

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA

DO UŻYTKU
SŁUŻBOWEGO

~~TAJNE~~

Egz. Nr 1

mjr dypl. Władysław BEDELEK

Temat: DOWODZENIE ODDZIAŁEM
LOTNICZO-TECHNICZNYM

(Skrypt)



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

38583

47
038583

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
Katedra Zaopatrzenia Wojsk Lotniczych

ZATWIERDZAM
SZEF KATEDRY
ZAOPATRZENIA WOJSK LOTNICZYCH

DO UŻYTKU
SLUŻBOWEGO

TAJNE

Egz.nr 1

/-/ płk dypl. Franciszek KOTKOWICZ
dnia 23.9.1965r.

Pauli. płk 12657

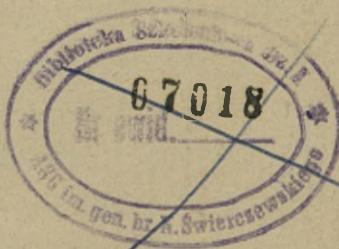
Mjr dypl Władysław BEDELEK

TEMAT: "DOWODZENIE ODDZIAŁEM LOTNICZO-TECHNICZNYM"

/Skrypt/

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

638583

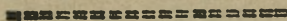


REMBERTÓW

Wrzesień

1965r.

T R E Ś Ć



W S T Ą P

- I. Wymagania stawiane dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym.
- II. Zasady dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym.
- III. Rola dowódców i sztabów oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego oraz wyższych przełożonych w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym.

ZAKOŃCZENIE.

W S T Ą P
=====

Współczesne poglądy na prowadzenie działań bojowych w czasie wojny i przygotowanie wojsk do niej w okresie pokoju określają dowodzenie wojskami jako jeden z najważniejszych czynników, zapewniających powodzenie w walce i szkoleniu bojowym. Dowodzenie wojskami wymaga od dowódcy głębokiej wiedzy fachowej, dużego doświadczenia i silnego charakteru oraz zdolności organizatorskich /silna wola, męstwo, inicjatywa, rozważa, sprawiedliwość itp/. Wymienione wyżej cechy mają kolosalny wpływ na jakość dowodzenia wojskami wszystkich formacji i na każdym szczeblu, a więc również i w procesie dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym, stanowiącym podstawowy szczebel tyłów lotniczych.

Wychodząc z przeznaczenia, organizacji i wyposażenia oddziału lotniczo-technicznego należy przede wszystkim omówić co należy rozumieć pod pojęciem dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym i co jest treścią tego określenia.

Pod pojęciem dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym rozumiemy całość działalności dowódcy i sztabu oddziału lotniczo-technicznego w zakresie planowania, przygotowania i realizacji tyłowego zabezpieczenia działalności zaopatrywanego pułku lotniczego oraz szkolenia, wychowywania i administrowania podporządkowanymi mu pododdziałami i służbami w czasie pokoju i podczas wojny.

Dobrze zorganizowane dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym zapewnia uzyskanie maksymalnie pozytywnych rezultatów w szkoleniu i wychowaniu jego personelu, administrowaniu powierzoną jednostką oraz utrzymaniu jej w stałej gotowości bojowej, a także gwarantuje wykonanie zadań szkoleniowych w okresie pokojowym. Natomiast w czasie wojny zapewnia: utrzymanie jednostki w stałej gotowości bojowej, zachowanie wysokiego stanu moralno-politycznego składu osobowego, podejmowanie w odpowiednim czasie decyzji i zaspokajanie wszystkich potrzeb pułku i oddziału lotniczo-technicznego.

Prawidłowo zorganizowane dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym opiera się na: wspólnym zrozumieniu zadań oddziału lotniczego i lotniczo-technicznego przez ich dowódców i sztaby, utrzymaniu między nimi współpracy i wymiany informacji oraz planowej i systematycznej kontroli wykonywania rozkazów i zarządzeń przez poszczególne pododdziały, służby dyosoby funkcyjne w zakresie działalności obu jednostek oraz zachowaniu wysokiej dyscypliny i porządku wojskowego.

Treść dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym stanowi decydowanie dowódcy olt odnośnie właściwego wykorzystania podległych mu ludzi i sprzętu w kierunku zapewnienia terminowego i systematycznego tyłowego zabezpieczenia działalności zaopatrywanego pułku lotniczego. Rozumiane w ten sposób tyłowe zabezpieczenie oddziału lotniczego jest możliwe jedynie w warunkach odpowiednio dobrze zorganizowanego kierowania działalnością wszystkich pododdziałów i służb oddziału lotniczo-technicznego.

Podstawą dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym /tak w lotnictwie operacyjnym jak i OPK/ jest decyzja dowódcy związku lotniczego /AL, KOPK, DL/ docierająca do dowódcy oddziału lotniczo-technicznego, z jednej strony poprzez dowódcę pułku, a z drugiej poprzez odpowiedniego szefa zaopatrzenia /AL, KOPK i DL - w warunkach bezpośredniego podporządkowania pułku i olt jednemu z tych związków/. Z tego wynika, że szef zaopatrzenia związku lotniczego /z ramienia dowódcy tego związku/, dowódca pułku lotniczego i dowódca oddziału lotniczo-technicznego, każdy według swoich kompetencji, mają decydujący wpływ na dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym.

Skrypt niniejszy przeznaczony jest dla słuchaczy Oddziału Wojsk OPK i Lotnictwa i ma na celu przedstawić w ogólnych zarysach przyjęte obecnie zasady dowodzenia, a także odpowiedzialność i kompetencje osób biorących udział w kierowaniu działalnością oddziału lotniczo-technicznego.

I. WYMAGANIA STAWIANE DOWODZENIU ODDZIAŁEM LOTNICZO-TECHNICZNYM

Z określenia i treści zawartej w pojęciu dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym /wspomnianych na wstępie/ wynika, że na kierowanie działalnością oddziału lotniczo-technicznego mają, pośrednio lub bezpośrednio wpływ: dowódca zabezpieczanego pułku, wyżsi dowódcy oraz ich zastępcy /pomocnicy/ do spraw tyłowych /DL, KOPK, a nawet AL/. Udział ich w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym wynika ze struktury organizacyjnej lotnictwa i ich tyłów oraz przeznaczenia oddziału lotniczo-technicznego.

Oddział lotniczo-techniczny przeznaczony jest do bezpośredniego, systematycznego i terminowego tyłowego zabezpieczenia działalności, w zasadzie jednego pułku lotniczego. Często w konkretnych warunkach mogą być wypadki zabezpieczania dwóch pułków lub części ich na jednym lub dwóch-trzech lotniskach. Wtedy dowodzenie takim oddziałem lotniczo-technicznym będzie bardziej skomplikowane, niemniej jednak ogólne zasady pozostaną te same.

W każdym wypadku nieodzownym warunkiem systematycznego i terminowego tyłowego zabezpieczenia działalności pułku lotniczego jest właściwe zorganizowanie dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym, które obejmuje:

- informowanie dowódcy pułku o sytuacji tyłowej i zmianach zachodzących w oddziale lotniczo-technicznym;
- analizowanie przez dowódcę oddziału lotniczo-technicznego zadań otrzymywanych od dowódcy pułku oraz ocena własnych możliwości;
- przedsięwzięcia związane z przygotowaniem przez dowództwo i sztab olt, danych tyłowych do podjęcia decyzji na działania pułku przez dowódcę pułku lotniczego;
- podejmowanie przez dowódcę olt decyzji na tyłowe zabezpieczenie działań pułku i przekazywanie ich bezpośrednim wykonawcom;
- planowanie i realizowanie tyłowego zabezpieczania działalności pułku lotniczego;
- kontrolowanie wykonywanych zadań przez poszczególne służby i pododdziały olt oraz składanie meldunków wyższemu przełożonemu a także prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego dowodząc podległymi mu pododdziałami i służbami kieruje się wytycznymi, rozkazami i zarządzeniami docierającymi do niego od dowódcy zabezpieczanego pułku /po linii lotniczej/ i od swego tyłowego przełożonego, to jest szefa zaopatrzenia DL, KOPK lub AL /po linii fachowej/. Ten stan rzeczy spowodowany jest tym, że dowódca oddziału lotniczo-technicznego podporządkowany jest pod względem fachowym w lotnictwie operacyjnym - szefowi zaopatrzenia DL lub AL, a w lotnictwie OPK - szefowi zaopatrzenia KOPK lub Dowództwa Wojsk OPK /szczebla armijnego/ i w obu przypadkach poprzez nich dowódcem tych związków lotniczych. Natomiast dowódcy pułku, w obydwu przypadkach, podlega jedynie pod względem operacyjnym. Stąd też dowódca oddziału lotniczo-technicznego otrzymuje polecenie na tyłowe zabezpieczenie działalności pułku równoległe po dwu liniach, to jest po linii lotniczej /od dowódcy pułku lotniczego/ i po linii tyłowej /od szefa zaopatrzenia nadrzędnego szczebla/.

Podporządkowanie operacyjne oddziału lotniczo-technicznego polega na ograniczeniu kompetencji dowódcy pułku lotniczego wyłącznie do zagadnień dotyczących całokształtu tyłowego zabezpieczenia działalności szkoleniowej, bojowej i warunków gospodarczo-bytowych składu osobowego pułku, bez wnikania w sprawy personalno-ewidencyjne

i wewnątrz-organizacyjne olt. Podporządkowanie operacyjne ma na celu: z jednej strony umożliwienie dowódcy pułku skierowanie całej swej uwagi na szkolenie personelu i wykonywanie zadań bojowych przez podległy mu pułk; z drugiej strony zachowanie pełnych kompetencji dowódcy oddziału lotniczo-technicznego w kierowaniu podległym mu personelem, zmierzającym w kierunku maksymalnego wykorzystania sił i środków w celu zapewnienia ciągłego, pełnego i terminowego tyłowego zabezpieczenia pułku. Podporządkowanie operacyjne następuje od momentu otrzymania przez dowódcę oddziału lotniczo-technicznego od nadrzędnego przełożonego zarządzenia o przyjęcia pułku na swoje zaopatrzenie i kończy się z chwilą otrzymania polecenia o zezwoleniu olt od tyłowego zabezpieczenia danego pułku i dokonania całkowitego rozliczenia materiałowego z tym pułkiem.

W dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym szczególne znaczenie mają wymagania a mianowicie: ciągłość, stanowczość, giętkość /elastyczność/ i tajność dowodzenia olt.

Ciągłość dowodzenia olt polega na ciągłym i terminowym podejmowaniu przez jego dowódcę uzasadnionych decyzji, terminowym stawianiu zadań podwładnym oraz kontroli ich wykonywania.

Ciągłość dowodzenia można osiągnąć poprzez:

- stałą znajomość aktualnej sytuacji bojowej i tyłowej oraz przewidywanie zmian, które mogą zaistnieć i mieć wpływ na zaopatrzenie pułku i wykonanie zadań postawionych olt;
- wypracowanie na czas prawidłowych decyzji i szybkie wprowadzanie ich w życie;
- zapewnienie stałej i wzajemnej wymiany informacji z organami nadrzędnymi i pomiędzy zaopatrywanym pułkiem a oddziałem lotniczo-technicznym o wszystkich zmianach sytuacji bojowej i tyłowej;
- utrzymanie niezawodnie działającej łączności z przełożonymi, pułkiem i podwładnymi;
- codzienne, osobiste kierowanie dowódcy pracą sztabu, pododdziałów i służb oddziału lotniczo-technicznego;
- dokonywanie systematycznej kontroli działalności podwładnych i w przypadkach konieczności udzielanie im pomocy;
- systematyczne i terminowe prowadzenie ewidencji, sprawozdawczości oraz przedstawianie przełożonym meldunków i zapotrzebowań;
- zbieranie doświadczeń w celu ciągłego ulepszania pracy oddziału lotniczo-technicznego, jego pododdziałów, służb i osób funkcyjnych.

Stanowczość dowodzenia olt polega na uporczywym wprowadzaniu w życie decyzji jego dowódcy podjętej przez niego w celu dokładnego wykonania otrzymanego zadania niezależnie od istniejącej w danej chwili sytuacji. W procesie dowodzenia dowódcy oddziałów^{IV} lotniczo-technicznych będą spotykali się z całym szeregiem trudności wynikających z: osobistych cech charakteru poszczególnych podwładnych, działalności nieprzyjaciela, na nasze lotniska i w czasie marszu /w wypadkach przebazowań/, z powietrza a nawet i z ziemi; wytworzonej sytuacji tyłowej /np. trudności dowozu środków materiałowych/ itp. W tych warunkach ogromne znaczenie w dowodzeniu posiada nie tylko uporczywe wprowadzanie w życie decyzji dowódcy, ale również, mobilizowanie woli podwładnych w kierunku pokonania występujących trudności i nieugięte kontynuowanie swojej decyzji aż do osiągnięcia zamierzonego celu. Stanowczość dowodzenia w tych warunkach można osiągnąć poprzez: zdecydowane i nieugięte wymagania od podwładnych wykonywania stawianych zadań, systematyczną kontrolę ich działalności oraz w wypadkach uzasadnionej konieczności okazywania im niezbędnej pomocy w organizowaniu pracy.

Giętkość /elastyczność/ dowodzenia olt polega na: szybkim reagowaniu dowódcy i sztabu na zachodzące zmiany w sytuacji bojowej i tyłowej, terminowym korygowaniu podjętej poprzednio decyzji lub wypracowanie nowej. Giętkość dowodzenia olt pozwala jego dowódcy wносить niezbędne poprawki do poprzednio podjętej decyzji, a nawet całkowicie ją zmieniać w zależności od wytworzonej sytuacji. Jednocześnie elastyczność dowodzenia stwarza warunki zachowania rozsądnej stanowczości podczas kierowania pracą podwładnych przy jednoczesnym umożliwianiu im przejawiania własnej inicjatywy nacelowanej na jak najlepsze wykonanie postawionego zadania.

Giętkość dowodzenia pododdziałami i służbami olt można osiągnąć przez: ciągłe śledzenie za zmianami w sytuacji bojowej i tyłowej, analizowanie tych zmian, podejmowanie najbardziej realnych i stosownych decyzji w danej chwili i szybkie wprowadzanie ich w życie.

Tajność dowodzenia olt jest jednym z ważniejszych wymagań stawianych dowodzeniu. Zachowanie tajności dowodzenia osiągamy przez: utrzymanie w tajemnicy zamierzenia działań bojowych zabezpieczonego pułku i działalności oddziału lotniczo-technicznego, opanowanie umiejętności posługiwania się środkami tajnego dowodzenia, przestrzeganie zasad tajnego dowodzenia przez cały okres

działalności olt oraz zorganizowanie odpowiedniej ochrony i obrony obiektów pułku i oddziału lotniczo-technicznego na lotnisku. Wyjawienie nie-raz pozornie mało znaczących danych o pracy chociażby jednej ze służb czy pododdziałów olt może pociągnąć za sobą nader przykre konsekwencje, które mogą doprowadzić do uprzedzającego przeciwdziałania nieprzyjaciela i uniemożliwienie wykonania zadań bojowych.

W celu zachowania tajności dowodzenia w procesie dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym przeprowadza się szereg przedsięwzięć takich jak:

- ścisłe zachowanie w tajemnicy charakteru pracy dowódcy i sztabu olt;
- zaznajamianie z pełnym zamiarem działalności oddziału lotniczo-technicznego jak najwyższego kręgu oficerów;
- umiejętnyⁱ stosowany kontakt osobisty przełożonych z podwładnymi;
- udzielanie wytycznych podwładnym tylko w zakresie niezbędnym do ich pracy;
- organizowanie niezawodnej ochrony sztabów - własnego i zabezpieczonego pułku;
- organizowanie służby łącznikowej w wypadku przesyłania dokumentów przełożonym;
- prawidłowe wykorzystywanie technicznych środków łączności;
- kodowanie i rozkodowywanie dokumentów;
- zwalczanie gadulstwa;
- prowadzenia pracy polityczno-wychowawczej w tym zakresie;
- stosowanie możliwie wszystkich dostępnych sposobów maskowania mających na celu ukrycie działalności oddziału lotniczo-technicznego.

Omówione wymagania stawiane dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym muszą być uwzględniane równoległe, gdyż w przeciwnym wypadku dowodzenie może nie osiągnąć zamierzonego celu. Wprost przeciwnie niejednokrotnie może odnieść przeciwny skutek, w sensie niepełnego lub niejasnego zrozumienia przez podwładnych zamierzenia przełożonego, a nawet może doprowadzić do wyjawienia tajemnicy nieprzyjacielowi.

II. ZASADY DOWODZENIA ODDZIAŁEM LOTNICZO-TECHNICZNYM.

Irzystępując do omówienia ogólnie przyjętych zasad dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym należy rozpatrzyć formy i sposoby przyjmowane obecnie na szczeblu pułk lotniczy - olt podczas ich działalności.

W wyniku doświadczeń uzyskanych z dotychczasowej działalności oddziału lotniczo-technicznego można stwierdzić, że dowodzenie na tym szczeblu ukształtowało się zasadniczo w jednej formie, to jest w formie scentralizowanego dowodzenia. Pod tą formą dowodzenia należy rozumieć taki rodzaj kierowania pracą pododdziałów i służb, przy którym dowódca oddziału lotniczo-technicznego przez cały czas trwania tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku samodzielnie kieruje działalnością podwładnych zgodnie z planem opartym na decyzji dowódcy zabezpieczanego pułku i zarządzeniu odpowiedniego szefa zaopatrzenia. Celowość stosowania tej formy dowodzenia wyraża się możliwością organizowania działalności wszystkich pododdziałów i służb według zamierzeń jednego dowódcy oddziału lotniczo-technicznego. Ta forma dowodzenia pozwala dowódcy dodawać nowe lub korygować wykonanie wcześnie postawionych zadań. Scentralizowana forma dowodzenia posiada wiele dodatkich stron i w tej chwili jest główną formą dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym.

Dodatnie strony scentralizowanego dowodzenia polegają na tym, że:

- zapewniają dowódcy szybkie uzyskiwanie aktualnych danych o całości kształcie działalności podległych mu pododdziałów i służb oraz o ilościowym stanie środków materiałowych w oddziale lotniczo-technicznym;
- pozwalają na szybkie koncentrowanie wysiłków wszystkich pododdziałów i służb w kierunku zabezpieczenia najbardziej ważnych zadań w konkretnej sytuacji bojowej /np. wykorzystanie maksymalnej ilości ludzi do obrony lotniska, kierowanie pracą kompanii samochodowej podczas dokonywania dowozów wewnętrznych, a szczególnie zewnętrznych itp/;
- zapewniają i ułatwiają organizowanie pracy pododdziałów i służb na dwie zmiany w przypadku konieczności zabezpieczenia działań bojowych pułku w dzień i w nocy;
- pozwalają na organizowanie osobistego stawiania zadań podwładnym przez dowódcę, a także bezpośrednią kontrolę wykonywania ich przez poszczególne pododdziały i służby.

Takie dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym nie zawsze zapewni osobisty kontakt dowódcy z podwładnymi, np. w wypadku działalności czołówki zaopatrzenia na zapasowym lub nowym lotnisku w nowym węźle lotniskowym /podczas przebazowania olt/. W tych warunkach dowódca wydzielonej czołówki zaopatrzenia może otrzymywać

zadania bezpośrednio od dowódcy zaopatrywanego pododdziału /eskadry/, czy oddziału lotniczego, a zarządzenia tyłowe i środki materiałowe - od swego dowódcy lub bezpośrednio od szefa zaopatrzenia DL, KOPK lub nawet AL /w zależności od sytuacji lokalizacyjnej i przede wszystkim sytuacji bojowej/. Ten przykład wskazuje na to, że w dowodzeniu pododdziałami i służbami oddziału lotniczo-technicznego w niektórych przypadkach występują elementy zdecentralizowanego dowodzenia, które w zasadzie nie jest typowym dla tyłów lotniczych. Największym niedomaganiem dowodzenia w przytoczonym wypadku będzie trudność szybkiego skoncentrowania sił i środków oddziału lotniczo-technicznego /jeżeli zajdzie taka konieczność/.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego może kierować pracą podległych mu pododdziałów i służb osobiście i poprzez swój sztab. Osobiste dowodzenie dowódca może realizować poprzez osobisty kontakt z podwładnymi lub na odległość wykorzystując techniczne środki łączności /telefon, telegraf, radio/.

Dowodzenie pododdziałami i służbami poprzez osobisty kontakt dowódcy z podwładnymi jest jednym ze sposobów dowodzenia zapewniającym dowódcy w najszerszym zakresie:

- możliwość najbardziej dokładnego stawiania zadań podwładnym;
- udzielania podwładnym dodatkowych wyjaśnień;
- upewnienie się dowódcy co do prawidłowości zrozumienia zadań przez podwładnych;
- zachowanie pełnej tajemnicy wojskowej;
- możliwość dokonywania osobistej kontroli realizowanych zadań przez podwładnych oraz w razie konieczności udzielanie im praktycznej pomocy.

Dowodzenie osobiste za pomocą technicznych środków łączności będzie częstym zjawiskiem podczas kierowania działalnością oddziału lotniczo-technicznego, szczególnie w warunkach tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku na dwóch lotniskach, a także podczas перебазывания, w przypadku kiedy osobisty kontakt dowódcy z podwładnym jest z jakichkolwiek względów niemożliwy, albo kiedy zajdzie potrzeba jak najszybszego wydania rozkazu, polecenia lub informacji. Stąd też wniosek, że dowodzenie przez osobisty kontakt dowódcy zarówno bezpośrednio jak i za pomocą technicznych środków łączności jest najlepszym sposobem dowodzenia i powinien być szeroko stosowany podczas kierowania działalnością oddziału lotniczo-technicznego.

Jednakże z uwagi na ogromny zakres prac wykonywanych przez poszczególne służby i pododdziały, jak również rozśrodkowane rozmieszczenie ich na lotnisku oraz rozdzielenie sił i środków oddziału lotniczo-technicznego w przypadku zabezpieczenia wylotów samolotów z dwóch lotnisk, lub podczas przebazowania na nowe lotnisko, osobiste dowodzenie przez dowódcę będzie znacznie utrudnione, a czasem nawet niemożliwe. Dlatego też w takich przypadkach dowódca olt wyznacza doświadczanego oficera i upoważnia go do kierowania w swoim imieniu, pracą grupy /zespołu/ olt działającej samodzielnie. Dowódca takiej grupy zobowiązany jest do meldowania dowódcy olt o sytuacji i przebiegu pracy wykorzystując dostępne mu środki łączności lub osobiście przy najbliższej możliwości.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego kierując pracą podwładnych musi mieć jasny i skondensowany obraz o sytuacji bojowej i tyłowej oraz winien znać możliwości poszczególnych służb i pododdziałów w zakresie ich działalności. Dane te są zbierane, opracowywane i przedstawiane dowódcy przez sztab oddziału lotniczo-technicznego. Oprócz tego sztab pod kierownictwem dowódcy organizuje i realizuje przedsięwzięcia związane z przygotowaniem i bezpośrednim tyłowym zabezpieczeniem działań bojowych pułku lotniczego. Dlatego też, w zależności od konkretnej sytuacji, dowódca olt całość lub znaczną część przedsięwzięć dowodzenia realizuje poprzez swój sztab.

Praktycznie w czystej formie żaden z wymienionych sposobów dowodzenia nie będzie występował. Najlepsze rezultaty w kierowaniu pracą oddziału lotniczo-technicznego mogą być uzyskane przy umiejętnym stosowaniu jednocześnie obydwu sposobów dowodzenia. Takie kierowanie działalnością oddziału lotniczo-technicznego zapewnia stałe i terminowe wykonywanie zadań w różnych warunkach i sytuacji bojowej.

Organizacja oddziału lotniczo-technicznego zabezpieczającego pułk lotnictwa operacyjnego /myśliwskiego/ w stosunku do organizacji oddziału lotniczo-technicznego zabezpieczającego pułk lotnictwa OPK prawie niczym się nie różni. Generalnie rzecz biorąc nie różnią się również i zasady dowodzenia pomimo tego, że kompetencje szefów zaopatrzenia DL i KOPK są różne. Różnica ta polega na tym, że szef wydziału zaopatrzenia DL, w odróżnieniu od szefa zaopatrzenia KOPK nie dysponuje bazą materiałową. Dlatego też udział szefa zaopatrzenia KOPK w dowodzeniu podległymi mu oddziałami lotniczo-technicznymi będzie szerszy aniżeli szefa zaopatrzenia DL w lotnictwie operacyjnym.

Jak już wspomniano na wstępie niniejszego skryptu dowódca oddziału lotniczego tak w lotnictwie operacyjnym, jak i w lotnictwie OPK dowodzi podległymi mu pododdziałami i służbami na podstawie decyzji dowódcy związku lotniczego docierającej do niego poprzez szefa zaopatrzenia tego związku i dowódcę zabezpieczanego pułku. Natomiast bezpośrednio organizacja pracy i wykonywanie zadań przez oddział lotniczo-techniczny całkowicie spoczywa na jego dowódcy.

W lotnictwie operacyjnym w określonych warunkach i sytuacji bojowej, niektóre oddziały lotniczo-techniczne mogą bezpośrednio podlegać szefowi zaopatrzenia AL /np. rezerwowe, zabezpieczające samodzielne pułki nie wchodzące w skład DL lub okresowo wykonujące samodzielne zadania/. W takich okolicznościach w dowodzeniu oddziałami lotniczo-technicznymi bierze bezpośredni udział szef zaopatrzenia AL.

Bezależnie od rodzaju i przeznaczenia lotnictwa dowódcy taktycznych związków lotniczych oddziałują na kierowanie pracą oddziałów lotniczo-technicznych, z tytułu organizacyjnej podległości, poprzez swoich szefów zaopatrzenia, którzy z ich ramienia wydają wiążące zarządzenia i wytyczne podległym oddziałom tyłowym i kontrolują przebieg ich pracy. W podobnym zakresie oddziałuje na dowodzenie oddziałami lotniczo-technicznymi /rezerwowymi i zabezpieczającymi samodzielne pułki lotnicze/ dowódca AL.

Jak z tego widać w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym, oprócz dowódcy olt biorą bezpośrednio lub pośrednio udział dowódcy liniowi i tyłowy aparat kierowniczy szczebla nadrzędnego. Ich rolę i zakres w tym kierunku omówione są w następnym rozdziale.

III. ROLA DOWÓDCÓW I SZTABÓW ODDZIAŁU LOTNICZEGO I LOTNICZO-TECHNICZNEGO ORAZ WYŻSZYCH PRZEŁOŻONYCH W DOWODZENIU ODDZIAŁEM LOTNICZO-TECHNICZNYM.

Bezpośredni wpływ na dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym mają:

- szef zaopatrzenia AL, KOPK lub DL;
- dowódca i sztab zabezpieczanego pułku lotniczego;
- dowódca i sztab oddziału lotniczo-technicznego.

1. Rola szefa zaopatrzenia /nadrzędnego szczebla - AL, KOPK i DL/

Szef zaopatrzenia organizuje pracę podległych mu tyłów lotniczych i ponosi całkowitą odpowiedzialność za kierowanie ich działalnością. W związku z tym powinien on być stale zorientowanym,

w niezbędnym zakresie, w sytuacji bojowej i na bieżąco znać szczegółową sytuację, o stanie i możliwościach podległych mu tyłów lotniczych.

Kierując działalnością oddziałów lotniczo-technicznych podczas zabezpieczania działań bojowych pułków szef zaopatrzenia podaje dowódcom oddziałów lotniczo-technicznych:

- przydzielone limity zużycia podstawowych środków materiałowych;
- organizuje ich dowóz na lotniska;
- stawia zadania dowódcom, określa rozmiary utrzymania zapasów środków materiałowych na lotniskach;
- terminy gotowości oddziałów lotniczo-technicznych do wykonania stawianych zadań.

Udział szefa wydziału zaopatrzenia DL w lotnictwie operacyjnym w organizowaniu dowozu środków materiałowych na lotniska ogranicza się do ewentualnych przeadresowań transportów AL / za zgodą szefa zarządu zaopatrzenia AL/ oraz przewozów wewnątrz DL.

Oprócz powyższego szef zaopatrzenia szczebla nadrzędnego organizuje kontrolę działalności podległych mu tyłów lotniczych i jeżeli sytuacja tego wymaga udziela im doraźnej pomocy w wykonaniu poszczególnych zadań.

Zadania i wytyczne dowódcom oddziałów lotniczo-technicznych mogą być stawiane przez szefa zaopatrzenia ustnie lub na piśmie. Najczęściej jednak ustnie postawione zadania, szczególnie o ważniejszym znaczeniu, popierane /dublowane/ są pisemnym zarządzeniem odpowiedniego szefa zaopatrzenia.

Treść zarządzeń szefa zaopatrzenia /AL, KOPK i DL/ będzie zależała od konkretnej sytuacji bojowej i tyłowej w danej chwili, jednak ogólnie rzecz biorąc winna obejmować:

- zadania oddziału lotniczo-technicznego w zakresie tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku /natężenie wylotów, limit zużycia środków materiałowych, terminy osiągnięcia gotowości bojowej itp/;
- zadania oddziału lotniczo-technicznego związane z tyłowym zabezpieczeniem manewru lotniskowego i ewentualnym dokonaniem manewru środków materiałowych;
- rozmiary i terminy nagromadzenia zapasów środków materiałowych na lotnisku;
- rozmieszczenie źródeł zaopatrywania, stacji i punktów załadowczo-wyładowczych;

- organizację i porządek zaopatrywania oddziału lotniczo-technicznego w środki materiałowe oraz ich dowóz;
- drogi dowozu i ewakuacji oraz porządek i terminy ich wykorzystania;
- ewentualne siły i środki przydzielone do oddziału lotniczo-technicznego na wzmocnienie;
- organizacja ochrony, obrony i maskowania obiektów na lotnisku w powiązaniu z ogólnym planem ochrony, obrony i maskowania związku lotniczego;
- terminy i sposoby przedstawiania meldunków i sprawozdań.

Oprócz powyższego zarządzenia, wytyczne czy też polecenia szefa zaopatrzenia mogą obejmować inne zagadnienia, wynikające z konkretnej sytuacji i warunków miejscowych, a posiadających zasadniczy wpływ na zaopatrzenie konkretnego pułku lotniczego.

2. Rola dowódcy i sztabu zabezpieczanego pułku lotniczego.

Dowódca pułku lotniczego między innymi ponosi pełną odpowiedzialność za stan lotniska i utrzymanie pułku w stałej gotowości bojowej. Ze względu na to, że utrzymanie pułku w gotowości bojowej jest uzależnione od zaopatrzenia go w paliwo, amunicję lotniczą itp, dowódca pułku posiada szczególne uprawnienia w stosunku do oddziału lotniczo-technicznego i odgrywa poważną rolę w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym. Uprawnienia dowódcy pułku w stosunku do olt usankcjonowane są operacyjnym podporządkowaniem jemu olt.

Operacyjna zależność dowódcy oddziału lotniczo-technicznego od dowódcy zaopatrywanego pułku polega na tym, że dowódca oddziału lotniczo-technicznego zobowiązany jest wykonywać wszystkie zarządzenia i polecenia dowódcy tego pułku w zakresie:

- inżyniersko-lotniskowego zabezpieczenia działalności pułku;
- zaopatrzenia pułku we wszystkie potrzebne mu środki materiałowe w ramach przydzielonego limitu i ustalonych norm;
- lotniskowo-technicznego zabezpieczania działalności pułku;
- lotniczego zabezpieczania sprzętu bojowego pułku;
- sanitarno-medycznego zabezpieczania składu osobowego pułku;
- organizacji rozmieszczenia pododdziałów i służb pułku na lotnisku i zapewnienia im możliwie jak najlepszych warunków pracy i odpoczynku;
- organizacji i zabezpieczania gospodarczo-bytowych potrzeb składu osobowego pułku;

- zabezpieczenia przebazowania pułku i oddziału lotniczo-technicznego;
- zabezpieczenia działalności pułku na zasadniczym i zapasowym lotnisku /poprzez wydzielenie ocołówki zaopatrzenia/;
- organizacji łączności i UL na lotnisku w interesach pułku;
- organizacji ochrony, obrony i maskowania lotniska i obiektów lotniskowych.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego wstępuje w operacyjne podporządkowanie dowódcy pułku lotniczego z chwilą otrzymania od wyższego przełożonego /dowódcy DL, KOPK, AI/ rozkazu na przyjęcie tego pułku na swoje zaopatrzenie. Od tej chwili dowódca pułku lotniczego bierze udział w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym stawiając mu zadania osobiście lub poprzez swego przedstawiciela w zakresie tyłowego zabezpieczenia działalności pułku. Przy czym decyzja dowódcy pułku na wykonanie zadania przez pułk jest podstawą do kierowania działalnością oddziału lotniczo-technicznego.

Sztab pułku lotniczego bierze czynny udział w zakresie wypracowania tyłowej decyzji przez dowódcę pułku, opracowuje ją w formie zarządzenia tyłowego, zapotrzebowania itp. i zapewnia jej realizację oraz organizuje i utrzymuje współpracę ze sztabem oddziału lotniczo-technicznego. Sztab pułku lotniczego, bez względu na sytuację, zobowiązany jest do systematycznej wymiany informacji z oddziałem lotniczo-technicznym o sytuacji bojowej i tyłowej. Ciągła wymiana informacji gwarantuje możliwość szybkiego korygowania i wykonywania zadań stojących przed oddziałem lotniczo-technicznym.

3. Rola dowódcy i sztabu oddziału lotniczo-technicznego.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego ponosi pełną i bezpośrednią odpowiedzialność za dowodzenie i działalność podległego go sztabu, pododdziałów i służb.

Dowodzi i kieruje całokształtem działalności podległego mu aparatu, sił i środków zgodnie z decyzją dowódcy zabezpieczanego pułku lotniczego na wykonanie zadań bojowych oraz zarządzeniami i wytycznymi szefa zaopatrzenia nadrzędnego szczebla.

W ramach swej działalności i kompetencji dowódca oddziału lotniczo-technicznego wydaje rozkazy, zarządzenia i polecenia podległym mu podwładnym w zakresie tyłowego zabezpieczenia działalności zaopatrywanego pułku, a także w zakresie utrzymania w stałej gotowości oddziału lotniczo-technicznego i dokonuje kontroli pracy podwładnych. W celu zapewnienia realnego kierowania pracą podwład-

nych dowódca oddziału lotniczo-technicznego powinien:

- być stale zorientowanym w bieżącej sytuacji bojowej w zakresie niezbędnym do jego pracy;
- znać aktualny stan i możliwości oddziału lotniczo-technicznego w zakresie tyłowego zabezpieczenia działalności pułku oraz w zakresie tyłowego zabezpieczenia manewru lotniskowego i ciągle być gotowym do przedłożenia dowódcy zaopatrywanego pułku i wyższym przełożonym wyczerpujących danych o sytuacji tyłowej na lotnisku.

Szef sztabu oddziału lotniczo-technicznego jest pierwszym zastępcą dowódcy i organizuje bezpośrednie kierowanie pracą wszystkich pododdziałów i służb. Winien on znać na bieżąco ogólną sytuację bojową oraz stan i możliwości oddziału lotniczo-technicznego. W każdej chwili powinien być przygotowanym do udzielenia swemu dowódcy wyczerpujących danych o istniejącej sytuacji i jej zmianach, wpływających stąd wniosków i przedłożenia własnych propozycji, a w razie konieczności przejąć dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym lub jego częścią w warunkach, gdy sytuacja tego wymaga,

Szef sztabu podczas dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym obowiązany jest:

- organizować zbiór wiadomości o sytuacji bojowej i tyłowej, studiować je i po opracowaniu przedkładać dane wraz ze swoimi wnioskami swemu dowódcy;
- przygotowywać dane o tyłowym zabezpieczeniu pułku oraz na bieżąco znać stan i możliwości pododdziałów i służb;
- organizować rozpoznanie nowego lotniska i dróg dojazdowych;
- organizować przebazowanie oddziału lotniczo-technicznego na nowe lotnisko;
- zgodnie z wytycznymi dowódcy oddziału lotniczo-technicznego opracowywać dokumenty dowodzenia pododdziałami i służbami oraz kontrolować ich wykonywanie;
- organizować dowóz środków materiałowych transportem samochodowym;
- zabezpieczać przestrzeganie terminowego wykonywania pozycji planu przedsięwzięć oddziału lotniczo-technicznego oraz opracowywania i przedstawiania sprawozdań, meldunków i zapotrzebowań do nadrzędnych organów tyłów lotniczych;
- utrzymywać stały kontakt ze sztabem zabezpieczanego pułku lotniczego i informować pododdziały i służby oddziału lotniczo-technicznego o aktualnej sytuacji bojowej i tyłowej w niezbędnym dla nich zakresie;

- organizować łączność z pododdziałami i służbami oddziału lotniczo-technicznego oraz zaopatrywać w siły i środki łączności zabezpieczany pułk lotniczy;
- organizować i kontrolować szkolenie bojowe i specjalne całego składu osobowego oddziału lotniczo-technicznego;
- organizować zbieranie, studiowanie i rozpowszechnianie doświadczeń uzyskiwanych podczas pracy oddziału lotniczo-technicznego;
- opracowywać przedsięwzięcia w zakresie ochrony, obrony i maskowania lotniska i obiektów na nim;
- organizować i kontrolować za prawidłowość prowadzenia biurowości w sztabie, pododdziałach i służbach;
- czuwać nad tajnością dowodzenia pododdziałami i służbami.

Wymienione osoby funkcyjne uczestniczące w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym powinny organizować swoją pracę w zależności od swoich kompetencji, w logicznej kolejności zapewniającej realne kierowanie działalnością pododdziałów i służb. Oznacza to, że wszystkie rozkazy, zarządzenia i polecenia osób uczestniczących w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym /dowódcy i szefa zaopatrzenia związku lotniczego oraz dowódcy i sztabu zaopatrywanego pułku lotniczego/ doprowadzane winny być przede wszystkim do zainteresowanego dowódcy lub szefa sztabu oddziału lotniczo-technicznego. Następnie dowódca lub szef sztabu oddziału lotniczo-technicznego wprowadza je w życie, wydając odpowiednie rozkazy i zarządzenia swoim podwładnym.

W zasadzie działalność oddziału lotniczo-technicznego koncentruje się wokół przedsięwzięć i czynności wykonywanych w dwóch przypadkach, a mianowicie: podczas tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego i podczas przebazowania się w nowy rejon bazowania. Są to jak gdyby dwa rodzaje warunków, w których często będzie pracował oddział lotniczo-techniczny. Pomimo że dowodzenie w tych warunkach nie będzie się wiele różniło, to udział poszczególnych osób funkcyjnych oraz treść dokumentów dowodzenia będąc różne. Dlatego też w dalszej części skryptu omawiana będzie kolejność, zakres pracy dowódców i sztabów pułku lotniczego i oddziału lotniczo-technicznego oraz treść zasadniczych dokumentów dowodzenia dotyczących kierowania pracą oddziału lotniczo-technicznego w tych dwóch przypadkach.

a/ Kolejność pracy i treść zasadniczych dokumentów dowodzenia podczas tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego.

Kolejność pracy dowódców i sztabów oddziałów lotniczego i lotniczo-technicznego oraz udział w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym wyższych przełożonych pokazana jest w załączniku nr 1. Jak wynika z tego schematu treść i zakres pracy osób funkcyjnych biorących bezpośredni udział w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym podczas tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego przedstawia się następująco.

Dowódca pułku lotniczego po otrzymaniu od swego przełożonego zadania bojowego przystępuje do jego analizy. W swojej analizie powinien uwzględnić następujące zagadnienia tyłowe:

- objętość zadania oddziału lotniczo-technicznego podczas tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku /ujmując natężenie wylotów samolotów, orientacyjny porządek wylotów - odnośnie terminów i ilości samolotów w poszczególnych grupach itp/;
- długość okresu przygotowawczego oddziału lotniczo-technicznego do tyłowego zabezpieczenia wylotów samolotów pułku;
- rodzaj i ilość /orientacyjnie/ środków materiałowych potrzebnych do wykonania zadania bojowego przez pułk;
- warunki pracy oddziału lotniczo-technicznego /zagrożenie ze strony nieprzyjaciela, pora roku i doby, warunki meteorologiczne itp/. Praca ta jest czynnością myślową i na jej podstawie dowódca pułku lotniczego osobiście lub poprzez swego szefa sztabu udziela dowódcy oddziału lotniczo-technicznego wytycznych ustnie lub pisemnie w formie zarządzenia wstępnego, na tyłowe zabezpieczenie działań bojowych pułku.

Ustne wytyczne lub zarządzenie wstępne dowódcy pułku mają na celu poinformowanie dowódcy oddziału lotniczo-technicznego o zadaniu pułku oraz spowodowanie przygotowania i przedstawienia danych tyłowych dowódcy pułku, w celu podjęcia przez niego decyzji na wykonanie zadania bojowego, a także w miarę możliwości i konieczności przygotowania sił i środków. Szybko udzielone wytyczne przez dowódcę pułku, bez względu na formę /ustne czy na piśmie/, zapewniają wygospodarowanie większej ilości czasu na przygotowanie się pododdziałów i służb oddziału lotniczo-technicznego do tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku.

Zarządzenie wstępne /na piśmie/ opracowuje sztab pułku lotniczego i doprowadza go do wiadomości sztabu oddziału lotniczo-technicznego.

To zarządzenie wstępne winno obejmować:

- ilość samolotów, którą należy zabezpieczyć, terminy poszczególnych wylotów, ilości samolotów w poszczególnych grupach oraz czas osiągnięcia przez oddział lotniczo-techniczny gotowości do zabezpieczenia pierwszego wylotu pułku;
- orientacyjne rodzaje środków materiałowych, szczególnie amunicji lotniczej;
- termin /czas/ i miejsce przedłożenia propozycji /referatu/ przez dowódcę oddziału lotniczo-technicznego dowódcy pułku odnośnie możliwości i organizacji tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku.

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego na podstawie powyższych danych uzyskanych z pułku i ewentualnych danych od szefa zaopatrzenia /AL, KOPK, DL/ wstępnie analizuje zadanie i ocenia sytuację oraz daje wytyczne podwładnym. Wytyczne te mogą być udzielane przez dowódcę oddziału lotniczo-technicznego osobiście lub poprzez szefa sztabu w formie ustnej lub na piśmie w postaci zarządzenia wstępnego. Podczas osobistego udzielania wytycznych dowódcom pododdziałów i szefom służb na odprawie, dowódca oddziału lotniczo-technicznego informuje ich w niezbędnym zakresie o otrzymanym zadaniu i sytuacji, poleca przygotować dane potrzebne do propozycji dla dowódcy pułku określając termin przedłożenia ich, a także zarządza przystąpienie do przygotowania pododdziałów i służb do tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku.

Jeżeli zarządzenie wstępne wydaje się na piśmie, to opracowaniem i doprowadzeniem go do wiadomości wykonawców zajmuje się szef sztabu.

Następnie dowódca oddziału lotniczo-technicznego osobiście lub poprzez swego szefa sztabu zbiera dane, opracowuje je w formie referatu-meldunku i przedkłada dowódcy pułku lotniczego. Treść referatu-meldunku może być różna. Gdy dowódca oddziału lotniczo-technicznego składa referat-meldunek dowódcy nowo przyjmowanego pułku na swoje zaopatrzenie, wtedy referat-meldunek będzie zawierał znacznie więcej danych i szczegółów, a kiedy pułk jest już dłuższy czas na zaopatrzeniu danego oddziału lotniczo-technicznego, wtedy referat-meldunek będzie obejmował jedynie zaistniałe zmiany w oddziale lotniczo-technicznym, które dowódcy pułku nie są znane i mogą mieć wpływ na tyłowe zabezpieczenie pułku. W pierwszym przypadku referat-meldunek winien obejmować:

- stan lotniska bazowania i zapasowego /jeżeli jest/, istniejące na nich urządzenia i ich stan;
- stan i ukończenie oddziału lotniczo-technicznego, rozmieszczenie jego pododdziałów i służb na lotnisku i propozycje dotyczące rozmieszczenia pułku /samolotów, sztabu, personelu itp/;
- , - ilość zapasów podstawowych środków materiałowych na lotnisku i możliwości ich uzupełniania /dowozu/;
- możliwości oddziału lotniczo-technicznego w zakresie tyłowego zabezpieczenia działalności pułku;
- stan sanitarno-medyczny lotniska i rejonu wokół niego;
- organizacja łączności;
- stan i propozycje odnośnie ochrony, obrony i maskowania lotniska;
- wnioski i propozycje dowódcy oddziału lotniczo-technicznego.

W drugim przypadku referat-meldunek winien obejmować:

- aktualny stan lotniska bazowania i ewentualnie zapasowego;
- zmiany w ukończeniu i rozmieszczeniu pododdziałów i służb oddziału lotniczo-technicznego;
- aktualny stan zapasów podstawowych środków materiałowych i możliwości ich dowozu;
- możliwości oddziału lotniczo-technicznego w zakresie tyłowego zabezpieczenia działalności pułku;
- inne dane tyłowe wynikające z konkretnej sytuacji bojowej i tyłowej, a posiadające wpływ na działalność pułku i oddziału lotniczo-technicznego;
- wnioski i propozycje dowódcy oddziału lotniczo-technicznego.

Dowódca pułku po wysłuchaniu referatu-meldunku dowódcy oddziału lotniczo-technicznego ocenia sytuację tyłową w zakresie niezbędnym do podjęcia decyzji na wykonanie zadania przez pułk. Oceniając sytuację tyłową dowódca pułku powinien uwzględnić:

- stan pola wzlotów, dróg kołowania samolotów i możliwości kołowania ich ze staisk samolotów do drogi startowej i z powrotem przy wykorzystaniu silników lotniczych i przy pomocy holowników;
- możliwości startu samolotów /pojedynczo, parami, kluczami itp/ przy przyjętym wariantcie załadowania ich bombami oraz odstępy między startem poszczególnych samolotów;
- stan podstawowych środków materiałowych na lotnisku i ich stosunek do potrzeb pułku;
- możliwości oddziału lotniczo-technicznego w zakresie zabezpieczenia wylotów samolotów pułku oraz konieczności przeprowadzenia niezbędnych przedsięwzięć w celu terminowego powtórnego odtworzenia

gotowości bojowej pułku;

- zagadnienia ochrony, obrony i maskowania oraz konieczność przeprowadzenia niezbędnych przedsięwzięć z tym związanych.

Wnioski wpływające z oceny sytuacji tyłowej stanowią decyzję dowódcy pułku na tyłowe zabezpieczenie działań bojowych pułku. Na podstawie tej decyzji szef sztabu pułku opracowuje zarządzenie tyłowe i doprowadza je do wiadomości dowódcy lub sztabu oddziału lotniczo-technicznego. Treść tego dokumentu w odróżnieniu od zarządzenia wstępnego obejmuje konkretnie: zadanie dla oddziału lotniczo-technicznego /natężenie i porządek wylotów oraz terminy osiągnięcia gotowości bojowej pułku do pierwszego i następnych wylotów/, rodzaje i ilość środków materiałowych, terminy i miejsca ich dostarczenia oraz termin gotowości środków lotniskowo-technicznego zabezpieczenia, terminy i miejsce organizowania i wydawania posiłków personelowi latającemu i technicznemu, a także inne polecenia wynikające z konkretnej sytuacji. Niezależnie od tego dowódca pułku po podjęciu decyzji na wykonanie zadania bojowego stawiając zadania swoim bezpośrednim podwładnym, może również postawić w zakresie tyłowego zabezpieczenia zadanie i dowódcy oddziału lotniczo-technicznego. Treść tego zadania pokrywa się z treścią zarządzenia tyłowego, które w tym wypadku będzie spełniać rolę dokumentu, potwierdzającego wymagania dowódcy pułku w zakresie tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku.

Na podstawie zarządzenia tyłowego /zadania/ dowódcy pułku i zarządzenia szefa zaopatrzenia /AL, KOPK, DL/ dowódca oddziału lotniczo-technicznego precyzuje otrzymane zadania, ocenia sytuację i stawia swoim podwładnym zadania na tyłowe zabezpieczenie działań bojowych pułku. Zadania te może stawiać osobiście na odprawie personelu kierowniczego lub poprzez szefa sztabu.

Niezależnie od tej formy stawiania zadań, szef sztabu opracowuje zarządzenie na tyłowe zabezpieczenie działań bojowych pułku lotniczego na piśmie i doprowadza go do wiadomości zainteresowanych szefów służb i dowódców pododdziałów za podpisem.

Ustnie stawiane zadania przez dowódcę oddziału lotniczo-technicznego, jak też jego pisemne zarządzenie na tyłowe zabezpieczenie działań bojowych pułku winny obrazować:

- zadania oddziału lotniczo-technicznego w zakresie tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku, wykazując ilość wylotów samolotów;
- rodzaje i ilości wydzielonych środków materiałowych, lotniskowo-

technicznego sprzętu, który pododdziały winny dostarczyć, a także terminy oraz miejsce ich dowozu i do czyjej dyspozycji je przydzielono;

- organizacja żywienia składu osobowego pułku i oddziału lotniczo-technicznego, biorącego udział w lotach i ich zabezpieczeniu;
- kogo wyznacza się ze składu oddziału lotniczo-technicznego na dyżurnego mtz lotów w danym dniu;
- inne zagadnienia wynikające z konkretnej sytuacji, które należy wykonać lub mogą mieć wpływ na tyłowe zabezpieczenie działań bojowych pułku.

Po postawieniu zadań podwładnym, dowódca oddziału lotniczo-technicznego osobiście i przez swój sztab kontroluje ich wykonanie, a w razie konieczności udziela wykonawcom pomocy.

W wyniku wzajemnej informacji między pułkiem lotniczym i oddziałem lotniczo-technicznym podczas tyłowego zabezpieczania działań bojowych pułku często będą wypływały nowe zadania, które uprzednio nie były przewidziane i ujęte w zarządzeniu dowódcy. W tych przypadkach dowódca lub szef sztabu oddziału lotniczo-technicznego stawia podwładnym dodatkowe zadania lub wprowadza korektę do zadań postawionych poprzednio.

W końcu każdego dnia działań bojowych dowódca oddziału lotniczo-technicznego na odprawie oficerów omawia przebieg pracy poszczególnych pododdziałów i służb, podkreślając dobre i słabsze momenty ujawnione w czasie pracy. Szef sztabu opracowuje i wysyła do nadrzędnego szefa zaopatrzenia sprawozdanie z przebiegu pracy oddziału lotniczo-technicznego za minioną dobę w formie meldunku tyłowego. Dokument ten winien obrazować:

- całokształt pracy oddziału lotniczo-technicznego za ostatnią dobę /na jakim lotnisku, jaki pułk lotniczy był zaopatrywany i ilość zabezpieczonych samolotolotów oraz ewentualne zmiany w bazowaniu/;
- stan lotniska bazowania i jego gotowość do dalszej eksploatacji;
- rozchód, straty, dowóz i stan końcowy podstawowych środków materiałowych;
- ilość, stan techniczny i przebieg pracy transportu samochodowego i ewentualne straty;
- obłożenie izby chorych, w tym ilość rannych i chorych podlegających ewakuacji;
- działalność nieprzyjaciela na lotnisko bazowania, skutki napadu i podjęte środki zapobiegawcze lub przedsięwzięcia odnośnie likwidacji skutków napadu;

- zbiórkę i ewakuację uszkodzonego sprzętu lotniczego oraz zdobyczonego sprzętu i środków materiałowych;
- braki i trudności napotymane w pracy oddziału lotniczo-technicznego;
- stopień gotowości oddziału lotniczo-technicznego do tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego;
- inne zagadnienia, które w zależności od konkretnej sytuacji mogą mieć wpływ na przebieg pracy oddziału lotniczo-technicznego.

Dobowy meldunek tyłowy oddziału lotniczo-technicznego zapewnia szefowi zaopatrzenia /AL, KOPK czy DL/ ciągłą znajomość aktualnej sytuacji tyłowej na poszczególnych lotniskach i w przypadku konieczności umożliwia mu szybkie ingerowanie w kierunku usprawnienia pracy tego oddziału lotniczo-technicznego.

b/ Kolejność pracy i treść zasadniczych dokumentów dowodzenia przy przebazowaniu się oddziału lotniczo-technicznego.

Oddział lotniczo-techniczny może dokonywać przebazowania wykorzystując różny rodzaj transportu, a mianowicie: samochodowy, kolejowy, wodny i powietrzny.

Z uwagi natto, że zasadniczym rodzajem transportu w oddziale lotniczo-technicznym jest transport samochodowy i że treść oraz zakres pracy osób funkcyjnych biorących udział w dowodzeniu podczas przebazowania innymi rodzajami transportu jest prawie identyczną, w skrypcie omawia się dowodzenie podczas przebazowania oddziału lotniczo-technicznego transportem samochodowym.

Kolejność pracy i zasadnicze dokumenty dowodzenia podczas przebazowania oddziału lotniczo-technicznego transportem samochodowym pokazano w załączniku nr 2. Treść i zakres pracy poszczególnych osób funkcyjnych przedstawia się następująco:

Dowódca oddziału lotniczo-technicznego po otrzymaniu od szefa zaopatrzenia /AL, KOPK lub DL/ zarządzenia na przebazowanie transportem samochodowym dokonuje analizy zadania i wstępnie ocenia sytuację. W tej myślowej czynności winien przeanalizować:

- objętość zadania i potrzebne środki do jego wykonania;
- czas, jakim dysponuje na dokonanie przebazowania, od chwili otrzymania zadania do osiągnięcia gotowości do przyjęcia pułku i jego tyłowego zabezpieczenia na nowym lotnisku;
- porę roku i doby, w której będzie dokonywane przebazowanie oraz warunki atmosferyczne i ich wpływ na przebazowanie;

- marszrutę wydzieloną na przebazowanie, jej długość, stan i warunki wykorzystania;
- warunki szczególne, w których będzie dokonywane przebazowanie /np. sytuację na trasie i w nowym rejonie/;
- jakie dane są potrzebne do podjęcia decyzji na przebazowanie.

Następnie na odprawie oficerów daje wytyczne szefowi sztabu, dowódcom pododdziałów i szefom służb, informuje ich o otrzymanym zadaniu i poleca przygotować i przedłożyć dane do podjęcia decyzji na przebazowanie oraz rozpocząć przygotowanie się pododdziałów i służb do przebazowania.

Szef sztabu na podstawie wytycznych dowódcy opracowuje i doprowadza do wiadomości zainteresowanych podwładnych zarządzenie wstępne na przebazowanie, w którym winno być podane:

- zadanie oddziału lotniczo-technicznego na przebazowanie;
- zadanie dla pododdziałów i służb w zakresie przygotowania ich do przebazowania;
- skład i czas wymarszu grupy rekonesansowej oraz czas na przeprowadzenie rekonesansu i miejsce meldowania;
- przygotowanie i porządek przekazania lotniska oraz sprzętu i środków materiałowych, które z różnych względów nie można zabrać w nowy rejon bazowania;
- czas i miejsce postawienia przez dowódcę zadania na przebazowanie.

Poza tym sztab przy współpracy szefów służb i dowódców pododdziałów przygotowuje dane do podjęcia przez dowódcę oddziału lotniczo-technicznego decyzji na przebazowanie. Oprócz tego sztab uaktualnia w tym czasie dokumentację na przebazowanie oraz ustala: jaki sprzęt i ile środków materiałowych podlega przebazowaniu, stan transportu samochodowego i gdzie on znajduje się w danej chwili, obłożenie izby chorych i uaktualnia podział sił i środków, a także przygotowuje schemat marszu na mapie.

Po uwzględnieniu danych przedłożonych przez szefa sztabu lub szefów służb i dowódców pododdziałów, dowódca ocenia sytuację i podejmuje decyzję na przebazowanie.

Treść oceny sytuacji powinna obejmować:

- charakter działalności nieprzyjaciela mogącej mieć wpływ na wykonanie stojącego zadania;
- zadanie oddziału lotniczo-technicznego i porządek tyłowego zabezpieczenia pułku na starym i nowym lotnisku;
- możliwości oddziału lotniczo-technicznego w zakresie wykonania stojącego zadania;

- porządek i terminy zwijania poszczególnych pododdziałów i służb;
- warunki przebazowania /stan dróg, organizacja ich technicznego zabezpieczenia, warunki meteorologiczne itp/;
- przedsięwzięcia, które mogą przyspieszyć przebazowanie;
- porządek organizacji bojowego, materiałowego, technicznego i specjalnego zabezpieczenia przebazowania;
- możliwości dowodzenia poszczególnymi rzutami podczas marszu;
- ustalenie swego miejsca podczas przebazowania na starym i nowym lotnisku;
- inne dane w zależności od sytuacji.

Wnioski z oceny sytuacji stanowią decyzję dowódcy na przebazowanie oddziału lotniczo-technicznego. Decyzję dowódca olt przekazuje swoim podwładnym w formie ustnego postawienia im zadania, a sztab na tej podstawie z uwzględnieniem zarządzenia szefa zaopatrzenia /AL, KOPK lub DL/ opracowuje i doprowadza do wiadomości podwładnych za podpisem zarządzenie na przebazowanie oddziału lotniczo-technicznego.

Zarówno ustnie postawione przez dowódcę zadanie, jak i zarządzenie na przebazowanie powinno obejmować:

- krótkie dane o działalności nieprzyjaciela mogącej mieć wpływ na przebazowanie;
- zadanie oddziału lotniczo-technicznego i decyzję dowódcy, w których^hwinny być ujęte: porządek przebazowania, terminy i miejsca formowania poszczególnych rzutów, osoby funkcyjne każdego rzutu, rozmiary zapasów środków materiałowych podlegających przebazowaniu;
- porządek zabezpieczenia przewozu naziemnego rzutu pułku lotniczego;
- marszrutę, po której będzie dokonywane przebazowanie i organizację marszu po niej /terminy wykorzystania wydzielonych dróg przez poszczególne rzuty oraz rozpoczęcia i zakończenia ich marszu/;
- porządek organizacji obrony i ochrony poszczególnych rzutów w rejonie formowania, w czasie marszu i podczas rozwijania na nowym lotnisku;
- porządek materiałowego i specjalnego zabezpieczenia przebazowania;
- organizacja dowodzenia rzutami podczas marszu i porządek organizacji łączności oraz sposoby składania meldunków;

- miejsce dowódcy i jego zastępców w czasie dokonywania przebazowania.

Ponadto sztab oddziału lotniczo-technicznego organizuje i kontroluje przebieg prac podwładnych i w koniecznych przypadkach udziela im pomocy oraz uaktualnia i opracowuje dokumenty na przebazowanie. Do zasadniczych dokumentów dowodzenia w toku przebazowania oddziału lotniczo-technicznego należą:

- podział sił i środków;
- schemat marszu opracowany na mapie;
- schematy rzutów samochodowych;
- wykazy składu osobowego każdego rzutu samochodowego.

Podział sił i środków i schematy rzutów samochodowych opracowuje się w oddziale lotniczo-technicznym zawczasu, według stanu etatowego, a po otrzymaniu zadania na przebazowanie są one jedynie uaktualniane. Natomiast schemat marszu na mapie opracowuje się po otrzymaniu zadania. Ponadto każdemu dowódcy rzutu samochodowego sztab wręcza:

- dokument stwierdzający jego wyznaczenie na to stanowisko;
- mapę z wrysowanym schematem marszu;
- schemat rzutu z załączonym imiennym wykazem składu osobowego tego rzutu;
- tablice sygnałów do dowodzenia rzutem podczas marszu.

Powyższe dokumenty umożliwiają dowódcy rzutu samochodowego dowodzenie podległym mu składem osobowym od momentu rozpoczęcia przygotowania go do wymarszu, aż do rozformowania na nowym lotnisku.

Omówione w niniejszym skrypcie zasady dowodzenia oddziałem lotniczo-technicznym, przy obecnych poglądach na wykorzystanie lotnictwa w działaniach bojowych, w wystarczającym stopniu zapewniają organizowanie systematycznego i terminowego zaopatrywania poszczególnych oddziałów lotniczych. Być może, że w miarę wprowadzania na wyposażenie oddziałów lotniczych i lotniczo-technicznych nowego sprzętu oraz zmian w organizacji wojsk lotniczych, obecnie przyjęte zasady dowodzenia mogą okazać się niewystarczające, a zatem muszą być systematycznie uaktualniane.

Ponadto należy podkreślić, że w skrypcie szereg zagadnień dotyczących organizacji dowodzenia zostało omówione chronologicznie i bardzo szczegółowo. W praktycznej zaś działalności, w zależności od konkretnej sytuacji potrzeb i czasu, duża ilość omawianych przedsięwzięć może być zmniejszona lub pominięta. Ważnym jest jednak to, aby dowodzenie w każdej konkretnej sytuacji i warunkach było pełne do tego stopnia, by zabezpieczało wykonanie zadań.

Z A K O Ń C Z E N I E

Kierowanie pracą oddziału lotniczo-technicznego jest czynnością skomplikowaną i wymagającą szczególnego nakładu pracy i umiejętności dowódcy i jego sztabu. Ponieważ w dowodzeniu oddziałem lotniczo-technicznym uczestniczą osoby spoza jego składu, powinny one w swej działalności utrzymywać się w ramach własnych kompetencji i umożliwiać dowódcy olt przejawiania własnej zdrowej i rozsądnej inicjatywy. Dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym winno przedstawiać sobą skoordynowaną i elastyczną działalność wszystkich osób funkcyjnych biorących udział w kierowaniu tyłowym zabezpieczeniem pułku lotniczego. Będzie to możliwe wtedy, gdy personel kierowniczy oddziału lotniczo-technicznego otrzyma dobre przygotowanie teoretyczne i zdobędzie duże doświadczenie praktyczne^w pracy. Dlatego też koniecznym jest prowadzenie systematycznego szkolenia osób funkcyjnych oddziału lotniczo-technicznego w kierunku dowodzenia podległymi pododdziałami i służbami podczas ich praktycznej działalności.

Poważną rolę w kierowaniu pracą oddziału lotniczo-technicznego odgrywają dokumenty dowodzenia. W związku z tym ich forma i treść winny gwarantować wykonanie zadań, przejrzystość i estetyczny wygląd.

Z A Ł A C Z N I K I :

- Załącznik nr 1 - "Kolejność pracy i zasadnicze dokumenty dowodzenia podczas tyłowego zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego przez oddział lotniczo-techniczny".
- Załącznik nr 2 - "Kolejność pracy i zasadnicze dokumenty dowodzenia przy przebazowaniu się oddziału lotniczo-technicznego transportem samochodowym".

Literatura:

1. Instrukcja lotnictwa "Taktyka tyłów lotniczych część I batalion lotniczo-techniczny" - wyd. MON 1960r. Lot. 328/59.
2. "Nastawlenije po tyżu W.W.S. Sowietsoj Armii /awiacjonno-techniczeskoje sojedinienije, czaść/. Wojennoje izdatielstwo M.O.S. SSR - 1956r.
3. "Sprawocznik oficera awiacjonno-techniczeskich czastiej W.W.S. - Wojennoje izdatielstwo M.O.S. SSR Moskwa - 1957r.
4. "Dowodzenie" - A. Aponowicz.
5. "Właściwości współczesnego dowodzenia wojskami w walce i operacji" skrypt płk dr Zygmunta Zielińskiego.
6. "Sztab jako organ dowodzenia we współczesnej walce" - skrypt płk dr Zygmunta Zielińskiego.
7. "Ogólne zasady dowodzenia taktycznymi oddziałami i związkami lotnictwa operacyjnego /frontowego/" - skrypt płk dypl. Ryszarda Seregietta.

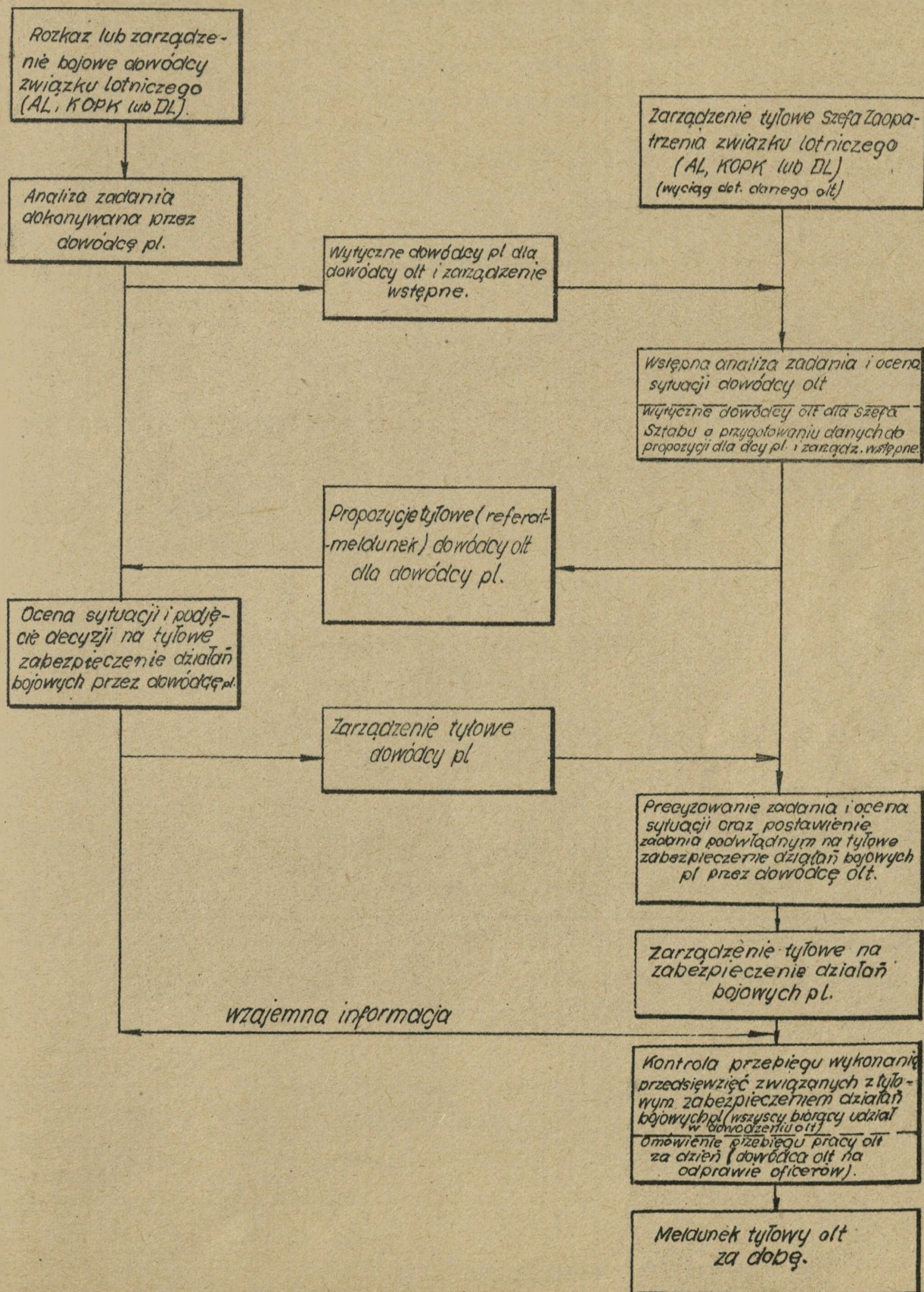
OPRACOWAŁ:
ADIUNKT KATEDRY ZWL

/-/ mjr dypl. Wł. BEDEŁEK

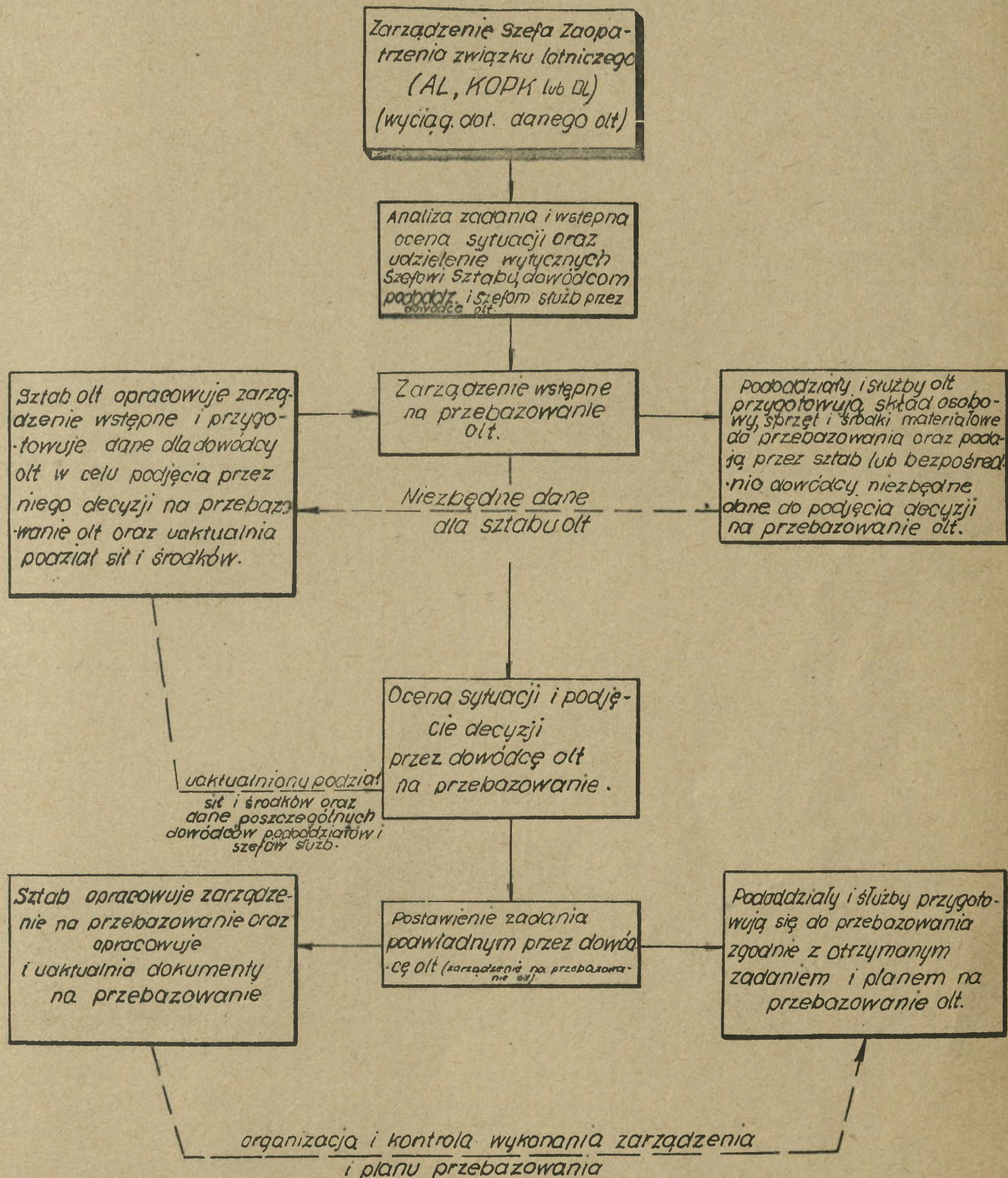
Wykonano w 30 egz.

Egz.nr 1-30 bibl.tajna
Wyk. mjr Bedełek
Druk. CH, dn. 29.9.65r.
Nr ks. 02574/WW

KOLEJNOŚĆ PRACY I ZASADNICZE DOKUMENTY DOWODZENIA PODCZAS TYŁOWEGO ZABEZPIECZANIA DZIAŁAŃ BOJOWYCH PUŁKU LOTNICZEGO PRZEZ ODDZIAŁ LOTNICZO-TECHNICZNY



OLEJNOŚĆ PRACY I ZASADNICZE DOKUMENTY DOWODZENIA TY PRZEBAZOWANIU SIĘ ODDZIAŁU LOTNICZO-TECHNICZNEGO TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM



ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOW
KADEMU SZTABU GENERALNEGO
gen. bron. K. Swierczewskiego

nr. 138583