

Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

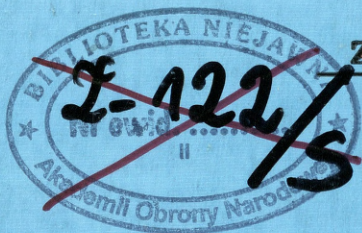
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

JAWNE

AON 5460/2002

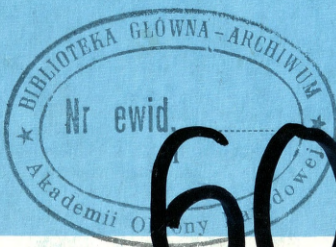


~~ZASTRZEŻONE~~

Egz. nr 29

Ppłk nawig. dr Roman SZUSTEK
Mjr nawig. dr Eugeniusz CIEŚLAK

TAKTYCZNY TRANSPORT POWIETRZNY



~~ZASTRZEŻONE~~

60241

WARSZAWA

2002



ZASTRZEŻONE

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ KATEDRA LOTNICTWA

AON 5460/02

podstawa przekł. Wykaz Aktualnych Wojskowych

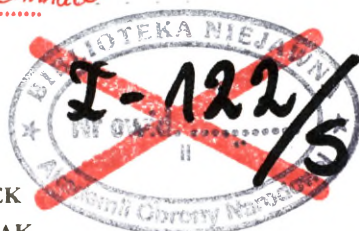
Wydawnictw Wewnętrznych szt. gen. 1527/01

data i podpis 14. 12. 2005 Kolek Annab.

JAWNE

ZASTRZEŻONE

Egz. nr 29



Ppłk nawig. dr Roman SZUSTEK

Mjr nawig. dr Eugeniusz CIEŚLAK

TAKTYCZNY TRANSPORT POWIETRZNY

1. Transport wojskowy powietrzny



WARSZAWA

2002

Z-1464/WW

ZASTRZEŻONE

1 z 110

Zespół autorski:

1. Ppłk nawig. dr Roman SZUSTEK – opracował wstęp, rozdział 1,
bibliografię oraz załączniki.
2. Mjr nawig. dr Eugeniusz CIEŚLAK – opracował rozdział 2 oraz zakończenie.

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
1. DOTYCHCZASOWE ZAŁOŻENIA UŻYCIA TRANSPORTU POWIERTRZNEGO W DZIAŁANIACH SIŁ ZBROJNYCH RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ	7
1.1. Dokumenty normatywne sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie transportu powietrznego	7
1.2. Typologia zadań i sposoby działań transportu powietrznego w siłach zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej	12
1.3. Możliwości i potrzeby polskiego transportu powietrznego	25
1.4. Osiąganie interoperacyjności w zakresie transportu powietrznego	42
2. ZAŁOŻENIA DOKTRYNALNE TAKTYCZNEGO TRANSPORTU POWIERTRZNEGO NATO	49
2.1. Dokumenty normatywne NATO w zakresie transportu powietrznego	49
2.2. Ogólne założenia taktycznego transportu powietrznego NATO	53
2.2.1. Typologia zadań i sposoby działań	53
2.2.2. Zakres odpowiedzialności państw członkowskich i sojusznicznych organów dowodzenia	59
2.3. Organizowanie i realizacja zadań taktycznego transportu powietrznego NATO	73
2.3.1. Zapotrzebowywanie i koordynowanie działań taktycznego transportu powietrznego	73
2.3.2. Realizacja zadań przewozów powietrznych NATO	80
2.3.3. Dokumenty bojowe związane z taktycznym transportem powietrznym NATO	81
ZAKOŃCZENIE	95
BIBLIOGRAFIA	96
ZAŁĄCZNIKI	97

ZASTRZEŻONE

ZASTRZEŻONE
4 z 110

Z-1464/WW

WSTĘP

Transport powietrzny należy do najbardziej dynamicznie rozwijających się i najbardziej manewrowych rodzajów transportu wojskowego. Duża prędkość i zasięg działania samolotów oraz śmigłowców transportowych, a także swoboda w osiąganiu nakazanych rejonów (miejs) docelowych sprawia, iż ten rodzaj transportu odgrywa ważną rolę w procesie przygotowania i wsparcia działań bojowych. Ranga transportu powietrznego wzrosła do tego stopnia, iż lotnictwo transportowe traktowane jest na równi z innymi rodzajami lotnictwa.

Charakter współczesnych zagrożeń wymusza na państwach członkowskich Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz innych zbiorowych organizacjach bezpieczeństwa, działania w celu zapobiegania konfliktom oraz organizowania operacji reagowania kryzysowego, które mają zapobiec eskalacji kryzysów i konfliktów w obszarze euroatlantyckim.

Sytuacja ta wymaga od sił zbrojnych Sojuszu zwiększonej mobilności, zdolności do szybkiego przemieszczenia sił na odległe teatry działań oraz zabezpieczenia logistycznego prowadzonych tam długotrwałych operacji.

Dlatego też, jednym z pierwszoplanowych działań realizowanych przez transport powietrzny jest wszechstronne wsparcie działań sił sojuszniczych, głównie Sił Reagowania NATO.

Poniższy skrypt stanowi syntetyczne opracowanie dotychczasowych założeń użycia polskiego lotnictwa transportowego zgodnie z obowiązującymi w siłach zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej dokumentami normatywnymi oraz możliwości i potrzeb w zakresie transportu powietrznego wynikających z członkostwa w NATO jak również realizacji celów osiągania interoperacyjności. Zawiera także zarys obszarów osiągania interoperacyjności przez polskie lotnictwo transportowe.

W skrypcie przedstawiono również doktrynalne założenia taktycznego transportu powietrznego NATO, zadania realizowane w jego ramach, zakres odpowiedzialności poszczególnych państw członkowskich i sojuszniczych organów dowodzenia oraz za-

ZASTRZEŻONE

łożenia organizowania i realizacji zadań, w tym dokumenty bojowe związane z taktycznym transportem powietrznym.

Skrypt przeznaczony jest dla studentów pierwszego i drugiego roku studiów oraz kursów dyplomowych i podyplomowych prowadzonych w Akademii Obrony Narodowej.

ZASTRZEŻONE

6 z 110

Z-1464/WW

1. DOTYCHCZASOWE ZAŁOŻENIA UŻYCIA TRANSPORTU POWIETRZNEGO W DZIAŁANIACH SIŁ ZBROJNYCH RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ

1.1. Dokumenty normatywne sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie transportu powietrznego

Najnowsze wydawnictwa, normujące przeznaczenie i zadania lotnictwa transportowego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, pochodzą z okresu samodzielności obronnej i oczekiwania na akcesję do NATO. Są to: podręcznik „**Taktyka Lotnictwa Transportowego**” wydany w 1990 r. oraz „**Regulamin Działań Taktycznych Sił Powietrznych**” z 1996 r. Od czasu wydania tego ostatniego nie powstał w Polsce inny dokument normatywny, precyzujący założenia użycia wojskowego transportu powietrznego.

Podręcznik „**Taktyka lotnictwa transportowego**”, opracowany został w Dowództwie Wojsk Lotniczych w 1989 r., stąd zawarta w nim wykładnia poglądów na rolę transportu, jego przeznaczenie i zadania jest pochodną przynależności Polski do Układu Warszawskiego.

Z treści powyższego podręcznika oraz wcześniejszej literatury¹ wynika, że zadania realizowane przez polskie lotnictwo transportowe w ramach poprzedniego sojuszu miały znaczenie pomocnicze oraz taktyczny charakter, co bezpośrednio wpływało na jego stan liczebny, struktury, wyposażenie oraz planowanie użycia i realizację zadań.

Zawarte w „**Taktyce lotnictwa transportowego**” ustalenia doktrynalne **prze- trwały z nieznacznymi zmianami do końca lat 90-tych**. Zmiany, które nastąpiły w zasadach wykorzystania transportu powietrznego, dotyczyły raczej funkcji jaką spełniał transport powietrzny w strukturach sił zbrojnych. W nowych realiach, budowania demokratycznej, samodzielnej Polski, **ogłoszono w roku 1990 Doktrynę Obronną Rzeczypospolitej Polskiej**. W myśl jej zapisów: Rzeczpospolita Polska nie mogła stać się agresorem, a siły zbrojne przeznaczone były do prowadzenia działań

¹ *Sztuka operacyjna lotnictwa*, Podręcznik, DWLot, Poznań 1981.
Z-1464/WW

zbrojnych na obszarze kraju w celu zachowania jego suwerenności². W konsekwencji zmianie uległy koncepcje wykorzystania sił zbrojnych, w tym lotnictwa transportowego. W sensie znaczenia dla sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej transport powietrzny awansował z pomocniczego środka transportu taktycznego do roli strategicznego, używanego nad własnym terytorium. Jednakże nowa sytuacja nie spowodowała zmian w postaci wojskowych dokumentów normujących zasady planowania użycia i wykorzystania transportu powietrznego.

Coraz częściej zaczęto rozpatrywać możliwość współpracy militarnej z NATO i rozważać korzyści płynące z faktu członkostwa w Sojuszu.

Wprowadzony w 1996 r. i aktualnie obowiązujący „Regulamin Działań Taktycznych Sił Powietrznych” nie wniósł istotnych zmian w zasadach działania transportu powietrznego. Jest to o tyle zrozumiałe, iż samodzielność obronna Polski (brak sojuszników stosujących ujednolicone procedury) nie wymagała dokonywania rewolucyjnych zmian w zasadach użycia transportu powietrznego. Tak więc, w myśl zapisów obowiązującego nadal regulaminu, **lotnictwo transportowe w dalszym ciągu przeznaczone jest do: desantowania i przewozu wojsk, sprzętu i środków materiałowych**³.

W lutym 1994 r. Polska przystąpiła do programu „Partnerstwo dla Pokoju”, traktując go jako ważny element przygotowania naszego kraju do członkostwa w NATO. Ważna była wówczas konstatacja faktu, iż pełna integracja z NATO nie jest możliwa do zrealizowania w trybie natychmiastowym i musi następować stopniowo.

Program „Partnerstwo dla Pokoju” (PdP) stworzył pierwszą szansę integracji lotnictwa transportowego ze strukturą militarną Organizacji Sojuszu Północnoatlantyckiego. Inicjatywę „PdP” potraktowano jako środek zbliżający do tego celu poprzez uruchomienie procesu faktycznej integracji polskich struktur z odpowiednimi strukturami NATO, a także przez techniczną i proceduralną modernizację naszych wojsk.

„Dokument ramowy Partnerstwa dla Pokoju” zobowiązał NATO do realizacji wspólnie z Polską „Procesu Planowania i Oceny”, który z kolei stał się podstawą do

² J. Kaczmarek, A. Skowroński, *Doktryna obronna RP*, AON, Warszawa 1990.

³ *Regulamin Działań Taktycznych Sił Powietrznych*, DWL, Warszawa 1996, s. 34.

oceny sił i środków Polski, wykorzystanych w wielonarodowym szkoleniu, ćwiczeniach i operacjach we współdziałaniu z siłami Sojuszu. Polska, uczestnicząc w „Procesie Planowania i Oceny”⁴, rozpoczęła przekazywanie stronie NATO-wskiej danych na temat swoich sił zbrojnych i szczegółowych informacji o siłach, które zostały wydzielone do współpracy w ramach „Partnerstwa dla Pokoju”.

Na tej podstawie ustalano **cele interoperacyjności** podnoszące na wyższy poziom zdolności naszych sił zbrojnych, w tym transportu powietrznego, do współdziałania z siłami państw Sojuszu.

Każdy cel interoperacyjności składa się z ogólnego opisu, głównych zadań z nim związanych oraz uzasadnienia. Ponadto, w ramach każdego celu wymienia się związane z nim dokumenty standaryzacyjne NATO (STANAG-i) lub publikacje sojusznicze.

Pierwszy, zapoczątkowany w grudniu 1994 r., dwuletni cykl⁵ „Procesu Planowania i Oceny” obejmował lata 1995–96. Zakładał on osiągnięcie 20 celów interoperacyjności zaakceptowanych przez Polskę. W styczniu 1997 r. rozpoczął się drugi, trzyletni cykl „Procesu Planowania i Oceny”, a na przełomie maja i czerwca kierownictwo NATO zatwierdziło dokument „Proces planowania i oceny na lata 1997–99”. W sumie siły zbrojne RP przyjęły do realizacji 41 celów interoperacyjności, obejmujących rozszerzone wersje 20 celów interoperacyjności z pierwszego cyklu oraz cele nowe, które miały zostać osiągnięte w latach 1997–99. Z treści tych dokumentów wynika, że wśród nich co najmniej dwadzieścia ma bezpośredni lub pośredni związek z transportem powietrznym.

⁴ „Proces Planowania i Oceny” jest programem realizowanym w ramach „Partnerstwa dla Pokoju”, a uczestnictwo w nim jest dobrowolne. Umożliwia on wymianę bardziej szczegółowych informacji pomiędzy państwami partnerskimi a NATO. „Proces Planowania i Oceny” bazuje na rozległym doświadczeniu NATO w zakresie planowania obronnego. „Proces Planowania i Oceny” realizowany jest cyklicznie. W każdym cyklu Partnerzy, zgłaszający chęć uczestnictwa w procesie, zobowiązują się dostarczać informacji o szerokiej tematyce obejmującej politykę obronną, rozwój demokratycznej kontroli nad siłami zbrojnymi, narodową politykę w zakresie współpracy w ramach „Partnerstwa dla Pokoju” oraz związane z tym plany finansowe i gospodarcze.

⁵ Podstawą do realizacji współpracy w czasie pierwszego cyklu „Procesu Planowania i Oceny” były:

- Decyzja nr 128/MON ministra obrony narodowej z dnia 16 sierpnia 1995 r. w sprawie utworzenia, przygotowania i koordynowania udziału jednostek wojskowych w przedsięwzięciach realizowanych w ramach programu Partnerstwo dla Pokoju”;
- Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 138/Sztab z dnia 19 grudnia 1995 r. w sprawie utworzenia i przygotowania jednostek wojskowych oraz ich udziału w przedsięwzięciach realizowanych w ramach programu „Partnerstwo dla Pokoju”.

Z celów interoperacyjności wynikało, że dla lotnictwa transportowego najistotniejsze były grupy tematyczne obejmujące:

- znajomość języka angielskiego;
- procedury dowodzenia ;
- taktykę i działanie;
- sprzęt lotniczy i logistykę.

Przyjęta w maju 2000 r., a zatem już w warunkach członkostwa w NATO „**Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej**”⁶ jest zasadniczym narodowym dokumentem doktrynalnym, który pośrednio wskazuje na nowe potrzeby użycia i rolę transportu powietrznego.

Rozdział trzeci Strategii (Koncepcja obronności) i czwarty (System obronności Rzeczypospolitej Polskiej) wskazuje, że niezbędna jest nowelizacja zapisów normujących użycie wojsk, w tym lotnictwa transportowego. „System obronności (...) jest przygotowany do realizacji (...) zadań reagowania kryzysowego. (...) Główne działania, przewidziane w takich sytuacjach, to: (...) udział w osłonie terytorium innego państwa sojuszniczego – poprzez **przerzut** i rozwinięcie własnych sił w ramach zgrupowań sojusznicznych na kierunku zagrożenia **poza terytorium Polski**” (pkt 26). „siły zbrojne RP będą przygotowywane do zadań w ramach obrony kolektywnej NATO i do zadań reagowania kryzysowego” (pkt 49). „W związku z powyższym w najbliższych latach będą one koncentrować główny wysiłek na osiągnięciu takich zdolności operacyjnych, jak: gotowość bojowa i mobilizacyjna, efektywność wywiadu i rozpoznania wojskowego, efektywność dowodzenia, **elastyczność reagowania i mobilność**, skuteczność rażenia oraz żywotność wojsk” (pkt 57). „Elastyczność reagowania na zaistniałe zagrożenia osiągać się będzie przede wszystkim poprzez zapewnienie zdolności bezkolizyjnego przejścia wojsk ze stanów stałej gotowości bojowej w jej wyższe stany i natychmiastowego rozpoczęcia różnych rodzajów operacji. Natomiast mobilność osiągać się będzie głównie poprzez odpowiednie wyposażenie wojsk w **środki transportu lądowego, morskiego i powietrznego**, jak również utrzymanie i rozwój niezbędnej infrastruktury na potencjalnym teatrze działań. Sposobem na zwiększenie mobilno-

⁶ „Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej” przyjęta na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 23 maja 2000 r.

ści ma być także pozyskiwanie potrzebnych środków transportowych w wyniku mobilizacji zasobów bądź świadczeń wsparcia ze strony instytucji i agencji komercyjnych" (pkt 61). Dokument ten informuje także o kierunkach, w których powinno zmierzać doskonalenie systemu obronności. Wśród najważniejszych wymienione są: „*interoperacyjność oraz sprawność systemów dowodzenia, a także ciągłość wsparcia i zaopatrzenia, w tym podczas działania w oddaleniu od macierzystych baz*" (pkt 78).

Z treści zawartych w „Strategii...” wynika inne podejście do problemów obronności, uwzględniające możliwość użycia sił zbrojnych w operacjach prowadzonych w ramach NATO poza granicami kraju. Ta zmiana wynikająca z członkostwa w Sojuszu Północnoatlantyckim znacząco wpływa na zakres stojących przed transportem powietrznym zadań. Wzrasta rola lotnictwa transportowego jako środka zapewnienia mobilności siłom zbrojnym, elastyczności ich działania oraz utrzymywania łączności podczas działań na froncie zewnętrznym. Te zadania wymagają całkowicie nowego, zgodnego ze standardami NATO, podejścia do problematyki planowania, organizowania i realizacji działań transportu powietrznego oraz jego wyposażenia technicznego.

Są to zapisy i wymogi „Strategii ...”, **jednakże w dotychczas obowiązujących dokumentach normatywnych regulujących użycie lotnictwa transportowego brak jest zapisów normujących jego działania prowadzone poza granicami kraju, w tym opis stosowanych procedur.**

Pierwszą „jaskółką” zwiastującą zmiany jest zapis w § 1 opracowywanej przez Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej „Instrukcji organizacji lotów w lotnictwie wojskowym Rzeczypospolitej Polskiej”⁷ odsyłający do innych, jednakże niesprecyzowanych dokładnie, przepisów: „*W przypadku wykonywania lotów przez załogi wojskowe na wojskowych statkach powietrznych poza przestrzenią powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej, zastosowanie mają przepisy obowiązujące w lotnictwie NATO lub przepisy obowiązujące w przestrzeni powietrznej danego kraju*”.

Integracja z NATO wymagała i w dalszym ciągu wymaga od Polski realizacji **wielu wewnętrznych (narodowych) przedsięwzięć** legislacyjnych, normalizacyjnych, organizacyjnych i inwestycyjnych, a także przyjmowania i wdrażania obowiązujących

⁷ Projekt tymczasowej „Instrukcji organizacji lotów w lotnictwie wojskowym RP” już został opracowany w dowództwie WLOP.

w Sojuszu ujednoliconych procedur działania. Stąd podejmowane w tym kierunku działania będą nadal mieć charakter wielopłaszczyznowy i długofalowy, a wola ich realizacji znalazła swój wyraz między innymi we wspomnianej wcześniej Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej oraz Celach Interoperacyjności i Celach Sił Zbrojnych.

Lotnictwo transportowe NATO, podobnie jak inne rodzaje lotnictwa sił powietrznych Sojuszu, jest strukturą organizacyjno-funkcjonalną zintegrowaną pod względem procedur planowania, organizowania i prowadzenia działań, która powstawała i była systematycznie doskonalona przez wiele lat.

Możliwość współistnienia w zintegrowanych strukturach wojskowych NATO oraz konstytucyjny wymóg obrony niepodległości, nienaruszalności granic i bezpieczeństwa obywateli Rzeczypospolitej postawiły przed siłami zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej nowe cele i nowe zadania. Do najistotniejszych z nich należy zaliczyć możliwość współdziałania wybranych komponentów, a w dalszej perspektywie całości sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (w tym transportu powietrznego) w układzie koalicyjnym, czyli dążenie do osiągnięcia interoperacyjności poprzez dostosowanie struktur organizacyjnych, zapewnienie kompatybilności uzbrojenia i sprzętu oraz przygotowanie załóg, dowództw i sztabów do działań według procedur obowiązujących w NATO.

1.2. Typologia zadań i sposoby działań transportu powietrznego w siłach zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

W obszarze zadań i sposobów działania transportu powietrznego, w dalszym ciągu obowiązują ustalenia z okresu samodzielności obronnej, bazujące na założeniu prowadzenia strategicznej operacji obronnej⁸. Cechami operacji obronnej planowanej i prowadzonej w wymiarze narodowym na terenie kraju wpływającymi na konieczność użycia transportu powietrznego były między innymi:

- charakter i rozmach czasowo-przestrzenny;
- warunki geograficzno-przestrzenne kraju;

⁸ B. Balcerowicz i inni, *Koncepcja strategiczna obrony Polski lat dziewięćdziesiątych*, AON, Warszawa 1991.

- manewrowy charakter działań bojowych;
- angażowanie znacznych sił i środków walki (w tym broni precyzyjnej);
- powstanie ognisk masowych strat i zniszczeń⁹.

W związku z powyższym zakładano, że lotnictwo transportowe będzie wykorzystywane w sposób ciągły w całej operacji obronnej, a także podczas przejścia do przeciwwuderzenia i operacji zaczepnej. Typowe, **najważniejsze zadania realizowane przez lotnictwo transportowe obejmowały wysadzanie grup specjalnych, desantowanie desantów taktycznych i operacyjnych, przewóz wojsk i środków materiałowych oraz ewakuację rannych i chorych**. Ze względu na ogrom zadań i potrzeb wykorzystania transportu powietrznego oraz szczupłość sił, koniecznością stało się uwzględnianie czynnika czasu i realizowanie zadań najważniejszych z punktu widzenia celów działań wojsk podczas prowadzenia operacji. Według tego kryterium zadania realizowane przez transport lotniczy kształtowały charakter prowadzonych działań.

Przeznaczenie lotnictwa transportowego definiowano jako: transport wojsk, sprzętu, środków materiałowych oraz rannych i chorych, desantowanie desantów powietrznych, przewóz wojsk, a także zabezpieczenie techniczno-specjalne i tyłowe działań wojsk lądowych, lotnictwa i marynarki wojennej¹⁰.

Podstawowe zadania realizowane przez lotnictwo transportowe były zgodne z jego przeznaczeniem. **Były to:**

1. Desantowanie taktycznych i operacyjno-taktycznych desantów powietrznych zarówno podczas prowadzenia operacji zaczepnej, jak i obronnej oraz w czasie przeciwwuderzenia. Manewr powietrzny wojsk w tych działaniach polegał na użyciu desantów powietrznych, opanowujących i utrzymujących określone rejonu terenu i obiekty do czasu podejścia nacierających wojsk pancerno-zmechanizowanych. Samoloty transportowe przewidywano raczej do przewozu desantów operacyjnych, natomiast śmigłowce do przewozu i zabezpieczenia ogniowego desantów taktycznych.

2. Przewóz wojsk i sprzętu bojowego odbywający się wewnątrz ugrupowania wojsk własnych lub do rejonów położonych na terenie opanowanym przez przeciwnika np. do wojsk działających w oderwaniu od sił głównych (grup specjalnych, wojsk okrążonych, desantów). Najczęściej realizowany jest w celu szybszego zamknięcia

⁹ R. Szymański i inni, *Lotnictwo wojskowe*, AON, Warszawa 1998.

¹⁰ *Taktyka Lotnictwa Transportowego*, op. cit., s. 7.

wyłomów powstałych w wyniku uderzeń bronią precyzyjnego rażenia, likwidacji desantów przeciwnika, pokonywania dużych przeszkód wodnych, gór itp., a także w celu umożliwienia szybszego i łatwiejszego wykonania określonych zadań specjalistycznych, jak np. przewozu sił i środków pododdziałów budowy mostów wojsk inżynierjno-saperskich, logistycznych itp.

3. Przewóz środków materiałowych i środków rażenia do walczących wojsk w sytuacji, gdy wykorzystanie transportu naziemnego jest niemożliwe lub niecelowe. A zatem środki te muszą być interwencyjnie dostarczone drogą powietrzną wojskom działającym na tyłach przeciwnika, okrążonym lub odizolowanym od pozostałych sił, desantom powietrznym i grupom specjalnym, a także w wypadku zablokowania dróg łączących z bazami zaopatrzenia, w warunkach ograniczonego czasu dowozu oraz gdy wojska działają w trudnym i niedostępnym terenie.

4. Desantowanie (przewóz) grup specjalnych w głąb ugrupowania wojsk przeciwnika lub wręcz na jego tyły, w celu prowadzenia działań rozpoznawczych bądź dywersyjnych uznawano za jedno z ważniejszych zadań lotnictwa transportowego, realizowane w każdej sytuacji operacyjno-taktycznej bez powiązania z ogólnymi działaniami własnych wojsk¹¹.

Ponadto, lotnictwo transportowe mogło wykonywać **zadania na korzyść innych rodzajów lotnictwa**, zapewniając manewr lotniskowy, przewóz grup zabezpieczenia logistycznego, a w niektórych sytuacjach także dowóz lotniczych środków materiałowych i lotniczych środków bojowych (bomb, pocisków kierowanych, amunicji itp.).

Rejsy powrotne lotnictwa transportowego wykorzystywano do szybkiej **ewakuacji rannych, chorych i porażonych**. W szczególnie trudnych sytuacjach medycznych (w warunkach masowych strat sanitarnych i konieczności ewakuacji rannych w głąb obszaru kraju), lotnictwo transportowe mogło być wykorzystane do tych celów także w ramach zadań samodzielnych.

Zakładano wówczas, że podczas operacji obronnej w pierwszej fazie, najważniejszym zadaniem będzie odparcie ataku przeciwnika powietrznego i zapewnianie wojskom lądowym dogodnych warunków do prowadzenia działań. Stąd też, pierwszoplanowego znaczenia nabrała walka o zdobycie przewagi w powietrzu. **Aby to osiągnąć,**

¹¹ Tamże, s. 69.

w pierwszej fazie operacji obronnej lotnictwo transportowe miało zabezpieczyć manewr lotniskowy lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej zapewniający bazowanie adekwatne do kierunku zagrożenia. W następnych dniach miało natomiast realizować zadania przetrzutu desantów powietrznych w celu blokowania wyłomów powstałych w obronie i potęgowania działań obronnych na określonym kierunku, a także dostarczania wsparcia wojskom walczącym w okrążeniu. Ważnym zadaniem miał być przewóz odwodów przeciwpancernych, środków materiałowo-technicznych i innych środków walki.

Podczas niesprzyjającego rozwoju sytuacji operacyjnej lotnictwo transportowe miało przewozić wycofujące się wojska, a także wojska którym groziło okrążenie; miało ono również zabezpieczać przetrzut wojsk na inny kierunek.

Po zatrzymaniu natarcia przeciwnika podczas przechodzenia do przeciwnatarcia priorytetowym elementem działań stawało się zapewnienie wojskom sprawnego manewru. W literaturze przedmiotu można znaleźć zapisy, że **najważniejszymi zadaniami wtedy stawały się desantowania desantów taktycznych i operacyjnych oraz przetrzuty grup desantowo-szturmowych i grup dywersyjno-rozpoznawczych** w celu naruszenia systemu dowodzenia i rozpoznania przeciwnika oraz niszczenia jego broni precyzyjnej i masowego rażenia. Transport lotniczy miał także uzupełniać zapasy wojskom posiadającym przerwane szlaki komunikacyjne oraz działającym w izolacji¹².

Po uzyskaniu powodzenia w przeciwnatarciu wojska miały utrzymać inicjatywę i płynnie przejść do prowadzenia przeciwuderzenia, a następnie do operacji zaczepnej. **W tych warunkach transport powietrzny miał zabezpieczać działania desantów,** których zadaniem było opanowanie ważnych obiektów i rejonów do chwili podejścia sił głównych. Kolejnym ważnym zadaniem miało być zaopatrywanie sił działających w okrążeniu.

Ze względu na przewidywane duże straty sanitarne jako zadanie stałe traktowane było ewakuowanie rannych i porażonych wykonywane zwykle w rejsach powrotnych po wykonaniu innych zadań.

¹² R. Mańkowski, *Lotnictwo transportowe w operacji obronnej na terenie kraju*, ZN AON, Warszawa 1992, nr 4.

Przewidywano, że zadanie to realizowane będzie pojedynczymi samolotami (śmigłowcami) lub większymi grupami, w zależności od zakresu przewozu, możliwości załadowczych, warunków atmosferycznych i sytuacji operacyjno-taktycznej. Na uwagę zasługuje ogrom zadań i wymagań w stosunku do lotnictwa transportowego podczas prowadzenia działań zbrojnych.

W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych, przy ówczesnym stanie etatowym, możliwości przewozowe lotnictwa transportowego sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej pozwalały **w jednym wylocie przetransportować maksymalnie 450 ton**. Natomiast udźwig całego lotnictwa transportowego RP (z uwzględnieniem możliwości zmobilizowanego na czas „W” lotnictwa cywilnego) wynosił **około 950 ton**¹³. Jednakże statki powietrzne lotnictwa transportowego nie zapewniały możliwości przetransportowania sprzętu ciężkiego lub wielkogabarytowego. Możliwości przewozowe i załadowcze ograniczał również mały udźwig i niewystarczające rozmiary luków i komór ładunkowych.

W prowadzonych kalkulacjach należałoby jeszcze uwzględnić straty w sprzęcie lotniczym na skutek prowadzonych działań bojowych. Przy rozpatrywaniu możliwości przewozowych w warunkach działań zbrojnych uwzględniano w operacji obronnej: **w pierwszych czterech dobach po 11% strat** (z tego 5% każdej doby to straty bezpowrotne), **w piątej dobie i później po 7% strat** (3% strat bezpowrotnych) lotnictwa transportowego. Z obliczeń wynikało, że po siedmiu dniach prowadzenia działań z ogólnej liczby statków powietrznych do działań **pozostanie jedynie 50% sprawnych; 25% zostanie uszkodzonych, a 25% bezpowrotnie utraconych**.

Tak więc wyposażenie lotnictwa transportowego umożliwiało wykonanie tylko niektórych zadań transportowych, takich jak: przewóz grup specjalnych, wojsk powietrzno-desantowych, desantów wojsk zmechanizowanych (bez sprzętu ciężkiego), dowozu środków materiałowych oraz ewakuacji porażonych i chorych.

Zadania poza granicami Polski traktowane były jako sporadyczne. Głównym zadaniem lotnictwa transportowego było zabezpieczenie operacji przeciwpowietrznej Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz transport sił i środków w ramach strategicznej operacji obronnej. Ciągłe ważnym zadaniem pozostawało desantowanie wy-

¹³ Tamże, s. 188.

specjalizowanych sił i środków (przede wszystkim ze składu 6. Brygady Desantowo-Szturmowej).

Z powyższego wynika, że lotnictwo transportowe biorące udział w samodzielnej operacji obronnej na terenie kraju, było zdolne do realizowania zadań w ograniczonym zakresie. **Zakres tych zadań mógł obejmować jedynie:**

- **desantowanie grup specjalnych**, wojsk powietrznodesantowych w sile do bpd – bez sprzętu ciężkiego;
- **desant powietrzny** wojsk zmechanizowanych w sile do bpz – bez sprzętu ciężkiego;
- **dowóz środków materiałowych** (w jednym rejsie) dla BPD w ilości zapewniającej prowadzenie działań w ciągu doby lub w ilości 40–50% średnich potrzeb dobowych dla DPanc lub DZ.

Potrzeby na użycie transportu powietrznego w operacji obronnej zgłaszały przede wszystkim pododdziały powietrzno-szturmowe znajdujące się w okrążeniu lub w oderwaniu od sił głównych oraz Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej.

Wobec licznych i przekraczających możliwości transportu powietrznego zadań zakładano przyznawanie pierwszeństwa transportowi zapewniającemu trwałość i skuteczność obrony wojsk w operacji obronnej¹⁴.

Wprowadzony do użytku w Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej „Regulamin Działania Taktycznych Sił Powietrznych” z 1996 r. nie wprowadził zmian do typologii zasadniczych zadań wykonywanych przez transport powietrzny. Ich liczba zmniejszyła się co prawda z pięciu do czterech, lecz ich treść pozostała w zasadzie bez zmian. **Do głównych zadań lotnictwa transportowego zgodnie z zapisami normatywnymi omawianego i nadal obowiązującego regulaminu należą:**

1. Przewóz i desantowanie desantów powietrznych (taktycznych i operacyjnych).

Samoloty transportowe mają nadal być wykorzystywane do przerzutu desantów operacyjnych; zadania przerzutu desantów taktycznych realizowane są także przez śmigłowce transportowe. Samolot transportowy, obok śmigłowca transportowego, pozostaje podstawowym środkiem transportu dla pododdziałów 6. Brygady Desantowo-Szturmowej, realizującej ważne zadania w skali sił zbrojnych.

¹⁴ Tamże, s. 192.

2. **Przewóz wojsk, sprzętu bojowego, środków materiałowych i innych ładunków** wykonywany przede wszystkim nad własnym terytorium zarówno w dzień, jak i w nocy.
3. **Przewóz grup specjalnych** wykonywany przez pojedyncze (zwykle lekkie) samoloty (śmigłowce) transportowe, na różne głębokości, zwykle w nocy.
4. **Przewóz (ewakuacja) rannych i chorych.** Ostatnie, aczkolwiek nie najmniej ważne zadanie, wykonywane jest przede wszystkim w lotach powrotnych po wykonaniu innych zadań. W niektórych przypadkach może być to zadanie pierwszoplanowe; do wykonywania go można przystosować wszystkie samoloty transportowe¹⁵.

W Regulaminie pojawiły się ustalenia i zapisy normatywne, że oprócz zadań głównych lotnictwo transportowe może zwalczać, za pomocą posiadanego uzbrojenia pokładowego, obiekty naziemne w rejonie wykonywanych zadań (wysadzania desantu) oraz obiekty powietrzne (śmigłowce przeciwnika) podczas lotu po trasie, a także **wykonywać inne zadania**, np. stawianie zapór minowych, zasłon dymnych itp. W tym miejscu należy podkreślić, że zadania te zostały sformułowane dla lotnictwa transportowego wyposażonego wówczas w śmigłowce transportowe¹⁶.

Nowe spojrzenie na użycie transportu powietrznego wniósł 13. pułk lotnictwa transportowego (obecnie 13. eskadra lotnictwa transportowego), wykonujący w latach 90-tych loty z pomocą humanitarną poza terytorium kraju. Wykonywanie tych zadań zależało od spełnienia wymagań stawianych przez ICAO. Głównie były to wymagania o charakterze technicznym i proceduralnym. Skala zadań i warunków zewnętrznych była zupełnie nowa; realizowano długotrwałe loty w ciężkich warunkach klimatycznych¹⁷, często w deficycie czasu i przy niewystarczającym wyposażeniu radionawigacyjnym. Jednak dzięki tym wylotom piloci mieli możliwość obserwowania działań samolotów transportowych innych państw oraz mogli nawiązać osobiste kontakty z pilotami NATO w celu wymiany doświadczeń.

Jednak skarbnicą doświadczeń były dopiero loty operacyjne, wykonywane przez kilka załóg jednego samolotu An-26 w ramach operacji „Eagle Eye” i „Allied

¹⁵ *Regulamin Działań Taktycznych Sił Powietrznych*, op. cit., s. 34.

¹⁶ W 1995 r. pułki śmigłowców bojowych i pułk śmigłowców transportowych (jako pułk kawalerii powietrznej) zostały przekazane w podporządkowanie wojskom lądowym.

¹⁷ Np. pomoc humanitarna dla Etiopii, Armenii czy Turcji.

Harbour” w Kosowie w 1999 roku¹⁸. Podczas tej operacji (rys. 1), Polska wydzieliła jeden samolot An-26 do realizacji zadań transportowych na potrzeby sił NATO, zaangażowanych w operacje pokojowe na tym obszarze. W okresie od 12.04.1999 r. do 30.12.1999 r. załogi samolotu An-26 wykonały 114 zadań, z czego 65 w strefie bezpośrednich działań bojowych. Głównym zadaniem polskich załóg było transportowanie różnorodnych ładunków, takich jak części zamienne i sprzęt wojskowy, przewóz żołnierzy sił NATO i pracowników misji pokojowych oraz ewakuowanie osób cywilnych.



Rys. 1. Rejon działania samolotu An-26 podczas operacji na Bałkanach w 1999 roku

Obecnie, lotnictwo transportowe w Polsce jak i w pozostałych państwach NATO, wykonuje swoje zadania stosując uniwersalne sposoby pozwalające dostarczyć każdy ładunek, sprzęt czy też zaopatrzenie dla każdego rodzaju sił zbrojnych.

¹⁸ M. Ćwick, *Z Kosowa do Balic*, „Wiraże” 2000, nr 2, s. 2.
Z-1464/WW

Sposób wykonania każdego zadania będzie różny i będzie zależeć od wielu czynników, z których do podstawowych można zaliczyć¹⁹:

- skład grupy (grup) samolotów przeznaczonych do wykonania zadania;
- metody dostarczania ładunku.

W zależności od wielkości grup samolotów transportowych, a także zamierzonych lub/i wymuszonych odstępów czasowych wykonania poszczególnych przewozów, **lotnictwo transportowe będzie stosowało następujące sposoby działań bojowych**:

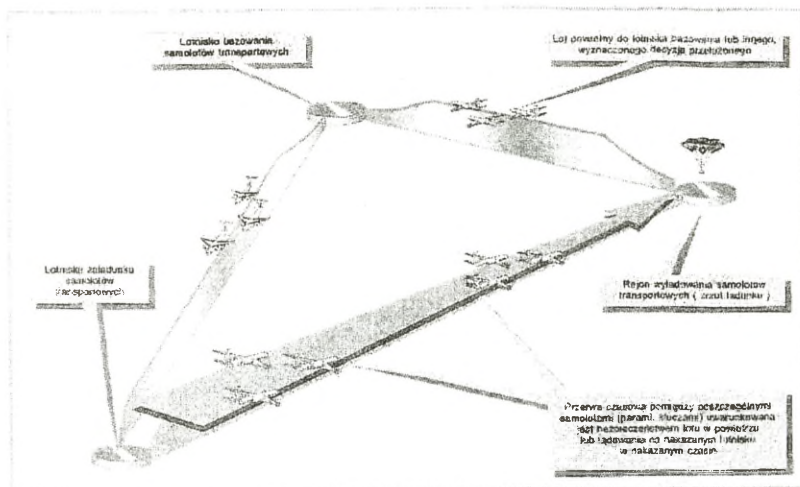
- przewozy jednoczesne (jednorejsowe);
- przewozy kolejne (wielorejsowe).

Przewozy jednoczesne (jednorejsowe) - polegają na wykonaniu zadania przez oddziały (pododdziały) lotnictwa transportowego całością (większością) sił podczas jednego lotu, w jak najkrótszym czasie, zarówno w dzień, jak i w nocy (rys. 2).

Sposób ten stosowany będzie przeważnie do desantowania operacyjno-taktycznych desantów powietrznych, do przewozu wojsk w celu zamknięcia wyłomów powstałych w wyniku uderzeń bronią precyzyjnego rażenia, do przewozu lotniczych środków zaopatrzenia dla sił reagowania, jak również do dostarczania sił i środków do walki z desantami przeciwnika. Prowadzenie działań tym sposobem jest dość skomplikowane. Wymaga ono określenia i zgrania szeregu elementów, np. startu poszczególnych grup, wykonania zbiórek itp. Ponadto, dla sprawnego przebiegu załadunku, startu, lądowania i wyładowania ładunku na miejscu przeznaczenia, przy realizowaniu zadania przez dużą grupę samolotów, niezbędne będzie wydzielenie specjalistycznej grupy koordynacyjnej, która pokieruje poszczególnymi etapami.

Stosowanie przewozów jednoczesnych stwarza możliwość dostarczania określonych ładunków w minimalnym czasie. Zastosowanie tego sposobu może być jednak w znacznym stopniu ograniczone trudnymi warunkami atmosferycznymi, warunkami bazowania, koniecznością lotu w dużych ugrupowaniach, a co za tym idzie utrudniona będzie osłona ugrupowania przez lotnictwo myśliwskie.

¹⁹ A. Janicki, *Zarys użycia lotnictwa transportowego*, AON, Warszawa, s. 30.

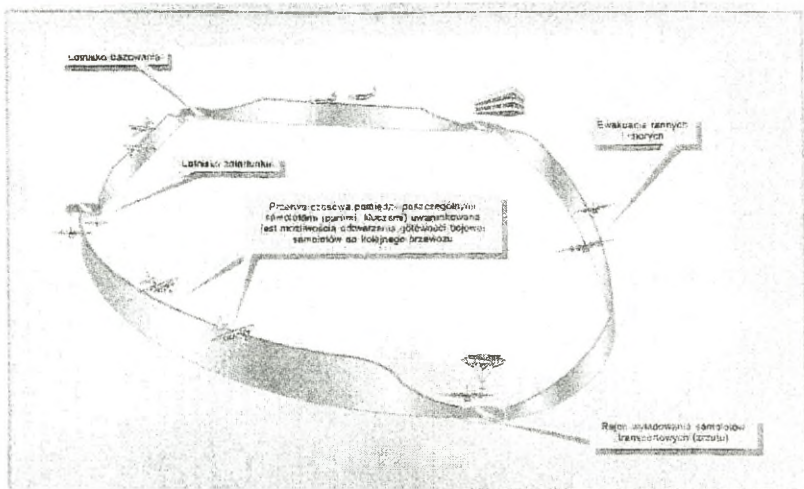


Rys. 2. Idea przewozów jednoczesnych

Przewozy kolejne (wielorejsowe) - polegają na wykonaniu zadania małymi grupami lub pojedynczymi samolotami w ustalonych odstępach czasu (rys. 3).

Będą one stosowane najczęściej podczas długotrwałego i systematycznego zaopatrywania walczących wojsk (jednostek różnych rodzajów lotnictwa) oraz ewakuacji rannych i chorych. Przewozy tego rodzaju mogą być również wymuszone sytuacją. Będą one na przykład stosowane przy braku dostatecznej liczby samolotów do wykonania zadania w jednym rejsie. Ten sposób działań lotnictwa transportowego można w zasadzie stosować bez ograniczeń tj. bez względu na porę doby i warunki atmosferyczne, a jego zorganizowanie i wykonanie jest mniej skomplikowane.

Wymienione wyżej sposoby działań bojowych lotnictwa transportowego może stosować wykonując zadania zarówno wcześniej zaplanowane, jak i stawiane doraźnie, w związku ze zmianą sytuacji operacyjno-taktycznej.



Rys. 3. Idea przewoźników kolejnych

Wszystkie zadania lotnictwa transportowego – w zależności od sytuacji operacyjno-taktycznej, rodzaju zadania, oczekiwanego przeciwdziałania środków OP i OPL przeciwnika, dysponowanego czasu oraz rodzaju przewożonych ładunków, będą wykonywane **określonymi metodami. Należy wśród nich wymienić**²⁰:

- spadochronową;
- lądującą;
- spadochronowo-lądującą (kombinowaną);
- zrzutu ładunków bez spadochronów.

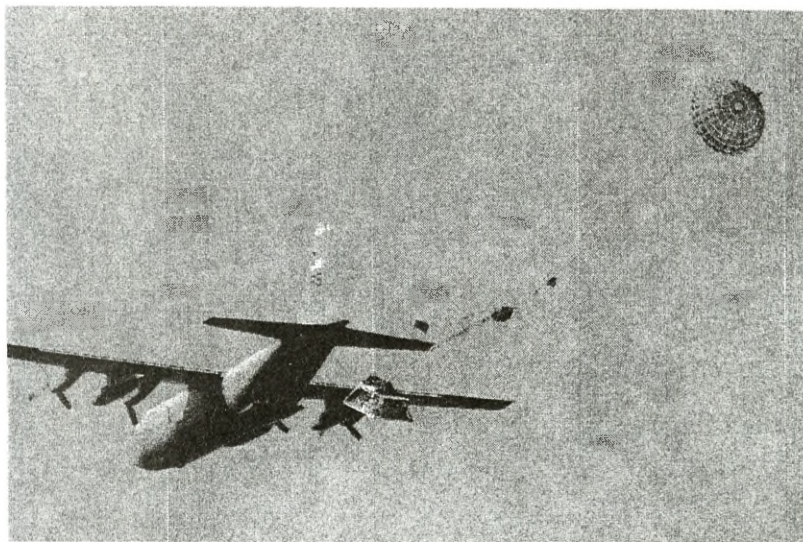
Zrzut na spadochronach (rys. 4) – stosuje się w czasie desantowania desantów powietrznych składających się z wojsk powietrzno-desantowych i specjalnych, posiadających odpowiednie przygotowanie i wyposażenie.

Metoda ta ma również zastosowanie przy przewozie środków materiałowych i sprzętu bojowego dla wojsk działających w głębi ugrupowania bojowego przeciwnika, na jego tyłach, a także w innych sytuacjach, kiedy niemożliwe jest lądowanie samolotów transportowych, czy zrzut z bardzo małej wysokości bez spadochronów.

²⁰ Podstawy użycia rodzajów wojsk sił powietrznych – podręcznik, AON, Warszawa 1999, s. 276.

Dzięki tej metodzie można w krótkim czasie wykonać zadanie i być niezależnym od naziemnej infrastruktury lotniskowej.

Metoda lądująca (rys. 5) – stosuje się ją podczas ewakuacji rannych i chorych oraz przewozu wojsk i ładunków nad własnym terenem, a także podczas wykonywania zadań na korzyść wojsk działających na terenach zajętych przez przeciwnika, o ile na terenach tych znajdują się przygotowane lotniska. Ta metoda najczęściej będzie stosowana podczas zabezpieczenia działań innych rodzajów lotnictwa.



Rys. 4. Samolot C-130 podczas zrzutu ładunku metodą spadochronową

Dzięki tej metodzie występuje możliwość wykorzystania maksymalnych możliwości załadowczych i przewozowych samolotów transportowych, bowiem ładunek jest przewożony bez specjalnych opakowań i sprzętu desantowego.

Stosowanie metody lądującej uwarunkowane jest jednak posiadaniem odpowiedniej liczby lotnisk odpowiadających wymaganiom samolotów transportowych tzn. posiadających odpowiednie wymiary drogi startowej oraz wyposażonych w środki radionawigacyjne, umożliwiające bezpieczne lądowanie w każdych warunkach.

Metoda spadochronowo-lądująca (kombinowana) – ma zastosowanie przy desantowaniu dużych desantów powietrznych, posiadających w swoim wyposażeniu ciężki sprzęt bojowy oraz innych rodzajów wojsk nie mających specjalnego przeszkolenia i wyposażenia spadochronowego. W niektórych sytuacjach może mieć zastosowanie podczas zabezpieczenia działań innych rodzajów lotnictwa. Niekiedy może zaistnieć konieczność **zrzutu ładunku bez spadochronów**. Będzie to realizowane przy dowożeniu niektórych rodzajów środków materiałowych, odpornych na silne uderzenia i specjalnie zabezpieczonych. Zrzut ten wykonywany jest z minimalnej wysokości i na minimalnej prędkości.



Rys. 5. Wyładunek środków bojowych metodą lądującą z samolotu C-130

Wszystkie te metody będą stosowane elastycznie przy uwzględnieniu wymienionych wcześniej czynników wpływających na ich wybór. **Zasadnicze znaczenie** będą miały również możliwości taktyczno-techniczne posiadanych samolotów transportowych.

1.3. Możliwości i potrzeby polskiego transportu powietrznego

Możliwości bojowe²¹ lotnictwa transportowego WLOP są to oczekiwane rezultaty jego działań, które mogą być osiągnięte w czasie wykonywania określonych zadań w warunkach konkretnej sytuacji bojowej (możliwości w przewiezieniu określonej ilości ładunku, sprzętu, ludzi). Na rezultaty działań lotnictwa transportowego bezpośrednio wpływają warunki działań (warunki atmosferyczne, pora doby, przeciwdziałanie przeciwnika), właściwości sprzętu bojowego i uzbrojenia, bazowanie samolotów transportowych, sposoby działań, a także wyszkolenie załóg i ich stan psychiczny.

Wskaźniki możliwości bojowych lotnictwa transportowego dzielą się na:

- przestrzenne;
- czasowe;
- skuteczności bojowej (przewozowe).

Wskaźniki możliwości przestrzennych²² określają odległość lub wielkość przestrzeni bojowego oddziaływania samolotów transportowych.

Do podstawowych wskaźników możliwości przestrzennych należą:

- taktyczny promień działania (R_T);
- głębokość bojowego oddziaływania lotnictwa transportowego (G_{DB});
- zasięg taktyczny (L_T).

Taktyczny promień działania jest to największa odległość, na jaką pojedynczy samolot (grupa, pododdział, oddział) transportowy może dolecieć, wykonać zadanie bojowe i wrócić na lotnisko (ładowisko) startu bez uzupełniania paliwa w warunkach określonych dla taktycznego zasięgu.

Wielkość taktycznego promienia zależy od możliwości lotno-taktycznych samolotu transportowego, składu grupy, zapasu i ciężaru właściwego paliwa, liczby, masy, wymiarów i kształtu podwieszonych zewnętrznych, warunków lotu (wysokość, prędkość), warunków atmosferycznych i pory roku, charakteru zadania bojowego, czasu przebywania w rejonie działań (desantowania), zapasów specjalnych (aeronawigacyjnego i technicznego zapasu paliwa) oraz innych czynników właściwych danemu typowi samolotu transportowego.

²¹ *Taktyka lotnictwa transportowego*, DWL, Poznań 1990, s. 34.

²² Tamże, s. 35.

Głębokość bojowego oddziaływania lotnictwa transportowego²³ jest to odległość, na jaką mogą działać samoloty transportowe w głąb terytorium przeciwnika, mierzona od linii styczności wojsk (LSW) do granicy taktycznego promienia działania. Znając odległość bazowania lotnictwa transportowego od LSW i taktyczny promień działania można określić głębokość bojowego oddziaływania samolotów transportowych **według wzoru:**

$$G_D = R_T - D_{st}$$

gdzie: D_{st} – odległość bazowania lotnictwa transportowego od LSW.

Zasięg taktyczny jest to największa odległość na jaką pojedynczy samolot (grupa, pododdział, oddział) transportowy przeleci po trasie na zakresie maksymalnego zasięgu, z uwzględnieniem odległości przebytej podczas wznoszenia i zniżania, zapasu paliwa niezbędnego do wykonania powtórnego zajścia do lądowania, nawigacyjnego zapasu paliwa oraz pozostałości nie zużytego paliwa.

Taktyczny zasięg lotu, podobnie jak promień taktyczny, zależy od wysokości i prędkości lotu, ilości zabieranego paliwa, rodzaju podwieszonych zewnętrznych, masy samolotu transportowego do startu, temperatury otaczającego powietrza.

Możliwości przestrzenne polskiego lotnictwa transportowego, jak wynika z tabeli 1, raczej nie odpowiadają wymaganiom stawianym przez Sojusz. Zasięg taktyczny samolotu An-26 wynoszący około 1200 km, z pełnym ładunkiem – około 500 km, czy taktyczny promień działania – około 550 km, a z pełnym ładunkiem niewiele ponad 200 km, trudno uznać za wystarczające.

Należy podkreślić, że **zadania lotnictwa transportowego mogą być realizowane na odległość:**

- pełnego zasięgu, jeżeli możliwe jest uzupełnienie paliwa na lotniskach (lądowiskach) wyładowania;
- przewyższającą zasięg, jeżeli możliwe jest uzupełnienie paliwa na lotniskach (lądowiskach) pośrednich;
- taktycznego promienia działania (głównie nad terenem przeciwnika).

²³ Tamże, s. 36.

Wskaźniki możliwości czasowych²⁴ określają czas potrzeby dla pododdziału (oddziału) lotnictwa transportowego na wykonanie niezbędnych czynności związanych z przygotowaniem sprzętu i uzbrojenia do lotów oraz z działalnością tego lotnictwa.

Tabela 1

Wybrane możliwości przestrzenne lotnictwa transportowego

Typ samolotu	Masa ład.(t)	L _T		R _T		G _{DB}	
		esk.	pulk	esk.	pulk	esk.	pulk
An-2	0,7	1100	1060	500	480	350-250	330-230
	1,5	770	740	350	330	200-100	180-80
An-26	4,0	1260	1240	570	560	420-320	410-310
	5,5	490	470	220	210	70	60

Wskaźniki czasowe obejmują:

a) wskaźniki gotowości bojowej:

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

b) wskaźniki natężenia działań bojowych:

- czas dyżurowania personelu latającego w różnych stopniach gotowości bojowej;
- możliwą liczbę lotów bojowych na załogę;

c) wskaźniki długotrwałości lotu:

- czas pasywny;
- czas potrzebny na załadowanie i wyładowanie samolotów transportowych;
- czas potrzebny na wykonanie zadania;
- czas potrzebny na powtórne wykonanie zadania;
- czas wykonania zadania w porze dziennej i nocnej;
- czas trwania lotu bojowego.

Czas wykonania startu z poszczególnych stopni gotowości bojowej jest to czas jaki załogi samolotów transportowych potrzebują na uruchomienie silników i wykonanie startu od momentu otrzymania sygnału do wykonania zadania.

²⁴ Tamże, s. 37.

Czas wykonania startu z poszczególnych stopni gotowości bojowej zależy przede wszystkim od:

- stanu lotniska (ładowiska) i rozmieszczenia na nim samolotów;
- stanu i parametrów dróg kołowania (nawierzchni, długości i szerokości);
- typu samolotów i składu grup;
- stopnia wyszkolenia personelu latającego i przygotowania personelu technicznego;
- stopnia maskowania samolotów transportowych;
- prędkości kołowania lub holowania samolotów do drogi startowej;
- pory roku, doby i warunków atmosferycznych.

Czas odtwarzania gotowości bojowej lotnictwa transportowego to czas potrzebny na przeprowadzenie szeregu przedsięwzięć, które mają na celu przygotowanie tego lotnictwa do ponownego, kolejnego startu.

Czas odtwarzania gotowości bojowej zależy przede wszystkim od:

- typów samolotów transportowych oraz specyfiki odtwarzania ich gotowości bojowej;
- stanu i stopnia przygotowania personelu technicznego do obsługi samolotów transportowych;
- liczby jednocześnie odtwarzanych do lotu samolotów;
- obowiązującej kolejności czynności w odtwarzaniu gotowości bojowej;
- mechanizacji prac, stanu środków technicznych i zaopatrzenia materiałowo-technicznego;
- miejsca odtwarzania gotowości bojowej (lotnisko, ładowisko).

Czas dyżurowania personelu latającego w różnych stopniach gotowości bojowej jest ustalony w dokumentach normatywnych lotnictwa transportowego i zależy on przede wszystkim od:

- długotrwałości działań bojowych;
- pory roku i doby;
- temperatury otaczającego powietrza.

Możliwa liczba lotów bojowych na załogę jest to wskaźnik, w którym uwzględnia się szereg uwarunkowań wynikających zarówno z możliwości psychofizycznych załóg jak też potrzeb transportu powietrznego w konkretnej sytuacji bojowej. Zależy on przede wszystkim od:

- przerw czasowych między kolejnymi lotami bojowymi;
- liczby pilotów (załóg);
- intensywności lotów bojowych;
- warunków atmosferycznych;
- możliwości odtwarzania gotowości bojowej samolotów transportowych;
- charakteru wykonywanych zadań bojowych (przewozów);
- stanu psychofizycznego załóg.

Na podstawie doświadczeń ustalono, że czas lotu dla załogi samolotu transportowego nie powinien przekraczać:

- w dzień w ZWA – 6 godzin;
- w dzień w TWA – 4 godziny;
- w nocy w ZWA – 4 godziny;
- w nocy w TWA – 3 godziny.

Jeżeli uwzględni się przeciętną długotrwałość lotu samolotu transportowego w czasie wykonywania zadania, a także czasy ich załadowania i wyładowania oraz odtworzenia gotowości bojowej, to załoga lotnictwa transportowego może wykonać w ciągu doby średnio 2–3 wyloty co z całą pewnością będzie miało znaczenie podczas wykonywania zadań przez lotnictwo transportowe (tabela 2).

Czas pasywny jest to czas, jaki upływa od otrzymania sygnału na wykonania zadania bojowego do momentu rozpoczęcia startu przez grupę samolotów transportowych.

Czas pasywny zależy między innymi od:

- rodzaju zadania wykonywanego przez lotnictwo transportowe;
- stopnia gotowości bojowej;
- typu samolotów transportowych;

- miejsca znajdowania się samolotów transportowych na lotnisku (lądowisku) i stopnia maskowania;
- szybkości powzięcia decyzji o podaniu sygnału do rozpoczęcia startu;
- czasu trwania uruchomienia silników i kołowania na miejsce startu.

Tabela 2

Liczba lotów bojowych na załogę w zależności od charakteru zadania bojowego

Zadanie bojowe	Liczba lotów na załogę w ciągu doby przy natężeniu	
	średnim	maksymalnym
Transport operacyjnych desantów powietrznych	1	1
Transport taktycznych desantów powietrznych	1–2	2–3
Transport grup specjalnych	1–2	2–3
Transport wojsk i środków materiałowych nad terenem własnym: • samoloty (średnia odległość 500–800 kilometrów)	2–3	3–4
Transport oficerów i poczty (średni czas lotu około 30 minut)	3–5	6–8
Transport rannych i chorych: • samoloty (średnia odległość 500–800 kilometrów)	2–3	3–4

Czas pasywny obliczany jest ze wzoru:

$$t_p = t_d + t_s + t_{uk}$$

gdzie:

t_d – czas potrzebny na powzięcie decyzji o wykonaniu zadania i obieg informacji;

t_s – czas potrzebny na przekazanie sygnału o wykonaniu startu;

t_{uk} – czas potrzebny na uruchomienie silników i kołowanie na miejsce startu.

Czas potrzebny na załadowanie i wyładowanie samolotów transportowych wywiera bezpośredni wpływ na sumaryczny czas wykonania zadania przez lotnictwo transportowe i zależy przede wszystkim od:

- rodzaju ładunku;
- typu samolotu transportowego (udźwig, wymiary kabiny ładunkowej);
- sposobu ładowania i wyładowania (ręczny lub zmechanizowany);
- organizacji prac załadowniczych i wyładowniczych;
- warunków atmosferycznych, pory roku i doby.

Środki materiałowe przeznaczone do transportu najczęściej formuje się w jednostki ładunkowe na paletach, co skraca czas ich załadowania i wyładowania.

Czas załadowania środków materiałowych uformowanych w jednostki ładunkowe do samolotów transportowych oraz wyładowania ich przy mechanizacji tych prac waha się od kilkunastu do kilkudziesięciu minut. W razie ręcznego ładowania i wyładowania jednostek kalkulacyjnych, czas ten wydłuża się najczęściej o połowę (tabela 3).

Czas potrzebny na wykonanie zadania bojowego jest to czas, jaki upływa od momentu powzięcia decyzji (przekazania sygnału) o wykonaniu lotu bojowego do momentu wykonania zadania.

Czas ten oblicza się ze wzoru:

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

gdzie:

t_p – czas pasywny;

t_{iz} – czas lotu z lotniska (lądowiska) bazowania na lotnisko (lądowisko) załadowania;

t_z – czas załadowania samolotów;

t_{iw} – czas lotu z lotniska (lądowiska) załadowania do lotniska (lądowiska) wyładowania (rejonu zrzutu);

t_w – czas wyładowania samolotów.

Jeżeli załadowanie i wyładowanie samolotów transportowych odbywa się z wyłączonymi silnikami, celowe jest uwzględnienie czasu potrzebnego na ich wyłączenie i włączenie.

Tabela 3

Średni czas załadowania samolotów transportowych oraz wyładowania z nich środków materiałowych uformowanych w jednostki ładunkowe

Typ samolotu	Siły i środki			Możliwości załadowcze		Czas (min)	
	operator	ładowacz	podnośniki widłowe	masa (kg)	liczba jednostek ładunkowych	załadowanie i umocowanie całego ładunku	rozładowanie
An-26	1	4	1	5 500	10–12	25–45	20–30
An-2	1	4	1	1 200	3–4	10–30	15–20

Czas potrzebny na powtórne wykonanie zadania liczy się od momentu startu z lotniska (ładowiska) wyładowania po wykonaniu zadania do chwili powtórnego jego wykonania w tym samym lub innym rejonie (na tym samym lub innym lotnisku, ładowisku albo zrzutowisku).

Czas potrzebny na powtórne wykonanie zadania z lotniska (ładowiska) bazowania oblicza się ze wzoru:

$$t_{pwz} = t_{lp} + t_{lad} + t_k + t_g + t_{lc}$$

gdzie:

t_{lp} – czas lotu powrotnego;

t_{lad} – czas lądowania;

t_k – czas kołowania do rejonu załadowania (wyładowania) samolotów;

t_g – czas odtwarzania gotowości bojowej;

t_{lc} – czas lotu do celu (obiektu działań).

Czas wykonania zadania w porze dziennej i nocnej (najwcześniej, najpóźniej). Jeżeli lotnictwo transportowe wykonuje zadania w dzień i w nocy, to istnieje potrzeba określenia najwcześniejszego i najpóźniejszego wykonania zadania w różnych porach doby.

Najwcześniejsze wykonanie zadania w dzień określa godzina świtu w rejonie wykonania zadania, a nie w rejonie lotniska (ładowiska). Natomiast najpóźniejsze wykonanie zadania w dzień określa godzina zmroku w rejonie działań.

Czas trwania lotu bojowego liczy się od rozpoczęcia startu do zakończenia lądowania. Czas ten obejmuje wszystkie etapy lotu do rejonu wykonania zadania, łącznie z czasem wykonania zadania oraz drogę powrotną na lotnisko (lądowisko).

Trzecią grupę wskaźników, które decydują o roli lotnictwa transportowego, stanowią wskaźniki skuteczności bojowej (wskaźniki przewozowe)²⁵. Wyrażają one możliwości i oczekiwane rezultaty realizacji zadań transportowych przez samoloty transportowe.

Podstawowym wskaźnikiem możliwości przewozowych są możliwości załadunku lotnictwa transportowego.

Możliwości załadunkowe oznaczają wielkość (masa, objętość) i rodzaj ładunku, jaki można przewieźć określonym środkiem transportu powietrznego (tabela 4). Możliwości załadunkowe zależą od:

- udźwigu danego środka transportu powietrznego;
- wymiarów drzwi (luku) i kabiny ładunkowej;
- rodzaju ładunku.

Tabela 4

Możliwości załadunkowe 13. eskadry lotnictwa transportowego²⁶

Typ samolotu	Masa ładunku normalna (t)	Masa ładunku maksymalna (t)	Żołnierzy z wyposażeniem osobistym	Spadochroniarzy	Rannych na noszach
10 x An-26	40	55	400	300	240
10 x An-2	8	15	100	80	40
Razem	48	70	500	380	280

²⁵ Tamże, s. 46.

²⁶ Do kalkulacji przyjęto: dla An-26 masa ładunku normalna 4 tony i zasięg 1300 km; masa ładunku maksymalna 5,5 tony i zasięg 550 km; 40 żołnierzy; 30 spadochroniarzy; 24 rannych i chorych. Dla An-2 przyjęto: masa ładunku normalna 0,8 tony i zasięg 1200 km; masa ładunku maksymalna 1,5 tony i zasięg 870 km; 10 żołnierzy; 8 spadochroniarzy; 4 rannych. W kalkulacji nie uwzględniono samolotu An-28. Na podstawie: *Podstawy użycia rodzajów wojsk sił powietrznych*, AON, Warszawa 1999, s. 279.

Nie należy utożsamiać możliwości załadowniczych z możliwościami przewozowymi. Pierwsze są wartością stałą i znaną, drugie natomiast zmienną, ponieważ uwzględniają zmienne warunki wykonania poszczególnych zadań.

Pod pojęciem możliwości przewozowe lotnictwa transportowego rozumie się możliwości przewozu (transportu) określonych sił i środków przez pojedynczy samolot, klucz czy eskadrę samolotów transportowych. Ponadto, rozróżnia się możliwości przewozowe podczas jednego lotu i możliwości przewozowe dobowe. Te ostatnie uwzględniają możliwości natężenia działań danego typu środka transportu powietrznego, liczbę i stan lotnisk (lądowisk) załadowania i wyładowania oraz ich wyposażenie.

Możliwości przewozowe stanowią podstawę do obliczeń środków transportu powietrznego potrzebnych do wykonania określonego zadania.

W zależności od charakteru zadania i rodzaju przewożonego ładunku **obliczenia te przeprowadza się jedną z trzech metod:**

- według ogólnej masy przewożonego ładunku;
- według typowych wariantów załadowania;
- według jednostek kalkulacyjnych.

Pierwsza metoda polega na podzieleniu ogólnej masy ładunku do przewiezienia przez określoną wielkość możliwości przewozowych danych środków transportu powietrznego. Metody tej nie można stosować przy przewozie ładunków o dużych wymiarach, ponieważ nie uwzględnia ona wielkości ładunku.

Druga metoda, szeroko stosowana, polega na wykorzystaniu wcześniej opracowanych typowych wariantów załadowania²⁷.

Trzecia metoda polega na wykorzystaniu do obliczeń umownych jednostek kalkulacyjnych. Jako umowne jednostki kalkulacyjne przyjmuje się:

- 100–110 kg dla żołnierza wojsk lądowych;
- 120–140 kg dla skoczka spadochronowego.

Znając liczbę jednostek kalkulacyjnych i wielkość możliwości przewozowych danego środka transportu powietrznego, łatwo można określić liczbę samolotów transportowych niezbędnych do przewiezienia danej liczby żołnierzy, sprzętu czy środków materiałowych.

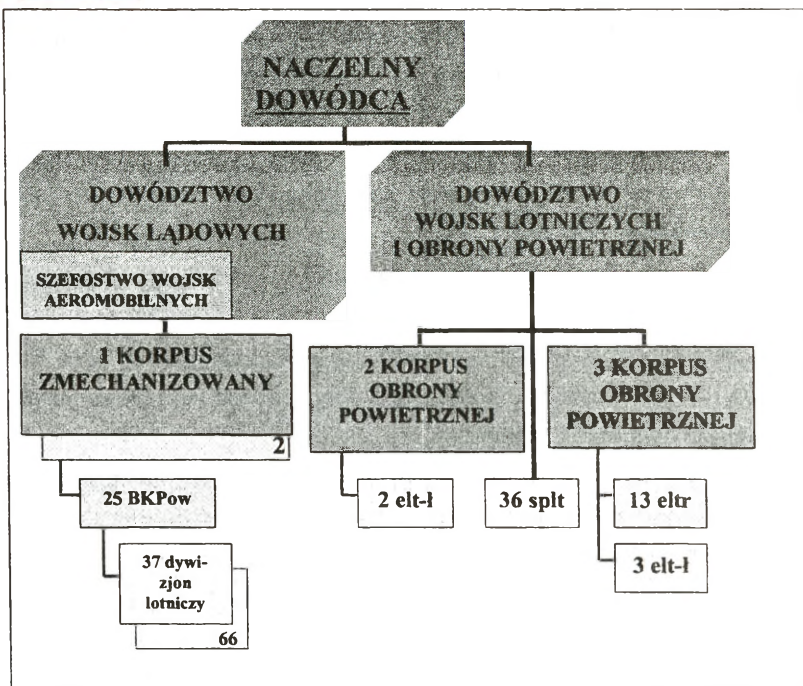
²⁷ Typowe warianty załadowania samolotu An-26 przedstawiono w załączniku 1.

Z danych zawartych w tabeli 4 można stwierdzić, iż **obecne możliwości sprowadzenia potrzebom zabezpieczenia działań wojsk lądowych i lotnictwa za pomocą posiadanych sił transportu powietrznego są bardzo skromne**. Możliwości załadunku w jednym wylocie wynoszące około 50 ton przy masie normalnej, 70 ton ładunku maksymalnego, czy też 500 żołnierzy lub około 400 spadochroniarzy, nie jest wartością oszołamiącą.

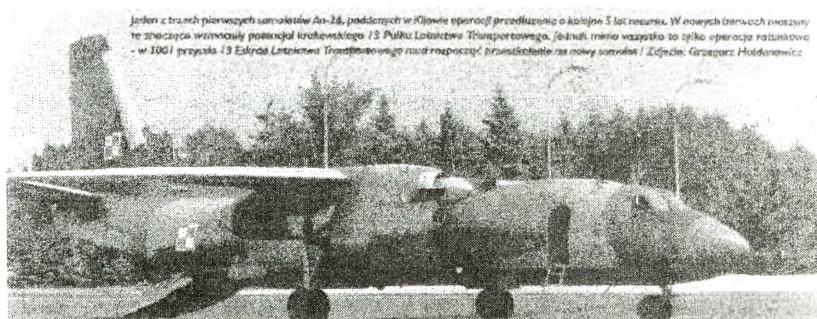
Obecnie, siły i środki składające się na transport samolotowy w Polsce obejmują (rys. 6):

- jedną eskadrę lotnictwa transportowego (13. eltr), na wyposażeniu której znajduje się 10 x An-26 (rys. 7), 3 x An-28²⁸, 10 x An-2 oraz klucz śmigłowców Mi-2 w systemie poszukiwania i ratownictwa;
- dwa dywizjony lotnicze 25. Brygady Kawalerii Powietrznej (66. dl i 37. dl) – w składzie 2. Korpusu Zmechanizowanego Wojsk Lądowych – wykonujące zadania transportowe i transportowo-desantowe na korzyść batalionów kawalerii powietrznej i wojsk lądowych, wyposażone w 32 śmigłowce Mi-8/17 oraz 32 śmigłowce W-3 Sokół;
- 36 specjalny pułk lotnictwa transportowego bezpośrednio podległy Dowództwu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, wyposażony w samoloty Tu-154M, Jak-40 i śmigłowce, którego przeznaczeniem jest obsługa pasażerska członków rządu, ważnych osobistości itp.;

²⁸ Ministerstwo Obrony Narodowej podpisało 16.05.2001 r. umowę z Polskimi Zakładami Lotniczymi w Mielcu na dostawę dla WLOP 10 lekkich samolotów transportowych M-28B Bryza w wersji transportowo-desantowej. Zakupione maszyny w pierwszej kolejności zastąpią samoloty typu An-2. Pierwsze 3 samoloty w marcu b.r. trafiły do 13. eltr. Na podstawie: *10 Bryz dla WLOP*. „Polska Zbrojna” 2001, nr 21, s. 11.



Rys. 6. Skład i podległość polskiego lotnictwa transportowego



Rys. 7. Trzon obecnego polskiego lotnictwa transportowego – samolot An-26

- dwie eskadry lotnictwa transportowo-łącznikowego (2. elt-1 i 3. elt-1) przy Korpusach OP, wyposażone głównie w samoloty transportowe typu An-2, An-28 oraz śmigłowce.

Z przedstawionych danych wynika, iż lotnictwo transportowe jest rozdrobnione i podporządkowane różnym dowódcom. Ponadto można stwierdzić, że z wymienionych jednostek lotnictwa transportowego jedyną wartość w odniesieniu do potrzeb jednostek wojsk lądowych i lotnictwa przedstawia 13. elt, a jedynym samolotem, który można zastosować do realizacji zadań jest An-26, gdyż samoloty An-2 i An-28 będą użyte tylko do realizacji drobnych zadań transportowych na terytorium własnego kraju.

Nie obejmując całości problemów dotyczących Sił Powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej, transport samolotowy przeżywa poważny kryzys związany z samolikwidacją parku maszyn transportowych. Resurs obecnie eksploatowanych samolotów An-26 definitywnie zostanie wyczerpany w 2003–2004 roku²⁹. Złą sytuację pogłębia fakt ograniczonych możliwości transportowych, ze względu na mały zasięg oraz ograniczone możliwości załadunkowe. Przy maksymalnym ładunku, zasięg samolotu An-26 spada do wartości około 550 km, co jest parametrem nie do przyjęcia dla współczesnych samolotów transportowych tej klasy.

Podobnie ma się rzecz z możliwością załadunku techniki bojowej i innego sprzętu. Kabina ładunkowa uniemożliwia załadunek standardowych palet transportowych NATO, jak również większości pojazdów kołowych będących na wyposażeniu pododdziałów wchodzących w skład Sił Reagowania Sojuszu.

Nie mniej istotnym problemem jest brak odpowiedniego wyposażenia radiowo-nawigacyjnego, który wyklucza poruszanie się w międzynarodowej przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami ICAO (tylko cztery samoloty An-26 spełniają te wymagania) oraz zupełny brak możliwości poruszania się we wspólnej przestrzeni dla sił powietrznych NATO w okresie kryzysu i wojny (m.in. brak identyfikacji swój-obcy, odpowiedniej radiostacji).

²⁹ Samoloty transportowe An-26 będą używane do roku 2008–2009, po doposażeniu ich w urządzenia nawigacyjne i łączności zgodnie ze standardami NATO. W związku z tym konieczne jest wykonanie remontu wydłużającego resurs płatowca o 5 lat.

A przecież jako jeden z członków Sojuszu będziemy musieli wykonywać narzucone nam zobowiązania i zadania. **Hipotetyczne zadania w zakresie transportu powietrznego mogą być następujące:**

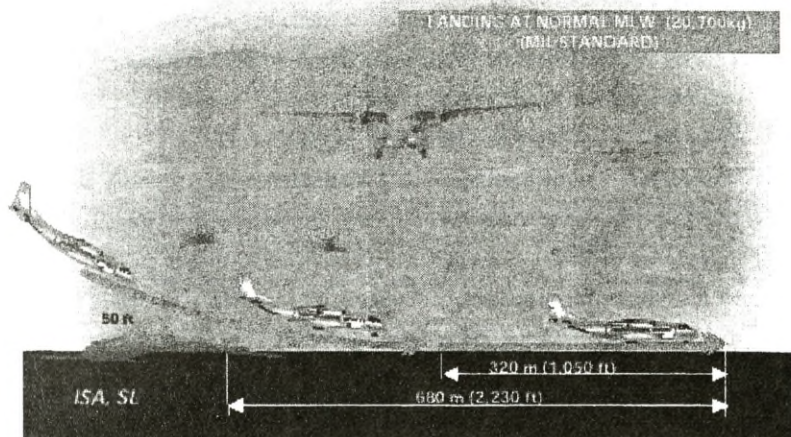
- przerzut wojsk i techniki bojowej (w tym zwłaszcza dla eskadr: myśliwskiej i myśliwsko-bombowych wydzielonych do Sił Natychmiastowego Reagowania NATO);
- transport personelu, sprzętu i materiałów w ramach systemu zaopatrywania i uzupełnień wojsk działających w rejonie misji pokojowych;
- ewakuacja medyczna w rejonie misji i z rejonu misji do kraju, w tym udział w transporcie uchodźców;
- zabezpieczenie prowadzenia operacji pokojowych i humanitarnych;
- zabezpieczenie potrzeb transportowych sił zbrojnych (w czasie „P”);
- zabezpieczenie sił militarnych, paramilitarnych i policyjnych na terenie kraju w akcjach antyterrorystycznych, w czasie usuwania skutków klęsk żywiołowych itp.;
- loty usługowe na rzecz gospodarki narodowej.

Przerzut wojsk i techniki bojowej. Realizując to zadanie, nasze zmodernizowane lotnictwo transportowe powinno zapewnić przerzut wojsk w sile wzmocnionego batalionu w jednym rzucie, a większych zgrupowań w 2–3 rzutach. Realnie sprowadza się to do zdolności jednorazowego załadunku 450–600 osób, 50–60 samochodów osobowo-terenowych i 50–100 ton innego sprzętu oraz zapasów. Daje to w sumie masę załadunku 250–300 ton, którą może przenieść 30 samolotów o udźwigu 10 ton lub 15 samolotów o udźwigu 20 ton (można też przyjąć wariant mieszany, np. 20 lekkich samolotów transportowych³⁰ i 6 średnich samolotów transportowych). Także pod względem możliwości przestrzennych wystarczy samolot o udźwigu 7–12 ton, gdyż przewidyuje się przerzut sił na obszarze Europy, bez międzylądowań, lub na Bliski Wschód czy w rejon Kaukazu.

Może się także zdarzyć, że samoloty będą musiały wykonywać lot na słabo przygotowane lotniska polowe (rys. 8), z utwardzonym pasem o długości ok. 1 km. Przemawia to na korzyść samolotów lekkich, choć np. samolot C-130 „Hercules” również nieźle spisuje się podczas eksploatacji z lotnisk tego typu. Ponadto, należy przewi-

³⁰ Sylwetki lekkich i średnich samolotów transportowych oraz ich możliwości przedstawiono w załącznikach 3–7.

dzieć, że na tego rodzaju lotniskach możliwości załadunku i rozładunku będą niewielkie z powodu braku wózków widłowych i innego tego typu sprzętu, a także personelu obsługi. Kolejna sprawa, to zabezpieczenie nawigacyjne na obszarze działań. Może się zdarzyć, że załoga będzie zdana na autonomiczne środki pokładowe – GPS³¹ i bez-



Rys. 8. Parametry lądowania lekkiego samolotu transportowego C-295 podczas lądowania na lotnisku polowym

właściwości układy nawigacyjne. Może się też zdarzyć, że loty będą wykonywane do rejonów zapalnych. Nie jest wykluczone, że samolot może zostać ostrzelany, a wiadomo jak niebezpieczne dla lądującej maszyny transportowej są naramienne zestawy przeciwlotnicze. Wojskowy samolot transportowy musi więc, w miarę możliwości chronić załogę, być wyposażony w systemy osłony pasywnej (wyrzutniki flar) i urządzenia ostrzegające przed opromieniowaniem radiolokacyjnym (aby wyjść z rejonu, w którym działają rakietowe czy artyleryjskie systemy przeciwlotnicze kierowane radiolokacyjnie). Samolot musi też być zdolny do wykonywania manewrów nadlotniskowych ze zmiennym profilem.

³¹ System GPS (Global Positioning System) jest obecnie najczęściej stosowanym satelitarnym systemem wyznaczania pozycji.

Transport personelu, sprzętu i materiałów w ramach systemu zaopatrywania i uzupełniania wojsk. Zadanie to wiąże się z koniecznością wydzielenia pewnej części wysiłku lotnictwa transportowego do zadań logistycznych. Stały udział lotnictwa w tego rodzaju misjach, mogących mieć różnorodny charakter, w zasadzie nie będzie wykraczał ponad potrzeby transportowe (możliwości w zakresie ładowności i zasięgu).

Wykorzystanie lotnictwa transportowego w działalności logistycznej sprowadza się w głównej mierze do transportu ładunków stosunkowo małych, o masie 3–6 ton (np. 1–2 silniki lotnicze, które trzeba pilnie dostarczyć do zakładu remontowego, albo kilka bomb kierowanych, które mają zostać użyte w precyzyjnym uderzeniu na wybrany obiekt, czasem jest to dostawa leków czy innych środków).

Zabezpieczenie operacji pokojowych i humanitarnych. Działania w ramach tych operacji wpłyną głównie na potrzebny zasięg samolotu, jego wyposażenie nawigacyjne oraz zmechanizowanie załadunku i rozładunku. W tym przypadku samolot musi mieć nie tylko otwieraną podczas lotu rampę, o odpowiedniej nośności, ale także urządzenia ułatwiające wypchniecie ładunku na zewnątrz i otwarcie spadochronu (rolki w podłodze, mocowanie lin desantowych itp.).

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, a także możliwości samolotów transportowych można stwierdzić, że Polska potrzebuje 20 samolotów lekkich i 6 średnich, jeśli przyjmie się docelowo wariant mieszany.

Zakup samolotów C-295³² dla WLOP należałoby przeznaczyć głównie do transportu personelu i lekkiego sprzętu. Liczba 12 maszyn tego typu (jedna eskadra) wydaje się wystarczająca do transportu 480–500 żołnierzy i około 65 ton zapasów. Do przerzutu pozostałej części (45–50 samochodów i około 80 ton ładunków) potrzeba minimum 12 samolotów C-130 lub mniej więcej 8 x An-70. Problem jednak w tym, że koszty pozyskania samolotów tej klasy są z reguły (choć trudno je porównywać) dużo większe niż samolotów mniejszych. Ponadto, w codziennej eksploatacji kompozycja 20 samolotów lekkich plus 6 samolotów średnich wydaje się korzystniejsza niż 10 plus 12, ze względu na większe wykorzystanie przy ładunkach do 5 ton.

³² Możliwości samolotu transportowego CASA C-295 przedstawiono w załączniku 2.

Przed polskim lotnictwem transportowym³³, stoją dziś duże wyzwania. Polska jako członek Sojuszu Północnoatlantyckiego, zobowiązana jest wydzielić do Sił Reagowania NATO (Sił Natychmiastowego Reagowania, Sił Szybkiego Reagowania) siły o bardzo wysokich możliwościach bojowych, gdyż mogą być one użyte w operacjach zgodnych z Artykułem 5 Traktatu Waszyngtońskiego, jak i poza tym Artykułem. Są to: eskadra samolotów myśliwskich (8 x Mig-29) oraz dwie eskadry samolotów myśliwsko-bombowych (24 x Su-22M4).

Zadaniem lotnictwa transportowego będzie zabezpieczenie przerzutu wydzielonych sił do dowolnego rejonu działań, uczestniczenie w zasilaniu logistycznym i rotacji personelu w okresie prowadzenia działań w rejonie misji oraz wycofanie wojsk po jej zakończeniu.

Przeprowadzone kalkulacje wskazują, że dla zabezpieczenia przerzutu tylko lotniczych środków bojowych (w II fazie) dla 1. eskadry lotnictwa taktycznego (8 samolotów) potrzeba 12 samolotów An-26. Jeśli do kalkulacji weźmiemy natomiast 7. eskadrę lotnictwa taktycznego, posiadającą 12 samolotów myśliwsko-bombowych, które zużywają jeszcze więcej lotniczych środków bojowych, to liczba potrzebnych samolotów transportowych byłaby jeszcze większa. A jeżeli wystąpiłaby konieczność przerzutu sił i środków dla dwóch eskadr?

Ponadto, możliwości przestrzenne i skuteczności bojowej (przewozowe) polskiego lotnictwa transportowego, przedstawione wyżej wykazują, że obecny park samolotów transportowych w siłach zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej nie jest w stanie zapewnić realizacji większości podstawowych zadań wynikających z przynależności do Sojuszu. Chociaż samoloty transportowe An-26 zostaną wkrótce zastąpione przez nowy typ samolotu CASA C-295 to tylko w nieznaczny sposób pozwoli zwiększyć wachlarz zadań transportowych. Aby umożliwić lotnictwu transportowemu wykonanie tych zadań, trzeba jak najszybciej odnowić park samolotów transportowych oraz implementować NATO-wskie, standardowe procedury dotyczące planowania, koordynacji, użycia i dowodzenia transportu powietrznego.

³³ 28 sierpnia 2001 roku przedstawiciele polskiego rządu podpisali z firmą EADS CASA kontrakt na dostawę ośmiu samolotów transportowych C-295 przeznaczonych dla WL. OP. Samoloty te zastąpią wysłużone An-26. Wartość kontraktu szacowana jest na 212 mln USD. Dostawy C-295 dla WL. OP rozpoczną się w połowie roku 2003. Wtedy też, rozpocznie się spłata rat, która potrwa do 2006 roku. Zakończenie dostaw samolotów nastąpi przed końcem roku 2006.

1.4. Osiąganie interoperacyjności w zakresie transportu powietrznego

Praktyka udowadnia wyraźnie konieczność profesjonalnej znajomości języka angielskiego w przypadku działania lotnictwa transportowego poza granicami kraju, poruszania się w międzynarodowej przestrzeni powietrznej i przebywania na lotniskach innych państw. Znajomość angielskiego nie może ograniczyć się jedynie do struktur gramatycznych czy języka literackiego. Największy nacisk należy położyć na zasób słownictwa ze szczególnym uwzględnieniem słownictwa wojskowego i profesjonalnego.

Duże znaczenie dla planowania, organizowania i realizacji zadań transportu powietrznego mają ustalenia w zakresie organizacji dowodzenia. W czasie pokoju środki transportu powietrznego pozostają w narodowych strukturach dowodzenia, dopiero w okresie kryzysu lub wojny ich część może (ale nie musi) zostać podporządkowana strukturom dowodzenia NATO. Pozostała część dalej funkcjonuje w narodowych strukturach dowodzenia realizując zadania na korzyść sił sojusznicznych i narodowych. Z tego względu można wyróżnić dwie procedury składania zapotrzebowań i stawiania zadań³⁴.

W pierwszym przypadku Polska zachowuje samoloty transportowe w strukturach narodowych, a NATO występuje z zapotrzebowaniem na transport powietrzny do narodowych władz odpowiedzialnych za ten transport. W tym przypadku nasze państwo jest odpowiedzialne za wszelkie uzgodnienia związane z użyciem jego samolotów, a NATO za koordynację zadań narodowych z innymi działaniami. Zachowanie narodowej kontroli nad działaniami lotnictwa transportowego spowoduje zwiększenie zadań spoczywających na narodowym systemie dowodzenia, albowiem konieczne będzie koordynowanie z NATO planowania użycia samolotów oraz dostarczenie do organów dowodzenia Sojuszu dziennych meldunków sytuacyjnych o stanie i możliwościach użycia załóg i samolotów.

³⁴ Aircent Air Interoperability Handbook, 1997.

W drugim wariantcie Polska deleguje kontrolę o charakterze operacyjnym lub taktycznym nad transportem powietrznym strukturom dowodzenia NATO, które realizują wszystkie zadania związane ze stawianiem zadań przydzielonych jednostkom lotnictwa transportowego i będą koordynować te zadania z innymi działaniami w danym rejonie odpowiedzialności.

Z rozwiązań stosowanych obecnie wynika, że dowodzeniem podczas wykonywania zadań na korzyść NATO zajmują się narodowe stanowiska dowodzenia. One także decydują o konieczności użycia lotnictwa transportowego i ustalają priorytety zadań. Zadania przekazywane z NATO wpływają do Centralnego Stanowiska Dowodzenia, a następnie poprzez wszystkie szczeble dowodzenia do jednostek lotnictwa transportowego. Wadą tego rozwiązania jest wydłużenie procesu decyzyjnego.

Porównanie taktyki taktycznego transportu powietrznego NATO i polskiego lotnictwa transportowego pozwoliło na określenie różnic i podobieństw, a w konsekwencji obszarów (zakresów) osiągnięcia standardów sojuszniczych.

Porównanie to potwierdza, że **zadania i sposób ich realizowania są niemal identyczne**. Wyjątek stanowią zadania walki niekonwencjonalnej w NATO. Są to jednak zadania drugoplanowe, które polskie lotnictwo z powodzeniem może realizować (np. zrzut ulotek).

Metody działań oraz ugrupowania bojowe lotnictwa transportowego są porównywalne, różnica istnieje w metodach zrzutu z małej wysokości, których w polskich warunkach nie praktykuje się.

Pewne zmiany doktrynalne użycia lotnictwa transportowego wynikać będą z ogłoszenia w roku 1992 przez NATO gotowości do prowadzenia operacji utrzymania pokoju pod auspicjami ONZ i OBWE, obejmujących: zapobieganie konfliktom, wsparcie pokoju (w tym utrzymanie i wymuszanie pokoju), budowanie pokoju, pomoc humanitarną i akcje ewakuacyjne. **Zadania sił powietrznych w operacjach innych niż wojna obejmować będą między innymi zadania dla transportu lotniczego, takie jak:**

- przewóz personelu i środków materiałowych;
- operacje wspierające siły pokojowe;
- ewakuację rannych drogą powietrzną.

Praktyka operacji wspierania pokoju prowadzonych w latach 90-tych wykazała, że wojskowe samoloty transportowe mogą wykorzystywać (w odróżnieniu od samolotów cywilnych) małe, nieprzygotowane lotniska, przewożąc duże ilości materiałów i ludzi w potrzebne rejony w najkrótszym czasie. Mimo nowego charakteru operacji, zadania nie wykraczają poza zakres dotychczas wykonywanych i obejmują: **przerzuty zaopatrzenia i ludzi, desantowanie wojsk i ich zabezpieczenia oraz ewakuację medyczną.**

Z powyższego wynika, że chociaż mamy inny sprzęt i inne struktury dowodzenia to działamy w ten sam, lub niemal w ten sam sposób. Stopniowo piloci lotnictwa transportowego zaczynają brać udział we wspólnym wykonywaniu zadań w ramach NATO, czego znakomitym przykładem jest udział polskiego An-26 w operacji prowadzonej w Kosowie.

Działania polskiego lotnictwa transportowego w operacjach „*Eagle Eye*” i „*Allied Harbor*” ujawniły z całą wyrazistością znaczenie stosowania jednolitych sojuszniczych procedur planowania, organizowania i prowadzenia działań transportu powietrznego, a także uwarunkowań zabezpieczenia logistycznego działań lotnictwa transportowego poza obszarem kraju.

Po zapadnięciu decyzji o akcesji Polski do NATO, siły zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej otrzymały do realizacji pierwszy pakiet celów dostosowujących do standardów obowiązujących w Sojuszu. **Bezpośrednio do lotnictwa transportowego odnosi się jeden cel (TA 1108), mówiący o wymianie/modernizacji samolotów transportowych**, a pośrednio z transportem powietrznym wiąże się kilka innych celów, z których dwa najważniejsze dotyczą sił reagowania.

Bardzo ważnym zadaniem transportu powietrznego w ramach sojuszu NATO jest zapewnienie przerzutu środków materiałowych poza granice kraju dla eskadr samolotów MiG-29 lub Su-22. Zakładając trzy wyloty dwunastu samolotów Su-22 z bombardiersko-rakietowym uzbrojeniem z dwoma zbiornikami paliwa i średnim współczynnikiem zużycia amunicji 0,7 wymagałoby to dowozu uzbrojenia w około 25 rejsach samolotów An-26 przy maksymalnym wykorzystaniu przestrzeni ładunkowej. Należy jeszcze uwzględnić kilka samolotów do przewozu podstawowych części zamiennych, elementów wyposażenia (wodzidła, drabinki pilota itp.) oraz personelu

technicznego. Przy maksymalnym ładunku użytecznym samoloty An-26 mają zasięg tylko około 550 km.

Przeprowadzone kalkulacje wskazują, iż biorąc pod uwagę potrzeby transportowe wynikające z zadeklarowanych do realizacji przez Polskę celów oraz zasygnalizowane w Strategii Obronnej Rzeczypospolitej Polskiej, **należałoby rozważyć zakup 12 średnich samolotów transportowych. Ponadto konieczne byłoby posiadanie około 20 małych samolotów transportowych**, przeznaczonych przede wszystkim do dostarczania środków materiałowych, uzbrojenia (np. zaelaborowanych rakiet), mogących lądować na Drogowym Odcinku Lotniskowym (DOL) czy lądowiskach trawiastych.

Zgodnie z Celami Sił Zbrojnych³⁵ Polska zadeklarowała się, iż opracuje do końca 2003 roku plan wymiany starzejących się samolotów na flotę 12 nowoczesnych taktycznych samolotów transportowych w celu wsparcia przerzutu sił reagowania oraz zapewnienia ich żywotności i samodzielności. Sojusz zalecił, aby dla zapewnienia efektywności wykorzystania transportu powietrznego zapewnić standaryzację w zakresie rozmiarów ładunków i ich obsługi.

Pierwsze zakupy średnich samolotów transportowych CASA C-295 są przewidywane w roku 2003, toteż w celu zabezpieczenia ciągłości wykonywania zadań transportowych opracowano i wdrożono do realizacji w latach 1998–1999 program remontów 10 samolotów An-26. Opracowano również zakres doposażenia samolotów w aparaturę umożliwiającą wykonywanie lotów w zachodnich przestrzeniach powietrznych.

Techniczne uwarunkowania osiągnięcia interoperacyjności przez lotnictwo transportowe sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej związane z doposażeniem i technicznym przystosowaniem samolotów obejmują:

- zamontowanie w samolotach radiostacji z płynnym strojeniem w obu zakresach lotniczych 100–150 i 220–440 MHz;
- instalację pokładowego urządzenia IFF zgodnego ze standardem NATO;
- przystosowanie urządzeń tankowania paliwa, gazów, rozruszników (także te same napięcia rozruchu);

³⁵ Cel Nr TA-1108 – wymiana/modernizacja samolotów transportowych.
Z-1464/WW

- ujednolicenie zabezpieczenia logistycznego (materiały pędne i smary, gazy techniczne);
- zainstalowanie pokładowych odbiorników systemów nawigacyjnych TACAN oraz VOR plus ewentualnie GPS;
- wprowadzenie systemu lądowania PAR plus ewentualnie ILS;
- możliwość przewozu ładunków spakowanych w kontenerach.

Zaznaczyć należy, że nadal w przypadku systemu lądowania przyrządowego standardem na wojskowych lotniskach **Polski jest PAR**, choć bardzo często jest stosowany także **nowszy i dokładniejszy system ILS**. Podobnie, coraz częściej stosowany jest **satelitarny system nawigacyjny GPS**, choć **standardem NATO jest TACAN**. a systemem **zatwierdzonym przez ICAO jest system VOR**.

Od przyszłego samolotu należy oczekiwać niskiego zużycia paliwa (mniejsze koszty i większa długotrwałość lotu), szybkiej zmiany wariantu załadunku (tzn. cargo na pasażerski, ewakuacji medycznej i odwrotnie). Zarówno lekki, jak i średni samolot transportowy musi być w pełni przystosowany do wykonywania lotów według przepisów ICAO i wymagań lotnisk cywilnych (w tym VOR-DME oraz PAR/ILS).

Średnie samoloty transportowe mogłyby także mieć możliwość wypełnienia roli powietrznych tankowców. Jest to podyktowane rosnącą ilością dalekich przelotów wojsk lądowych i lotniczych oraz koniecznością uniezależnienia się od pomocy z zewnątrz.

Proces planowania, organizacji i realizacji zadań transportu powietrznego powinien zostać dostosowany do standardów obowiązujących w NATO.

Polska nadal stoi przed wyzwaniem zmiany filozofii myślenia na temat wykorzystania sił zbrojnych, także i lotnictwa transportowego. Nie oznacza to jednak, że należy przekreślić dotychczasowy dorobek. A wręcz przeciwnie, trzeba go uwzględnić wypracowując racjonalne decyzje i określając pożądane kierunki rozwoju polskiego lotnictwa transportowego.

Osiągnięcie wystarczającego stopnia interoperacyjności z lotnictwem transportowym połączonych sił powietrznych Sojuszu Północnoatlantyckiego jest możliwe. Nie będzie to jednak proces szybki i łatwy.

Można przypuszczać, że osiągnięcie odpowiedniego stopnia znajomości języka angielskiego jako jednego z podstawowych warunków interoperacyjności nie sprawi większych problemów. **W chwili obecnej w lotnictwie transportowym znajomość języka angielskiego (szczególnie wśród personelu wykonującego wyloty zagraniczne) jest relatywnie dobra.** Doskonalenia jednak wymaga słownictwo fachowe i specjalistyczne oraz znajomość języka angielskiego wśród personelu technicznego mogącego w najbliższych latach być zmuszonym do obsługi samolotów produkcji zachodnioeuropejskiej czy amerykańskiej. Stąd zakres nauczania profesjonalnego języka angielskiego będzie musiał wzrastać.

W obszarze sprzętu lotniczego istnieją trzy grupy problemowe: ilości, nowoczesności i jego kompatybilności determinujące osiąganie standardów sojuszniczych.

Przy obecnym stanie ilościowo-jakościowym lotnictwo transportowe może wypełnić w zależności od charakteru zadania 20–30% stawianych wymagań. W tej sytuacji zabezpieczenie działań sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami kraju przez lotnictwo transportowe jest niemożliwe.

Krytycznie przedstawia się sytuacja parku samolotowego. Największy samolot transportowy An-26, nawet po remoncie głównym i doposażeniu w odpowiednie środki pokładowe, kończy służbę w latach 2008–2009; resursy samolotów An-2 oraz Jak-40 kończą się w 2003–2004 r. Najlepiej przedstawia się sytuacja z An-28 posiadającym 25-letni resurs.

Przy braku nakładów finansowych w latach 2003–2004 polskie lotnictwo transportowe **może przestać istnieć** z powodu wyczerpania technicznych resursów eksploatacyjnych aktualnie posiadanych samolotów.

Ponadto, wyraźnie widoczna jest potrzeba modernizacji aktualnie użytkowanego sprzętu lotniczego. Z uwagi na braki w wyposażeniu radionawigacyjnym tylko dwa samoloty Tu-154M i trzy An-26 są w stanie wykonywać loty w międzynarodowej przestrzeni powietrznej zgodnie z wymogami ICAO. Współpraca z NATO może być poza tym znacznie ograniczona ze względu na brak systemu IFF oraz radiostacji lotniczych pracujących w takich samych pasmach częstotliwości, w wojskowych sieciach łączności NATO wykorzystywanych w czasie działań bojowych.

ZASTRZEŻONE

W okresie samodzielności obronnej Polska nie wypracowała nowych procedur planowania, organizowania i dowodzenia lotnictwem transportowym. Są to nadal wzorce pochodzące z poprzedniego układu, co nie przybliża nas do osiągnięcia interoperacyjności z NATO.

Analiza struktur i procedur dowodzenia NATO pozwala na stwierdzenie, że są one całkowicie odmienne od stosowanych aktualnie w Polsce. Nieracjonalne wydaje się utrzymanie aktualnej struktury dowodzenia, zwłaszcza podczas realizacji zadań poza obszarem kraju, z korpusem Obrony Powietrznej jako „pośrednikiem” pomiędzy organem dowodzącym – Centralnym Stanowiskiem Dowodzenia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej a realizatorem – jednostką lotniczą.

Osiąganie interoperacyjności w zakresie taktyki działania lotnictwa transportowego będzie zadaniem relatywnie najprostszym do spełnienia, polskie lotnictwo transportowe realizowało bowiem identyczne zadania za pomocą zbliżonych sposobów. Analizując kontakty polskich pilotów z załogami NATO można stwierdzić, że różnice są minimalne i zwykle powstają z powodu użytkowania odmiennego sprzętu lotniczego. Natomiast realizacja nowych zadań w ramach operacji wojskowych innych niż wojna (MOOTW) nie powinna w zdecydowany sposób zmieniać dotychczas stosowanej taktyki.

ZASTRZEŻONE

48 z 110

Z-1464/WW

2. ZAŁOŻENIA DOKTRYNALNE TAKTYCZNEGO TRANSPORTU POWIETRZNEGO NATO

2.1. Dokumenty normatywne NATO w zakresie transportu powietrznego

Sojusznicza publikacja taktyczna *ATP-53(A) NATO Air Transport Policies and Procedures* jest podstawowym dokumentem normatywnym w zakresie planowania, organizowania i realizacji zadań transportu powietrznego w wymiarze sojuszniczym, przede wszystkim w czasie kryzysu i wojny, ale także w okresie pokoju w przypadku kryzysu i sytuacji nadzwyczajnych o charakterze niemilitarnym.

Omawiana publikacja opracowana została z uwzględnieniem zapisów następujących dokumentów NATO:

- *MC 336-A Movement, Transportation and Mobility Management Concept for NATO*;

- *ATP-33B NATO Tactical Air Doctrine*;
- *APP-8 Allied Tactical Air Messages (Formatted and Structured)*;
- *MC 319 NATO Logistics Principles and Policies*.

ATP-53(A) określa kompetencje w zakresie transportu powietrznego państw członkowskich NATO, Naczelnego Dowódcy Sił Sojuszniczych w Europie (*SACEUR*), wspieranego Głównego Dowództwa NATO (*SACLANT*), Sztabu Planowania Sił Reagowania Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie (*ARFPS*), Komórki Niemilitarnych Sytuacji Nadzwyczajnych (*CECC*) oraz Głównych Dowództw Podległych NATO (*MSC*).

W zakresie rozwiązań funkcjonalno-organizacyjnych *ATP-53(A)* określa ogólne wymagania co do funkcji i podporządkowania wojskowych organów dowodzenia i koordynowania transportu powietrznego, a także cywilnych organów kierowania transportem powietrznym Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz państw członkowskich.

Zasadniczą część publikacji stanowią zapisy normujące zasady i procedury informowania przez państwa członkowskie o dostępności sił i środków wojskowego transportu powietrznego, zapotrzebowywania transportu powietrznego NATO, koordynacji przewozów powietrznych oraz procedur realizacji zadań transportu powietrznego.

Istotne ustalenia, z punktu widzenia zapotrzebowywania transportu powietrznego NATO, dotyczą wykorzystania sił i środków wojskowego transportu powietrznego Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych.

Aneksy do ATP-53(4) zawierają:

- wykaz porozumień standaryzacyjnych (*STANAG*) komplementarnych w stosunku do treści zawartych w publikacji;
- powiązania informacyjne w zakresie informowania o dostępności sił i środków wojskowego transportu powietrznego;
- zasady i procedury zapotrzebowania transportu powietrznego NATO;
- zasady i procedury koordynowania przewozów powietrznych;
- zasady i procedury realizacji zadań transportu powietrznego.

Zasadnicza część aneksów zawiera formaty dokumentów związanych z planowaniem, organizacją, koordynacją i realizacją zadań transportu powietrznego NATO.

W organizowaniu transportu powietrznego NATO uwzględniane są też wymagania i standardy określone w innych porozumieniach standaryzacyjnych i przepisach ICAO. Zasadnicze porozumienia standaryzacyjne związane z transportem powietrznym NATO obejmują:

Relacje formalno-prawne z innymi dokumentami standaryzacyjnymi NATO i normatywnymi sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej:

2087 MED – *Medical Employment of Air Transport in the Forward Area*. (Wykorzystanie transportu powietrznego w zabezpieczeniu medycznym w obszarze wysuniętym).

3113 ACS – *Provision of Support to Visiting Personnel, Aircraft and Vehicles*. (Postanowienia w zakresie zabezpieczenia przyjmowanego personelu, statków powietrznych i pojazdów).

3146 TN – *Planning Procedures for Tactical Air Transport Operations*. (Procedury planistyczne dla operacji taktycznego transportu powietrznego).

3204 AMD – *Aeromedical Evacuation*. (Powietrzna ewakuacja medyczna).

3345 TN – *Data/Forms for Planning Air Movements*. (Dane/wzory dokumentów dla planowania przemieszczenia drogą powietrzną).

- 3400 TN – *Restraint of Cargo in Fixed Wing Aircraft*. (Ograniczenia w zakresie ładunków przewożonych w samolotach).
- 3427 TN – *Colours for the Identification of Air Dropped Supplies*. (Kolory dla identyfikacji zaopatrzenia zrzuconego z powietrza).
- 3462 TN – *Availability of Weight and Balance Requirements and Loading Criteria for Fixed Wing Aircraft*. (Możliwości masowe, wymagania w zakresie wyważenia oraz kryteria załadunku dla samolotów).
- 3464 TN – *Procedures for Aircrew and Airlifted Personnel in Tactical Air Transport Operations*. (Procedury dla załóg lotniczych i personelu przewożonego drogą powietrzną w operacjach taktycznego transportu powietrznego).
- 3465 TN – *Safety, Emergency and Signalling Procedures for Military Air Movement – Fixed Wing Aircraft*. (Procedury bezpieczeństwa, w sytuacjach awaryjnych i sygnalizacyjne dla wojskowych przemieszczeń drogą powietrzną – samoloty).
- 3466 TN – *Responsibilities of Air Transport Units and User Units in the Loading and Unloading of Transport Aircraft in Tactical Air Transport Operations*. (Zakres odpowiedzialności jednostek transportu powietrznego oraz jednostek użytkowników w zakresie załadunku i rozładunku samolotów /śmigłowców/ transportowych w operacjach taktycznego transportu powietrznego).
- 3467 TN – *Characteristic of Air Transported (Airlanded) Pallets for Carriage Internally*. (Charakterystyka przewożnych drogą powietrzną /desantowych/ palet do przewozu wewnątrz statków powietrznych).
- 3469 TN – *Parachute Extraction Assemblies and Aircraft Extractions Parachut Ejector Installations*. (Zestawy wyciągająco-spadochronowe i instalacje statków powietrznych do stosowania zestawów spadochronów wyciągających).
- 3527 AMD – *Aircrew Flying Time and Rest Periods*. (Czasy wykonywania lotów przez załogi lotnicze oraz okresy odpoczynku).

- 3543 TN – *Air Transport Cargo/Passenger Handling Systems – Request for Information.* (Systemy obsługiwaniania transportu powietrznego ładunków/pasażerów – zapotrzebowanie na informację).
- 3548 TN – *Tie-Down Fittings on Air Transported and Air-Dropped Equipment and Cargo Carried Internally by Fixed Wing Aircraft.* (Uchwyty mocujące na sprzęcie transportowanym drogą powietrzną i desantowanym oraz ładunkach przewożonych wewnątrz samolotów).
- 3570 TN – *Drop Zones and Extraction Zones – Criteria and Markings.* (Strefy zrztu i strefy podjęcia – kryteria i oznaczenia).
- 3572 TN – *Exchange of Information on Tactical Air Transport Operations.* (Wymiana informacji o operacjach taktycznego transportu powietrznego).
- 3601 TN – *Criteria for Selection & Marking of Landing Zones for Fixed Wing Transport Aircraft.* (Kryteria wyboru i oznaczania stref lądowania dla samolotów transportowych).
- 3616 TN – *Responsibility for the Design and Provision of Adaptors Necessary for the Compatibility of Air Cargo Landing, Securing, Unloading or Dropping System in Fixed Wing Aircraft.* (Odpowiedzialność za opracowanie i zapewnienie adapterów niezbędnych dla kompatybilności systemu lądowania, zabezpieczenia, rozładunku lub zrztu ładunku w samolotach).
- 3739 TN – *Combined Air Terminal Operations.* (Wielonarodowe działania lotniskowe).
- 3740 TN – *Procedures for Tracing Air Transported Baggage and Missing Air Transported Cargo.* (Procedury nadzoru bagażu transportowanego drogą powietrzną oraz ładunku zagubionego podczas transportu powietrznego).
- 3767 TN – *Exchange of Data on Load Capabilities of Transport Aircraft.* (Wymiana danych o możliwościach załadunkowych samolotów /śmigłowców/ transportowych).
- 3770 TN – *Air Transport Baggage Tags.* (Etykiety doczepne dla bagażu przewożonego drogą powietrzną).
- 3771 TN – *Ground Security Measures Against Aircraft Sabotage/Anti-Hijacking Procedures.* (Przedsięwzięcia bezpieczeństwa na ziemi przed sabotażem prze-

ciwko samolotom /śmigłowcom/ – Procedury przeciw porwaniom samolotów /śmigłowców/).

3774 TN – *Control Procedures for Pallets and Associated Restraint Equipment Used in Combined Air Transport Operations*. (Procedury kontrolne dla palet i ich wyposażenia mocującego wykorzystywanych w wielonarodowych /sojuszniczych/ operacjach transportu powietrznego).

3775 TN – *Procedures for Air Movement and In-Transit Storage of Special Cargo Requiring a Controlled Temperature*. (Procedury dla przemieszczenia drogą powietrzną i przechowywania w trakcie tranzytu ładunków specjalnych wymagających kontrolowanej /nadzorowanej/ temperatury).

3778 TN – *Performance Criteria for Honeycomb Paper used as Energy Dissipated Material*. (Kryteria użytkowe dla papierowych materiałów o strukturze plastra miodu wykorzystywanych jako materiał rozpraszający energię).

3805 TN – *Doctrine and Procedures Governing the Air Transportation of Dangerous Cargo*. (Doktryna i procedury w zakresie transportu powietrznego ładunków niebezpiecznych).

3854 TN – *Policies and Procedures Governing the Air Transportation of Dangerous Cargo*. (Ogólne zasady i procedury transportu powietrznego ładunków niebezpiecznych).

3922 TN – *Airdrop Systems for Personnel and Supply/Equipment – ATP-46(A)*. (Systemy desantowania dla personelu i zaopatrzenia/wyposażenia).

2.2. Ogólne założenia taktycznego transportu powietrznego NATO

2.2.1. Typologia zadań i sposoby działań

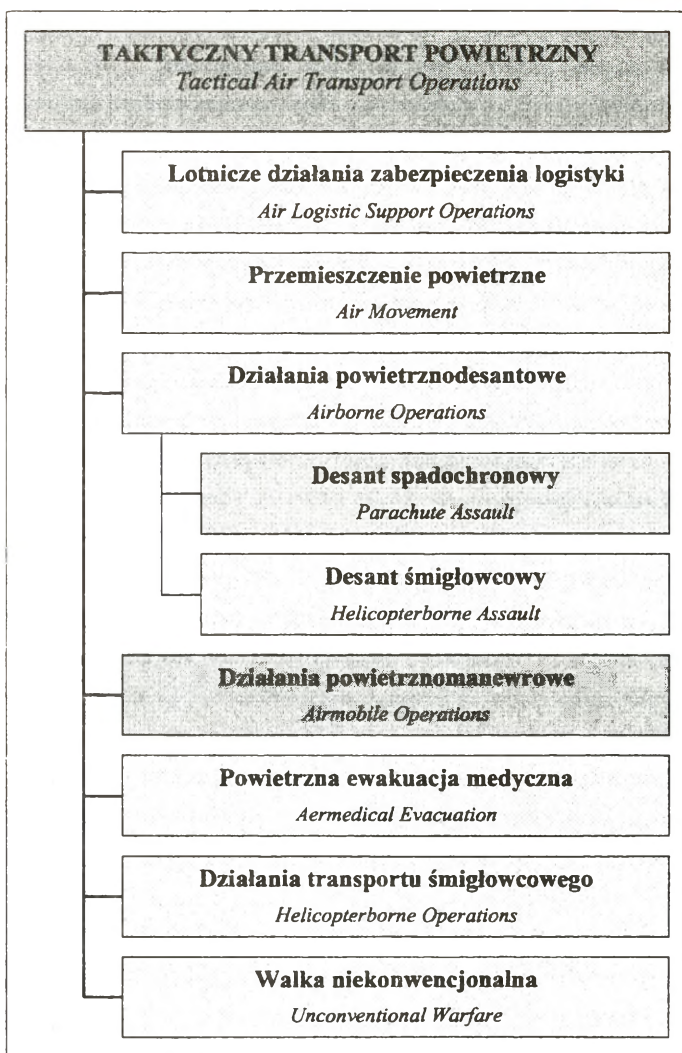
Taktyczny transport powietrzny (*Tactical Air Transport – TAT*) definiowany jest jako przewóz pasażerów i ładunków na obszarze teatru działań w ramach zadań powietrznodesantowych, lotniczego zabezpieczenia logistyki, działań specjalnych oraz zadań powietrznej ewakuacji medycznej. Taktyczny transport powietrzny odgrywa duże znaczenie w działaniach Sojuszu. Daje możliwość reagowania na niestabilną sy-

tuację polityczną przez zapewnienie siłom Sojuszu mobilności. Może on być podstawowym, bądź jedynym sposobem przerzutu sił do rejonów działań lub rejonów ześrodkowania. Celem taktycznego transportu powietrznego jest terminowe przemieszczenie, dostarczenie bądź odzyskanie (wycofanie) stanów osobowych, sprzętu i wyposażenia zgodnie z celami wojskowymi bądź narodowymi.

Działania taktycznego transportu powietrznego mogą być prowadzone z użyciem różnorodnych statków powietrznych, od lekkich śmigłowców do ciężkich samolotów transportowych. Śmigłowce przenoszą relatywnie niewielkie ładunki na małe odległości, są jednak w stanie prowadzić działania niemal w każdym terenie, również z przygodnych lądowisk. Samoloty transportowe posiadają natomiast większą prędkość, zasięg oraz ładunek użyteczny, co może mieć zasadnicze znaczenie w wielkości działań taktycznych. Zazwyczaj dowódcy dysponują zarówno samolotami, jak i śmigłowcami transportowymi, co pozwala im na zapewnienie dużej elastyczności w zakresie mobilności podporządkowanych im sił.

W ramach taktycznego transportu powietrznego wyróżniane są (rys. 9):

- a) działania lotniczego zabezpieczenia logistyki (*Air Logistic Support Operation*);
- b) przemieszczenie powietrzne (*Air Movement*);
- c) działania powietrznodesantowe (*Airborne Operation*) obejmujące:
 - desant spadochronowy (*Parachute Assault*);
 - desant śmigłowcowy (*Helicopterborne Assault*);
- d) działania powietrznomanewrowe (*Airmobile Operation*);
- e) powietrzna ewakuacja medyczna (*Aeromedical Evacuation*);
- f) działania transportu śmigłowcowego (*Helicopterborne Operation*);
- g) walka niekonwencjonalna (*Unconventional Warfare*).



Rys. 9. Typologia zadań taktycznego transportu powietrznego NATO

a) lotnicze działania zabezpieczenia logistyki (*Air Logistic Support Operation*) są definiowane jako działania powietrzne, z wyjątkiem działań powietrzno-

desantowych, i prowadzone w obrębie teatru działań wojennych w celu dystrybucji bądź odzyskiwania stanów osobowych, sprzętu i zaopatrzenia;

b) przemieszczenie powietrzne (*Air Movement*) definiowane jest jako transport powietrzny jednostek, stanów osobowych, zaopatrzenia i sprzętu i obejmuje zrzuty powietrzne (*Air Drop*) oraz dostarczanie przewożonych ładunków metodą lądującą (*Air Landings*). Przemieszczenie powietrzne jest stosowane do szybkiego transportu związków taktycznych i jednostek do nowych obszarów rozmieszczenia bądź do ich ewakuacji. Podstawowym przeznaczeniem przemieszczenia powietrznego jest przerzut sił natychmiastowego, bądź szybkiego reagowania w okresach napięcia, bądź kryzysu, poprzez co działania te są ważnym narzędziem zarządzania kryzysowego (*Crisis Management*). W czasie działań wojennych przemieszczenie powietrzne będzie wykorzystywane do przerzutu sił wzmocnienia bądź zmiany rozmieszczenia sił;

c) działania powietrznodesantowe (*Airborne Operation*) są definiowane jako działania obejmujące przemieszczenie sił bojowych (*Combat Forces*) wraz z ich zabezpieczeniem logistycznym (*Logistics Support*) do obszaru realizacji zadania (*Objective Area*) drogą powietrzną. Siły bojowe mogą być zrzucone bądź dostarczane metodą lądującą. Zazwyczaj działania powietrznodesantowe będą prowadzone na tyłach i skrzydłach ugrupowania przeciwnika w celu nękania go i dezorganizowania jego działań;

d) działania powietrznomanewrowe (*Airmobile Operation*) definiowane są jako działania, w których siły bojowe wraz z ich wyposażeniem realizują manewr nad polem walki przy użyciu statków powietrznych w celu wejścia do walki lądowej (*To Engage in Ground Combat*);

e) medyczna ewakuacja powietrzna (*Aeromedical Evacuation*) jest definiowana jako przemieszczanie pacjentów do ośrodków pomocy medycznej i/lub pomiędzy nimi przy użyciu środków transportu powietrznego. Za organizację i prowadzenie taktycznej medycznej ewakuacji powietrznej z lądowisk bądź lotnisk wysuniętych do ośrodków pomocy medycznej w strefie komunikacyjnej odpowiada dowódca komponentu powietrznego. Dowódca komponentu lądowego odpowiada za ewakuację rannych i porażonych z walczących jednostek do lądowisk (lotnisk) wysuniętych (*Air-*

heads), bez względu na to jakiego podporządkowania statki powietrzne są do tego wykorzystywane;

f) w działaniach taktycznego transportu powietrznego wyróżnia się także **działania transportu śmigłowcowego** (*Helicopterborne Operation*), w których przemieszczenie wojsk, zaopatrzenia i/lub sprzętu jest realizowane przy pomocy śmigłowców lub samolotów pionowego startu i lądowania (*Vertical Take Off and Landing Aircraft - VTOL*). W przeciwieństwie do działań powietrznomanewrowych dowódca jednostki śmigłowców (czy samolotów pionowego startu i lądowania) nie jest podporządkowany dowódcy, którego wspiera;

g) siły i środki taktycznego transportu powietrznego mogą być także wykorzystane w działaniach prowadzonych w **ramach walki niekonwencjonalnej** (*Unconventional Warfare*). Zakres realizowanych zadań może obejmować zabezpieczenie przerzutu sił prowadzących działania specjalne, ale także zrzut bomb oświetlających czy zabezpieczenie działań wojny psychologicznej (zrzut ulotek itp.).

W planowaniu, przygotowaniu i prowadzeniu działań taktycznego transportu powietrznego uwzględniane są następujące czynniki:

- zasady dowodzenia (*Command and Control Principles*);
- ustalenia w zakresie organizacji dowodzenia (*Command and Control Arrangements*);
- pochodzenie (źródło) zapotrzebowania na wsparcie taktycznym transportem powietrznym (*Origination of Requests for Tactical Air Transport Support*);
- wymagania w zakresie elastyczności reagowania (*Response Requirements*);
- wymagania w zakresie lotnisk i lądowisk (*Requirements for Landing Areas and Airfields*);
- żywotność (*Survivability*);
- możliwości załadunkowe (*Load Carrying Capability*);
- specyfika przewożonych: sił powietrznodesantowych (*Special Characteristics of Airborne Forces*).

Ze względu na zazwyczaj niewystarczającą w stosunku do potrzeb wielkość sił taktycznego transportu powietrznego wydzielanych do działań w sojuszniczych operacjach połączonych powołuje się na możliwie najwyższym odnośnym szczeblu (*The*

Highest Appropriate Level) organ koordynacyjny, oceniający i rozpatrujący zapotrzebowanie w zakresie transportu powietrznego, określający priorytety oraz decydujący o podziale dostępnych sił i środków.

Duże znaczenie dla planowania, organizowania i realizacji transportu powietrznego mają ustalenia w zakresie organizacji dowodzenia (*Command and Control Arrangements*). W czasie pokoju siły i środki lotnictwa transportowego w większości państw NATO zazwyczaj pozostają w narodowych strukturach dowodzenia. W czasie kryzysu bądź wojny mogą zostać one podporządkowane dowódcowi NATO-wskim. Zazwyczaj przekazywane są uprawnienia w zakresie kontroli operacyjnej (*Operational Control – OPCON*) lub kontroli taktycznej (*Tactical Control – TACON*). Część sił lotnictwa transportowego (w tym także cywilne samoloty transportowe) pozostają w narodowych strukturach dowodzenia i realizują zadania na korzyść sił sojuszniczych. Różnice w podporządkowaniu sił lotnictwa transportowego wpływają bezpośrednio na sposób stawiania im zadań i dowodzenia w trakcie działań.

Kolejnym czynnikiem jest **pochodzenie zapotrzebowania na wsparcie taktycznym transportem powietrznym** (*Origination of Requests for Tactical Air Transport Support*). Może ono być sformułowane na każdym szczeblu dowodzenia poszczególnych komponentów sił sojuszniczych bądź połączonych. Tym niemniej pierwszeństwo realizacji zadań jest zgodne z określoną hierarchią ważności np. pierwszeństwo mają działania kierowane przez głównych dowódców NATO (*Major NATO Commanders – MNC*).

Istotne znaczenie w planowaniu działań taktycznego transportu powietrznego mają **wymogi w zakresie lądowisk (rejonów zrzutów) i lotnisk**. W procesie rozpatrywania tych wymogów rozpatruje się szereg zagadnień, m.in. pilność działań, możliwości posiadanych statków powietrznych, zagrożenie ze strony przeciwnika, teren, warunki atmosferyczne, planowane natężenie działań oraz infrastrukturę komunikacyjną.

Nie mniej ważne jest **zapewnienie żywotności lotnictwa transportowego**. Z tego względu w procesie planowania taktycznego transportu powietrznego szczegółowo rozpatruje się problematykę uzyskania co najmniej korzystnej sytuacji powietrznej (*Favourable Air Situation*) w rejonie działań lotnictwa transportowego. Stąd też wy-

magana jest koordynacja jego działań z własnym lotnictwem bojowym, a także siłami lądowymi i morskimi prowadzącymi tam działania.

Wreszcie zasadnicze znaczenie w procesie planowania taktycznego transportu powietrznego mają **możliwości załadownicze statków powietrznych** (*Load Carrying Capability*) determinujące w znacznym stopniu możliwości przewozowe lotnictwa transportowego. Zakłada się, że transport powietrzny będzie wykorzystywany przede wszystkim do realizacji zadań, które nie mogą być wykonywane przez siły i środki transportu naziemnego bądź morskiego, głównie ze względu na ograniczony czas. Wiąże się to jednak z ograniczeniami co do wielkości i składu przewożonych sił lub ładunków.

Ze względu na charakterystyki taktyczno-techniczne niektórych strategicznych samolotów transportowych mogą być one wykorzystywane również w ramach taktycznego transportu powietrznego. Zazwyczaj dowódca komponentu powietrznego sił sojuszniczych wykorzystuje je jako przydzielony wysiłek ze strony państw posiadających tego rodzaju samoloty.

Podobnie niektóre taktyczne samoloty transportowe mogą być wykorzystywane w transporcie strategicznym, co pozwala na zwiększenie elastyczności działań sił transportu powietrznego. Ze względu jednak na zoptymalizowanie większości taktycznych samolotów transportowych do wykonywania zadań na bliskie i średnie odległości ich użyteczność w transporcie strategicznym, w przypadku gdy nie są one przystosowane do tankowania w powietrzu, jest znacznie ograniczona.

2.2.2. Zakres odpowiedzialności państw członkowskich i sojuszniczych organów dowodzenia

Zgodnie z zapisami dokumentu Komitetu Wojskowego NATO MC336 A Movement, Transportation and Mobility Managment for NATO (Koncepcja dla NATO w zakresie zarządzania przemieszczeniami, transportem i mobilnością) określone zostały podstawowe zasady normujące zaangażowanie Dowództw Sił Sojuszniczych w proces transportu w ramach Sojuszu. **Podstawową zasadą jest zapewnienie przez poszczególne państwa członkowskie, indywidualnie bądź w ramach porozumień**

międzynarodowych (bilateralnych i multilateralnych) zabezpieczenia logistycznego sił wydzielonych do NATO w czasie pokoju, kryzysu oraz wojny.

W konsekwencji, ponieważ zabezpieczenie logistyczne jest obowiązkiem w przeważającej części narodowym, poszczególne państwa członkowskie są odpowiedzialne za transport powietrzny realizowany na potrzeby wyżej wymienionych sił, w możliwie największym stopniu. Ze względu jednak na kolektywny obowiązek zabezpieczenia operacji wielonarodowych władze wojskowe NATO wypracowały i wprowadziły ogólne zasady pomocy w zakresie transportu powietrznego państwom, które nie są w stanie samodzielnie zabezpieczyć swoich potrzeb transportowych. *Zasady te zgodnie z zapisami ATP-53(A) NATO Air Transport Policies and Procedures (Zasady i procedury transportu powietrznego NATO) obejmują:*

a) zachowanie uprawnień narodowych organów dowodzenia do pełnego dowodzenia (*Full Command – FULLCOM*) w stosunku do sił transportu powietrznego oraz przekazywanie uprawnień w zakresie dowodzenia *operacyjnego (Operational Command – OPCOM)* lub kontroli operacyjnej (*Operational Control – OPCON*) Głównym Dowództwom NATO (*Major NATO Commands – MNCs*) na czas realizacji określonych zadań;

b) w przypadku wydzielenia przez państwa członkowskie sił transportu powietrznego dla Naczelnego Dowódcy Sił Sojuszniczych w Europie (*Supreme Allied Commander Europe – SACEUR*) będzie on:

- stawiał zadania siłom transportu powietrznego w bezpośredniej koordynacji z państwami, które je wydzielają w przypadku realizacji zadań poza obszarem regionu, bądź sąsiednimi regionami;

- delegował uprawnienia do stawiania zadań siłom transportu powietrznego Głównym Dowództwom Podległym (*Major Subordinate Commands – MSCs*) w bezpośredniej koordynacji z państwami wydzielającymi te siły w przypadku realizacji zadań zabezpieczających działania sił zbrojnych Sojuszu w ich regionach.

c) w przypadku wydzielania sił taktycznego transportu powietrznego do zabezpieczania działań powietrznodesantowych (realizowanych metodą zrzutu, bądź lądująca) zaangażowane w nie państwa członkowskie będą zachowywać uprawnienia do operacyjnej kontroli (*operational control – OPCON*) nad siłami wydzielanymi do dyspozy-

cji *SACEUR*, bądź też powoływał on (tj. *SACEUR*) specjalny organ dowodzenia (*an appropriate agency*), zarządzający przebiegiem operacji zgodnie z zapisami normatywnymi zawartymi w *ATP-33, NATO Tactical Air Doctrine*;

d) dla niektórych operacji wielonarodowych i/lub między regionami, *SACEUR* może zlecić koordynowanie opracowywania szczegółowego planu przewozów w operacji Głównemu Dowództwu Podległemu (*MSCs*), Sztabowi Planowania Sił Reagowania Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie (*ACE Reaction Forces Planning Staff – ARFPS*) bądź wyspecjalizowanym organom zarządzania transportem powietrznym, na przykład Regionalnemu Ośrodkowi Koordynacji Przewozów Powietrznych (*Regional Airlift Coordination Centre – RALCC*);

e) zadanie integracji wielonarodowych cywilno-wojskowych sił transportu powietrznego w ramach jednolitego planu przewozów powietrznych dla zabezpieczenia operacji wojskowej *SACEUR* może powierzyć Głównemu Dowództwu Podległemu (*MSCs*), Sztabowi Planowania Sił Reagowania Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie (*ARFPS*), bądź personelowi wyżej wymienionego sztabu przydzielonemu do Organizacji Zarządzania Kryzysowego Naczelnego Dowódcy Sił Sojuszniczych w Europie (*SACEUR's Crisis Management Organisation*) lub też wyspecjalizowanym organom zarządzania transportem powietrznym, na przykład Regionalnemu Ośrodkowi Koordynacji Przewozów Powietrznych (*RALCC*);

f) państwo zapotrzebowujące transport powietrzny jest odpowiedzialne za koordynowanie wszelkich ustaleń w zakresie załadunku i rozładunku, zgód na przelot, zezwoleń na lądowanie, chyba że państwo wydzielające siły i środki transportu powietrznego wyrazi zgodę wzięcia odpowiedzialności w tym zakresie. Wszystkie ustalenia będą koordynowane i rozwiązywane pomiędzy państwami: **zapotrzebowującym transport powietrzny oraz wydzielającym siły i środki tego transportu.**

- **Państwo zapotrzebowujące transport powietrzny** musi koordynować, zwykle we współdziałaniu z *SHAPE*, uzyskiwanie zgód dyplomatycznych na przelot oraz zezwoleń na lądowanie w trakcie realizacji zapotrzebowywanych narodowych zadań przemieszczenia (*the required national movement*), o ile państwo wydzielające siły i środki transportu powietrznego nie wyrazi zgody do wzięcia odpowiedzialności w tym zakresie;

- Państwo wydzielające siły i środki transportu powietrznego musi zawsze koordynować uzyskiwanie zgód dyplomatycznych na przelot oraz zezwoleń na lądowanie niezbędnych do przebazowania zapotrzebowywanych sił i środków (samolotów) w ustalone miejsce oraz ich powrót;

g) wszelkie wymagania i ustalenia w zakresie finansowania usługi transportu powietrznego oraz kosztów z niej wynikających są rozwiązywane przez zainteresowane państwa: zapotrzebowujące transport powietrzny oraz wydzielające siły i środki do tego transportu.

Dokument normatywny ATP-53A NATO Air Transport Policies and Procedures (Zasady i procedury transportu powietrznego NATO) precyzuje obszary odpowiedzialności poszczególnych państw członkowskich oraz sojuszniczych organów dowodzenia w zakresie planowania, organizowania i prowadzenia działań transportu powietrznego.

Poszczególne państwa członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego:

- są odpowiedzialne zawsze, gdy to jest możliwe, za realizację narodowych zadań przewozów powietrznych wykorzystując narodowe siły i środki transportu powietrznego – wojskowe i cywilne;
- są odpowiedzialne za informowanie o dostępności i priorytetach wykorzystania sił i środków transportu powietrznego realizujących narodowe zadania na rzecz NATO bądź wydzielanych do realizacji zadań określanych przez dowództwa sojusznicze. Wyżej wymienione informacje przekazywane są w formie meldunku o Statusie (Stanie) Sił i Środków Transportu Powietrznego (*ACE Transport Status Report – AT-STAT*);
- są odpowiedzialne za opracowanie planów przewozów powietrznych zbieżnych z ogólnymi założeniami i koncepcjami zawartymi w ATP-53A;
- dla celów planistycznych państwa mogą wydzielać siły i środki transportu powietrznego do dyspozycji NATO poprzez Propozycje w Zakresie Sił inicjowane przez Główne Dowództwo NATO (*MNC Initiated Force Proposals*). Siły te będą pozostawać w gotowości do realizacji zadań poczynawszy od aprobowanej decyzji następnego posiadania Komitetu Planowania Obronnego (*DPC*). Państwa wydzielają do dyspozycji

cji NATO siły i środki transportu powietrznego biorąc pod uwagę ich dostępność po uwzględnieniu priorytetów realizacji narodowych zadań;

- państwa wydzielające siły i środki transportu powietrznego do dyspozycji NATO są odpowiedzialne za ich zabezpieczenie logistyczne. Pod pojęciem sił i środków transportu powietrznego rozumiane są statki powietrzne, personel latający, techniczny i zabezpieczenia, sprzęt i wyposażenie niezbędne do zabezpieczenia działań statków powietrznych oraz środki dowodzenia i łączności.

Naczelny Dowódca Sił Sojuszniczych w Europie (SACEUR) jest organem wykonawczym w zakresie wypracowywania ogólnych zasad transportu powietrznego, koordynacji wojskowych przewozów powietrznych oraz koordynacji działań z odpowiednimi cywilnymi organami transportu powietrznego Sojuszu Północnoatlantyckiego w ramach zabezpieczenia operacji wojskowych NATO.

SACEUR realizując zadania organu wykonawczego zabezpiecza realizację potrzeb w zakresie transportu powietrznego Naczelnego Dowództwa Sił Sojuszniczych Atlantyku (*Supreme Allied Command Atlantic – SACLANT*) w maksymalnym możliwym stopniu. SACEUR jest odpowiedzialny za zapotrzebowywanie sił i środków transportu powietrznego, stawianie im zadań, określanie priorytetów wykorzystania oraz przydzielanie wysiłku lotnictwa transportowego zgodnie z ustaleniami zawartymi w dokumencie Komitetu Wojskowego NATO *MC 336 A Movement, Transportation and Mobility Management Concept for NATO* oraz *ATP-53*.

Zarządzanie transportem powietrznym oraz jego koordynacja sprawowana jest w imieniu **SACEUR** przez **Ośrodek Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie (ACE Mobility Coordination Centre – AMCC)**, którego komórka transportu powietrznego wypełnia następujące podstawowe funkcje:

a) prowadzi uaktualnianą listę sił i środków transportu powietrznego wydzielanych do dyspozycji NATO przez państwa członkowskie, na podstawie informacji zawartych w dokumentach *Operational Effectiveness Reports (SH-OPS-17)*, Meldunkach o Statusie (Stanie) Sił i Środków Transportu Powietrznego (*ATSTAT*) lub *Air ORBAT*;

b) nadzoruje wykorzystanie narodowych sił i środków transportu powietrznego realizujących narodowe zadania na rzecz Sojuszu, na przykład przewozy powietrzne sił

wzmocnienia Sojuszniczych Sił w Europie, a także monitoruje realizację sojuszniczych zadań transportu powietrznego przez wydzielone z poszczególnych państw członkowskich siły i środki transportu powietrznego;

c) rekomenduje *SACEUR* poprzez Szefa Pionu Operacji i Logistyki (*Chief Operations and Logistics Division*) priorytety w zakresie transportu powietrznego oraz koordynuje realizację określonych zadań z regionalnymi (sojuszniczymi) i narodowymi organami dowodzenia i kierowania transportem powietrznym;

d) wskazuje właściwy Połączony Ośrodek Koordynacji Przemieszczeń Głównego Dowództwa Podległego NATO (*MSC Joint Movement Coordination Centre – JMCC*) do zarządzania wspólnie z zainteresowanymi państwami członkowskimi przewozami powietrznymi do lub z regionu, bądź poprzez region. Główne Dowództwa Podległe NATO (*MSC*) są odpowiedzialne za koordynację przemieszczeń transportem powietrznym wewnątrz regionu (*Intra-regional Airlift Movements*);

e) utrzymuje stały kontakt i koordynuje działania z Komitetem Planowania Lotnictwa Cywilnego NATO (*NATO Civil Aviation Planning Committee – CACP*) oraz organizacjami planowania kryzysowego (*Civil Emergency Planning – CEP*) poprzez Komórkę Niemilitarnych Kryzysów Nadzwyczajnych (*Civil Emergency Crisis Cell – CECC*).

Sekcja Operacyjna Przemieszczeń Systemu Planowania Sił Reagowania Sił Sojuszniczych w Europie (*ACE Reaction Force Planning System Movement Operations Section*) koordynuje z Głównymi Dowództwami Podległymi (*MSC*) oraz zainteresowanymi krajami członkowskimi przemieszczenia realizowane transportem powietrznym między regionami.

Wspierane Główne Dowództwo NATO (*Supported MNC*), czyli zgodnie z zapisami *MC 336* oraz *ATP-53A – SACLANT* jest odpowiedzialne za wypracowanie i implementację procedur stawiania zadań, monitorowania ich realizacji oraz zarządzania cywilnymi i wojskowymi siłami i środkami transportu powietrznego udostępnionymi przez *SACEUR*.

Sekcja Lotnicza Komórki Niemilitarnych Kryzysów Nadzwyczajnych (*CECC Air Section*) jest odpowiedzialna za koordynowanie realizacji NATO-wskich zadań

przewozów powietrznych przy wykorzystaniu cywilnych sił i środków transportu powietrznego udostępnionych NATO przez państwa członkowskie.

Główne Dowództwa Podległe (*Major Subordinate Commands – MSCs*) są odpowiedzialne za:

- zatwierdzanie zapotrzebowań na transport powietrzny składanych przez narodowe organa kierowania transportem powietrznym lub inne organizacje oraz realizację wyżej wymienionych zadań w maksymalnie możliwym stopniu przy użyciu sił i środków transportu powietrznego dostępnych w regionie i wykazanych przez państwa w *ATSTAT*;
- zapotrzebowywanie dodatkowego wsparcia siłami i środkami transportu powietrznego przez *SACEUR* w przypadku niewykonania zadań przy użyciu wyżej wymienionych sił i środków regionu;
- wydzielenie niezbędnej ilości personelu oraz środków łączności dla koordynowania realizacji przydzielonych (nakazanych) zadań transportu powietrznego;
- monitorowanie wykorzystania sił i środków transportu powietrznego regionu wykonujących zadania sojusznicze (*Performing NATO Tasking*).

Dla zapewnienia skutecznej i efektywnej realizacji zadań transportu powietrznego w czasie kryzysu i wojny zgodnie z zapisami *MC 336* tworzone są organa kierowania (dowodzenia) bądź koordynowania działań sił i środków transportu powietrznego. Aczkolwiek w skali Sojuszu nazwy i szczegółowe zadania poszczególnych elementów organizacyjnych różnią się, wypracowano i przyjęto jednolite zasadnicze unormowania w zakresie zadań i relacji informacyjnych wyżej wymienionych organów i elementów organizacyjnych.

Zgodnie z zapisami *ATP-53* narodowe organa kierowania (dowodzenia) bądź koordynowania transportu powietrznego obejmują:

a) narodowe organa kierowania wojskowym transportem powietrznym – stanowiące narodowe centralne organa decyzyjne w zakresie wykorzystania sił i środków transportu powietrznego (wojskowych i cywilnych). Podejmują one decyzje o wykorzystaniu sił i środków transportu powietrznego danego kraju i nadzorują stawianie zadań jednostkom transportu powietrznego. Jest punktem kontaktowym z organami kierowania i zarządzania transportem powietrznym Sojuszu Północnoatlantyckiego;

b) **narodowe, wojskowe organa stawiania zadań w zakresie transportu powietrznego** (*National Military Tasking Authority*) – odpowiedzialne za stawianie zadań określonym jednostkom transportu powietrznego oraz ogólne planowanie realizacji zadania bojowego;

c) **narodowe wojskowe jednostki transportu powietrznego** (*National Military Airlift Unit*) – odpowiedzialne za wydzielenie statków powietrznych do realizacji określonych zadań bojowych;

d) **narodowe organa cywilnego transportu powietrznego** (*National Civil Airlift Authority*) – odpowiedzialne za koordynowanie i kierowanie wykorzystaniem narodowego lotnictwa cywilnego w ramach zabezpieczenia narodowego wysiłku obronnego;

e) **narodowych użytkowników transportu powietrznego** (*National Airlift Users*) – wojskowe i cywilne organa kierowania i dowodzenia odpowiedzialne za wypracowanie wymagań w zakresie transportu powietrznego. Użytkownicy przekazują zapotrzebowania na transport powietrzny do narodowego organu kierowania wojskowym transportem powietrznym oraz są odpowiedzialne za szczegółowe planowanie realizacji zadań transportu powietrznego w koordynacji z narodową wojskową jednostką transportu powietrznego;

f) **narodowe elementy zarządzania przewozami powietrznymi** (*National Airlift Control Element*) – koordynują i nadzorują działania transportu powietrznego związane z przyjęciem sił narodowych przybywających na wyznaczone lotnisko przyjęcia.

Sojusznicze wojskowe elementy systemu dowodzenia operacjami transportu powietrznego obejmują:

a) **Ośrodek Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie** (*AMCC*) posiadający uprawnienia i ogólną odpowiedzialność za koordynowanie wykorzystania narodowych sił i środków transportu (w tym powietrznego) państw członkowskich wydzielonych do dyspozycji NATO. Jako organ dowodzenia *SACEUR* wypełnia nałożone na niego obowiązki organu wykonawczego w zakresie transportu wojskowego NATO poprzez koordynowanie, określanie priorytetów oraz dekonfliktowanie narodowych planów przemieszczeń na teatr operacji i z niego. Dodatkowo *AMCC* łagodzi niedostatki w zakresie przewozów strategicznych;

b) **Koordinatora Przewozów Powietrznych Naczelnego Dowództwa Sił Sojuszniczych Atlantyku** (*SACLANT Airlift Coordinator*) – przedstawiciela dowódcy otrzymującego, oceniającego i przesyłającego do *SHAPE* zapotrzebowania na transport powietrzny w obszarze odpowiedzialności Głównego Dowództwa (tj. *SACLANT*);

c) **Połączone Ośrodki Koordynacji Przemieszczeń Głównych Dowództw Podległych Dowództwu Sił Sojuszniczych w Europie** (*ACE MSC Joint Movement Coordination Centre – JMCC*) będące organami dowodzenia, którym *SACEUR* deleguje uprawnienia do koordynowania przewozów powietrznych NATO i decydowania o realizacji zapotrzebowań na transport powietrzny, jeśli zadania realizowane są na obszarze regionu. Uprawnienia takie mogą być delegowane analogicznym organom dowodzenia w subregionach, na obszarze regionu w sytuacjach, gdy jest to konieczne. Bezpośrednio z działalnością *JMCC* związane są działania podporządkowanych mu: **Ośrodka Kontroli Przemieszczeń** (*Movement Control Centre – MCC*) oraz **Zespołów Kontroli Przemieszczeń** (*Movement Control Teams – MCT*).

1. **Ośrodek Kontroli Przemieszczeń (MCC)** prowadzi kontrolę przemieszczeń na przydzielonym mu w ramach teatru działań obszarze odpowiedzialności (*AOR*). Koordynuje przyjęcie i przemieszczenie sił NATO do ich obszaru odpowiedzialności poprzez koordynowanie kontroli ruchu wzdłuż wyznaczonych dróg na teatrze (*Theatre Designated Routes*). Koordynuje z *JMCC* przemieszczenia jednostek (pasażerów, sprzętu i wyposażenia) z obszarów wyczekiwania do lotnisk załadunku (*Air Ports of Embarkation – APOE*), uzupełniając działania transportu strategicznego prowadzone przez poszczególne państwa członkowskie. W cyklu dobowym melduje *JMCC* o stanie infrastruktury przyjęcia sił oraz rezultatach przemieszczeń sił NATO.

2. **Zespoły Kontroli Przemieszczeń (MCT)** to specjaliści w zakresie przemieszczeń kontrolujący przybycie sił na lotniska rozładunku (*Air Ports of Debarcation – APOD*) i realizujący nadzór nad przemieszczeniami na najniższym poziomie taktycznym (wykonawczym) na teatrze działań.

d) **Regionalny Ośrodek Koordynacji Przewozów Powietrznych** (*Regional Airlift Coordination Centre – RALCC*) – jest organem dowodzenia tworzonym w czasie kryzysu i wojny w zależności od potrzeb wynikających z realizacji operacji transportu powietrznego na obszarze odpowiedzialności (*AOR*). Na podstawie potrzeb sformuło-

wanych przez JMCC wymagań, ośrodek planuje, koordynuje, zarządza i realizuje operacje transportu powietrznego na przydzielonym mu obszarze odpowiedzialności. Integruje działania transportu powietrznego z innymi operacjami prowadzonymi na teatrze działań, między innymi mobilnością strategiczną.

Analizy rozwiązań praktycznych stosowanych w operacjach Sojuszu Północnoatlantyckiego na terenie byłej Jugosławii oraz założeń formalnoprawnych zawartych w ATP-53A wskazują, że Regionalny Ośrodek Koordynacji Przewozów Powietrznych (RALCC) jest zasadniczym organem dowodzenia na szczeblach taktycznych w zakresie transportu powietrznego NATO.

Szczegółowe zadania RALCC obejmują:

1. W zakresie zapotrzebowywania transportu powietrznego i stawiania zadań:

- zapotrzebowanie transportu powietrznego i stawianie zadań siłom i środkom transportu powietrznego NATO zgodnie ze szczegółowymi procedurami zawartymi w dokumentach standaryzacyjnych i planistycznych Sojuszu;
- przekazywanie informacji w zakresie transportu powietrznego w stosownych dokumentach rozkazodawczych, w tym w rozkazie bojowym lotnictwa (*Air Tasking Order – ATO*), rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej (*Air Control Order – ACO*) oraz zarządzeniach bojowych (*Air Tasking Message – ATM*) i innych niezbędnych dokumentach;
- w przypadkach autonomicznego wykorzystywania RALCC, tj. bez rozwijania stanowiska dowodzenia dowódcy komponentu powietrznego sił połączonych (*Joint Force Air Component Commander HQ – JFACC*), ośrodek przydziela priorytety realizacji zadań oraz zatwierdza bądź odmawia zapotrzebowania na transport powietrzny NATO.

2. W zakresie monitorowania i realizacji zadań RALCC:

- monitoruje realizację zadań transportu powietrznego na obszarze odpowiedzialności w ścisłej koordynacji z innymi zespołami funkcjonalnymi Ośrodka Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (*Air Operation Center – AOC*);

- realizuje zadania transportu powietrznego w uzgodnieniu z narodowymi organami dowodzenia transportem powietrznym i dowódcą komponentu powietrznego Sojusznich Sił Połączonych (*JFACC*).

3. W zakresie meldowania:

- meldowanie o stanie sił i środków transportu powietrznego, przebiegu i rezultatach realizowanych zadań.

Ośrodek Koordynacji Przewozów Powietrznych (*RALCC*) jest zazwyczaj częścią sztabu i stanowiska dowodzenia *JFACC*, jednak ze względu na możliwość prowadzenia samodzielnych działań zorganizowany może być w sposób zapewniający pełną autonomiczność.

Ogólna, podstawowa struktura organizacyjna *RALCC* obejmuje następujące grupy funkcjonalne (moduły funkcjonalne):

- grupę dowodzenia (*A Command sub-module*);
- grupę planowania (*A Planning sub-module*);
- grupę działań bieżących (*An Operations sub-module*);
- grupę rozpoznania (*An Intelligence sub-module*);
- grupę łącznikową (*A Liaison sub-module*);
- grupę zabezpieczenia (*A Support sub-module*).

Grupa dowodzenia *RALCC* kieruje i koordynuje działalność *RALCC*. W jej skład wchodzi: dowódca *RALCC* (*Director RALCC – DRALCC*), jego zastępcy (*Deputy Directors – DD*) oraz oficer wykonawczy (*Air Executive Officer – XO*).

Grupa planowania *RALCC* jest odpowiedzialna za całokształt planowania transportu powietrznego przydzielonych Ośrodkowi sił i środków transportu powietrznego. Jej szczegółowe zadania obejmują:

- szczegółowe planowanie zadań transportu powietrznego łącznie z planami załadunku statków powietrznych oraz opracowywanie rozkazu bojowego (*ATO*) w części dotyczącej transportu powietrznego;
- zapotrzebowanie transportowych statków powietrznych u narodowych bądź sojusznich organów dowodzenia transportem powietrznym, w przypadkach gdy przydzielone siły i środki nie pozwalają na realizację zadań;

- koordynowanie działań transportowych statków powietrznych, wykorzystywanych według planów narodowych na obszarze odpowiedzialności dowódcy sojusznicznych sił połączonych (*AOR*);

- koordynowanie działań transportu powietrznego z innymi działaniami powietrznymi w ramach prowadzonych połączonych operacji powietrznych (dostarczenie informacji w zakresie transportu powietrznego do *ATO*, *ATM*, *ACO* i innych dokumentów rozkazodawczych);

- określanie i przydzielanie lotnisk wylądunku, czasów wejścia do obszarów odpowiedzialności, czasów startu i lądowań oraz innych ustaleń koordynacyjnych niezbędnych do realizacji zadań transportu powietrznego na obszarze odpowiedzialności dowódcy sojusznicznych sił połączonych (*AOR*);

- określanie wymagań i potrzeb w zakresie kontroli przestrzeni powietrznej specyficznych dla transportu powietrznego i koordynowanie ich implementacji wspólnie z *AOC* bądź *JFACC*;

- koordynowanie z odpowiednimi narodowymi organami kierowania transportem powietrznym uzyskiwania zgód dyplomatycznych na przelot.

Grupa działań bieżących *RALCC* jest odpowiedzialna za:

- doraźne, wyniki po publikacji *ATO* planowanie zadań transportu powietrznego dla sił i środków transportu powietrznego podporządkowanych *JFACC*;

- koordynowanie realizacji wyżej wymienionych zadań (tj. wynikłych po publikacji *ATO*) przez siły i środki transportu powietrznego, którym zadania stawiały narodowe organa kierowania, bądź dowodzenia transportem powietrznym;

- zapotrzebowywanie transportowych statków powietrznych u narodowych, bądź sojusznicznych organów dowodzenia transportem powietrznym, do realizacji zadań wynikłych po publikacji *ATO* i które nie mogą być wykonane przy wykorzystaniu sił i środków podporządkowanych *JFACC*;

- koordynowanie działań transportu powietrznego wynikłych po publikacji *ATO* z innymi działaniami powietrznymi w ramach prowadzonych połączonych operacji powietrznych na obszarze odpowiedzialności dowódcy sojusznicznych sił połączonych (*AOR*);

- wprowadzanie zmian, o ile zachodzi taka potrzeba, do ustaleń w zakresie transportu powietrznego zawartych w *ATO*;

- monitorowanie realizacji zadań transportu powietrznego na obszarze odpowiedzialności i w przypadku wystąpienia problemów, doraźne koordynowanie działań ze sztabem *AOC JFACC*;

- stałe utrzymywanie kontaktu ze sztabem *AOC JFACC* w celu synchronizacji i dekonfliktowania działań transportu powietrznego z innymi operacjami powietrznymi.

Grupa rozpoznania *RALCC* odpowiedzialna jest (o ile jest rozwijana) za:

- zapewnienie ciągłej informacji rozpoznawczej mającej wpływ na realizację zadań transportu powietrznego oraz działania *RALCC*;

- utrzymywanie kontaktu z pionem rozpoznania sztabu *JFACC*.

Grupa łącznikowa *RALCC* odpowiada za utrzymanie ciągłego kontaktu z:

- elementami kontroli międzynarodowych przewozów powietrznych (*International Airlift Control Element – IALCE*);

- bojowymi zespołami kontroli (*Combat Control Teams – CCT*);

- elementami koordynacji pola walki (*Battlefield Coordination Element – BCE*);

- oficerami łącznikowymi w jednostkach sił lądowych (*Army Unit Liaison Officer – AULO*);

- centrum gotowości logistycznej (*Logistics Readiness Center – LRC*);

- elementami taktycznymi nadzoru załadunku (*Tactical Load Master Element*);

- ośrodkiem kontroli powietrznej ewakuacji medycznej (*Aeromedical Evacuation Control Centre – AECC*).

Grupa zabezpieczenia *RALCC* odpowiedzialna jest za wszechstronne zabezpieczenie działalności Ośrodka w zakresie administracyjnym, meldowania, łączności i zakwaterowania.

e) Element Kontroli Międzynarodowych Przewozów Powietrznych (*International Airlift Control Element – IALCE*) – jest odpowiedzialny za koordynację i nadzorowanie działań transportu powietrznego związanych z przyjęciem sił NATO na wyznaczonych lotniskach na teatrze działań. *IALCE* jest stałym elementem organizacyjnym struktury systemu dowodzenia przydzielonym do sztabu *ARFPS* i utrzymującym

stałą łączność z jego (*tj. ARFPS*) komórką koordynacji przewozów powietrznych w celu uzgadniania przylotów i/lub odlotów na danym lotnisku wykorzystywanych samolotów transportowych zaangażowanych państw. W przypadku aktywowania, w związku z sytuacją kryzysową Ośrodka Koordynacji Przewozów Powietrznych (*RALCC*) Element Kontroli Międzynarodowych Przewozów Powietrznych (*IALCE*) będzie utrzymywał z nim ciągłą łączność w celu wymiany informacji o przylotach i odlotach zaangażowanych samolotów transportowych na danym lotnisku. Dowódca *IALCE* ma prawo podejmować decyzje w zakresie przyjmowania i obsługi samolotów transportowych na ziemi, koordynując wykorzystanie na lotnisku przyjęcia sił, środków i wyposażenia naziemnego wydzielanych przez państwo gospodarza i państwa wydzielające siły i środki transportu powietrznego. *IALCE* jest aktywowany przed rozpoczęciem realizacji zadań przewozów powietrznych na dane lotnisko i wykorzystywany przez cały okres ich trwania. W przypadku większej ilości lotnisk przyjęcia możliwe jest podporządkowanie *IALCE* organowi kontroli przewozów powietrznych państwa członkowskiego sprawującego funkcję *Lead Nation*;

f) **Ośrodek Kontroli Powietrznej Ewakuacji Medycznej** (*Aeromedical Evacuation Control Centre – AECC*) – organ dowodzenia Dowódcy Sił Połączonych na Teatrze (*Theatre CINC*) w celu koordynowania ewakuacji medycznej prowadzonej z wykorzystaniem środków transportu powietrznego. Wspólnie z *JMCC* ustala priorytety i wymagania w powyższym zakresie, a następnie koordynuje działania z *RALCC* w oparciu o dostępność i możliwości przewozowe dostępnych sił i środków transportu powietrznego. Implementacja ustaleń pomiędzy *AECC* i *RALCC* realizowana jest poprzez Element Kontroli Powietrznej Ewakuacji Medycznej (*Aeromedical Evacuation Element*) wspólnie z *IALCE*. Ośrodek Kontroli Powietrznej Ewakuacji Medycznej monitoruje ponadto przewozy pacjentów oraz koordynuje działania powietrznej ewakuacji medycznej realizowanej w wymiarze strategicznym z Ośrodkiem Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojusznicych w Europie (*AMCC*).

Oprócz wojskowych elementów systemu dowodzenia operacjami transportu powietrznego w planowaniu, organizowaniu i prowadzeniu tychże operacji wykorzystywane są cywilne sojusznicze organa kierowania. Podstawowym jest Sekcja Lotnicza Komórki Niemilitarnych Kryzysów Nadzwyczajnych (*CECC Air Section*) lo-

kowana przy Kwaterze Głównej NATO. Jej zakres odpowiedzialności obejmuje koordynowanie wykorzystania cywilnych statków powietrznych poszczególnych państw na korzyść innych państw członkowskich w ramach przerzutów sił realizowanych w skali Sojuszu, w przypadku wystąpienia braków sił i środków wojskowego transportu powietrznego.

Sekcja Lotnicza CECC otrzymuje zapotrzebowania na transport powietrzny zarówno ze strony cywilnych organów kierowania państw członkowskich, jak również sojuszniczych wojskowych organów dowodzenia NATO (zwykle AMCC). Ze względu na suwerenność państw w stosunku do ich sił i środków transportu powietrznego Sekcja Lotnicza CECC pełni przede wszystkim funkcje informacyjne, doradcze i pośrednictwa pomiędzy państwami członkowskimi zapotrzebowującymi transport powietrzny oraz wydzielającymi siły i środki transportu powietrznego.

2.3. Organizowanie i realizacja zadań taktycznego transportu powietrznego NATO

2.3.1. Zapotrzebowanie i koordynowanie działań taktycznego transportu powietrznego

W Siłach Zbrojnych Sojuszu wyróżnia się cztery kategorie priorytetów transportu powietrznego oznaczone cyfrowo od 1 do 4.

Numerem 1 oznaczane są zadania najważniejsze o największej pilności. Wyróżnia się **Priorytet 1A (Priority 1A)** obejmujący transport powietrzny dla zabezpieczenia zadań realizowanych pod kierownictwem Głównego Dowództwa (Dowódcy) NATO (np. *SACEUR-a*) oraz na korzyść walczących sił sojuszniczych. **Priorytet 1B (Priority 1B)** obejmuje działania do zabezpieczenia sojuszniczych operacji na wypadek sytuacji nadzwyczajnych (*Allied Contingency Operations*).

Priorytet 2 (Priority 2) obejmuje pilny transport sił i środków niezbędnych do realizacji podstawowych zadań i obejmuje zabezpieczenie sojuszniczych operacji na wypadek sytuacji nadzwyczajnych, przerzut wielonarodowych stanowisk dowodzenia (dowództw) oraz szybkie wzmocnienie.

Priorytet 3 (Priority 3) obejmuje transport sił i środków ważnych dla realizacji zadań m.in. sojuszniczych sił utrzymanych w gotowości do podjęcia natychmiastowego działania lub bezpośredniego wsparcia (*For Immediate Action or Direct Support*) oraz ewakuację rannych.

Priorytet 4 (Priority 4) obejmuje transport ładunków, ludzi czy poczty, które są potrzebne do realizacji zadań, ale nie mieszczą się w ramach priorytetów 1, 2 lub 3. Zazwyczaj jest to transport na potrzeby napraw lub remontów podstawowych typów uzbrojenia i wyposażenia oraz rutynowe uzupełnianie zaopatrzenia.

Informowanie o dostępności sił i środków transportu powietrznego następuje poprzez **meldunek o Stanie Sił i Środków Transportu Powietrznego** (*The Air Transport Status Report*). Jest to podstawowy sposób informowania **SACEUR** przez państwa członkowskie o potencjalnej przewidywanej dostępności wojskowych sił i środków transportu powietrznego.

Aktywowanie procesu meldowania (*ATSTAT*) odbywa się przez wprowadzenie przez Radę Północnoatlantycką (*NAC*) lub Komitet Planowania Obronnego (*DPC*) przedsięwzięć (środków) zapobiegawczych (*Precautionary Measures*) w ramach Systemu Zapobiegawczego NATO (*NATO Precautionary System – NPS*).

Standardowe procedury NATO zakładają:

a) w czasie wojny

- meldowanie przez wojskowe organa dowodzenia przewozami powietrznymi (transportu powietrznego) państw członkowskich w cyklu 24-godzinny o dostępności sił i środków transportu powietrznego, które nie są planowane do realizacji narodowych zadań w następnych 24 godzinach (od godz. 00.01 do 23.59 czasu Greenwich-Zulu)

b) w czasie kryzysu

- meldowanie przez wojskowe organa dowodzenia przewozami powietrznymi (transportu powietrznego) państw członkowskich, w cyklu uzależnionym od charakteru kryzysu i sformułowanych przez **SACEUR** wymagań o dostępności sił i środków transportu powietrznego, które nie są planowane do realizacji narodowych zadań w okresie następnego cyklu meldowania (informacje o długotrwałości cyklu są podawane przez państwa członkowskie w *ATSTAT*).

c) zarówno w czasie wojny, jak i kryzysu

- organa dowodzenia przewożami powietrznymi (transportem powietrznym) państw członkowskich po określeniu ogólnej dostępności sił i środków transportu powietrznego muszą określić jaka liczba statków powietrznych (samolotów bądź śmigłowców transportowych) musi być zarezerwowana dla realizacji nagłych i nieprzewidzianych zadań narodowych.

Meldunek o Stanie Sił i Środków Transportu Powietrznego (ATSTAT) składa się z dwóch zasadniczych części (A i B).

W części A (ATSTAT – PART A) państwa członkowskie wskazują ilość, typ i bazowanie statków powietrznych, które mogą być wydzielone do realizacji zadań sojuszniczych, w zadeklarowanym okresie czasu.

W części B (ATSTAT – PART B) państwa członkowskie określają ilość, typ i bazowanie statków powietrznych, które nie są planowane do realizacji określonych zadań narodowych, ale są utrzymywane w rezerwie do realizacji nagłych i nieprzewidzianych zadań narodowych.

Organa koordynacji przewozów powietrznych NATO wchodzące w skład *AMCC*, *SACLANT* i *MSC* wykorzystują część A *ATSTAT* do określenia, które państwo lub państwa członkowskie posiadają statki powietrzne, mogące być wykorzystane do zaspokojenia potrzeb w zakresie transportu innych państw.

W przypadku, gdy do realizacji konkretnych zadań bardziej predestynowane są statki powietrzne zarezerwowane dla realizacji nagłych i nieprzewidzianych zadań narodowych (ujęte w części B *ATSTAT*) lub gdy w części A *ATSTAT* nie wykazano adekwatnych do realizacji zadań sojuszniczych statków powietrznych organa koordynacji przewozów powietrznych NATO mogą zwracać się do państw członkowskich z zapotrzebowaniem na wykorzystanie również tych (tj. ujętych w *ATSTAT – PART B*) statków powietrznych.

Ogólne założenia w zakresie informowania o dostępności sił i środków transportu powietrznego zawarte w *ATP-53A* normują również zasady informowania o dostępności cywilnych sił i środków transportu powietrznego.

W przypadkach, gdy legalno-prawne rozwiązania stosowane w danym państwie członkowskim pozwalają na wydzielanie cywilnych statków powietrznych w podpo-

rządkowanie wojskowe lub do realizacji zadań formułowanych i stawianych przez wojskowe organa dowodzenia, statki te mogą być ujmowane w meldunku *ATSTAT*.

W stosunku do cywilnych statków powietrznych nie podporządkowanych lub nie realizujących zadań formułowanych i stawianych przez wojskowe organa dowodzenia, ich dostępność powinna być określana przez organa kierowania (władze) lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego do *CECC* w formie Meldunku o Sytuacji Lotnictwa Cywilnego (*Civil Air Situation Report – CIVAIRSITREP*).

Meldunki *ATSTAT* mogą być stosowane również na szczeblu Dowództwa Komponentu Powietrznego Głównego Dowództwa Podległego (*PSC Air Force Level*) w przypadkach, gdy uprawnienia do koordynowania przewozów powietrznych zostały delegowane Głównemu Dowództwu Podległemu (*PSC*) przez Główne Dowództwo NATO (*MNC*).

Zapotrzebowywanie transportu powietrznego NATO

Ze względu na narodową odpowiedzialność w zakresie transportu powietrznego zapotrzebowywanie transportu powietrznego NATO będzie miało miejsce tylko wtedy, gdy wojskowe i cywilne siły i środki transportu powietrznego państwa zapotrzebowującego transport będą niewystarczające lub nieadekwatne do realizacji zamierzonych narodowych przewozów powietrznych.

Aczkolwiek, zapotrzebowanie na transport powietrzny może być sformułowane i przesłane przez każdy szczebel dowodzenia, przyjmuje się standardowo, że takie zapotrzebowanie będzie składane i przesyłane do organów kierowania transportem powietrznym NATO przez organa transportu powietrznego lub logistyczne zabezpieczające jednostki wymagające takiego wsparcia. W większości przypadków zapotrzebowania składają organa kierowania transportem powietrznym państw członkowskich.

Jeśli jednostki potrzebujące wsparcia transportem powietrznym nie są w stanie przesłać zapotrzebowania w wyżej wymienionym zakresie przez organa kierowania transportu powietrznego lub logistyczne, może być ono przesyłane poprzez odpowiednie terytorialnie lub organizacyjnie dowództwo sojusznice.

Zasadniczym dokumentem wykorzystywanym w zapotrzebowywaniu transportu powietrznego jest *NATO Request for Air Transport* (Zapotrzebowanie na Transport Powietrzny NATO).

Procedury zapotrzebowywania transportu powietrznego NATO zawarte w ATP-53A regulują podstawowe unormowania w tym zakresie:

a) w przypadku określenia przez organ dowodzenia transportem powietrznym (za-
bezpieczenia logistycznego), że realizacja postawionych zadań jest niemożliwa przy
użyciu organicznych sił i środków transportu powietrznego przygotowuje się za-
potrzebowanie na transport powietrzny NATO (*NARAT*);

b) dla zadań transportu powietrznego zapotrzebowywanych i realizowanych w ob-
rębie tego samego regionu NATO zapotrzebowanie przysyłane jest do Głównego Do-
wództwa Podległego NATO (*NATO MSC*) odpowiedzialnego za ten region.
W przypadkach, gdy realizacja zadań odbywać się będzie w różnych regionach bądź
obszarach odpowiedzialności Głównych Dowództw NATO (*MNC AORs*) zapotrzebo-
wanie (*NARAT*) przesyłane będzie do Ośrodka Koordynacji Mobilności Dowództwa
Sił Sojuszniczych w Europie (*AMCC*) oraz Głównych Dowództw Podległych (*MSC*),
których działania te będą dotyczyły;

c) Główne Dowództwa Podległe będą starały się zaspokajać potrzeby w zakresie
transportu powietrznego przy wykorzystaniu sił i środków transportu powietrznego
regionu. W przypadkach, gdy będzie to niemożliwe dowództwa te będą przysyłać za-
potrzebowanie (*NARAT*) do Ośrodka Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojusz-
niczych w Europie (*AMCC*);

d) W przypadkach, gdy zapotrzebowania (*NARAT*) będą bezpośrednio kierowane
do *AMCC* Główne Dowództwa Podległe (*MSC*), bądź *SACLANT* powinny mu przed-
stawić ocenę i rekomendowane priorytety w odniesieniu do wyżej wymienionych za-
potrzebowań;

e) W przypadkach, gdy wojskowe siły i środki transportu powietrznego są niedo-
stępne, niewystarczające bądź nieadekwatne do realizacji zapotrzebowywanych zadań
AMCC będzie uzgadniać z Sekcją Lotniczą *CECC* wykorzystanie cywilnych statków
powietrznych po uprzednim uzgodnieniu tego z państwem zapotrzebowującym trans-
port.

Koordinacja transportu powietrznego

**Celem koordynacji transportu powietrznego NATO jest optymalizacja wyko-
rzystania sił i środków transportu powietrznego, o których informacje zawarto**

w *ATSTAT*, w stosunku do potrzeb zidentyfikowanych przez dowództwa sojusznicze i państwa członkowskie. Zakłada się, że pożądanym rozwiązaniem jest koordynowanie transportu powietrznego NATO na możliwie najniższych szczeblach dowodzenia, posiadających informacje o dostępności sił i środków transportu powietrznego oraz zdolnych do określenia priorytetów przewozów powietrznych w regionie. W przypadku przewozów wewnątrz regionalnych (*Intra-Regional*) adekwatnym szczeblem dowodzenia jest Główne Dowództwo Podległe (*MSC*), natomiast dla przewozów między regionami i między obszarami odpowiedzialności Głównych Dowództw NATO (*MNC*) oraz dla operacji poza obszarem Sojuszu (*Out of Area – OOA*) organem koordynującym jest Ośrodek Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie (*AMCC*).

Ze względu na znaczenie czynnika czasu większość uzgodnień koordynacyjnych w zakresie przewozów powietrznych realizowane będzie z wykorzystaniem łączności fonicznej, jawnej i utajnionej potwierdzanych następnie oficjalnymi dokumentami koordynacyjnymi.

Procedury koordynacji transportu powietrznego NATO zawarte w *ATP-534* zakładają następującą kolejność przedsięwzięć:

a) po otrzymaniu zapotrzebowania na transport powietrzny (*NARAT*) wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym (*AMCC* lub *JMCC*) określają dostępność sił i środków transportu powietrznego;

b) w oparciu o analizę potrzeb w zakresie przewozów powietrznych, możliwości załadowczych dostępnych samolotów lub śmigłowców transportowych, ilości godzin nalotu, bazowania oraz okresu, w którym wymienione samoloty lub śmigłowce mogą być wykorzystywane, wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO dokonują wyboru państwa członkowskiego, które posiada siły i środki transportu powietrznego mogące najlepiej wykonać określone zadanie;

c) po wyborze państwa członkowskiego, wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO przesyłają do organu kierowania transportem powietrznym wymienionego państwa informację koordynacyjną przewozów powietrznych NATO (*NATO Airlift Coordination message – ATCOORD*), podając swój adres jako adres informacyjny;

d) po otrzymaniu *ATCOORD* organ kierowania transportem powietrznym państwa członkowskiego ocenia sytuację w zakresie dostępności narodowych sił i środków transportu powietrznego w celu wydzielenia ich do realizacji zapotrzebowanego zadania. W przypadku podjęcia decyzji o wydzieleniu sił i środków transportu powietrznego do realizacji wymienionego zadania narodowy organ kierowania transportem powietrznym przygotowuje i przesyła odpowiedź (*NATO Airlift Response Message*) do organów dowodzenia transportem powietrznym NATO oraz narodowych wojskowych organów stawiania zadań w zakresie transportu powietrznego lub bezpośrednio do jednostki lotnictwa transportowego. Wyrażenie akceptacji przez narodowy organ kierowania transportem powietrznym potwierdzone przesłaniem odpowiedzi jest formalnoprawną podstawą do nawiązywania bezpośredniego kontaktu pomiędzy organami dowodzenia sił zbrojnych państwa wydzielającego siły i środki transportu powietrznego planującymi szczegółowo realizację zadania oraz wyznaczonymi organami dowodzenia sił zbrojnych państwa zapotrzebowującego transport powietrzny. W przypadku, gdy realizacja konkretnego zadania jest niemożliwa przez siły i środki transportu powietrznego państwa, do którego z takim zapotrzebowaniem zwróciły się organa dowodzenia transportem powietrznym NATO, organ kierowania transportem powietrznym tego państwa informuje je o tym i proces wyboru państwa członkowskiego realizowany jest od początku;

e) w przypadkach, gdy regionalne wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO nie są w stanie zaspokoić zapotrzebowań formułowanych przez państwa członkowskie w *NARAT*, przesyłają otrzymane zapotrzebowanie do Ośrodka Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie (*AMCC*) tak, aby zadanie mogło być zrealizowane przez wojskowe siły i środki transportu powietrznego spoza regionu lub cywilne statki powietrzne udostępnione przez Komórkę Niemilitarnych Kryzysów Nadzwyczajnych (*CECC*);

f) po utrzymaniu odpowiedzi (*NATO Airlift Response Message*) od organów kierowania transportem powietrznym państwa członkowskiego wydzielającego siły i środki transportu powietrznego, wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO niezwłocznie przygotowują i przesyłają organom kierowania państwa zapotrzebowującego transport powietrzny informację o akceptacji bądź odrzuce-

niu zapotrzebowania na transport powietrzny NATO (*NATO Air Transport Accept/Refuse Message – TRANSAR*). Informacja ta jest de facto dokumentem rozkazodawczym i informacyjnym dla wszystkich sojusznicznych i narodowych organów dowodzenia zaangażowanych w proces planowania przemieszczenia drogą powietrzną.

W przypadkach niemożliwości pozyskania sił i środków transportu powietrznego z jakiegokolwiek źródła, wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO informują narodowe organa kierowania transportem powietrznym państwa składającego zapotrzebowanie o tym fakcie, doradzając jednocześnie wykorzystanie innych środków transportu (lądowego bądź morskiego).

2.3.2. Realizacja zadań przewozów powietrznych NATO

Realizacja zadań przewozów powietrznych rozpoczyna się z chwilą przesłania przez wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO informacji o akceptacji zapotrzebowania na transport powietrzny (*TRANSAR*), co formalnie rozpoczyna proces szczegółowego planowania realizacji zadania i koordynacji działań państwa zapotrzebowującego transport powietrzny i państwa wydzielającego siły oraz środki transportu powietrznego.

Podstawowe procedury określające wymagania w zakresie koordynacji działań między państwami zapotrzebowującymi transport powietrzny i państwami wydzielającymi siły i środki transportu powietrznego obejmują następujące przedsięwzięcia normowane przez zapisy zawarte w pkt. 702 ATP-53A:

a) wojskowe organa stawiania zadań w zakresie transportu powietrznego państwa wydzielającego siły i środki transportu przesyłają do jednostki lotnictwa transportowego rozkaz do wykonania zadania. Rozkaz ten powinien być również przesłany do wojskowych organów dowodzenia transportem powietrznym państwa zapotrzebowującego transport, odpowiedniego terytorialnie Głównego Dowództwa Podległego NATO (PSC) oraz organów koordynacji przewozów powietrznych NATO i zawierać adresy kontaktowe jednostki lotnictwa transportowego oraz jednostki zapotrzebowującej transport;

b) organa dowodzenia lotnictwa transportowego lub organ kierowania wojskowym transportem powietrznym państwa wydzielającego siły i środki transportu powietrznego (w zależności od rozwiązań stosowanych w danym państwie członkowskim) przesyła rozkaz do wykonania zadania do jednostki lotnictwa transportowego realizującej zadanie oraz jednostki zapotrzebowującej transport. Rozkaz ten powinien zawierać wszystkie informacje niezbędne do wykonania zadania;

c) po zakończeniu realizacji zadania organa dowodzenia lotnictwa transportowego (zwykle dowództwa jednostek lotnictwa transportowego) przesyłają meldunek o zakończeniu realizacji zadania (*NATO Mission Completion Report*) do narodowych wojskowych organów dowodzenia oraz wojskowych organów koordynacji przewozów powietrznych NATO inicjujących proces realizacji ww. zadania;

d) w przypadkach, gdy realizacja zadania będzie trwała dłużej niż 24 godziny jednostka lotnictwa transportowego realizująca zadanie oraz jednostka zapotrzebowująca transport będą przysyłać meldunki o stopniu realizacji zadania (*Mission Progress Reports*) do organów kierowania wojskowym transportem powietrznym państwa wydzielającego siły i środki transportu powietrznego oraz odpowiednich wojskowych organów dowodzenia transportem powietrznym NATO;

e) w przypadkach opóźnień w rozpoczęciu lub realizacji zadania jednostka lotnictwa transportowego realizującego ww. zadanie jest odpowiedzialna za przesłanie meldunku o opóźnieniu realizacji zadania (*NATO Airlift Mission Delay Report*) do wszystkich zainteresowanych.

2.3.3. Dokumenty bojowe związane z taktycznym transportem powietrznym NATO

W ATP-53A zawarte są układy podstawowych dokumentów wykorzystywanych w procesie wydzielania sił i środków transportu powietrznego do dyspozycji NATO, zapotrzebowania transportu powietrznego oraz planowania, organizowania i realizacji zadań transportu powietrznego. Są to następujące dokumenty:

- Meldunek o stanie sił i środków transportu powietrznego (*Air Transport Status Report – ATSTAT*);

- Zapotrzebowanie na transport powietrzny NATO (*NATO Request for Air Transport - NARAT*);
- Informacja koordynacyjna przewozów powietrznych NATO (*NATO Airlift Coordination Message*);
- Odpowiedź na zapotrzebowanie (*NATO Airlift Response Message*);
- Informacja o akceptacji bądź odrzuceniu zapotrzebowania na transport powietrzny NATO (*NATO Air Transport Accept/Refuse Message - TRANSAR*);
- Meldunek o zakończeniu realizacji zadania (*NATO Mission Completion Report*);
- Meldunek o stopniu realizacji zadania (*NATO Airlift Mission Progress Report*);
- Meldunek o opóźnieniu realizacji zadania (*NATO Airlift Delay Report*);

Meldunek o stanie sił i środków transportu powietrznego

Meldunek o stanie sił i środków transportu powietrznego (*ATSTAT*) jest podstawowym sposobem informowania *SACEUR* i regionalnych organów dowodzenia transportem powietrznym w czasie kryzysu i wojny o siłach i środkach wojskowego transportu powietrznego, które mogą być udostępnione *SACEUR* dla realizacji zadań sojuszniczych. Pod pojęciem siły i środki wojskowego transportu powietrznego rozumiane są wszystkie wojskowe siły i środki transportu powietrznego oraz te cywilne siły i środki transportu powietrznego, które są zarządzane przez wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym.

Nadawcą *ATSTAT* są ministerstwa obrony państw członkowskich.

Adresatami wykonawczymi (*Action Addressees*) są: *SHAPE* lub inne stanowisko dowodzenia określone przez nie, o ile jest to wymagane.

Adresatem informowanym jest Główne Dowództwo Podległe Dowództwu Sił Sojuszniczych w Europie (*ACE MSC*), na którego obszarze odpowiedzialności znajduje się państwo przesyłające *ATSTAT*.

Zgodnie z procedurami zawartymi w *ATP-53A* w czasie pokoju *SHAPE* formułuje zapotrzebowanie i określa częstotliwość składowania przez państwa członkowskie meldunków o stanie sił i środków transportu powietrznego (*ATSTAT*).

W czasie kryzysu, zagrożenia wojennego lub wojny pierwszy meldunek *ATSTAT* powinien zostać złożony w ciągu 36 godzin od ogłoszenia wprowadzenia Systemu

Alarmowego Głównego Dowództwa NATO (*MNCs Alert System*), a następnie codziennie nie później niż do 1800Z (czasu *Greenwich*) z informacjami na godzinę 2400Z (czasu *Greenwich*). Wymagane jest przysyłanie meldunków, nawet gdy stan dostępnych sił i środków transportu powietrznego nie ulega zmianie (tzw. *Nil Reports*).

Meldunek przysyłany jest jako wiadomość w formacie *ACP-127* przy wykorzystaniu systemu *TARE*. W przypadkach, gdy przesłanie meldunku przy wykorzystaniu systemu *TARE* opóźniłoby przekazanie informacji *ATSTAT* może być przekazywany przy użyciu środków utajnionej łączności fonicznej (potwierdzony potem wysłaną wiadomością) lub utajnionego faxu.

Meldunek opatrywany jest klauzulą tajności *NATO CONFIDENTIAL*.

Kody wskazujące treść meldunku to *QIJ/QIA/QEJ i QEA*.

Priorytet szybkości przekazywania informacji w przypadku transmisji *ATSTAT* określany jest jako „*IMMEDIATE*” lub niżej.

W celu ułatwienia długoterminowego planowania wykorzystania sił i środków wojskowego transportu powietrznego państwa członkowskie są proszone o informowanie *SHAPE* o dostępności sił i środków transportu powietrznego z maksymalnie dużym możliwym wyprzedzeniem.

Format meldunku o stanie sił i środków transportu powietrznego (*ATSTAT*) zawarty jest w dokumencie normatywnym *APP-8 Allied Tactical Air Messages (Formatted and Structured)*, rozdział 6 pozycja 616.

Zapotrzebowanie na transport powietrzny NATO

Zapotrzebowanie na transport powietrzny NATO (*NARAT*) stosowane jest do zapotrzebowywania wszelkiego rodzaju przewozów powietrznych (wojsk, ładunków, powietrznej ewakuacji medycznej) przez organa kierowania transportem powietrznym państw członkowskich w przypadkach, gdy ich narodowy potencjał w zakresie transportu powietrznego jest niewystarczający bądź nieadekwatny do realizacji zadań zabezpieczających siły narodowe wydzielone do NATO.

Zapotrzebowanie jest opracowywane i przysyłane przez narodowe organa kierowania wojskowym transportem powietrznym, a adresatami wykonawczymi są wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym Głównych Dowództw Podległych (*MSC*), w przypadku przewozów powietrznych w obrębie regionu, bądź Ośro-

dek Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie (*AMCC*), w przypadku przewozów międzyregionalnych lub pomiędzy obszarami odpowiedzialności Głównych Dowództw NATO (*MNC*).

Adresatami informowanymi są: Ośrodek Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszniczych, w przypadku przesyłania zapotrzebowania do wojskowych organów dowodzenia transportem powietrznym Głównego Dowództwa Podległego i odwrotnie, w przypadku kierowania *NARAT* bezpośrednio do *AMCC*.

Zapotrzebowania, w zależności od trybu składania, dzieli się na pilne oraz wcześniej planowane i analogicznie określane są priorytety szybkości ich przesyłania, odpowiednio dla pilnych - „*IMMEDIATE*”, a dla wcześniej planowanych – według potrzeb.

Klauzulę tajności zapotrzebowania na transport powietrzny NATO określa się jako *NATO Restricted* lub wyższą, ale w przypadkach wymagających natychmiastowego działania *NARAT* może być przesyłany nie utajnionymi kanałami łączności.

Zapotrzebowanie na transport powietrzny NATO powinno obejmować: identyfikator informacji, stopień pilności, nadawcę, adresatów wykonawczych i informowanych, klauzulę tajności oraz numer kolejny zapotrzebowania:

1. W części dotyczącej przewozu pasażerów lub wojsk:

A. Ilość przewożonych osób.

B. Skalkulowaną wagę przewożonych osób i ich bagażu w tonach (*STN* = 2000 *lbs*, *MTT* – metryczna, *MTL* = 2240 *lbs*), kilogramach lub funtach (*LBS*).

C. Lotnisko załadunku (*Port of Embarkation* – *POE*) lub strefy załadunku:

- współrzędne geograficzne, siatki UTM, kierunek pasa etc.

D. Lotnisko wylądunku (*Port of Dembarcation* – *POD*) lub strefę zrzutu:

- analogicznie jak dla lotniska załadunku.

E. Metodę dostarczenia pasażerów:

LAND – lądująca;

PARA – zrzut z automatycznym otwieraniem spadochronów;

PARF – zrzut z ręcznym otwieraniem spadochronów;

PARG – zrzut spadochronowy na spadochronach skrzydłach;

Do metody (oznaczonej czterema znakami) dodawany jest przedział wysokości (oznaczony trzema znakami) tworząc siedmioliterowe oznaczenie.

LOW – małe wysokości;

MED – średnie wysokości;

HIG – duże wysokości;

ULL – bardzo małe wysokości.

F. Ograniczenia (czteroliterowy skrót określający rodzaj ograniczeń):

COMS – ograniczone możliwości w zakresie łączności;

INST – brak urządzeń przyrządowego lądowania;

MARK – brak oznaczeń i/lub świateł podejścia i pasa;

NORA – brak stacji lokacyjnych obserwacji okrzężnej i radiolokacyjnych systemów lądowania;

OBST – przeszkody na podejściu do lądowania i/lub kursie startu;

RAMP – brak lub ograniczone płaszczyzny postoju samolotów;

TAXI – ograniczone możliwości kołowania lub ich brak.

H. Wyjaśnienia/dodatkowe informacje.

2. W części dotyczącej przewozów ładunków:

A. Łączna masa ładunku.

B. Rodzaj ładunku:

AIRF – płatowiec lub jego główna część;

BAGG – bagaż;

CNET – siatki ładunkowe;

CONT – kontenery;

DORB – wiązki ładunku;

IGLO – igło;

HELI – śmigłowiec;

MISC – inny niespaletyzowany ładunek;

NOST – ładunek niestandardowy (ponadwymiarowy);

PALL – palety;

ROLL – ładunek na podwoziu kołowym;

TANK – elastyczne lub podwieszane zbiorniki paliwa;

WEDG – wyposażenie na platformach mocowane systemem klinów (powyższy deskryptor może być uzupełniany o piątą literę E, gdy ładunek przenoszony ma być na podwieszeniach zewnętrznych).

C. Priorytety przewozu:

1. *IMMEDIATE* (natychmiast);
2. *URGENT* (pilne);
3. *ROUTINE* (rutynowe).

D. Ładunki niebezpieczne (oznaczenie kodowe według przepisów *ICAO* lub oznaczenie *Y (YES)* dla ładunków niebezpiecznych i *N (NO)* dla pozostałych).

E. Rodzaj przewożonego ładunku niebezpiecznego (według nomenklatury ONZ dla poszczególnych pozycji przewożonego ładunku).

F. Masa (masa poszczególnych części przewożonego ładunku).

G. Długość przewożonego ładunku w metrach (M) centymetrach (CM) stopach (F) lub calach (L).

H. Szerokość przenoszonego ładunku (jw.).

I. Wysokość przewożonego ładunku (jw.).

J. Ilość przewożonych pozycji ładunku.

K. Dodatkowe informacje.

L. Lotnisko (lądowisko) załadunku - analogicznie jak dla przewozu pasażerów.

M. Lotnisko (lądowisko) wyładunku.

N. Informacja o preferowanej metodzie dostarczenia ładunku.

O. Metoda dostarczenia ładunku (możliwa):

AGRA – zrzut bez spadochronu;

CAEX – zrzut ze spadochronem wyciągającym;

CARG – zrzut na spadochronach;

LAND – lądująca;

LAPE – zrzut z systemem spadochronów hamujących do zrzutów z małych wysokości;

RESC – zrzut sprzętu ratowniczego;

LIQU – zrzut płynów (np. wody do gaszenia pożaru);

Podobnie jak w przewozach pasażerów, czteroliterowy deskryptor metody uzupełniany jest o trzyliterowe oznaczenie wysokości. Obok identycznych wysokości jak dla przewozów pasażerskich używane deskryptory to:

UHL – bardzo duża wysokość;

NRQ – nie wymagana.

P. Uzasadnienie wyboru preferowanej metody dostarczenia ładunku:

CGO – charakter dostarczanego ładunku;

GEO – uwarunkowania geograficzne;

GND – ze względu na urządzenia wyładunkowe lotniska;

TAC – wymagania taktyczne;

TIM – wymogi co do czasu dostarczenia ładunku;

TRG – wymagania szkoleniowe.

Q. Ograniczenia (jak w przypadku przewozów pasażerskich).

R. Lądowiska dla śmigłowców.

S. Wyjaśnienia, informacje dodatkowe.

3. W części *NARAT* dotyczącej powietrznej ewakuacji medycznej:

A. Ilość personelu medycznego wydzielonego do zabezpieczenia transportu rannych.

B. Ilość siedzących rannych (od jednej do trzech cyfr uzupełnionych o literę M dla mężczyzn i F dla kobiet).

C. Ilość rannych na noszach.

D. Kategoria przewożonych rannych siedzących i na noszach (kategoria – 1A, 1B, 2A, 2B, 3, 4; ilość od jednej do trzech cyfr; płeć – M, F).

E. Masa przewożonych rannych i personelu medycznego.

F. Lotnisko (lądowisko) załadunku.

G. Lotnisko (lądowisko) wyładunku.

H. Wyjaśnienia, informacje dodatkowe.

4. W części dotyczącej czasu realizacji zadań:

A. Okres, do kiedy realizacja zadania nie może być rozpoczęta (dzień, godzina, czasu ZULU).

B. Czas najwcześniejszego wykonania zadania (jw.).

C. Czas najpóźniejszego wykonania zadania, po którym transport będzie niepotrzebny, bądź nie do zaakceptowania (jw.).

5. Łączność:

- A. Jednostka zapotrzebowująca transport.
- B. Kryptonim jednostki.
- C. Częstotliwości łączności radiowej (zasadnicze i zapasowe).
- D. Sposób przekazywania informacji (foniczny, fax, etc.).

6. Nawiązanie i utrzymanie kontaktu z zapotrzebowującym transport:

- A. Zakres kontaktu (np. w zakresie załadunku bądź wyładunku).
- B. Dyslokacja osoby utrzymującej kontakt (kraj przebywania).
- C. Imię, nazwisko i stopień.
- D. Numery telefonów służbowych i domowych – wojskowych i cywilnych.

7. Instrukcje specjalne

Dodatkowe informacje, ustalenia lub polecenia nie ujęte w punktach 1–6 *NARAT*.

Informacja koordynacyjna transportu powietrznego NATO

Informacja koordynacyjna transportu powietrznego NATO wykorzystywana jest przez organa dowodzenia transportem powietrznym NATO dla koordynowania przewozów powietrznych w ramach zadań formułowanych i stawianych przez dowództwa sojuszników (*NATO Airlift Tasking*).

Informację koordynacyjną (*Airlift Coordination Message*) przygotowują i przesyłają odpowiednie terytorialne organa dowodzenia transportem powietrznym.

Adresatami wykonawczymi są organa dowodzenia, wydzielające siły do realizacji zadań transportu powietrznego oraz koordynujące działania związane z transportem.

Adresatami informowanymi są inne organa dowodzenia transportem powietrznym zaangażowane w koordynowanie realizacji zadania oraz Ośrodek Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszników w Europie (*AMCC*).

Podstawowym sposobem transmisji informacji koordynacyjnej jest łączność telefoniczna. Jeśli czas na to pozwala, a także w trakcie ćwiczeń, informacje przekazywane telefonicznie są potwierdzane przesłaniem informacji drogą elektroniczną lub faxem.

Układ informacji koordynacyjnej transportu powietrznego (ATCOORD) zawiera: identyfikator wiadomości, nadawcę, adresatów, kody zawartości tematycznej, klauzulę tajności, dokumenty odniesienia, priorytety realizacji zadań, adresy organów dowodzenia zapotrzebowujących i koordynujących realizację zadań przewozów powietrznych.

W części informacyjnej występują następujące informacje:

1. Typ ładunku;
2. Ilość sztuk ładunku;
3. Łączna masa przewożonego ładunku (w kg);
4. Wymiary największego przewożonego ładunku (w cm);
5. Ilość, wymiary i typ palet;
6. Waga palet (w kg);
7. Lotnisko załadunku (identyfikator *ICAO* lub współrzędne, punkt kontaktowy);
8. Lotnisko wyładunku (dane jw.);
9. Współrzędne strefy zrzutu, kierunek dolotu, punkty zrzutu;
10. Kryptonim strefy zrzutu;
11. Częstotliwości radiowe łączności w rejonie strefy zrzutu;
12. Oznakowanie strefy zrzutu;
13. Czas przygotowania ładunku na lotnisku załadunku (dzień, czas według czasu Zulu);
14. Czas najwcześniejszego dostarczenia ładunku na lotnisko wyładunku (dane jw.);
15. Czas najpóźniejszego wymaganego dostarczenia ładunku na lotnisko wyładunku;
16. Maksymalna liczba samolotów na ziemi na lotnisku załadunku (w ekwiwalentach *VC 10 / B707 / C141*);
17. Jak wyżej (w ekwiwalentach *C130 / C160 / G222*)
18. Maksymalna liczba samolotów na lotnisku wyładunku (w ekwiwalentach *VC10 / B707 / C141*);
19. Jak wyżej (w ekwiwalentach *C130 / C160 / G222*);
20. Trasa lotu z lotniska załadunku do lotniska wyładunku (strefy zrzutu);

21. Trasa lotu z lotniska wylądunku do lotniska załadunku;
22. Miejsce możliwego tankowania w powietrzu;
23. Wymagane wyposażenie (sprzęt – ilość i typ) na lotnisku załadunku;
24. Wymagane wyposażenie (sprzęt – ilość i typ) na lotnisku wylądunku;
25. Wymagany personel zabezpieczenia (obsługi) na lotnisku załadunku;
26. Wymagany personel zabezpieczenia (obsługi) na lotnisku wylądunku;
27. Lotniska zapasowe (zapasowe strefy zrzutu);
- 28–43. Dodatkowe informacje koordynacyjne, w przypadku działań samolotów dwóch i więcej państw członkowskich na jednym lotnisku;
44. Wymagania w zakresie meldowania o realizacji zadania:
 - obliczony czas realizacji zadania;
 - opóźnienia większe niż jedna godzina;
 - faktyczny czas realizacji zadania.

Odpowiedź na zapotrzebowanie transportu powietrznego

Jest to informacja wykorzystywana do potwierdzenia przez narodowe organa kierowania wojskowym transportem powietrznym zgody na przyjęcie zadania sformułowanego w informacji koordynacyjnej (*ATCOORD*) przez wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO.

Nadawcą odpowiedzi są narodowe organa kierowania wojskowym transportem powietrznym.

Adresatami wykonawczymi są wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO, które sformułowały i przesyłały informację koordynacyjną (*ATCOORD*) oraz organa kierowania wojskowym transportem powietrznym państw, które wystąpiły z zapotrzebowaniem na transport powietrznym NATO (*NARAT*).

Adresatami informowanymi są: Ośrodek Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie (*AMCC*), gdy *ATCOORD* było przysyłane na szczeblu Głównego Dowództwa Podległego (*MSC*) i odwrotnie w przypadkach, gdy informacja koordynacyjna była przysyłana przez *AMCC*.

Podstawowym sposobem transmisji odpowiedzi na zapotrzebowanie transportu powietrznego jest telefoniczna łączność utajniona, z potwierdzeniem wiadomości przesyłanej elektronicznie.

Układ omawianego dokumentu obejmuje:

- identyfikator wiadomości, nadawcę, adresatów, kody zawartości tematycznej, klauzulę tajności, **dokumenty odniesienia**;
- odwołanie do zapotrzebowania transportu powietrznego NATO (*NARAT*);
- akceptację lub odmowę realizacji zadania, w tym:
 - przewidywany czas (*ETA*) przylotu samolotów na lotnisko załadunku (data, czas);
 - ilość i typ samolotów, które będą wykorzystane;
 - łączną planowaną liczbę samolotów;
 - przewidywany czas przylotu samolotów na lotnisko wyładunku;
 - przewidywany czas zakończenia zadania na lotnisku (lotniskach) wyładunku (*DTG*).

**Informacja o akceptacji bądź odrzuceniu zapotrzebowania
na transport powietrzny NATO (*TRANSAR*)**

Omawiana informacja jest wykorzystywana przez wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO do informowania wszystkich zainteresowanych stron o przyjęciu przez państwo wydzielające siły i środki transportu powietrznego do realizacji zadania koordynowanego przez organa dowodzenia NATO. *TRANSAR* w powyższym kontekście traktowany jest jako formalny dokument rozkazodawczy NATO dla państwa wydzielającego siły i środki transportu powietrznego oraz formalna (oficjalna) odpowiedź dla państwa zapotrzebowującego transport powietrzny NATO. Informacja ta (tj. *TRANSAR*) wykorzystywana jest także dla informowania o odrzuceniu zapotrzebowania na transport powietrzny NATO.

Informację opracowują i przesyłają wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO, natomiast adresatami wykonawczymi są państwo wydzielające siły i środki transportu powietrznego oraz państwo zapotrzebowujące transport powietrzny NATO.

Adresatami informowanymi są: Ośrodek Koordynacji Mobilności Dowództwa Sił Sojuszniczych w Europie w przypadkach, gdy realizacja zadania koordynowana jest na szczeblu Głównego Dowództwa Podległego (*MSC*) oraz Głównie Dowództwo

ZASTRZEŻONE

NATO/Główne Dowództwo Podległe (*MNC/MSC*), gdy realizację zadania koordynuje bezpośrednio *AMCC*.

Priorytet transmisji *TRANSAR* określany jest zwykle jako *IMMEDIATE*, a klauzula tajności jako *NATO CONFIDENTIAL*, chyba że sytuacja usprawiedliwia zastosowanie wyższej klauzuli tajności.

Standardowy układ informacji o akceptacji lub odrzuceniu zapotrzebowania na transport powietrzny NATO obejmuje: identyfikator wiadomości, nadawcę, adresatów, kody zawartości tematycznej, klauzulę tajności. **W części głównej:**

1. Dokumenty odniesienia (zapotrzebowanie na transport powietrzny NATO, numer i data);
2. Akceptację lub odrzucenie zapotrzebowania (w przypadku odrzucenia z krótkim wyjaśnieniem i alternatywą);
3. Przydzielony priorytet realizacji;
4. Typ i ilość samolotów wydzielonych do realizacji zadania;
5. Okres czasu, na jaki wydzielono siły i środki transportu powietrznego do realizacji zadania (od – do *DTG*);
6. Ilość przydzielonych godzin i samolotów;
7. Przewidywany czas przylotu do punktu załadunku;
8. Numer zadania i kryptonimy;
9. Instrukcje koordynacyjne (jeśli są wymagane);
10. Uwagi.

Meldunek o zakończeniu realizacji zadania

Meldunek o zakończeniu realizacji zadania (*NATO Mission Completion Report*) wykorzystywany jest do informowania odpowiednich organów dowodzenia i kierowania transportem powietrznym NATO i narodowych o wykonaniu (zakończeniu realizacji) zadania koordynowanego przez NATO-wskie organa dowodzenia.

Nadawcą meldunku jest jednostka wojskowa realizująca zadanie, a adresatami: narodowe wojskowe organa stawiania zadań w zakresie transportu powietrznego, wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO oraz organa kierowania wojskowym transportem powietrznym państwa zapotrzebowującego transport.

ZASTRZEŻONE
92 z 110

Z-1464/WW

Meldunek przesyłany jest drogą elektroniczną. Priorytet transmisji oraz klauzula tajności meldunku określone są według konkretnych potrzeb. **Układ meldunku obejmuje:**

W części wstępnej:

1. Identyfikator wiadomości, nadawcę adresatów, kody zawartości tematycznej i klauzulę tajności.

W części głównej:

1. Czas zakończenia realizacji zadania;
2. Ilość wykonanych samolotolotów / godzin nalotu;
3. Ilość przewiezionych pasażerów i/lub ton metrycznych ładunku;
4. Uwagi.

Meldunek o stopniu realizacji zadania

Meldunek o stopniu realizacji zadania (*NATO Mission Progress Report*) jest wykorzystywany do informowania właściwych wojskowych organów dowodzenia transportem powietrznym NATO oraz narodowych organów kierowania lub dowodzenia wojskowym transportem powietrznym o stopniu zaawansowania realizacji zadań trwających dłużej niż 24 godziny. Pierwsze meldunki powinny być przesłane o 0600Z dnia następującego po dniu rozpoczęcia realizacji zadania i składane w cyklu dobowym do momentu przesłania meldunku o zakończeniu realizacji zadania (*NATO Mission Complete Report*).

Nadawcą meldunku jest jednostka lub jednostki lotnictwa transportowego realizujące przewozy, bądź jednostka lub jednostki przewożone drogą powietrzną.

Adresatami meldunku są organa dowodzenia wojskowym transportem powietrznym państwa wydzielającego siły i środki transportu powietrznego oraz odpowiednie wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO.

Układ meldunku o stopniu realizacji zadania standardowo obejmuje:

W części wstępnej:

1. Identyfikator wiadomości, nadawcę, adresatów, klauzulę tajności, kody zawartości tematycznej, dokumenty odniesienia.

W części głównej:

1. Sytuację i położenie sił na określonej godzinę (*DTG*);

2. Ilość wykonanych samolotów/godzin nalogu;
3. Ilość przewiezionych pasażerów i/lub ton metrycznych ładunku;
4. Ilość pasażerów i/lub ton metrycznych ładunku pozostałych do przewiezienia;
5. Uaktualniony, zweryfikowany czas zakończenia realizacji zadania (*DTG*);
6. Uwagi.

Meldunek o opóźnieniu realizacji zadania

Meldunek o opóźnieniu realizacji zadania (*NATO Airlift Delay Report*) jest wykorzystywany do informowania odpowiednich organów dowodzenia NATO i narodowych o opóźnieniach w rozpoczęciu, realizowaniu bądź zakończeniu realizacji zadania koordynowanego przez wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO.

Nadawcą meldunku jest jednostka lotnictwa transportowego lub dowódca załogi (w przypadkach opóźnień rozpoczęcia realizacji bądź zakończenia zadania).

Adresatami wykonawczymi są organa dowodzenia bądź koordynacji na lotniskach tranzytowych i docelowych, a także jednostka wysyłająca przewożone siły (ładunek), jak i przyjmująca je.

Adresatami informowanymi będą: macierzysta jednostka lotnictwa transportowego, narodowe organa stawiania zadań w zakresie transportu powietrznego, organa kierowania wojskowym transportem powietrznym państwa, na rzecz którego realizowane jest zadanie oraz wojskowe organa dowodzenia transportem powietrznym NATO koordynujące realizację zadania.

Ze względu na charakter zawartych w meldunku informacji powinien być on przesłany przez najszybsze dostępne kanały łączności, przy wykorzystaniu najniższej akceptowalnej klauzuli tajności.

Standardowy układ meldunku o opóźnieniu realizacji zadania obejmuje:

W części wstępnej:

1. Identyfikator wiadomości, nadawcę, adresatów, klauzulę tajności, kody zawartości tematycznej, dokumenty odniesienia.

W części głównej (treść informacji nie jest sformalizowana, ale powinna zawierać co najmniej):

1. Numer zadania, lotu bądź lotów które są opóźnione;
2. Nowe skalkulowane czasy przylotu na lotnisko wyładunku i lotniska pośrednie;
3. Powód opóźnienia.

ZAKOŃCZENIE

Rola transportu powietrznego w sojuszniczych działaniach połączonych systematycznie wzrasta. Wyraźnie widoczna staje się tendencja do realizacji przewozów powietrznych w wymiarze sojuszniczym i koalicyjnym z jednoczesnym angażowaniem sił lotnictwa transportowego kilku czy nawet kilkunastu państw.

Efektywność transportu powietrznego determinowana jest w coraz większym stopniu nie tylko kompatybilnością sprzętu lotniczego, ale również stosowaniem ujednoliconych procedur planowania, organizowania i prowadzenia działań.

Treści zawarte w skrypcie opisują założenia doktrynalne i procedury taktycznego transportu powietrznego NATO oraz dotychczas obowiązujące rozwiązania narodowe w tym zakresie.

Wraz ze zmianami w doktrynach NATO w obszarze transportu powietrznego oraz gromadzeniem narodowych doświadczeń związanych z wprowadzaniem nowego samolotu transportowego, skrypt będzie uzupełniany i poprawiany.

BIBLIOGRAFIA

1. *AAP-15 Glossary of Abbreviations used in NATO Documents.*
2. *AAP-6(U) NATO Glossary of Terms and Definitions.*
3. *ATP-33(B) NATO Tactical Air Doctrine.*
4. *ATP-33(C) (AJP-3.3) Joint Air and Space Operations Doctrine.*
5. *ATP-53(A) NATO Air Transport Policies and Procedures.*
6. Balcerowicz B. i inni, *Koncepcja strategiczna obrony Polski lat dziewięćdziesiątych*, AON, Warszawa 1991.
7. *Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie wojskowym Rzeczypospolitej Polskiej*, Tymczasowa, DWLOP, Warszawa 1998.
8. Kaczmarek J., Skowroński A., *Doktryna obronna Rzeczypospolitej Polskiej*, AON, Warszawa 1990.
9. Mańkowski R., *Lotnictwo transportowe w operacji obronnej na terenie kraju*, AON, Warszawa 1992.
10. *Podręcznik interoperacyjności w zakresie działań Sił Powietrznych.*
11. *Podstawy taktyki lotnictwa*, Podręcznik, DWLot, Poznań 1986.
12. *Regulamin Działania Taktycznych Sił Powietrznych*, DWLOP, Warszawa 1996.
13. *Regulamin organizacji pracy organów dowodzenia w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, SG WP, Warszawa 1996.
14. *STANAG 3146 Planning Procedures for Tactical Air Transport Operations.*
15. *STANAG 3998 NATO Air Transport Policies and Procedures.*
16. *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej* przyjęta na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 23 maja 2000 r.
17. *Sztuka operacyjna lotnictwa*, Podręcznik, DWLot, 1981.
18. Szymański R. i inni.: *Lotnictwo wojskowe*, AON, Warszawa 1998.
19. *Taktyka lotnictwa transportowego*, Podręcznik, DWLot, Poznań 1990.

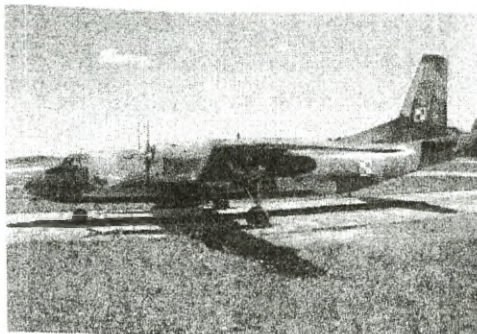
ZASTRZEŻONE

ZAŁĄCZNIKI

Z-1464/WW

ZASTRZEŻONE
97 z 110

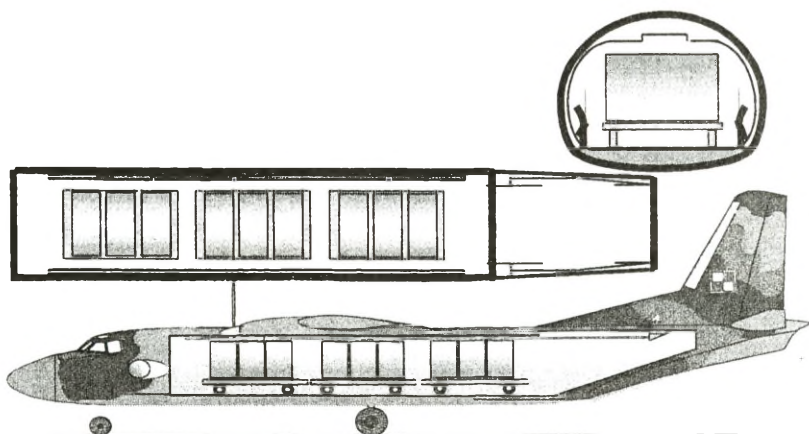
MOŻLIWOŚCI SAMOŁOTU An-26



▪ długość całkowita	- 23,80 m
▪ rozpiętość	- 29,20 m
▪ wysokość	- 8,58 m
▪ masa startowa	- 24 000 kg
▪ prędkość max.	- 480 km/h
▪ pułap praktyczny	- 7 700 m
▪ zasięg	- 1 200 km
▪ udźwieg	- 5 500 kg
▪ liczba członków załogi	- 5
▪ max. długotrwłość lotu	- 5,25 godz.

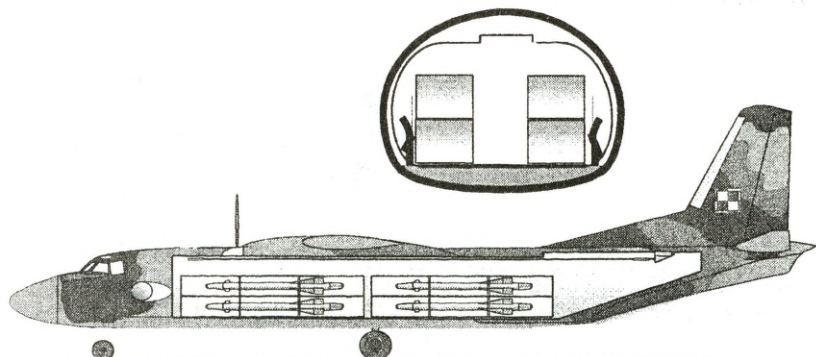
An-26 – wariant transportowy

Trzy palety na kołach z hamulcami o wymiarach 2,4 x 1,6 m (dł. x szer.)
 Na każdej palecie trzy skrzynie o wymiarach 1,5 x 1,0 x 0,6 m (dł. x szer. x wys.)



An-26 – wariant transportowy

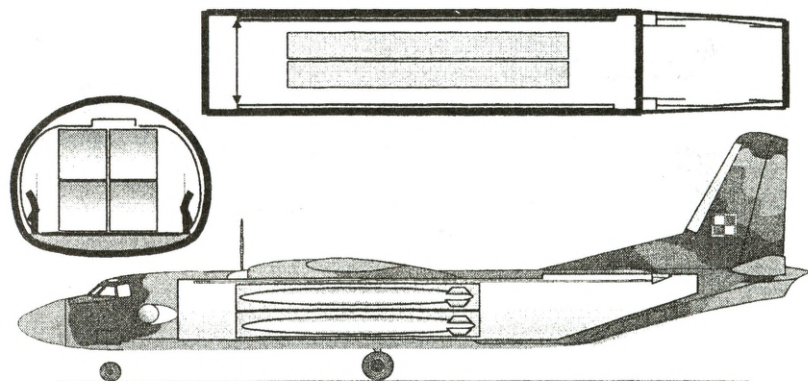
Osiem pocisków raketowych powietrze – ziemia typu H-25 w skrzyniach o wy-



miarach 4,82 x 0,57 x 0,65 m (dł. x szer. x wys.) Masa całkowita pocisków wraz ze skrzyniami ~ 4000 kg

An-26 – wariant transportowy

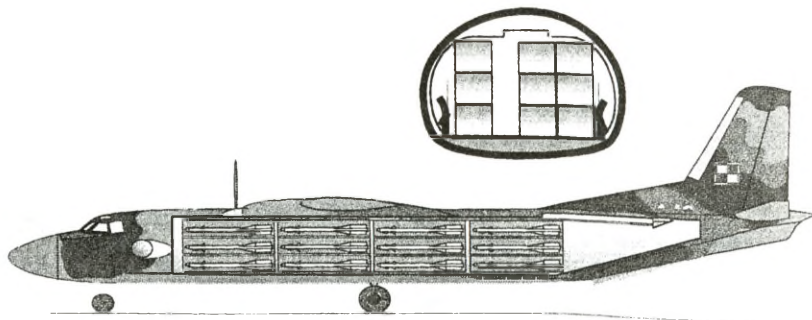
Cztery zbiorniki paliwa 1150 l. w skrzyniach o wymiarach 6,5 x 0,75 x 0,66 o łącznej masie ok. 600 kg



ZASTRZEŻONE

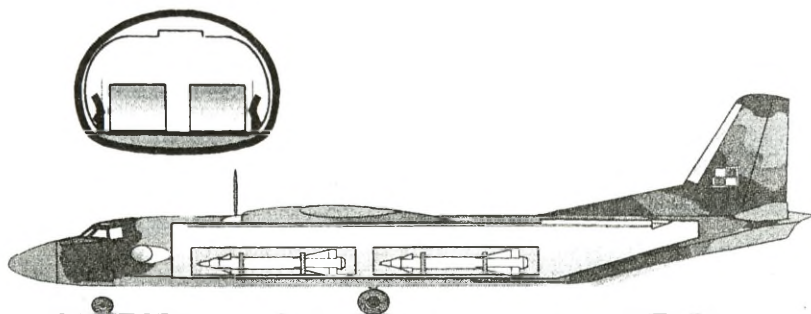
An-26 – wariant transportowy

36 pocisków rakietowych powietrze – powietrze typu R-60 w skrzyniach o wymiarach 2,44 x 0,5 x 0,5 m (dł. x szer. x wys.). Masa całkowita pocisków wraz ze skrzyniami ~ 4000 kg



An-26 – wariant transportowy

Cztery pociski rakietowe powietrze – ziemia typu H-29 w skrzyniach o wymiarach 4,35 x 0,9 x 0,85 m (dł. x szer. x wys.) Masa całkowita pocisków wraz ze skrzyniami ~ 4000 kg

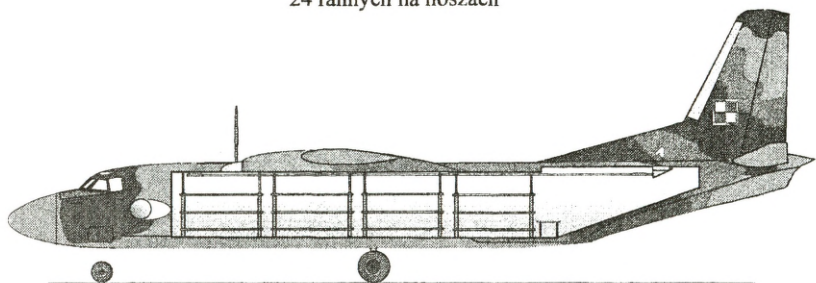


ZASTRZEŻONE
100 z 110

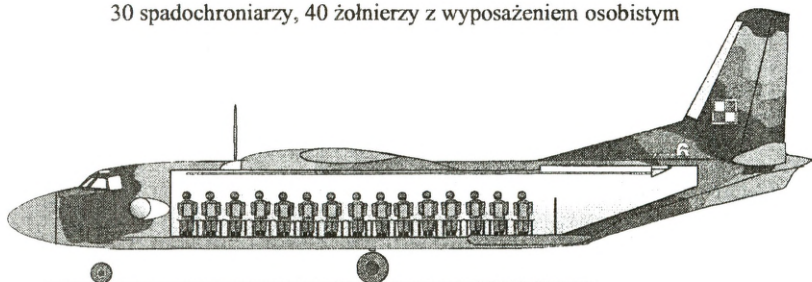
Z-1464/WW

An-26 – wariant sanitarny

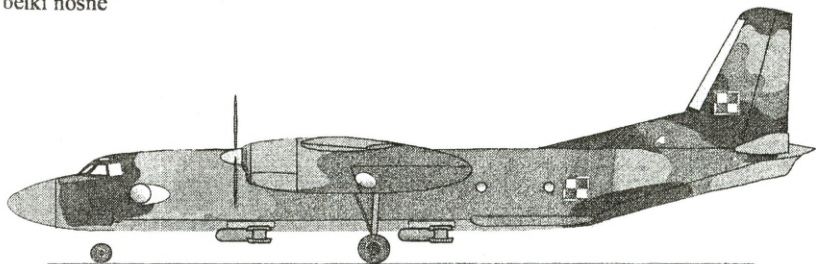
24 rannych na noszach

**An-26 – wariant desantowy**

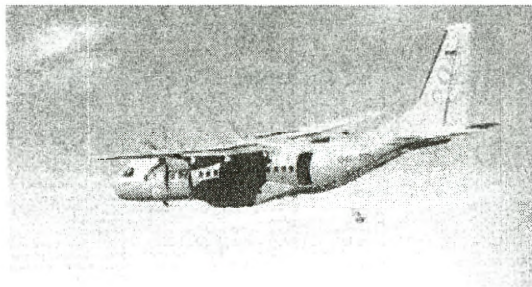
30 spadochroniarzy, 40 żołnierzy z wyposażeniem osobistym

**An-26 – wariant specjalny (uzbrojony)**

Cztery belki nośne typu BDZ-34 z możliwością podwieszania ładunków bombowych o masie do 500 kg. Masa całkowita podwieszanego uzbrojenia 2000 kg + 90 kg belki nośne



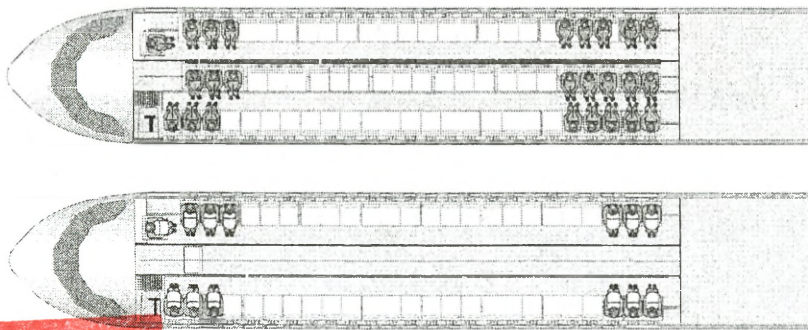
MOŻLIWOŚCI SAMOLOTU CASA C-295



- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| ▪ masa ładunku (kg) – 9 700 | ▪ długość ładowni (m) – 12,69 |
| ▪ masa paliwa (kg) – 6 030 | ▪ szerokość podłogi (m) – 1,84 |
| ▪ masa startowa maks.(kg) – 23 200 | ▪ wysokość ładowni (m) – 2,37 |
| ▪ start do wys. 15m (m) – brak danych | ▪ liczba pasażerów – 69 |
| ▪ lądowanie z wys.15m (m) – 750 | ▪ liczba skoczków – 65 |

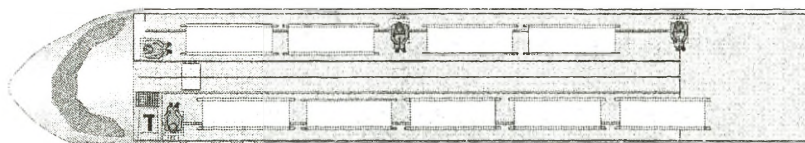
C-295 – wariant desantowy

50 spadochroniarzy, 73 żołnierzy z wyposażeniem osobistym

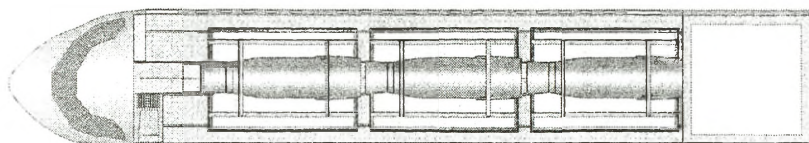


C-295 – wariant sanitarny

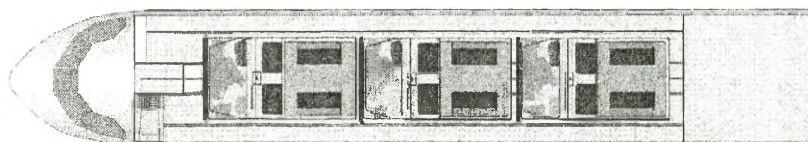
24 nosze z rannymi oraz 4 osoby z personelu medycznego

**C-295 – wariant transportowy**

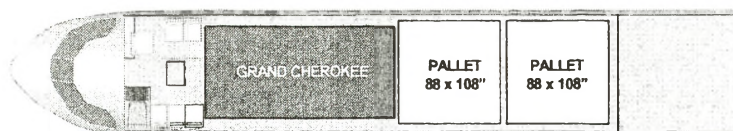
3 silniki lotnicze typu EJ-200 lub E-404

**C-295 – wariant transportowy**

3 lekkie pojazdy terenowe

**C-295 – wariant transportowy**

1 samochód terenowy „Grand Cherokee” w pełni wyposażony i zatankowany
(2780 kg), 5 osób (każda po 90 kg) oraz ładunek na 2 paletach (4000 kg)



ZASTRZEŻONE

C-295 – wariant transportowy

2 samochody terenowe „Grand Cherokee” w pełni wyposażone i zatankowane
(2780 kg), 10 osób (każda po 90 kg) oraz ładunek na 1 palecie (2000 kg)



ZASTRZEŻONE
104 z 110

Z-1464/WW

PODSTAWOWE DANE SAMOLOTU C-27J „SPARTAN”



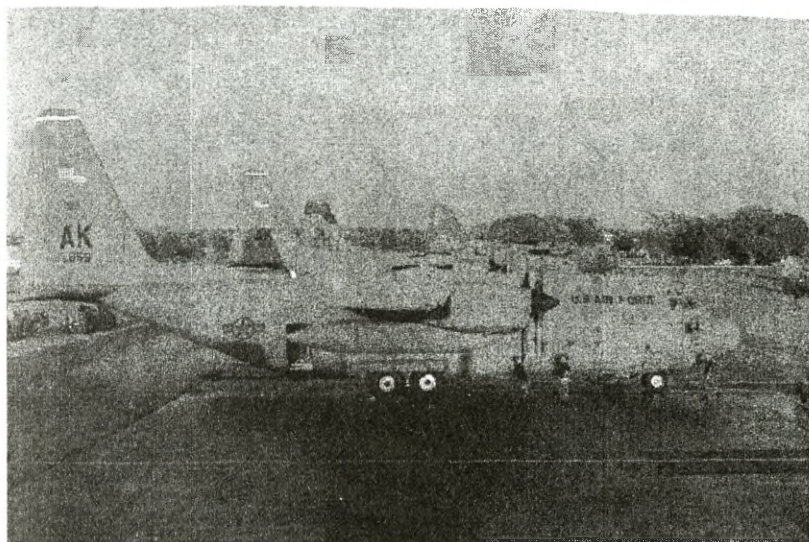
Dane	C-27J
Możliwości ładunkowe	
ładowność max. (kg)	9500
Wymiary kabiny ład. (m)	
długość	8,58
szerokość	2,45
wysokość	2,25
Liczba zabieranych	
żołnierzy	50
spadochroniarzy	42
rannych na noszach	24
palet	5 po 1000 kg
kontenerów	?
Zasięg z max. ładunkiem (km)	2130
Zasięg z max. ilością paliwa (km)	4685

PODSTAWOWE DANE SAMOLOTU An-32



Dane	An-32
Możliwości ładunkowe	
ładowność max. (kg)	5500
Wymiary kabiny ład. (m)	
długość	12,48
szerokość	2,30
wysokość	1,84
Liczba zabieranych	
żołnierzy	50
spadochroniarzy	42
rannych na noszach	24
palet	4 po 1500 kg
kontenerów	-
Zasięg z max. ładunkiem (km)	850
Zasięg z max. ilością paliwa (km)	2000

PODSTAWOWE DANE SAMOLOTU C-130



Dane – Typ samolotu	C-130J	C-130H
Możliwości ładunkowe		
ładowność max. (kg)	18 955	20 886
Wymiary kabiny ład. (m)		
długość (bez rampy/z rampą)	12,19/15,32	12,5/15,73
szerokość	3,12	3,12
wysokość	2,25	1,88
Liczba zabieranych		
żołnierzy	92	92
spadochroniarzy	64	64
rannych na noszach	74	74
BWP-1	1	1
BRDM-2	2	2
STAR-266	2	2
Zasięg z max. ładunkiem (km)	5220	3602
Zasięg z max. ilością paliwa (km)	7500	5200

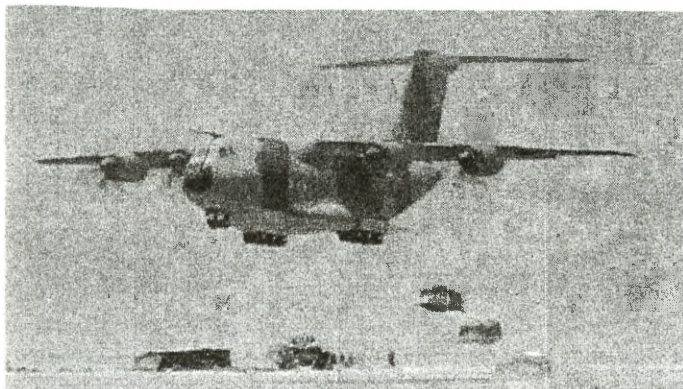
PODSTAWOWE DANE SAMOLOTU An-70/77



Dane	An-70/77
Możliwości ładunkowe	
ładowność max. (kg)	47 000
Wymiary kabiny ład. (m)	
długość (bez rampy/z rampą)	19,10/22,40
szerokość	4,00
wysokość	4,10
Liczba zabieranych	
żołnierzy	300
spadochroniarzy	280
rannych na noszach	220
BWP-1	2
BRDM-2	4
STAR-266	2
Zasięg z max. ładunkiem (km)	1350
Zasięg z max. ilością paliwa (km)	7400

Załącznik 7

PODSTAWOWE DANE SAMOLOTU A-400 (FLA)



Dane – Typ samolotu	FLA (Future Large Aircraft) – A-400
Możliwości ładunkowe	
ładowność max. (kg)	32 000
Wymiary kabiny ład. (m)	
długość (bez rampy / z rampą)	17,25/22,65
szerokość	4,00
wysokość	3,85
Liczba zabieranych	
żołnierzy	250
spadochroniarzy	220
rannych na noszach	150–180
BWP-1	2
BRDM-2	4
STAR-266	2
Zasięg z max. ładunkiem (km)	4444
Zasięg z max. ilością paliwa (km)	7593

ZASTRZEŻONE

Wydrukowano w 30 egz.
Egz. nr 1-29 – bibl. niejawną
Egz. nr 30 – archiwum
sporządził płk Roman Szustek
wykonał Leszek Mazur
Druk AON nr Z-1464/WW



ZASTRZEŻONE
110 z 110

Z-1464/WW