

Grey Scale #13



DANES-PICTA .COM

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

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW WOJSK LOTNICZYCH I OPK

ASG WP wewn. 4255/90

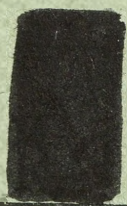
Egz. nr



Płk dr Romuald MAŃKOWSKI

ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE I TYŁOWE PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO I PUŁKU SMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

SKRYPT



48923

WARSZAWA

1990



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

**WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW WOJSK LOTNICZYCH I OPK**

ASG WP wewn. 4255/90

Egz. nr



Płk dr Romuald MAŃKOWSKI

ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE I TYŁOWE PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO I PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

SKRYPT



48923

WARSZAWA

1990

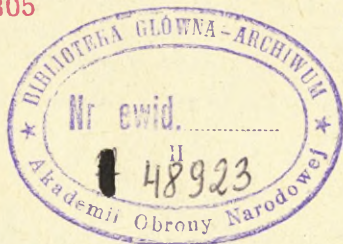
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OPK
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW WOJSK LOTNICZYCH I OPK

JAWNE

Protokół Nr 54305

ASG WP wewn. 4255/90



~~_____~~
Egz.nr..... 1



Płk dr Romuald MAŃKOWSKI

ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE I TYŁOWE PUŁKU
LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO I PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW
TRANSPORTOWYCH

Skrypt

W A R S Z A W A

1990r.

S P I S T R E Ś C I

Str.

1. Pojęcie zabezpieczenia technicznego i tyłowego pułku lotnictwa transportowego oraz pułku śmigłowców transportowych	- 3
2. Struktura organizacyjna i zadania batalionu zaopatrzenia pułku lotnictwa transportowego oraz pułku śmigłowców transportowych.	- 10
3. Właściwości zabezpieczenia technicznego i tyłowego lotnictwa transportowego	- 15
4. Warianty zabezpieczenia technicznego i tyłowego pułku lotnictwa transportowego oraz pułku śmigłowców transportowych	- 20
5. Zabezpieczenie lotniskowe pułku lotnictwa transportowego oraz pułku śmigłowców transportowych	- 23
6. Zabezpieczenie materiałowe pułku lotnictwa transportowego oraz pułku śmigłowców transportowych	- 30
7. Zabezpieczenie techniczne pułku lotnictwa transportowego oraz pułku śmigłowców transportowych	- 34
7.1. Zabezpieczenie techniczno-lotnicze pułku lotnictwa transportowego i pułku śmigłowców transportowych	- 35
7.2. Zabezpieczenie techniczne sprzętu naziemnego pułku lotnictwa transportowego i pułku śmigłowców transportowych	- 36
8. Zabezpieczenie techniczno-lotniskowe działań bojowych pułku lotnictwa transportowego i pułku śmigłowców transportowych	- 39
9. Zabezpieczenie medyczne pułku lotnictwa transportowego i pułku śmigłowców transportowych	- 43
10. Zabezpieczenie handlowo-bytowe pułku lotnictwa transportowego i pułku śmigłowców transportowych	- 45
Zakończenie	- 47
Załączniki.	- 48-49

1. POJĘCIE ZABEZPIECZENIA TECHNICZNEGO I TYŁOWEGO PUŁKU LOTNICTWA
TRANSPORTOWEGO ORAZ PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Zabezpieczenie techniczne i tyłowe, to kompleks przedsięwzięć wykonywanych przez służby techniczne i tyłowe pułku lotnictwa transportowego i pułku śmigłowców transportowych /plt i pśt/, mających na celu zapewnienie stałej gotowości tych oddziałów do wykonania zadań bojowych.

Zabezpieczenie techniczne pułku lotnictwa transportowego/plt, pśt/ jest składową zabezpieczenia techniczno-specjalnego lotnictwa.^{1/}

Zabezpieczenie techniczne, to zespół przedsięwzięć realizowanych przez wyspecjalizowane pododdziały i służby plt i pśt w celu utrzymania w ciągłej gotowości do użycia uzbrojenia, sprzętu technicznego orazich części zamiennych/zestawów remontowych/, a także konwencjonalnych środków rażenia oraz zapewnienia wysokiej skuteczności i niezawodności działania, jak również odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego uzbrojenia i sprzętu technicznego do użytkowników.

Zabezpieczenie techniczne pułków lotnictwa transportowego/plt i pśt/ obejmuje następujące rodzaje zabezpieczeń: uzbrojenia i elektroniki, techniczno-samochodowe, techniczno-inżynieryjne, techniczno-chemiczne, zabezpieczenie techniczne sprzętu łączności, informatycznego i zautomatyzowanych systemów dowodzenia oraz techniczno-lotnicze i służb tyłowych.

1/ Zabezpieczenie techniczno-specjalne oprócz zabezpieczenia technicznego stanowi zabezpieczenie techniczno-jądrowe, techniczno-rakietowe i zabezpieczenie metrologiczne. Klasyfikacje przedsięwzięć i zaszeregowania zadań do odpowiednich rodzajów zabezpieczeń dokonano na podstawie ustaleń dotyczących działań bojowych lotnictwa wynikających z "Regulaminu Walki Wojsk Lądowych Sił Zbrojnych PRL" część I /dywizja, pułk/.

W rozdziale nie omówiono tych rodzajów zabezpieczenia technicznego, których organizatorami nie są pododdziały i służby batalionu zaopatrzenia plt i pśt.

Organizatorami zabezpieczenia technicznego oddziałów lotnictwa transportowego są dowódcy batalionów zaopatrzenia oraz starsi inżynierowie pułków.

Zabezpieczenie tyłowe pułków lotnictwa transportowego /plt i pśt/ polega na zorganizowanej realizacji określonych przedsięwzięć przez wyspecjalizowane pododdziały i służby plt i pśt w celu zaspokojenia ich potrzeb materiałowych, transportowych, lotniskowych, medycznych i bytowych podczas przygotowania i prowadzenia przez nie działań bojowych.

Przedsięwzięcia zabezpieczenia technicznego plt i pśt wykonują: bezpośredni użytkownicy /załogi, kierowcy, kierowcy mechanicy, mechanicy i technicy oraz inżynierowie specjalności lotniczych/; specjalistyczne służby i pododdziały techniczne plt i pśt, w tym patrole rozpoznania i pomocy technicznej, punkty zbiórki uszkodzonego sprzętu.

Zabezpieczenie tyłowe plt i pśt obejmuje następujące rodzaje zabezpieczeń: materiałowe, transportowe, inżynieryjno-lotniskowe, lotniskowo-techniczne, medyczne, gospodarczo-bytowe, kwaterunkowo-budowlane i finansowe.

Głównymi organizatorami zabezpieczenia tyłowego plt i pśt są dowódcy batalionów zaopatrzenia tych pułków. Przedsięwzięcia zabezpieczenia tyłowego wykonują pododdziały i służby tyłowe, a także inne pododdziały i służby plt i pśt w ustalonych zakresach.

Zarówno zabezpieczenie techniczne, jak i tyłowe plt i pśt realizowane jest zgodnie z decyzją /zamiarem/ i wytycznymi dowódców plt i pśt oraz specjalistycznymi zarządzeniami /wytycznymi/ przełożonych szczebla nadrzędnego.

Każdy z rodzajów /składowych/ zabezpieczenia technicznego i tyłowego obejmuje ściśle określone czynności mające na celu jak najlepsze wykonanie zadań przez określone specjalistyczne pododdziały i służby plt i pśt.

Do zasadniczych przedsięwzięć poszczególnych rodzajów zabezpieczenia technicznego i tyłowego należy zaliczyć w zakresie:

- zabezpieczenia technicznego sprzętu uzbrojenia i elektroniki - utrzymanie w ciągłej gotowości do użycia uzbrojenia ogólnowojskowego i lotniczego, sprzętu radiotechnicznego i elektrońicznego, a także ich części /zestawów/ remontowych oraz lotniczej amunicji konwencjonalnej, zapewnienie wysokiej skuteczności i niezawodności działania oraz odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego uzbrojenia i

sprzętu do użytkowników.

Zabezpieczenie techniczne sprzętu uzbrojenia i elektroniki plt i pśt w wyżej wymienionym zakresie przedmiotowym obejmuje: obsługiwanie techniczne, bezpośrednio przygotowanie do użycia, użytkowanie, kontrolę eksploatacji /użytkowania i obsługiwanian/ oraz stanu technicznego, weryfikację uszkodzeń /rodzaj i zakres/ ewakuację techniczną i remont oraz zapewnienie szybkiego powrotu do użytkownika.

Organizatorami zabezpieczenia technicznego sprzętu uzbrojenia i elektroniki plt i pśt są kierownicy sekcji uzbrojenia i elektroniki batalionu zaopatrzenia plt i pśt.

- zabezpieczenia techniczno-samochodowego - utrzymanie w ciągłej gotowości do użycia pojazdów i sprzętu samochodowego oraz części zamiennych /zestawów remontowych/ plt i pśt, zapewnienie wysokiej sprawności i niezawodności działania oraz odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego sprzętu samochodowego do użytkowników.

Zabezpieczenie techniczno-samochodowe plt i pśt w wyżej wymienionym zakresie przedmiotowym obejmuje: obsługiwanie techniczne, bezpośrednio przygotowanie do użycia, użytkowanie, kontrolę eksploatacji /użytkowania i obsługiwanian/ oraz stanu technicznego, weryfikację uszkodzeń /rodzaj i zakres/, ewakuację techniczną i remont oraz zapewnienie szybkiego powrotu sprzętu samochodowego do użytkownika.

Organizatorem zabezpieczenia techniczno-samochodowego plt i pśt są szefowie sekcji samochodowej batalionów zaopatrzenia tych pułków.

- zabezpieczenia techniczno-inżynieryjnego - utrzymanie w ciągłej gotowości do użycia sprzętu, zestawów saperskich, inżynieryjnych oraz maszyn inżynieryjno-saperskich, a także części zamiennych /zestawów remontowych/ plt i pśt, zapewnienia wysokiej gotowości do użycia i niezawodności działania oraz odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego sprzętu do użytkowników.

Zabezpieczenie techniczno-inżynieryjne w wyżej wymienionym zakresie przedmiotowym obejmuje: obsługiwanie techniczne, bezpośrednio przygotowanie do użycia, użytkowanie, kontrolę eksploatacji /użytkowania i obsługiwanian/ oraz stanu technicznego, weryfikację uszkodzeń /rodzaj i zakres/, ewakuację techniczną, remont i zapewnienie szybkiego powrotu sprzętu do użytkownika.

Organizatorem zabezpieczenia techniczno-inżynieryjnego plt i pśt są dowódcy kompanii obsługi lotniska batalionów zaopatrzenia tych pułków.

- zabezpieczenia techniczno-chemicznego - utrzymanie w ciągłej gotowości do użycia sprzętu chemicznego oraz części zamiennych /zestawów remontowych/ i innych chemicznych środków ochrony wojsk przed skażeniami, zapewnienia wysokiej gotowości, skuteczności i niezawodności działania oraz odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego sprzętu do użytkowników.

Zabezpieczenie techniczno-chemiczne plt i pśt w wyżej wymienionym zakresie przedmiotowym obejmuje: obsługiwanie techniczne, bezpośrednio przygotowanie do użycia, użytkowanie, kontrolę eksploatacji /użytkowania i obsługiwania/ oraz stanu technicznego, weryfikację uszkodzeń, ewakuację techniczną i remont oraz zapewnienie szybkiego powrotu do użytkownika.

Organizatorem zabezpieczenia techniczno-chemicznego plt i pśt są szefowie służby chemicznej pułków oraz dowódcy plutonów chemicznych batalionów zaopatrzenia tych oddziałów.

- zabezpieczenia lotniczo-technicznego - utrzymywanie w ciągłej gotowości do użycia uzbrojenia i sprzętu lotniczego oraz lotniczo-technicznego, a także części zamiennych /zestawów remontowych/, agregatów i innych lotniczo-technicznych środków materiałowych /w tym sprzętu wysokościowo-ratunkowego/, zapewnienie wysokiej gotowości, sprawności i skuteczności oraz niezawodności działania, jak również odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego sprzętu do użytkowników.

Zabezpieczenie lotniczo-techniczne w wyżej wymienionym zakresie przedmiotowym obejmuje: obsługiwanie techniczne, bezpośrednio przygotowanie do użycia sprzętu lotniczego, w tym samolotów i śmigłowców transportowych do lotów, użytkowanie, kontrolę eksploatacji /użytkowania i obsługiwania/ oraz stanu technicznego, weryfikację uszkodzeń, ewakuację techniczną i remont oraz zapewnienie szybkiego powrotu sprzętu do użytkowników.

Organizatorami zabezpieczenia lotniczo-technicznego plt i pśt są szefowie służb: inżynierijno-lotniczej /starsi inżynierowie pułków/ oraz kierownicy sekcji elektrogazowej i wysokościowo-ratunkowej.

- zabezpieczenia technicznego służb tyłowych - utrzymanie w ciągłej gotowości do użycia środków przechowywania i dystrybucji paliw lotniczych oraz samochodowych, specjalistycznego sprzętu technicznego służby mundurowej, żywnościowej, zdrowia i kwaterunkowej, przeciwpożarowej oraz sprzętu technicznego do prac przeładunkowo-magazynowych, a także

części zamiennych /zestawów remontowych/ plt i pśt, zapewnienia wysokiej skuteczności i niezawodności działania oraz odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego sprzętu do użytkowników.

Zabezpieczenie techniczne służb tyłowych plt i pśt w wyżej wymienionym zakresie przedmiotowym obejmuje: obsługiwanie techniczne, bezpośrednio przygotowanie do użycia, użytkowanie, kontrolę eksploatacji /użytkowania i obsługiwania/ oraz stanu technicznego, weryfikację uszkodzeń, ewakuację i remont jak również zapewnienie szybkiego powrotu do użytkownika.

Organizatorem zabezpieczenia technicznego służb tyłowych w plt i pśt są szefowie służb, sekcji i dowódcy pododdziałów tyłowych batalionów zaopatrzenia tych pułków.

- zabezpieczenia materiałowego - realizowanie przedsięwzięć w celu pełnego i terminowego zaspokajania potrzeb plt i pśt we wszystkie środki materiałowe /uzbrojenie, środki rażenia, sprzęt techniczny wszelkiego rodzaju, materiały pędne i smary, żywność, umundurowanie, medykamenty, sprzęt inżynierski, chemiczny, kwaterunkowy, materiały i płyny specjalne, gazy sprężone i inne różnego przeznaczenia oraz w wodę /niezbędne do życia i prowadzenia działań bojowych/.

Zabezpieczenie materiałowe obejmuje: planowanie potrzeb materiałowych, załadunek, przewóz /dowóz, manewr, ewakuację/ oraz wyładunek środków materiałowych, gromadzenie i utrzymywanie odpowiednio urzutowanych zapasów środków materiałowych, wydawanie środków materiałowych użytkownikom oraz prowadzenie ewidencji tych środków /przychodu i rozchodu, w tym zużycia i strat/.

Organizatorami zabezpieczenia materiałowego plt i pśt są dowódcy batalionów zaopatrzenia tych pułków.

- zabezpieczenia transportowego - realizowanie manewru siłami i środkami zabezpieczenia naziemnego plt i pśt.

Zabezpieczenie transportowe plt i pśt obejmuje: planowe wykorzystanie przydzielonych szlaków komunikacyjnych /dróg kołowych, żelaznych i szlaków wodnych oraz rurociągów stacjonarnych/ i rozdział własnych oraz przydzielonych środków transportowych.

Organizatorami zabezpieczenia transportowego plt i pśt są dowódcy batalionów tych pułków.

- zabezpieczenia inżyniersko-lotniskowego - realizowanie przedsięwzięć inżynierskich wykonywanych w celu stworzenia dogodnych warunków terenowych umożliwiających starty i lądowania samolotów i śmigłow-

ców plt i pśt, wykonywania manewru siłami i środkami zabezpieczenia naziemnego tych oddziałów oraz zapewnienie żywotności plt i pśt przez zwiększenie skuteczności ochrony i obrony sił i środków pułku przed różnymi środkami rażenia nieprzyjaciela, w tym rozśrodkowane bazowanie.

Zabezpieczenie inżynieryjno-lotniskowe obejmuje: konserwację, remont i adaptację lotnisk, dróg kołowych, obiektów fortyfikacyjnych i zapór inżynieryjnych, utrzymanie lotnisk i dróg kołowych w gotowości eksploatacyjnej, wykonywanie niszczeń na lotniskach oraz wydobywanie i oczyszczanie wody.

Organizatorami zabezpieczenia inżynieryjno-lotniskowego są dowódcy batalionów zaopatrzenia plt i pśt.

- zabezpieczenia techniczno-lotniskowego - realizowanie ściśle skoordynowanych przedsięwzięć w celu bezpośredniego zabezpieczenia lotów samolotów plt i śmigłowców pśt.

Zabezpieczenie techniczno-lotniskowe obejmuje: bezpośrednio przygotowanie nawierzchni i urządzeń lotniskowych oraz utrzymanie ich w gotowości eksploatacyjnej w czasie lotów, wydzielanie, przygotowanie niezbędnych sił i środków, sprzętu technicznego i innych środków materiałowych do obsługi lotów oraz otwieranie gotowości bojowej samolotów i śmigłowców lotnictwa transportowego, ewakuację statków powietrznych, które uległy awarii na lotnisku, przedsięwzięcia zakresu bezpieczeństwa lotów.

Głównymi organizatorami zabezpieczenia techniczno-lotniskowego są starsi inżynierowie pułku, dowódcy batalionów zaopatrzenia oraz dowódcy batalionów łączności i ubezpieczenia lotów tych pułków.

- zabezpieczenia medycznego - utrzymanie odpowiedniego stanu zdrowotnego żołnierzy plt i pśt i udzielanie we właściwym czasie i zakresie pomocy medycznej porażonym i chorym oraz szybkie ich wyleczenie.

Zabezpieczenie medyczne obejmuje przedsięwzięcia: profilaktyczno-zapobiegawcze, sanitarno-higieniczne i przeciwepidemiczne, leczniczo-ewakuacyjne oraz z zakresu obrony przed bronią masowego rażenia.

Organizatorami zabezpieczenia medycznego są szefowie służby zdrowia /starsi lekarze/ pułku i dowódcy kompanii medycznych batalionów zaopatrzenia plt i pśt.

- zabezpieczenia gospodarczo-bytowego - realizacja zadań w celu zapewnienia żołnierzom plt i pśt odpowiednich warunków socjalno-bytowych oraz prowadzenia racjonalnej gospodarki posiadanym mieniem wojskowym.

Zabezpieczenie gospodarczo-bytowe obejmuje: rozmieszczenie stanów

osobowych oraz sprzętu technicznego i innych środków materiałowych w warunkach stacjonarnych i polowych, żywienie stanów osobowych i świadczenie usług /handlowych, pralniczych, higienicznych, pogrzebowych i innych mających wpływ na nastroje i samopoczucie stanu osobowego/.

Organizatorami zabezpieczenia gospodarczo-bytowego plt i pśt są dowódcy batalionów zaopatrzenia tych pułków.

- zabezpieczenia kwaterunkowo-budowlanego - realizacja zadań w celu zapewnienia plt i pśt niezbędnych budowlanych obiektów mieszkalnych, koszarowych, magazynowych, technicznych i gospodarczych, a także ich konserwacja i remont oraz wyposażenie w należyły sprzęt kwaterunkowy i przeciwpożarowy.

Organizatorami zabezpieczenia kwaterunkowo-budowlanego plt i pśt są dowódcy batalionów zaopatrzenia tych pułków.

Przedsięwzięcia zabezpieczenia kwaterunkowo-budowlanego wykonują: na terenie kraju - organa służby zakwaterowania i budownictwa, a na froncie zewnętrznym organa służby mundurowej i lotniskowej.

- zabezpieczenia finansowego - realizacja zadań w celu zapewnienia plt i pśt niezbędnych środków finansowych.

Zabezpieczenie finansowe obejmuje: planowanie finansowe i finansowanie, pobieranie i przechowywanie środków finansowych, kontrolę wykorzystania środków finansowych, ewidencję i sprawozdawczość.

Organizatorami zabezpieczenia finansowego są szefowie sekcji finansowej plt i pśt.

Oprócz zadań zabezpieczenia technicznego i tyłowego pododdziały i służby tyłowe plt i pśt biorą udział w organizacji i realizacji przedsięwzięć zabezpieczenia bojowego. Do tych rodzajów zabezpieczenia bojowego, w których biorą udział służby i pododdziały tyłowe należą: ubezpieczenie, maskowanie, zabezpieczenie chemiczne, obrona przed bronią masowego rażenia i powszechna OPL.

2. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I ZADANIA BATALIONU ZAOPATRZENIA PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO ORAZ PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Struktura organizacyjna batalionów zaopatrzenia plt i pśt wynika z przeznaczenia i zadań stojących przed tymi batalionami.

Strukturę organizacyjną batalionów zaopatrzenia plt i pśt przedstawiają załączniki nr 1 i 2.

Najogólniej w skład batalionów zaopatrzenia plt i pśt wchodzi następujące służby /sekcje/ i pododdziały : materiałów pędnych i smarów, uzbrojenia i amunicji, zaopatrzenia lotniczo-technicznego, elektrogazowa, lotniskowa, samochodowa wraz z kompanią transportową i plutonem remontu pojazdów kołowych, medyczna, mundurowa, żywnościowa, finansowa, kompania ochrony oraz pluton straży przeciwpożarowej. Oprócz wymienionych służb i pododdziałów w skład batalionu zaopatrzenia wchodzi dowództwo, sztab i sekcja polityczna.

Każda z wyżej wymienionych służb posiada konkretne przeznaczenie - spełnia określoną rolę w zabezpieczeniu technicznym i tyłowym plt i pśt oraz realizuje pewien zakres zadań i przedsięwzięć.

Służba /sekcja/ materiałów pędnych i smarów /mps/ przeznaczona jest do terminowego zaopatrywania w materiały pędne i smary, płyny specjalne celem zaspokajania potrzeb samolotów i śmigłowców oraz pojazdów mechanicznych, maszyn, agregatów i urządzeń specjalnych.

Do zadań służby mps zaliczyć należy: planowanie potrzeb paliw, smarów i płynów specjalnych, tworzenie i utrzymywanie odpowiednich zapasów, stała kontrola jakości wyżej wymienionych środków materiałowych, nadzór nad stałymi i ruchomymi urządzeniami do dystrybucji paliw pod względem ich sprawności i czystości, dostarczanie mps bezpośrednio do samolotów i śmigłowców oraz zaspokajanie potrzeb służby samochodowej i pozostałych pododdziałów i służb mających w wyposażeniu pojazdy mechaniczne, agregaty, urządzenia z silnikami spalinowymi, organizowanie i prowadzenie szkolenia stanu osobowego służby mps oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości.

Służba /sekcja/ uzbrojenia i amunicji przeznaczona jest do zaopatrywania plt i pśt w lotnicze środki rażenia /naboje do broni pokładowej, lotnicze pociski raketowe, bomby, naboje sygnalizacyjne i pironaboje oraz broń i amunicję ogólnowojskową.

Zadaniem służby uzbrojenia jest planowanie potrzeb sprzętu uzbrojenia i amunicji, materiałów pirotechnicznych, gromadzenie i utrzymywa-

nie nakazanych zapasów, przygotowywanie i dostarczanie do samolotów lotniczych środków rażenia, remont i konserwacja sprzętu uzbrojenia, stała kontrola nad ilościowym i technicznym stanem uzbrojenia, zapotrzebowywanie sprzętu i uzbrojenia oraz środków rażenia typu ogólnowojskowego, wyposażanie pododdziałów i służb plt i pśt w uzbrojenie ogólnowojskowe, organizowanie i prowadzenie szkolenia stanu osobowego służby uzbrojenia oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości.

Służba /sekcja/ zaopatrzenia lotniczo-technicznego przeznaczona jest do zaopatrywania plt i pśt w silniki lotnicze, części zamienne do silników i płatowców, sprzęt lotniskowo-hangarowy, uzbrojenie lotnicze, zestawy remontowe, narzędzia, agregaty samolotowe /śmigłowe/, osprzęt i radiostacje samolotowe, materiały do remontu płatowców, farby i lakiery, itp.

Zadaniem służby zaopatrzenia lotniczo-technicznego jest planowanie potrzeb sprzętu, części i materiałów, ich zapotrzebowywanie, tworzenie przechowywanie i konserwacja zapasów, wydawanie środków materiałowych oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości.

Przeznaczeniem służby /sekcji/ elektrogazowej jest zaopatrywanie plt i pśt w gazy sprężone i ciekłe oraz urządzenia i agregaty elektryczne do rozruchu samolotów i śmigłowców oraz ładowania akumulatorów pokładowych.

Podstawowe zadania służby elektrogazowej, to gromadzenie odpowiedniej ilości i asortymentu gazów sprężonych /tłenu medycznego, technicznego, sprężonego powietrza, azotu, dwutlenku węgla, acetylenu/, ich wytwarzanie i przechowywanie oraz dostarczanie do samolotów i śmigłowców, ładowanie pokładowych akumulatorów lotniczych i ich konserwacja, dokonywanie rozruchu silników lotniczych, organizowanie i prowadzenie szkolenia personelu służby elektrogazowej oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości sprzętu i środków.

Służba lotniskowa jest przeznaczona do zabezpieczenia bazowania plt i pśt. Zadaniem służby lotniskowej jest utrzymanie stałej gotowości eksploatacyjnej lotnisk i urządzeń lotniskowych, konserwacja, przeprowadzanie bieżących remontów nawierzchni lotniskowych, wykonywanie przedsięwzięć związanych z inżynierską rozbudową lotnisk i lądowisk/budowa schronów, ukryć, punktów oporu, itp./, wykonywanie przedsięwzięć maszynniczych oraz udział w likwidacji skutków uderzeń przeciwnika na lotniska, zarówno bronią konwencjonalną, jak i masowego rażenia.

Służba /sekcja/ samochodowa jest przeznaczona do dowozu wewnątrz lotniskowego środków materiałowych, przewozu żołnierzy plt i pśt oraz do zabezpieczenia manewru lotniskowego tych pułków.

Zadaniem służby samochodowej jest planowanie potrzeb sprzętu samochodowego, części zamiennych, zestawów remontowych i narzędzi, gromadzenie i utrzymywanie odpowiednich zapasów środków materiałowych, dokonywanie napraw bieżących, remontów drobnych i średnich pojazdów mechanicznych pułków, utrzymywanie w stałej gotowości eksploatacyjnej pojazdów do zabezpieczenia działań bojowych plt i pśt, dowóz personelu latającego i technicznego z miejsc zakwaterowania do lotnisk i z powrotem, przewóz sił i środków /rzutów/ zabezpieczenia naziemnego plt i pśt na nowe lotniska, organizacja i prowadzenie szkolenia stanu osobowego oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości.

Służba /sekcja/ medyczna jest przeznaczona do medycznej obsługi działań bojowych plt i pśt oraz do realizacji zadań profilaktyczno-sanitarnych i higienicznych, przeciwepidemicznych i leczniczo-ewakuacyjnych stanu osobowego tych pułków.

Do zadań służby medycznej należy zaliczyć organizację i przeprowadzanie przeglądów lekarskich oraz obserwację stanu zdrowia żołnierzy, okazywanie pomocy medycznej porażonym i chorym oraz ich ewakuacja do szpitali lotniczych i innych, realizacja przedsięwzięć higieniczno-sanitarnych i przeciwepidemicznych, udzielanie pomocy medycznej załogom samolotów i śmigłowców przymusowo ładujących lub przymusowo opuszczających samolot czy śmigłowiec w rejonie lotniska, kontrola jakości żywności, posiłków, źródeł wody, zaopatrywanie w sprzęt i materiały medyczno-sanitarne, prowadzenie rozpoznania sanitarno-epidemicznego rejonu lotniska oraz prowadzenie szkolenia stanu osobowego plt i pśt, jak również prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości środków zabezpieczenia medycznego.

Służba /sekcja/ mundurowa jest przeznaczona do zaopatrywania w środki mundurowe typu lotniczego, technicznego i ogólnowojskowego, wyposażenia nawigatorskiego, dokonywanie napraw umundurowania i obuwia, wyposażanie w środki higieny osobistej i organizowania kąpieli stanu osobowego, jak również do prania i wymiany bielizny. Służba mundurowa bierze udział w organizacji i realizacji zabiegów specjalnych.

Zadaniem służby mundurowej jest: planowanie potrzeb, przyjmowanie, przechowywanie, konserwacja oraz nadzór nad użytkowaniem umundurowania, obuwia, bielizny i dokonywanie ich napraw, organizowanie i przeprowa-

dzanie kąpieli, wymiany bielizny, strzyżenie oraz zaopatrywanie w sprzęt namiotowo-obozowy, środki awaryjnego oświetlenia /lampy naftowe, gazowe, itp./ oraz ogrzewania /piece węglowe, gazowe, dmuchawy spalinowe, węgiel, drewno, ropa, nafta/ pomieszczeń, prowadzenia szkolenia personelu służby mundurowej i ewidencji oraz sprawozdawczości.

Służba /sekcja/ żywnościowa jest przeznaczona do organizacji żywienia personelu latającego, technicznego i pozostałego zgodnie z odpowiednimi normami należności oraz do zaopatrywania plt i pśt w środki spożywcze i sprzęt żywnościowy.

Zadaniem służby żywnościowej jest ustalanie potrzeb sprzętu i środków zaopatrzenia żywnościowego, przyjmowanie, przechowywanie środków spożywczych oraz konserwacja sprzętu, organizacja żywienia stanu osobowego, przetwórstwa środków żywnościowych, naprawa i remont sprzętu służby żywnościowej, organizowanie ruchomych punktów żywienia personelu latającego na lotniskach, szkolenia własnego stanu osobowego oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości środków zaopatrzenia żywnościowego.

Służba /sekcja/ finansowa przeznaczona jest do zaopatrywania stanu osobowego plt i pśt w środki pieniężne /płatnicze/ oraz do prowadzenia operacji finansowych.

Zadaniem służby finansowej jest realizacja wszelkich operacji finansowych plt i pśt, dokonywanie wypłat należnego uposażenia, kontrola rozchodowywania wydatków, prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości oraz szkolenie fachowe dysponentów kredytów.

Kompania ochrony przeznaczona jest do ochrony wszystkich obiektów plt i pśt w celu zapewnienia bezpieczeństwa bazowania tych pułków i pracy związanej z wykonywaniem zadań bojowych oraz odpoczynku stanu osobowego. Do zadań kompanii ochrony należy: pełnienie służby wartowniczej i patrolowej oraz udział w obronie lotniska, zapobieganie dokonywania ataków dywersyjnych lub niespodziewanych napadów na lotniska, odparcie tych napadów oraz szybka likwidacja ich skutków, zabezpieczenie urządzeń lotniskowych, sprzętu i środków materiałowych przed zniszczeniem lub kradzieżą, jak również utrzymywanie porządku i dyscypliny w rejonie lotnisk.

Straż przeciwpożarowa jest przeznaczona do zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpożarowego podczas wykonywania wszelkich czynności związanych z bazowaniem i wykonywaniem zadań przez plt i pśt.

Do podstawowych zadań straży przeciwpożarowej zaliczamy: organizo-

wanie służby przeciwpożarowej w rejonie miejsc rozbiórki samolotów i śmigłowców plł i pśł, utrzymywanie w stałej gotowości określonych sił i środków do udziału w akcjach gaśniczych na lotniakach i w ich rejonach, wyposażanie w sprzęt przeciwpożarowy poddziały i służby, sprawdzanie jego przydatności do użycia, wymianę i uzupełnianie, szkolenie stanu osobowego w zakresie umiejętności posługiwania się sprzętem pożarowym oraz znajomości zasad i przepisów przeciwpożarowych.

3. WŁAŚCIWOŚCI ZABEZPIECZENIA TECHNICZNEGO I TYŁOWEGO LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

Bezpośredni wpływ na wymagania stawiane przed zabezpieczeniem technicznym i tyłowym plt i pśt wywiera charakter zadań wykonywanych przez te oddziały.

Do zasadniczych czynników warunkujących wymagania stawiane przed zabezpieczeniem technicznym i tyłowym plt i pśt należy zaliczyć:

- możliwość zmian charakteru i warunków wykonania zadań bojowych przez plt i pśt;
- różnorodność wariantów bazowania plt i pśt oraz możliwość wykonywania zadań bojowych przez nie z lotnisk bazowania innych rodzajów lotnictwa;
- różnorodność typów samolotów i śmigłowców będących w wyposażeniu plt i pśt do wykonania zadań;
- konieczność organizowania współdziałania oddziałów lotnictwa transportowego z jednostkami innych rodzajów wojsk i lotnictwa.

Możliwość częstych zmian charakteru i warunków wykonywania zadań, a przez to różnorodność wykonywanych zadań, ma bezpośredni wpływ na wahania w zakresie potrzeb środków materiałowych niezbędnych do zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa transportowego. Dotyczy to szczególnie paliwa lotniczego.

Podczas przewozu wojsk i ładunków z głębokich tyłów w rejonów działań bojowych samoloty transportowe będą wykonywały zadania na maksymalny zasięg. W tym wypadku potrzeby paliwa będą zbliżone do pełnej jednostki napełniania. Podczas wykonywania innych zadań, jak np. przewóz wojsk w ramach operacji frontowych, odległości przewozu mogą zawierać się w granicach 200-500 km. W tym wypadku nie będzie zachodziła potrzeba napełniania zbiorników paliwa samolotów czy śmigłowców /np. Mi-6/ ilością równą lub zbliżoną jednostce napełnienia, lecz wręcz przeciwnie, można wykorzystać maksymalny udźwig samolotów czy śmigłowców kosztem zmniejszenia ilości paliwa wlewanego do zbiorników samolotów /śmigłowców/.

Oprócz wahań, jakie powstają w potrzebach poszczególnych rodzajów środków materiałowych wynikających z charakteru wykonywanych zadań lotnictwa transportowego, podczas zabezpieczenia techniczno-lotniskowego samolotów, napotyka się na trudności w procesie uzupełniania zbiorników paliwa. Trudności występują w związku z dużymi potrzebami środków

technicznych do dystrybucji paliwa, tak na lotniskach stałego bazowania, jak i krótkotrwałego bazowania. W związku z powyższym dużego znaczenia nabiera zagadnienie napełniania zbiorników paliwa /głównie samolotów transportowych/ z wykorzystaniem scentralizowanych systemów dystrybucji paliwa. Lotniska stałego bazowania /nie tylko lotnictwa transportowego WLF/ są w większości wyposażone w stacjonarne systemy dystrybucji paliwa. Natomiast na lotniskach nie posiadających tych systemów mogą być wykorzystywane rurociągi polowe rozwijane w miarę potrzeb. Zaletą stosowania systemu scentralizowanej dystrybucji i rurociągów polowych jest to, że oprócz skrócenia czasu potrzebnego do uzupełnienia paliwa w zbiornikach samolotów /śmigłowców/ i zmniejszenia liczby dystrybutorów paliwa, jest uproszczenie organizacji odtwarzania gotowości eksploatacyjnej samolotów i śmigłowców, jak również sprowadzenie do minimum ruchu transportu samochodowego na lotnisko.

Charakterystyczną cechą bazowania oddziałów lotnictwa transportowego /plt i pśt/ i jednocześnie mającą zasadniczy wpływ na organizację zabezpieczenia technicznego i tyłowego, jest konieczność wykonywania zadania przez lotnictwo transportowe nie z jednego lecz z kilku/dwóch, trzech/ rejonów. Będzie to miało miejsce, np. podczas zadań desantowania wojsk, podczas wykonywania których lotnictwo transportowe może korzystać z lotnisk stałego bazowania, lotnisk załadowniczych w rejonie załadowania i lotnisk wyładowniczych w rejonie wyładowania desantów.

Podczas masowych przewozów wojsk, lotnictwo transportowe korzysta z lotnisk stałego bazowania, lotnisk załadowania wojsk lub lotnisk zaopatrywania materiałowego oraz lotnisk /ładowisk/ docelowych /wyładowniczych/. W związku z powyższym zabezpieczenie techniczne i tyłowe oddziałów lotnictwa transportowego często może być realizowane na lotniskach /ładowiskach/ znacznie odległych od siebie, co poważnie komplikuje pracę tyłów w porównaniu z innymi rodzajami lotnictwa.

Zabezpieczenie techniczne i tyłowe pułku lotnictwa myśliwskiego, czy myśliwsko-bombowego w warunkach rozśrodkowania realizowane jest zazwyczaj na dwóch lotniskach, oddalonych od siebie 30-50 km, a zabezpieczenie oddziału lotnictwa transportowego biorącego udział w wysadzeniu desantu, realizowane jest minimum na trzech lotniskach /ładowiskach/, w trzech rejonach oddalonych od siebie niekiedy 400-500 km i więcej. Wynika to z tego, że lotnictwo transportowe realizując zadania korzysta z lotniska /ładowiska/ bazowania, załadowania i wyładowania. W tych warunkach lotnictwo transportowe bazuje w warunkach niekorzystnego ba-

sowania, tzn. 1 pułk na jednym lotnisku /lądowisku/ przy ograniczonej możliwości podziału sił i środków zabezpieczenia na trzy lotniska/lądowiska/.

Takie warunki działania i potrzeby lotnisk zmuszają oddziały lotnictwa transportowego /plt i pśt/ do korzystania z lotnisk /lądowisk/, na których bazują inne rodzaje lotnictwa.

Organizując więc zabezpieczenie techniczne i tyłowe plt i pśt należy brać pod uwagę możliwość zaangażowania sił i środków tyłów innych rodzajów lotnictwa.

Różnorodność typów samolotów i śmigłowców /szczególnie samolotów w plt/ znacznie komplikuje realizację zadań zabezpieczenia technicznego i tyłowego. Wykorzystanie tych lub innych typów samolotów do wykonania zadania wpływa na organizację zabezpieczenia technicznego i tyłowego nie tylko z punktu widzenia taktyczno-technicznej charakterystyki tych samolotów, lecz również z punktu widzenia liczby lotnisk niezbędnych do realizacji zabezpieczenia oraz liczby pododdziałów zabezpieczających.

Oddziały lotnictwa transportowego wykonują swoje zadania w współdziałaniu z innymi rodzajami lotnictwa, oddziałami, związkami wojsk rakietowych, zmechanizowanych, marynarki wojennej oraz wojsk powietrznodesantowych. W związku z powyższym podczas realizacji zadań zabezpieczenia technicznego i tyłowego wynika szereg zadań związanych z organizacją współdziałania tyłów lotnictwa transportowego z tyłami wojsk przewożonych, jak również z tyłami oddziałów i pododdziałów współdziałających z lotnictwem transportowym.

Szczególnie dokładnie powinno być organizowane współdziałanie batalionów zaopatrzenia lotnictwa transportowego z batalionami zaopatrzenia innych rodzajów lotnictwa podczas wspólnego rozmieszczenia ich sił i środków na lotniskach.

Specyfika zabezpieczenia technicznego i tyłowego oddziałów lotnictwa transportowego uwidacznia się przede wszystkim w okresie przebywania ich na lotniskach załadowniczych i wyładowniczych.

Z charakterystyki taktyczno-technicznej samolotów i śmigłowców transportowych i charakteru wykonywanych zadań przez lotnictwo transportowe wynika szereg specyficznych warunków rzutujących na zabezpieczenie techniczne i tyłowe oraz w wyraźny sposób odróżniający go od zabezpieczenia innych rodzajów lotnictwa, a mianowicie:

- zabezpieczenie samolotów i śmigłowców transportowych charaktery-

zuje się dużymi potrzebami paliwa i tlenu lotniczego oraz środków rozruchu silników przy jednocześnie stosunkowo małych potrzebach amunicji;

- dane samolotów transportowych dotyczące startu i lądowania, pozwalają na wykorzystanie przez lotnictwo transportowe lotnisk o nawierzchni trawiastej;

- znaczny ciężar samolotów transportowych wpływa na trudności w usuwaniu ich z pasa startowego w wypadku awarii, a także w holowaniu w razie niemożliwości samodzielnego kołowania;

- duża liczba personelu latającego /wieloosobowe załogi/ zwiększa zakres obsługi gospodarczo-bytowej w warunkach przebywania na lotniskach krótkotrwałego bazowania;

- koncentracja śmigłowców i samolotów na lotniskach załadowniczych odbywa się na dwie-trzy godziny przed startem do wykonania zadania, w składzie małych grup i pojedynczych samolotów;

- na lotniskach załadowniczych samoloty i śmigłowce powinny przebywać krótko, przez okres niezbędny do załadowania sprzętu i środków materiałowych /od 40 minut do 1,5 godziny/ i żołnierzy /od 10-15 minut/;

- na lotniskach wyładowniczych /docelowych/ samoloty i śmigłowce przebywają przez określony okres, niezbędny do wyładowania sprzętu, środków materiałowych i żołnierzy /od 15 do 20 minut/, jeżeli nie zachodzi potrzeba uzupełniania paliwa w ich zbiornikach;

- w niektórych warunkach wyładunek wykonywany jest z niewyłączonymi silnikami samolotów i śmigłowców, a po wyładunku następuje natychmiastowy ich start;

- jeżeli warunki pozwalają, lądowanie i start samolotów i śmigłowców może odbywać się jednocześnie sposobem potok pojedynczych samolotów;

- start samolotów z lotniska załadowania odbywa się zazwyczaj pojedynczo w odstępach czasu 40-60 sekund do 2-3 minut;

- start z lotniska załadowania, lądowanie na nich po powrotnych rejсах, jak również lądowanie na lądowiskach wyładowniczych i start z nich dokonywany jest z dokładnym przestrzeganiem odstępów czasowych zapewniających maksymalne wykorzystanie możliwości przepustowych lotnisk /lądowisk/.

Uwzględniając rozpatrzone wyżej cechy związane z wykonywaniem zadań bojowych przez lotnictwo transportowe, jak również wpływ czynników taktyczno-technicznej charakterystyki samolotu, w zabezpieczeniu technicznym i tyłowym płt i pśt należy:

- organizować i realizować ciągłe zabezpieczenie techniczne i tyłowe

w warunkach bazowania plt i pśt w 2-3 rejonach oddalonych od siebie w znacznej odległości;

- organizować zabezpieczenie techniczne i tyłowe oddziałów lotnictwa transportowego na różnych lotniskach, w większości wypadków polowych, w tym na lotniskach bazowania innych rodzajów lotnictwa;

- zaspokajać wszystkie potrzeby w zakresie środków materiałowych /w pierwszym rzędzie paliwa lotniczego/, jak również rozwiązywać zadania zabezpieczenia techniczno-lotniskowego w warunkach znacznych wahań objętości i treści zadań zabezpieczenia technicznego i tyłowego;

- podczas organizacji zabezpieczenia technicznego i tyłowego uwzględniać możliwości wykorzystania sił i środków innych rodzajów lotnictwa;

- w okresie realizacji zadań zabezpieczenia technicznego i tyłowego uwzględniać konieczność współdziałania w technicznymi i tyłowymi organami oddziałów i związków przewożonych lub zaopatrywanych transportem powietrznym;

- utrzymywać rzuty zabezpieczenia naziemnego lotnictwa transportowego w stałej gotowości do przerzutu różnymi rodzajami transportu, a w szczególności transportem powietrznym, jak również do wykonywania zadań przy jednoczesnym posiadaniu swoich sił i środków na dwóch-trzech lotniskach oddalonych od siebie w znacznej odległości;

- organizować i realizować ciągłe zabezpieczenie techniczno-lotniskowe działań plt i pśt na lotniskach zaopatrywania materiałowego, a także na lotniskach załadowniczych i wyładowniczych z uwzględnieniem maksymalnie krótkiego okresu przygotowania do wylotu oraz ciągłego zabezpieczenia potoku startujących i lądujących małych grup i pojedynczych samolotów i śmigłowców.

Oprócz wymienionych wymagań stawianych zabezpieczeniu technicznemu i tyłowemu oddziałom lotnictwa transportowego, pozostałe przedsięwzięcia są analogiczne z wykonywanymi podczas zabezpieczenia działań bojowych oddziałów innych rodzajów lotnictwa.

4. WARIANTY ZABEZPIECZENIA TECHNICZNEGO I TYŁOWEGO PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO ORAZ PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Bezpośrednie zabezpieczenie techniczne i tyłowe pułków lotnictwa transportowego i śmigłowców transportowych na lotniskach rejonu wyjściowego do desantowania, załadowania wojsk, zaopatrywania materiałowego, a w niektórych warunkach i docelowych, w zależności od zaistniałej sytuacji, może być organizowane według jednego lub z kilku możliwych wariantów.

Wariant pierwszy - organizacja zabezpieczenia technicznego i tyłowego siłami i środkami zabezpieczenia naziemnego plt i pśt przez wydzielanie z ich składu rzutów zabezpieczenia naziemnego. Do zabezpieczenia technicznego i tyłowego według tego wariantu koniecznym jest dysponowanie odpowiednim okresem czasu, zapewniającym wcześniejsze przemieszczenie transportem samochodowym lub kolejowym /morskim, powietrznym/ sił i środków rzutu zabezpieczenia naziemnego /czołówek, grup zabezpieczenia materiałowo-technicznego/ na lotniska rejonu wyjściowego do desantowania, lotniska załadowcze i wyładowcze; dysponowanie dostateczną liczbą sił i ilością środków w celu rozdziału ich na potrzebną liczbę części z jednoczesnym zapewnieniem możliwości zabezpieczenia przez każdą z nich działań bojowych plt i pśt.

Wyżej wymienione warunki mogą występować stosunkowo rzadko, dlatego wariantu tego nie można uznawać za zasadniczy podczas organizacji zabezpieczenia technicznego i tyłowego plt i pśt wykonujących zadania z lotnisk rozmieszczonych w kilku rejonach oddalonych od siebie w znacznych odległościach.

Wariant ten może być stosowany w takich okolicznościach, kiedy nie ma możliwości zaangażowania na lotniskach przewidywanego działania plt i pśt, sił i środków innych rodzajów lotnictwa, a istnieje potrzeba organizowania na tych lotniskach /ze względu na przykład na zwiększenie taktycznego promienia działania/ zabezpieczenia technicznego i tyłowego.

We wszystkich jednak warunkach stosowania tego sposobu zabezpieczenia działań bojowych plt i pśt należy liczyć się z potrzebą wykorzystania znacznych sił i środków transportowych, wcześniejszej organizacji takiego przedsięwzięcia oraz z przeciążeniem w pracy służb i pododdziałów technicznych i tyłowych.

Wariant drugi - zabezpieczenie techniczne i tyłowe działań bojowych plt i pśt na lotniskach krótkotrwałego bazowania siłami i środkami zabezpieczenia naziemnego pododdziałów oraz służb technicznych i tyłowych innych rodzajów lotnictwa bazujących w pobliżu lub na danych lotniskach.

Wariant ten może mieć zastosowanie w warunkach natychmiastowej potrzeby lądowania samolotów czy śmigłowców plt i pśt na lotniskach bazowania lub zapasowych innych rodzajów lotnictwa i w warunkach potrzeby natychmiastowego wykorzystania lotnictwa transportowego do przerzutu wojsk czy środków materiałowych. Należy przewidywać, że w takiej sytuacji mogą występować poważne trudności w procesie odtwarzania gotowości bojowej /szczególnie samolotów transportowych, ze względu na duże potrzeby paliwa lotniczego i środków rozruchu silników samolotowych. Dużą trudnością w stosowaniu tego wariantu może okazać się brak doświadczenia w zakresie zabezpieczenia technicznego i tyłowego samolotów transportowych i śmigłowców przez służby techniczne i tyłowe innych rodzajów lotnictwa oraz przeciążenie tych służb i pododdziałów przy wykonywaniu własnych zadań. Wpływa to na to, że omawianego wariantu nie można uważać jako zasadniczego.

Wariant trzeci - zabezpieczenie techniczne i tyłowe plt i pśt na lotniskach krótkotrwałego bazowania wspólnymi siłami i środkami pododdziałów i służb technicznych i tyłowych /plt, pśt i innych rodzajów lotnictwa/.

Najczęściej może mieć miejsce wspólne zabezpieczenie techniczne i tyłowe plt czy pśt na jednym lotnisku przez siły i środki techniczne i tyłowe /np. jednego z rzutów zabezpieczenia naziemnego/ pułku bazującego na danym lotnisku z wydzielonymi siłami i środkami zabezpieczenia technicznego i tyłowego /rzut zabezpieczenia naziemnego, czołówka, czy grupa zabezpieczenia materiałowo-technicznego/ plt czy pśt/.

Możliwa jest inna sytuacja, w której na jednym lotnisku krótkiego bazowania plt czy pśt /np. lotnisku załadowniczym/ zabezpieczenie techniczne i tyłowe będzie realizowane przez wydzielone siły i środki plt i pśt, a na innym /np. wyładowniczym lub rejonu wyjściowego do desantowania/ siłami i środkami innego rodzaju lotnictwa.

Wariant ten należy uznać za zasadniczy w warunkach potrzeby organizowania zabezpieczenia technicznego i tyłowego na lotniskach krótkotrwałego bazowania plt i pśt, bowiem stwarza on możliwość różnorodnego układu i wykorzystania sił i środków służb i pododdziałów technicznych

i tyłowych plt i pśt i takich sił innych rodzajów lotnictwa realizujących wspólne zadania. Dowodzi to, że jednym z warunków działalności służb technicznych i tyłowych, głównie plt, będzie wydzielanie ze swego składu rzutów zabezpieczenia naziemnego, a może nawet tylko czołówek czy grup zabezpieczenia materiałowo-technicznego w celu zabezpieczenia działań bojowych plt na jednym z lotnisk jego krótkotrwałego bazowania. Natomiast na lotniskach stałego bazowania organizacja zabezpieczenia działań bojowych plt i pśt nie napotyka na trudności i przebiega według ogólnych zasad organizacji zabezpieczenia technicznego i tyłowego przyjętych dla pułków lotnictwa w wojaskach lotniczych frontu.

Z treści rozdziału wynika, że zabezpieczenie techniczne i tyłowe działań bojowych lotnictwa transportowego nie jest zadaniem prostym. Wymaga ono od realizujących to zabezpieczenie, dużego wysiłku organizacyjnego, dotyczącego wykorzystania sił i środków zabezpieczenia naziemnego, jak i dokładnego współdziałania różnych służb i pododdziałów, w tym tych, na korzyść których lotnictwo transportowe wykonuje zadania.

5. ZABEZPIECZENIE LOTNISKOWE PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO ORAZ PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Charakterystyczną cechą działań lotnictwa transportowego jest między innymi i to, że do wykonania jednego zadania wymaga kilka lotnisk o różnym przeznaczeniu.

Występowanie w składzie etatowym plt i pśt różnych typów samolotów i śmigłowców, z których każde charakteryzuje się innymi wymaganiami w stosunku do lotnisk /ładowisk/ dyktuje potrzebę doboru oprócz dużej ilości lotnisk jeszcze i odpowiedniej ich jakości.

Z tego powodu w zabezpieczeniu lotniskowym oddziałów lotnictwa transportowego występują dwa zasadnicze problemy: zapewnienie odpowiedniej liczby lotnisk oraz zapewnienie lotnisk odpowiadających określonym wymogom.

W zależności od wykonywanego zadania oddziały lotnictwa transportowego /plt i pśt/ mogą korzystać w następujących lotnisk: lotnisk /ładowisk/ bazowania, lotnisk /ładowisk/ w rejonach ześrodkowania, lotnisk /ładowisk/ załadowniczych w rejonach załadowania desantu, lotnisk /ładowisk/ zaopatrywania materiałowego i lotnisk /ładowisk/ wyładowania /docelowych/.

Lotniska bazowania przeznaczone są do długotrwałego stacjonowania lotnictwa transportowego w okresach między wykonaniem zadań, dokonywania lotów treningowych /szkoleniowych/, remontu sprzętu i realizacji zadań zabezpieczenia technicznego i tyłowego w pełnym zakresie.

Lotniska bazowania plt WLF mogą być rozmieszczone na tylnej granicy rejonu tyłów frontu. W tym samym rejonie mogą bazować oddziały lotnictwa transportowego wyposażone w śmigłowce transportowe.

W rejonach stałego bazowania lotnictwa transportowego oprócz lotnisk bazowania przewiduje się również lotniska zapasowe /rozśrodkowania/.

Lotniska w rejonach ześrodkowania przeznaczone są do krótkotrwałego bazowania pułków lotnictwa transportowego w okresie do przygotowania wykonywania zadania, np. koncentracja oddziałów /samolotów/ lotnictwa transportowego w celu dokonania masowego przerzutu wojsk.

Lotniska załadownicze w rejonach załadowania przeznaczone są do załadowania desantów wojsk i środków materiałowych. Jako lotniska załadownicze w rejonach załadowania desantu zazwyczaj wykorzystuje się istniejące w tym rejonie wolne lotniska polowe lub lotniska, na których bazują oddziały innych rodzajów lotnictwa.

Lotniska załadowania wojsk przeznaczone są do zapewnienia manewru wojsk droga powietrzna. Wybór ich powinien zapewnić koncentrację, załadowanie i przerzut wojsk. Odległość lotnisk załadowania wojsk od rubieży styczności bojowej wojsk może być różna w zależności od wykonywanego zadania, np. przewóz wojsk z głębokich tyłów do strefy działań bojowych, przewóz wojsk w ramach frontu lub z jednego teatru działań wojennych na drugi.

Lotniska zaopatrywania materiałowego przeznaczone są do załadowywania samolotów /śmigłowców/ środkami materiałowymi w celu dostarczenia ich wojskom droga powietrzna. Lotniska te zazwyczaj są rozmieszczone w rejonach zgrupowań jednostek tyłowych frontu.

Lotniska /ładowiska/ wyładownicze /docelowe/ przeznaczone są do wyładowywania ludzi, sprzętu, środków materiałowych dostarczonych drogą powietrzną sposobem lądowania samolotów /śmigłowców/.

Ze względu na to, że większość zadań wykonywanych przez oddziały lotnictwa transportowego są to zadania doraźne, trudno sobie wyobrazić sytuację, w której dla oddziałów lotnictwa transportowego byłyby lotniska przygotowywane specjalnie w zależności od planowanych zadań.

Dlatego też oddziały lotnictwa transportowego /plt i pśt/ w większości wypadków będą korzystały z istniejącej w danym momencie sieci lotniskowej. Dotyczy to głównie lotnisk stałego bazowania lotnictwa transportowego.

W odniesieniu natomiast do lotnisk /ładowisk/ docelowych, których usytuowanie w większości wypadków będzie dyktowała lokalna sytuacja taktyczno-operacyjna, lotniska /ładowiska/ docelowe mogą być często przygotowywane do konkretnego zadania.

Należy zaznaczyć, że wymagania stawiane lotniskom /ładowiskom/ docelowym są znacznie niższe w porównaniu do lotnisk bazowania i dlatego mogą być one przygotowywane w krótkim czasie.

Zadania przygotowania i urządzania lotnisk /ładowisk/ docelowych jak i zrzutowisk, jeżeli nie będzie innego możliwego wariantu rozwiązania tego problemu, np. przez przechwycenie lotnisk nieprzyjaciela, spadną najczęściej na siły i środki wydzielone ze składu wojsk lądowych, na korzyść których wykonują zadania oddziały lotnictwa transportowego.

Powyższe świadczy o tym, że pśt prawdopodobnie nie będą brały udziału w przygotowaniu lotnisk /ładowisk/ załadowania desantu, wojsk, środków materiałowych, a tym bardziej lotnisk docelowych.

Zadania budowy, odbudowy lub przystosowania lotnisk /ładowisk/ dla oddziałów lotnictwa transportowego w warunkach takiej potrzeby będą realizowane przez siły i środki wydzielane przez nadrzędne i kompetentne organa.

W zakresie zadań zabezpieczenia lotniskowego oddziałów lotnictwa transportowego, realizowanych etatowymi kompaniami obsługi lotnisk plt i pśt będą wchodziły następujące główne przedsięwzięcia: utrzymanie w stałej gotowości eksploatacyjnej lotnisk /ładowisk/ i urządzeń lotniskowych, przeprowadzanie drobnych remontów nawierzchni lotniskowych /ładowiskowych/ po uderzeniach nieprzyjaciela, wykonywanie przedsięwzięć maskowniczych i związanych z obroną przed bronią masowego rażenia.

Objętość zadań zabezpieczenia lotniskowego zależy od przeznaczenia konkretnego lotniska /ładowiska/ wykorzystywanego przez lotnictwo transportowe /plt i pśt/.

Lotniska wyładowcze dla przewożonych wojsk winny być rozmieszczone w odległości od rubieży styczności bojowej wojsk 50-70 km, a lotniska wyładowcze środków materiałowych, w wypadku masowego ich dowozu, w odległości 80-100 km.

Oczywistym jest, że lotniska wyładowcze /docelowe/ w wypadku desantowania wojsk i lotniska zaopatrywania materiałowego w wypadku dowozu środków materiałowych sposobem lądowania samolotów /śmigłowców/ dla wojsk walczących w głębi operacyjnej nieprzyjaciela /OGM, wojsk walczących w okrazeniu/ usytuowane będą w zależności od konkretnych warunków pola walki.

Liczba lotnisk /ładowisk/ dla plt i pśt jest trudna do ustalenia, będzie ona zmienną w różnych okresach działań i będzie zależała od konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej. Należy przypuszczać, że będą okresy, kiedy lotnictwo transportowe będzie wymagać jednocześnie kilka /4-6/ lotnisk. Dlatego też zadaniem służby inżynieryjno-lotniczej WLF będzie między innymi uwzględnianie w planach zabezpieczenia lotniskowego WLF w operacji, również i lotnictwa transportowego.

Zadania zabezpieczenia inżynieryjno-lotniskowego /lotniskowego/ na lotnisku bazowania realizowane są przez służbę lotniskową batalionu zaopatrzenia plt lub pśt.

W warunkach zabezpieczenia pułku lotnictwa transportowego /plt, czy pśt/ na jednym lotnisku siły i środki kompanii lotniskowej są w stanie bez żadnych komplikacji realizować wszystkie przedsięwzięcia z za-

kresu utrzymania w stanie eksploatacyjnym lotnisko oraz obsługę lotów bez względu na warunki atmosferyczne i porę roku.

Kompania obsługi lotniska może wyremontować lotnisko w wypadku jego uszkodzenia przez nieprzyjaciela w zakresie objętości robót 1200m³ ziemi w ciągu 10 godzin. Posiada również możliwości budowy obiektów obrony przed bronią masowego rażenia, takich jak ukrycia, szczeliny i schrony typu lekkiego.

W wypadku zabezpieczenia bazowania plt czy pśt jednocześnie na lotnisku bazowania i zapasowym sytuacja jest utrudniona.

Zabezpieczenie inżynieryjno-lotniskowe oddziałów lotnictwa transportowego na lotniskach w rejonach załadunku, załadunku desantu, załadunku wojsk oraz zaopatrywania materiałowego może być realizowane w zależności od konkretnej sytuacji wg jednego z możliwych wariantów:

- siłami i środkami czołwki zaopatrzenia wydzielonej z etatowego batalionu zaopatrzenia plt czy pśt;
- siłami i środkami batalionu zaopatrzenia /kompanii obsługi lotniska/ innych rodzajów lotnictwa;
- wspólnymi siłami czołwki zaopatrzenia etatowego batalionu zaopatrzenia plt lub pśt i batalionu zaopatrzenia oddziału innego rodzaju lotnictwa;
- wspólnymi siłami czołwki zaopatrzenia etatowego batalionu zaopatrzenia plt czy pśt oraz sił i środków /głównie inżynieryjno-saperskich/ wydzielanych ze składu wojsk lądowych;
- w określonych sytuacjach - wyłącznie siłami i środkami wojsk lądowych /głównie inżynieryjno-saperskich/, na korzyść których lotnictwo transportowe wykonuje zadania.

Siły i środki wojsk lądowych wydzielone do realizacji zadań zabezpieczenia inżynieryjno-lotniskowego mogą wykonywać takie zadania, jak: prace ziemne /przystosowanie lotniska lub terenu/ oraz remont lotniska po uderzeniach nieprzyjaciela, remont lotniskowych dróg dojazdowych, itp. Również mogą likwidować przeszkody terenowe na obszarze przeznaczonym pod lotnisko /lądowisko/, a ponadto brać udział w odsnieżaniu lotnisk i usuwaniu gołolędy.

Lotniska /lądowiska/ wyładownicze /docelowe/ mogą być rozmieszczone w zależności od konkretnej sytuacji w strefie przyfrontowej, na zdobytych przyczółkach, wypach oraz w rejonach wysadzenia i walki desantów powietrznych, okrążonych wojsk OGM lub rejonów działających partyzantów w głębi operacyjnej, względnie tyłach nieprzyjaciela.

Jako lotniska docelowe w strefie przyfrontowej w wielu sytuacjach wykorzystywane będą lotniska innych rodzajów lotnictwa. Zabezpieczenie inżynieryjno-lotniskowe będzie zazwyczaj na nich organizowane przez pododdziały służby lotniskowej batalionów zaopatrzenia innych rodzajów lotnictwa bazujących na danych lotniskach, względnie w pobliżu.

Jako lotniska docelowe na przyczółkach, wyspach oraz w rejonach wysadzenia i walk desantów, wojsk walczących w okrążeniu, OGM lub partyzantów mogą służyć lotniska przechwycone od nieprzyjaciela w stanie nieuszkodzonym lub w stanie nadającym się do remontu. Główny zakres prac zabezpieczenia inżynieryjno-lotniskowego między innymi rozminowanie, remont, zasypywanie lejów, rowów, oznakowanie drogi startowej, wykaszanie traw, usunięcie niebezpiecznych przeszkód, przedmiotów, odśnieżanie wykonywać będą wojska działające w danym rejonie.

Należy jednak liczyć się z tym, że w warunkach działań bojowych bardzo częste będą sytuacje, kiedy w rejonach, do których trzeba dostarczyć drogą powietrzną żołnierzy, zaopatrzenie oraz organizować ewakuację i to sposobem lądowania samolotów lub śmigłowców, nie będzie lotnisk /ładowisk/. Dlatego też należy liczyć się z potrzebą przygotowania dla samolotów i śmigłowców transportowych odpowiednich lądowisk dla typów stosowanych do przewozu powietrznego środków transportowych.

Lądowanie i start samolotów i śmigłowców transportowych możliwe są tylko na lądowiskach odpowiednio przygotowanych. Lądowiska te powinny być z góry rozpoznane pod względem inżynieryjno-saperskim.

Prawidłowo wybrane i urządzone lądowisko powinno i musi odpowiadać szeregowi wymogom, z których najważniejsze to: w miarę skryte usytuowanie umożliwiający maskowane rozmieszczenie samolotów i śmigłowców, odpowiednie warunki bezpieczeństwa pracy i odpoczynku.

Teren pod lądowisko powinien posiadać odpowiednio wytrzymałe i równe nawierzchnie, właściwe ukształtowanie pionowe i dobre drogi do ruchu kołowego oraz wymagać minimalnego nakładu prac inżynieryjnych, jak również czasu do jego przygotowania. Ponadto teren przylotniskowy powinien odpowiadać warunkom rozmieszczenia samolotów czy śmigłowców transportowych podczas wyładowania i rozmieszczenia wyładowywanych wojsk czy środków materiałowych w tym rejonie.

Na przewidywanych lądowiskach należy wybierać takie miejsca postoju samolotów czy śmigłowców, aby umożliwiły one ich szybkie "wyjście" spod ewentualnych uderzeń nieprzyjaciela, tzn. miały dogodne warunki startu i lądowania, dogodny dojazd specjalnych pojazdów obsługi technicznej i sprzętu przeładunkowego.

Wybór rejonów na lądowiska, jak i określenie konkretnego terenu oraz ustalenie jego przydatności, winno odbywać się przy udziale specjalistów służby inżynieryjno-lotniskowej oraz przedstawicieli personelu latającego plł lub pśt.

Prace związane z inżynieryjnym przygotowaniem terenu, jak niwelacja utwardzanie gruntu, usuwanie przeszkód, rozminowanie terenu oraz oznaczenie lądowiska, a szczególnie drogi startowej, w wypadku braku w danym rejonie sił i środków służby inżynieryjno-lotniskowej wykonywane powinny być przez pododdziały i oddziały wojsk lądowych.

Przygotowanie węzła lądowiskowego /lądowiska/, np.w rejonie bazowym OGM wymaga realizacji szeregu przedsięwzięć przygotowawczych realizowanych w bezpośredniej bliskości nieprzyjaciela oraz podczas jego oddziaływania na siły i środki OGM, a czas przeznaczony na dokonanie tych przedsięwzięć będzie ograniczony.

Wobec takich warunków, możliwości przygotowania lądowisk będą znacznie ograniczone. W tym przypadku organizator węzła lądowiskowego /dowódca grupy rekonesansowej/ musi głównie oprzeć swa pracę na odpowiednim wyborze terenu.

Podstawowa zasada stosowana podczas wyboru terenu pod lądowiska w rejonie bazowym będzie wybór odpowiedniej wielkości płaszczyzn nie wymagających dużego nakładu prac. Prace te powinny ograniczać się do usunięcia przeszkód w strefie podejść powietrznych, niewielkiej niwelacji terenu, zasypywania rowów, usuwania krzewów, pojedynczych drzew i korzeni oraz utwardzania gruntu, a w następnej kolejności do oznakowania płaszczyzn startowych oraz stoisk dla śmigłowców. Teren uprzednio winien być sprawdzony, czy nie jest zaminowany i skażony. W okresie zimy należy również usunąć śnieg, zaspy i gołoledź. Zakres prac niezbędnych do przygotowania lądowisk nie powinien przekraczać możliwości sił i środków przeznaczonych do ich przygotowania.

Pozostałe przedsięwzięcia przygotowawcze związane z przeczesaniem terenu, usuwaniem niewybuchów oraz przygotowaniem dróg dojazdowych do węzła lądowiskowego i między lądowiskami w węźle, muszą być realizowane jednocześnie z rozpoczęciem przygotowania lądowisk.

Podczas rozwiązywania problemów związanych z urządzeniem lądowisk dla śmigłowców i samolotów transportowych, można z góry przewidzieć, że nie będą to lądowiska o takich parametrach, jakie przewiduje się dla nich w czasie pokoju. Wynika to szczególnie z charakteru i warunków działań bojowych lotnictwa transportowego, w których czynnik czasu odgrywał będzie decydującą rolę, jak również od możliwości sił i środ-

ków do tego przeznaczonych.

Z uzyskanych doświadczeń w czasie pokoju podczas ćwiczeń można stwierdzić, że wyszkolenie polskich pilotów oraz właściwości lotnictwa transportowego /szczególnie śmigłowców/ sprawiają, że potrafią oni lądować w każdym terenie, na lądowiskach przygotowanych doraźnie, na których wykonano niewielkie prace adaptacyjne. Również doświadczenia uzyskane z wojen lokalnych w Wietnamie, Bliskim Wschodzie, Afganistanie potwierdzają stwierdzenie, że śmigłowce są takimi statkami powietrznymi, które nie wymagają specjalnego przygotowania lądowisk.

Nie ulega wątpliwości, że lotnictwo transportowe do dokonywania przewozu wojsk i środków materiałowych będzie wykorzystywać głównie lotniska nieprzyjaciela przechwycone przez wojska lądowe walczące w głębi operacyjnej nieprzyjaciela.

Istnieje wiele przykładów z okresu II wojny światowej, gdzie przechwycone lotniska przez grupy szybkie były wykorzystywane przez lotnictwo radzieckie, jako lotniska wysunięte, w celu wsparcia działań bojowych tych grup, czy też dowozu dla nich środków materiałowych.

O wielkim znaczeniu tych lotnisk dla grup szybkich i wspierających je czy też zaopatrującego lotnictwa świadczy fakt, że do utrzymania tych lotnisk wydzielano niekiedy brygadę czołgów /np. lotniska Sochaczew/, czy też to, że w skład grup szybkich armii, frontu włączano bataliony lotniczo-techniczne, których zadaniem było przejmowanie wchwyconych lotnisk nieprzyjaciela od wojsk lądowych grup szybkich, przeprowadzenie prac remontowych, a następnie przygotowanie tych lądowisk do przyjęcia powietrznego rzutu bojowego. Każda kolumna batalionu lotniczo-technicznego posiadała wszystkie rodzaje sił i środków materiałowych niezbędnych do obsługi pułków lotnictwa.

Wykorzystywano też do tego celu środki zabezpieczenia tyłowego pozostawione na lotniskach przez nieprzyjaciela.^{1/}

1/ Na temat przechwytywania lotnisk w okresie II wojny światowej, organizacji na nich prac i prowadzenia z nich działań bojowych przez lotnictwo w swoich wspomnieniach piszą między innymi Siergiej Rudenko - "Zwycięskie skrzydła" - Wyd. MON, W-wa 1982r. Michał Katukow - "Pancerny grot" - Wyd. MON, W-wa 1976r., Stanisław Repetowicz - "W sztabach i na frontach" - Wyd. MON, i inni.

6. ZABEZPIECZENIE MATERIAŁOWE PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO ORAZ PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Na zakres zabezpieczenia materiałowego plt i pśt bezpośrednio wpływ wywierają następujące czynniki: typy samolotów i śmigłowców będących w wyposażeniu pułków i ich dane taktyczno-techniczne, przewidywany ciężar ładunku do przewiezienia na określoną odległość /głębokość/, liczba samolotów lub śmigłowców przewidziana do wykonania zadania oraz natężenie działań.

Zasady zabezpieczenia materiałowego plt i pśt nie różnią się od zasad zabezpieczenia innych rodzajów lotnictwa. Specyfiką w tym zakresie jest jedynie konieczność gromadzenia dużej ilości niewielkiego asortymentu środków materiałowych oraz często potrzeba dostarczenia zaopatrzenia niezbędnego do wykonania jednego zadania na kilka lotnisk w różnych rejonach; np. na lotnisko bazowania, lotnisko w rejonie koncentracji lub załadowcze.

Pułk lotnictwa transportowego i pułk śmigłowców transportowych ze względu na zasady bazowania, może być zaopatrywany z brygad materiałowego zabezpieczenia WLF lub bezpośrednio z baz frontu. Nie wyklucza się możliwości, w niektórych wypadkach zaopatrywania w środki materiałowe typu lotniczego i ogólnowojskowego bezpośrednio z zakładów produkcyjnych lub składnic centralnych /baz obszaru kraju lub wysuniętych baz obszaru kraju/. Należy również przewidywać, że paliwo, którego lotnictwo transportowe zużywa duże ilości, może być dostarczane bezpośrednio z produkcji.

Planowanie zabezpieczenia materiałowego oddziałów lotnictwa transportowego jest bardziej utrudnione niż w innych rodzajach lotnictwa, ze względu na to, że trudno jest zawczasu ustalić natężenie działań i głębokość wykonywanych zadań.

Planowaniem środków materiałowych dla plt i pśt zajmuje się Sztab Służb Technicznych i Zaopatrzenia WLF.

Konkretnymi danymi wyjściowymi do planowania potrzeb środków materiałowych dla plt i pśt są: etaty pułków, typy samolotów i śmigłowców transportowych będących w wyposażeniu pułków, współczynnik ukompletowania, współczynnik sprawności technicznej, limit wylotów lotnictwa transportowego, przewidywany okres działań, zakładane współczynniki zużycia środków materiałowych, stan zapasów środków materiałowych w oddziałach lotnictwa transportowego /plt i pśt/, nakazane normy utrzymywania zapasów niezniżalnych, możliwości dowozowe, ilość i terminy oraz możliwość dostarczania środków zaopatrzenia ze szczebla nadrzędnego.

W batalionach zaopatrzenia plt i pśt nie planuje się w zasadzie potrzeb środków materiałowych, prowadzi się jedynie ewidencję i sprawozdawczość.

Poszczególne służby batalionów zaopatrzenia plt i pśt odbierają /przyjmuje/ przydzielone lub dostarczone ilości środków materiałowych, utrzymują /przechowują/ odpowiednie /nakazane/ wysokości zapasów, konserwują je i wydają zgodnie z obowiązującymi przepisami w zależności od potrzeb plt i pśt, wynikających z konkretnego zadania.

Na lotniskach bazowania, jak również zapasowych w rejonach stałego bazowania, w realizacji zadań zabezpieczenia materiałowego nie powinno napotykać się na trudności ze względu na dużą odległość bazowania pśt i plt od rubieży styczności bojowej wojsk, a co się z tym wiąże, mniejsze możliwości oddziaływania nieprzyjaciela na lotniska w tym rejonie, lepsze i dogodniejsze funkcjonowanie transportu, stosunkowo mała odległość od centralnych i frontowych baz zaopatrzenia.

Ilości zgromadzonych zapasów środków materiałowych na lotniskach stałego bazowania mogą znacznie przewyższać potrzeby tego lotnictwa do wykonania określonego zadania. Wiąże się to z dłuższym okresem bazowania lotnictwa transportowego /plt i pśt/ na danym lotnisku.

Minimalna natomiast ilość środków materiałowych zgromadzona na lotniskach zapasowych plt czy pśt powinna zapewnić przynajmniej jeden dzień działań tych oddziałów. W okresie bowiem jednej doby; w przypadku takiej potrzeby, jest możliwość dowiezienia do lotniska zapasowego środki materiałowe do zabezpieczenia dalszych działań, czy to z lotniska bazowania, czy nawet ze składnic zaopatrujących.

Największą trudność w zaopatrzeniu materiałowym plt i pśt będzie stwarzało zaopatrywanie w paliwo lotnicze.

Uwzględniając stan etatowy samolotów i śmigłowców transportowych będących w wyposażeniu plt i pśt oraz zakładając, że każdy z pułków może wykonać dwa wyloty w okresie doby na maksymalny zasięg, potrzeby paliwa lotniczego wyniosą w plt ok. 200 ton i pśt ok. 84 tony.

Do przewiezienia w/w ilości paliwa potrzeba około 12 zestawów transportowych paliwa o pojemności 20 m³ lub 17 zestawów o pojemności 9 m³ i odpowiednio dla pśt 5 zestawów o pojemności 20 m³ lub 12 zestawów o pojemności 9 m³.

Jeżeli plt czy pśt wykonują w ciągu doby wyloty na głębokość połowy swojego zasięgu lub po jednym wylocie na pełny zasięg, uwzględniając współczynnik zużycia 0,75, to plt może zużyć około 97 ton paliwa

a pśt 42 tony.

Przewiezienie tej ilości paliwa wymaga dla plt 6 zestawów transportowych o pojemności 20 m^3 lub 9 zestawów o pojemności 9 m^3 , a dla pśt około 3 zestawów o pojemności 20 m^3 lub 6 zestawów o pojemności 9 m^3 .

Plt dysponuje 8 zestawami o ogólnej pojemności $48 \text{ m}^3/3,9 \text{ t}$ i 25 o ogólnej pojemności $280 \text{ m}^3/250 \text{ t}$, a pśt 14 zestawami o ogólnej pojemności $794 \text{ m}^3/671 \text{ t}$ i 14 zestawami o ogólnej pojemności $200 \text{ m}^3/170 \text{ t}$. Ta liczba zestawów transportowych umożliwia przewiezienie ok. 320 ton paliwa w plt i ok. 240 ton paliwa w pśt.

Potrzeby środków materiałowych w plt i pśt będą różne do wykonania różnych zadań.

Podczas przewozu wojsk i ładunków ze strefy tyłów frontu czy obszaru kraju na znaczną odległość czy głębokość /np. na maksymalny zasięg/, przy wykorzystaniu maksymalnego udźwigu samolotów czy śmigłowców, przewieźć ten ładunek można kosztem zabieranego paliwa w zbiornikach samolotów /śmigłowców/.

W tym wypadku należy uwzględnić potrzebę uzupełniania paliwa podczas wykonywania zadania, wykorzystując do tego celu lotniska rejsowe/trasowe, wysunięte/, na których należy uprzednio zgromadzić określoną liczbę środków należących w celu umożliwienia dopełnienia zbiorników paliwa. Mogą te środki być również ześrodkowane na lotniskach /lądowiskach/ załadowania wojsk, zaopatrywania materiałowego. Liczbę zestawów środków transportowych paliwa na tych lotniskach każdorazowo dyktować będzie wykonywane zadanie przez plt czy pśt, liczba ładujących samolotów czy śmigłowców i ich konkretne dane taktyczno-techniczne oraz liczba potrzebnych lądowań podczas lotu.

W warunkach wykonywania innych zadań, np. podczas przewozów wewnątrz frontu, odległość przelotów będzie wahała się w granicach 200-500 km. W tym wypadku nie potrzeba nawet wykorzystując maksymalne udźwigi samolotów i śmigłowców uzupełniać stanu paliwa w czasie przelotu. Z powyższego wynika, że w lotnictwie transportowym pojęcie potrzeb paliwa lotniczego do napełniania zbiorników paliwa samolotów i śmigłowców jest pojęciem względnym, a potrzeby te dyktuje konkretne zadani. Dlatego potrzeby te są bardzo dokładnie określone do wykonania właśnie konkretnego zadania.

Ilość potrzebnego paliwa na lotniskach krótkotrwałego bazowania będzie różna dla różnych typów samolotów i śmigłowców. Może ona wahać się w granicach od 50% dla samolotów i śmigłowców o dużych zasięgach

lotu /np. AN-12, Mi-6/ do potrzeb zbliżonych jednostce napełniania dla samolotów i śmigłowców o małym zasięgu lotu /np. AN-2/.

Zakres organizowanego zabezpieczenia materiałowego na lotniskach /ładowiskach/ krótkotrwałego bazowania będzie zawsze mniejszy niż na lotniskach /ładowiskach/ stałego bazowania i ogranicza się zazwyczaj do kilku asortymentów środków materiałowych.

Dowóz zaopatrzenia na lotniskach /ładowiskach/ krótkotrwałego bazowania może być organizowany w zależności od konkretnej sytuacji siłami i środkami brygady materiałowego zabezpieczenia WLF /BMZ WLF/, transportem frontu, transportem batalionów zaopatrzenia /rzutów zabezpieczenia naziemnego czy czołówek/ innych rodzajów lotnictwa, transportem własnym batalionów zaopatrzenia plt czy pśt, a niekiedy własnym transportem powietrznym.

Samoloty transportowe z lotniska bazowania do lotniska ześrodkowania załadowania desantu lub wojsk zaopatrywania materiałowego, będą przelatywać zazwyczaj bez ładunku, co umożliwi zabranie w ramach własnego udźwigu omawianych wyżej zapasów oraz niezbędnych sił do obsługi.

Na lotniskach /ładowiskach/ docelowych /wyładowniczych/ szczególnie rozmieszczonych w głębi operacyjnej nieprzyjaciela, zabezpieczenia samolotów i śmigłowców pod względem materiałowym nie przewiduje się. W wypadku zaistnienia takiej potrzeby należałoby zorganizować dostarczenie niezbędnej ilości środków materiałowych w sposób, który umożliwiłaby i dyktowała konkretna sytuacja. Zapewne należałoby te środki materiałowe zgromadzić wcześniej i to zazwyczaj z pomocą transportu powietrznego.

7. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO ORAZ PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Zabezpieczenie techniczne to całokształt przedsięwzięć wykonywanych przez służby techniczne plt czy pśt /głównie przez służbę inżyniersko-lotniczą i samochodową/ w celu zapewnienia stałej gotowości sprzętu bojowego, samochodowego i obsługi do działań bojowych, jego niezawodności podczas działania oraz właściwej eksploatacji i remontu bez względu na warunki terenowe, atmosferyczne i bojowe.

Do zasadniczych przedsięwzięć zabezpieczenia technicznego plt i pśt należą: organizacja prawidłowej eksploatacji samolotów i śmigłowców transportowych, pojazdów mechanicznych oraz pozostałego sprzętu technicznego przeznaczonego do obsługi naziemnej samolotów i śmigłowców; prowadzenie przeglądów i obsługa technicznych samolotów, śmigłowców, pojazdów mechanicznych oraz pozostałego sprzętu obsługi samolotów i śmigłowców; pomoc techniczna samolotom i śmigłowcom transportowym, które uległy awarii i przymusowo lądowały w rejonie lotniska/lądowiska/; weryfikacja uszkodzeń samolotów i śmigłowców plt i pśt, pojazdów mechanicznych oraz innego sprzętu zabezpieczenia naziemnego i kwalifikowanie do określonego rodzaju obsługi i remontu; ewakuacja uszkodzonego sprzętu naziemnego do lotniczych warsztatów remontowych wyższego szczebla lub punktów zbiórki uszkodzonego sprzętu; organizacja technicznego zamykania kolumna samochodowych rzutów /czołówek/ zabezpieczenia naziemnego plt i pśt.

W czasie działań bojowych plt i pśt samoloty i śmigłowce oraz sprzęt techniczny zabezpieczenia naziemnego mogą być uszkodzone lub zniszczone na lotniskach /lądowiskach/ lub poza nimi. Taki sprzęt należy na miejscu uszkodzenia przejrzeć, dokonać klasyfikacji uszkodzeń, a nadający się do remontu sprowadzić do miejsca rozwinięcia warsztatów remontowych. Ze sprzętu nie nadającego się do remontu należy wymontować sprawne agregaty, zespoły, podzespoły, i przeznaczyć je jako rezerwę remontową.

Do tych zadań z pododdziałów zabezpieczenia naziemnego plt czy pśt wydziela się grupy weryfikacyjno-remontowe z odpowiednim wyposażeniem sprzętem i transportem.

Na lotniskach /lądowiskach/ może być remontowany tylko ten sprzęt techniczny, przy remoncie którego potrzebny czas technologiczny do wykonania remontu nie przekroczy okresu bazowania plt czy pśt na danym lotnisku/lądowisku/ oraz którego remont nie przekracza możliwości pododdziałów remontowych pułku.

7.1. Zabezpieczenie techniczno-lotnicze pułku lotnictwa transportowego i pułku śmigłowców transportowych

Zabezpieczenie techniczne samolotów i śmigłowców transportowych realizowane jest przez służbę inżynieryjno-lotniczą plt i pśt.

Do zasadniczych zadań, które personel służby inżynieryjno-lotniczej realizuje w ramach zabezpieczenia technicznego należy zaliczyć: obsługę bieżącą samolotów i śmigłowców transportowych zgodnie z jednolitym zestawem obsługi technicznych czasu "W"; kwalifikowanie samolotów i śmigłowców transportowych uszkodzonych w wyniku eksploatacji i działań bojowych do poszczególnych rodzajów remontów; wykonywanie remontów samolotów i śmigłowców transportowych, których zakres nie przekracza możliwości remontowych służby inżynieryjno-lotniczej plt i pśt; przygotowanie do ewakuacji samolotów i śmigłowców transportowych, których remont nie może być dokonany siłami służby inżynieryjno-lotniczej plt i pśt; dezaktywacja sprzętu lotniczego.

W ramach zabezpieczenia inżynieryjno-lotniczego sporządza się ponadto szereg dokumentów z zakresu organizacji eksploatacji samolotów i śmigłowców transportowych, organizacji przebazowań, planowania i przeprowadzania napraw polowych sprzętu lotniczego, organizacji zabezpieczenia sprzętu technicznego na wypadek użycia przez nieprzyjaciela broni masowego rażenia.

Wszystkie czynności z zakresu zabezpieczenia inżynieryjno-lotniczego wykonywane przez personel służby inżynieryjno-lotniczej na sprzęcie lotniczym, są zgodne z jednolitym zestawem obsługi technicznych samolotów i śmigłowców transportowych.

Jednolity zestaw obsługi technicznych samolotów i śmigłowców transportowych przewiduje następujące rodzaje obsługi: bieżące, okresowe oraz specjalne.

Obsługi bieżące sprzętu lotniczego wykonywane są w systemie obsługi bieżącej przez personel służby inżynieryjno-lotniczej eskadr lotniczych.

Obsługi bieżące dzieli się na: postojową, alarmową, startową, przed lotową, podstawową i miesięczną.

Obsługa bieżąca zapewnia gotowość techniczną samolotów i śmigłowców transportowych do lotu.

Obsługa alarmowa zapewnia gotowość samolotów i śmigłowców transportowych bez względu na ograniczenia określone innymi rodzajami obsługi. Między innymi w obsłudze alarmowej przewiduje się skróconą próbę silników. Zakres obsługi alarmowej uzupełniają rozkazy przełożonych.

Obsługę alarmową wykonuje się między innymi po otrzymaniu rozkazu przeznaczonych do natychmiastowego wykonania zadania bojowego.

Obsługa startowa zapewnić ma gotowość techniczną i bojową samolotów oraz śmigłowców do kolejnego wylotu.

Obsługi okresowe samolotów i śmigłowców transportowych wykonuje się w systemie obsługi okresowej w eskadrach technicznych. Natomiast, obsługi specjalne samolotów i śmigłowców transportowych realizowane są w systemach obsługi bieżącej i okresowej.

Kwalifikowanie uszkodzonych samolotów i śmigłowców transportowych do określonego rodzaju remontu lub strat bezpowrotnych dokonuje grupa weryfikacyjno-remontowa wydzielana z sił służby inżynieryjno-lotniczej plt i pśt.

Samoloty i śmigłowce transportowe w zależności od stopnia uszkodzenia w wyniku eksploatacji lub działań bojowych kwalifikuje się do określonego remontu /drobny, bieżący, średni i główny/.

Z pracochłonności i czasu technologicznego oraz z możliwości przerobowych dysponowanych przez służbę inżynieryjno-lotniczą plt i pśt, jak również z przewidywanego okresu bazowania na danym lotnisku /2-3 doby/ wynika, że personel służby inżynieryjno-lotniczej na lotniskach wykonywał będzie głównie remonty drobne i bieżące, rzadziej średnie. Remont główny natomiast będzie wykonywany przez organa remontowe wyższego szczebla, do których samoloty /śmigłowce/ będą ewakuowane.

7.2. Zabezpieczenie techniczne sprzętu naziemnego pułku lotnictwa transportowego i pułku śmigłowców transportowych

Zabezpieczenie techniczne sprzętu naziemnego, to zespół przedsięwzięć realizowanych w celu utrzymania w ciągłej gotowości do użycia sprzętu samochodowego oraz innego sprzętu technicznego zabezpieczenia naziemnego, części zamiennych i zestawów remontowych, zapewnienia wysokiej niezawodności w użyciu oraz odtwarzania sprawności technicznej i powrotu wyremontowanego sprzętu do użytkowników.

Zabezpieczenie techniczne sprzętu naziemnego plt i pśt realizowane jest przez siły i środki służb i pododdziałów tych pułków mających na wyposażeniu ten sprzęt oraz siłami i środkami służby samochodowej batalionu zaopatrzenia, a głównie siłami plutonu remontu pojazdów kołowych. Możliwości remontowe plutonu remontu pojazdów kołowych wynoszą 270 roboczogodzin w ciągu doby.

Do zasadniczych zadań, które personel techniczny pododdziałów i służb technicznych oraz tyłowych plt czy pśt będzie realizował w ramach zabezpieczenia technicznego sprzętu naziemnego należy: obsługiwanie techniczne; kwalifikowanie naziemnego sprzętu technicznego do określonego rodzaju remontu; remont naziemnego sprzętu technicznego, głównie pojazdów mechanicznych; organizacja ewakuacji sprzętu technicznego przeznaczonego do remontu; organizacja i realizacja czynności zabezpieczenia technicznego przemieszczających się rzutów /czołówek, grup/ zabezpieczenia naziemnego pśt i plt.

Obsługiwanie technicznego sprzętu naziemnego dokonuje jego obsługi oraz specjaliści z grup remontowych. W odniesieniu do pojazdów mechanicznych będą to kierowcy i specjaliści z plutonu remontu pojazdów kołowych. Obsługiwanie techniczne, np. pojazdów mechanicznych obejmuje: przegląd codzienny sprzętu samochodowego i obsługiwanie po określonym przebiegu kilometrów.

Kwalifikacji sprzętu do określonego rodzaju remontu dokonuje grupa weryfikacyjno-remontowa.

Ze względu na rodzaj remontu sprzęt samochodowy można kwalifikować do: remontu kapitalnego; remontu średniego; remontu bieżącego i strat bezpowrotnych.^{1/}

Zgodnie z przyjętymi zasadami postępowania w pierwszej kolejności remontowany będzie sprzęt techniczny wymagający remontu bieżącego oraz sprzęt występujący w pojedynczych /niewielkich ilościach/ egzemplarzach decydujący o możliwości odtwarzania gotowości bojowej samolotów i śmigłowców transportowych.

Remont bieżący dzieli się według czasu potrzebnego do jego wykonania na:^{2/}

- remont bieżący o małym zakresie - 2-3 godzinny;
- remont bieżący o średnim zakresie - 3-5 godzinny;
- remont bieżący o dużym zakresie - 5-15 godzinny.

W plt i pśt, jak już wspomniano wcześniej, do obsługi i remontu pojazdów przeznaczony jest pluton remontu pojazdów kołowych /pl rpk/.

Możliwości remontowe pl rpk w plt wynoszą około 250-270 roboczogodzin, a w pśt średnio ok. 250-270 roboczogodzin /przy zakładanym 10-cio godzinnym dniu pracy/. Takie możliwości dobowe pl rpk pozwalają wykonać w ciągu doby 6 remontów bieżących.

1/ Płk inż. J. Szefczyk - Zeszyty Naukowe ASG WP - Zeszyt Nr 1/29/82
Dodatek, str. 68.

2/ Tamże, str. 69.

Pojazdy mechaniczne i inny sprzęt zabezpieczenia naziemnego, których zakres remontów przekracza możliwości remontowe plrpk ewakuowane są do organów remontowych szczebla WLF i frontu.

Zabezpieczenie techniczne przemieszczających się rzutów /czołówek, grup/ zabezpieczenia naziemnego plt czy pśt organizuje szef służby samochodowej batalionów zaopatrzenia tych pułków. Polega on na wydzieleniu sił i środków ewakuacyjno-remontowych z plrpk do każdego przemieszczającego się rzutu /czołówki, grupy/ zabezpieczenia naziemnego plt i pśt.

Systematycznie i w pełnym zakresie przedsięwzięcia zabezpieczenia technicznego mogą być realizowane jedynie na lotnisku stałego bazowania, gdzie czas, wyposażenie bazy remontowej, odpowiednia liczba personelu oraz możliwość wyłączenia części sprzętu lub pojazdów z zabezpieczenia działań bojowych plt i pśt na to pozwala.

Na lotnisku krótkotrwałego bazowania zabezpieczenie techniczne będzie ograniczone do minimum.

Do przedsięwzięć zabezpieczenia technicznego wykonywanych na przykład na lotnisku załadowczym zaliczyć można: ścisłe przestrzeganie zasad właściwej eksploatacji pojazdów mechanicznych i innych urządzeń technicznych; dokonywanie drobnych napraw bieżących pojazdów mechanicznych i urządzeń; udział w ewakuacji samolotów /śmigłowców/ ładujących przymusowo w rejonie lotniska krótkotrwałego bazowania.

Na lotniskach /ładowiskach/ docelowych /wyładowczych/ przedsięwzięć zabezpieczenia technicznego nie organizuje się. W wyjątkowych wypadkach, szczególnie w sprzyjających warunkach /głównie na własnym terenie/, gdy zachodzi potrzeba wysłania środków zabezpieczenia lotniskowo-technicznego, wszystkie czynności związane z ich technicznym przygotowaniem muszą być dokonane w miejscu bazowania przed rozpoczęciem wykonywania zadania.

8. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNO-LOTNISKOWE DZIAŁAŃ BOJOWYCH PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO I PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Jednym z zasadniczych zadań pododdziałów technicznych i tyłowych plt i pśt jest pełne i terminowe wykonanie przedsięwzięć zabezpieczenia techniczno-lotniskowego.

W zakres zabezpieczenia techniczno-lotniskowego samolotów i śmigłowców transportowych plt i pśt wchodzi: przygotowanie i sprawdzenie nawierzchni lotnisk i lądowisk; urządzeń lotniskowych i dróg dojazdowych przed lotami i po ich zakończeniu; przygotowanie środków materiałowych do wydania oraz ich dowóz do samolotów i śmigłowców transportowych; wydzielanie i kierowanie odpowiednich sił i środków do miejsc postoju samolotów lub śmigłowców w celu ich obsługi oraz obsługę startu i lądowania; zapewnienia bezpieczeństwa lotów i odpowiednich warunków gospodarczo-bytowych oraz opieki medycznej pilotom, personelowi technicznemu i zabezpieczenia tyłowego.

W ramach przedsięwzięć zabezpieczenia techniczno-lotniskowego realizuje się odtwarzanie gotowości bojowej samolotów /śmigłowców/ transportowych. Odtwarzanie gotowości bojowej polega na dopełnianiu zbiorników paliwa samolotów /śmigłowców/ transportowych paliwem, uzupełnianiu oleju w instalacji hydraulicznej oraz uzupełnianiu instalacji pneumatycznej sprężonym powietrzem, a instalacji tlenowej tlenem, dostarczaniu środków rozruchu silników samolotów /śmigłowców/ transportowych oraz załadowanie uzbrojenia środkami rażenia /nabojami i rakietami/. W ramach przedsięwzięć zabezpieczenia techniczno-lotniskowego urządzenia są również i utrzymywane w należyтым stanie stanowiska dowodzenia oraz pomieszczenia i miejsca oczekiwania na start; zabezpiecza się start i lądowanie samolotów /śmigłowców/ transportowych pod względem przeciwpożarowym; przewozi się personel latający i techniczny z miejsc zakwaterowania do lotniska /lądowiska/, dostarcza się na lotnisko /lądowisko/ posiłki, organizuje się punkt pomocy medycznej lotniska /lądowiska/; udziela się pomocy medycznej załogom i technicznej samolotom /śmigłowcom/, które uległy awarii podczas startu lub lądowania, obsługuje loty środkami łączności i ubezpieczenia lotów.

Przedsięwzięcia techniczno-lotniskowego zabezpieczenia w pełnym zakresie są realizowane na lotnisku /lądowisku/ stałego bazowania. Na lotniskach krótkotrwałego bazowania /załadowczych, wyładowniczych/ hęda one często ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego bezpiecz-

ny start i lądowanie samolotów /śmigłowców/ transportowych.

Do czynności zabezpieczenia techniczno-lądowiskowego realizowanych na lotniskach /lądowiskach/ krótkotrwałego bazowania, a zależnych od konkretnej sytuacji bojowej i zadań bojowych wykonywanych przez plt, czy pśt w danym locie, zaliczyć należy: przygotowanie i utrzymanie lotniska /lądowiska/ jego urządzeń i dróg dojazdowych w stanie gotowości eksploatacyjnej; przygotowanie i dowóz środków materiałowych do samolotów czy śmigłowców transportowych, a w związku z tym i wydzielanie odpowiedniej liczby transportu samochodowego ciężarowego i specjalistycznego; odtwarzanie gotowości bojowej samolotów czy śmigłowców /uzupełnianie zbiorników paliwa paliwem, instalacji hydraulicznej olejem, tlenowej tlenem, pneumatycznej powietrzem i rozruch silników/; organizacja obrony i ochrony krótkotrwałe bazujących samolotów i śmigłowców.

W zależności od wariantu, według którego będzie organizowane zabezpieczenie techniczne i tyłowe plt czy pśt na lotnisku /lądowisku/ krótkotrwałego bazowania tzn. czy siłami własnego rzutu czołówki, wydzielone grupy zabezpieczenia naziemnego, czy siłami zabezpieczenia naziemnego pułku innego rodzaju lotnictwa, czy też wspólnymi siłami jednego i drugiego, zabezpieczenie techniczno-lotniskowe może organizować dowódca plt /pśt/ macierzystego oddziału lub innego rodzaju lotnictwa.

Utrzymywanie lotniska /lądowiska/ krótkotrwałego bazowania, jego urządzeń i dróg dojazdowych może być realizowane wydzielonymi siłami i środkami z kompanii obsługi lotniska wyżej wymienionych oddziałów, jak również w niektórych wypadkach, siłami i środkami komendy lotniska stałego lub zainteresowanych wojsk lądowych.

Podczas realizacji zadań zabezpieczenia techniczno-lądowiskowego, szczególnie na lotniskach /lądowiskach/ krótkotrwałego bazowania, największe wymagania stawiane będą w zakresie minimalizacji czasu odtwarzania gotowości bojowej samolotów /śmigłowców/ transportowych.

Wiąże się to bowiem z okresem przebywania samolotów /śmigłowców/ na lotnisku /lądowisku/. Częsta potrzeba potokowego lądowania i startu, a z drugiej strony często ograniczona liczba środków do odtwarzania gotowości bojowej stwarza niekiedy trudności w osiągnięciu wyżej wymienionego celu.

Ze względu na krótkotrwałość przebywania samolotów czy śmigłowców transportowych na lotniskach /lądowiskach/ załadowniczych, obsługa handlowo-bytowa będzie ograniczała się do zorganizowania miejsc odpoczynku

dla personelu latającego /załóg samolotów czy śmigłowców/ oraz przygotowania posiłku.

Ochrona i obrona lotniska /ładowiska/ załadowczego zazwyczaj będzie organizowana siłami i środkami wojsk lądowych załadowywanych na danym lotnisku /ładowisku/.

Zabezpieczenie techniczno-lotniskowe plt na lotniskach /ładowiskach/ docelowych będzie w większości wypadków ograniczała się do skontrolowania gotowości eksploatacyjnej lotniska /ładowiska/, oznaczenia drogi startowej i wyłożenia znaków startowych, wyznaczenia dyżurnego i nawiązania łączności z lądującymi samolotami /śmigłowcami/ oraz zorganizowania obrony i ochrony. W szczególnie sprzyjających warunkach start i lądowanie samolotów czy śmigłowców transportowych na lotnisku /ładowisku/ docelowym mogą być zabezpieczone pod względem medycznym i przeciwpożarowym. Wyżej wymienione przedsięwzięcia mogą być organizowane przez przedstawiciela plt lub pśt.

W wypadku, kiedy lotnisko /ładowisko/ będzie znajdowało się na terenie własnym i sytuacja pozwoli, ograniczone siły i środki zabezpieczenia techniczno-ładowiskowego mogą być wydzielone z bazujących w pobliżu pułków lotnictwa /np. pśbA, eśrż ZT/.

Na lotniskach /ładowiskach/ znajdujących się na terenie nieprzyjaciela oraz przyczółkach, wyspach, siły i środki niezbędne mogą być wydzielane przez wojska lądowe, jeżeli nie posiadają one w swoim składzie pododdziałów lotnictwa /np. ZT wojsk lądowych - eśrż ZT/.

Odtwarzania gotowości bojowej samolotów czy śmigłowców transportowych na lotniskach /ładowiskach/ docelowych nie przewiduje się. Wyładunek ludzi i sprzętu oraz środków materiałowych może się odbywać przy pracujących silnikach. W koniecznych wypadkach rozruchu silników samolotów czy śmigłowców można dokonać za pomocą ich autonomicznego układu rozruchowego.

W warunkach działania plt i pśt zabezpieczenie techniczno-ładowiskowe, a szczególnie odtwarzanie gotowości bojowej samolotów czy śmigłowców, będzie miało decydujące znaczenie w zapewnieniu ciągłości działań wojsk lądowych frontu. Znaczenie procesu odtwarzania gotowości bojowej, a nawet szerzej, znaczenie zabezpieczenia techniczno-lotniskowego, przejawiać się będzie tym, że od organizacji tego zabezpieczenia niekiedy na dwóch, trzech i więcej lotniskach /ładowiskach/, np. lotnisku /ładowisku/ stałego bazowania, krótkotrwałego bazowania organizowane będzie /w określonych warunkach wykonania zadania bojowego przez

plt czy pśt nie tylko siłami i środkami własnych pododdziałów technicznych i tyłowych, ale i innego rodzaju lotnictwa.

Sposoby i warunki wykonywania zadań przez plt czy pśt oraz znajomość możliwości pododdziałów zabezpieczenia naziemnego tych pułków pozwoliły na sprecyzowanie następujących wniosków:

-Organizacja zabezpieczenia techniczno-lądowiskowego plt czy pśt w przypadku dokonywania manewru lotniskowego /przebazowania/ własnych sił i środków /np. w celu poprawy położenia pułków w ugrupowaniu wojsk frontu/ nie odbiega od ogólnych zasad obowiązujących w tym zakresie odnośnie do przebazowania pułków WLF.

-Organizacja zabezpieczenia techniczno-lądowiskowego plt /pśt/ w czasie wykonywania zadań bojowych, w warunkach potrzeby organizowania tego zabezpieczenia na lotniskach /lądowiskach/ krótkotrwałego bazowania będzie jednak trudniejsza. Trudności te polegać będą na tym, że w procesie organizacji zabezpieczenia techniczno-lądowiskowego samolotów i śmigłowców transportowych należy uwzględnić potrzebę organizowania tego zabezpieczenia na kilku lotniskach /lądowiskach/ krótkotrwałego bazowania, to w warunkach ograniczonych możliwości pododdziałów technicznych i tyłowych plt i pśt może okazać się niewykonalne. W takiej sytuacji trzeba wykorzystać siły i środki zabezpieczenia naziemnego pułków innego rodzaju lotnictwa. Takie rozwiązanie wymagać będzie dokładnego uzgodnienia współdziałania między plt /pśt/, a pułkami wydzielającymi siły i środki do zabezpieczenia techniczno-lotniskowego samolotów i śmigłowców transportowych na lotniskach krótkotrwałego bazowania.

-Minimalizację czasu odtwarzania gotowości bojowej samolotów i śmigłowców transportowych na lotniskach krótkotrwałego bazowania uzyskiwać należy nie przez zwiększanie ilości środków technicznych przeznaczonych do odtwarzania gotowości bojowej lecz przez optymalną w określonych warunkach organizację tego procesu. Wynika to z tego, że pułki innego rodzaju lotnictwa w tym samym czasie prowadzą również działania bojowe i wykorzystują siły i środki do zabezpieczenia techniczno-lotniskowego własnych samolotów.

9. ZABEZPIECZENIE MEDYCZNE PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO I PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Zasady zabezpieczenia medycznego plt /pśt/ nie różnią się od zasad zabezpieczenia medycznego oddziałów innych rodzajów lotnictwa.

Przedsięwzięcia zabezpieczenia medycznego realizuje kompania medyczna batalionu zaopatrzenia plt /pśt/ w ścisłej współpracy ze starszymi lekarzami tych pułków.

Na lotniskach stałego bazowania służba medyczna realizuje zadania zabezpieczenia medycznego w pełnym zakresie, na które składają się następujące przedsięwzięcia: zabezpieczenie medyczne lotów w ramach zabezpieczenia techniczno-lotniskowego; terminowe przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich personelu latającego; organizowanie i przeprowadzanie przeglądów lekarskich oraz obserwacja stanu zdrowia żołnierzy plt /pśt/; udzielanie pomocy medycznej porażonym i chorym, a w razie potrzeby, ich ewakuacja do szpitali; realizacja zadań przeciwepidemicznych; udzielanie pomocy medycznej załogom, które lądowały przymusowo lub opuściły samolot /śmigłowiec/ w powietrzu w rejonie lotniska; kontrola sanitarna żywienia, źródeł wody, zakwaterowania oraz przestrzegania zasad higieny osobistej stanu osobowego; udział organizacji i realizacji zadań związanych z likwidacją skutków uderzeń bronią masowego rażenia; szkolenie stanu osobowego plt /pśt/ w zakresie ochrony zdrowia i udzielania pierwszej pomocy medycznej porażonym i chorym; zaopatrywanie stanu osobowego w sprzęt i materiały medyczne i sanitarne.

W celu realizacji wyżej wymienionych przedsięwzięć na lotnisku stałego bazowania służba zdrowia organizuje izbę chorych i lotniskowy punkt medyczny.

Na lotniskach krótkotrwałego bazowania zakres zabezpieczenia medycznego będzie w zasadzie ograniczony do medycznego zabezpieczenia startu i lądowania.

Należy więc się spodziewać, że na tych lotniskach będzie organizowany lotniskowy punkt medyczny, którego zadaniem jest udzielanie natychmiastowej pomocy załogom samolotów /śmigłowców/ w wypadku zaistniałych w rejonie lotniska /lądowiska/ awarii lub katastrof oraz w innych wypadkach wymagających pomocy lekarskiej.

Lotniskowy punkt medyczny na lotniskach krótkotrwałego bazowania będzie organizowany siłami i środkami rzutu /czołówki, grupy/ zabezpieczenia naziemnego własnego pułku lub siłami i środkami kompanii medycznych pułków innych rodzajów lotnictwa biorących udział w zabezpieczeniu

technicznym i tyłowym plt /półt/ na tym lotnisku /lądowisku/.

Na lotniskach /lądowiskach/ docelowych /wyładowczych/ organizacji zabezpieczenia medycznego nie przewiduje się. Jedynie w sprzyjających warunkach mogą być wydzielone siły i środki /samochód sanitarny z obsługą/, np. gdy zaopatrywane /wzmacniane/ wojska lądowe dysponują aktualnie takimi możliwościami lub zaopatrywany związek taktyczny posiada siły lotnictwa, np. z eskadrami śmigłowców rozpoznawczo-łącznikowych.

10. ZABEZPIECZENIE HANDLOWO-BYTOWE PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO
I PUŁKU ŚMIGŁOWCÓW TRANSPORTOWYCH

Zabezpieczenie handlowo-bytowe plt i pśt realizują służby kwatermistrzowskie batalionów zaopatrzenia tych pułków.

Służby kwatermistrzowskie w ramach zabezpieczenia handlowo-bytowego będą wykonywały głównie zadania związane z żywieniem i zakwaterowaniem stanu osobowego. W zakres tych zadań wchodzi: organizacja i realizacja żywienia w warunkach polowych zgodnie z normami żywnościowymi, urządzanie polowych punktów żywienia personelu latającego, technicznego oraz pozostałych żołnierzy, magazynowanie i wydawanie środków spożywczych, urządzanie punktów przygotowania posiłków i dowóz tych posiłków na lotnisko /ładowisko/ oraz do oddalonych punktów ubezpieczenia lotów /bliźsze i dalsze radiostacje prowadzące, wysunięte punkty oporu obrony lotniska, itp./, dowóz wody do celów spożywczych, wydawanie pododdziałom namiotów oraz urządzanie polowych hoteli dla personelu latającego i oficerów dowództwa oraz sztabów, magazynowanie i wydawanie opału, urządzeń grzejnych do namiotu i miejsc pracy oraz zapewnienia oświetlenia miejsc wypoczynku.

Zabezpieczenie handlowo-bytowe stanu osobowego plt czy pśt realizuje służba żywnościowa i mundurowa we współdziałaniu ze służbą zdrowia oraz organami partyjno-politycznymi pułku.

Należy przewidywać, że organizacja i realizacja zadań zabezpieczenia handlowo-bytowego w pełnym zakresie będzie dokonywana na lotnisku /ładowisku/ stałego bazowania plt /pśt/. Natomiast na lotniskach /ładowiskach/ krótkotrwałego bazowania i docelowych nie będzie realizowane wogóle.

Ponieważ jednak załogi samolotów i śmigłowców transportowych wykonywać będą z zasady zadania w długim okresie czasu, należy je przed wylotem wyposażać w suche racjeienne oraz napoje /kawa, herbata, itp./.

Wynika z powyższego, że zabezpieczenie handlowo-bytowe stanu osobowego plt i pśt jest realizowane według ogólnie przyjętych zasad w wojskach lotniczych.

Z przeprowadzonych w rozdziale rozważań można wyciągnąć następujące wnioski, odnośnie do organizacji i realizacji zadań zabezpieczenia technicznego i tyłowego plt i pśt:

-Zabezpieczenie techniczno-tyłowe plt i pśt z zasady nie odbiega od sposobu jego realizacji przyjętych w WLF.

- Zabezpieczenie materiałowe plt i pśt charakteryzować się będzie dość znacznymi potrzebami paliwa lotniczego oraz znacznie mniejszymi potrzebami lotniczych środków rażenia.

- Poszczególne rodzaje technicznego i tyłowego zabezpieczenia plt i pśt posiadają swoją specyfikę w porównaniu z zabezpieczeniem innych rodzajów lotnictwa, przy czym zakres przedsięwzięć poszczególnych rodzajów zabezpieczenia jest różny na różnych lotniskach - pełny zakres na lotniskach stałego bazowania, mniejszy na lotniskach krótkotrwałego bazowania /np. załadowniczych/ i najmniejszy na lotniskach /ładowiskach/ docelowych /wyładowniczych/.

- Wyposażenie pododdziałów technicznych i tyłowych plt i pśt w sprzęt zabezpieczenia naziemnego powinno umożliwiać jego przetrzut transportem powietrznym.

ZAKOŃCZENIE

Uogólniając temat można stwierdzić, że:

- organizacja działań, szczególnie plt jest dość skomplikowana oraz wymaga sporej ilości czasu. Szczególnie dużo czasu potrzeba jest do rekonesansu lotnisk oraz uzgodnienia współdziałania. Te czynności wiążą się na ogół z pokonywaniem znacznych odległości. Dlatego sztab, szczególnie w plt, powinna cechować duża sprawność organizacyjna;

- dowodzenie plt i pśt jest dość złożone z uwagi na konieczność tworzenia kilku punktów dowodzenia. Również charakterystycznym jest to, że każdy rodzaj wymaga na ogół innego systemu dowodzenia, przy czym podkreślić należy, że czas pracy systemu dowodzenia lotnictwa transportowego podczas wykonywania określonego zadania w stosunku do czasu jego organizowania jest stosunkowo krótki. Dlatego też posiadanie w plt /pśt/ powietrznych punktów dowodzenia może ułatwić jego organizację i sprawność realizacji nakazanych zadań;

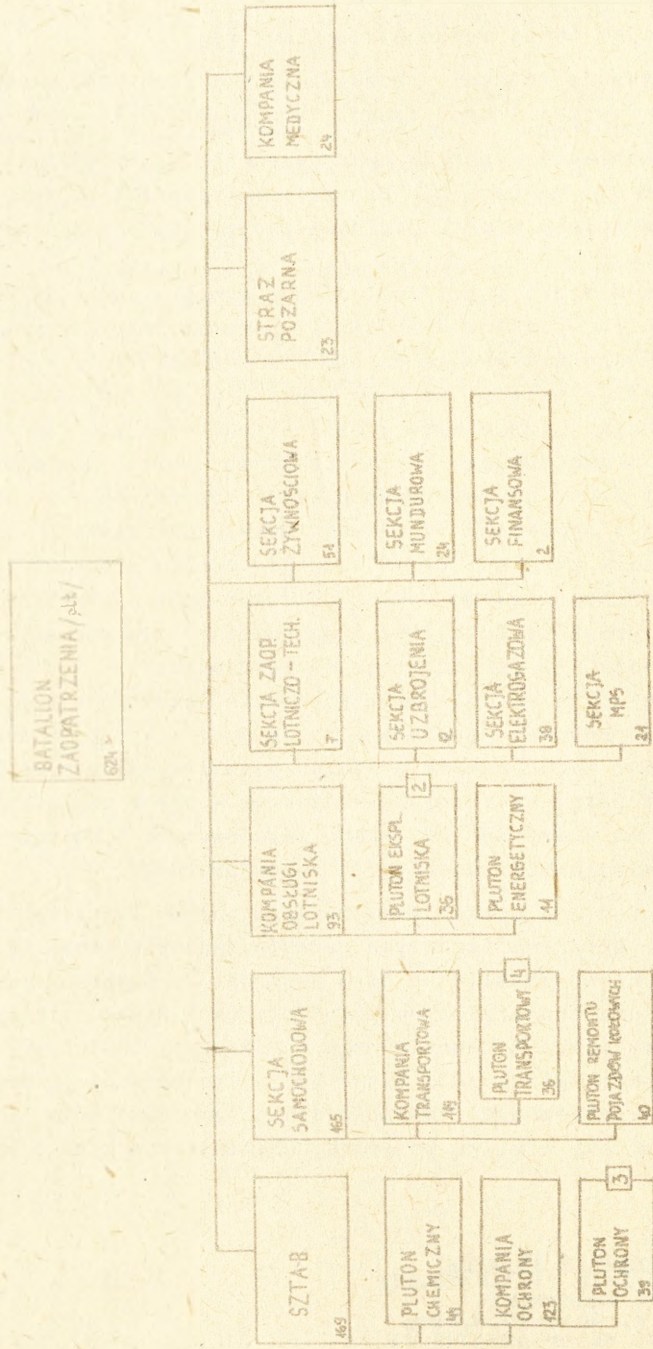
- wymagania stawiane przed zabezpieczeniem technicznym i tyłowym lotnictwa transportowego /plt i pśt/ wynikają z charakteru zadań wykonywanych przez to lotnictwo i są różne od wymagań stawianych temu zabezpieczeniu dla innych rodzajów lotnictwa;

- poszczególne rodzaje zabezpieczenia lotniczego i tyłowego lotnictwa transportowego posiadają swoją specyfikę, przy czym zakres przedsięwzięć wykonywanych w ramach poszczególnych rodzajów zabezpieczenia jest różny na różnych lotniskach - pełny na lotniskach stałego bazowania, mniejszy na lotniskach załadowczych i najmniejszy na lotniskach /ładowiskach/ docelowych /wyładowczych/;

- wyposażenie w sprzęt pododdziałów pułków lotnictwa transportowego /plt i pśt/ realizujących zadania zabezpieczenia technicznego i tyłowego winno umożliwiać jego przerzut transportem powietrznym;

- struktura organizacyjna pododdziałów i służb realizujących zadania zabezpieczenia technicznego i tyłowego oddziałów lotnictwa transportowego /plt i pśt/ winna być przystosowana do wymagań wpływających z konieczności zabezpieczenia tych oddziałów jednocześnie z kilku lotnisk, w kilku rejonach, niekiedy znacznie odległych od siebie.

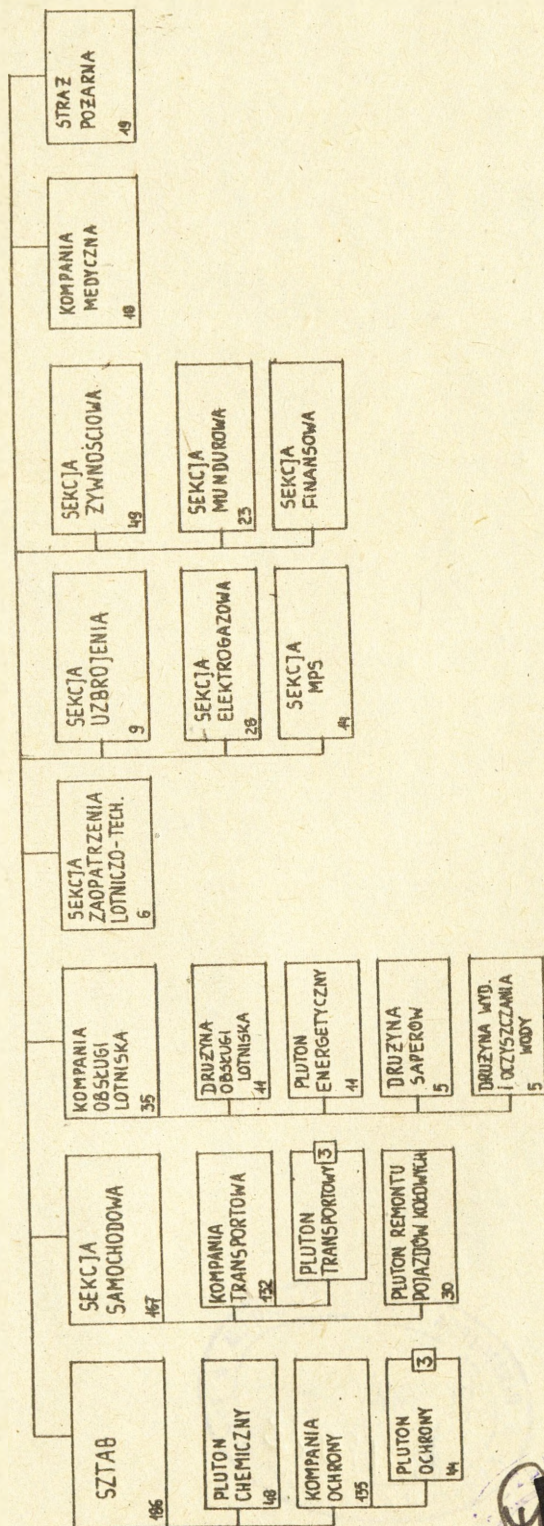
Wydrukowano w 15 egz.
Egz. nr 1-15 Bibli.Nauk.DZS
Wyk. płk Mańkowski
Druk E.M. dnia 10.9.89r.
Druk ASG WP nr pf-1715/WW
Korekta autorska.



STRUKTURA ORGANIZACYJNA BATALIONU ZAOPATRZENIA plk

BATALION
ZAOPATRZENIA /pst/

1562



STRUKTURA ORGANIZACYJNA BATALIONU ZAOPATRZENIA pst

