraz rozmiary ewentualnych lądowisk lub zrzutowisk;
- wymagany teren dowozu;
- potrzeby w zakresie ewakuacji rannych i chorych;
- nazwane sygnały rozpoznawcze i sposób ich użycia;

Kwatermistrz związku taktycznego /oddziału/ w porozumieniu z szefem służby zdrowia /starszym lekarzem/ ustala liczbę rannych i chorych którzy muszą być ewakuowani transportem powietrznym. Jeżeli w powracających śpijkach transportu powietrznego jest dostateczna ilość wolnych miejsc, należy przewidzieć również ewakuację rannych i chorych, nie wymagających ewakuacji transportem powietrznym. W ten sposób należy dążyć do maksymalnego wykorzystania ładowności samolotów i śmigłowców w rejsach powrotnych.

Zapotrzebowanie na dowóz środków materiałowych transportem powietrznym dowódca związku taktycznego /oddziału/ przekazuje za pomocą technicznych środków lub ruchomych środków łączności do nadrzędnego sztabu organizującego dowóz. Zapewnienie z przełożonymi nieprzerwanej łączności jest jednym z najważniejszych zadań ^wzakresie organizacji dowozu środków materiałowych transportem powietrznym. Dowódca związku taktycznego /oddziału/ przyjmującego środki materiałowe po konsultacji z dowódcą oddziału lotniczego oraz na podstawie wyników rozpoznania rejonu przyjęcia środków materiałowych /lądowisk, zrzutowisk/, ustala sposób dowozu.

3. PRZYGOTOWANIE REJONU PRZYJĘCIA ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH

Rejon przyjęcia środków materiałowych dowożonych transportem powietrznym składa się z 1-2 lądowisk, 1-2 medycznych punktów ewakuacji lotniczej, punktów gromadzenia ładunków, dróg łączących poszczególne elementy rejonu, dwóch stanowisk dowodzenia oraz elementów obrony i ochrony rejonu. Dla każdego związku taktycznego wybiera się jedno lub dwa lądowiska. Rejony przyjęcia należy wybierać w odległości umożliwiającej bezpośrednio oddziaływanie na nie aktywności nieprzyjaciela. Teren powinien umożliwiać maskowanie, posiadać twardą nawierzchnię i niezbędne drogi. Rejon przyjęcia środków materiałowych

przygotowuje się odpowiednio do obranego sposobu dowozu, w którym urządza się lądowiska i zrzutowiska oraz składy do przyjęcia i gromadzenia środków materiałowych, a także przygotowuje się rejon wy-czekiwania dla rannych i chorych ewakuowanych powietrznymi środkami transportu. W czasie przygotowania rejonu przyjęcia wykonuje się przedsięwzięcia z zakresu obrony i obrony rejonu: buduje się ukrycia dla stanów osobowych, minuje się kierunki przewidywanych ataków czołgów nieprzyjaciela. Organizuje się ponadto punkty gromadzenia ładunków w odległości 2-3 km. od lądowiska, które urządza się zgodnie z wymogami obrony przed bronią jądrową, wykorzystując maksymalnie możliwości terenu oraz rozbudowę inżynieryjną. Jeżeli z rejonu przyjęcia środków materiałowych ewakuje się rannych i chorych, to w odległości 3-4 km^x od lotniska /lądowiska/ organizuje się medyczny punkt ewakuacji medycznej, w którym zawczasu gromadzi się rannych i chorych przeznaczonych do ewakuacji.

Jeżeli dowóz środków materiałowych odbywa się przez zrzucanie, zrzutowisko urządza się w rejonie nie posiadającym wysokich drzew, wielkich kamieni, pni i rozległych krzewów. Wytrzymałość gruntu oraz jego stan nie mają w tym wypadku decydującego znaczenia, chociaż zrzutowisko o bardzo słabym podłożu jest mniej dogodne. Nie należy wybierać zrzutowiska w pobliżu bagien, rzek, i jezior.

Zrzutowisko oznacza się za pomocą takich samych znaków rozpoznawczo-sygnalowych, jakich używa się do oznaczenia lądowiska. Kierunek zrzutowiska tak samo jak lądowiska powinien odpowiadać kierunkowi wiatru. W czasie dokonywania zrzutu ładunków bez spadochronów samoloty zniżają się nisko i dlatego należy dobiec do zrzutowiska z odpowiednim dużym pasem bezpieczeństwa. Najwygodniejszym kształtem zrzutowiska jest prostokąt.

4. PRZYJĘCIE ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH DOWOŻONYCH TRANSPORTEM POWIETRZNYM

W organizacji przyjęcia środków materiałowych pierwszeństwo mają przewozy z lądowaniem. Zastosowanie tego sposobu na terytorium nieprzyjaciela jest możliwe tylko wtedy, gdy związek taktyczny /oddział/ uchwycił lotnisko nieprzyjaciela lub gdy warunki terenowe są odpowiednie do przygotowania lądowiska. Mogą jednak zaistnieć okoliczności uzasadniające konieczność stosowania mieszanego systemu dowozu mimo posiadania dostatecznego obszaru do przygotowania lądowiska. Konieczność ta powstaje wtedy, gdy wybrane lądowisko nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa niezbędnym do lądowania samolotów transportowych określonego typu. W tej sytuacji można prowadzić dowóz samolotami

z zastosowaniem zrzutu ładunków lub samolotami innego typu sposobem lądowania. Powóz śmigłowcami odbywa się z zasady z lądowaniem.

Środki transportu powietrznego przyjmują specjalne grupy startowe, które przygotowują lądowanie /start/, rozmieszczają znaki, przekazują sygnały samolotom i śmigłowcom oraz wykonują inne, niezbędne czynności. Grupy te powinny być ponadto wyposażone w inne niezbędne wyposażenie pomocnicze jak: środki do gaszenia samolotów /śmigłowców/ sprzęt do natychmiastowego usuwania wraków samolotów /śmigłowców/ z pasów startowych czy lądowisk.

Wyładowane środki materiałowe nie gromadzi się w rejonie lądowiska /lądowiska/, lecz natychmiast ładuje się je na samochody i przewozi do punktu gromadzenia ładunków, organizowanego w odległości 2-3 km od lądowiska lub bezpośrednio /jeśli odległości są małe/ do składów związku taktycznego /oddziału/.

Jeżeli brak jest samochodów, środki materiałowe należy układać na ziemi. Brak samochodów nie może wpłynąć na opóźnienie rozładowania środków transportu powietrznego.

Zrzucone środki materiałowe zbierają specjalne grupy. Grupy te rozmieszczają się z prawej i lewej strony zrzutowiska w odległości 300 m i obserwują opadanie zrzuconych ładunków. Po zakończeniu zrzutu powyższe grupy dzielą się na podgrupy 2-4 osobowe i przystępują do zbierania ładunków. Grupy te powinny być ze środkami transportu /samochód transportowy lub 1-2 samochody osobowo-terenowe. W warunkach działania wojsk na terenie nieprzyjaciela w razie braku środków transportu do przewozu ładunków należy wykorzystać samochody zdoby-

~~czne~~
~~-----~~

Zgromadzone na środku każdego zrzutowiska zasobniki ze środkami materiałowymi odwozi się samochodami do punktu gromadzenia ładunków. Następnie nie wyładowując środków materiałowych z zasobników, segreguje się je według rodzajów i odwozi do odpowiednich składów związku taktycznego /oddziału/, gdzie dopiero rozpakowuje się i liczy.

Dowódcy wszystkich szczebli otrzymujący środki materiałowe ~~od-~~
^{dowodzone} ~~-----~~ transportem powietrznym powinny jak najszybciej zorganizować ewakuację spadochronów, zasobników i urządzeń do zrzutów.

Środki materiałowe przyjmuje się na podstawie asygnaty przywiezionej przez dowódcę samolotu /śmigłowca/. Jeden egzemplarz asygnaty pozostaje dla związku taktycznego /oddziału/ i stanowi do ujęcia środków materiałowych na ewidencję. Na drugim egzemplarzu organ

przyjmujący potwierdza dowódcy samolotu /śmigłowca/ przyjęcie środków materiałowych. Środki materiałowe dostarczone przez zrzucanie przyjmuje się na podstawie protokołów przyjęcia. Protokół ten sporządza się w dwóch egzemplarzach według rodzajów środków materiałowych. Podpisują go komendant zrzutowiska, komendant punktu gromadzenia zapasów oraz dany szef służby, a zatwierdza dowódca związku taktycznego /oddziału/. Zatwierdzony protokół stanowi podstawę do ewidencji i zaprzychodowania przyjętych środków materiałowych. Jeden egzemplarz protokołu powstaje w danej służbie, która przyjęła środki materiałowe, a drugi przesyła się do sztabu kwatermistrzostwa artil.

III. ORGANIZACJA EWAKUACJI MEDYCZNEJ TRANSPORTEM POWIETRZNYM

1. ZASADY OGÓLNE

Podstawą funkcjonowania współczesnego systemu zabezpieczenia medycznego wojsk jest sprawna ewakuacja rannych i chorych umożliwiająca udzielanie w maksymalnie krótkim czasie od momentu zranienia kwalifikowanej i specjalistycznej pomocy lekarskiej, jak również zapewnienie dostaw niezbędnej ilości środków materiałowych /krw., leki/ do poszczególnych etapów ewakuacji medycznej. Jak wykazały doświadczenia II-giej wojny światowej konsekwencją zakłóceń w systemie ewakuacyjnym i opóźnień w udzielaniu pomocy medycznej był znaczny wzrost umieralności wśród rannych oraz powikłań w przebiegu leczenia, których skutkiem był wysoki odsetek inwalidztwa.

Konieczność szybkiego udzielania pomocy medycznej na współczesnym polu walki w warunkach powstawania masowych strat sanitarnych, przy ograniczonej ilości posiadanych sił i środków służby zdrowia oraz wysokiej wrażliwości transportu sanitarnego /samochodowego i kolejowego/ wskazuje na potrzebę wykorzystania zarówno w obszarze frontu jak i w ogniwie frontu - kraj transportu powietrznego.

Trudno dziś jednoznacznie określić skutki oddziaływania nieprzyjaciela na system komunikacyjny, ale można zakładać, że już przy zastosowaniu środków klasycznych zdolność przewozowa transportem kolejowym uległa zmniejszeniu o 20-40 %, a przy zastosowaniu broni masowego rażenia transport ten może być sparaliżowany okresowo lub ograniczony do ruchu strefowego. Oznacza to, że całkowicie zniszczone mogą być przejścia mostowe na zasadniczych rubieżach, co podzieli sieć komunikacyjną na szereg izolowanych stref, a znaczny procent środków transportowych może ulec zniszczeniu.

Sanitarny transport samochodowy jest podstawowym środkiem transpo-

rtu w ewakuacji medycznej. Nie spełnia on jednak wszystkich wymaganych warunków do szybkiej ewakuacji ciężko rannych i chorych wymagających kwalifikowanej i specjalistycznej pomocy w szpitalach. Warunki te spełnia transport powietrzny, który góruje nad transportem samochodowym szeregiem właściwości takich jak:

- umożliwia skrócenie czasu oczekiwania na pomoc specjalistyczną;
- możliwością omijania posiadanych etapów ewakuacji medycznej i prowadzenie ewakuacji rannych i chorych bezpośrednio do szpitali;
- eliminuje dodatkowe urazy związane z transportem kołowym;
- możliwością pokonywania terenu skażonego.

Szczególne przydatne są śmigłowce sanitarne do ewakuacji rannych i chorych z punktów medycznych położonych w rejonach trudno dostępnych oraz bezpośrednio z pola walki.

W ogólnym systemie zabezpieczenia leczniczo-ewakuacyjnego istnieje więc ważny problem usprawnienia ewakuacji przez odpowiednie wykorzystanie transportu lotniczego. Jednocześnie trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że użycie transportu lotniczego wymaga skomplikowanych przygotowań organizacyjnych i technicznych oraz odpowiedniego zaplecza

2. ORGANIZACJA EWAKUACJI MEDYCZNEJ TRANSPORTEM POWIETRZNYM

Ewakuację rannych i chorych transportem powietrznym /samolotami i śmigłowcami/ prowadzi się:

- z punktów medycznych związków taktycznych, przede wszystkim rannych i chorych wymagających szybkiego udzielenia pomocy specjalistycznej:
 - z punktów medycznych wojsk działających jako OOM-A lub F;
 - z punktów medycznych wojsk biorących udział w desancie;
 - z punktów medycznych wojsk walczących w okrążeniu;
 - z baz szpitalnych frontu do szpitali położonych na obszarze kraju
- między poszczególnymi bazami szpitalnymi frontu w razie konieczności przeprowadzenia niezbędnego manewru.

Ewakuację transportem powietrznym prowadzi się w dzień i w nocy wykorzystując śmigłowce i samoloty transportowe przystosowane do przewozu rannych. Ewakuację planuje szef służby zdrowia frontu. Plan wykorzystania środków transportu powietrznego do ewakuacji medycznej uzgadnia się ze sztabem kwatermistrzostwa frontu oraz sztabem wojsk lotniczych frontu.

Ewakuacja medyczna przystosowanymi środkami transportu powietrznego jest zwykle związana z wykorzystaniem powrotnych przelotów śmigłowców /samolotów/ transportowych po dostarczeniu środków materiałowych.

W szczególnie trudnej sytuacji medycznej, w warunkach masowych strat sanitarnych i wymuszoną koniecznością ewakuacji medycznej w głąb kraju może zajść potrzeba wykorzystania środków transportu powietrznego do ewakuacji rannych i chorych niezależnie od dostaw środków materiałowych drogą powietrzną.

W planie ewakuacji rannych i chorych transportem powietrznym określa się:

- sposób i kolejność ewakuacji rannych i chorych z rejonów działań bojowych wojsk;
- siły i środki służby zdrowia /szpitale, medyczne punkty ewakuacji lotniczej/ przeznaczone do przyjmowania ewakuowanych rannych i chorych w rejonach lotnisk /lądowisk/ zabezpieczenia materiałowego lub innych lotnisk /lądowisk/ wyznaczonych do tego celu;
- sposób ewakuacji rannych i chorych z lotnisk /lądowisk/ do szpitali frontu;

W zarządzeniach kwatermistrza /arsali lub frontu/ określa się:

- sposób wykorzystania środków transportu powietrznego do ewakuacji rannych i chorych;
- możliwości ewakuacyjne środków transportu powietrznego przeznaczonych do ewakuacji rannych i chorych /rodzaj, typ i liczba rejsów/;
- rozmieszczenie lotnisk /lądowisk/ załadowania /wyładowania/ rannych i chorych ewakuowanych drogą powietrzną oraz organizację medycznego zabezpieczenia ewakuacji.

Środki transportu powietrznego przeznaczone do wykorzystania w ewakuacji medycznej, powinny być wyposażone w nosze i odpowiednie urządzenia adaptacyjne do ustawienia i zamocowania noszy w samolotach i śmigłowcach.

W skład wyposażenia transportowych statków powietrznych wykorzystywanych do przewozów rannych i chorych powinny wchodzić:

- urządzenia do mocowania noszy;
- składane lub zdejmowane siedzenia;
- stół i siedzenia dla sanitariusza /pielęgniarki/;
- pojemniki /termoasy/ na płyny do picia;
- urządzenia tlenowe /indywidualne lub ^{grupowe} /~~zgrupowane~~/;
- gniazdko wtyczkowe z przenośną lampą;
- przedmioty do pielęgnacji rannych i chorych w czasie lotu.

Rannych i chorych przeznaczonych do ewakuacji drogą powietrzną gromadzi się z góry w medycznych punktach ewakuacji lotniczej

rozwinętych w odległości 3-5 km od lotniska /lądowiska/ wylądowania środków materiałowych, skąd dowozi się ich do śmigłowców /samolotów/ bezpośrednio przed załadowaniem.

Medyczne punkty ewakuacji lotniczej przy lotniskach /lądowiskach/ organizują szefowie służby zdrowia związków taktycznych /operacyjnych/ ze składu podległych im sił i środków po otrzymaniu powiadomienia o możliwościach, terminie i miejscu ewakuacji rannych i chorych drogą powietrzną. Punkty te rozwija się w namiotach lub pomieszczeniach stałych przestrzegając zasad maskowania. Na komendanta punktu wyznacza się oficera lekarza odpowiedzialnego za organizację załadowania na transport powietrzny. Utrzymuje on łączność i współdziała w tym zakresie z komendantem rejonu przyjęcia środków materiałowych. Do opieki nad rannymi i chorymi w czasie lotu wydziela się sanitariusza /pielęgniarkę/ na każdy samolot /śmigłowiec/. Na samolot przewożący większą ilość rannych i chorych przydziela się sanitariusza /pielęgniarkę/ na 20-25 ewakuowanych żołnierzy.

Po wylądowaniu samolotu /śmigłowca/ w miejscu przeznaczenia wyprowadza się z niego najpierw rannych i chorych siedzących, a następnie wynosi się leżących. Przy lotniskach /lądowiskach/ na których wylądowuje się rannych i chorych ewakuowanych drogą powietrzną rozwija się zawsze medyczne punkty ewakuacji lotniczej. Rozwijanie tych punktów organizuje szef służby zdrowia właściwego szczebla dowodzenia, organizującego ewakuację medyczną drogą powietrzną. Na szczeblu frontu medyczny punkt ewakuacji lotniczej w pobliżu lotniska organizuje i rozwija komendant bazy szpitalnej ze składu podległych mu sił i środków /po otrzymaniu powiadomienia o planowanej ewakuacji rannych i chorych drogą powietrzną/.

W czasie ewakuacji z bazy szpitalnej frontu, ranni i chorzy powinni być dowiezieni do punktu ewakuacji lotniczej, rozwiniętego bezpośrednio na lotnisku nie wcześniej niż 20-30 minut przed lądowaniem samolotów /śmigłowców/.

Po zakończeniu ewakuacji rannych i chorych drogą powietrzną, punkty ewakuacji lotniczej związa się na polecenie przełożonych, a ich siły i środki kieruje się do nacierzystych jednostek.

**3. EWAKUACJA RANNYCH I CHORYCH W OGNIWIE ZWIĄZEK TAKTYCZNY,
ZWIĄZEK OPERACYJNY**

Ewakuację rannych i chorych z punktów medycznych związków taktycznych /oddziałów/ do szpitali polowych lub stacjonarnych w obszarze tyłów frontu /odległość 40-100 km i większą/ prowadzi się śmigłowcami. W pierwszej kolejności ewakuuje się rannych i chorych wymagających pomocy ze wskazań życiowych. Przyjmuje się, że ewakuacji transportem powietrznym z etapów medycznych ZT /km, mbw, a w niektórych przypadkach z PPM/ będzie podlegać około 10-15 % rannych. Uwarunkowane to jest tym, że w wyniku prowadzonych działań środkami konwencjonalnymi będzie zachodziła konieczność ewakuacji transportem lotniczym, głównie śmigłowcami około 400-450 rannych w ciągu doby. W wypadku działań z użyciem broni jądrowej ilość ta znacznie może wzrosnąć i wynosić będzie około 800-1200 rannych w ciągu doby.

4. ORGANIZACJA EWAKUACJI RANNYCH I CHORYCH W OGNIWIE ESZF -OBSZAR KRAJU

Konieczność ewakuowania części rannych i chorych ze szpitali polowych wojsk operacyjnych do zakładów leczniczych wojskowej i społecznej służby zdrowia położonych na obszarze kraju powodowana jest następującymi przyczynami:

- przewidywanego długotrwałego procesu leczenia i rehabilitacji;
- odzyskanie szpitali polowych do dalszych zadań.

Do ewakuacji rannych i chorych przewiduje się wykorzystać samoloty transportowe powracające do kraju po rozładunku środków materiałowych w Tyłnej Bazie Frontu lub Frontowej Brygadzie Materiałowego Zabezpieczenia. Obowiązek organizacji ewakuacji rannych do zakładów leczniczych na OK będzie spoczywała na komendantach frontowych baz szpitalnych. Za wylądowanie rannych na lotniskach OK będą odpowiedzialni szefowie sl. zdrowia OW, za pośrednictwem komendantów stacjonarnych szpitali wojskowych.

Załącznik 1. Orientacyjne możliwości transportu powietrznego w zakresie przewozu ładunków i ewakuacji rannych i chorych

BIBLIOGRAFIA

1. Instrukcja o zaopatrywaniu i ewakuacji transportem powietrznym
Wyd. Główne Kwatermistrzostwo WP Sygn. Szef Komunik. 127/77
2. Wykorzystanie sił i środków lotnictwa frontowego do dowozu
i ewakuacji w systemie zabezpieczenia - zeszyt naukowy ASG WP
Nr. 1 - 1983 r.
3. Informacja o wykorzystaniu lotnictwa transportowego do przewozu
ładunków wojskowych - Skrypt Szefostwa Komunikacji Głównego
Kwatermistrzostwa WP 1982 r.
4. Potrzeby i sposoby wykorzystania lotnictwa wojskowego w zabezpiec-
zeniu medycyną wojsk operacyjnych - Skrypt Szefostwa Służby
Zdrowia Głównego Kwatermistrzostwa - 1980 r.
5. Zasady wykorzystania transportu lotniczego, materiały na kolegium
Głównego Kwatermistrza WP nt: Ocena realizacji dotychczasowych
zamiarów oraz ocena wykorzystania transportu powietrznego do przewo-
żenia środków materiałowo-technicznego zaopatrzenia Sił Zbrojnych.
6. Praca dyplomowa nt: "Wykorzystanie lotnictwa transportowego w pro-
cesach zabezpieczenia tyłowego działań bojowych jednostek WLF".
7. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju - kwiecień 1986
8. Przegląd kwatermistrzowski - artykuł nt: Transport i zaopatrywanie
materiałowo-techniczne, styczeń 1979 r.
9. Myśl wojskowa - artykuł nt: "Transport lotniczy w systemie ekonomicz-
no-obronnym", styczeń 1975 r.,

zest. 1

PANYSKI I CHORYCH

Lp	TYP SAMOLOTU WZGLĘDOWA	MASA LADUNKU /kg	EMAKUCJA		WYMIARY KABINY LADUNKOWEJ		WYMIARY DRZWI KABINY LADUNKOWEJ		MAKSYMALNY ZASIĘG /zob zbiornikami dodatkowymi/ /km
			Lekko ranni	ciężko ranni	wysokość /m	szerość /m	wysokość /m	szerość /m	
1	AN - 12	20 000	90	60	17,5	2,4	2,6	2,4	3 300
2	AM - 26	5 500	40	85	10,8	1,6	2,1	2,1	2 170
3	JAK - 40	2 300	25	15	6,3	1,8	2,2	1,6	1 360
4	IK - 14	2 500	20	15	9,8	1,7	2,2	1,6	2 800
5	AN - 2	1 500	10	4-6	4,1	1,8	1,6	1,6	900
6	MI - 2	700	6	3-4	-	-	-	2,2	680
7	MI - 4	1 600	12	8	4,1	1,8	1,7	1,8	400
8	MI - 6	20 000	60	40	12,0	2,4	3,6	2,7	1 450
9	MI - 8	4 000	24	12	5,2	1,8	2,4	1,8	650

Tabele zestawiono na podstawie danych zawartych w instrukcjach eksploatacji poszczególnych typów samolotów i śmigłowców.

Wydrukowano w 5 egz.
Egz. nr 1-5 BT
Wyki ppik Zbigniew Konieczka
Druk: E.P. dnia 30.12.85 r.
Nr ks masz. 014.

