



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA TYŁÓW LOTNICZYCH

DO UŻYTKU
SŁUŻBOWEGO

TAJNE

Egz. Nr.....¹

ppłk dypl. Adam MICHALSKI

**ZABEZPIECZENIE TYŁOWE ODDZIAŁU
LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO OPK**

Skrypt



039202
**ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego**
039202

WARSZAWA

LIPIEC

1973



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA TYŁÓW LOTNICZYCH

DO UŻYTKU
SŁUŻBOWEGO

T A J N E

Egz. Nr..... 1

ppłk dypl. Adam MICHALSKI

**ZABEZPIECZENIE TYŁOWE ODDZIAŁU
LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO OPK**

Skrypt



039202
**ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego**
039202

WARSZAWA

LIPIEC

1973

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Swierczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA TYŁÓW LOTNICZYCH

DO UŻYTKU
SŁUŻBOWEGO

~~TAJNE~~ 1

Egz.nr.....

ZATWIERDZAM
SZEF KATEDRY TYŁÓW LOTNICZYCH

płk dypl. M. TORUŃ

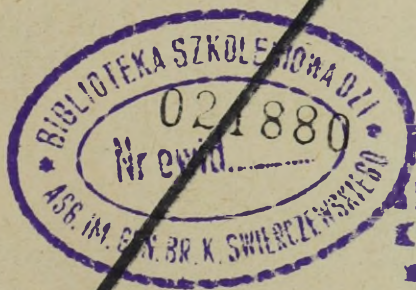
Dnia 31.07.1973 r.

Ameklon pt 12657

ppłk dypl. Adam MICHALSKI

ZABEZPIECZENIE TYŁOWE ODDZIAŁU LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO OPK

Skrypt



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

~~039202~~

W A R S Z A W A

LIPIEC

1973 r.

1914
No. 1234

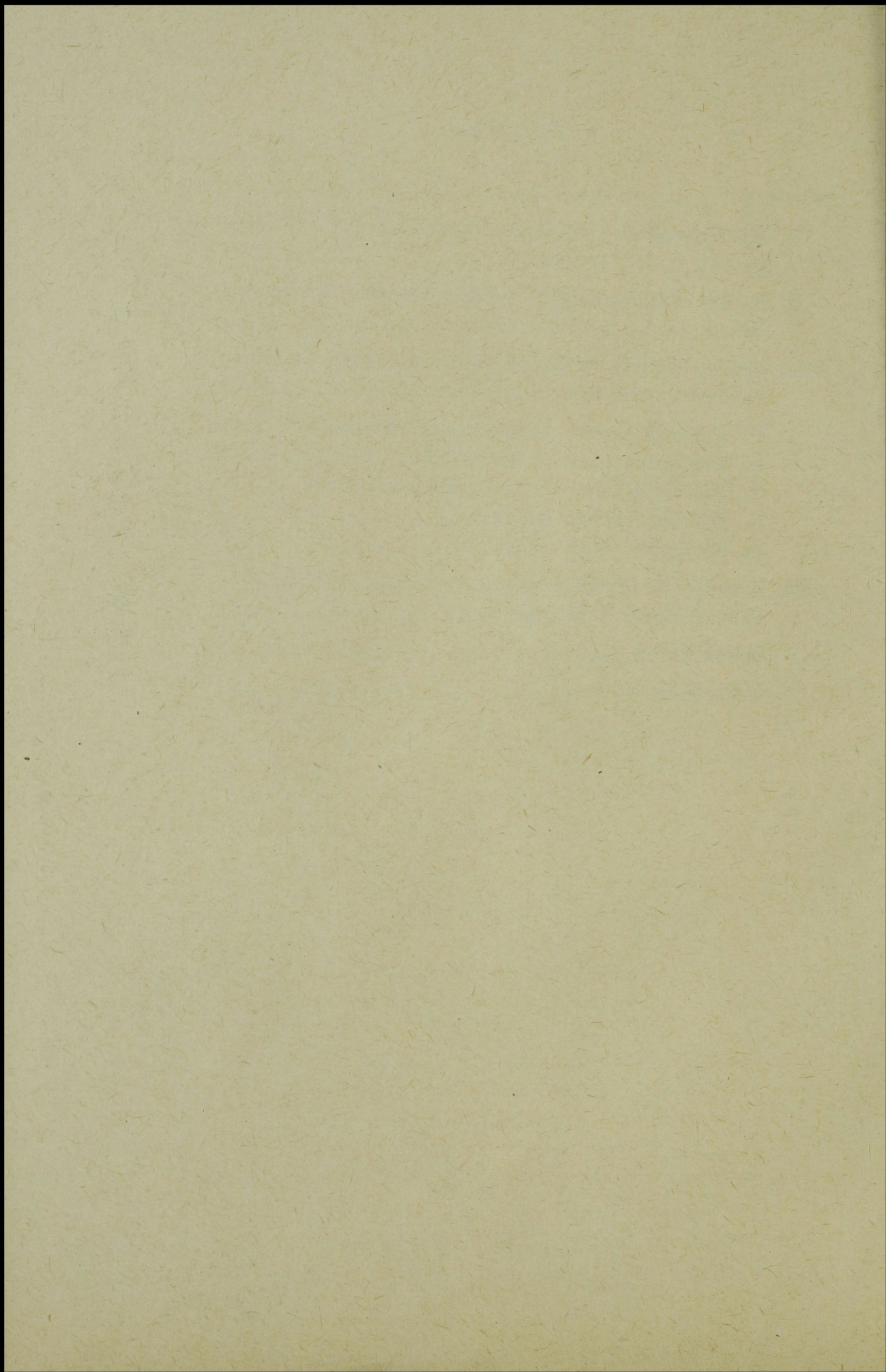
Another for the [unclear]



~~1914~~

SPIS TREŚCI

	str.
W S T Ę P	5
I. Przeznaczenie i zadania tyłów oddziału lotniczego OPK	7
II. Zasady organizacyjne tyłów oddziału lotniczego OPK	10
III. Ogólne zasady zabezpieczenia tyłowego działań bojowych oddziału lotniczego OPK	14
1. Zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze	14
2. Zabezpieczenie materiałowe	16
3. Zabezpieczenie lotniskowo-techniczne	34
4. Zabezpieczenie techniczne	39
5. Zabezpieczenie medyczne	45
IV. Dowodzenie pododdziałami, służbami lotniczo-technicznymi i zaopatrzenia	48
ZAKOŃCZENIE	53
BIBLIOGRAFIA	54



W S T E P

Jednym z istniejących rodzajów wojsk wchodzących w skład systemu Obrony Powietrznej Kraju, jest lotnictwo myśliwskie, które obok wojsk raketowych OPK, stanowi główną siłę, zdolną do zwalczania środków napadu powietrznego przeciwnika.

Jednakże utrzymanie lotnictwa myśliwskiego OPK w stałej gotowości bojowej możliwe jest pod warunkiem zrealizowania wielu przedsięwzięć zabezpieczających wysoki stopień gotowości bojowej zarówno w okresie poprzedzającym działania bojowe, jak i w toku działań bojowych. Jednym z wielu przedsięwzięć zabezpieczających działalność bojową lotnictwa OPK jest tylowe zabezpieczenie, które realizowane jest przez odpowiednie organa wchodzące w skład jednostek lotniczych OPK oraz odpowiednie źródła zaopatrywania. Pomyślnie działania bojowe jednostek lotniczych OPK zależne są więc między innymi od systematycznego, terminowego i pełnego zabezpieczenia tyłowego tych jednostek.

Należy podkreślić, że specyfika obsługi i zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa OPK podyktowała konieczność zorganizowania odpowiednich służb i pododdziałów tyłowych, na szczeblu pułku, odmiennych w swej strukturze organizacyjnej i zakresie działania od organów tyłowych innych rodzajów wojsk OPK. Służby te i pododdziały ujęte w odpowiedni system stanowią zasadnicze ogniwo, zdolne do zabezpieczania działań bojowych oddziału lotniczego OPK.

Zabezpieczanie działań bojowych oddziałów lotniczych stanowi obecnie trudny i skomplikowany proces, ze względu na wzrost zużycia środków materiałowych, potrzeb sprzętu technicznego oraz środków obsługi. Wystarczy bowiem wspomnieć, że w porównaniu z okresem II wojny światowej, potrzeby paliwa lotniczego, amunicji lotniczej i części zamiennych na jeden samolot wzrosły kilkakrotnie. To z kolei spowodowało, że zakres pracy służb i pododdziałów obsługi również znacznie wzrósł w stosunku do wspomnianego okresu.

Biorąc pod uwagę powyższe można twierdzić, że zabezpieczenie tylowe jest czynnikiem, który w zasadzie decyduje o

możliwościach prowadzenia działań bojowych przez oddział lotniczy OPK. Gdyby bowiem tyły lotnicze nie były w stanie zabezpieczyć wylotów oddziału lotniczego w odpowiednie środki materiałowe i sprzęt, oddział lotniczy z kolei nie byłby w stanie wykonywać zadań bojowych.

W miarę upływu czasu i rozwoju lotnictwa oraz nabierania doświadczeń, na przestrzeni wielu lat wypracowywały się i krystalizowały pewne zasady tyłowego zabezpieczenia działalności bojowej oddziałów lotniczych OPK, których treść i całość zagadnień pod tym względem omawia niniejszy skrypt.

I. PRZEZNACZENIE I ZADANIA TYŁÓW ODDZIAŁU LOTNICZEGO OPK

Przez pojęcie "tyły oddziału lotniczego OPK" należy rozumieć odpowiednie służby i pododdziały oraz urządzenia tyłowe wraz z zapasami środków materiałowych i sprzętu, przeznaczone do wszechstronnego zabezpieczenia tyłowego tych oddziałów.

Przez pojęcie "Tyłowe zabezpieczenie" działań bojowych oddziału lotniczego OPK należy rozumieć kompleks przedsięwzięć i czynności związanych z organizowaniem tyłów, zabezpieczeniem inżynieryjno-lotniczym, materiałowym, technicznym, lotniskowo-technicznym, medycznym i gospodarczo-bytowym.

Zasadniczym przeznaczeniem tyłów oddziału lotniczego OPK jest terminowe zaspokajanie potrzeb oddziału pod względem materiałowym, inżynieryjno-lotniczym, medycznym, lotniskowo-technicznym i gospodarczo-bytowym oraz rozwiązywanie zagadnień /problemów/ związanych z eksploatacją sprzętu technicznego i utrzymaniem go w odpowiedniej sprawności technicznej.

Do głównych zadań tyłów oddziału lotniczego OPK należy zaliczyć:

- tyłowe zabezpieczenie osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej i rozśrodkowania jednostki lotniczej;
- utrzymanie w stałej gotowości eksploatacyjnej lotnisk zapewniającej oddziałowi lotniczemu odpowiednie warunki bazowania, rozmieszczenia i prowadzenia działań bojowych;
- gromadzenie i przechowywanie określonych zapasów środków materiałowych i sprzętu;
- organizowanie i realizowanie dowozu środków materiałowych i sprzętu do samolotów;
- bezpośrednie zabezpieczanie działań bojowych na lotniskach /miejscach/ bazowania jednostek lotniczych;
- tyłowe zabezpieczanie przebazowań oddziału lotniczego;
- organizowanie i realizowanie przedsięwzięć w zakresie utrzymania sprzętu bojowego i pomocniczego w stanie wysokiej sprawności technicznej i gotowości bojowej /obsługa techniczna i naprawa sprzętu samochodowego, lotniczego, radiotechnicznego i urządzeń specjalnych/;

- organizowanie i realizowanie przedsięwzięć medycznego zabezpieczenia stanu osobowego;
- organizowanie obsługi gospodarczo-bytowej;
- organizowanie obrony i ochrony lotnisk, bazy materiałowej oraz urządzeń i obiektów tyłowych;
- systematyczne odtwarzania zdolności bojowej oddziału lotniczego;

Podstawą realizacji wymienionych zadań tyłowego zabezpieczenia jest decyzja dowódcy oddziału lotniczego OPK.

Gotowość oddziału lotniczego OPK do natychmiastowego podjęcia działań bojowych na wypadek konfliktu zbrojnego uzależniona jest między innymi od gotowości tyłów do działalności już w momencie wybuchu wojny.

Na gotowość tyłów do zabezpieczenia działań bojowych oddziału lotniczego OPK mają wpływ następujące wymagania:

- zdolność do zabezpieczenia manewru lotniskowego na lotniska zapasowe z jednoczesną obsługą intensywnych lotów samolotów;
- posiadanie rozwiniętej bazy materiałowej /stacjonarnej i polowej/ w celu szybszego odtworzenia gotowości bojowej w razie strat spowodowanych działalnością lotnictwa oraz innych środków napadu powietrznego przeciwnika;
- posiadanie niezbędnej ilości interwencyjnych środków transportowych w celu stworzenia warunków manewrowania zapa-sami środków materiałowych;
- zdolność do sprawnego likwidowania skutków nalotów przeciwnika powietrznego oraz zwalczania grup dywersyjnych i sabotażowych w obrębie lotnisk;
- posiadanie własnej łączności w sieci dowodzenia i powiadamiania na szczeblu oddziału lotniczego OPK;
- posiadanie zawczasu opracowanych niezbędnych dokumentów tyłowego zabezpieczenia działań bojowych oddziałów lotniczych OPK.

Wyszczególnione wymagania mogące mieć wpływ na gotowość tyłów oddziału lotniczego do zabezpieczania działań bojowych stwarzają konieczność posiadania już w czasie pokoju przez oddziały lotnicze odpowiednio rozwiniętych, ukształtowanych i wyposażonych tyłów o takiej strukturze organizacyjnej, która

mogłyby bez dodatkowej reorganizacji spełniać zadania w zakresie zabezpieczenia ich działalności bojowej. Jest to podstawowy warunek należytego zabezpieczenia tyłowego oddziału lotniczego OPK w okresie osiągnięcia stanu pełnej gotowości bojowej i w toku działań bojowych.

II. ZASADY ORGANIZACYJNE TYŁÓW ODDZIAŁU LOTNICZEGO OPK

Współczesne działania bojowe lotnictwa OPK, jako jednego z istniejących rodzajów wojsk OPK, wymagają porządania w wojskach OPK odpowiednio zorganizowanego i wyposażonego w określone środki techniczne i materiałowe aparatu technicznego i zaopatrzenia, który byłby zdolny do tyłowego zabezpieczenia działań bojowych oddziałów tego lotnictwa w każdej sytuacji bojowej i różnych warunkach. Dlatego też na szczeblu oddziału lotniczego OPK istnieją odpowiednie pododdziały, służby techniczne i zaopatrzenia, których zadaniem jest stworzenie odpowiednich warunków oddziałowi lotniczemu w jego działalności bojowej.

Na szczeblu pułku lotnictwa OPK istnieją więc służby techniczne i zaopatrzenia, które zostały dostosowane do zadań jakie wykonuje oddział lotniczy OPK. Do podstawowych elementów obsługi i zaopatrzenia wchodzących w skład oddziału lotniczego zalicza się w szczególności takie służby i pododdziały jak: lotniskowa, uzbrojenia i amunicji, materiałów pędnych i smarów, elektrogazowa, zaopatrzenia lotniczo-technicznego, samochodowa, inżynieryjno-lotnicza, medyczna, służby kwatermistrzowskie, finansowa, przeciwpożarowa oraz pododdziały: kompania wartownicza, pluton chemiczny, drużyna transportowo-gospodarcza i inne.

Organizacja służb oraz pododdziałów technicznych i zaopatrzenia oddziału lotniczego OPK naceLOWANA jest na: zabezpieczenie działań bojowych oddziału lotniczego o różnym natężeniu lotów bojowych, działań w różnych warunkach i sytuacji bojowej, możliwość zabezpieczania działań bojowych oddziału lotniczego OPK w dzień i w nocy, możliwość zabezpieczania działań bojowych jednego oddziału lotniczego na dwóch lotniskach, dwóch oddziałów lotniczych na jednym lotnisku oraz zabezpieczania samolotów z innych oddziałów własnego lotnictwa lądujących na lotniskach OPK przymusowo, względnie planowo, a także samolotów lotnictwa sojuszniczego.

Jeżeli chodzi o poszczególne służby i pododdziały oddziału lotniczego OPK istniejące w celu zabezpieczenia działań bojowych tego oddziału, każda z nich wykonuje szereg przedsięwzięć i czynności zgodnie ze swym przeznaczeniem. I tak na przykład:

Służba lotniskowa przeznaczona jest do utrzymywania w stałej gotowości eksploatacyjnej lotniska, jego urządzeń i obiektów.

Służba uzbrojenia i amunicji przeznaczona jest do zaopatrywania oddziału lotniczego /pododdziałów/ w uzbrojenie i amunicję /lotniczą i strzelecką/, materiały jednorazowego użytku, smary do konserwacji broni oraz zabezpieczania technicznego sprzętu uzbrojenia zarówno lotniczego, jak i strzeleckiego.

Służba materiałów pędnych i smarów przeznaczona jest do zaopatrywania oddziału lotniczego w materiały pędne i smary typu lotniczego i samochodowo-traktorowego, sprzęt nalewozy, płyny specjalne oraz zabezpieczenia technicznego sprzętu służby MPS.

Służba elektrogazowa przeznaczona jest do zaopatrywania oddziału lotniczego w gazy sprężone, dostarczania środków rozruchu silników lotniczych, środków ładowania akumulatorów oraz zabezpieczenia technicznego sprzętu elektrogazowego.

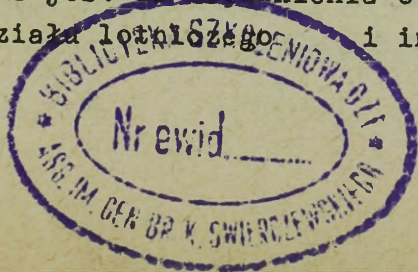
Służba zaopatrzenia lotniczo-technicznego przeznaczona jest do zaopatrywania oddziału lotniczego w sprzęt lotniczo-techniczny /silniki, części zamienne do samolotów, w tym osprzęt i materiały jednorazowego użytku, sprzęt hangarowo-lotniskowy, meteorologiczny, fotograficzny i inny/.

Służba samochodowa przeznaczona jest do zabezpieczania technicznego sprzętu samochodowego, a jej sprzęt samochodowy do dowozu środków materiałowych wewnątrz lotniska, a w niektórych przypadkach z zewnętrznych źródeł zaopatrywania, przewozu personelu i sprzętu technicznego, holowania samolotów oraz wykonywania wielu innych przedsięwzięć związanych z utrzymaniem w gotowości eksploatacyjnej sprzętu samochodowego.

Służba inżynieryjno-lotnicza przeznaczona jest do ciągłego utrzymania sprzętu lotniczego /samolotów/ w stanie pełnej sprawności eksploatacyjnej.

Służby kwatermistrzowskie przeznaczone są do organizowania i realizacji przedsięwzięć związanych z zapewnieniem obsługi gospodarczo-bytowej stanu osobowego oddziału lotniczego OPK i innych pododdziałów będących na zaopatrzeniu.

Służba medyczna przeznaczona jest do zapewnienia obsługi medycznej stanu osobowego oddziału lotniczego i innych



pododdziałów stacjonujących na lotnisku oraz realizacji przedsięwzięć sanitarno-higienicznych, przeciwepidemicznych, leczniczo-ewakuacyjnych, profilaktycznych, a także zaopatrywania w sprzęt medyczny i środki lecznicze.

Służba finansowa przeznaczona jest do zaopatrywania stanu osobowego w środki płatnicze oraz przeprowadzania niezbędnych operacji finansowych związanych z działalnością gospodarczą oddziału lotniczego.

Służba przeciwpożarowa przeznaczona jest do zabezpieczania przeciwpożarowego lotów samolotów, miejsc rozmieszczenia stanu osobowego, magazynów, sprzętu technicznego i innych obiektów na lotnisku.

Kompania ochrony przeznaczona jest do ochrony i obrony lotniska oraz poszczególnych jego obiektów /samolotów, magazynów, składów itp./.

Pluton chemiczny przeznaczony jest do wykonywania szeregu przedsięwzięć i czynności związanych z obroną przed bronią masowego rażenia, zaopatrywaniem stanu osobowego w sprzęt oraz organizacją i fachowym kierowaniem likwidacją skutków uderzeń broni masowego rażenia nieprzyjaciela.

Pododdział transportowo-gospodarczy przeznaczony jest do dowozu środków materiałowych i sprzętu związanych z realizacją wszelkiego rodzaju przedsięwzięć dotyczących obsługi gospodarczo-bytowej oddziału i pododdziałów.

Magazyny uzbrojenia i amunicji, materiałów pędnych i smarów, żywnościowy, mundurowy, samochodowy, techniczny, sprzętu chemicznego, lotniczo-technicznego i inne - przeznaczone są do przyjmowania, przechowywania i konserwacji oraz wydawania pododdziałom i służbom środków materiałowych i różnego rodzaju sprzętu. Ponadto zadaniem ich jest przyjmowanie od pododdziałów i służb oraz magazynowanie uszkodzonego, zużytego, względnie zbędnego sprzętu przeznaczonego do naprawy lub ewakuacji.

Warsztaty naprawcze sprzętu samochodowego, lotniczego, łączności, mundurowego, służby uzbrojenia i inne - przeznaczone są do obsługi technicznej oraz przeprowadzania napraw bieżących sprzętu technicznego i innych urządzeń.

Stołówki i kuchnie przeznaczone są do przyrządzania i wydawania gorącej stawy dla stanu osobowego oddziału lotniczego i pododdziałów.

W skład tyłów jednostek lotniczych OPK wchodzi ponadto tzw. Komendy Lotnisk Zapasowych jako grupy etatowe z odpowiednią ilością sił i środków. Zadaniem ich jest utrzymywanie lotnisk zapasowych w stałej gotowości eksploatacyjnej, przechowywanie określonych środków materiałowych oraz przyjmowanie i zabezpieczanie startu i lądowania samolotów.

Należy jednocześnie zaznaczyć, że skład i wyposażenie tyłów oddziału lotniczego OPK zapewniają możliwość zabezpieczenia jego działań bojowych na dwóch lotniskach. Stąd też niektóre pododdziały oraz służby techniczne i zaopatrzenia podzielone są zgodnie z etatem na dwie części, co niedwuznacznie określa ich usytuowanie w całym systemie zabezpieczenia działań bojowych oddziału lotniczego i ich przeznaczenie.

III. OGÓLNE ZASADY ZABEZPIECZANIA TYŁOWEGO DZIAŁAŃ BOJOWYCH
ODDZIAŁU LOTNICZEGO OPK

Tyłowe zabezpieczanie działań bojowych oddziału lotniczego OPK obejmuje kilka zasadniczych rodzajów zabezpieczenia, a mianowicie:

1. Zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze.
2. Zabezpieczenie materiałowe.
3. Zabezpieczenie lotniskowo-techniczne.
4. Zabezpieczenie techniczne.
5. Zabezpieczenie medyczne.

Podział taki wynika z potrzeb oddziału lotniczego i z tym związanych wyodrębniających się zakresów pracy poszczególnych służb technicznych i zaopatrzenia oraz zasadniczych kierunków ich działalności, które składają się na całokształt przedsięwzięć określanych mianem "zabezpieczenie działań bojowych oddziału lotniczego OPK". Wyodrębnienie tych zasadniczych kierunków działania tyłów oddziału lotniczego pozwala na odpowiednie naświetlenie zagadnień, wchodzących do sformułowań i pojęć poszczególnych przedsięwzięć wykonywanych przez służby techniczne i zaopatrzenia oddziału lotniczego OPK, a także na ukierunkowywanie ich działalności praktycznej.

1. Zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze

Jednym z ważniejszych rodzajów zabezpieczenia działań bojowych oddziału lotniczego OPK jest zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze. Jest to w swej treści całokształt przedsięwzięć nacełowanych na stałe utrzymanie sprzętu lotniczego /samolotów/ w stanie pełnej sprawności eksploatacyjnej.

Do ważniejszych przedsięwzięć i czynności związanych z zabezpieczeniem inżynieryjno-lotniczym zalicza się:

- przygotowanie personelu inżynieryjno-lotniczego do prac związanych z eksploatacją, obsługą techniczną i naprawami sprzętu lotniczego w różnych warunkach i sytuacji bojowej;
- organizowanie prawidłowej eksploatacji, obsługi technicznej i napraw sprzętu lotniczego;

- planowanie, przekazywanie zgodnie z planem sprzętu lotniczego do naprawy, organizowanie napraw niesprawnego sprzętu lotniczego;

- zabezpieczenie gotowości sprzętu lotniczego do przebazowania oraz przeprowadzanie obsługi technicznej i napraw sprzętu;

- analizowanie doświadczeń dotyczących eksploatacji i napraw sprzętu lotniczego oraz w oparciu o wnioski wdrażanie lepszych metod eksploatacji i napraw sprzyjających podnoszeniu gotowości bojowej oddziału lotniczego OPK, a tym samym podnoszenie niezawodności pracy samolotów podczas lotu;

- analizowanie taktyczno-technicznych i eksploatacyjnych możliwości sprzętu lotniczego, jego niezawodności, żywotności i cech szczególnych oraz opracowywanie sposobów doskonalenia sprzętu lotniczego i jego wykorzystania;

- współdziałanie z odpowiednimi pododdziałami, służbami technicznymi i zaopatrzenia pod względem materiałowego zabezpieczenia, eksploatacji i obsługi technicznej, napraw oraz przebazowania sprzętu lotniczego.

Wymieniony zakres zadań i przedsięwzięć wykonywanych przez służbę inżynieryjno-lotniczą ma charakter ogólny, bowiem w zależności od konkretnej sytuacji bojowej i warunków mogą one być wykonywane w całości lub częściowo. W każdym bądź razie nacelowane one są na realizację zadania głównego, jakim jest utrzymanie w stałej gotowości bojowej sprzętu lotniczego oddziału.

Zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze realizowane jest na podstawie opracowywanych przez służbę inżynieryjno-lotniczą odpowiednich planów. Plany takie opracowuje służba inżynieryjno-lotnicza oddziału lotniczego na podstawie zamierzeń opracowanych przez służbę inżynieryjno-lotniczą Dowództwa Wojsk OPK i KOPK.

Dowódca oddziału lotniczego OPK przy podejmowaniu decyzji na działania bojowe bierze pod uwagę dane i propozycje st. inżyniera oddziału, które odzwierciedlają ilościowy i jakościowy stan parku samolotowego, możliwości naprawcze personelu technicznego i warsztatów, dane taktyczno-techniczne samolotów, przedsięwzięcia zabezpieczające w przypadku zastosowania broni masowego rażenia.

Jednym z ważniejszych przedsięwzięć zabezpieczenia inżynierjno-lotniczego jest organizowanie naprawy sprzętu lotniczego. Zgodnie z istniejącymi zasadami pod tym względem, w pierwszej kolejności powinny być naprawiane samoloty kwalifikujące się do naprawy drobnej i bieżącej. Samoloty zaś kwalifikujące się do naprawy średniej winny być naprawiane w drugiej kolejności, ze względu na dużą pracochłonność tego rodzaju napraw. Naprawy główne samolotów, silników i agregatów odbywają się w stacjonarnych zakładach naprawczych, do których kieruje się samoloty lub ich zespoły z takim założeniem, że mogą one już nie wrócić do macierzystego oddziału lotniczego.

Najbardziej typowymi i ciągłymi czynnościami służby inżynierjno-lotniczej są czynności związane z odtwarzeniem gotowości bojowej samolotów według odpowiedniego schematu w zależności od typu samolotu i zadań, jakie mają wykonać poszczególne samoloty. W tym celu zostały opracowane odpowiednie zasady i przyjęte odpowiednie czasy, według których personel służby inżynierjno-lotniczej postępuje.

2. Zabezpieczenie materiałowe

Przez pojęcie "zabezpieczenie materiałowe" należy rozumieć przedsięwzięcia i czynności związane z planowaniem, organizowaniem i realizowaniem tego zabezpieczenia przez odpowiednie służby i pododdziały oddziału lotniczego OPK, w celu terminowego i pełnego zaspokojenia oddziału lotniczego w środki materiałowe i sprzęt.

Zabezpieczenie materiałowe jest jednym z głównych zadań tyłów oddziału lotniczego OPK o kompleksowym charakterze. Jest ono tego rodzaju zabezpieczeniem, od którego w dużej mierze zależy przebieg i wyniki działań bojowych oddziału lotniczego OPK.

Cały proces zabezpieczenia materiałowego odbywa się w sposób scentralizowany. Ze względu na różnorodny charakter potrzeb, pod względem materiałowym, zabezpieczenie materiałowe wymaga skoordynowanego działania wszystkich służb i organów zapatrujących.

Do zasadniczych przedsięwzięć zabezpieczenia materiałowego zalicza się w szczególności:

- planowanie /określanie/ potrzeb środków materiałowych, sprzętu i części zamiennych;
- gromadzenie i utrzymywanie odpowiedniej ilości zapasów środków materiałowych na lotniskach /głównych i zapasowych/;
- systematyczny dowóz środków materiałowych;
- zaopatrywanie pododdziałów oddziału lotniczego OPK w podstawowe środki materiałowe;
- prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości.

Przechodząc do omówienia wymienionych zagadnień zabezpieczenia materiałowego, należy na wstępie wspomnieć o istniejącym w lotnictwie OPK podziale środków materiałowych i źródeł zaopatrywania oddziałów lotniczych.

Jeżeli chodzi o bazę materiałową oddziału lotniczego OPK to stanowią ją środki materiałowe i sprzęt /części zamienne/ otrzymywane ze źródeł zaopatrywania wojsk OPK i źródeł podległych danemu okręgowi wojskowemu i Urzędowi Rezerw Państwowych.

Z tego wynika, że zaopatrywanie oddziału lotniczego OPK odbywa się w dwóch zasadniczych kanałach zaopatrywania - lotniczym i ogólnowojskowym.

W kanale wojsk OPK odbywa się zaopatrywanie oddziałów lotniczych w bojowy sprzęt lotniczy, lotniczo-techniczny, ubezpieczenia lotów, zbiorniki dodatkowe i aparatura kontrolno - pomiarowa, amunicja lotnicza /naboje lotnicze, bomby, lotnicze pociski rakietowe/, paliwo lotnicze i samochodowo- traktorowe, środki i sprzęt elektrogazowy, umundurowanie lotnicze i sprzęt wysokościowo-ratowniczy, sprzęt i materiały służby lotniskowej i inne. Realizacja zaopatrzenia w wymienione środki spoczywa na służbach technicznych i zaopatrzenia wojsk OPK.

W kanale ogólnowojskowym odbywa się zaopatrywanie oddziałów lotniczych w uzbrojenie strzeleckie, amunicję artyleryjską i strzelecką, sprzęt i materiały samochodowe, sprzęt łączności, sprzęt i materiały chemiczne, sprzęt i materiały inżynieryjno - saperskie, materiały topograficzne, medyczne oraz sprzęt kwaterunkowy, żywność i umundurowanie ogólnego przeznaczenia itd. Wymienione środki materiałowe i sprzęt pobierane są ze składnic i magazynów właściwych okręgów wojskowych.

Źródłami zaopatrywania w kanale wojsk OPK są: składnice wojsk OPK, składnice sprzętu lotniczo-technicznego korpusów OPK

oraz podległe im zakłady tyłowe /stacje tlenowe, RWNS i inne/, służby techniczne i zaopatrzenia oddziałów lotniczych OPK. Natomiast w kanale ogólnowojskowym: składnice i magazyny okręgów wojskowych, Składnice Urzędu Rezerw Państwowych i zasoby miejscowe. W wyjątkowych przypadkach bezpośrednim źródłem zaopatrywania oddziału lotniczego OPK może być również przemysł, czyli zakłady produkcyjne gospodarki narodowej. Co się tyczy środków materiałowych i sprzętu przeznaczenia ogólnowojskowego, to w stosunku do nich tyły Korpusu OPK sprawują tylko nadzór i kontrolę odnoszącą się do użytkowania i eksploatacji.

Ogólnie rzecz biorąc, zaopatrzenie w kanale wojsk OPK realizowane jest w następujących ogniwach: przemysł, centralne składnice - składnice wojsk OPK i wojsk lotniczych - składnice sprzętu lotniczo-technicznego KOPK - oddziały wojsk OPK. W niektórych jednak przypadkach w razie potrzeby może występować pewne odejście od wymienionego układu z uwagi na zmieniającą się sytuację bojową i pojawiające się podczas działań bojowych różne warunki powodujące zakłócenia w pracy tyłów wojsk OPK.

Zaopatrywanie w środki materiałowe i sprzęt typu ogólnowojskowego w kanale ogólnowojskowym realizowane jest w ogniwach: składnice okręgów wojskowych i magazyny oraz zakłady tyłowe - jednostki gospodarcze wojsk OPK. Jeżeli zaś chodzi o paliwo samochodowe, zaopatrywanie może się odbywać według układu: składnice Urzędu Rezerw Państwowych - jednostki wojsk OPK.

a/ Planowanie zabezpieczenia materiałowego

Planowanie potrzeb środków materiałowych, sprzętu i części zamiennych jest nieodłącznym elementem całego procesu zabezpieczenia materiałowego działań bojowych oddziału lotniczego OPK.

Pododdziały oddziału lotniczego otrzymują niezbędne środki materiałowe i sprzęt oraz części zamienne od służb technicznych i zaopatrzenia na podstawie zapotrzebowań zgodnie z ustalonymi normami i limitami oraz zarządzeniami przez wyższy szczebel. Normy określają zużycie odpowiednich środków materiałowych za dany okres czasu przez oddział, pododdział, człowieka, samolot, pojazd mechaniczny itd. Limity natomiast określają ilość środków materiałowych, jakie przydzielane są przez wyższy

szczebel dowodzenia do wykonania zadania bojowego przez oddział lotniczy OPK w pewnym okresie czasu.

Oddział lotniczy OPK może być wyposażony w różne typy samolotów różniące się przeznaczeniem i możliwościami bojowymi /odmiennym uzbrojeniem, wyposażeniem pokładowym i różnymi właściwościami taktyczno-technicznymi/. Zatem w zależności od charakterystyk technicznych, poszczególne typy samolotów będą w czasie jednego lotu zużywały różne ilości różnych środków materiałowych.

Biorąc pod uwagę powyższe i reasumując to co było powiedziane wyżej, można powiedzieć, że w zasadzie potrzeby środków materiałowych uzależnione są od następujących czynników:

- typu samolotów;
- natężenia działań bojowych oddziału lotniczego;
- warunków bazowania oddziału lotniczego;
- stanu posiadanych już środków materiałowych;
- możliwości wykorzystania zasobów miejscowych;
- norm zużycia środków materiałowych.

Danymi wyjściowymi do określania potrzeb środków materiałowych na działania bojowe oddziału lotniczego OPK są:

- etat oddziału lotniczego OPK;
- dane taktyczno-techniczne poszczególnych typów samolotów;
- norm zużycia poszczególnych środków materiałowych;
- faktyczna liczba samolotów;
- nastęzenie działań bojowych oddziału lotniczego OPK /liczba wylotów w określonym czasie/;
- charakter działań bojowych /jakie podstawowe środki materiałowe będą użyte i do jakich celów/;

Dla ułatwienia planowania i możliwie szybkiego określania potrzeb środków materiałowych posługujemy się dwiema wielkościami, a mianowicie:

- jednostkami kalkulacyjno-technicznymi /pojedyncze i zbiorowe/;
- jednostkami kalkulacyjno-operacyjnymi;

Jednostka kalkulacyjno-techniczna jest to maksymalna ilość środków materiałowych, jaka może być załadowana, zatankowana itd. w urządzeniach lub instalacji pojedynczego samolotu, pojazdu mechanicznego, agregatu itd., zgodnie z ich taktyczno-

technicznymi danymi. Jednostkę kalkulacyjno-techniczną pododdziału lub oddziału lotniczego oblicza się na stan etatowy ludzi, samolotów, pojazdów mechanicznych, agregatów itd., w zależności od rodzaju środków materiałowych zużywanych przez ludzi i sprzęt techniczny.

Dla ułatwienia planowania /określania/ potrzeb środków materiałowych, jednostki kalkulacyjno-techniczne wyrażane są w następujących jednostkach: w jednostkach napełnienia /jn/, jednostkach ognia /jo/, jednostkach załadowania /jz/, kompletach /kmp/ racjach dziennych /rdz/ itd. Jednostki te z kolei w praktycznej działalności wyraża się w absolutnych jednostkach miary, jakimi są: kg, sztuka, litr, tona itd.

Jednostka kalkulacyjno-operacyjna jest to ilość środków materiałowych, jaką przeciętnie zużywa samolot, pododdział, oddział lotniczy podczas jednego wylotu, obliczana na stan faktyczny samolotów biorących udział w wylocie. Jednostka ta określana jest przez pojęcie "samolotolot" /s/l/, "pułkolot" /p/l/ itd. w zależności od szczebla dowodzenia.

Obliczenia w jednostkach kalkulacyjno-operacyjnych przeprowadza się w celu określenia liczby wylotów, jakie można wykonać posiadanymi na lotnisku zapasami środków materiałowych.

Ponadto przy obliczeniach potrzeb środków materiałowych niezbędne jest uwzględnianie pewnych współczynników, do których w szczególności należą: współczynnik zużycia środków materiałowych, współczynnik ukompletowania, współczynnik gotowości bojowej oddziału lotniczego, współczynnik wylotów samolotów ze zbiornikami dodatkowymi, współczynnik strat itd.

Współczynnik zużycia środków materiałowych jest to stosunek jednostki kalkulacyjno-operacyjnej do jednostki kalkulacyjno-technicznej. Mówiąc inaczej, jest to ilość środków materiałowych przeciętnie zużywanych podczas jednego lotu w stosunku do jednostki napełnienia, jednostki ognia, jednostki załadowania samolotu itd. Ustalono na przykład, że współczynnik zużycia paliwa lotniczego powinien wynosić 0,85, a współczynnik naboju lotniczych 0,75.

Aktualnie przyjmuje się następujące średnie współczynniki zużycia;

- pocisków rakietowych "PF" - 0,75;
- pocisków rakietowych "PZ" - 1,0;
- bomb lotniczych - 1,0;
- nabojów lotniczych - 0,75;
- paliwa lotniczego - 0,85;
- tlenu lotniczego - 0,5.

Współczynnik ukompletowania samolotów oddziału lotniczego wyraża stosunek stanu faktycznego samolotów, do liczby samolotów przewidzianych etatem. Ukompletowanie to w okresie działań bojowych może wynosić 0,8-0,6.

Współczynnik gotowości bojowej /sprawności technicznej samolotów/ oddziału wyraża liczbę samolotów technicznie sprawnych, do liczby samolotów będących w wyposażeniu oddziału lotniczego. Współczynnik ten może wynosić 0,9-0,8.

Współczynnik wylotów samolotów ze zbiornikami dodatkowymi określa liczbę samolotów biorących udział w działaniach bojowych ze zbiornikami dodatkowymi, w stosunku do ogólnej liczby wylotów samolotów. Współczynnik ten może wynosić 0,9-1,0.

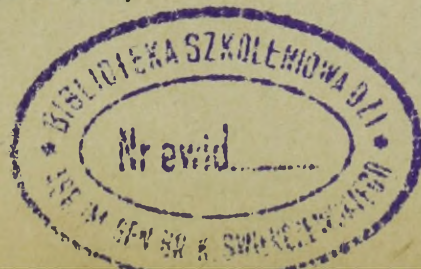
Współczynnik strat zbiorników dodatkowych jest to stosunek strat zbiorników dodatkowych do ogólnej liczby wylotów samolotów ze zbiornikami dodatkowymi. Współczynnik ten może wynosić 0,4-0,6.

W planowaniu materiałowym mogą być przyjmowane również następujące wskaźniki, jeżeli chodzi o ilość wylotów na dobę w poszczególnych etapach działań bojowych:

- podczas pierwszych 5 dni działań bojowych - 4-5 wylotów;
- podczas następnych 10 dni działań bojowych - 2-3 wylotów;
- podczas kolejnych 15 dni działań bojowych - 1-2 wylotów;

Jeżeli chodzi o uzbrojenie samolotów bojowych w rakiety, to wskaźnik obciążeniowy dla całości oddziału lotniczego OPK powinien wynosić:

- dla MiG 21 pfm i Sps - 60% - R-3S; - 40% - RS-2US;
- dla MiG-21 F-13 - 100% - R-3S /lub S-5m/;
- dla MiG 19 pm - 100% - RS-2US;
- dla MiG 19 p - 100% - S-5;



Posługując się wymienionymi jednostkami i wskaźnikami obliczeniowymi oraz współczynnikami i innymi danymi, możemy określać potrzeby podstawowych środków materiałowych dla oddziału lotniczego OPK.

b/ Gromadzenie i utrzymywanie zapasów środków materiałowych na lotnisku

Jednym z podstawowych elementów zabezpieczenia materiałowego jest gromadzenie i utrzymywanie odpowiednich zapasów środków materiałowych, sprzętu i części zamiennych na lotnisku.

Zapasy środków materiałowych, sprzętu i części zamiennych gromadzi się na lotnisku celem stworzenia odpowiednich warunków do ciągłego i nieprzerwanego zabezpieczenia działalności bojowej oddziału lotniczego OPK oraz na wypadek zaistnienia przerw w dowozie ze składnic i magazynów wyższego szczebla.

Gromadzenie zapasów jest przedsięwzięciem trudnym w realizacji, gdyż odznacza się ono kompleksowością, zmiennością pod względem ilości środków materiałowych i cechuje go nierytmiczność.

Wysokość /wielkość/ zapasów środków materiałowych i sprzętu gromadzonych w jednostce zależna jest od szeregu czynników, a w szczególności:

- zadań bojowych wykonywanych przez oddział lotniczy OPK;
- typu i liczby obsługiwanych samolotów;
- czasu bazowania oddziału lotniczego na danym lotnisku /lotniskach/;
- odległości lotniska /lotnisk/ od źródeł zaopatrywania;
- liczby posiadanego transportu samochodowego do dowozu;
- pojemności magazynów i składów na danym lotnisku itd.;
- dróg komunikacyjnych;
- możliwości ekonomicznej kraju /produkcja, import itp./;

Jednakże niezależnie od tego zakłada się, że wielkość zapasów środków materiałowych powinna być taka, ażeby starczyły one na prowadzenie działań bojowych oddziału lotniczego do

momentu zorganizowania dowozu środków materiałowych ze składnic szczebla wyższego.

Należy podkreślić, że względy operacyjno-taktyczne, specyficzny charakter działalności i bazowania lotnictwa OPK w porównaniu do lotnictwa operacyjnego, duże rozśrodkowanie jednostek, możliwość częściowego zniszczenia już w pierwszym okresie wojny przemysłu, składów centralnych i linii komunikacyjnych przemawiają za tym, aby na lotniskach OPK znajdowały się możliwie duże zapasy środków materiałowych, którymi można by było zabezpieczać działania bojowe oddziałów lotniczych przez dłuższy okres czasu. Dzięki temu zwiększa to możliwości manewrowe tyłów lotniczych oddziałów, ponieważ nie zachodzi konieczność zabierania za każdym razem przy wszelkiego rodzaju przemieszczeniach na nowe lotniska odpowiedniej ilości środków materiałowych.

I tak na przykład aktualnie tworzone w oddziałach lotniczych zapasy amunicji lotniczej i paliwa lotniczego powinny zabezpieczyć działania bojowe tych oddziałów przez 8-10 dób, a materiałów i części zamiennych niezbędnych do napraw sprzętu przez 20-30 dób.

Wysokość zapasów środków materiałowych ustalają dowódcy wyższego szczebla na pewien okres czasu, biorąc pod uwagę sytuację bojową i warunki. Uzupełnianie zapasów środków materiałowych podczas działań bojowych odbywa się na podstawie przedkładanych przez oddziały lotnicze OPK sprawozdań o zużyciu i stratach oraz na podstawie decyzji wyższych przełożonych /wynikających z nowych zadań itp./.

Za gromadzenie zapasów środków materiałowych na lotnisku /lotniskach/, przechowywanie i konserwację odpowiada dowódca oddziału lotniczego OPK.

Zapasy środków materiałowych gromadzone na lotnisku dzielą się na zapasy samolotowe i ruchome.

Zapasy samolotowe są to określone środki materiałowe, które zostały przyjęte przez oddział lotniczy OPK /pododdziały/ i znajdują się w samolotach, względnie w pobliżu nich, przeznaczone do zabezpieczenia kolejnego wylotu oddziału. Zapasy te uzupełniają się bezpośrednio po powrocie samolotów z zadania bojowego.

Zapasy ruchome są to określone środki materiałowe, które znajdują się w magazynach oddziału lotniczego, przeznaczone do zabezpieczenia ciągłości zaopatrywania oddziału lotniczego zgodnie z jego potrzebami. Zapasy ruchome dzielą się z kolei na zapasy bieżące i nienaruszalne.

Zapasy bieżące stanowią część zapasów ruchomych przeznaczone do bieżącego zaspokajania potrzeb oddziału lotniczego zgodnie z obowiązującymi normami zużycia w ramach przydzielonych limitów.

Wysokość /wielkość/ zapasów bieżących na lotnisku uwarunkowana jest przede wszystkim możliwościami przechowywania danych środków materiałowych. Nie powinny one jednak być niższe od tej ilości, jaka może być zabrana przez oddział lotniczy przy przebazowaniu transportem samochodowym.

Zapasy nienaruszalne stanowią część zapasów ruchomych, które wykorzystuje się tylko w wyjątkowych przypadkach za zezwoleniem przełożonego szczebla nadrzędnego, a w przypadkach niecierpiących zwłoki na rozkaz dowódcy tego szczebla, na którym są one utrzymywane. Zapasy te powinny obejmować taką ilość środków, jaka jest konieczna do zabezpieczenia dwóch dni działań bojowych oddziału lotniczego, wychodząc z pełnego /średniego/natężenia wylotów bojowych /trzy loty na dobę/.

Na lotniskach zapasowych lotnictwa OPK, ilość środków materiałowych przeznaczonych jako zapas nienaruszalny powinna być taka sama jak na lotniskach bazowania /stałych/ ze względu na możliwość częstych manewrów lotniskowych na te lotniska. Ponadto jeżeli pojemności magazynowe pozwalają, powinny być również utrzymywane na tych lotniskach zapasy do bieżącego zaopatrywania pododdziałów bazujących na nich.

c/ Dowóz środków materiałowych

Podstawowym warunkiem sprawnego zabezpieczenia materiałowego oddziałów lotniczych OPK jest sukcesywny dowóz środków materiałowych i sprzętu oparty na kompleksowym wykorzystaniu różnych rodzajów transportu.

Dowóz środków materiałowych we współczesnych warunkach działań bojowych, stał się jednym z trudniejszych przedsięwzięć dla służb technicznych i zaopatrzenia lotnictwa myś -

liwskiego OPK ze względu na możliwość zniszczenia pewnej ilości dróg zarówno kolejowych, jak i kołowych oraz transportu przez środki napadu powietrznego przeciwnika. Dlatego też warunkuje on w poważnej mierze gotowość bojową oddziału lotniczego OPK i terminowe wykonanie przez niego poszczególnych zadań bojowych. Wiadomo jest, że pełne i terminowe zabezpieczenie materiałowe oddziału lotniczego osiąga się między innymi przez stały dowóz środków materiałowych bez względu na sytuację bojową i warunki.

W dowozie środków materiałowych w lotnictwie OPK różniamy dowóz zewnetrzny i wewnetrzny.

W dowozie zewnetrznym w lotnictwie OPK, podobnie jak i w lotnictwie operacyjnym istnieje ogólna zasada dowozu "z góry w dół". Oznacza to, że przełożony stawiając zadania podwładnym, obowiązany jest zapewnić dostawę środków materiałowych potrzebnych do wykonania postawionego zadania bojowego. Oznacza to również, że dowóz środków materiałowych do szczebla niższego powinien być realizowany siłami i środkami szczebla wyższego.

Niezależnie jednak od powyższej zasady, w lotnictwie OPK może być również szeroko stosowana w dowozie zewnętrznym zasada tzw. dowozu "na siebie" ze względu np. na nieposiadanie w pewnym okresie czasu dostatecznej ilości transportu samochodowego w Korpusie OPK oraz na niewielkie często odległości od lotnisk do źródeł zaopatrywania. A więc z tego wynika, że do dowozu środków materiałowych organizowanego przez szczebel wyższy, może być użyty transport szczebla niższego /np. oddziału lotniczego/.

W razie potrzeby, dowóz środków materiałowych do lotniska może być dokonywany także środkami szczebla operacyjnego lub nawet centralnego z pominięciem ogniwa pośredniego, jakim jest Korpus OPK lub Okręg Wojskowy. Wynika to stąd, że lotnictwo OPK bazuje na obszarze całego kraju, na którym rozmieszczona jest również baza materiałowa nadrzędnych organów zaopatrujących.

W tej sytuacji niektóre lotniska mogą się znajdować w pobliżu składnic szczebla operacyjnego lub centralnego. Takie okoliczności i warunki siłą rzeczy mogą dyktować pomijanie szeregu

pośrednich ogniw zaopatrzeniowych oraz wykorzystywanie /użycie/ transportu oddziałów lotniczych i transportu szczebla operacyjnego lub centralnego do dowozu środków materiałowych na lotniska OPK na krótkich ramionach dowozu. Chodzi tu w tym przypadku o skrócenie czasu na dowóz i ekonomiczność, gdyż niecelowe byłoby przewożenie środków materiałowych na przykład z bazy materiałowej szczebla operacyjnego do bazy materiałowej szczebla taktycznego i stąd dopiero do samolotów, jeżeli ono znajduje się w mniejszej odległości od składnicy szczebla operacyjnego niż od bazy zaopatrzenia Korpusu OPK.

Jednakże jeżeli chodzi o użycie transportu oddziału lotniczego OPK do dowozu zewnętrznego, to musi ono być traktowane z umiarem przy odpowiedniej kalkulacji, aby to czasami nie wpłynęło ujemnie na tok zabezpieczania działań bojowych oddziału lotniczego OPK. Muszą tu być uwzględnione przede wszystkim w tym przypadku potrzeby transportowe oddziału lotniczego OPK na lotnisku do zabezpieczenia lotów, obsługi gospodarczo-bytowej, przemieszczeń sił i środków, obrony lotniska, ewakuacji itd.

Środkami transportowymi w dowozie "zewnętrznym" mogą być w zasadzie wszystkie rodzaje środków transportowych. Podstawowym jednak środkiem transportowym do dowozu środków materiałowych na lotniska jest transport samochodowy ze względu na jego dużą ruchliwość, możliwość manewrowania nim oraz możliwość wykorzystania go praktycznie bez względu na porę doby i warunki atmosferyczne. Pozostałe zaś środki transportowe takie jak: transport kolejowy, wodny i powietrzny będą w zasadzie wykorzystywane jako uzupełnienie transportu samochodowego w zależności od konkretnej sytuacji bojowej, warunków, potrzeb i możliwości.

Do zapewnienia dowozu środków materiałowych i sprzętu do oddziałów lotniczych OPK w "dowozie zewnętrznym", na szczeblu Korpusu OPK przewidziane są na okres "W" następujące pododdziały transportowe:

- kompania dowozu materiałów pędnych i smarów. Jednorazowy jej udźwig wynosi 360 ton;
- kompania transportowa do dowozu pozostałych środków

materiałowych /w szczególności amunicji lotniczej, sprzętu lotniczo-technicznego, samochodowego itd/. Jednorazowy jej udźwig aktualnie wynosi 360 ton.

Równolegle z dowozem środków materiałowych, organizuje się także przewozy ewakuacyjne rannych i chorych, sprzętu technicznego, opakowań itd., wykorzystując do tego celu powracający z pododdziałów transport samochodowy.

Zagadnienie organizacji dowozu środków materiałowych w "dowozie zewnętrznym" jest ściśle związane z możliwością wykorzystania dróg, ich stanem i przepustowością. Ogólnie rzecz biorąc, w zasadzie w rejonie Korpusu OPK mogą być wykorzystywane wszystkie istniejące drogi, bowiem tyłom Korpusu OPK z reguły nie wyznacza się określonych dróg samochodowych. Jednak możliwości korzystania z dróg mogą być okresowo utrudnione, szczególnie w początkowym okresie wojny z powodu wykorzystywania określonych dróg przez przegrupowujące się wojska własne i sojusznicze oraz z powodu zniszczeń obiektów drogowych, mostów itp. Drogi mogą również być blokowane przez ewakuującą się ludność cywilną, Dlatego też w celu uniknięcia przerw w dowozie spowodowanych wymienionymi przyczynami, organa tyłowe winny być stale zorientowane w aktualnej sytuacji drogowej, przewidywać zczasu zapasowe drogi dowozu oraz uzgadniać systematycznie możliwości wykorzystania dróg z centralnymi i okręgowymi organami służby drogowej.

Dowóz wewnętrzny /wewnątrz lotniska/ polega na dowozie niezbędnych środków materiałowych i sprzętu własnymi siłami i środkami transportu samochodowego z magazynów jednostki do samolotów.

Dowóz taki planuje i organizuje sztab oddziału lotniczego OPK na podstawie powziętej decyzji przez dowódcę oddziału na działania bojowe. Planowanie dowozu polega na ustalaniu potrzeb transportu samochodowego na każdy dzień do dowozu środków materiałowych do samolotów.

Potrzeby transportu samochodowego na każdy dzień ustala się na podstawie wyciągów z planu zaopatrzenia szczebla wyższego oraz zapotrzebowań poszczególnych służb na transport samochodowy. Ponadto podczas planowania potrzeb transportu

samochodowego bierze się pod uwagę następujące dane:

- ogólny ciężar przewożonego ładunku;
- rodzaj i gabaryty ładunków;
- możliwości załadowcze poszczególnych typów pojazdów - mechanicznych /samochodów ciężarowych/;
- odległość od źródeł zaopatrywania do miejsca przeznaczenia;
- dzienny przebieg transportu samochodowego.

Za urządzenie miejsc załadunku oraz terminowe załadowanie i wyładowanie ładunku ponoszą odpowiedzialność szefowie służb i dowódcy pododdziałów, w dyspozycji których znajduje się ładunek, względnie do dyspozycji których transport samochodowy został przydzielony.

d/ Zaopatrywanie pododdziałów oddziału lotniczego

w podstawowe środki materiałowe

Współczesne lotnictwo OPK dużą ilość środków materiałowych, do których w szczególności należą takie środki materiałowe jak: materiały pędne i smary, amunicja lotnicza /naboje, rakiety, bomby itd./, gazy sprężone, środki lotniczo-techniczne, środki energetyczne oraz żywność. W lotnictwie środki te zaliczane są do podstawowych środków materiałowych, ponieważ od nich przede wszystkim uzależniona jest gotowość bojowa samolotów indywidualnych i gotowość dojowa całego oddziału lotniczego.

Niektóre z wymienionych środków materiałowych takich jak: paliwo lotnicze, amunicja lotnicza, tlen medyczny i powietrze sprężone zużywane są przez oddział lotniczy OPK systematycznie, ciągle i w dużych ilościach, natomiast środki lotniczo-techniczne /silniki, agregaty, części zamienne/sporadycznie i w małych stosunkowo ilościach. Dlatego też jedne środki materiałowe wydawane są pododdziałom oddziału lotniczego systematycznie i często, a drugie tylko doraźnie.

Podstawą do przygotowania i dostarczenia do samolotów odpowiednich środków materiałowych i części zamiennych jest zapotrzebowanie techniczne sporządzone przez sztab oddziału lotniczego OPK, lub rozkaz dowódcy oddziału lotniczego na działania bojowe.

Należy podkreślić, że każdy rodzaj środków materiałowych niezbędnych do zabezpieczania działań bojowych oddziału lotniczego OPK charakteryzuje się osobnymi i wyłącznymi jego własnościami, przeznaczeniem oraz wymaganiami pod względem przygotowania do jego użycia. Dlatego też zachodzi potrzeba omówienia sposobów i zasad przygotowania i dostarczania każdego z wymienionych ważniejszych środków materiałowych do pododdziałów oddziału lotniczego OPK.

Przygotowanie i dostarczenie mps do samolotów

Podstawową komórką, która organizuje przygotowanie i dostarczanie do samolotów oddziału lotniczego materiałów pędnych i smarów jest Sekcja MPS. Personel tej sekcji odpowiedzialny jest za należyte przygotowanie i dostarczenie materiałów pędnych i smarów do samolotów.

Jeżeli chodzi o paliwo lotnicze, to zanim zostanie ono dostarczone do samolotów, musi przejść uprzednio analizę laboratoryjną w laboratorium mps znajdującego się w Sekcji mps, które obowiązane jest wystawić orzeczenie o jego przydatności i jakości.

Przed bezpośrednim wydaniem produktów mps przeznaczonych do samolotów w magazynie mps sprawdza się najpierw stan techniczny dystrybutorów i cystern, po czym napełnia się je i po upływie 20 minut od chwili napełnienia zlewa się odstój z odstojnika celem sprawdzenia, czy produkt nie zawiera wody i zanieczyszczeń mechanicznych. Po upewnieniu się, że paliwo nie zawiera zanieczyszczeń plombuje się dystrybutor /cysterne/ i wydaje kierowcy orzeczenie laboratoryjne na produkt dostarczany na lotnisko i dziennik rozchodu paliwa.

Po dowiezieniu produktu mps na lotnisko do samolotów, kierowca przekazuje paliwo przedstawicielowi służby inżynierjno-lotniczej. Ten z kolei powinien po 20 minutach paliwo

sprawdzić pod względem jakości. Następnie winien dokonać o tym adnotacji na orzeczeniu laboratoryjnym. W końcu kwituje odbiór paliwa i zezwala na tankowanie samolotów. Tankowanie samolotów przeprowadza personel obsługujący dystrybutor /cysterne/wspólnie z personelem technicznym.

Przygotowanie i dostarczenie do samolotów amunicji lotniczej

Za terminowe i należyte przygotowanie oraz dostarczenie amunicji lotniczej do samolotów odpowiedzialny jest personel sekcji uzbrojenia i amunicji.

W skład amunicji lotniczej wchodzi kilka asortymentów /rodzajów/ naboju lotniczych, pocisków raketowych, zapalników, bomb lotniczych i środków pirotechnicznych, które przed użyciem należy odpowiednio przygotować. Przygotowanie to polega przede wszystkim na doborze odpowiednich rodzajów naboju lotniczych, pocisków raketowych, bomb itd. zgodnie z zapotrzebowaniem oraz na zdjęciu opakowania, przeglądzie i dowiezieniu ich do stoisk samolotów.

Jeżeli chodzi o naboje lotnicze dostarcza się je z magazynu na stoiska samolotów uprzednio zataśmowane za pomocą maszynek do taśmowania rozwijanych na punkcie taśmowania w pobliżu magazynu amunicji przez personel sekcji uzbrojenia.

Co się tyczy pocisków raketowych, aktualnie dzielą się one na pociski kierowane i niekierowane. Za przygotowanie i dostarczenie pocisków raketowych do samolotów odpowiedzialni są w pułku lotniczym:

- dowódca batalionu zaopatrzenia w odniesieniu do pocisków niekierowanych;

- dowódca dywizjonu technicznego w odniesieniu do pocisków kierowanych.

Jeżeli chodzi o przechowywanie i przewóz niekierowanych pocisków raketowych nie wymagają one szczególnych zabiegów /obowiązują tutaj ogólnie ustalone zasady/. Przewozi się je ze składnic korpuśnych /transportem kolejowym i samochodowym/ do magazynów amunicji oddziału lotniczego OPK, gdzie przechowywane są jako określone zapasy. W celu uzbrojenia samolotów, pociski dowozi się z magazynu amunicji w opakowaniu fabrycznym

transportem samochodowym na stoiska samolotów, gdzie się je podwiesza na samolotach i uzbraja.

Co się tyczy zaś rakiet kierowanych i samonaprowadzających, wymagają one specjalnych warunków przechowywania, transportu oraz osobnej technologii w przygotowaniu ich do uzbrojenia samolotów.

Zasadniczą rolę tutaj w przygotowaniu pocisków rakietowych kierowanych spełniają stanowiska techniczne /PPP-3SA-IS/, które organizuje się na każdym lotnisku stałego bazowania - w odległości 1-3 km od pasa startowego. Na stanowisku tym odbywa się pełne przygotowanie, sprawdzenie aparatury elektronicznej i uzbrojenie pocisku, polegające na połączeniu wszystkich części pocisku i jego elaboracji.

Przygotowane pociski rakietowe na stanowisku technicznym przewozi się na stoiska samolotów na specjalnych wózkach holowanych ciągnikiem samochodowym, po czym podwiesza się je. Odbiór amunicji lotniczej kwituje technik uzbrojenia eskadry.

Przygotowanie i dostarczanie gazów sprężonych i

energii elektrycznej

Przygotowaniem i dostarczaniem gazów sprężonych i energii elektrycznej do rozruchu silników samolotów zajmuje się personel Sekcji elektrycznej i gazów sprężonych. Do gazów sprężonych, które niezbędne są do załadowywania samolotów zalicza się tlen medyczny, powietrze sprężone, dwutlenek węgla i azot.

Tlen medyczny, powietrze sprężone i azot dostarcza się do stoisk samolotowych w specjalnych dystrybutorach, względnie w butlach stalowych /40 l/ za pomocą transportu samochodowego. Przed załadowaniem tlenem medycznym, powietrzem sprężonym lub azotem odpowiednich urządzeń samolotu sprawdza się sprawność urządzeń ładujących.

Do stoisk samolotów dostarcza się również specjalne urządzenia elektryczne /wózki rozruchowe, rozruszniki itp./ do rozruchu silników samolotów oraz sprawdzenia pokładowych urządzeń elektrycznych i radiowych /przenośnych/ urządzeń kontrolno-pomiarowych.

Przygotowanie i dostarczanie sprzętu i materiałów

lotniczo-technicznych

Zaopatrywaniem w sprzęt i materiały lotniczo-techniczne zajmuje się Sekcja zaopatrzenia lotniczo-technicznego. Zaopatrzenie lotniczo-techniczne obejmuje szeroki asortyment środków materiałowych sprzętu, do których należą: silniki lotnicze, części zamienne oraz agregaty i zespoły płatowcowo-silnikowe, pokładowe uzbrojenie samolotów, urządzenia naziemnej obsługi technicznej sprzętu lotniczego, lotnicze materiały rozchodowe, narzędzia i inne materiały oraz sprzęt techniczny.

Środki zaopatrzenia lotniczo-technicznego wydawane są i dostarczane do samolotów na zapotrzebowanie starszego inżyniera oddziału lotniczego zgodnie z tabelami należności i normami zużycia. Silniki, części zamienne /silnikowe i płatowcowe/, agregaty, wyposażenie specjalne i przyrządy wydaje się oddziałowi lotniczemu w drodze wymiany na sprzęt niesprawny.

Ze względu na rozśrodkowanie oddziału lotniczego, podczas działań bojowych na lotnisku urządza się ruchomy magazyn części zamiennych, agregatów i materiałów rozchodowych na samochodzie, służący do dostarczania tych środków do stref rozśrodkowania samolotów.

Wydawania sprzętu lotniczo-technicznego dokonuje się asygnatami wypisywanymi przez Sekcję zaopatrzenia lotniczo-technicznego na danego odbiorcę oddziału lotniczego OPK.

Zaopatrywanie w środki spożywcze

Stan osobowy oddziału lotniczego OPK i jego pododdziałów żywiony jest podczas wojny według następujących należności:

- personel latający według należności "Lot".
- personel techniczny jednostek lotniczych według należności "LT";
- żołnierze jednostek lotniczych nie zaliczani do personelu latającego i technicznego według zasadniczych należności żywnościowych "W", zgodnie z zasadami przewidzianymi w "Instrukcji o organizacji żywienia wojsk w czasie wojny"- wyd. MON, żywn. 51/64.

W zależności od miejscowych warunków podyktowanych rozmieszczeniem oddziału lotniczego OPK i jego pododdziałów zabezpieczających działania bojowe, do żywienia stanu osobowego na lotnisku organizuje się:

- stołówkę dla personelu latającego;
- stołówkę dla oficerów, chorążych i podoficerów zawodowych;
- stołówkę dla szeregowców i podoficerów.

W magazynie żywnościowym utrzymuje się zapasy środków spożywczych dla stanu osobowego w ilości 5-15 racji dziennych. Produktów łatwo psujących się 1-2 racje dziennie. Ponadto w magazynie utrzymuje się odpowiednią ilość sprzętu stołowo-kuchennego zgodnie z tabelami należności.

W samolotach utrzymuje się jedną suchą należność żywnościową "S" według specjalnego zestawu przewidzianego dla tej należności. Jest nią tzw. awaryjna racja żywnościowa na wypadek przymusowego lądowania.

W dniach o dużym natężeniu lotów bojowych, posiłki dowozi się do miejsc rozśrodkowania eskadr dla personelu latającego. W tym celu w strefach rozśrodkowania powinny być urządzić pomieszczenia do spożywania posiłków lub wykorzystuje się ruchome urządzenia żywienia zbiorowego.

Posiłki dla personelu latającego wydaje się w ustalonym czasie przez dowódcę oddziału lotniczego.

Prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości

W celu umożliwienia otrzymania wyczerpujących danych do planów zaopatrzenia i kontroli ich wykonania, przygotowania danych do opracowania sprawozdań i meldunków oddziału lotniczego OPK, ogólnej kontroli nad prawidłowością wykorzystywania poszczególnych środków materiałowych i sprzętu oraz sporządzania zapotrzebowań, wszystkie służby techniczne i zaopatrzenia oddziału lotniczego OPK prowadzą odpowiednią ewidencję i sprawozdawczość.

W służbach technicznych i zaopatrzenia oddziału lotniczego OPK prowadzi się w zasadzie ewidencję typu operatywno -

technicznego i buchalteryjnego /księgowość/ z elementami ewidencji statystycznej.

Ewidencję środków materiałowych i sprzętu prowadzi się w każdej służbie i pododdziale, magazynach oraz warsztatach naprawczych mających do czynienia ze środkami materiałowymi i sprzętem zgodnie z ustalonymi wzorami w zależności od tego, co ma być brane na ewidencję i jakim celom ma ona służyć.

Oprócz odpowiedniej ewidencji prowadzonej przez każdą służbę, każda służba i pododdziały opracowują również sprawozdania i składają meldunki dla poszczególnych służb szczebla wyższego i dla potrzeb wewnętrznych jednostki. Sprawozdawczość umożliwia opracowanie dokładnych planów zaopatrzenia, ocenę pracy poszczególnych służb oraz sprawdzenie czy wszystkie środki materiałowe i sprzęt zostały zaprzychodowane i właściwie rozchodowane.

Sprawozdania i meldunki opracowuje się co pewien okres czasu zgodnie z ustalonymi wzorami i terminami przez szczebel wyższy. Mogą to być miesięczne, kwartalne, półroczne i roczne sprawozdania oraz meldunki dobowe.

3. Zabezpieczenie lotniskowo-techniczne

Przez pojęcie "zabezpieczenie lotniskowo-techniczne" należy rozumieć całokształt przedsięwzięć i czynności wykonywanych przez wszystkie służby i pododdziały oddziału lotniczego OPK w zakresie obsługi lotów bojowych.

Do ważniejszych przedsięwzięć i czynności związanych z zabezpieczeniem lotniskowo-technicznym zalicza się:

- utrzymanie lotniska i jego urządzeń w stałej gotowości eksploatacyjnej;
- przygotowanie i sprawdzenie nawierzchni lotniska i jego urządzeń;
- wydzielanie ludzi, sprzętu technicznego oraz środków transportowych;
- przygotowanie i dostarczenie środków materiałowych do samolotów;

- przewóz personelu latającego i technicznego z miejsc zakwaterowania do samolotów;
- odtwarzanie gotowości bojowej samolotów oddziału lotniczego;
- obsługa lotów oddziału lotniczego pod względem gos - podarczo-bytowym;
- zabezpieczenie przeciwpożarowe lotów;
- organizacja pomocy medycznej na lotnisku;
- organizacja ochrony lotów.

Utrzymanie lotniska i jego urządzeń w stałej gotowości eksploatacyjnej polega na prawidłowej eksploatacji lotniska, systematycznym nadzorze technicznym, przeprowadzaniu w swoim czasie naprawy sztucznych nawierzchni lotniska, pola wzlotów, urządzeń lotniskowych oraz dróg dojazdowych do lotniska i dróg manipulacyjnych na lotnisku;

Przygotowanie i sprawdzenie nawierzchni lotniska i jego urządzeń polega na ustaleniu gotowości pasa startowego i dróg manipulacyjnych do eksploatacji; usunięciu z pasa startowego zanieczyszczeń różnego rodzaju/wody, śniegu, lodu, odpadków mechanicznych itp./; sprawdzenie i przygotowanie do pracy urządzeń energetyczno-światlnych; uzupełnienie maskowania urządzeń lotniskowych. Od wykonania wymienionych czynności zależne jest bezpieczeństwo lotów.

W zasadzie wszystkie wymienione przedsięwzięcia i czynności wykonuje się siłami i środkami Komendy Obsługi Lotniska. W wyjątkowych przypadkach jednak, do pomocy wymienionej służby lotniskowej, wydzielą się pewną część stanu osobowego z innych służb i pododdziałów oddziału lotniczego.

Wydzielanie ludzi, sprzętu technicznego oraz środków transportowych. Polega to na wykonaniu wielu czynności związanych z wydzieleniem odpowiedniego personelu, sprzętu technicznego oraz środków transportowych z poszczególnych służb i pododdziałów do:

- załadowania samolotów odpowiednimi środkami materiałowymi /dystrybutory paliwowe, olejowe, tlenowe, powietrzne i inne/;

- rozruchu silników lotniczych i kontroli urządzeń pokładowych /rozruszniki elektryczne, wózki rozruchowe i inne/;
- holowania samolotów /ciągniki samochodowe/;
- dowozu środków materiałowych do samolotów, stanu osobowego, sprzętu technicznego i innych potrzeb /samochody ciężarowe i osobowe/;
- udzielenia pomocy technicznej w razie awarii /traktory, ciągniki, podnośniki, dźwigi itp./;
- zabezpieczenia medycznego /karetka pogotowia/;
- zabezpieczenia przeciwpożarowego/samochód/ przeciwpożarowy i inny sprzęt/;

Ilość wydzielanych sił i środków potrzebnych do zabezpieczenia lotów uzależniona jest od typu i liczby obsługiwanych samolotów, natężenia działań bojowych oraz od stanu /posiadania/ środków materiałowych i technicznych. Ponadto przy wydzielaniu sił i środków do zabezpieczania /obsługi/lotów powinno być również brane pod uwagę wydzielenie odpowiedniej ilości sił i środków na lotnisko zapasowe /w razie potrzeby/.

Wydzielenie, przygotowanie i dostarczenie do samolotów

Środków materiałowych polega na odpowiednim dostosowaniu środków materiałowych do ich użycia /sprawdzenie jakości, mieszanie paliw z odpowiednimi płynami, taśmowanie naboju lotniczych, ładowanie akumulatorów itd./ oraz dowiezieniu ich do stoisk samolotów.

Podstawą do przygotowania i dostarczenia środków materiałowych do samolotów jest zapotrzebowanie techniczne /planowa tabela lotów/ rozkaz lub zarządzenie pisemne dowódcy oddziału lotniczego OPK. Każde przedsięwzięcie związane z przygotowaniem i dostarczeniem środków materiałowych do samolotów charakteryzuje się odpowiednimi i specyficznymi właściwościami w zależności od danego środka materiałowego. Sposób przygotowania i dostarczenia poszczególnych środków materiałowych omówiony został na str.29-33..

Przewóz personelu latającego i technicznego z miejsc zakwaterowania do samolotów polega na wydzieleniu odpowiedniego rodzaju i potrzebnej ilości środków transportowych, który-

mi przewozi się personel z miejsca zakwaterowania do stref rozśrodkowania samolotów. Z zasady do tego celu przeznaczają się dla personelu latającego autobus, zaś dla personelu technicznego samochody ciężarowe.

W przypadku zachodzącej konieczności szybkiego dowiezienia pilotów i ich oporządzenia do stref rozśrodkowania na start, wykorzystuje się samochody osobowo-terenowe i mikrobusy.

Odtwarzanie gotowości bojowej samolotów oddziału lotniczego jest głównym zadaniem służby inżynierskiej i jej pododdziałów oraz większości pododdziałów oraz służb technicznych i zaopatrzenia. We współczesnych warunkach działań bojowych wyjątkowo ważne znaczenie ma zagadnienie utrzymania samolotów w stałej gotowości bojowej. Stąd też zachodzi konieczność zaopatrzenia samolotów po ich wylądowaniu na lotnisku we wszystko niezbędne do wykonania powtórnego wylotu bojowego.

Do wykonania pierwszego lotu, samoloty przygotowuje się już zawczasu. W tym celu holuje się samoloty ze stref rozśrodkowania na pas startowy, dostarcza się środki obsługi samolotów, za pomocą których sprawdza się instalacje elektryczne i uszczelniające samolotów, tankuje paliwem, ładuje tlenem lotniczym, sprężonym powietrzem, przeprowadza rozruch silników itp. Wykonanie wymienionych czynności przed pierwszym wylotem nie stanowi specjalnego problemu, jeżeli chodzi o czynnik czasu.

Bardziej skomplikowane jest natomiast i stanowi pewien problem odtwarzanie gotowości bojowej samolotów oddziału lotniczego do powtórnego wylotu, bowiem zasadniczym problemem komplikującym zagadnienie jest czynnik czasu ustalany przez dowódcę oddziału lotniczego w każdym konkretnym przypadku na podstawie istniejącej sytuacji bojowej i możliwości środków obsługi lotów.

Odtwarzanie gotowości bojowej oddziału lotniczego OPK może się odbywać:

- na trójpozycyjnym ciągu technicznym organizowanym w pobliżu drogi startowej /np. na magistralnej drodze łączącej główne elementy lotniska/ przy wykorzystaniu wszystkich środków lotniskowo-technicznego zabezpieczenia;

- na jednopozycyjnym ciągu technicznym organizowanym na podobnych zasadach jak poprzedni;

- w strefach rozśrodkowania eskadr przy wykorzystaniu tej części środków lotniskowo-technicznego zabezpieczenia, która została wydzielona dla danej eskadry /grupy/ samolotów;

Poszczególne pozycje techniczne organizowane na lotnisku powinny być odpowiednio wyposażone, aby czas odtwarzania gotowości bojowej samolotów można uzyskać jak najkrótszy przy minimalnym zaangażowaniu potrzebnych sił i środków obsługi lotów.

Całokształtem działalności personelu wydzielonego do obsługi lotów, dostarczaniem na czas potrzebnych środków materiałowych do samolotów i właściwym wykorzystaniem środków technicznych przy odtwarzaniu gotowości bojowej samolotów kieruje dyżurny materiałowo-technicznego zabezpieczenia lotów /dyżurny mtz/ wyznaczony na okres lotów spośród najlepiej przygotowanych oficerów.

Jeżeli chodzi o przeprowadzanie kalkulacji związanych z odtwarzaniem gotowości bojowej samolotów, to czas niezbędny do tego celu określa się na podstawie ilości posiadanych sił i środków do obsługi lotów i ich wydajności podczas pracy, natomiast ilość potrzebnych sił i środków obsługi lotów określa się na podstawie wydzielonego czasu do odtwarzania gotowości bojowej samolotów.

W tym celu posługujemy się istniejącymi odpowiednimi wzorami matematycznymi.

Obsługa lotów oddziału lotniczego pod względem gospodarczo-bytowym jest przedsięwzięciem nacelowanym na stworzenie odpowiednich warunków bytowych dla personelu latającego, technicznego i pozostałego bezpośrednio zaangażowanego w lotach. Organizowana ona jest przez służby kwatermistrzowskie.

Obsługa taka polega na terminowym przygotowywaniu i dostarczaniu na lotnisko /do miejsc pracy personelu/ gorących posiłków oraz na przygotowaniu odpowiednich pomieszczeń do odpoczynku, utrzymaniu higieny osobistej itp.

Zabezpieczenie przeciwpożarowe lotów polega na wydzieleniu i wysłaniu na lotnisko sprzętu przeciwpożarowego i perso-

nelu /straży przeciwpożarowej/. Celem zabezpieczenia przeciwpożarowego lotów jest stworzenie warunków bezpieczeństwa pod tym względem podczas pracy na sprzęcie, rozruchu silników, startu i lądowania samolotów oraz interwencja w przypadku zaistnienia pożaru.

Organizacja pomocy medycznej na lotnisku ma na celu ochronę zdrowia stanu osobowego zaangażowanego do lotów, udzielanie kwalifikowanej pomocy lekarskiej rannym i chorym oraz ewakuowanie ich w razie potrzeby do izby chorych lub szpitala. W tym celu na lotnisku rozwija się punkt pomocy medycznej.

Organizacja ochrony lotów jest elementem planowanej obrony i ochrony lotniska w ogóle. Nacelowana ona jest na stworzenie warunków bezpieczeństwa dla załóg samolotów i innego personelu, samolotów i pozostałego sprzętu technicznego oraz urządzeń. Składa się na nią wydzielenie odpowiednich sił i środków, zorganizowanie systemu posterunków niedopuszczających do przedostania się na teren lotniska /pas startowy, strefy rozśrodkowania samolotów, miejsc pracy personelu itd./ osób postronnych, pojazdów i zwierząt mogących w sposób zamierzony lub niezamierzony spowodować awarię, względnie zagrożenie zerwania odbywających się lotów. Ponadto ochrona lotów ma na celu niezwłoczne uprzedzanie /powiadamianie/ stanu osobowego o grożącym niebezpieczeństwie ze strony przeciwnika i meldowanie o tym przełożonemu.

Realizacja wymienionych przedsięwzięć /czynności/ lotnikowo-technicznego zabezpieczenia wymaga należytego wyszkolenia stanu osobowego /personelu/ angażowanego do odtwarzania gotowości bojowej samolotów oraz planowania potrzeb sił i środków z uwzględnieniem własnych możliwości.

4. Zabezpieczenie techniczne

Przez "zabezpieczenie techniczne" należy rozumieć kompleks przedsięwzięć związanych z utrzymaniem w stałej gotowości eksploatacyjnej sprzętu bojowego, specjalnego i samochodowego, w celu wykonania zadań bojowych przez oddział lotniczy OPK.

Gotowość bojowa oddziału lotniczego OPK w dużej mierze uzależniona jest od należytego, sprawnego i właściwego zabezpie -

czenia technicznego sprzętu bojowego /samolotów/ i technicznego będącego w wyposażeniu tych oddziałów.

Zabezpieczenie techniczne powinno zapewnić stałą sprawność techniczną sprzętu bojowego, zwiększenie przebiegów międzynaprawczych pojazdów mechanicznych i rezerwu silników samolotowych i innych, zwiększenie okresu pracy innego sprzętu technicznego, usunięcie wszelkich usterek prowadzących do przedwczesnego zużycia sprzętu lub jego okresowej niesprawności oraz powinno zapewnić minimalne zużycie materiałów pędnych i smarów przez wszelkiego rodzaju silniki.

Do przedsięwzięć z zakresu zabezpieczenia technicznego zalicza się:

- organizację właściwej eksploatacji sprzętu bojowego /samolotów/ zgodnie z ustalonymi w tym zakresie przepisami ;
- organizację właściwej eksploatacji pojazdów mechanicznych i innych środków obsługi lotniskowej;
- organizację napraw sprzętu bojowego /samolotów/, pojazdów mechanicznych i sprzętu obsługi lotniskowej;
- ewakuację samolotów lądujących przymusowo oraz sprzętu technicznego do organów naprawczych;
- organizowanie "technicznego zamykania" rzutów kolumn samochodowych przy przebazowaniach i dowozie środków materiałowych na lotniska.

Przedsięwzięcia związane z organizacją eksploatacji i napraw lotniczego sprzętu bojowego wykonuje służba inżynieryjno-lotnicza oddziału lotniczego OPK siłami i środkami polowych warsztatów lotniczych /PWL/ przy współudziale służb i pododdziałów dywizjonu technicznego i batalionu zaopatrzenia.

Współudział ten polega na zabezpieczeniu materiałowym służby inżynieryjno-lotniczej oddziału lotniczego w części zamienne i agregaty, materiały rozchodowe, narzędzia, energię elektryczną, wodę, sprężone powietrze itd. oraz na zabezpieczeniu w środki transportowe.

Zabezpieczenie techniczne sprzętu technicznego /samochodów ciężarowych, specjalnych, traktorów, maszyn lotniskowych, agregatów itd./ organizują dowódcy pododdziałów i szefowie służb, którym wymieniony sprzęt podlega.

Zabezpieczenie techniczne sprzętu samochodowego organizuje w oddziale lotniczym OPK kierownik sekcji samochodowej /szef służby samochodowej/. Zabezpieczenie to zaliczane jest do zabezpieczenia technicznego o charakterze ogólnowojskowym.

Do przedsięwzięć i czynności związanych z zabezpieczeniem technicznym sprzętu samochodowego zalicza się:

- organizację właściwej eksploatacji pojazdów mechanicznych i innych urządzeń technicznych służby samochodowej;
- organizację i wykonywanie wszelkiego rodzaju napraw pojazdów mechanicznych i sprzętu technicznego;
- gromadzenie niezbędnych zapasów części zamiennych, materiałów jednorazowego użytku i uzupełnianie ich;
- ewakuacja uszkodzonych lub zużytych pojazdów mechanicznych i sprzętu technicznego;
- organizowanie technicznego zamykania kolumn samochodowych przy wszelkiego rodzaju przemieszczeniach i przejazdach związanych z dowozem środków materiałowych.

W ramach zabezpieczenia technicznego wykonywane są przeglądy kontrolne sprzętu, poszczególne rodzaje obsługi technicznych oraz naprawy, które wchodzi w tzw. system planowo-profilaktyczny obsługi technicznej obowiązujący we wszystkich rodzajach wojsk. System ten polega na tym, że niezależnie od stanu technicznego pojazdów mechanicznych, po przebyciu przez nie określonej liczby kilometrów, każdy pojazd podlega odpowiednim zabiegom technicznym.

Zabezpieczenie techniczne sprzętu samochodowego powinno zapewnić stałą sprawność techniczną pojazdów mechanicznych, zwiększenie przebiegów międzynaprawczych, usunięcie wszelkich zauważonych usterek prowadzących do przedwczesnego zużycia sprzętu lub okresowej niesprawności oraz minimalne zużycie materiałów pędnych i smarów przez silniki samochodowe.

Na służbę samochodową oddziału lotniczego OPK nałożony jest obowiązek realizacji zabezpieczenia technicznego wszystkich pojazdów mechanicznych /specjalnych, ciężarowych i osobowych/ będących w wyposażeniu jednostki w zakresie silników, nadwozi i podwozi. Natomiast obsługę techniczną urządzeń specjalnych zamontowanych na pojazdach mechanicznych/dystrybuto-

ry, cysterny, radiostacje, rozruszniki, reflektory, wodopole - waczki itd/ realizują odpowiednie służby techniczne, których personel pracuje na nich.

Do zasadniczych przedsięwzięć zabezpieczenia technicznego sprzętu samochodowego należą przeglądy techniczne, poszczególne rodzaje obsługa oraz naprawy.

Obsługę techniczną pojazdów mechanicznych w zależności od czasu i zakresu wykonywanych czynności dzieli się na:

a/ Przegląd kontrolny wykonywany codziennie /przed wyjazdem, podczas marszu i po powrocie pojazdu do parku/;

b/ Obsługę techniczną w zależności od ilości przejechanych kilometrów;

c/ Obsługę sezonową związaną z przygotowaniem pojazdów do eksploatacji letniej i zimowej.

Oprócz wymienionych rodzajów obsługi technicznej, do zabezpieczenia technicznego wchodzi również poszczególne rodzaje napraw. Do nich zalicza się: naprawę bieżącą, średnią, główną.

Obsługa techniczna obejmuje kontrolę sprawności agregatów, zespołów i mechanizmów, regulację i smarowanie oraz uzupełnianie materiałów pędnych i smarów w zespołach i mechanizmach, ładowanie baterii akumulatorów, butli ze sprężonym powietrzem i innych czynności niezbędnych do utrzymania pojazdu w sprawności technicznej. Na każdy rodzaj obsługi technicznej dla poszczególnych typów pojazdów mechanicznych ustala się odpowiedni czas liczony w godzinach, biorąc pod uwagę pracę całej załogi /kierowców/. Ponadto bierze się pod uwagę przebieg międzyobsługowy liczony w kilometrach. Wszelkie normy pod tym względem winny być przestrzegane niezależnie od warunków pracy danego pojazdu i pory roku.

Poszczególne rodzaje obsługi technicznych pojazdów mechanicznych przeprowadzane są w pododdziałach samochodowych jednostek lotniczych OPK siłami i środkami plutonów naprawczych przy współdziałaniu kierowców.

Przeglądy kontrolne przeprowadza każdy kierowca, któremu powierzono pojazd do eksploatacji - pod kierownictwem i przy udziale mechaników w razie potrzeby.

Naprawy pojazdów mechanicznych /bieżąca, średnia i główna/

obejmują szereg przedsięwzięć i czynności personelu technicznego związanych z usunięciem niesprawności poszczególnych zespołów, podzespołów, mechanizmów, ich regeneracją lub wymianą uszkodzonych na nowe. Na każdy rodzaj naprawy dla poszczególnych typów pojazdów mechanicznych ustalone są odpowiednie normy przebiegów międzynaprawczych^{x/} liczone w kilometrach.

Podczas działań bojowych, w pierwszej kolejności przeprowadza się naprawy bieżące tych pojazdów mechanicznych siłami i środkami warsztatów naprawczych jednostek lotniczych OPK, które decydują o gotowości bojowej całości danej jednostki. Przeprowadza się je z reguły za pomocą ruchomych środków obsługowo-naprawczych, do których należą samochody specjalne takie jak: warsztaty typu A/sam i B/sam, ładowanie akumulatorów Ła/sam, podgrzewacze wodoolejowe dźwigi i inne urządzenia, jak również komplety narzędzi indywidualnego wyposażenia pojazdów.

Naprawy średnie przeprowadza się w RWNS KOPK, zakładach naprawczych okręgu wojskowego lub instytucji centralnych MON. Mogą one być również przeprowadzane bezpośrednio w jednostkach lotniczych przez grupy naprawcze wysyłane z zakładów naprawczych KOPK, DWOPK lub instytucji centralnych MON.

Naprawy główne sprzętu samochodowego oddziałów lotniczych OPK przeprowadza się wyłącznie w samochodowych zakładach naprawczych instytucji centralnych MON.

Zabezpieczenie techniczne sprzętu samochodowego realizuje się również przy przygotowaniu oddziału lotniczego OPK do przebazowania oraz podczas dowozu środków materiałowych. Polega ono na odpowiednim przygotowaniu pojazdów mechanicznych do przemarszu w zależności od pory roku i doby. W tym celu przed wyprawą przeprowadza się dodatkowe przeglądy, dodatkowo wyposaża się pojazdy w różne urządzenia i zaopatruje rzuty /kolony samochodowe w niezbędne części zamienne.

Ponadto na okres przemarszu rzutów /kolumn/ organizuje się tzw. zamykanie techniczne, na które składa się pewna ilość specjalnych pojazdów mechanicznych, ludzi, sprzętu i urządzeń do udzielania pomocy technicznej kierowcom uszkodzonych pojazdów nie nadających się do naprawy podczas marszu oraz do usuwania z drogi zniszczonych pojazdów i ewentualnego ich za-

x/ Przepisy o wielkościach i stosowaniu norm przebiegów międzynaprawczych pojazdów mechanicznych eksploatowanych w wojsku, wyd. MON, Panc. Sam. 62/69, Nr bibl. 14023.

bezpieczenia. Do tego celu wydziela się ruchome warsztaty A/sam, B/sam, Ła/sam, części zamienne, pojazdy rezerwowe i wózki ewakuacyjne, ruchome potrole naprawcze /np. na motocyklach/ samochody cysterny z paliwem i inny sprzęt.

Zabezpieczenie techniczne obejmuje także inny sprzęt techniczny znajdujący się w oddziale lotniczym OPK, do którego zalicza się sprzęt strzelecki, łączności telefonicznej i radio - wej, saperski, chemiczny, mps, gospodarczy, polityczno-propagandowy itd.

Obsługę techniczną wymienionego sprzętu przeprowadzają załogi, obsługa, grupy naprawcze, mechanicy i stan osobowy, któremu powierzono dany sprzęt do obsługi. W razie konieczności, danej załodze, czy obsłudze sprzętu przydziela się do pomocy w przeprowadzeniu obsługi technicznej specjalistów z odpowiednich warsztatów naprawczych oddziału lotniczego.

Terminy i miejsce przeprowadzenia obsługi technicznej tego sprzętu określają poszczególni dowódcy pododdziałów lub szefowie służb, którym dany sprzęt podlega z uwzględnieniem konkretnej sytuacji bojowej.

W zabezpieczeniu technicznym innego sprzętu technicznego rozróżnia się także trzy rodzaje napraw - bieżąca, średnią i główną. Naprawy te przeprowadzają poszczególne służby i pododdziały, każda w swoim zakresie, zgodnie z przepisami i instrukcjami dotyczącymi zabezpieczenia technicznego danego sprzętu.

Na sprzęt techniczny wymagający naprawy średniej i głównej sporządza się protokoły stanu technicznego, które służą jako podstawa do otrzymania zlecenia /zarządzenia/ na odesłanie go do naprawy. Sprzęt techniczny naprawiany w warsztatach oddziału lotniczego nie skreśla się z ewidencji pododdziału lub służby, ponieważ z reguły po naprawie sprzęt ten wraca do macierzystego pododdziału lub służby, gdzie był eksploatowany przed naprawą. Natomiast sprzęt techniczny wysłany do naprawy w warsztatach szczebla wyższego /operacyjnego, centralnego/, skreśla się z ewidencji pododdziału /oddziału/ na podstawie dokumentów zdawczo-odbiorczych.

Sprzęt bojowy /samoloty/, samochodowy, strzelecki i inny sprzęt techniczny, który nie może być regenerowany ze względu

na duże zużycie lub uszkodzenie, na skutek czego jego naprawa jest nieopłacalna, spisuje się z ewidencji oddziału zgodnie z przepisami i zarządzeniami wyższego szczebla regulującymi tok postępowania przy tego rodzaju przypadkach.

5. Zabezpieczenie medyczne

Przez pojęcie "zabezpieczenie medyczne" należy rozumieć kompleks przedsięwzięć i czynności wykonywanych przez służbę zdrowia oddziału lotniczego OPK mających na celu ochronę zdrowia stanu osobowego, zapobieganie powstawaniu i szerzeniu się chorób, udzielanie we właściwym czasie pomocy medycznej rannym i chorym, szybkie leczenie ich oraz umożliwienie im powrotu do służby.

Do zasadniczych przedsięwzięć wykonywanych przez służbę zdrowia oddziału lotniczego OPK należy zaliczyć:

- organizowanie zabezpieczenia medycznego lotów bojowych oraz prowadzenie okresowych i miesięcznych badań lekarskich personelu latającego;
- zabezpieczenie medyczne stanu osobowego zatrudnionego w warunkach szkodliwych dla zdrowia /szczególnie osób narażonych na działanie mikrofal, promieniowania jonizującego oraz pracowników akumulatorowni itp./;
- udzielanie pomocy lekarskiej rannym i chorym, leczenie oraz ewakuowanie ich w razie potrzeby do szpitali;
- udzielanie pomocy lekarskiej załogom lądującym przymusowo, lub które opuściły samolot w powietrzu;
- rozpoznanie medyczne rejonów rozmieszczenia oddziału lotniczego i współdziałanie ze służbą zdrowia wojsk OTK w likwidacji wykrytych ognisk chorób zakaźnych;
- kontrola żywienia, wody, zakwaterowania stanu osobowego, kąpieli oraz przestrzegania przez stan osobowy zasad higieny osobistej;
- organizowanie przedsięwzięć sanitarno-higienicznych i przeciwepidemicznych;
- udział w likwidacji skutków uderzenia broni masowego rażenia w razie jej użycia;
- szkolenie stanu osobowego w zakresie ochrony zdrowia w

warunkach polowych i udzielania pierwszej pomocy i samopomocy medycznej;

- zaopatrywanie w sprzęt sanitarny i medyczny oraz leki.

Główna uwaga i wysiłek personelu medycznego oddziału lotniczego OPK powinien być kierowany na medyczne zabezpieczenie lotów oraz utrzymanie na odpowiednim poziomie stanu zdrowia i kondycji psychofizycznej personelu latającego.

Służba zdrowia oddziału lotniczego organizuje i rozwija na lotnisku:

- punkt pomocy medycznej lotniska;
- izbę chorych;
- punkt transportu medycznego lotniska.

Punkt pomocy medycznej lotniska organizuje starszy lekarz oddziału lotniczego. Powinien on być czynny podczas lotów bojowych poprzez przebywanie na nim lekarza i personelu sanitarnego. Na punkcie takim powinno się odbywać:

- przyjmowanie rannych i chorych oraz organizowanie ewakuacji ich do izby chorych, względnie bezpośrednio stąd do szpitala;
- udzielanie pierwszej pomocy lekarskiej rannym i chorym;
- badanie lekarskie personelu latającego przed rozpoczęciem się lotów i po wykonaniu ich.

Punkt pomocy medycznej powinien się składać z gabinetu lekarza, pomieszczenia zabiegowo-opatrunkowego i poczekalni.

Izba chorych oddziału lotniczego z reguły mieści się w pomieszczeniach z góry do tego celu przygotowanych i odpowiednio usytuowanych. Winna się ona zasadniczo składać z gabinetów lekarskich, izolatora, sali opatrunkowej, punktu aptecznego, podręcznego laboratorium, sali dla rannych i chorych, sali chirurgicznej i sali chorób wewnętrznych /ogólnych/. Zadaniem izby chorych jest przyjmowanie i leczenie rannych i chorych oraz organizowanie ewakuacji do szpitala. W izbie chorych odbywa się segregacja rannych i chorych do leczenia na miejscu oraz do ewakuacji transportem powietrznym i kołowym.

Punkt transportu medycznego składa się zwykle z samochodu sanitarnego wraz z niezbędnym wyposażeniem medycznym, obsługą wozu sanitarnego, sanitariuszem i lekami. Punkt ten organizuje się w celu udzielenia natychmiastowej pomocy przed-

lekarskiej w przypadku zranień i urazów personelu latającego i technicznego oraz obsługi lotniskowej na lotnisku lub w jego obrębie i szybkiego przewiezienia pacjenta do punktu pomocy medycznej lotniska, lub izby chorych oddziału lotniczego OPK.

IV. DOWODZENIE PODODDZIAŁAMI, SŁUŻBAMI LOTNICZO-TECHNICZNYMI I ZAOPATRZENIA

Na dowodzenie pododdziałami i służbami lotniczo-technicznymi i zaopatrzenia składa się szereg przedsięwzięć i czynności związanych z przygotowaniem, organizacją i realizacją inżynieryjno-lotniczego, materiałowego i lotniskowo-technicznego zabezpieczenia działań bojowych oddziału lotniczego OPK.

Dowodzenie pododdziałami i służbami lotniczo-technicznymi i zaopatrzenia na szczeblu oddziału lotniczego OPK podczas zabezpieczania działań bojowych jest dość skomplikowane, ponieważ nosi ono w sobie charakter wielotorowości. Dowódcy oddziału lotniczego podporządkowanych jest bowiem kilka pododdziałów /dywizjon techniczny, służba inżynieryjno-lotnicza, dywizjon dowodzenia lotami, służba techniczna i zaopatrzenia, bateria artylerii przeciwlotniczej/, których różnorodna działalność składa się na zabezpieczenie działań bojowych oddziału lotniczego. Oprócz tego niektóre służby, tak jak na przykład służby techniczne i zaopatrzenia podporządkowane są pod względem fachowym Zastępcy dowódcy KOPK ds. techniki i zaopatrzenia. Dowodzenie pododdziałami, służbami lotniczo-technicznymi i zaopatrzenia sprawują bezpośrednio ich dowódcy i szefowie według kompetencji, jednakże decydujący wpływ na jego organizację ma decyzja dowódcy oddziału lotniczego OPK.

Na należyte dowodzenie pododdziałami i służbami mają zasadniczo wpływ następujące ważniejsze czynniki, a mianowicie:

- znajomość sytuacji bojowej i tyłowej przez dowódcę oddziału lotniczego i dowódców pododdziałów zabezpieczających działania bojowe oddziału lotniczego oraz prawidłowe zrozumienie zadania;

- stawianie zadań podwładnym w odpowiednim czasie i natychmiastowe wprowadzanie ich w życie;

- stała kontrola wykonania postawionych zadań, wydanych rozkazów i zarządzeń;

- systematyczne i stałe udzielanie wszechstronnej pomocy podwładnym ze strony przełożonych;

- stała łączność dowódcy i sztabu oddziału lotniczego OPK z podwładnymi;

Stała wzajemna informacja o aktualnych zmianach w sytuacji bojowej i tyłowej, mających wpływ na zabezpieczenie działań bojowych oddziału lotniczego;

- przestrzeganie zasad tajnego dowodzenia;
- systematyczne doskonalenie kwalifikacji stanu osobowego.

Na szczeblu oddziału lotniczego ukształtowała się scentralizowana forma dowodzenia. Należy przez nią rozumieć takie dowodzenie, podczas którego dowódca pododdziałów przez cały czas zabezpieczania lotów kierują działalnością wszystkich podległych im służb zgodnie z planem opartym na decyzji dowódcy oddziału lotniczego OPK. Stosowanie tej formy pozwala na zorganizowanie działalności wszystkich służb i pododdziałów według zamiaru przełożonego oraz umożliwia przekazywanie nowych, lub korygowanie już postawionych zadań.

W niektórych jednak przypadkach dowodzenie podczas zabezpieczania działań bojowych może odbiegać od wyżej wymienionej formy. Może to mieć na przykład miejsce wówczas, gdy oddział lotniczy wyśle czołówkę zaopatrzenia na inne lotnisko w celu zabezpieczenia działań bojowych innego nowo przybywającego oddziału lotniczego OPK. W takim przypadku czołówka taka może otrzymać zadanie od innego dowódcy oddziału lotniczego.

Dowodzenie organizuje się na podstawie rozkazów, zarządzeń i wytycznych dowódcy oddziału lotniczego oraz zastępcy dowódcy KOPK ds. techniki i zaopatrzenia, które są odbiciem powyższej decyzji na działania bojowe. Tak więc w dowodzeniu pododdziałami, służbami lotniczo-technicznymi i zaopatrzenia bierze udział dowódca i sztab oddziału lotniczego OPK, zastępca dowódcy KOPK ds. techniki i zaopatrzenia oraz dowódca pododdziałów i szefowie służb lotniczo-technicznych i zaopatrzenia. Jednakże osoby spoza oddziału lotniczego nie mogą wydawać zarządzeń i rozkazów bezpośrednio służbom lub pododdziałom oddziału lotniczego, ponieważ stwarzałoby to chaos i trudności w dowodzeniu.

Od zastępcy dowódcy KOPK ds. techniki i zaopatrzenia oddziały lotnicze mogą otrzymywać zarządzenia i różnego rodzaju dane dotyczące:

- zadań służb technicznych i zaopatrzenia w zakresie za-

bezpieczenia działań bojowych i manewru lotniskowego;

- wysokości i terminów nagromadzenia zapasów środków materiałowych;

rozmieszczenia źródeł zaopatrywania oraz stacji załadowniczych i wyładowniczych;

- organizacji i porządku /kolejności/ przydziału dla oddziału lotniczego środków materiałowych oraz ich dowozu;

- dróg dowozu i ewakuacji oraz sposobu ich wykorzystania;

- sił i środków przydzielanych na wzmocnienie;

- organizacji ochrony i obrony oraz maskowania obiektów /lotnisk, składów, magazynów/, w powiązaniu z ogólnym systemem obrony KOPK;

- terminów i sposobów przedstawiania sprawozdań i meldunków i inne dane.

Od dowódcy zabezpieczanego oddziału lotniczego OPK, służby techniczne i zaopatrzenia mogą otrzymywać zarządzenia i polecenia dotyczące zabezpieczenia działalności bojowej. Zarządzenia te i polecenia mogą dotyczyć w szczególności:

- zaopatrzenia oddziału lotniczego OPK w potrzebne środki materiałowe w ramach istniejących norm i limitów;

- lotniskowego zabezpieczenia działań bojowych;

- rozmieszczenia pododdziałów i służb na lotnisku i zapewnienia warunków pracy dla personelu latającego i technicznego;

- zabezpieczenia medyczno-sanitarnego;

- zabezpieczenia gospodarczo-bytowego stanu osobowego;

- zabezpieczenia przebazowania oddziału lotniczego i pododdziałów zabezpieczających oraz wydzielenia w razie potrzeby czołówki zaopatrzenia na lotnisko zapasowe;

- organizacji obrony i ochrony lotniska /obektów lotniskowych/ oraz maskowania;

- organizacji łączności itd.

Podczas prowadzenia działań bojowych, sztab oddziału lotniczego OPK kieruje oraz organizuje współpracę z pododdziałami i służbami zabezpieczającymi działania bojowe, zapewnia systematyczną informację oraz konkretyzuje, opracowuje decyzję dowódcy i doprowadza ją do wykonawców.

Jeżeli zaś chodzi o rolę dowódców pododdziałów i szefów służb zabezpieczających działania bojowe oddziału lotniczego, to także wpływa ona z operacyjnego podporządkowania ich dowódcy oddziału lotniczego OPK.

W związku z tym w ramach swego zakresu zadań i działań - ności, dowódcy pododdziałów i szefowie służb zabezpieczających wydają zarządzenia i polecenia wykonawcom odnośnie wykonania otrzymanych zadań od oddziału lotniczego i z KOPK dotyczących materiałowego i lotniskowo-technicznego zabezpieczenia działań bojowych oddziału OPK.

Niezależnie od znajomości swoich zadań dowódcy pododdziałów i szefowie służb zabezpieczających działania bojowe oddziału lotniczego OPK, mając na uwadze sprawność i ciągłość dowodzenia, powinni być w stałej gotowości do zreferowania dowódcy oddziału lotniczego wyczerpujących danych dotyczących stanu i ilości posiadanych środków materiałowych, transportu, sprzętu lotniskowego i specjalnego, stanu osobowego, zabezpieczenia gospodarczo-bytowego, wyżywienia itd.

Reasumując, schemat dowodzenia pododdziałami i służbami zabezpieczającymi działania bojowe podczas działań bojowych i wypracowanie decyzji na zabezpieczenie działań bojowych oddziału lotniczego OPK powinien się kształtować następująco: dowódca oddziału lotniczego OPK otrzymuje zadanie bojowe od dowódcy korpusu OPK, analizuje je i podaje sens zadania oraz swój zamiar wykonania tego zadania dowódcom pododdziałów i szefom służb /w tym również dowódcom pododdziałów i szefom służb zabezpieczających/, celem opracowania przez nich danych o możliwościach zabezpieczenia działań bojowych oddziału lotniczego OPK. Sztab oddziału lotniczego z kolei wydaje zarządzenia wstępne, w których między innymi powinny się znajdować zadania dla pododdziałów zabezpieczających.

Następnie dowódcy pododdziałów i szefowie służb zabezpieczających działania bojowe zapoznają się z treścią zadania i opracowują tzw. referaty-meldunki dla dowódcy oddziału lotniczego OPK, po czym referują je. Na podstawie przedstawionych referatów-meldunków /danych i propozycji/dowódców pododdziałów i szefów służb zabezpieczających, dowódca oddziału lotniczego ocenia sytuację bojową /w tym również tyłową/ oraz podejmuje decyzję na działania bojowe i ich zabezpieczenie, którą

sztab oddziału lotniczego wyraża w formie odpowiedniego rozkazu bojowego.

Z kolei dowódcy pododdziałów i szefowie służb zabezpieczających działania bojowe oddziału lotniczego analizują otrzymane zadania podane w formie rozkazu, względnie ustnie przez dowódcę oddziału lotniczego, podejmują decyzję co do sposobu zabezpieczenia działań bojowych oddziału lotniczego i stawiają zadania podległym komórkom odnośnie organizacji pracy. Po postawieniu zadań, poszczególne komórki /sekcje, pododdziały, służby/ przystępują do pracy, a dowódcy pododdziałów i szefowie służb zabezpieczających działania bojowe prowadzą kontrolę i udzielają pomocy.

W procesie zabezpieczania działań bojowych oddziału lotniczego, mogą powstawać nowe zadania i problemy. W takich przypadkach dowódcy pododdziałów i szefowie służb zabezpieczających działania bojowe doprowadzają je do wykonawców, stawiają nowe zadania lub korygują stare w zależności od zaistniałej sytuacji bojowej.

W końcu każdego dnia /okresu/ działań bojowych, dowódcy pododdziałów i szefowie służb zabezpieczających działania bojowe opracowują meldunki o przebiegu pracy i stanie materiałowo-technicznym istniejącym w ich pododdziałach i przesyłają je do KOPK zgodnie z ustalonymi terminami.

Do zasadniczych dokumentów dowodzenia pododdziałami i służbami zabezpieczającymi działania bojowe oddziału lotniczego OPK zalicza się:

- referat - meldunek;
- zarządzenie na mtz działań bojowych;
- meldunek o stanie sił i środków ;
- plan przedsięwzięć.

Ponadto w przypadku wykonywania innych zadań /przemieszczenie, wyprowadzenie spod uderzenia, wydzielenie czołówki zaopatrzenia itp./, dowódcy pododdziałów i szefowie służb zabezpieczających działania bojowe oddziału lotniczego OPK wykonują również inne dokumenty, do których zalicza się plan przemieszczenia, plan alarmowego wyprowadzenia pododdziałów z lotniska i inne.

Zakończenie

We współczesnych działaniach bojowych, tyłowe zabezpieczenie działań bojowych oddziału lotniczego OPK będzie bardziej złożone niż to miało miejsce podczas drugiej wojny światowej. W związku z tym oraz z uwagi na możliwość niespodziewanego wybuchu wojny, lotnictwo myśliwskie OPK wraz ze swoimi tyłami powinno być zawczasu przygotowane i przystosowane do natychmiastowej działalności, bez potrzeby przeprowadzania w ostatniej chwili potrzebnych zmian organizacyjnych.

Ze względu na przeznaczenie i charakter działalności lotnictwa OPK, pododdziały zabezpieczające jego działalność bojową powinny być zawczasu przygotowane, to jest powinny mieć zawczasu przygotowane odpowiednie siły i środki do natychmiastowej działalności. Z uwagi na możliwość częstych manewrów oddziałami lotniczymi, dużego natężenia lotów bez względu na porę doby i warunki atmosferyczne oraz trudności w dowozie środków materiałowych do lotnisk, winny być już w czasie pokoju zgromadzone na lotniskach znaczne zapasy środków materiałowych wystarczające na zaspokojenie potrzeb do czasu uruchomienia transportu i dowozu.

Ponieważ jednym z zasadniczych wymagań w stosunku do oddziałów OPK jest wysoki stopień gotowości bojowej, zatem organizacja pododdziałów zabezpieczających powinna być dostosowana do praktycznej działalności przez całą dobę i na kilka zmian, z możliwie jak najkrótszym czasem odtwarzania gotowości bojowej samolotów.

Szybkie i sprawne zabezpieczanie działań bojowych oddziału lotniczego OPK przez pododdziały i służby zabezpieczające, w znacznej mierze zależy od należytego przygotowania odpowiedniej bazy materiałowej, stanu osobowego, właściwie podejmowanej decyzji na zabezpieczenie lotów, zapewnienia należytej organizacji dowodzenia oraz należytego zabezpieczenia bojowego lotów.

OPRACOWAŁ:
ST. WYKŁADOWCA KATEDRY TYŁÓW LOT.
ppłk dypl. Adam MICHAŁSKI

B i b l i o g r a f i a

1. Instrukcja lotnictwa - "Taktyka tyłów lotniczych",
cz. I - batalion lotniczo-techniczny, wyd. DWL 1960 r.
Nr bibl. 08682.
2. ppłk dypl. Adam MICHALSKI - skrypt - "Materiałowe i
lotniskowo-techniczne zabezpieczenie oddziału lotni-
czego OPK" Wyd. ASG 1965 r, Nr bibl. 06474.
3. ppłk dypl Adam MICHALSKI - skrypt "Podstawy organi-
zacji i działalności tyłów wojsk obrony powietrznej
kraju", wyd. ASG 1972 r, Nr bibl. 019843.
4. Regulamin Wojsk Obrony Powietrznej Kraju - wyd. MON
1964 r.
5. ppłk dypl. Adam MICHALSKI - skrypt "Tyłowe zabezpie-
czenie działań bojowych jednostek wojsk raketowych
OPK", wyd. ASG 1971 r, Nr bibl. 018694.

Wykonano w 30 egz.

Egz. 1 - 30 B.T.

Wyk. ppłk A. Michalski

Druk H.K.11.09.73 r.

Nr ks. 01466/02666/WW

Kor.H.W.



ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOŁENIOWEJ
KADEMU SETABU GENERALNEGO
ul. Gen. brzoź. K. Świerczewskiego

039202