



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI OGÓLNEJ I SZTUKI OPERACYJNEJ

**ARCHIWUM**  
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego  
27691

Egz. Nr 1

ppłk inż. mgr Stanisław BOCZKOWSKI

**Temat: ORGANIZACJA I ZADANIA SŁUŻBY  
SAMOCHODOWEJ WOJSK LOTNICZYCH  
I OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU**  
(Wykład)



**27691**

REMBERTÓW

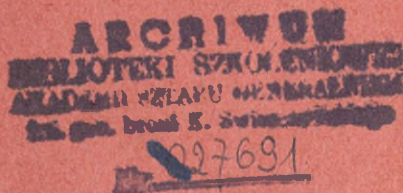
LISTOPAD

1962



**A K A D E M I A S Z T A B U G E N E R A L N E G O**  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI OGÓLNEJ I SZTUKI OPERACYJNEJ



Egz. Nr 1

ppłk inż. mgr Stanisław BOCZKOWSKI

**Temat: ORGANIZACJA I ZADANIA SŁUŻBY  
SAMOCHODOWEJ WOJSK LOTNICZYCH  
I OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU  
(Wykład)**



27691

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI OGÓLNEJ I SZTUKI OPERACYJNEJ



" ZATWIERDZAM "  
SZEFE KATEDRY

Egz. Nr. .... 1

plk dypl. prof. Jan KURNIEWICZ

ARCHIWUM  
BIBLIOTEKI SZKOŁOWEJ  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

127691

Ine klas. gnt 12357 R

ppłk inż. mgr Stanisław BOCZKOWSKI

ORGANIZACJA I ZADANIA SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ WOJSK LOTNICZYCH  
I OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU

/ w y k ł a d /

## ORGANIZACJA I ZADANIA SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU.

### Plan wykładu

#### W s t ę p

#### 1. Organizacja służby samochodowej WL i OPK.

Zadania służby samochodowej WL i OPK.

### Treść wykładu

#### W s t ę p

Nowa organizacja Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju wynika z potrzeb zabezpieczenia zadań jakie stoją przed tymi wojskami na współczesnym polu walki. Zmiana w organizacji Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju wymagała też zmiany w organizacji służby samochodowej.

Przy omówieniu przyczyn, które kształtują odmienne warunki pracy służby samochodowej Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w stosunku do wojsk lądowych należy wymienić ważniejsze z nich, a mianowicie:

- odmienna organizacja jednostek wojsk lotniczych i wojsk Obrony Powietrznej Kraju niż wojska lądowe;
- podporządkowanie służby samochodowej szefem Zarządów Zabezpieczenia Lotniczo-Technicznego a nie bezpośrednio dowódcy;
- podobny charakter pracy służby samochodowej w okresie pokojowym do okresu wojennego/różnica polega tylko na intensywności pracy i ilości zużytych materiałów oraz zagrożeniu przez nieprzyjaciela/;
- duża intensywność pracy służby samochodowej, szczególnie w jednostkach lotniczo-technicznych;
- konieczność obsługi technicznej i naprawy znacznej ilości pojazdów specjalnych lotnictwa;
- znaczne rozśrodkowanie obiektów i urządzeń w rejonach lotniska jak również w systemie Obrony Powietrznej Kraju.

Duża manewrowość wojsk, a szczególnie lotnictwa, we współczesnych działaniach bojowych powoduje konieczność uniezależnienia jednostek lotniczych od baz. Ma to bezpośredni wpływ na ilość i różnorodność sprzętu samocho-

wego znajdującego się na wyposażeniu tych jednostek.

### Organizacja służby samochodowej

Kierowniczym organem służby samochodowej WP jest Szefostwo Służby Samochodowej Ministerstwa Obrony Narodowej /SSS MON/, któremu po linii fachowej podlegają oddziały/pododdziały/samochodowe OW, Lotnictwa Operacyjnego, Inspektoratu Lotnictwa, Obrony Powietrznej Kraju i Marynarki Wojennej. Bezpośrednią odpowiedzialność za stan i pracę służby samochodowej ponosi w wojskach lądowych - dowódca przez szefa służby samochodowej, natomiast w wojskach lotniczych szef zaopatrzenia lotniczo-technicznego.

Zakres odpowiedzialności za stan i pracę służby samochodowej jest następujący:

- nadzór nad wykonywaniem obowiązujących przepisów dotyczących gospodarki samochodowej;
- dysponowanie sprzętem samochodowym zgodnie z przepisami;
- kontrola stanu gospodarki samochodowej.

W jednostkach eksploatujących poj.mech, służbą samochodową kieruje i ponosi odpowiedzialność za jej stan dowódca jednostki.

Szef służby samochodowej podlega bezpośrednio dowódcy lub pomocnikowi dowódcy do spraw technicznych / w jednostkach w których jest pomocnik d/s technicznych/ i jest jego fachowym doradcą.

Szef służby samochodowej jest przełożonym stanu osobowego służby samochodowej i ponosi odpowiedzialność za jego właściwy poziom wyszkolenia/bojowego, fachowego i politycznego/ i dyscyplinę wojskową. Kierowniczymi organami służby samochodowej Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju są Oddziały Służby Samochodowej Inspektoratu Lotnictwa, Obrony Powietrznej Kraju i Lotnictwa Operacyjnego.

To znaczy służba samochodowa w Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju reprezentowana jest przez trzy samodzielnie od siebie niezależne oddziały służby samochodowej, a mianowicie:

- 1/ Oddział Służby Samochodowej Inspektoratu Lotnictwa,
- 2/ Oddział Służby Samochodowej Wojsk Obrony Powietrznej Kraju,
- 3/ Oddział Służby Samochodowej Lotnictwa Operacyjnego.

Oddziały te podlegają organizacyjnie odpowiednio Zarządowi Zaopatrzenia Lotniczo-Technicznego Inspektoratu Lotnictwa, Obrony Powietrznej Kraju i Lotnictwa Operacyjnego, a po linii fachowej Szefostwu Służby Samochodowej MON.

Związki taktyczne, oddziały i pododdziały Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju w zależności od przeznaczenia i wykonywanych zadań, podlegają Głównemu Inspektorowi Wyszukowania Bojowego, Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego oraz Dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Organizacja służby samochodowej w tych wojskach ustalona jest odpowiednio do treści wykonywanych zadań. Szefowi służby samochodowej poszczególnych związków taktycznych, oddziałów i pododdziałów podlegają Szefom oddziałów służby samochodowej Inspektoratu Lotnictwa, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i Lotnictwa Operacyjnego.

1/ Oddziałowi służby samochodowej Inspektoratu Lotnictwa podporządkowane są:

- Szkolny batalion mechaników pojazdów specjalnych;
- Szkolny batalion kierowców;
- Skład sprzętu samochodowego;
- Wydziały samochodowe oficerskich szkół lotniczych;
- Kompania samochodowa;
- Stan osobowy służby samochodowej jednostek podległych Inspektoratowi WB.

2/ Oddziałowi służby samochodowej lotnictwa operacyjnego podporządkowane są:

- Szefowie służby samochodowej jednostek lotniczo-technicznych;
- Szkolny batalion / ośrodek/kierowców;
- Skład sprzętu samochodowego;
- RWNS;
- Kompania /pododdział/ samochodowy.

W lotnictwie Operacyjnym podstawowe jednostki, jak pułki i samodzielne eskadry lotnicze, nie posiadają organicznych tyków, a więc i służby samochodowej/na okres wojenny/.

Jednostki te, obsługiwane i zaopatrywane są przez specjalne do tego celu zorganizowane jednostki lotniczo-techniczne, które nie wchodzi organizacyjnie w skład pułków lotniczych i podlegają dowódcy pułku lotniczego tylko pod względem operacyjnym.

W wojskach Lotniczych są dwa piony dowodzenia: pion operacyjny i pion tyłowy. Oba piony cechuje organizacyjna odrębność jak i daleko idąca niezależność pod względem podległości służbowej.

Służba samochodowa występuje w pionie tyłowym i zadaniem jej jest zabezpieczenie po linii samochodowej lotów oraz zabezpieczenie wszystkich przewozów tak na rzecz obsługiwanego pułku lotniczego jak zarówno i jednostki macierzystej wraz z przydzielonym do niej na zaopatrzenie niezastabem i pododdziałami.

Podstawową jednostką lotnictwa operacyjnego przeznaczoną do obsługi i zaopatrywania jednostek lotniczych są jednostki lotniczo-techniczne/ruchome bazy lotnicze/rbl/. W jednostkach tych organizacja służby samochodowej przedstawia się następująco:

W jednostce lotniczo-technicznej/rbl/ służba samochodowa reprezentowana jest przez szefa służby samochodowej, który jednocześnie jest dowódcą kompanii samochodowej i podlega bezpośrednio dowódcy jednostki lotniczo-technicznej. W skład kompanii samochodowej wchodzi pluton samochodów specjalnych, pluton samochodów transportowych oraz pluton naprawy. Większość pojazdów mechanicznych jednostek lotniczo - technicznych znajduje się w kompanii samochodowej, pozostałe natomiast pojazdy stanowią etatowe wyposażenie innych pododdziałów jednostki lotniczo-technicznej. Pojazdy te przydzielone są do komendy obsługi lotniska, kompanii zfirmego zabezpieczenia lotów itd. Pojazdy mechaniczne tych pododdziałów są obsługiwane i zaopatrywane przez kompanię samochodową. Ponadto kompania samochodowa obsługuje i zaopatruje pojazdy mechaniczne jednostek przydzielonych.

Dla wszystkich pojazdów mechanicznych jednostki lotniczo-technicznej organizuje się jeden park samochodowy. Zasada ta obowiązuje jednak tylko w warunkach garnizonowych, natomiast w warunkach polowych organizuje się 2-3 parki samochodowe, w tym jeden główny i jeden, dwa pomocnicze.

Wielkość poszczególnych jednostek lotniczo-technicznych i ilość pojazdów w nich uzależniona jest od rodzaju obsługiwanego lotnictwa. Odpowiedzialnym za stan techniczny sprzętu samochodowego w wymienionych pododdziałach kompanii jest pomocnik dowódcy kompanii d/s technicznych, natomiast w batalionie - d-ca kompanii.

Funkcję nadzoru nad prawidłową gospodarką pojazdami mechanicznymi, w jednostkach lotniczo-technicznych, sprawuje Oddział Służby Samochodowej Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego.

System dowodzenia w jednostkach typowe lotniczych zorganizowany jest na innych zasadach, a mianowicie: między pułkami a dowództwami <sup>lotniczymi</sup> operacyjnymi istnieje organ dowodzenia pułkami: dywizja lotnicza. W sztabie dywizji lotniczej utworzono wydział zabezpieczenia lotniczo-technicznego, w skład którego wchodzi również oficer służby samochodowej, przed którym w chwili obecnej postawiono zadanie ograniczające się tylko do funkcji kontrolno-inspektorskiej.

3/ Oddziałowi służby samochodowej Wojska Obrony Powietrznej Kraju podporządkowane są:

- Wydziały/samochodowe korpusów OPK;
- Szkolny batalion /ośrodek/kierowców;
- Skład sprzętu samochodowego;
- Kompania /pododdział/ samochodowa;
- 
- 
- 

W Wojskach Obrony Przeciwlotniczej Kraju organizacja służby samochodowej dostosowana jest do zadań postawionych przed tymi Wojskami. Wojska OPK podzielone są, z punktu widzenia organizacyjnego, terytorialnie na Korpusy OPK. W skład Korpusów, jako jednostki zasadnicze wchodzi zarówno jednostki lotnicze, jak również jednostki

lotniczo-techniczne, w których organizacja jest analogiczna do Lotnictwa Operacyjnego. Niezależnie od w/w jednostek w skład wojsk OPK wchodzi również jednostki artylerii, radiotechniczne, łączności, transportowe i inne. Organizacja służby samochodowej w jednostkach artylerii i radiotechnicznych oraz innych jest zbliżona do podobnych jednostek w wojskach lądowych. W jednostkach artylerii szef służby samochodowej podlega bezpośrednio dowódcy.

Organami nadziedzonymi poszczególnych jednostek wchodzących w skład korpusów OPK, jest wydział samochodowy, będący częścią składową Oddziału Zapasowego Lotniczo-Technicznego, przy czym szef wydziału samochodowego jest jednocześnie szefem służby samochodowej korpusu OPK.

Wydziałowi samochodowemu Korpusu OPK podporządkowane są:

- kompania samochodowa /300 ludzi/;
- RWNS /90 ludzi/;
- Skład techniczny /5 ludzi/.

Kompania samochodowa składa się z dwóch plutonów transportowych, jednego plutonu cystern i ruchomego warsztatu naprawy samochodów. Oprócz tego w kompanii są pododdziały gospodarcze.

## II.

### Zadania służby samochodowej

Przez "służbę samochodową" należy rozumieć cały jej stan osobowy wraz z pojazdami mechanicznymi i sprzętem w podległych jej pododdziałach i oddziałach bezpośrednio oraz pośrednio po linii fachowej. Do stanu osobowego służby samochodowej zalicza się pomocników i następców do spraw technicznych, szefów służby samochodowej, dowódców oddziałów i pododdziałów samochodowych/naprawczych i transportowych/, inżynierów mechaników, techników, młodszymi specjalistów służby samochodowej i kierowców samochodowych.

Charakterystycznym dla służby samochodowej jest to, że wchodząc organicznie w skład oddziałów i pododdziałów poszczególnych rodzajów wojsk i służb, sprzyja/zabezpiecza/wykonywaniu ich bojowego zadania.

Do zadań służby samochodowej należy:

- utrzymanie maksymalnej ilości pojazdów mechanicznych w sprawności technicznej i gotowości eksploatacyjnej;
- uzupełnienie wojsk w brakujące pojazdy mechaniczne, materiały i sprzęt samochodowy;
- udzielanie pomocy technicznej uszkodzonym pojazdom mechanicznym oraz ich ewakuacja;
- przestrzeganie właściwej eksploatacji pojazdów mechanicznych;
- ochrona i obrona oddziałów i pododdziałów samochodowych oraz sprzętu samochodowego;
- organizacja współpracy z poszczególnymi rodzajami wojsk i służb;
- prowadzenie szkolenia stanu osobowego;
- prowadzenie prac w kierunku doskonalenia sprzętu samochodowego.

Służba samochodowa Wojsk Lotniczych i OPK ma szerszy zakres wykonywanych zadań aniżeli w innych rodzajach wojsk i służb. Do zadań służby samochodowej jednostek Wojsk Lotniczych i OPK w zakresie gospodarki samochodowej i urzędach specjalnych lotnictwa oraz zabezpieczenia działań wojsk lotniczych i OPK należy:

- organizacja eksploatacji pojazdów mechanicznych i urzędach specjalnych;
- organizacja napraw i ewakuacji pojazdów mechanicznych i urzędach specjalnych;
- organizacja zaopatrzenia samochodowo-technicznego;
- obsługa lotów /tj. holowanie samolotów, uzupełnianie ich w MPS, dostarczanie do urzędach pokładowych amunicji, gazów itd/;
- zabezpieczenie pod względem transportu manewru lotniskowego jednostek lotniczych i lotniczo-technicznych;
- szkolenie stanu osobowego z zakresu znajomości budowy, obsługi i wykorzystania pojazdów mechanicznych.

- nych i urzędzeń specjalnych;
- zabezpieczenie pod względem transportu przewozów materiałowo - technicznych zabezpieczenia Wojsk Lotniczych i OPK.

Wszystkie sprawy dotyczące przydziałów, przesunięć, skierowań do naprawy, odbioru z naprawy itp, służba samochodowa każdego szczebla umiarkowania z odpowiednią służbą, do dyspozycji której przydzielone są pojazdy mechaniczne i urządzenia specjalne.

Ponadto różnica zadań służby samochodowej wojsk lądowych w stosunku do wojsk lotniczych i OPK polega na specyfice wykorzystania transportu samochodowego. W wojskach lądowych pojazdy mechaniczne wykorzystuje się do:

a/ przewozów/ stanu osobowego, uzbrojenia, materiałów bojowego zabezpieczenia/.

b/ kolumnowania/dział, urzędzeń specjalnych/.

W wojskach lotniczych transport samochodowy wykorzystuje się głównie do:

- przewozów zaopatrzeniowych;
- obsługi lotów;
- przebazowania tyłów jednostek wojsk lotniczych;
- zabezpieczenia manewru lotniskowego.

## 1/ Organizacja eksploatacji pojazdów mechanicznych i urzędzeń specjalnych.

Zadania służby samochodowej w zakresie eksploatacji pojazdów mechanicznych i urzędzeń specjalnych obejmują ogół czynności związanych z ich:

- użytkowaniem;
- obsługą techniczną;
- przechowaniem.

Do użytku <sup>wania</sup> wchodzi:

- planowanie przebiegów;
- praca przewozowa;
- wykonanie dokumentacji i sprawozdawczość.

Do obsługi technicznej należy:

- mycie i czyszczenie;
- uzupełnianie w MPS;

- przeglądy kontrolne;
  - przeglądy techniczne;
  - naprawy bieżące.
- Przechowanie obejmuje;
- przygotowanie do przechowania;
  - konserwacja;
  - okresowe sprawdzenie stanu technicznego;
  - zdjęcie z konserwacji.

Zagadnienie użytkowania będzie szerzej omówione w następnych wykładach obejmujących zagadnienie obsługi lotów, przebazowania i innych. Natomiast specyfika zadań związanych z obsługą techniczną pojazdów specjalnych i ich konserwacją omówiona zostanie w tym wykładzie.

#### Obsługa techniczna pojazdów specjalnych

Przez obsługę techniczną pojazdów specjalnych należy rozumieć ogół czynności zmierzających do:

- utrzymania użytkowanych pojazdów specjalnych w stanie sprawności technicznej;
- zabezpieczenia pracy pojazdów specjalnych w różnych warunkach eksploatacyjnych;
- zapewnienie bezpieczeństwa użytkowania;
- osiągnięcia maksymalnych przebiegów międzynaprawczych;
- osiągnięcia jak najmniejszego zużycia materiałów pędnych i smarów.

Celem przeglądów kontrolnych pojazdów specjalnych jest sprawdzenie urządzeń specjalnych o ich przydatności i zdolności do obsługi lotów. W jednostkach lotniczych i OPK przeprowadza się następujące rodzaje obsługi technicznej pojazdów i urządzeń specjalnych:

a/ obsługa codzienna, która składa się z:

- przeglądu przed wyjazdem na lotnisko w celu obsługi lotów;
- przeglądu po powrocie z obsługi lotów;
- przeglądu na lotnisku.

b/ Przegląd techniczny/PT/ Nr.1;

c/ PT Nr 2;

d/ PT Nr 3;

e/ PT Nr 4.

- a/ Przegląd codzienny przed przystąpieniem do pracy / przed wyjazdem/przeprowadza kierowca samochodowy w parku samochodowym pod kontrolą dowódcy drużyny samochodów specjalnych i pod nadzorem przedstawiciela zainteresowanej służby.
- b/ Przegląd codzienny po zakończeniu pracy /po powrocie/ przeprowadza kierowca w parku samochodowym pod kontrolą dowódcy drużyny i pod nadzorem przedstawiciela zainteresowanej służby.
- c/ Przegląd codzienny przed przystąpieniem do pracy na lotnisku przeprowadza starszy inżynier jednostki obsługiwanej przy współudziale dowódcy plutonu samochodów specjalnych.
- d/ Przegląd techniczny urządzeń specjalnych nr 1 wykonuje się łącznie z przeglądem technicznym nr 1 podwozia i silnika pojazdu po przebiegu 800 - 1000 km. Przeprowadza go kierowca samochodu parkowej stacji obsługi pod fachowym kierownictwem dowódcy plutonu naprawczego lub mechanika urządzeń specjalnych.
- e/ Przegląd techniczny nr 2 wykonuje się łącznie z przeglądem technicznym nr 2 podwozia i silnika pojazdu po przebiegu 2700-3000 km. Przeprowadza go mechanik urządzeń specjalnych parkowej stacji obsługi przy współudziale kierowcy pod kierownictwem dowódcy plutonu naprawczego.
- f/ Przegląd techniczny nr 3 wykonuje się po przebiegu 5400 - 6000 km.
- g/ Przegląd techniczny nr 4 - jest przeglądem okresowym związanym z przygotowaniem urządzeń specjalnych do pracy w okresie jesienno - zimowym i wiosenno - letnim.

#### Konserwacja pojazdów i urządzeń specjalnych

Konserwacja pojazdów i urządzeń specjalnych ma na celu zabezpieczenie ich przed niszczącym działaniem wpływów atmosferycznych, chemicznych i czasu. Konserwacja urządzeń specjalnych powinna być jaknajściślej powiązana z konserwacją pojazdów na których zmontowane są te urządzenia.

Konserwację zarówno pojazdów jak i urządzeń specjalnych na nich zamontowanych dzielimy na stałą i czasową.

Urządzenia specjalne stawiane na konserwację winny być po kolejnym przeglądzie technicznym, znajdować się w pełnej sprawności technicznej oraz posiadać odpowiedni okres użytkowania/oo najmniej 15% w mt gods/ do kolejnej naprawy. Przed postawieniem pojazdów specjalnych na konserwację przy urządzeniach specjalnych należy dokonać następujących zasadniczych czynności:

- skompletować w pełni urządzenia specjalne;
- sprawdzić sprawność w działaniach wszystkich elementów składowych urządzeń;
- dokładnie oczyścić i przetrzeć do sucha wszystkie elementy urządzenia specjalnego, po czym przesmarować wazeliną techniczną nie malowane części;
- napełnić odpowiednimi płynami wszystkie pojemności urządzenia specjalnego z wyjątkiem układu chłodzenia i cysterń dystrybutorów, które winny być przemyte i wewnątrz zakonserwowane.

Utrzymanie pojazdów specjalnych stojących na konserwacji powinno zabezpieczyć ich stałą sprawność techniczną, dlatego też przewidziane są odpowiednie zabiegi konserwacyjne. Użycie pojazdów specjalnych stojących na konserwacji stałej lub czasowej dozwolone jest w ramach przydzielonego przebiegu kilometrów w następujących przypadkach:

- a/ konserwacja stała - na ćwiczenia przeprowadzane w skali związku operacyjnego lub taktycznego;
- b/ konserwacja czasowa - na zabezpieczenie dużej intensywności lotów oraz ćwiczeń przeprowadzanych w ramach batalionu, pułku, dywizji i po otrzymaniu zezwolenia od dowódcy związku operacyjnego lub taktycznego.

## 2/ Organizacja napraw pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych

Wysoki poziom sprawności technicznej pojazdów mechanicznych osiąga się nie tylko przez racjonalną eksploatację, lecz także przez dobrze zorganizowaną naprawę.

Przez naprawę pojazdów mechanicznych rozumie się organizację i przeprowadzenie robót mających na celu przywrócenie pojazdom użytym lub uszkodzonym pełnej gotowości technicznej tj. zdolności do dalszej pracy. Naprawy pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych w zależności od charakteru niesprawności względnie uszkodzeń dzieli się na:

- naprawy bieżące;
- naprawy średnie/ w okresie pokojowym nie stosuje się/;
- naprawy główne.

Naprawy bieżące pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych wykonują jednostki eksploatujące pojazech na bazie /RWNS/ właściwych jednostek obsługi lub w jednostkach naprawczych /RWNS/ właściwych jednostek operacyjnych lub taktycznych.

Naprawy główne pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych wykonują jednostki specjalne lub WZMot.

Zadania służby samochodowej w zakresie organizacji napraw pojazdów mechanicznych oraz urządzeń specjalnych polegają na:

- planowaniu napraw;
- przygotowaniu pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych do napraw;
- kierowaniu pojazdami mechanicznymi i urządzeniami specjalnymi do naprawy oraz odbiorze ich po naprawie;
- składaniu reklamacji;
- rozmieszczeniu i przedyslokacji ruchomych jednostek naprawczych;
- materiałowo - technicznym zabezpieczeniu napraw;
- ewidencji i sprawozdawczości.

Organizacja napraw pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych w okresie działań bojowych będzie się różniła od organizacji okresu pokojowego. Będzie też różniła się organizacja napraw w Armii Lotniczej i Wojskowych OPK. W okresie działań bojowych należy rozpatrywać przy organizacji napraw także czynności, które będą związane z:

- udzieleniem pomocy technicznej;
- ewakuacją;
- właściwą naprawą.

W jednostkach armii lotniczej naprawy bieżące będą się dokonywać przy użyciu statowych środków naprawczych typu "A" Sam, "B" Sam. i RWNS /plutonów naprawczych/.

Udzielenie pomocy technicznej będzie się organizowało siłami i środkami statowymi jak również przy pomocy jednostek naprawczych wojsk lądowych na korzyść których działa lotnictwo.

Naprawę średnią i główną pojazdów mechanicznych ogólnego użytku dokonuje się siłami i środkami wojsk lądowych /Frontu/ na rzecz których działa AL, bądź też przez przydzielone armii lotniczej jednostki naprawcze. Można też odsyłać pojazdy mechaniczne wymagające naprawy do jednostek naprawczych Frontu. Pojazdy specjalne lotnictwa naprawiane są w batalionach /RWNS/ naprawy pojazdów specjalnych, które wchodzi w skład Armii Lotniczej.

W wojskach OPK naprawy bieżące będą się dokonywać w parkowych stacjach obsługi oraz na statowych środkach typu "A" Sam, "B" Sam oraz w plutonach naprawczych.

Naprawy średnie i główne będą się dokonywać w wojskowych zakładach motoryzacyjnych /WZMot/, a naprawy pojazdów specjalnych w stacjonarnych warsztatach naprawy pojazdów specjalnych podległych organizacyjnie pod Szefostwo Służby Samochodowej MON lub Oddział Samochodowy Wojsk OPK.

Jak wynika z podanej organizacji naprawy, istniejąca specyfika w wojskach <sup>lotniczych</sup> /i OPK/ poddyktowana jest przede wszystkim koniecznością naprawy przez służbę samochodową całego szeregu pojazdów specjalnych i urządzeń specjalnych. Jeżeli do tego dodać, że większość urządzeń specjalnych zamontowanych jest co najmniej na dwóch markach podwozi, to asortyment pojazdów specjalnych podlegających naprawie znacznie wzrasta. Na ile to komplikuje organizację naprawy, może świadczyć fakt, że nie ma na dzień dzisiejszy takiego zakładu naprawczego, który miałby opanowany proces technologiczny naprawy wszystkich urządzeń specjalnych.

Stąd też dla służb samochodowych wojsk lotniczych i wojsk OPK wynikają dodatkowe zadania jak:

- ustalenie możliwości wykonania napraw przez podległe warsztaty naprawcze samochodów specjalnych i zorga-

niżowanie kooperacji z innymi zakładami specjalnymi.

W wypadku braku możliwości wykonania napraw niektórych typów pojazdów specjalnych przez podległy warsztat, wyszukanie odpowiedniego wykonawcy;

- zabezpieczenie podległego warsztatu naprawczego w urządzenia produkcyjne i materiały techniczne;
- nadzorowanie i współudział w opracowaniu niezbędnej dokumentacji naprawczej/technologii/;
- kontrola w toku pracy w warsztatach naprawczych.

Prowadzenie tak szerokiego zakresu prac związanych z naprawą pojazdów specjalnych pociąga za sobą konieczność prowadzenia dodatkowej dokumentacji oraz stwarza dodatkowe obciążenie personelu służby samochodowej na wszystkich szczeblach.

### 3/ Ewakuacja pojazdów mechanicznych

Z zagadnieniem napraw pojazdów mechanicznych i urzędów specjalnych wiąże się ściśle ich ewakuacja z pola walki lub miejsca uszkodzenia. Zadania służby samochodowej w zakresie organizacji ewakuacji będą polegały na:

- a/ Zbieraniu uszkodzonych pojazdów mechanicznych.
- b/ Wyciąganiu pojazdów mechanicznych, które ugrzęzły lub zatonęły.
- c/ Dostarczaniu pojazdów mechanicznych do PZPU lub bezpośrednio do jednostek naprawczych.
- d/ Zorganizowanie pracy na PZPU
  - sprawdzenie i dezaktywacja uszkodzonych pojazdów mechanicznych;
  - przyjęcie i przechowanie uszkodzonych pojazdów własnych i zdobytych;
  - segregacja pojazdów;
  - wykonywanie pewnego zakresu napraw;
  - demontaż spisanych pojazdów na zespoły i części.
- e/ Ochronie zebranych pojazdów na PZPU.
- f/ Przekazywaniu złomu uzyskanego z rozbiórki pojazdów mechanicznych odpowiednim zbiornikom.
- g/ Przekazywaniu składnikom pojazdów mechanicznych nadających się do dalszego użytku.
- h/ Przekazywaniu z PZPU do jednostek naprawczych pojazdów mechanicznych nadających się do naprawy.

Organizacja ewakuacji pojazdów mechanicznych w wojskach lotniczych i wojskach OPK będzie różniła się od organizacji ewakuacji w wojskach lądowych. Różnice te wynikają przede wszystkim z powodu:

- wielkości funduszu ewakuacyjnego;
- rozmieszczenia funduszu ewakuacyjnego;
- sposobu rozliczenia się z funduszem ewakuacyjnego.

Przeprowadzenie sprawnej ewakuacji zależy w dużym stopniu od:

- współdziałania pomiędzy poszczególnymi pododdziałami /oddziałami/ ewakuacyjnymi i naprawczymi;
- od sił i środków przeznaczonych dla przeprowadzenia ewakuacji;
- od wielkości funduszu ewakuacyjnego;
- od charakteru działań wojsk.

Przez "fundusz ewakuacyjny" należy rozumieć pojazdy mechaniczne/urządzenia specjalne/ niezdolne do samodzielnego poruszania się mogą stanowić one fundusz naprawczy lub straty bezpowrotne. W warunkach działań bojowych ogólna wielkość funduszu ewakuacyjnego w wojskach lotniczych będzie kształtowała się w przybliżeniu na nieco niższym poziomie niż w wojskach lądowych, natomiast w wojskach OPK fundusz ten będzie kształtował się na znacznie niższym poziomie.

Fundusz ewakuacyjny w jednostkach armii lotniczej będzie w całym pasie działania Frontu co faktycznie uniemożliwi zorganizowanie ewakuacji statowymi środkami szczebla armijnego, ponadto istnieją znaczne odległości pomiędzy rejonami rozmieszczenia jednostek eksploatujących sprzęt a jednostkami naprawczymi. Fundusz ewakuacyjny rozmieszczony jest głównie w rejonach lotnisk oraz na drogach dowozu i manewru.

W wojskach OPK występują te same różnice z tym, że jednostki tych wojsk są rozmieszczone na całym terytorium kraju.

Rozliczenie się z funduszem ewakuacyjnego jest bardzo skomplikowane, ponieważ na korzyść tych wojsk ewakuację prowadzą środki wojsk lądowych różnego szczebla. Uwzględniając powyższe organizacja ewakuacji pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych w wojskach lotniczych a wojskach OPK przedstawia się następująco:

- w jednostkach lotniczych ewakuacja odbywa się przy pomocy statowych i niestatowych środków ewakuacyjnych, w zależności od szereble dowodzenia jak również środkami ewakuacyjnymi wojsk lądowych;
- w wojskach OPK, ze względu na stosunkowo niedużą ilość funduszu ewakuacyjnego oraz natężenie ruchliwy charakter pododdziałów i oddziałów - nie przewiduje się na żadnym szereble statowych środków ewakuacji. Ewakuację przeprowadza się niestatowymi środkami oraz wykorzystuje się w małym stopniu środki ewakuacyjne innych wojsk.

#### 4/ Organizacja zaopatrzenia technicznego

Zaopatrzenie materiałowe w służbie samochodowej ma na celu zabezpieczenie oddziałów użytkujących w materiały i wyposażenie techniczne niezbędne do utrzymania pojazdów mechanicznych w stanie technicznej sprawności i gotowości bojowej, jak również dla zabezpieczenia nieprzerwanej pracy oddziałów naprawczych.

Zadania służby samochodowej w zakresie materiałowo-technicznego zabezpieczenia obejmuje ogół czynności związanych z:

- a/ planowaniem potrzeb materiałowych i wyposażenia technicznego,
- b/ zaopatrywaniem wojsk w materiały i wyposażenie techniczne,
- c/ przechowaniem i konserwacją materiałów i wyposażenia technicznego,
- d/ remontowaniem i użytkowaniem,
- e/ prowadzeniem obowiązującej dokumentacji i sprawozdawczości.

Przez materiały samochodowe należy rozumieć:

- części zamienne i zespoły pojazdów mechanicznych;
- surowce;
- półfabrykaty.

Przez wyposażenie techniczne należy rozumieć:

- obrabiarki;
- urządzenia techniczne i specjalne;
- narzędzia i przyrządy.

Plan materiałowy powinien ustalać potrzeby w zakresie zabezpieczenia:

- eksploatacji pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych;
- naprawy pojazdów mechanicznych i urządzeń specjalnych;
- konserwacji materiałów, sprzętu i pojazdów;
- programów szkolenia.

Materiałowo - techniczne zaopatrzenie po linii samochodowej w okresie pokojowym, a szczególnie we współczesnych działaniach bojowych wymaga dostarczenia wojskom dużej ilości pojazdów mechanicznych, urządzeń specjalnych, gotowych zespołów i części zamiennych, ogumienia i materiałów eksploatacyjnych i naprawczych. Jeżeli weźmiemy pod uwagę wysoko manewrowy charakter współczesnych działań bojowych, duże nasilenie ruchu na drogach, znaczny wzrost ramienia dowozu i możliwości użycia bumar, to zagadnienie planowego materiałowo - technicznego zabezpieczenia wojsk staje się niezwykle trudne do organizacji.

Trudność w służbie samochodowej wojsk lotniczych i OPK pogłębia konieczność dwukanałowego systemu materiałowo technicznego zabezpieczenia, dokonywanego z dwóch różnych źródeł:

- zaopatrzenie w części i materiały przeznaczone na naprawę i obsługę techniczną pojazdów ogólnego użytku oraz podwozi pojazdów specjalnych lotnictwa;
- zaopatrzenie w części i materiały przeznaczone na naprawę i obsługę techniczną urządzeń specjalnych lotnictwa.

Zaopatrzenie wojsk lotniczych i OPK w części zamienne i materiały techniczne przeznaczone na naprawy i obsługę techniczną pojazdów mechanicznych ogólnego użytku odbywa się analogicznie jak w wojskach lądowych na podstawie ogólnie przyjętych zasad przez organa zaopatrzenia szefostwa służby samochodowej MON. Zaopatrywanie wojsk lotniczych i OPK w części zamienne i materiały techniczne przeznaczone na naprawę i obsługę techniczną urządzeń specjalnych lotnictwa, nie objęte systemem zaopatrzenia Służbą samochodową MON odbywa się poprzez organa planowania i zaopatrzenia Inspektoratu, Lotnictwa operacyjnego i OPK.

Organizacja zaopatrzenia materiałowo - technicznego w wojskach lotniczych i OPK posiada również swoje specyficzne cechy i przedstawia się następująco:

a/ W okresie pokojowym obowiązuje jednakoowa organizacja zaopatrzenia materiałowo - technicznego zarówno w stosunku do jednostek lotnictwa inspektoratu operacyjnego jak i do jednostek wojsk OPK. Polega on na tym, że te jednostki otrzymują zaopatrzenie materiałowo - techniczne z organów zaopatrzenia i składnic samochodowych MOH i poprzez swoje składnice rozprawadniają zaopatrzenie do związków taktycznych i bezpośrednio podległych oddziałów i pododdziałów.

b/ W okresie działań bojowych organizacja zaopatrzenia materiałowo - technicznego przedstawia się nieco inaczej a mianowicie:

- w Armii Lotniczej /AL/ poszczególne jednostki zaopatrywać się będą z armijnej składnicy samochodowej, AL z kolei zaopatrywać się będą z Polowej Bazy Frontu, na rzecz którego AL działa;
- w wojskach OPK podległe jednostki będą się zaopatrywać przez bazy zaopatrzeniowe poszczególnych korpusów. Korpusy OPK będą zaopatrywane przez składnicę samochodową wojsk OPK.

Tego rodzaju organizacja i system zaopatrzenia materiałowo-technicznego dostosowane są do ogólnej organizacji i zadań wojsk lotniczych i OPK.

Do zadań służby samochodowej jednostek wojsk lotniczych i OPK należy też zabezpieczenie działań wojsk lotniczych i OPK w zakresie:

### 5/ Obsługi lotów.

Obsługa lotów ze strony służby samochodowej wymaga szeregu prac przygotowawczych /przez wydzielony personel oraz siły i środki/ ponieważ od tego zależy w znacznym stopniu terminowość i jakość wykonywanych zadań przez oddziały lotnicze.

Do ważniejszych zadań wykonywanych przez służbę samochodową w zakresie zabezpieczenia lotów należy:

- dowóz / z magazynów do stajek/ amunicji;
- dowóz / z magazynów/MPB;
- tankowanie samolotów;

- holowanie samolotów;
  - udział w bezpośredniej obsłudze samolotów przy pomocy urządzeń specjalnych zamontowanych na pojazdach mechanicznych/rozruszniki lotnicze, dystrybutory tlenowe itd/.
  - przewóz personelu latającego i technicznego itd.
- 6/ Zabezpieczenia pod względem transportu manewrowych jednostek lotniczych i lotniczo-technicznych.

Działalność pułków lotniczych jest nierozdzielnie związana z ich bazowaniem w odpowiedniej odległości od walczących wojsk lądowych, dlatego w toku operacji pułki lotnicze, równolegle z ich działalnością bojową w powietrzu, wykonują często manewr lotniskowy na ziemi tj. przebazowują się z jednego lotniska na drugie.

Azby zapobiec odrywaniu się wojsk lądowych, oddziały lotnicze przebazowują się na lotniska wysunięte bliżej linii frontu. Manewr lotnictwa poprzedza budowa i odbudowa lotnisk na terenie opuszczonym przez nieprzyjaciela oraz rozwijaniu na nich jednostek lotniczo-technicznych, które przygotowują naziemną bazę materiałową w celu przyjęcia i zaopatrzenia oddziałów lotniczych. Od służby samochodowej w dużym stopniu zależy właściwe wykonanie manewru lotniskowego ponieważ w zasadzie odbywa się transportem samochodowym.

7/ Zabezpieczenie pod względem transportu przewozów materiałowo - technicznych

Zagadnienie dowozu środków materiałowych stało się niewątpliwie w jednym z najważniejszych i najbardziej skomplikowanych zadań służby zabezpieczenia lotniczo-technicznego warunkującym w poważnej mierze zdolność bojową i terminowe wykonanie zadań przez lotnictwo. Dowóz środków materiałowych organizowany jest wszystkimi rodzajami transportu lecz decydujące znaczenie posiada jego zorganizowanie na służbę samochodową nałożone są duże obowiązki.

8/ Szkolenie stanu osobowego.

Dużą uwagę należy również zwrócić na zagadnienie szkolenia personelu służby samochodowej wojsk lotniczych i OPK, żeby mógł on właściwie i w nakazanym czasie wykonać stojące przed służbą zadania.

W związku z tym szkolenie kierowców i mechaników dla potrzeb wojsk lotniczych i OPK przeprowadza się w specjalnie do tego celu przeznaczonych ośrodkach szkoleniowych. Programy tych ośrodków uwzględniają specyfikę służby samochodowej tego rodzaju sił zbrojnych.

STARSZY ASYSTENT KATEDRY  
TAKTYKI OGÓLNEJ I SZT.OPER.

ppłk BOCZKOWSKI

Wykonano w 20 egz.

Egz.Nr.1-20 Bibl.Tajna

Wykonał ppłk BOCZKOWSKI

Druk NW dnia 30.1.62 r.

nr.ks.2292/NW

