

A csapatok légi szállítása

László László alezredes

Alapfogalmak

Korszerű hadműveletekben gyakran előfordul, hogy a csapás, illetve a sikert elért csapatok megerősítése érdekében szükségessé válik a csapatok gyors átcsoportosítása, amelyet adott esetben csak légi szállítással lehet gyorsan végrehajtani. Így csapatainkat is fel kell készíteni légi szállítások végrehajtására. E cikk keretében a csapatoknak ilyen irányú felkészüléséhez szeretnék segítséget nyújtani.

A gépkocsizó lövészelegységek nagy távolságra történő szállítására rendszerint AN-8 és AN-12 típusú szállító repülőgépeket használnak. Bizonyos esetekben a gépkocsizó lövészelegységek harci technikai eszközök nélküli szállításába IL-18, TU-104, TU-114 és egyéb repülőgépek is bevonhatók.

Az AN-22 („ANTHEUS”) típusú repülőgép létrehozásával lehetővé vált a harcokcsialegységek harci technikával együtt való légi szállítása is. A légi szállítással szállítandó harcokcsialegységeket néha célszerűbb harcokcsik nélkül szállítani, melyeket majd az új összpontosítási körletben kapnak meg.

A légi szállítás előnyei elvitathatatlanok. Legfontosabb ezek közül, különösen a csapatok nagy távolságra történő szállítása során az időnyeres. Ezenkívül a légi szállítással megőrizzük a csapatok személyi állományának harcokcszségét, a harci technika, üzemanyag és üzemóra tartalékát.

A csapatok légi szállításhoz való előkészítése, valamint a katonai szállító repülőgépek összpontosítása céljából berakókörletet jelölnek ki. A berakókörlet magába foglalja a katonai szállító repülőgépek számára szükséges repülőtereket, a csapatok összpontosítási körleteit azok légi szállításhoz való előkészítésével, a csapatok elhelyezésére szolgáló, a repülőterre való indulás előtti várakozási körleteket, a csapatok repülőter felé vezető útvonalait és a katonai szállító légierő vezetési pontját.

A légi úton szállítandó csapatok kirakására kirakókörletet jelölnek ki. A kirakókörlet magába foglalja a katonai szállító repülőgépek repülőtereit, a repülőtérről a gyülekezési körletekhez vezető útvonalakat, valamint a katonai szállító repülőök kisegítő vezetési pontját.

A kirakókörilet a harctevékenységet folytató csapatoktól olyan távolságra legyen, hogy biztosítsa a zavartalan folyamatos kirakást és az ellenség rádiólokációs eszközeitől való rejtettséget.

A berakó- és kirakóköriletek nagysága mindig a meglévő repülőterek számától, a csapatok rejtett elhelyezésének lehetőségeitől, valamint a bevonandó katonai szállító repülőgépek és az elszállítandó csapatok számától függ.

Légi szállítás esetén a csapatok az elhelyezési körleteikből vagy az állandó diszlokációs körletükből indulnak ki az összpontosítási, majd a várakozási körletekbe.

Az összpontosítási körleteket abból a célból jelölik ki, hogy megelőzzék a csapatok és a harci technika összetorlódását a repülőterek és leszállóhelyek közelében. Ezekben a körletekben történik az alegységek beszállóhelyenkénti elosztása és a személyi állomány, fegyverzet és harci technika légi szállításhoz való előkészítése. A légi szállításra kijelölt csapatok alegységei a berakás kezdete előtt néhány órával előbb érkeznek az összpontosítási körletbe. Az összpontosítási körletet úgy kell kiválasztani, hogy legyen benne fedezék a személyi állomány, a technika és az anyagok számára, valamint hogy biztosítsa az alegységek és a harci technika rejtett és széttagolt elhelyezését.

A várakozási körleteket az alegységek számára a repülőterektől és a leszállóhelyektől 5—10 km távolságra kell kijelölni. A várakozási körleteknek olyan helyet kell kiválasztani, amely rejti és fedi a személyi állományt, a harci technikát a földi és légi megfigyeléstől. A várakozási körletbe az alegységek a berakás előtt úgy érkezzenek be, hogy még egyszer pontosítani tudják a légi szállításra vonatkozó számvetéseket és ellenőrizhessék a technikát.

Az alegységeknek az összpontosítási körletből a várakozási körletbe és a beszállóhelyhez vezető útvonalát az előjáró parancsnok által kijelölt műszaki alegységek időben előkészítik.

Ha az alegységeket az összpontosítási körlettől nem nagy távolságra levő repülőteréről szállítják, akkor az alegységeknek nem szükséges a várakozási körletbe menni, hanem a repülőgépbe való beszálláshoz és berakáshoz közvetlenül az összpontosítási körletből mehetnek.

A gyülekezési körletet — ahol az alegységeket rövid időtartamra vonják össze — a repülőterétől és leszállóhelyektől legalább 10 km távolságra kell kijelölni. A gyülekezési körlet kiválasztásakor figyelembe kell venni az alegységek rejtett elhelyezését, a tömegpusztító fegyverek elleni védelmet és a légvédelem megszervezésének lehetőségét. A gyülekezési körletet az alegységek az előjáró parancsnok utasítására hagyják el.

Abban az esetben, ha az idő korlátozott, a harcfeleladatot meg lehet szabni közvetlenül a repülőtereken való kirakáskor. Ilyenkor az alegységek közvetlenül harcba lépnek, s nem foglalják el a gyülekezési körletet.

Gyülekezési körletként lehetőleg olyan helyet kell kiválasztani, amely természetes fedezékekkel és elegendő területtel rendelkezik ahhoz, hogy az alegységek össze ne torlódjanak.

A légi szállítás végrehajtásának sikere nemcsak a katonai szállító légierő pontos munkájától függ, hanem attól is, hogyan tudja a parancsnok

és a törzs megszervezni a szállítást. Fontos, hogy a személyi állomány ismerje a csapatok légi szállításának általános rendjét, a harci technika, fegyverzet és az anyag repülőgépre való berakás előtti előkészítésének szabályait, azok rögzítését, kirakását stb.

A szállításra bevont katonai szállító légierőt a szállítandó alegységek állománya szerint osztják el. Emellett a berakó repülőtereken nem engedélyezik a katonai szállító légierő tömörülését, hogy csökkentsék az ellenség atomcsapásai általi repülőgép veszteségeket. Ebből kiindulva célszerű, ha a katonai szállító légierő településének helye közel van a szállítandó alegységek várakozási körletéhez.

A kirakó repülőtereket lehetőleg úgy kell kiválasztani, hogy az alegységek harctevékenységi körletéhez közel, de ugyanakkor kívül legyenek az ellenség földi rádiólokációs felderítő eszközei, harcászati rakétái és messzehordó tüzérségének hatótávolságán. Következtetésként megállapítható az, hogy a kirakó repülőtérnek és a gyülekezési körletnek az arcvonalától lehetőleg olyan távolságra kell lenniük, hogy ez a távolság ne haladja meg azt a távolságot, melyet az alegységek a harcbevétel előtt egy éjszakai menet alatt képesek megtenni.

A csapatok légi szállításának megszervezése

A csapat légi szállítások tervezésének és megszervezésének kiindulási adatai a következők: a csapatok feladata, állománya és a szállítás rendje, a szállításba bevonásra kerülő szállító repülőgépek száma és típusa, a be- és kirakó repülőterek, a csapatok berakásához szükséges készenléti idő, a harci- anyagi- és technikai biztosítására vonatkozó intézkedések, valamint a nem légi szállítással szállítandó személyi állomány és technika továbbításának rendje és ideje. Mindez az előjáró parancsnok elhatározása alapján harci intézkedés formájában jut el az egységparancsnokhoz.

A feladat kézhez vétele után az egységparancsnok tisztázza feladatát, értékeli a helyzetet és felkészül a szállítás megszervezésére és végrehajtására.

A csapatok szállító légierővel történő szállítására vonatkozó számvetéseket az egység törzse, vagy az alegység törzse a szállítást végrehajtó katonai szállító légierő képviselőjével együtt készíti el (1. sz. melléklet).

A csapatok légi szállításának lehetőségeit meghatározza a bevonásra kerülő katonai szállító repülőgépek száma, azok teherszállító fülkéjének mérete, teherbíróképessége, az alegységek be- és kirakásra kijelölt körletekben levő repülőterek mennyisége, azok befogadóképessége, a bonyolult időjárási viszonyok között éjjel, illetve nappal történő repülések biztosításához szükséges berendezések, a személyzet repülőképzésének színvonala és az időjárási viszonyok.

A szükséges fordulók számának megállapítása céljából kiszámítják a szállítandó egységek súlyát az alábbi sorrendben:

— minden egyes alegységre vonatkozóan külön ki kell számítani a szállítandó harckocsik, páncélozott szállítójárművek, lövegek, gépkocsik és egyéb technika mennyiségét,

— ki kell számítani a személyi állomány és teher súlyát, a repülőgépen szállítandó harci technikával együtt,

— meg kell állapítani a harci technika nélkül szállítandó személyi állományt.

Ezután meghatározzák a szükséges fordulók számát (K_0), amely úgy történik, hogy a teher összsúlyát (P) elosztjuk a repülőgép teherbíróképességével (Q).

$$K_0 = \frac{P}{Q}$$

Abban az esetben, ha a teherszállítás különböző típusú repülőgépeken történik, meg kell állapítani minden egyes repülőgéptípusra vonatkozóan a szükséges gépek számát. Az alegységek szállításához szükséges repülőgép-fordulók számának megállapítása után ki kell számítani azt az időt, amely a szállítás végrehajtásához szükséges. Az alegységek szállítása történhet egyidejűleg, folyamatosan vagy kombinált módszerrel.

Lehetséges a szállítás egy, illetve több fordulóval, vagy az erők egy része elszállítható egy fordulóval, a többi pedig néhány fordulóval. A gépkocsizó lövész- és harckocsialegységeket rendszerint folyamatosan szállítják.

A folyamatos szállítás sokkal több időt vesz igénybe, mint az egyidejű szállítás, de az alegységek egyidejű szállításához lényegesen több katonai szállító repülőgép, valamint repülőtér szükséges, amelyeket a csapatok gyors manőverező tevékenységének viszonyai között nem mindig lehet előkészíteni.

Ugyanakkor a fel- és leszálló repülőterek száma a folyamatos szállítás megszervezésével jelentősen csökken, az egyidejű szállításhoz szükséges repülőterek mennyiségéhez viszonyítva.

Folyamatos szállítás esetén az alegységek kisebb része semmisíthető meg az ellenség nukleáris csapásai által, mint egyidejű szállítás esetén, mivel folyamatos szállítás során a szállítást végrehajtó alegységeket és repülőgépeket nem összpontosítják a repülőtereken olyan mennyiségben, mint az egyidejű szállítás esetében. Természetesen az ellenség nukleáris csapásméréseinek veszélye fennáll, mivel az ellenség a repülőtereket akarja megsemmisíteni, azért a folyamatos szállítás biztosítása érdekében megbízható légvédelemről, valamint tartalék repülőterekről kell gondoskodni.

Az alegységek szállítási módjainak összehasonlításakor figyelembe kell venni azt is, hogy az egyidejű szállítás bonyolult időjárás viszonyok között és éjszaka, a szervezést tekintve jóval bonyolultabb, mint folyamatos szállítás esetén.

Az elmondottakból következik, hogy az alegységek jelentős részének egyidejű szállítása a folyamatos szállításnál mind szervezését (több repülőtér berendezése, nagy számú repülőgépek kijelölése), mind végrehajtását illetően jóval nehezebb.

Az egyidejű szállításhoz szükséges légi szállítóeszközök vagy az alegységek nagy távolságra történő folyamatos szállításához szükséges repülő-

gép-fordulók kellő mennyiségének meghatározása után el kell készíteni az egyszerű és bonyolult időjárási viszonyok közötti szállítások időszámvetését.

Az egyidejű és folyamatos szállításhoz szükséges idő sok tényezőtől függ. Ezek között legfontosabb az alegységek rendelkezésére álló be- és kirakó repülőterek száma, valamint a katonai szállító légierő egységeinek és alegységeinek a szállításban való részvételének módja.

Az alegységek légi szállításakor az időjárási viszonyoktól függően a katonai szállító légierő egységei és alegységei különböző szállítási módokat, egyes repülőgépekkel vagy csoportos repülőgépekkel való felszállásokat (repülőraj, repülőszázad) alkalmazhatnak.

Az alegységek szállítására kijelölt szállítógépek a szállításokat egy vagy több légi útvonalon is végrehajthatják. Ugyanakkor a repülőgépek minden útvonalra egy vagy több repülőtérről szállhatnak fel, s azért minden útvonalon különböző mennyiségű repülőgép lehet. Ez kihat a szállítás végrehajtásának idejére is, mivel a szállító repülőgépek a repüléseket valamennyi útvonalon egyidejűleg is végrehajthatják. Következésképpen az alegységek légi szállításának idejét azon útvonal alapján határozzák meg, amelyen a legtöbb repülőgép hajt végre szállítást és ahol az alegységek szállítása a leghosszabb időt igényli.

Egyidejű szállítás esetén ezt az időt a következő képlettel állapíthatjuk meg:

$$T_0 = t_{\text{passz}} + t_{\text{rep}}$$

ahol T_0 = az egyidejű szállításhoz szükséges idő,

t_{passz} = a passzív idő,

t_{rep} = a repülőgépek repülési ideje a berakó repülőtértől a kirakó repülőtérig.

A repülőgépre vonatkozó passzív időt a következő képlet alapján számíthatjuk ki:

$$t_{\text{passz}} = t_b + t_p + t_k$$

ahol t_b = a repülőgép berakásának ideje,

t_p = a személyi állomány pihenésére és a következő repülés előkészítésére fordított idő,

t_k = a repülőgép kirakásának ideje.

A repülőgépek repülési ideje (t_{rep}) az alábbi képlet alapján állapítható meg:

$$t_{\text{rep}} = \frac{S}{V_c} + t_1 (n - 1)$$

ahol S = a berakó repülőtértől a kirakó repülőtérig megteendő út hossza,

V_c = a repülőgép repülésének átlagsebessége,

t_1 = a repülési időintervallum a repülőgépek között,

n = az egy útvonalon repülést végrehajtó repülőgépek száma.

Az alegységek folyamatos légi szállításakor a szállítási idő a következő képlet alapján állapítható meg:

$$T_f = (2\gamma - 1) \cdot t_{\text{rep}} + \gamma t_{\text{passz ki}} + (\gamma - 1) t_{\text{passz be}}$$

ahol T_f = az alegységek folyamatos szállításához szükséges idő,

γ = azon fordulók száma, melyeket az alegységek folyamatos szállításakor a kijelölt repülőgépeknek végre kell hajtani,

t_{rep} = a repülőgépnek a berakó repülőtértől a kirakó repülőtérrig való repülési ideje,

$t_{\text{passz ki}}$ = a repülőgép repülése során a kirakási repülőtérrig eltelt passzív idő,

$t_{\text{passz be}}$ = a repülőgépnek a kirakó repülőtérről a berakó repülőtérrig megtett repülésének passzív ideje.

A fordulók száma, melyeket az alegységek folyamatos szállításakor a repülőgépeknek meg kell tenniük, a következő képlet alapján határozható meg:

$$\gamma = \frac{K_0}{K_p}$$

ahol γ = a repülőgépek fordulóinak száma az alegységek folyamatos szállításakor,

K_0 = a repülőgépek fordulóinak száma az alegységek szállításakor,

K_p = az alegységek folyamatos szállítását végrehajtó repülőgépek száma.

A helyzet értékelése és az elvégzett szállítások alapján a parancsnok kiadja elhatározását az alegységek katonai szállító légierővel történő elszállítására.

A parancsnok szállításra való elgondolásának megfelelően az alegységparancsnokok — azokra az adatokra támaszkodva, melyeket az előjáró parancsnoktól és saját törzsétől kapnak a bevonásra kerülő katonai szállító légierő állományáról, a berakó- és kirakó repülőterekről stb. — megállapítják az alegység légi szállításának rendjét. Minden speciális kérdésben, amely a személyi állomány, harci technika és anyag szállításával kapcsolatos, a parancsnok rendszerint a katonai szállító légierő képviselőjével együttesen dönt. A parancsnok vele együtt pontosítja: a szállítandó alegységek állományát és azok szállításához a szükséges repülőgépek számát, minden alegység be- és kirakó repülőtereit, ettől függően — a várakozási körletet és gyülekezési körletet, az alegység megérkezésének idejét és rendjét a berakó repülőtérré, a kirakás sorrendjét és időszámvetését az új körletben, a tömegpusztító fegyverek elleni védelemre és a légvédelemre vonatkozó intézkedéseket a berakó- és kirakókörletekben, a vezetés és híradás megszervezését a berakó repülőtérré való menet alatt, a repülés során és a kirakás idején.

Ha a helyzet és az idő lehetővé teszi, a parancsnok a törzsfőnökkel és az alegységparancsnokokkal közösen szemrevételezi a berakó repülőte-

reket, a várakozási körletet, az ahhoz vezető útvonalakat és a repülőgép berakásához szolgáló helyeket. Ha a berakó repülőtér jelentős távolságra van az alegység elhelyezési (vagy összpontosítási) körletétől, akkor a várakozási körletet térképen állapítják meg.

A parancsnok utasítása alapján a törzs a katonai szállító szolgálat és légierő képviselőjével közösen kidolgozza a szállítási tervtáblázatot, amelyben feltüntetik: a szállítandó alegységeket és a szállítandó emberek számát, a harci technika és anyagok mennyiségét (fordulónként), a be- és kirakó repülőtereket, a katonai légierőtől a szállításba bevonásra kerülő repülőgépek számát, a repülés magasságát, a repülőgép felszállásának idejét a berakó repülőtérről, az alegység kiszállási körletében való leszállás kezdetének és végének időpontját, a gyülekezési körletet és az abban történő összpontosítás idejét.

A szállítási tervtáblázat kidolgozása során nagy gonddal kell azt összehangolni az alegységek repülési és kirakási időszámvetésével. Ez azért fontos, mert a kirakó repülőterek száma rendszerint kevesebb a berakó repülőterek számánál, sok esetben az alegységek csak egy repülőtéren fognak kiszállni (kirakodni). Ezért, hogy a repülőtér nagyszámú katonai szállító repülőgépet tudjon fogadni, figyelembe kell venni annak áteresztőképességét. Például, ha 20 repülőgép fog végrehajtani „egyesrepülőgép” felszállást a repülőgépek közötti 2 perces időközzel, akkor az összes repülőgép leszállásának ideje a kiszállási körletben 38 percet tesz ki. Ennek az időnek a figyelembevételével kell megtervezni a következő alegységek kiszállását (kirakását).

Az alegységek új körletbe való szállításának tervezésekor elő kell írni, hogy az alegységek a kiszállás után lehetőleg egyszerre gyűljenek össze a gyülekezési körletben. Ez jelentősen fokozza az alegység harckészültségét a küszöbön álló harctevékenységhez. Ebből a célból ajánlatos elsősorban azokat az alegységeket berakni és szállítani, amelyeknek a kirakási helyről a gyülekezési körletbe való menete időt vesz igénybe.

Nagy figyelmet kell fordítani a személyi állomány és harci technika repülőgépbe való beszállása, illetve berakása számvetésének elkészítésére. Ezeket a számvetéseket az alegység, a katonai szállító szolgálat és légierő törzsei általában minden alegységre vonatkozóan külön-külön készítik el.

A várakozási körletbe való megérkezés után a parancsnok pontosítja az egység elhelyezését, azután az alárendelt parancsnokokkal és megerősítő eszközök parancsnokával, valamint a katonai szállító szolgálat és légierő képviselőjével szemrevételezi a felszálló repülőtereket. Ennek során pontosítja a repülőgépállások helyét, a repülőgépek fedélzeti számát, az alegységek megindulási helyzetét a beszállás előtt, azok repülőtérhez és közvetlenül a repülőgéphez vezető menetvonalát, a harci technika berakásának, a személyi állomány beszállásának rendjét és sorrendjét, a vezetési pont helyét és a jelzéseket.

Ezután az alegységparancsnok a katonai szállító szolgálat és légierő tisztjeivel együtt összeállítja a berakási tervét. A terv elkészítésekor a repülőgépek megterhelésének lehető legcélszerűbb változatait választják ki, valamint ügyelnek arra, hogy az alegységek a berakási helyhez való menet során ne keresztezzék egymás útját, a repülőgépek kirakása során

pedig minimális idővesztéséget engednek meg a személyi állomány kiszállása és az alegységek harci technikájának kirakása között.

Az alegység berakási tervében fel kell tüntetni: a repülőgépek álláshelyét és azok fedélzeti számát, a megindulási helyzetet és a repülőgépekhez vezető menetvonalakat, a berakás vezetőjének és a forgalomszabályozóknak az alegységektől és repülőgéptől való távolságát és helyét, a berakát, felszállás és kirakás kezdetének és végének jelzéseit (2. számú melléklet).

A szállítandó alegység (kezelőszemélyzet) parancsnokai közül minden repülőgépre célszerű egy csoportvezetőt kijelölni. Az ő kötetmei közé tartozik: a beszállás előtt — összeállítani a repülőgépen szállítandó személyi állomány névsorát és a harci technika és anyagok jegyzékét, a beszállás, repülés és kiszállás folyamán — szigorúan betartani a rendet és fegyelmet a repülőtéren és a levegőben, valamint venni és végrehajtani a vezetési és irányítási jelzéseket.

A csapatok katonai szállító légierővel való szállításának biztosítása

A csapatok katonai szállító légierővel történő szállításakor igen nagy jelentősége van a szállítások biztosításának.

A csapatok légi szállításának biztosítása magába foglalja: a légi felderítést, a légvédelmet, a csapatok és a katonai szállító légierő tömegpusztító eszközök elleni védelmét, az álcázást és a szállítások rejtettségét.

A légi felderítés az előljáró parancsnokok erőivel és eszközeivel történik és feladata az ellenséges vadászrepülő, bombavető, rádiólokátorok és rakétaeszközök mennyiségének és típusának megállapítása, amelyek befolyással lehetnek a szállítandó alegységekre és a katonai szállító légierőre a be- és kirakókörletekben és a szállítás alatt. Az időjárás légi felderítésének alapvető feladata az, hogy a felszállás kezdetéig meghatározza a meteorológiai viszonyokat az útvonal egész hosszán és magasságán, megállapítsa a látási viszonyokat és felfedje az olyan veszélyes időjárási jelenségek meglétét, mint jegesedés, erős szelek, viharok stb. Ez utóbbiakról kaphatnak felvilágosítást (adatokat) a repülés útvonalán levő repülőgépek személyzetétől is.

Az alegységek légi szállításának légvédelmét az előljáró parancsnok utasítására kell megszervezni.

A légvédelem alapját az alegységek légi szállításánál a vadászlégierő és a légvédelmi rakéták általi oltalmazás képezi a be- és kirakókörletekben, valamint az ellenséges vadászrepülőgépek hatósugarán belül levő útvonalakon.

A légi úton szállítandó alegységek légvédelmének fő erő kifejtését a be- és kirakókörletekben kell összpontosítani, valamint a katonai szállító légierő azon repülési útvonalszakaszain, ahol az ellenség vadászlégiereje, pilótánélküli eszközei és légvédelmi eszközei a leghatékonyabbak.

A be- és kirakókörletek légvédelme és a katonai szállító légierő biztosítása céljából az útvonalakon kombináltan alkalmazzák a légvédelmi irányítható rakétákat, a vadászlégierőt és a légvédelmi tüzérseget.

A szállítandó alegységek és a katonai szállító légierő tömegpusztító

fegyverek általi vesztesége a be- és kirakókörletekben csökkenthető a be- és kirakásra fordított idő rövidítésével, az alegységek személyi állománya és harci technikája rejtett és széttagolt elhelyezésével, az összpontosítási, várakozási és gyülekezési körletekben, a jól szervezett figyellel és értesítéssel. Továbbá az alegységek elhelyezési körletében, valamint egyik körletből a másikba és a repülőtérré történő menet során meg kell szervezni és szüntelenül folytatni a sugár- és vegyifelderítést. A légi úton szállítandó alegységek és katonai szállító légielő értesítése a radioaktív (vegyi) szennyezésről egységes jelzésekkel történik.

A repülőtereket lehetőleg olyan távolságra kell kijelölni, amely kizárja két szomszédos repülőtér egy nukleáris töltettel való egyidejű megsemmisítését. Az alegységek részére a fő körleteken kívül tartalék körleteket is kijelölnek.

Megszervezik az alegységek be- és kirakókörleteinek gondos álcázását, a katonai szállító légielő repüléseit pedig olyan magasságban hajtják végre, amely kizárja azok felfedezését az ellenséges rádiólokációs eszközök által.

Az ellenség nukleáris csapása következményeinek felszámolására hozott intézkedéseket olyan számvetéssel és olyan méretben szervezik meg és hajtják végre, hogy azon ne zavarják az alegységek berakásának és a repülőgépek felszállásának grafikon szerinti végrehajtását, a rendeltetési helyre kellő időben történő megérkezést és a gyors kirakást.

Az alegységek be- és kirakókörleteinek közelében kell elhelyezni a különleges mentesítő helyeket, valamint a kijelölt alegységeket az ellenséges nukleáris csapások következményeinek gyors felszámolása céljából.

Az egységes terv szerinti álcázási rendszabályokat és a rejtettség biztosítását a szállítás kezdetétől a végéig be kell tartani.

A szállítások rejtettségének biztosítása céljából azok tervezésébe szigorúan korlátozott számú személyeket vonnak be, gondosan szabályozzák a mozgást és a fényálcázást az alegységek be- és kirakókörleteiben, korlátozzák a rádiók forgalmazását, megtiltják az alegységek elhelyezését a lakott területeken és a helyi lakossággal való érintkezését, megszbadják a feladatokat és a végrehajtás határidejét.

Az alegységek szállítási útvonalának álcázása mellett nagy figyelmet kell fordítani az alegységek álcázására az összpontosítási, várakozási és gyülekezési körletekben, valamint ezen körletek és a repülőterek közötti közlekedés során. Az alegységek menete a be- és kirakókörletekben szigorúan kidolgozott terv szerint, speciálisan előkészített és álcázott útvonalakon, maximális sebességgel történik. Ugyanakkor el kell érni, hogy a repülőgépből való be- és kiszállásra az alegységek minimális időt fordítsanak, valamint nem szabad megengedni a repülőterek közelében a személyi állomány, fegyverzet, harci technika és anyagi eszközök nagyarányú tömörülését.

A csapatok katonai szállító légielővel történő szállítása

Az alegységek légi úton történő szállítása céljából a felszállás előtt legalább 2 órával gondoskodni kell a katonai szállító repülőgépeknek a repülőtérré való megérkezéséről. Ez az idő szükséges a repülési útvonal meteorológiai viszonyainak pontosítására, az alegységek beszállására, a

repülőtechnika ellenőrzésére és szükség esetén a repülőgép üzemanyaggal való feltöltésére. A repülőszemélyzet ugyanakkor kapja meg a rádió- és irányítás adatait az útvonalra és az alegységek kirakó repülőtereire. A katonai szállító légierő a berakáshoz a repülőtérré érkezhet egyenként vagy csoportosan.

Az alegységek a várakozási körletből a megállapított jelre érkeznek a repülőtérré, ahol berakodnak a repülőgépekbe. Az alegységek mozgása a repülőtér körzetében csak a megállapított útvonalon történhet. Emellett az alegységek légi szállításának időbeni végrehajtása jelentős mértékben függ a katonai szállító légierő hajózó állományának, illetve az alegységeknek a felkészültségétől és tapasztalataitól.

Az alegységek légi szállításokra történő felkészítése érdekében számos előkészületet kell tenni. Többek között harcászati foglalkozásokat tartani, tanulmányozni a különböző fajtájú harci technikai és egyéb anyagoknak be-, illetve kirakási mozzanatait, valamint a személyi állomány be- és kiszállásának gyakorlati megoldását. A gépjárművezetőket gyakorlatolni kell a harcokcsik, páncélozott szállító harcjárművek, gépkocsik, lövegek, aknavetők stb. be- és kirakásában, be kell mutatni a repülőgép terhelések legcélszerűbb variánsait a teherfülkék jobb kihasználása céljából. Ezenkívül a tisztek foglalkozásokon gyakorolják a légi szállítással összefüggő számvetések kidolgozását. A tisztek és harcosok pedig el kell sajátítsák az emberek, a harci technika és anyagok katonai szállító légi erővel történő szállításának szabályait, valamint a harci technika és anyagok stb. be- és kirakásával kapcsolatos biztonsági rendszabályokat. Az egész személyi állományt ki kell oktatni az oxigén-légzőkészülék használatára, mivel a repülések — különösen a nagy távolságra történő szállítások — rendszerint nagy magasságban történnek.

Tapasztalat szerint — amennyiben elegendő idő áll rendelkezésre az alegységek légi úton való szállításának előkészítésére — ajánlatos úgy elkezdeni a szállító repülőgépek teherfülkéinek makettjeit, hogy azok méretei megfeleljenek az igénybeveendő gépekével. Ezeket a maketteket célszerű felhasználni a személyi állomány gyakorlati oktatásában a harci technika berakása, kikötése (rögzítése) és kirakása fogásainak elsajátítására.

Ha az alegységeknek azonnal a kiszállás után harctevékenységet kell folytatniuk, akkor a gyakorlatokat (foglalkozásokat) az alegységekkel legjobb gyakorló repülőtéren tartani, amelyet azonban a kirakó repülőtérhez hasonlóan kell berendezni. A gyakorló repülőtér melletti terep a lehetőségekhez képest szintén olyan legyen, mint amilyen az alegységeknek tevékenykedniük kell.

A személyi állomány, harci technika és anyagok légi úton való szállításának közvetlen előkészítése rendszerint az összpontosítási körletben történik. A harci technika előkészítése folyamán nagy figyelmet kell fordítani a motorok, hajtómű-szerkezetek, futómű üzemképességének ellenőrzésére.

A lövegeknél feltétlenül ellenőrizni kell a hátrasiklástgátló berendezéseket. A löszereket még a raktárban célszerű technikai ellenőrző vizsgálatnak alávetni. Légi úton való szállításra csak harci felhasználásra al-

kalmas löszerek kerülnek, amelyeket az előírt csomagolásban tárolnak és lepecsételnek. A csomagoláson fel kell tüntetni a teher bruttó súlyát és a löszér fajtáját. A hagyományos lövedékeket és aknákat ajánlatos össze-szerelt állapotban szállítani, a reaktív lövedékeket pedig szétszerelve, de a robbanófejjel együtt. Ha az összeszerelt löszert tartalmazó láda berakása során leesik, úgy azt óvatosan el kell távolítani a berakás helyétől és légi szállításra nem kerülhet.

A légi úton való szállításra kijelölt harci technika és anyagok súly-pontját előzetesen megállapítják és „KS” jellel látják el, mely alatt fel-tüntetik a teher súlyát. E feladat elvégzésére a tiszteket előzetesen ki kell képezni. Ebbe segítségnyújtás céljából bevonják a katonai szállító légierő szakembereit (tisztjeit).

Az alegységeknek a repülőgépbe való beszállása, valamint a harci technika és anyagok berakása céljából megindulási helyet kell kijelölni a repülőtér körzetében vagy a repülőgép álláshelyének közelében.

A technika berakása és a személyi állomány beszállása a repülőgépbe általában a repülőparancsnok utasítása alapján történik. A harci technika berakása során különös figyelmet kell fordítani a berakás biztonságossá-gára, mivel a helytelen berakás a repülőgép megrongálódását okozhatja. A repülőgépbe a berakást a raktárnyíláson keresztül hajtják végre. Az anyagok és vontatott technika berakása kötél és villamos csörlők segítsé-gével történik. Az ágyúkat pedig talpukkal hátrafelé, vagyis a repülőgép farka felé kell berakni. A lánctalpas és vontató járműveket motorjukkal a repülőgép hátsó része felé állásba rakják be a repülőgépbe.

A harci technika és anyagok repülőgépbe való berakásának befejez-tével, kikötésük csak a repülőgép súlypontjának az adott terheléssel való ellenőrzése után történhet meg. A harci technikát és anyagokat drótkötél, háló vagy speciális berendezések segítségével rögzítik. A kikötés minden esetben szilárd és megbízható kell legyen, hogy a rögzítő drótkötelek meg-lazulását és a repülőgépben szállítandó anyagok hosszirányú, kereszt- vagy függőleges elmozdulásának lehetőségét kizárjuk. A rosszul rögzített technika, anyag elmozdulhat a repülőgépben, s ezzel megbontva a súly-pontot, balesethez vezethet.

A harci technika repülőgépbe való berakásának és kirakásának ideje függ magának a technikának, anyagnak a jellegétől és a repülőgép keze-lőszemélyzetének gyakorlati tapasztalataitól.

A repülőgépek időben történő felszállásának biztosítása érdekében egyidejű repülés esetén a harci technika berakását a repülőgép felszállása előtt legalább egy órával, a személyi állomány beszállását pedig 20—30 perccel előbb be kell fejezni.

Az alegységek légi szállításának rendjét alapjaiban meteorológiai vi-szonyok, a bevonandó repülőgépek száma és az alegységek be- és kirakó-körleteiben meglévő repülőterek mennyisége határozzák meg.

Az alegységek katonai szállító légierővel történő szállítása során a rep-ülőket különféle harcrendben lehet alkalmazni: egyes gépekkel külön-böző lépcsőkben, valamint csoportosan raj, század kötelékben.

Az alegységek olyan távolságra történő szállításakor, amely megha-ladja a szállító repülőgépek hatótávolságát, a repülőgépek feltöltése (után-

töltése) az útközbeni repülőtereken vagy speciális töltőrepülőgépek segítségével a levegőben történik.

A repülőgépből való kirakás után az alegységek a gyülekezési körletbe mennek, ahonnan menetet hajtanak végre az összpontosítási körletbe, vagy a szétbontakozási terepszakasza harctevékenységi feladat végrehajtására. Lehetnek esetek, amikor a helyzet úgy kívánja, hogy az alegységek harctevékenységbe menjenek át rögtön a szállító repülőgépből való kirakás után, anélkül, hogy a gyülekezési körletbe mennének.

Az alegységparancsnok a kirakást élőszóval irányítja, a vezényszavakat jelekkel (nappal zászlókkal, éjszaka pedig fényjelzésekkel), valamint küldöncökkel (futárokkal) adja ki. A levegőben a vezetést a katonai szállító légierő rádióhálóin keresztül hajtják végre.

A szállítás ideje alatt a repülőgépben és a levegőben tanúsítandó magatartásra vonatkozóan a parancsnokok és a szállított alegység egész személyi állománya a repülésvezető utasításait köteles végrehajtani. Ugyancsak ő ellenőrzi a technika és az anyagok rögzítését.

A repülőgép leszállása és a kirakás a legfelelősségteljesebb időszak az alegységek szállításában. Mint már előbb szó volt róla, az alapvető nehézséget itt a repülőterek korlátozott száma jelenti. Ezért minden fokozatú parancsnoknak intézkedni kell a repülőgépek gyors kirakására és a leszállóhely (kirakóhely) haladéktalan felszabadítására a következő repülőgépek fogadása érdekében. Ebből a célból a kirakás a repülőgéphajtómű kikapcsolása nélkül történik, a kirakott repülőgépek pedig haladéktalanul elhagyják a repülőteret. A kirakó repülőtereken a repülőgépek tartózkodási idejének csökkentése a technikának és az anyagoknak gyors kirakása útján érhető el.

Ugyancsak figyelembe kell venni, hogy a személyi állomány kiszállására kevesebb idő szükséges, mint a harci technika kirakására. Ezért célszerű változtatni a harci technikával és személyi állománnyal érkező repülőgépeket. Ez lehetővé teszi a kirakott repülőgépek azonnali felszállását és jelentősen csökkenti a kirakó repülőtéren történő tartózkodási idejüket.

A technika és az anyagok kirakásának irányítását a repülő személyzet parancsnokai végzik, akik még a felszállás előtt eligazítják a személyi állományt a repülés sajátosságaira és rendszabályaira, a technika, valamint az anyagok kirakási szabályaira.

A lánctalpas technika kirakásakor, annak berakásához hasonlóan, dróthálókat kell alkalmazni abból a célból, hogy megóvjuk a repülőgép teherkabinját és a lépcsőket a mechanikai rongálódásoktól. Annak érdekében, hogy a technika kirakásakor a repülőgép fel ne billenjen, támemelő szerkezeteket kell alkalmazni.

A kirakás után az alegységek azonnal harcész állapotba helyezik magukat és menetet hajtanak végre a repülőtérről a gyülekezési körletbe. A menetet az előre kijelölt menetvonalakon hajtják végre. A menetvonalakat erre az időre kell rendezni az útjelző táblákkal vagy forgalom-szabályozó őrsökkel.

A gyülekezési körletbe történt kijutás után az alegységparancsnok megszervezi az őrzést, a tömegpusztító fegyverek elleni védeimet, felveszi

az összeköttetést az egységparancsnokkal és utasításának megfelelően tevékenykedik.

A repülés ideje alatt azoknak az alegységeknek az irányítását, amelyek már levegőbe emelkedtek továbbá azoknak az alegységeknek az irányítását is, amelyek a berakó repülőtereken maradtak, az egységparancsnok a katonai szállító repülőegység parancsnokán keresztül valósítja meg, akivel ő egyhelyen tartózkodik. Az alegységparancsnokok részére, továbbá a többi alárendelt parancsnok részére az összes intézkedés és parancs továbbítása általában a repülőgép parancsnokokon keresztül történik rövid rádiójelekkel. A kirakókörletben a parancsnok vagy a törzsfőnök általában az elsőnek kirakott alegységekkel együtt érkezik meg. Ez lehetővé teszi, hogy gyorsan és hamar megismerkedjen a helyzettel az új körletben, vagy ha szükségessé válik, pontosítsa azt és ismételten megszabja a beérkezett és beérkező alegységek feladatait. Az alegységekkel való összeköttetésre a parancsnok a katonai szállító repülőegység harcálláspontjának rádióeszközeit használja fel.

A feladatoknak az alegységekhez való eljuttatására a kirakás kezdetén fel lehet használni a mozgó híradó eszközöket. Ebből a célból az egységparancsnok mellett mindegyik alegységtől egy-egy összekötő tartózkodik. Az új körletbe való megérkezés után ezek az összekötők utasításokat kapnak az alegységek előtt álló feladatokra és azok végrehajtására vonatkozóan, majd ezt követően késedelem nélkül eltávoznak saját alegységeik kirakó helyeire.

A továbbiakban az alegységek irányítása rádión történik, a rádióösszeköttetésre megállapított terv alapján vagy személyes érintkezés útján.

A parancsnok és az alegységparancsnokok személyes érintkezésének különös jelentősége van olyan viszonyok között, amikor a helyzet az új körletben élesen megváltozott és az gyors és operatív beavatkozást igényel.

Az új körletben az egységparancsnok a harctevékenységet a kapott feladatnak és a konkrétan kialakult helyzetnek megfelelően szervezi meg.

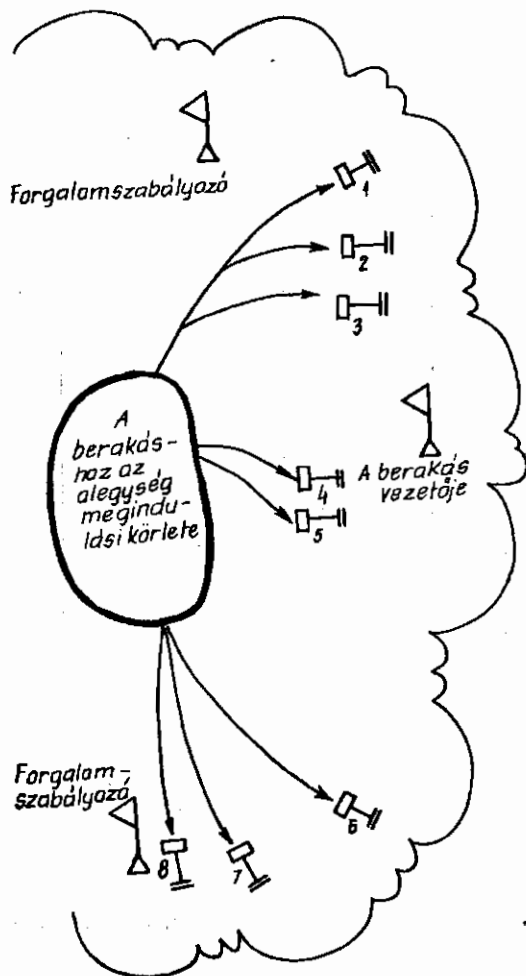
pk.
(rendfok., aláírás)

Az alegység légi szállítással való szállításának számvetése

Sor- sz.	Szállítandó alegységek	Személyi állomány	Harc- technika		Fegyverzet		Gépkocsi		Anyag súlya tonnában			Az alegység összsúlya	Légi szállítóeszköz szükséglet					
			PSZH	stb.	120 mm av.	stb.	Gaz-69	stb.	úza.	stb.	Lőszer tárbán		AN-12 megterhelésének változata					
													1. sz.	2. sz.	stb.	összesen		
	Egységsúly tonnában	0,1	5,9		0,6													
1.	gl. z. törzs, híradószakasz	20	2		1									2	1			
2.	1. gl. szd. 10/2. tű. ú., u. sz.	116	8		3						20			5	3			

TÓF
(rendfok., aláírás)

katonai szállító légierő képviselője
(r. fok., aláírás)



Az alegység szállító repülőgébe való berakásának terve

repülő alegységek, a repülőgé- pek fedél- zeti száma	a repülőraj parancsno- kának neve	az alegység előjárójá- nak neve	harci állomány	a berakás ideje

felszálló-leszálló mező

szállítóezred parancsnok
törzsfőnök

Az alegység állománya
személy fő,
technika
stb.

alegységparancsnok
törzsfőnök

Jelzések
berakáshoz felkészülni,
berakást megkezdeni.