

Grey Scale #13



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. 3964/85



Płk dypl. Wojciech DUDA

OGÓLNE ZASADY PRZEMIESZCZANIA SIŁ i ŚRODKÓW ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO PUŁKU LOTNICZEGO TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

SKRYPT

60220



C

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

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

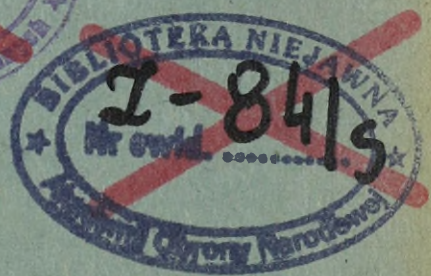
ASG WP wewn. 3964/85



~~ZASTRZEŻONE~~

~~POUFNE~~

Egz. nr 2



Płk dypl. Wojciech DUDA

OGÓLNE ZASADY PRZEMIESZCZANIA SIĘ i ŚRODKÓW ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO PUŁKU LOTNICZEGO TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

SKRYPT



60220

Przeklasyfikowana z ~~Top Secret~~ na ~~Secret~~
podstawa przekl. Wykaz Aktualnych Wojskowych
Wydawnictw Wewnętrznych szl. gen. 1527/01
data i podpis 13.12.05 Kolce Anna ~~...~~

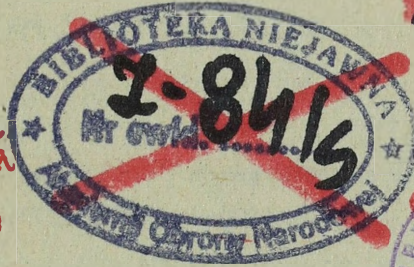
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

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

JAWNE
ZASTRZEŻONE

ASG WP wewn. 3964/85

Przeklasyfikowana z ~~Top Secret~~ na ~~Secret~~
podstawa przekl. Wykaz Aktualnych Wojskowych
Wydawnictw Wewnętrznych szl. gen. 1527/01
data i podpis 25.11.02 Kolce Anna ~~...~~



POUFNE

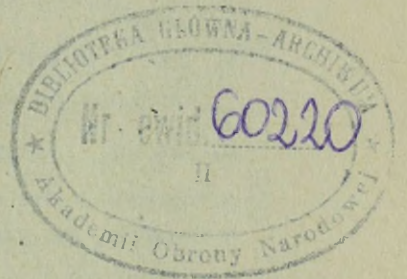
Egz. nr 3



Płk dypl. Wojciech DUDA

OGÓLNE ZASADY PRZEMIESZCZANIA SIŁ I ŚRODKÓW
ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO PUŁKU LOTNICZEGO
TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

Skrypt



WARSZAWA

PAŹDZIERNIK

1985

S P I S T R E Ś C I

	Str.
WSTĘP	3
1. Warunki i właściwości przemieszczenia sił i środków zabezpieczenia naziemnego transportem samochodowym	4
2. Organizacja przemieszczania rzutów zabezpieczenia naziemnego transportem samochodowym	7
3. Marsz rzutów zabezpieczenia naziemnego	12
4. Właściwości przemieszczenia rzutów zabezpieczenia naziemnego w nocy i w zimie	16
5. Zabezpieczenie przemieszczania	18
6. Osoby funkcyjne rzutu i ich zasadnicze obowiązki	23
ZAKOŃCZENIE	28
ZAŁĄCZNIKI:	
1. Zarządzenie do przemieszczenia rzutu zabezpieczenia naziemnego	29
2. Schemat organizacji rzutu - wklejka 1 po str.	32
3. Wykaz stanu osobowego, zasadniczych środków materia- łowych oraz sprzętu.....	33
4. Wykres marszu rzutu - wklejka 2 po str.	36

WSTĘP

Duże nasycenie oraz to nowocześniejszą techniką wojenną, zastosowanie nowych generacji środków walki, możliwość szerokiego wykorzystania desantów powietrznych i morskich, a także wyposażenie wojsk w broń masowego rażenia. to czynniki pozwalające przypuszczać, że współczesne i ewentualne przyszłe działania wojenne będą się charakteryzowały dużą dynamiką, manewrowością, wysokim tempem prowadzenia operacji, a tym samym różnorodnością sytuacji na polu walki. Częste zmiany sytuacji będą powodowały konieczność przegrupowywania wojsk lądowych, co ze względu na ograniczony stosunkowo, taktyczny promień działania lotnictwa dyktować będzie konieczność zmiany miejsca jego bazowania.

Zmiana miejsca bazowania lotnictwa jest jednakże uzależniona od zapewnienia mu odpowiednich warunków, to znaczy przygotowania naziemnej bazy techniczno-tyłowej zapewniającej realizację zadań bojowych. Nieodłącznym elementem zapewniającym zorganizowanie tej bazy w nowym miejscu bazowania jest przemieszczenie sił i środków zabezpieczenia naziemnego na kolejne lotniska operacyjne w ślad za przesuwanymi się wojskami. Charakterystyczne więc będzie /szczególnie w toku działań zaczepnych/, że siły i środki zabezpieczenia naziemnego pułku lotniczego będą działały w składzie rzutów zabezpieczenia naziemnego, zawierających po około 50% sił i środków wydzielanych ze wszystkich pododdziałów pułku.

Dotychczasowe doświadczenia oraz przewidywane warunki przyszłego pola walki wykazują, że przemieszczenie rzutów zabezpieczenia naziemnego jest przedsięwzięciem skomplikowanym zarówno pod względem organizacyjnym, jak i w praktycznej jego realizacji. W związku z tym rzuty zabezpieczenia naziemnego powinny zawsze posiadać wysoką gotowość do szybkiego i sprawnego wykonania manewru na nowe lotnisko.

W literaturze przedmiotu napotkać można wiele określeń czynności jaką jest przemieszczenie rzutu zabezpieczenia naziemnego. Dlatego też należy sprecyzować następujące pojęcia:

- przemieszczenie, to zmiana położenia oddziałów i pododdziałów zabezpieczenia naziemnego wojsk lotniczych frontu /WLF/ dokonywane przy wykorzystaniu etatowych środków transportowych;

- przewóz, to zmiana położenia pododdziałów i oddziałów zabezpieczenia naziemnego WLF przy wykorzystaniu specjalnie do tego celu wydzielonych środków transportowych, jakimi mogą być transport kolejowy, powietrzny, wodny;

- przebazowanie, to zorganizowana zmiana położenia oddziału lub pododdziału lotniczego, na którą składa się przemieszczenie /przewóz/ sił i środków zabezpieczenia naziemnego oraz przelot rzutu powietrznego /samolotów/.

Pod pojęciem oddziały i pododdziały zabezpieczenia naziemnego WLF należy rozumieć zarówno jednostki organizacyjne określone formalnie regulaminami sił zbrojnych i występujące etatowo w strukturze organizacyjnej /pluton, kompania, batalion, itd./ oraz nieformalne, tworzone dla wykonania określonego przedsięwzięcia /np. rzut zabezpieczenia naziemnego pułku lotniczego grupa materiałowo-technicznego zabezpieczenia, grupa rekonesansowa, itp/. Pododdziały i oddziały lotnicze to etatowo występujące w strukturze lotnictwa jednostki organizacyjne /np. klucz, eskadra, pułk itp./.

1. WARUNKI I WŁAŚCIWOŚCI PRZEMIESZCZANIA SIŁ I ŚRODKÓW ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

Przemieszczenie sił i środków zabezpieczenia naziemnego jest jednym z ważniejszych warunków zabezpieczenia manewru pododdziałów i oddziałów lotnictwa frontowego. Stanowi ono kompleks przedsięwzięć organizacyjnych, zarówno przygotowawczych jak i realizacyjnych oraz powinno być przeprowadzone w sposób szybki i skryty.

Może być ono realizowane:

- przed rozpoczęciem działań i w początkowym okresie wojny - w ramach przegrupowania WLF do rejonu wyjściowego;
- podczas operacji frontowej - na kolejne lotniska w zależności od położenia wojsk lądowych.

Zasadniczym rodzajem transportu wykorzystywanym do przemieszczania sił i środków zabezpieczenia naziemnego jest organiczny /etatowy/ transport samochodowy oddziałów lotniczych. Posiada on szereg zalet w porównaniu z innymi rodzajami transportu, wśród których należy podkreślić dużą elastyczność, niezależnienie niemal od stanu technicznego i sieci dróg oraz możliwość przewozu ładunków bezpośrednio z dowolnego miejsca, do miejsca przeznaczenia.

Przemieszczenie sił i środków zabezpieczenia naziemnego pułków lotniczych L.F transportem samochodowym najbardziej celowo jest prowadzić na odległość 250-300 km, tj. na odległość jaką może on pokonać w ciągu doby. Nie wyklucza się jednak możliwości przemieszczania tym transportem na odległości większe /400-500 km/, szczególnie przed wy-

buchem i w pierwszych dniach wojny - w okresie wyjścia WLF na lotnisko operacyjno.

Ze względu na stosunkowo dużą częstotliwość manewru lotniskowego, jaką przewiduje się w toku operacji, charakterystyczne będzie zabezpieczenie działań bojowych pułków lotniczych systemem dwurzutowym /I i II rzut/. Każdy rzut zabezpieczenia naziemnego winien być samodzielny organem zdolnym do przyjęcia i zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego.

W celu ułatwienia dowodzenia, sprawnej realizacji przedsięwzięć organizacyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i możliwości manewrowania, maskowania, a także osiągania żądanej prędkości jazdy, rzuty zabezpieczenia naziemnego dzieli się na rzuty samochodowe.

Rzut samochodowy to wydzielona ilość pojazdów mechanicznych, poruszających się w zwartym szyku, po jednej drodze marszu i rozkazami jednego dowódcy, zachowująca określoną samodzielność taktyczną i techniczną.

Doświadczenia wojenne i przebieg wielu ćwiczeń wykazały, że rzut samochodowy powinien posiadać 30-50 pojazdów mechanicznych /nie licząc przyczep/. Zwiększenie tej ilości prowadzi do powstawania ujemnych zjawisk prowadzących w konsekwencji do zmniejszenia średniej prędkości marszu. Dlatego też biorąc pod uwagę ilość pojazdów mechanicznych będących w pułku lotniczym, każdy rzut zabezpieczenia naziemnego może składać się z 3 + 5 rzutów samochodowych. W celu uniemożliwienia nieprzyjacielowi zniszczenia sił i środków jednej ze służb, powinny być one rozdzielane i włączane w skład kilku rzutów samochodowych.

Dla zwiększenia możliwości manewrowych, rozśrodkowania rzutu na drodze marszu, polepszenia warunków maskowania oraz uniknięcia większych strat w wypadku ataku lotnictwa nieprzyjaciela, szczególnie podczas marszu w dzień, rzuty samochodowe mogą być dzielone na grupy samochodowe. Grupy samochodowe powinny zawierać w miarę możliwości pojazdy mechaniczne jednego typu oraz poruszać się z zachowaniem łączności wzrokowej.

Odległości między rzutami samochodowymi w marszu powinny zapewniać maskowanie, właściwą organizację odpoczynków i postojów, sprawną pokonywanie przepraw przez przeszkody wodne oraz nie dopuszczać do gromadzenia się w ich rejonie większej ilości sprzętu w jednym czasie. Odległości te powinny wynosić od 0,5 ÷ 1 km.

Prędkość marszowa rzutów samochodowych zależy jest od wielu czynników a między innymi:

- ilości, rodzaju i stanu technicznego pojazdów znajdujących się w rzucie;

- pory roku, doby i warunków atmosferycznych;
- aktywności oddziaływania nieprzyjaciela;
- kierowania ruchem na drogach;
- wyszkolenia kierowców;
- stanu sieci dróg i ich nawierzchni itp.

Uwzględniając wymienione czynniki przyjęto, że średnie prędkości poruszania się rzutów samochodowych po drogach o różnej nawierzchni w zależności od warunków mogą wynosić w km/h:

Rodzaj nawierzchni	dzień	n o o	
		ze światłami	bez światła
- asfalt, beton	30-40	20-30	10-25
- ulepszona	20-30	15-25	10-20
- gruntowa	15-25	15-20	10-15

Przemieszczenie sił i środków zabezpieczenia naziemnego może być realizowane marszem normalnym lub forsownym.

Marsz normalny planuje się na odległość do 250 km, przyjmując 6-8 godzin jazdy oraz 1 + 2 godzin na krótkie odpoczynki.

Marsz forsowny planuje się na odległość do 500 km, przyjmując 10-12 godzin jazdy i 5-6 godzin na długi i krótki odpoczynki.

Rzuty zabezpieczenia naziemnego pułków lotnictwa frontowego przemieszczane będą na kolejne lotniska operacyjne z zasady marszem normalnym, natomiast marszem forsownym podczas przegrupowania WLF do rejonu wyjściowego do operacji.

W celu utrzymania rzutu w zwartym szyku marszowym przyjmuje się, że odległość między kolejnymi pojazdami wyrażona w metrach powinna odpowiadać bezwzględnej wartości prędkości marszu. Odległości między pojazdami mierzy się od tyłu pojazdu poprzedzającego do czoła kolejnego.

W zależności od warunków atmosferycznych, stanu dróg i innych czynników odległości te mogą być zmniejszane /noco, mgła, ograniczenie widoczności/ lub zwiększone /gołoledź, pofalowanie terenu, oddziaływanie nieprzyjaciela itp./.

Przy rozpatrywaniu zagadnień przemieszczania wojsk rozróżnia się następujące pojęcia prędkości:

- prędkość operacyjna /marszowa/ - to stosunek przebytej drogi /długości trasy/ do ogólnego czasu zużytego na jej pokonanie z uwzględnieniem wszystkich postojów;

- prędkość techniczna - to stosunek przebytej drogi do czasu zużytego na jej pokonanie, bez uwzględniania czasu postojów.

W czasie marszu kolumn zabezpieczenia naziemnego dla regeneracji sił kierowców, sprawdzenia stanu technicznego pojazdów, a także zamocowania ładunku organizuje się odpoczynki krótkie i długie.

2. ORGANIZACJA PRZEMIESZCZANIA RZUTÓW ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

Pułki lotnictwa frontowego ze względu na wykonywane zadania powinny posiadać wysoką gotowość do zmiany miejsca dyslokacji, a tym samym utrzymywać siły i środki zabezpieczenia naziemnego w gotowości do tego rodzaju przedsięwzięcia. Stąd też charakterystyczne będzie zabezpieczenie działań bojowych jednym rzutem zabezpieczenia naziemnego, podczas gdy drugi znajdował się będzie w gotowości do przemieszczenia na nowe lotnisko, będzie się przemieszczał lub przygotowywał nowe lotnisko do przyjęcia rzutu bojowego. W związku z tym siły i środki zabezpieczenia naziemnego powinny być zawczasu przygotowane do realizacji wymienionych charakterystycznych etapów swej działalności. Przygotowanie to odbywa się w dwóch podstawowych fazach jako przygotowanie wstępne i przygotowanie bezpośrednie.

Przygotowanie wstępne sił i środków zabezpieczenia naziemnego jest realizowane w ramach szkolenia i codziennej działalności pododdziałów. W związku z powyższym sztaby pułków lotniczych i pododdziały zabezpieczające w interesującym ich zakresie posiadają odpowiednio opracowane i codziennie uaktualniane następujące dokumenty:

- zarządzenie do przemieszczenia rzutu zabezpieczenia naziemnego - zał. nr 1;
- schemat organizacji rzutu - zał. nr 2;
- wykaz stanu osobowego, zasadniczych środków materiałowych oraz sprzętu - zał. nr 3;
- schemat marszu rzutu na mapie 1:200 000 /1:500 000/ lub wykres marszu - zał. nr 4;

Ponadto w procesie przygotowania wstępnego w pułku oraz pododdziałach zabezpieczenia wykonuje się szereg przedsięwzięć, do których należy zaliczyć przygotowanie: stanu osobowego, transportu i środków materiałowych, punktów załadowniczych, rejonów formowania rzutów, opakowań itp.

Przygotowanie stanu osobowego polega na planowym przeprowadzeniu zajęć, ćwiczeń i treningów przewidzianych rocznym planem szkolenia.

Tematyka zajęć powinna zawierać problemy dotyczące organizacji marszu, przewozu, załadunku i wyładunku, zasad i sposobów maskowania, posługiwania się mapą i orientacji w terenie, działania w różnorodnych warunkach wynikających z pory doby i roku, a także w warunkach skażeń. Przygotowuje się i szkoli systematycznie wydzielone ze służb i pododdziałów zespoły załadowczo-wyładowcze w zakresie posługiwania się sprzętem mechanicznym oraz sposobów i zasad ładowania samochodów. Szczególną uwagę należy poświęcać szkoleniu kierowców samochodowych w zakresie jazdy w kolumnie, pokonywania skażonych odcinków dróg, pokonywania przeszkód wodnych, regulacji ruchu oraz maskowania pojazdów.

Przygotowanie transportu samochodowego polega na utrzymaniu pojazdów w stałej gotowości eksploatacyjnej poprzez przeprowadzanie przewidzianych odpowiednimi przepisami obsług technicznych oraz utrzymywanie części z nich pod załadunkiem środkami materiałowymi. Pozwala to na skrócenie czasu załadunku oraz sprawne opuszczenie miejsca stałej dyslokacji w przypadku osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej bądź wyjścia spod uderzenia.

Przygotowanie i utrzymanie na pojazdach i w magazynach zapasów środków materiałowych ma duże znaczenie warunkujące szybkie przemieszczenie rzutów zabezpieczenia naziemnego. Środki materiałowe i sprzęt techniczny podlegające przewozowi /w szczególności wydzielane do I rzutu/ powinny być załadowane na pojazdy mechaniczne lub przygotowane do szybkiego załadunku. Dotyczy to przede wszystkim sprzętu lotniczo-technicznego, uzbrojenia i amunicji, kwatermistrzowskiego, lotniskowego i samochodowego. Środki materiałowe i drobny sprzęt powinny być w zasadzie przechowywane w opakowaniu.

Przygotowanie punktów załadowczych polega na odpowiednim przeszkoleniu stanu osobowego specjalnie do tego celu tworzonych grup załadowczych oraz właściwe przechowywanie i składowanie środków materiałowych. Magazyny powinny posiadać duży front załadowczy, umożliwiający jednoczesne ładowanie jak największej ilości pojazdów, powinny być wyposażone w rampy oraz sprzęt przeładunkowy. Składowanie środków materiałowych i sprzętu w magazynach powinno być szczegółowo zaplanowane i umożliwiać sprawną i uporządkowaną ewakuację. Ponadto należy systematycznie szkolić stan osobowy pododdziałów i służb w zakresie organizacji i realizacji prac przeładunkowych.

Przygotowanie bezpośrednie do przemieszczenia rozpoczyna się po otrzymaniu pisemnego lub ustnego rozkazu /zarządzenia/. Okres przygotowania bezpośredniego zależy od sytuacji bojowej oraz określonego

przez przelozonego czasu na przemieszczenie i z reguly bedzie krótki /od kilku do kilkunastu godzin/. Przygotowanie to polega na wykonaniu przedsiwzięć związanych z osiágnięciem przez rzut zabezpieczenia naziemnego gotowosci do wykonania otrzymanego zadania. Zalicza się do nich uaktualnienie zawczasu przygotowanych dokumentów i obliczeń, udział w organizacji rekonesansu nowego lotniska i dróg marszu, przygotowanie miejsc załadunku, rejonu formowania rzutu, stanu osobowego i transportu samochodowego do marszu, nadwyżek materiałowych i sprzętu nie podlegających zabraniu do przekazania, załadowanie transportu samochodowego oraz sformowanie kolumny marszowej.

Uaktualnienie przygotowanych dokumentów prowadzone jest w pododdziałach i służbach zabezpieczających systematycznie i na bieżąco. Dowódcy i sztaby obowiązani są posiadać dokładne dane o stanie i możliwościach podległych im pododdziałów i służb. Utrzymywany jest nakazany procent stanu osobowego i sprawnego technicznie sprzętu. Dlatego też uaktualnienie to polega na sprawdzeniu, czy z przyczyn obiektywnych /niesprawność techniczna sprzętu, choroby stanu osobowego itp./ nie należy dokonać koniecznych zmian w składzie rzutów zabezpieczenia naziemnego. Zmiany te mogą dotyczyć jedynie zamiany niesprawnego egzemplarza pojazdu mechanicznego /sprzętu/ lub uzupełnienia brakującego stanu osobowego kosztem drugiego rzutu. Powstałe w ten sposób braki w składzie drugiego rzutu powinny być natychmiast usunięte drogą usprawnienia wycofanego sprzętu i uzupełnienia stanem osobowym.

Udział w organizacji rekonesansu nowego lotniska i dróg marszu polega na wydzieleniu z pododdziałów i służb zabezpieczenia sił i środków niezbędnych do przeprowadzenia tego przedsiwzięcia, zgodnie z planem opracowywanym przez sztab pułku lotniczego. Ilość sił i środków wydzielanych do składu grupy rekonesansowej, zasady i sposoby jej działania stanowią odrębne zagadnienie.

Przygotowanie miejsc załadunku polega na uzupełnieniu istniejącego wyposażenia, względnie oalkowitym wyposażeniu w odpowiednie urządzenia /ruchome rampy, estakady, platformy, podnośniki, bale drewniane itp./. Punkty załadunku i miejsca wyczekiwania pojazdów mechanicznych oraz drogi dojazdowe powinny być odpowiednio oznakowane. Szczególną uwagę przy przygotowaniu miejsc załadunku należy zwracać na maskowanie ruchołu pojazdów oraz prac załadowniczych.

Przygotowanie rejonów formowania rzutów jest realizowane zasadniczo w okresie przygotowania wstępnego. Przygotowanie bezpośrednie obejmuje czynności polegające głównie na ułatwieniu sformowania kolumny marszowej takich jak: oznakowanie dróg dojazdowych, miejsce usta-

wienia grup pojazdów mechanicznych lub pojedynczych pojazdów, regulację ruchu, a także organizację obrony i ochrony.

Przygotowanie stanu osobowego polega na zapoznaniu osób funkcyjnych rzutu z zadaniem, drogą i warunkami marszu, przypomnieniu całemu stanowi osobowemu zasad i właściwości prowadzenia pojazdów w składzie kolumny, sposobów i obowiązków w zakresie maskowania, zasad obrony i ochrony w marszu, podczas postojów oraz przed bronią masowego rażenia, a także sygnałów dowodzenia, ostrzegania i powiadamiania. Szczególną uwagę należy zwrócić na właściwe przygotowanie kierowców, którzy powinni znać kierunek jazdy, warunki drogowe, zasady postępowania w przypadkach szczególnych /awarii pojazdu, pokonywania skażonych odcinków dróg, przepraw przez przeszkody wodne, ataku lotnictwa lub grup dywizyjno-rozpoznawczych nieprzyjaciela, itp./ oraz jazdy w trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych. Ponadto osoby funkcyjne rzutu powinny być szczegółowo zapoznane z przedsięwzięciami dotyczącymi bojowego, materiałowego, technicznego i medycznego zabezpieczenia marszu wynikającymi z otrzymanego zadania.

Przygotowanie transportu samochodowego przeprowadza się w zależności od charakteru drogi marszu, pory roku i doby, terminu gotowości do zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego, a także warunków klimatycznych i geograficznych. Wszystkie pojazdy powinny być sprawdzone pod względem technicznym, a wyposażenie uzupełnione w zależności od przewożonego ładunku. Układy chłodzenia pojazdów powinny być napełnione płynem o niskiej temperaturze zamarzania, a stan paliwa w zbiornikach zapewniać przebieg 650 km. Wszystkie pojazdy powinny być wyposażone zgodnie z obowiązującymi normami tj. posiadać koła zapasowe, środki do maskowania, prowadzenia dezaktywacji, sprzęt saperki, apteczki techniczne, odpowiedni zestaw narzędzi kierowcy, itp. Przygotowanie transportu samochodowego w tym okresie polega także na sprawdzeniu prawidłowości załadowania pojazdów środkami materiałowymi i sprzętem oraz właściwym ich zamocowaniu. Bezpośrednią odpowiedzialność za prawidłowe załadowanie pojazdów ponoszą kierowcy, szefowie służb i dowódcy pododdziałów, których sprzęt i środki materiałowe przewożone są na skrzyni ładunkowej.

Przygotowanie nadwyżek materiałowych i sprzętu nie podlegających zabrani do przekazania występowało będzie szczególnie przy opuszczeniu przez rzut zabezpieczenia naziemnego /drugiego/ lotniska stałego bazowania pułku lotniczego. Nie można jednak wykluczyć takiej ewentualności w toku zabezpieczenia działań bojowych pułku na kierunku operacyjnym. Przygotowanie to polega na sporządzeniu odpowiednich dokumen-

tów /asygnat/ i przekazaniu pod ochronę pozostawionego mienia specjalnie do tego celu powołanym organom - komendom lotnisk stałych /KLS/, wojskowym administracjom koszar /WAK/, lub przedstawicielom innych pułków lotniczych. Jednocześnie realizowane będzie rozliczenie się z miejscowymi urzędami i przedsiębiorstwami. Rozliczenie to będzie miało miejsce tylko w tych przypadkach, gdy kontakt ten był uprzednio nawiązany. Dotyczy to w szczególności organów partyjno-politycznych i służb kwatermistrzowskich korzystających z miejscowych źródeł zaopatrzenia.

Załadowanie pojazdów mechanicznych odbywa się przy pomocy stanu osobowego poszczególnych pododdziałów i służb oraz specjalnie do tego celu tworzonych grup załadowczych. Odpowiedzialność za terminowe załadowanie środkami materiałowymi i sprzętem pojazdów ponoszą dowódcy pododdziałów i szefowie służb, którym odpowiedni sprzęt podlega. Odpowiedzialność za prawidłowe umieszczenie ładunku na samochodach oraz za jego umocowanie ponoszą kierowcy. Obowiązani są oni terminowo podstawić pojazdy do miejsc załadunku, pomagać i służyć radą w czasie wykonywania czynności załadowczych oraz przyjmować ładunek, jeżeli nie wyznaczono dowódcy pojazdu. Przy ładowaniu pojazdów należy bezwzględnie przestrzegać obowiązujących norm i przepisów załadowczych związanych z ładownością pojazdu, jego gabarytami, wymiarami skrzyni ładunkowej itp. Ponadto ze względu na możliwość poruszania się po drogach należy stosować ogólne zasady określające maksymalne wymiary pojazdu wraz z ładunkiem na: szerokość 2,6 m i wysokość 4 m. Długość zwisającego ładunku poza tylną burtę skrzyni ładunkowej nie może przekraczać 2 m. Wymogi te podyktowane są szerokościami i wysokościami wiaduktów, pod którymi przebiegają drogi samochodowe oraz bezpieczeństwem ruchu na drogach.

Sprzęt i środki materiałowe o różnych właściwościach ładowane i przewożone powinny być zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie zasadami i przepisami. Np. środki rażenia nie mogą być ładowane i przewożone razem z gazami sprężonymi, lub materiałami pędnymi i smarami. Po dokonaniu załadunku poszczególne pojazdy mechaniczne kieruje się do rejonów formowania, gdzie dowódcy rzutów przyjmują je od osób odpowiedzialnych za ładunek. Przybywające do rejonu formowania pojazdy ustawiane są w odpowiedniej kolejności, zgodnie ze schematem organizacji rzutu. Kierowcy pod nadzorem dowódców pojazdów dokonują kontroli umocowania ładunku oraz gotowości pojazdu do marszu.

Formowanie rzutów zabezpieczenia naziemnego jest to odpowiednie, zgodne ze schematem organizacyjnym ustawienie pojazdów mechanicznych,

zapewniające niezbędną prędkość marszu, dogodnie dowodzenie i stałą gotowość stanu osobowego do obrony. W tym celu przy formowaniu rzutów należy przestrzegać następujących ogólnych zasad:

- na prowadzącego rzut wyznacza się najlepiej wyszkolonego kierowcę oraz najsprawniejszy pod względem technicznym pojazd. W pojeździe tym znajdował się będzie dowódca rzutu wraz ze środkami łączności;
- w czole kolumny ustawia się pojazdy rozwijające najmniejszą prędkość oraz prowadzone przez kierowców słabiej wyszkolonych;
- w ogonie kolumny znajdować się powinny pojazdy o najlepszych właściwościach trakcyjnych, prowadzone przez najbardziej doświadczonych kierowców;
- w zasadniczej części kolumny pojazdy powinny być podzielone na rzuty samochodowe z zastosowaniem zasady rozródowania sprzętu poszczególnych służb do poszczególnych z nich oraz niegrupowania bezpośrednio obok siebie ładunków niebezpiecznych /środki rażenia, gazy techniczne, materiały pędne i smary/, a także ludzi.

Uwarunkowania te wynikają z nieregularności ruchu kolumn samochodowych /tendencji do rozciągania się i kurczenia/, dążności do zachowania żywotności i samodzielności taktycznej poszczególnych elementów oraz maksymalnego bezpieczeństwa.

Ponadto rzut zabezpieczenia naziemnego powinien posiadać: ubezpieczenie przednie - przedni patrol bojowy i patrol rozpoznania skażeń; techniczne zamykanie kolumny - pojazdy pomocy technicznej, rezerwowe, samochód sanitarny i przeciwpożarowy oraz tylny patrol bojowy.

W celu umożliwienia organom regulacji ruchu oraz dowódcom i sztabom rozpoznawania swoich pojazdów, wszystkie samochody powinny być odpowiednio oznakowane. Znak rozpoznawczy określany jest przez szczebel WLF i stanowi on sobą figurę geometryczną z odpowiednimi napisami.

Formowanie rzutu zabezpieczenia naziemnego odbywa się w rejonie formowania, który stanowi wydzieloną do tego celu część terenu o dobrze rozwiniętej sieci dróg, zapewniającą dobre warunki maskowania, manewrowania pojazdami, obrony i ochrony, a także wyjazdu na drogę marszu.

3. MARSZ RZUTÓW ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO

Marsz rzutów zabezpieczenia naziemnego składa się z następujących etapów:

- wyciąganie rzutu;
- pokonywanie zaplanowanych odcinków drogi marszu;

- odpoczynków;
- rozwijania sił i środków na nowym lotnisku lub ześrodkowania w wyznaczonym rejonie.

Wyciąganie rzutu ma na celu uzyskanie między poruszającymi się pojazdami i poszczególnymi elementami rzutu nakazanych odległości oraz uzyskaniu odpowiedniej prędkości na danym odcinku drogi marszu. Odbywa się ono na odcinku drogi między rejonem formowania a punktem wyjściowym marszruty i polega na stopniowym, kolejnym ruszaniu z miejsca i włączaniu się do ruchu poszczególnych pojazdów rzutu, z zachowaniem nakazanych odległości.

Wyruszenie rzutu z rejonu formowania musi być poprzedzone odpowiednimi sygnałami dowodzenia. W pierwszej kolejności podaje się sygnał "silniki w ruch". Przyjęcie i wykonanie sygnału kierowcy poszczególnych pojazdów sygnalizują uniesieniem lewej ręki do góry. Po odczekaniu czasu niezbędnego dla podgrzania silników /ok. 3 + 5 min w zależności od pory roku/ oraz upewnieniu się czy wszystkie zostały uruchomione podaje się sygnał do rozpoczęcia marszu. Kierowca pierwszego pojazdu rusza z miejsca i jedzie z prędkością ok. 10 km/h, po czym systematycznie zwiększa ją z takim wyliczeniem aby osiągnąć nakazaną prędkość jazdy w momencie, gdy wszystkie pojazdy będą już w ruchu. Kierowcy kolejnych pojazdów powinni ruszać z miejsca z opóźnieniem zapewniającym utrzymanie nakazanych odległości od poprzedzających pojazdów, lecz nie powodującym potrzeby dopędzania. Ma to istotne znaczenie dla zapewnienia zwarteści kolumny marszowej i zapobiega nadmiernemu rozciąganiu się rzutu.

Pokonywanie zaplanowanych odcinków drogi marszu jest głównym etapem przemieszczenia. Rozpoczyna się ono z chwilą przejścia czoła kolumny przez punkt wyjściowy marszruty. Po przejściu tego punktu dowódcą rzutu nakazuje przyjęcie odpowiedniej prędkości jazdy. Szczególną uwagę powinno się zwracać na dyscyplinę marszu. Zatrzymywanie pojazdów bez ważnej przyczyny jest niedopuszczalne. Jeżeli jednak z przyczyn technicznych okaże się konieczne, kierowca obowiązany jest zatrzymać pojazd na poboczu, a w wypadku jego braku jak najbliżej prawej krawędzi drogi. Następnie ustalić przyczynę niesprawności, usunąć ją lub poczekać na pojazd pomocy technicznej i po usunięciu uszkodzenia dołączyć do ogona rzutu poruszając się w ten sposób do czasu zarządzenia odpoczynku. W rejonie odpoczynku pojazd ten zajmuje uprzednio miejsce w rzucie.

Pokonywanie drogi marszu odbywa się prawą stroną jezdni. Lewa strona przeznaczona jest dla ruchu w przeciwnym kierunku oraz do wyprzedzania. Prawo wyprzedzania i przejazdu poza ustaloną kolejnością po-

siadają pojazdy dowództwa rzutu oraz osób funkcyjnych regulacji ruchu. Wyprzedzanie maszerującego rzutu przez pojedyncze pojazdy jest dopuszczalne wówczas, gdy na dużej odległości nie ma pojazdów jadących w kierunku przeciwnym oraz widoczność nie budzi zastrzeżeń.

W czasie jazdy dowódca rzutu może zmienić prędkość i odstępy między pojazdami w zależności od sytuacji oraz warunków terenowych i atmosferycznych. Np. prędkość zmniejsza się: w czasie przejazdu przez osiedla lub miasta, na przejazdach kolejowych, przy pokonywaniu przeszkód wodnych po mostach pontonowych, przy zmianie rodzaju nawierzchni drogi na gorszą itp. Odstępy między pojazdami zwiększa się: przed wzniesieniami i na spadkach dróg, w przypadku śliskiej nawierzchni, gołolodzi, odpierania ataku lotnictwa lub grup dywersyjno rozpoznawczych nieprzyjaciela, przy pokonywaniu zaminowanych lub skażonych środkami promieniotwórczymi odcinków dróg itp. Odstępy i prędkość jazdy należy zmniejszać w warunkach słabej widoczności /mgła, intensywne opady atmosferyczne, jazda z wykorzystaniem świateł maskujących itp./.

Istotne znaczenie dla sprawnego pokonywania drogi marszu przez rzuty zabezpieczenia naziemnego ma regulacja ruchu. Zasadniczo przemieszczające się rzuty będą korzystały z regulacji ruchu organizowanej przez wojska lądowe. Jednakże nie można wykluczyć konieczności organizowania jej we własnym zakresie, szczególnie na drogach bocznych, w rejonach odpoczynków oraz w rejonie nowego lotniska. W tym celu regulację ruchu organizuje się wydzielając grupę rekonesansową marszruty lub wysyła się w tym celu przed wymarszem rzutu specjalną grupę przeszkolonych w tym zakresie żołnierzy. Oficer wyznaczony do zorganizowania regulacji ruchu wystawia na trasie marszu posterunki, majaki, ruchome patrolę, znaki drogowe, kierunkowskazy i różne wskaźniki aż do chwili przejścia całej kolumny. Elementy regulacji ruchu zbierane są przez wyznaczony pojazd poruszający się w ogonie kolumny.

Na wszelkiego rodzaju wskaźnikach i kierunkowskazach ustawionych przez regulację ruchu przemieszczającego się rzutu zabezpieczenia naziemnego powinien znajdować się ustalony znak, w celu uniemożliwienia sugerowania się przez kierowców znakami ustawionymi przez obce kolumny. Żołnierze pełniący służbę regulacji ruchu powinni posiadać na lewym ramieniu opaski z odpowiednimi oznaczeniami oraz chorągiewki i latarki elektryczne trójkolorowe /białe, czerwone, zielone/.

Odpoczynki w czasie marszu organizuje się w określonych odstępach czasowych. Na pierwszy krótki odpoczynek rzut zabezpieczenia naziemnego zatrzymuje się po upływie 30 minut od chwili rozpoczęcia marszu. W tym celu poszczególne pojazdy zatrzymują się po prawej stronie drogi

w rejonie umożliwiającym maskowanie z zachowaniem zasad analogicznych jak w rejonie formowania. Kierowcy wyłączają silniki i przystępują do sprawdzenia prawidłowości pracy układów jezdnych pojazdów oraz zamocowania ładunków. Pozostali żołnierze wysiadają na prawą stronę drogi gdzie po sprawdzeniu obecności przez dowódców pojazdów zajmują miejsca stwarzające w miarę możliwości dogodne warunki do obrony. Dowódcy pojazdów wspólnie z kierowcami kontrolują stan zamocowania ładunku, po czym składają meldunek dowódcom grup samochodowych, a oł z kolei dowódcy rzutu.

powtore
Kolejne krótkie odpoczynki wyznacza się co 2-3 godziny marszu na przeciąg 15-20 minut. W tym celu rzut zatrzymuje się bezpośrednio na drodze posiadającej w miarę możliwości - szerokie pobocza, w miejscu zapewniającym dogodne maskowanie. Pojazdy zatrzymuje się możliwie najbliżej prawej krawędzi drogi w odległościach zapewniających bezkolidyjny ruch oraz umożliwiających swobodny manewr. Dla pojazdów pozostałych na drodze marszu z przyczyn technicznych pozostawia się wolne miejsca /po ok. 30 m/, które zajmą one po dopędzeniu rzutu w rejonach odpoczynku. *Postępek jednoczesny po 3-4 godz. marszu oraz polew postoj 2-pok*

Odpoczynki długie wyznacza się w marszu forsownym na początku drugiej jego połowy, na przeciąg 2-4 godzin. Organizuje się je w celu odpoczynku stanu osobowego, wydania i spożycia gorącej stawy, sprawdzenia stanu technicznego pojazdów i ewentualnego uzupełnienia w ich zbiornikach paliwa, usunięcia drobnych niesprawności, kontroli i poprawienia zamocowania ładunków, a także podciągnięcia pozostałych na drodze marszu pojazdów. Rejon długiego odpoczynku wyznacza się w pobliżu drogi marszu w terenie zalesionym, zapewniającym dogodne warunki maskowania. Pojazdy zjeżdżają z drogi marszu i ustawiają się grupami na drogach, duktach leśnych lub przesiekach prowadzących do niej z zachowaniem zasad jak przy odpoczynkach krótkich. Wjazdy i wyjazdy z rejonu odpoczynków powinny być tak zabezpieczone, aby nie powodowały kolizji w ruchu na drodze marszu. Drogi w tym rejonie powinny zapewniać przejazd samochodów technicznego zamykania w celu udzielenia pomocy technicznej i uzupełnienia paliwa. *postoj 2-4 godz. marszu*

Rozwijanie sił i środków rzutu zabezpieczenia naziemnego na nowym lotnisku rozpoczyna się od momentu ich przybycia do końcowego punktu marszruty, będącego jednocześnie punktem spotkaniowym z przedstawicielami grupy rekonesansowej lotniska. Punkt ten wyznacza się na drodze marszu rzutu w odległości 10-15 km od nowego lotniska, przy czym miejsce to znają tylko dowódcy rzutów i dowódca grupy rekonesansowej. Na punkcie tym rzut zatrzymuje się zgodnie z zasadami przyjętymi dla *postoj 2-4 godz. marszu*

krótkich odpoczynków, po czym pojazdy poszczególnych służb wyłącza się ze składu rzutu i kieruje do miejsc w rejonie lotniska wskazanych przez grupę rekonesansową.

W wypadku, gdyby takie spotkanie nie nastąpiło, dowódca rzutu powinien wysłać swoich przedstawicieli lub udać się osobiście na lotnisko w celu wyjaśnienia okoliczności nieprzybycia przedstawiciela grupy rekonesansowej na punkt spotkania, ustalenia sytuacji na lotnisku, dróg dojazdu oraz miejsc rozmieszczenia elementów rzutu. Po ustaleniu powyższego dowódca rzutu podejmuje decyzję odnośnie dalszego postępowania i jeśli nie stoi na przeszkodzie przystępuje do rozmieszczenia sił i środków na lotnisku rozformowując tym samym rzut.

Stan osobowy poszczególnych służb i pododdziałów po przybyciu do wyznaczonych przez grupę rekonesansową miejsc w rejonie lotniska przystępuje do rozwijania swych sił i środków i osiągnięcia gotowości do przyjęcia rzutu bojowego pułku lotniczego. Meldunki o gotowości do zabezpieczenia działań bojowych szefowie służb i dowódcy pododdziałów składają dowódcy rzutu, który za całość przez techniczne środki łączności składa meldunek na SD pułku. Po złożeniu meldunku przez dowódcę rzutu osoby funkcyjne rzutu zostają zwolnione z wyznaczonych na czas marszu obowiązków.

Przyjmuje się, że czas na wykonanie przedsięwzięć umożliwiających przyjęcie rzutu bojowego pułku na nowym lotnisku przez rzut naziemnego zabezpieczenia nie powinien przekroczyć 2 godz. od momentu rozpoczęcia wprowadzania.

Zesrodkowanie w wyznaczonym rejonie jest wariantem pośrednim występującym w przypadku, gdy w zadaniu dla rzutu nie określono kolejnego lotniska, a nastąpi to w stosunkowo niedługim czasie. W takim przypadku rzut zabezpieczenia naziemnego wprowadza się do wyznaczonego rejonu postępując analogicznie, jak przy organizacji długiego odpoczynku.

4. WŁAŚCIWOŚCI PRZEMIESZCZANIA RZUTÓW ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO W NOCY I W ZIMIE

Maszerujące rzuty zabezpieczenia naziemnego będąc znacznymi co do rozmiarów kolumnami pojazdów stanowią dla środków napadu powietrznego przeciwnika opłaczalne, a także stosunkowo łatwe do niszczenia obiekty. Dlatego też przemieszczanie ich w większości powinno być realizowane w nocy. Ograniczona widoczność, a tym samym trudniejsze wykrycie i atakowanie przez lotnictwo, sprzyja skrytemu wykonaniu tego przedsięwzięcia.

Przemieszczanie w nocy posiada jednak wiele ujemnych cech. Zmniejsza się wydatnie prędkość marszu, trudniejsze staje się dowodzenie, rosną potrzeby w zakresie regulacji ruchu, wzrasta zmęczenie stanu osobowego, a szczególnie kierowców, trudniejsza jest organizacja zabezpieczenia, a także wzrasta zużycie paliwa.

Marsz rzutu samochodowego w nocy powinien się odbywać bez użycia reflektorów samochodowych przy wykorzystaniu świateł maskujących typu "Notek" lub noktowizorów. Wymaga to od kierowców dużego doświadczenia i odpowiednich umiejętności, które powinni oni zdobyć w okresie szkolenia programowego. Niezależnie od tego w okresie przygotowania bezpośredniego do marszu nocnego dowódców pojazdów i kierowców należy dokładnie zapoznać z drogą marszu na podstawie szczegółowej mapy. Podczas marszu dowódcy pojazdów powinni obserwować drogę, pomagać kierowcom w zachowaniu orientacji oraz zapobiegać zasypianiu.

Przewidując marsz nocny należy w czasie dnia zapewnić stanowi osobowemu odpowiedni czas na odpoczynek. Podczas marszu z reguły nie organizuje się odpoczynków długich. Krótkie odpoczynki natomiast mogą być organizowane częściej. W czasie odpoczynków czoło i ogon rzutu zabezpiecza się przez wystawienie posterunków ostrzegawczych.

Przemieszczenie rzutów zabezpieczenia naziemnego w zimie jest przedsięwzięciem trudnym i skomplikowanym. Występujące w tym okresie także zjawiska atmosferyczne jak gołoledź, wichury, zamiecie śnieżne i zaspasy oraz mgły i zamglenia znacznie utrudniają realizację tego przedsięwzięcia powodując znaczne obniżenie tempa marszu, a niejednokrotnie nawet nieprzewidziane postoje. W takich warunkach ograniczona staje się możliwość korzystania z nieobsługiwanych dróg.

Istotnymi czynnikami w warunkach zimy są również niska temperatura oraz pory doby. Niska temperatura obniża tempo pracy, utrudnia rozruch silników, a także wymaga odpowiedniego zabezpieczenia stanu osobowego i sprzętu powodując tym samym wydłużenie czasu na przygotowanie do marszu. Znaczna przewaga czasu nocnego nad dziennym powoduje, że przygotowanie to niejednokrotnie musi być realizowane po zapadnięciu zmroku, co nie stwarza sprzyjających warunków. Dotyczy to szczególnie specjalnego przygotowania miejsc załadunku, rejonów formowania, pojazdów mechanicznych, a także stanu osobowego.

Ponadto utrudnione jest również w warunkach zimy maskowanie.

5. ZABEZPIECZENIE PRZEMIESZCZENIA

Zabezpieczenie przemieszczenia to ogólnie definiując kompleks przedsięwzięć mających na celu stworzenie optymalnych warunków gwarantujących zachowanie wysokiej gotowości i zdolności do realizacji kolejnych zadań przez rzuty. Obejmuje ono:

- zabezpieczenie bojowe;
- "- materiałowe;
- "- techniczne;
- "- medyczne;
- "- ruchu.

Zabezpieczenie bojowe przemieszczania rzutów zabezpieczenia naziemnego organizuje się w celu ich obrony i ochrony przed napadem nieprzyjaciela z ziemi i z powietrza. W zakres tego przedsięwzięcia wchodzi:

- obserwacja terenu i powietrza;
- maskowanie;
- obrona i ochrona rzutów;
- rekonesans rejonów postoju rzutu/formowania, alarmowych, odpoczynków i ześrodkowania/drogi marszu i nowego lotniska;
- obrona przed bronią masowego rażenia.

Do prowadzenia obserwacji nieprzyjaciela naziemnego i powietrznego wyznacza się obserwatorów ze składu stanu osobowego przewożonego w rzutach samochodowych. Obserwatorzy wyznaczeni według zasady - po jednym na każdy kierunek /na prawo, na lewo, do przodu i do tyłu/ - znajdują się w przednim i tylnym patrolu bojowym oraz na każdym pojeździe przewożącym ludzi. Zadaniem ich oprócz ostrzegania o zagrożeniu uderzeniem nieprzyjaciela naziemnego i powietrznego jest przekazywanie sygnałów dowodzenia i alarmowania podawanych przez dowódcę rzutu. Pełnią również swą rolę w czasie postoju rzutu /rejonach formowania, alarmowych, odpoczynków i ześrodkowania/.

Maskowanie w okresie przemieszczania rzutu zabezpieczenia naziemnego stanowi jedno z ważniejszych zagadnień. Dla skutecznej jego realizacji marsz rzutu najczęściej wykonywany jest nocą. W przypadku konieczności kontynuowania marszu w dzień pojazdy mechaniczne maskuje się wykorzystując etatowe i podręczne środki. Rejony postoju rzutów powinny być wybierane na skraju lasów liściastych, wykorzystując drogę marszu lub odcinki dróg do niej prowadzące. Sposób maskowania pojazdów i sprzętu należy dostosować do pory roku i warunków terenowych.

Do obrony i ochrony rzutów wykorzystuje się /w zależności od potrzeb/ cały stan osobowy. W czasie marszu rzuty od czoła i ogona ubez-

placzą się przednim i tylnymi patrolami bojowymi. Wydzielano są one ze składu kompanii ochrony w sile 10-15 żołnierzy uzbrojonych w broń maszynową i poruszają się na transporterach opancerzonych lub specjalnie do tego celu wydzielonych samochodach w odległości wzrokowej /0,5 + 1 km/. Ponadto w skład przedniego patrolu bojowego włącza się drużynę rozpoznania skażeń.

W rejonach postoju rzutu na zagrożone kierunki wydziela się ze składu patroli bojowych część sił z bronią maszynową do zajęcia obrony naziemnej. Pozostała część patroli bojowych w postaci 2 - 3 osobowych patroli ruchomych ochrania rzut przez patrolowanie i prowadzenie obserwacji. W zależności od sytuacji, do ubezpieczenia rzutu w rejonach postoju można wyznaczyć żołnierzy z przewożonych pododdziałów.

W przypadku ataku nieprzyjaciela na rejon postoju rzutu do jego odparcia wykorzystuje się cały stan osobowy, przy czym za bezpośrednią ochronę poszczególnych pojazdów odpowiadają kierowcy. W przypadku ataku nieprzyjaciela na maszerujący rzut zwiększa się pędność marszu i odległości między pojazdami oraz prowadzi się ogień w ruchu.

Do osłony maszerującego rzutu od uderzeń nieprzyjaciela powietrznego przeznaczona jest bateria artylerii przeciwlotniczej. Bateria ta dzieli się na dwie części /po trzy działony/, które przydziela się do pierwszego i ostatniego rzutu samochodowego. Armaty przeciwlotnicze zajmują miejsca od czoła rzutów samochodowych, do których zostały przydzielone, a ich obsługi przewożone są częściowo na nich /dwóch celowniczych i ładowniczy/, częściowo zaś na samochodach-ciągnikach. W wypadku zbliżania się w kierunku maszerującego rzutu samolotów nieprzyjaciela, artyleria zatrzymuje się po prawej stronie drogi i prowadzi ogień. Po odparciu ataku samolotów artyleria dołącza do rzutu i zajmuje swoje miejsce w ugrupowaniu marszowym. W rejonach postoju rzutu artyleria każdorazowo zajmuje stanowiska ogniowe na kierunkach spodziewanego ataku lotnictwa nieprzyjaciela. W rejonach tych wyznacza się działon dyżurny, pozostałe zaś przebywają w pobliżu armat, spożywając posiłki i odpoczywając.

Zwalczanie celów powietrznych na małych wysokościach realizuje ponadto cały stan osobowy przewożony w rzucie zabezpieczenia naziemnego prowadząc ogień z broni strzeleckiej.

Rekonesans rejonów postoju rzutu prowadzi się w celu ustalenia aktualnego ich stanu i terenu przyległego, stanu dróg oraz ewentualnego zagrożenia przez grupy dywersyjne. Za organizację rekonesansu rejonów formowania, alarmowych, ześrodkowania i nowego lotniska odpowiedzialny jest sztab pułku lotniczego. Rekonesans rejonów odpoczynków oraz drogi

marszu organizuje dowódca rzutu zabezpieczenia naziemnego, wysyłając z odpowiednim wyprzedzeniem grupę ludzi.

Obrona przed bronią masowego rażenia polega zasadniczo na odpowiednim rozśrodkowywaniu pojazdów mechanicznych w rejonach postoju rzutu oraz wykorzystywaniu właściwości terenu. W okresie zagrożenia uderzeniem jądrowym lub chemicznym w maszerującym rzucie zwiększa się odległości między pojazdami oraz nakazuje się stanowi osobowemu przygotowanie środków indywidualnej ochrony.

Zabezpieczenie materiałowe przemieszczenia polega na zaopatrywaniu rzutów w środki materiałowe niezbędne do wykonania marszu. Są to środki spożywcze, materiały pędne i smary, części zamienne do pojazdów mechanicznych, środki medyczne, umundurowanie, amunicja strzelecka, środki maskownicze, sygnalizacyjne, do odkażania i dezaktywacji, materiały propagandowe oraz inne środki, których potrzeba wynika w czasie marszu. Należy podkreślić, że zabezpieczenie materiałowe przemieszczenia nie następuje większych trudności, ponieważ każdy rzut posiada po ok. 50% sił i środków każdej służby. Pojazdy mechaniczne posiadają zapas paliwa zabezpieczający przebieg 650 km bez potrzeby jego uzupełniania. Ponadto w każdym rzucie jest przewożona ilość paliwa samochodowego stanowiąca 0,75 jednostki napełnienia. Żywnienie stanu osobowego w czasie marszu organizowane jest w zależności od sytuacji i dysponowanego czasu. Przed rozpoczęciem marszu i podczas długiego odpoczynku wydaje się gorącą strawę. Przygotowanie gorącej strawy w rejonach długiego odpoczynku odbywa się w kuchniach polowych, które do rejonów tych wysyłane są z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. Kuchnie polowe przydziela się do każdego rzutu samochodowego /po 1/.

Ponadto z zasady, dla całego stanu osobowego rzutu na czas przemieszczenia wydaje się suchą rację dzienną. Pozwala zabezpieczyć żywienie kierowców i stan osobowy, który z powodu awarii pojazdów w czasie marszu nie może dołączyć do rzutów. Z gorącej strawy mogą oni korzystać w punktach żywienia organizowanych przy głównych marszrutach w strefie frontu.

Zabezpieczenie techniczne przemieszczenia rzutu obejmuje szereg przedsięwzięć organizacyjno-technicznych związanych z obsługą, remontem, ewakuacją i zaopatrywaniem pojazdów mechanicznych. W celu realizacji zadań zabezpieczenia technicznego organizuje się techniczne zamykanie rzutu, które stanowią ludzie, pojazdy mechaniczne, sprzęt i urządzenia służące do udzielania pomocy kierowcom, których pojazdy uległy uszkodzeniu w drodze. Do składu technicznego zamykania rzutu wydziela się:

- ruchome warsztaty samochodowe - /B₁ i B₂/Sam/, ładownię akumulatorów /LA/Sam/ wóz obsługi smarowniczej /WOS/;
- pojazdy z częściami zamiennymi;
- ciągniki ewakuacyjne;
- samochody cysterny z paliwem samochodowym;
- pojazdy rezerwowe i wózki ewakuacyjne;
- motocykle dla zorganizowania ruchomych patroli;
- wozy bojowe straży pożarnej;
- dźwigi samochodowe;
- samochody sanitarne.

Najważniejszym elementem technicznego zamykania rzutu są warsztaty samochodowe oraz pojazdy z częściami zamiennymi wyposażone w odpowiednie zestawy remontowe. Na dowódcę technicznego zamykania rzutu z zasady wyznacza się oficera służby samochodowej, który pełni jednocześnie obowiązki pomocnika dowódcy rzutu do spraw technicznych.

Zadaniem technicznego zamykania rzutu jest:

- prowadzenie remontów bieżących na pojazdach mechanicznych, które uległy uszkodzeniu w drodze;
- ewakuacja uszkodzonych pojazdów lub ich usuwanie z drogi jeśli nie nadają się do remontu lub ewakuacji;
- doraźne zaopatrywanie pojazdów w części zamienne, materiały techniczne oraz materiały pędne i smary.

W przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego w drodze dowódca technicznego zamykania rzutu podejmuje decyzję w zakresie udzielenia pomocy technicznej wydzielając w tym celu odpowiednie siły i środki. Pomocy tej mogą udzielać obsługi warsztatów samochodowych całością sił lub wydzielając mechanika z odpowiednim zestawem narzędzi oraz ruchome patrole remontowe. W razie braku możliwości dokonania remontu w krótkim czasie /do 2 godz./ uszkodzony pojazd holuje się do rejonu najbliższego odpoczynku gdzie powinien on być niezwłocznie usprawniony. Ładunek z uszkodzonego pojazdu przeładowuje się na pojazdy rezerwowe, względnie po wyczerpaniu takich możliwości równomiernie rozkłada się na inne pojazdy rzutu.

Ewakuację uszkodzonych pojazdów techniczne zamykanie rzutu z zasady prowadzi do rejonów odpoczynków, a w przypadkach wymagających dłuższego czasu remontu /powyżej 2 godz./ na lotniska bazowania. Zasada ta w szczególności dotyczy pojazdów stanowiących pojedyncze egzemplarze sprzętu /dystrybutor tlenowy, powietrzno-azotowy, lub olejowy, UFG, wirnikowy zgarniacz śniegu, itp./. Pojazdy mechanicznie nie nadające się do remontu należy usunąć z drogi wymontowując jednak zespoły

i części sprawne technicznie. Prowadząc remont i ewakuację uszkodzonych pojazdów należy dbać, aby wydzielane do tego celu siły i środki nie "oderwały się" od maszerującego rzutu.

Doraźne zaopatrywanie pojazdów polega na dostarczaniu do nich tych środków materiałowych, których potrzeba zaistniała w czasie marszu i wynika wskutek oddziaływania nieprzyjaciela, awarii lub innych nieprzewidzianych czynników lub sytuacji. Sprowadza się to najczęściej do zaopatrywania w części zamienne, materiały pędne i smary, materiały eksploatacyjne itp. Uzupełnienie wszelkiego rodzaju innych środków materiałowych powinno odbywać się w czasie odpoczynków.

Zabezpieczenie medyczne przemieszczenia rzutu organizuje się w celu utrzymania wysokiej zdrowotności stanu osobowego, udzielania pomocy chorym i porażonym, a także realizacji przedsięwzięć profilaktycznych i sanitarno-epidemiologicznych zarówno w czasie marszu, jak i w rejonach postoju. Środkami zabezpieczenia medycznego są apteczki, indywidualne pakiety, torby sanitariuszy, samochody sanitarne wraz z wyposażeniem, samochody ze środkami medycznymi, szpitale wojskowe i społecznej służby zdrowia rozmieszczone w pobliżu drogi marszu, a także punkty zabiegów specjalnych.

Siły kompanii medycznej dzielą się na dwie części, przy czym szefami zabezpieczenia medycznego rzutów są lekarze. Do realizacji zadań zabezpieczenia medycznego wykorzystuje się także nieetatowe drużyny sanitarne znajdujące się w każdym pododdziale.

Udzielanie pomocy medycznej zasadniczo odbywa się w rejonach odpoczynków. Porażonych i chorych wymagających leczenia, po udzieleniu pierwszej pomocy ewakuuje się transportem sanitarnym rzutu do najbliższych szpitali /wojskowych lub cywilnych/ na zasadzie jednorazowego obłożenia. Do ewakuacji można wykorzystywać samochody ogólnego przeznaczenia do uprzednim ich dostosowaniu.

Działalność profilaktyczna i sanitarno-epidemiologiczna polega na udziale personelu służby zdrowia rzutu w rekonesansie rejonów postoju, sprawdzaniu źródeł wody, nadzorze nad przygotowaniem strawy i stanem przewożonej żywności.

W wypadku skażenia rzutu środkami chemicznymi lub biologicznymi, a także środkami promieniotwórczymi, służba zdrowia kieruje przebiegiem zabiegów sanitarnych oraz prowadzi badania stanu osobowego.

Zabezpieczenie ruchu maszerujących rzutów zabezpieczenia naziemnego organizowane jest zasadniczo na terytorium kraju przez organa regulacji ruchu szefostwa komunikacji wojsk. Są nimi komendy kierowania ruchem wojsk /KKRW/ i podporządkowane im komendy stref kierowania

ruchem wojsk /KSKRW/, które wystawiają posterunki regulacji ruchu na ważniejszych skrzyżowaniach dróg. Na froncie zewnętrznym funkcje te przejmują organa regulacji ruchu frontu, a w pasie działania armii - armijne. Dlatego też przemieszczenie rzutów musi się odbywać w warunkach ścisłego uzgodnienia z wymienionymi organami oraz musi być ujęte w "planie przegrupowania wojsk frontu". Uzgodnień tych dokonuje wyspecjalizowana komórka w sztabie tyłów wojsk lotniczych frontu /WLF/, które w formie zadania /np. terminu przekroczenia przeprawy, itp./ przokazywane są do pułku lotniczego.

Zabezpieczenie ruchu we własnym zakresie organizowane będzie na drogach nieobsługiwanych przez etatowe organa drogowe. W tym celu pułki lotnicze posiadają nieetatowe pododdziały regulacji ruchu, których zadaniem będzie wystawianie posterunków. Posterunki regulacji ruchu zwykle wystawia się przy:

- węzłach i odgałęzieniach dróg, skrzyżowaniach, trudnych do przebycia odcinkach, objazdach i zjazdach oraz końcach dróg o ruchu jednokierunkowym;

- dużych mostach i innych przeprawach przez przeszkodę wodną;

- przełęczach i cieśninach oraz drogach i przejściach przez zapory minowe;

- granicach odcinków dróg i rejonów skażonych.

Pododdział regulacji ruchu mający ograniczone możliwości ze względu na niewielką ilość ludzi, wystawia posterunki w najbardziej koniecznych miejscach, stosując zasadę rotacji regulujących. Do wykonywania zadań regulacji ruchu dowódca pododdziału otrzymuje samochód, przy pomocy którego będzie dokonywał rozstawienia posterunków wyprzedzając maszerujący rzut. Zdejmowanie żołnierzy regulacji ruchu z posterunków następuje przez ostatni pojazd po przejściu sił rzutu zabezpieczenia naziemnego. Żołnierze zdjęci z posterunków, w czasie odpoczynków ponownie zabierani są przez dowódcę regulacji ruchu i ponownie wystawiani na kolejnych wyznaczonych przez dowódcę rzutu punktach.

6. OSOBY FUNKCYJNE RZUTU I ICH ZASADNICZE OBOWIĄZKI

Na okres przemieszczenia spośród stanu osobowego rzutu zabezpieczenia naziemnego wyznacza się następujące osoby funkcyjne:

- dowódcę rzutu zabezpieczenia naziemnego;
- zastępcę dowódcy ds. politycznych;
- szefa sztabu rzutu;
- pomocnika dowódcy rzutu ds. technicznych;
- szefa zabezpieczenia medycznego;

- szefa łączności;
- dowódców rzutów samochodowych;
- dowódcę technicznego zamykania rzutu;
- dowódców pojazdów mechanicznych.

Dowódcę rzutu zabezpieczania naziemnego wyznacza się spośród najbardziej doświadczonych oficerów, zajmujących kierownicze stanowiska w służbach i pododdziałach zabezpieczenia. Jest on odpowiedzialny za stan osobowy, stan pojazdów mechanicznych, sprzętu i wszystkich środków materiałowych przewożonych w rzucie oraz terminowe przybycie do miejsca przeznaczenia. Jeżeli miejscem tym jest nowe lotnisko operacyjne dowódca rzutu odpowiada także za jego rozformowanie i rozwinięcie zgodne z planem opracowywanym przez grupę rekonesansową. Dowódca rzutu zabezpieczenia naziemnego dowodzi bezpośrednio pierwszym rzutem samochodowym, pozostałymi zaś poprzez dowódców rzutów samochodowych. Do jego obowiązków należy:

- pobranie w sztabie pułku dokumentów rzutu zabezpieczenia naziemnego;
- kierowanie procesem formowania rzutu, a w tym przyjmowanie meldunków od szefów służb i dowódców pododdziałów o stanie i gotowości sił i środków do marszu;
- studiowanie drogi marszu z mapy i sprecyzowanie wniosków w zakresie organizacji marszu;
- postawienie zadań osobom funkcyjnym rzutu /w tym i dowódcy grupy rekonesansowej drogi marszu, jeśli taka będzie organizowana własnymi siłami/;
- wysłuchanie meldunków osób funkcyjnych rzutu w zakresie specjalistycznego przygotowania rzutu do marszu.

Po zapoznaniu się z zadaniem oraz drogą marszu dowódca rzutu zarządza zbiórkę stanu osobowego i udziela instruktażu, podczas którego podaje drogę oraz przypomina niektóre zasady marszu rzutu zwracając uwagę na te z nich, które mają wpływ i wynikają z otrzymanego zadania. Oddzielnie dowódca rzutu powinien udzielić instruktażu stanowi osobowemu przedniego i tylnego patrolu bojowego.

W czasie marszu dowódca rzutu obowiązany jest do prowadzenia rzutu zgodnie z opracowanym schematem, stałego orientowania się w terenie, wydawania niezbędnych zarządzeń usprawniających marsz, a w razie napadu nieprzyjaciela podejmowania stosownych decyzji w celu jego odparcia. W razie napotkania skażonego lub uszkodzonego odcinka drogi jest uprawniony do podjęcia decyzji w zakresie jego objazdu lub pokonania. W czasie zbliżania się rzutu do punktu spotkaniowego z grupą

rekonesansową /lotniska lub rejonu ześrodkowania/ dowódca rzutu przekazuje dowodzenie szefowi sztabu rzutu, po czym wyprzedzając rzut udaje się na spotkanie z dowódcą grupy. Na punkcie tym, do momentu przybycia rzutu, zapoznaje się z wynikami rekonesansu i planem rozmieszczenia rzutu. Po przybyciu całości sił i środków na punkt spotkaniowy dowódca rzutu zbiera szefów służb i dowódców pododdziałów oraz stawia zadanie rozformowania rzutu. Szefowie służb i dowódcy pododdziałów pod kierunkiem przedstawicieli z grupy rekonesansowej wyprowadzają swoje siły i środki ze składu rzutu i rozmieszczają w wyznaczonych miejscach.

Zastępcę dowódcy rzutu ds. politycznych wyznacza się spośród oficerów politycznych pułku. Jest on wspólnie z dowódcą rzutu odpowiedzialny za stan moralno-polityczny ludzi, dyscyplinę marszu, zachowanie tajemnicy wojskowej, stan sprzętu i uzbrojenia, wyposażenie, żywienie, przestrzeganie zasad maskowania, a szczególnie nastroje wśród stanu osobowego. Do jego obowiązków należy mobilizacja żołnierzy do jak najlepszego wykonania zadania, informowanie o ważniejszych wydarzeniach politycznych, zwalczanie wrogiej propagandy, popularyzowanie przykładów bohaterstwa, męstwa i odwagi, zapoznawanie stanu osobowego w rejonach postoju z materiałami propagandowymi i biuletynami oraz stała troska o zapewnienie mu możliwie najlepszych warunków bytowych. Do realizacji zadań pracy partyjno-politycznej zastępca dowódcy rzutu angażuje członków partii oraz aktyw młodzieżowy.

Szefa sztabu rzutu zabezpieczania naziemnego wyznacza się spośród oficerów sztabu pułku lub oficerów sztabów pododdziałów zabezpieczających. Jest on odpowiedzialny za organizację rzutu, obronę i ochronę, maskowanie oraz łączność i dowodzenie. Do jego obowiązków należy:

- ustawienie pojazdów zgodnie ze schematem organizacji rzutu;
- stawianie zadań dowódcy pododdziału chemicznego w zakresie obrony przed bronią masowego rażenia;
- udzielanie wytycznych i nadzór nad realizacją przedsięwzięć dotyczących maskowania;
- udzielanie wytycznych i stawianie zadań w zakresie organizacji obrony i ochrony naziemnej i przeciwlotniczej;
- dokonywanie zmian i bieżące uaktualnianie dokumentacji rzutu;
- utrzymywanie łączności z SD pułku i dywizji zgodnie z wytycznymi przełożonych oraz organizację łączności wewnątrz rzutu;
- przygotowywanie i opracowywanie danych do podjęcia decyzji przez dowódcę rzutu;
- nadzór nad realizacją zadań stawianych osobom funkcyjnym przez dowódcę rzutu oraz przyjmowanie meldunków;

- organizację obserwacji i przekazywanie sygnałów alarmowania i ostrzeżenia;

- bieżące orientowanie się w sytuacji bojowej i drogowej, zbieranie danych o stanie osobowym, sprzęcie i środkach materiałowych w rzucie, oraz składanie meldunków dowódcy rzutu.

Szef sztabu w imieniu dowódcy ma prawo wydawania poleceń i zarządzeń całemu stanowi osobowemu rzutu, a w razie nieobecności pełni jego obowiązki.

Pomocnika dowódcy rzutu ds. technicznych z zasady wyznacza się spośród najbardziej doświadczonych oficerów służby samochodowej. Odpowiada on za organizację zabezpieczenia technicznego przemieszczenia oraz podejmowanie decyzji w zakresie użycia sił i środków technicznego namykania rzutu. Do jego obowiązków należy:

- nadzór nad realizacją przedsięwzięć zabezpieczenia technicznego;

- dbałość o stan techniczny i sprawność transportu samochodowego rzutu;

- udzielanie szczegółowych wytycznych i stawianie zadań personelowi służby samochodowej znajdującego się w rzucie;

- zbieranie meldunków o stanie technicznym pojazdów znajdujących się w rzutach samochodowych;

- organizowanie i udzielanie pomocy technicznej oraz ewakuacji uszkodzonych pojazdów;

- organizowanie zaopatrywania pojazdów w materiały pędne i smary, materiały eksploatacyjne oraz części zamienne.

Pomocnik dowódcy rzutu ds. technicznych ponadto systematycznie informuje dowódcę rzutu o stanie technicznym pojazdów oraz realizowanych przedsięwzięciach.

Szefa zabezpieczenia medycznego rzutu wyznacza się spośród lekarzy kompanii medycznej. Jest on odpowiedzialny za organizację i realizację zabezpieczenia medycznego rzutu. Do jego obowiązków należy:

- udzielanie pomocy porażonym i chorym;

- kierowanie ewakuacją medyczną transportem sanitarnym;

- nadzorowanie pracy personelu bloku żywnościowego;

- organizację kontroli stanu sanitarno-epidemiologicznego rejonów postoju lub rozwinięcia;

- kierowanie zabiegami sanitarnymi w wypadku skażenia środkami chemicznymi lub promieniotwórczymi;

- sprawdzanie stanu źródeł wody pod względem jej przydatności do celów spożywczych.

Szef zabezpieczenia medycznego kieruje pracą całego stanu osobowego służby medycznej znajdującego się w rzucie.

Szefa łączności rzutu wyznacza się spośród oficerów łączności pułku. Jest on pomocnikiem szefa sztabu rzutu ds. łączności i przełożonym wszystkich żołnierzy łączności i radiotechnicznego ubezpieczenia lotów. Odpowiada za organizację i utrzymanie łączności z przełożonym /SB pułku i dywizji/ oraz wewnątrz rzutu. Do jego obowiązków należy:

- kontrola i utrzymanie wysokiej sprawności technicznej środków łączności rzutu;
- kontrola stanu ilościowego sprzętu, urządzeń i środków materiałowych służby łączności i RUL;
- rozmieszczenie zgodnie ze schematem organizacji rzutu środków łączności oraz kontrola prawidłowości ich funkcjonowania;
- znajomość aktualnych danych radiowych oraz przestrzeganie dyscypliny rozmówniczej i zasad tajnego dowodzenia;
- prowadzenie ciągłego nasłuchu w sieci radiowej ostrzegania i powiadamiania oraz przekazywanie informacji szefowi sztabu;
- organizacja łączności w rejonach postoju i rozwinięcia rzutu.

Przy organizacji łączności wewnętrznej i zewnętrznej szef łączności rzutu postępuje wg zasad ustalonych przez szefa łączności pułku oraz dowódcy rzutu.

Dowódców rzutów samochodowych wyznacza się spośród oficerów zajmujących stanowiska szefów służb lub dowódców pododdziałów. Dowódca rzutu samochodowego odpowiada za stan osobowy, pojazdy mechaniczne, sprzęt i środki materiałowe znajdujące się w rzucie. Jest odpowiedzialny za przestrzeganie dyscypliny marszu, obronę, ochronę i maskowanie podczas marszu oraz w rejonach postoju. Dowódca rzutu samochodowego niezbędną dokumentację otrzymuje od szefa sztabu rzutu zasadniczo w rejonie formowania. Dokumentację tę będącą częścią składową dokumentacji rzutu zabezpieczenia naziemnego stanowią:

- schemat organizacji rzutu samochodowego;
- wykaz stanu osobowego;
- wykaz sprzętu oraz środków materiałowych;
- schemat marszu rzutu na mapie 1:200 000;
- tabela sygnałów dowodzenia i alarmowania.

Dowódca rzutu samochodowego schemat marszu rzutu niekiedy może otrzymać w rejonie alarmowym. Może również opracować go osobiście na posiadanej mapie na podstawie otrzymanego zadania.

Obowiązki dowódcy rzutu samochodowego są analogiczne, jak dowódcy rzutu zabezpieczenia naziemnego w stosunku do całego rzutu.

Dowódcę technicznego zamykania rzutu wyznacza się spośród kadry zawodowej służby samochodowej. Podlega on bezpośrednio pomocnikowi dowódcy rzutu ds. technicznych. Jest przełożonym kierowców i mechaników warsztatów samochodowych, dźwigu, samochodów z częściami zamiennymi i pojazdów z materiałami pędnymi i smarami samochodowymi, oraz bezpośrednim realizatorem przedsięwzięć z zakresu pomocy technicznej.

Dowódców pojazdów mechanicznych wyznacza się spośród stanu osobowego rzutu zabezpieczenia naziemnego. Najczęściej obowiązki te powierza się kadrze zawodowej.

Dowódca pojazdu odpowiada za ludzi, sprzęt i środki materiałowe przewożone na pojeździe, dyscyplinę żołnierzy, obronę i ochronę pojazdu oraz jego maskowanie. Jest przełożonym kierowcy i wszystkich żołnierzy przewożonych pojazdem oraz bezpośrednio nadzoruje wykonywanie wszystkich zarządzeń, rozkazów i poleceń wydawanych przez dowódcę rzutu.

ZAKOŃCZENIE

Przemieszczanie rzutów zabezpieczenia naziemnego pułku lotniczego jest przedsięwzięciem skomplikowanym i trudnym w realizacji w warunkach współczesnego pola walki. Jest także czynnikiem warunkującym zapewnienie ciągłości działań bojowych i lotnictwa, dlatego też powinno być realizowane w sposób skryty i w jak najkrótszym czasie, zapewniającym możliwość manewru lotniskowego. Wymaga to odpowiedniego przygotowania stanu osobowego i sprzętu, a także wykonania wielu przedsięwzięć organizacyjnych, które omówiono w treści niniejszego skryptu. Należy jednak zwrócić uwagę, że w treści rozważono jeden z możliwych wariantów /najprostszy/ zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego przy wykorzystaniu rzutów zabezpieczenia naziemnego - na dwóch lotniskach, bazowania i lotnisku operacyjnym. Dla zwiększenia bezpieczeństwa działania lotnictwa na współczesnym polu walki przyjmuje się, że powinno ono bazować na jednym lotnisku siłami do eskadry. Pojęciem lotniska obejmuje się tu i drogowe odcinki lotniskowe. Takie rozśrodkowane bazowanie stawia przed siłami i środkami zabezpieczenia naziemnego daleko trudniejsze i bardziej skomplikowane zadanie, polegające na wydzieleniu ze składów rzutów zabezpieczenia naziemnego elementów, zdolnych do realizacji zadań zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa /kluozy, eskadr/ w oderwaniu od sił głównych. Oczywiście jest, że sytuacja taka jest możliwa na krótki okres czasu, rzędu kilku lub kilkunastu godzin, lecz może być wymuszona przez przeciwnika. Należy zatem przewidywać konieczność takiego działania, a organizując je przestrzegać zasad omówionych w treści skryptu zarówno w stosunku do całości sił rzutu jak i mniejszych elementów z niego wydzielanych.

- pomocnik ds. technicznych - szef służby samochodowej bzaop
- szef zabezpieczenia medycznego - dowódca kompanii medycznej
- szef łączności rzutu - dowódca kompanii łączności
- dowódca technicznego zamykania - dowódca prpk
- dowódca II rzutu samochodowego - dowódca kompanii transportowej
- dowódca III rzutu samochodowego - szef służby U+E bzaop.....

6. Skład i organizacja rzutu zgodnie z podziałem sił i środków oraz schematem organizacji rzutu i wykazami stanu osobowego.

- Droga marszu rzutu
-
- Punkt wyjściowy, krótkie odpoczynki
- długi odpoczynek
- Punkt spotkania z grupą rekonesansową
- Przemieszczenie rzutu zgodnie ze schematem marszu,
- Czas mijania punktu wyjściowego
- Przybycie na punkt spotkania
- Czas osiągnięcia gotowości do przyjęcia rzutu powietrznego pułku na nowym lotnisku

7. Regulację ruchu zabezpieczyć nieetatowym plutonem regulacji ruchu wg wytycznych dowódcy rzutu.

8. Na czas przemieszczenia wydać dla stanu osobowego I rzutu należność żywnościową "P". W rejonie długiego odpoczynku wydać gorącą strawę. Żywnienie na nowym lotnisku zorganizować przez przygotowanie gorących posiłków w kuchniach polowych i kasynie polowym. Na czas marszu zabrać zapas wody dla celów bytowych.

Uzupełnienie paliwa samochodowego w zbiornikach pojazdów z zapasu doraźnego przewożonego przy pojazdach oraz cystern z paliwem samochodowym ugrupowanych w składzie technicznego zamykania rzutu.

Zabezpieczenie techniczne marszu organizować przy wykorzystaniu ruchomych warsztatów remontowych. Ewakuację uszkodzonych pojazdów mechanicznych prowadzić siłami i środkami technicznego zamykania rzutu do rejonu długiego odpoczynku oraz na nowe lotnisko.

Zabezpieczenie medyczne rzutu organizować siłami i środkami wydzielonymi do rzutu. Ewakuację porażonych i chorych prowadzić własnym transportem do szpitali wojskowych i szpitali społecznej służby zdrowia na zasadach jednorazowego obłożenia rozmieszczono-

nych w m.
.....

9. Obronę i ochronę organizować całym stanem osobowym rzutu. Od czoła i ogona rzut ubezpieczyć patrolami bojowymi.

10. Łączność w rzucie zorganizować zgodnie ze schematem łączności.

11. SD pułku:

do na lotnisku

od na lotnisku

Moim zastępcą na lotnisku dowódca I rzutu zabezpieczenia naziemnego, na lotnisku dotychczasowego bazowania - etatowi.

12. Meldunki składać na SD pułku o:

- sformowaniu rzutu;
- przekroczeniu punktu wyjściowego;
- osiągnięciu rejonu długiego odpoczynku;
- przybyciu na lotnisko operacyjne;
- osiągnięciu gotowości do przyjęcia rzutu powietrznego.

SZEF SZTABU

..... PUŁKU LOTNICTWA
MYŚLIWSKO-BOMBOWEGO

.....
stopień, imię i nazwisko

DOWÓDCA

..... PUŁKU LOTNICTWA
MYŚLIWSKO-BOMBOWEGO

.....
stopień, imię i nazwisko

DOWÓDCA PUŁKU LOTNICTWA MYŚLIWSKO-BOMBOWEGO

DNIA _____

SCHEMAT ORGANIZACJI I RZUTU ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO.....plmb

DOWÓDCA I RZUTU NAZIEMNEGO ZABEZPIECZENIA
SZEFE SZTABU RZUTU
ZASTĘPCA DOWÓDCY RZUTU d/s POLITYCZNYCH
POMOCNIK DOWÓDCY RZUTU d/s TECHNICZNYCH

STOPIEN, NAZWISKO I IMIĘ
STOPIEN, NAZWISKO I IMIĘ
STOPIEN, NAZWISKO I IMIĘ
STOPIEN, NAZWISKO I IMIĘ

DOWÓDCA I RZUTU SAMOCHODOWEGO
DOWÓDCA II RZUTU SAMOCHODOWEGO
DOWÓDCA III RZUTU SAMOCHODOWEGO
DOWÓDCA TECHNICZNEGO ZAMYKANIA KOLUMNY

STOPIEN, NAZWISKO I IMIĘ
STOPIEN, NAZWISKO I IMIĘ
STOPIEN, NAZWISKO I IMIĘ
STOPIEN, NAZWISKO I IMIĘ

ZASTRZEŻONE

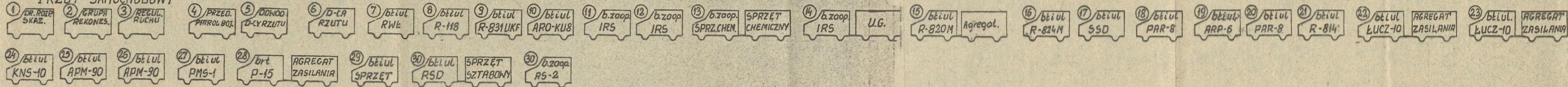
POUFNE

Egz. nr ...

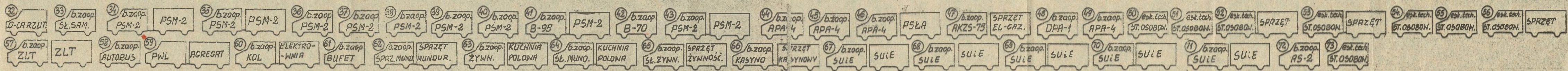
Wklejka 1 do poz. pf-2374/VV

Załącznik 2

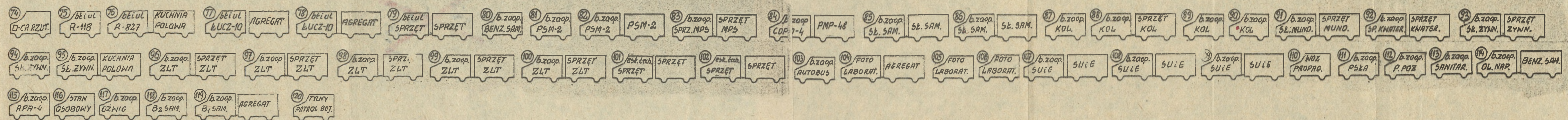
I RZUT SAMOCHODOWY



II RZUT SAMOCHODOWY



III RZUT SAMOCHODOWY



SZEFE SZTABU.....plmb

W Y K A Z

STANU OSOBOWEGO, ZASADNICZYCH ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH ORAZ
SPRZĘTU I RZUTU ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGO plmb

I. STAN OSOBOWY

Lp.	Pododdział	Wyszczególnienie	Razem w I rzu- cie	z tego	
				z etatu czasu "P"	z mobili- zacji
1	2	3	4	5	6
1.	Sztab pułku	Oficerów i cho- rążych Podoficerów za- wodowych Podoficerów śl. zas. i szereg. Razem			
2.	batalion zaopatrzenia	Oficerów i cho- rążych Podoficerów za- wodowych Podoficerów śl. zasad. i szereg. Razem			
3.	batalion łączności i RUL	Oficerów i cho- rążych Podoficerów za- wodowych Podoficerów śl. zasad. i szereg. Razem			
4.	eskadra techniczna	Oficerów i cho- rążych Podoficerów za- wodowych Podoficerów śl. zasad. i szereg. Razem			
5.	bateria artylerii p.lot	Oficerów i cho- rążych Podoficerów za- wodowych Podoficerów śl. zasad. i szereg. Razem			
6.	R A Z E M	Oficerów i cho- rążych Podofic.zawod. Podofic.śl. zasad.i szereg.			

II. ŚRODKI MATERIALOWE

Lp.	Wyszczególnienie	Jm.	Razem w I rzucie	Z tego	
				na pojaz- dach cz. P	na pojaz- dach cz. W
1	2	3	4	5	6
	<u>Materiały pedne i smary</u>				
1	paliwo lotnicze PSM-2	t			
2	benzyna lotnicza B-95	t			
3	benzyna lotnicza B-70	t			
4	etylina samoch. E-94	t			
5	etylina samoch. E-78	t			
6	olej napędowy	t			
7				
	<u>Bojowe środki rażenia</u>				
1	Naboje lotnicze N-37	szt/jo			
2	Naboje lotnicze NR-23	szt/jo			
3	Naboje lotnicze NR-30	szt/jo			
4	Pociski raketowe pz	szt/jo			
5	Pociski raketowe pp	szt/jo			
6	Bomby lotnicze	szt/jo			
7	Amunicja strzelecka 7,62	szt/jo			
8	Amunicja artyleryjska 37 mm	szt/jo			
	<u>Zywność</u>				
1	Należność żywnościowa "W"	rdz.			
2	Należność żywnościowa "LOT"	rdz.			
	<u>Gazy sprężone</u>				
1	Tlen lotniczy /butle/	szt.			
2	Sprężone powietrze /butle/	szt.			
3	Dwutlenek węgla /butle/	szt.			
	Zbiorniki podwieszane	kpl.			

III. ZASADNICZY SPRZĘT I POJAZDY MECHANICZNE

Lp.	Wyszczególnienie	Jm.	Razem w I rzucie	Z tego	
				czasu "P"	czasu "W"
1	2	3	4	5	6
	<u>A. Pojazdy mechaniczne</u>				
1.	Samochód osobowy				
2.	Samochód osobowo-terenowy				
3.	Mikrobus				
4.	Autobus pasażerski				
5.	Autobus sztabowy				

1	2	3	4
6. Ciągnik samochodowy ciężki			
7. Ciągnik samochodowy średni			
8. Samochód ciężarowo-terenowy 2,5 t			
9. Samochód ciężarowo-szosowy 5 t			
10. Samochód ciężarowo-szosowy 7-lot			
11. Dystrybutor paliwowy 4,5 m ³			
12. Dystrybutor paliwowy 8 m ³			
13. Cysterna paliwowa 4,5 m ³			
14. Przyczepa-cysterna 12 m ³			
15. Przyczepa-cysterna 3 m ³			
16. Dystrybutor olejowy			
17. Rozrusznik elektryczny APA			
18. Dystrybutor tlenowy			
19. Dystrybutor powietrzno-azotowy			
20. UPG-250			
21. Samochód pożarniczy			
22. Samochód sanitarny			
23. Samochód-warsztat			
24. Samochód-radiostacja			
25. Pozostałe samochody bt			
26. Samochód PWR			
27. Samochód PWL			
28. Pozostałe samochody specjalne			
29. Przyczepa transportowa 3-4 t			
30. Przyczepa transportowa lot			
31. Przyczepa specjalna			
Razem samochodów			
Razem przyczep			
B. Sprzęt			
1. Namiot NS			
2. Umundurowanie			
3.			

SCHEMAT

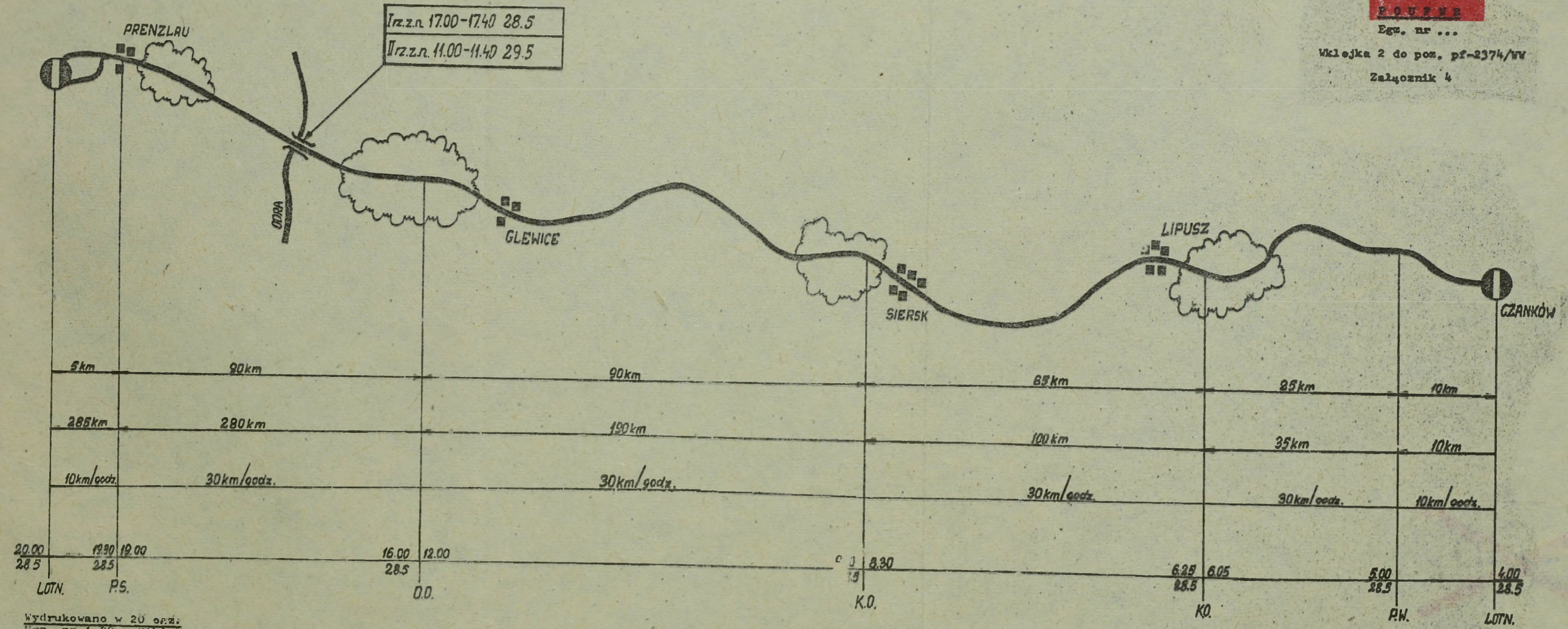
MARSZU...RZUTU ZABEZPIECZENIA NAZIEMNEGOPUŁKU LOTNICTWA MYŚLIWSKO-BOMBOWEGO

ZASTRZEŻONE

POUPNE

Egw. nr ...
 Wklejka 2 do poz. pf-2374/WV
 Załącznik 4

I rz.z.n. 17.00-17.40 28.5
II rz.z.n. 11.00-11.40 29.5



Wydrukowano w 20 egz.
 Egz. nr 1-20 - Bibl.Nauk. DZS
 Wyk. ppłk DUDA
 Druk k.d. 10.2.86 r.
 Druk ASG WP nr pf 579/pf2374/WV
 Kor. HW.

[Faint red stamp]

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid. *6022*
II
Akademii Obrony Narodowej

~~BIBLIOTEKA NIEJAWNA
Nr ewid. *I-8419*
Akademii Obrony Narodowej~~

~~BIBLIOTEKA NAUKOWA
Nr ewid. *2091*
(III) *3*
Instytut Zbiorów Specjalnych~~