

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Swierczewskiego

FAKULTET WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK
KATEDRA ZAOPATRZENIA LOTNICZO-TECHNICZNEGO

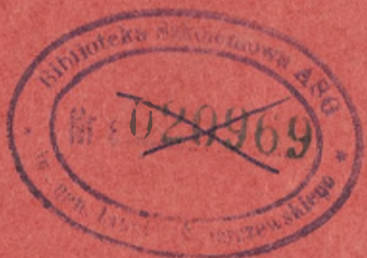
~~TAJNE~~

Egz. Nr.....

kpt. dypl. BEDELEK

**Temat. OGÓLNE ZASADY DOWODZENIA TYŁAMI
WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK**

(Skrypt wykładu)



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

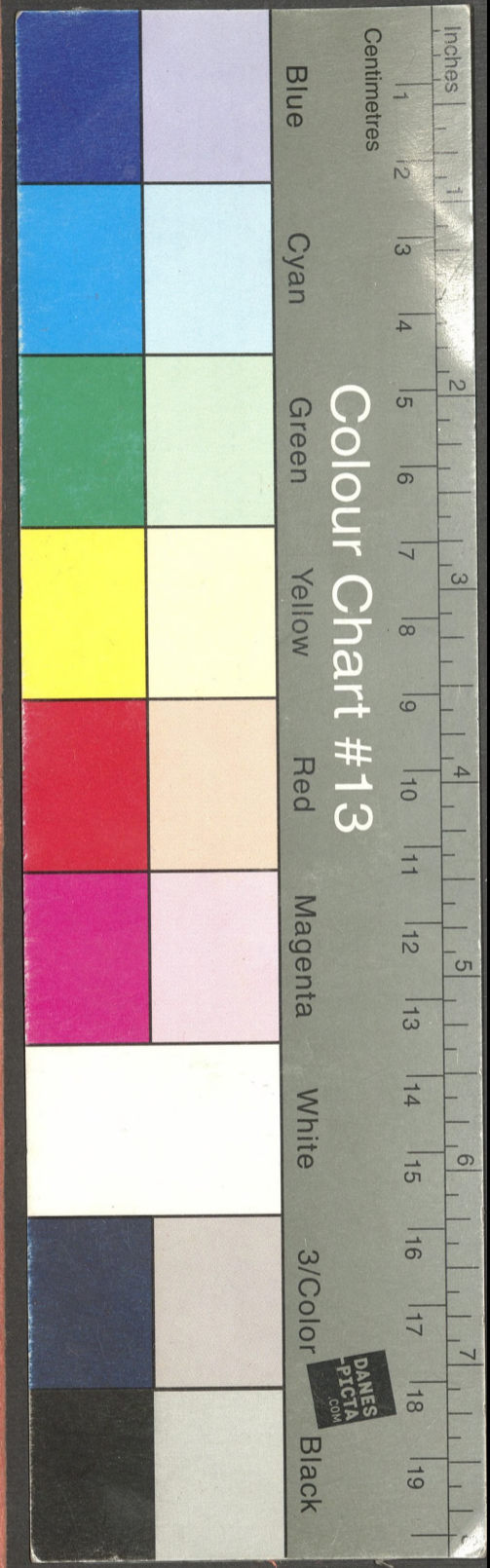
26672

26672

REMBERTÓW

GRUDZIEN

1959



(65) 16 179
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Swierczewskiego

FAKULTET WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK
KATEDRA ZAOPATRZENIA LOTNICZO-TECHNICZNEGO

24/II

TAJNE

Egz. Nr.....

kpt. dypl. BEDEŁEK

Temat. OGÓLNE ZASADY DOWODZENIA TYŁAMI
WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK

(Skrypt wykładu)



TAJNE 2

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

26672

26672

REMBERTÓW

GRUDZIEŃ

1959

101

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Swierczewskiego

FAKULTET WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK
KATEDRA ZAOPATRZENIA LOTNICZO-TECHNICZNEGO

"ZATWIERDZAM"
ZASTĘPCA KOMENDANTA
FAKULTETU WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK
do spraw naukowych

ppłk dypl. Jan UCHANSKI

Dnia 3.12.1959 r.

~~_____~~
Egz. nr 2
Anektos. nr 12357 T

Może być jako wspomniany
przez wyświadczenia
opracowania nowych maszyn
z techniki lotniczej
i powołaniem do jej
organizacji lotniczej.
Pracownia Technologicznej

Szef Katedry ZUL

[Signature]
Dpl. F. Kobkowitz
1963 r.

kpt. dypl. Władysław BEDELEK

OGÓLNE ZASADY DOWODZENIA TYŁAMI WOJSK LOTNICZYCH
I OPL OK



SPRAWDZIŁ:
SZEFA KATEDRY ZAOPATRZENIA
LOTNICZO-TECHNICZNEGO

cz.p.o. ppłk PODGORSKI

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

Nr 26672

T R E S C

- I. Wstęp.
- II. Określenie pojęcia i wymagania stawiane dowodzeniu.
- III. Treść i zadania dowodzenia tyłami wojsk lotniczych.
- IV. Ogólne zasady, formy i sposoby dowodzenia tyłami wojsk lotniczych.
- V. Wnioski.

I. W S T Ę P.

Opierając się na doświadczeniach drugiej wojny światowej jak też ^{na} doświadczeniach ćwiczeń i manewrów przeprowadzonych w okresie powojennym, współczesne operacje przeprowadzane będą na dużą głębokość /400 - 500 km/, w stosunkowo szerokich pasach natarcia i z wysokimi tempami /średnio 30-40 km/dobę/. Ten stan rzeczy powoduje to, że w operacjach doby dzisiejszej będą brały udział olbrzymie ilości sił ludzkich wyposażonych w jak najbardziej nowoczesny sprzęt wojenny /nowoczesne czołgi, samoloty, odrzutowce, rakiety itp./. Przy tym w dalszym ciągu aktualna jest możliwość zastosowania w walce broni jądrowej, chemicznej i bakteriologicznej /np. zastosowanie bomb atomowych w końcowej fazie wojny z Japonią, bomb bakteriologicznych w wojnie koreańskiej/.

Olbrzymie masy sił ludzkich biorących udział w walce w składzie różnych rodzajów wojsk a także w składzie ich oddzielnych związków i oddziałów wymagają prawidłowego i szybkiego kierowania /dowodzenia/ nimi. Rola elastycznego dowodzenia współczesną operacją jeszcze bardziej wzrasta, gdyż jedną z charakterystycznych i zasadniczych cech współczesnej operacji jest ścisłe współdziałanie walczących rodzajów wojsk jak też i ich związków i oddziałów. Więcej, bo bez dobrze zorganizowanego współdziałania między rodzajami wojsk jak i między ich związkami i oddziałami nie do pomyślenia jest osiągnięcie powodzenia w zamierzonej operacji.

Jednym z najpoważniejszych rodzajów wojsk /w sensie możliwości wykonywanych zadań w operacji Frontu/ obok armii ogólnowojskowych, broni pancernej i artylerii jest lotnictwo, które działa w zasadzie w interesach Frontu. Niezależnie od tego może ono brać udział w samodzielnych operacjach lotniczych organizowanych przez naczelné dowództwo sił zbrojnych. Prawid-

łowe zorganizowanie działalności lotnictwa, ścisłego jego współdziałania z drugimi rodzajami wojsk w operacji Frontu wymaga stworzenia warunków, które ułatwiałyby organizowanie i kierowanie działaniami bojowymi lotnictwa.

Szeroki zakres działalności bojowej lotnictwa w operacji, ciągłość prowadzenia działań bojowych /bez wyraźnie obserwowanych pauz oraz bez względu na porę roku i doby/, masowe zużycie środków materiałowych a także potrzeba częstego przeprowadzania manewru lotniskowego stawia przed organami tyłów lotniczych bardzo poważne zadanie prawidłowego, systematycznego i terminowego organizowania materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia oddziałów i związków lotniczych.

Systematyczne i terminowe zabezpieczenie działań bojowych oddziałów i związków lotniczych we współczesnej operacji możliwe jest jedynie w warunkach dobrze zorganizowanego kierowania /dowodzenia/ działalnością organów tyłów lotniczych. Ten stan rzeczy pociąga za sobą konieczność podziału kompetencji i ustalenie zakresu pracy poszczególnych dowództw oddziałów i związków lotniczych, oddziałów lotniczo-technicznych i szefów wyższych i podległych im organów tyłów lotniczych a także ich sztabów w kierowaniu pracą tyłów lotniczych przy zabezpieczeniu działań bojowych lotnictwa.

Dlatego też zagadnienie dobrze zorganizowanego dowodzenia tyłami wojsk lotniczych, w warunkach współczesnych poglądów na taktykę prowadzenia walki oddziałami i związkami lotniczymi, posiada ogromne i decydujące znaczenie dla systematycznego i terminowego materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

II. OKRESIENIE POJĘCIA I WYMAGANIA STAWIANE DOWODZENIU.

Pod pojęciem dowodzenie należy rozumieć zorganizowane kierowanie działalnością podległych związków, oddziałów i pododdziałów, zarówno obejmujące dowodzenie wojskami w okresie pokoju jak i w czasie wojny. Dowodzenie podległymi jednostkami w okresie pokoju zabezpiecza wykonanie zadań postawionych przez Ministerstwo Obrony Narodowej w celu planowego prowadzenia wyszkolenia bojowego i politycznego wojsk. Dowodzenie w okresie wojny zabezpiecza zorganizowanie wykonania stawianych zadań bojowych nacelowanych na uzyskanie przewagi nad przeciwnikiem i w rezultacie tego osiągnięcia nad nim zupełnego zwycię-

stwa, a także prowadzenia wyszkolenia bojowego i politycznego walczących wojsk i rezerw.

W dalszym ciągu rozważań będziemy rozpatrywali zasady dowodzenia tyłami wojsk lotniczych w warunkach prowadzenia działań wojennych oddziałów i związków lotniczych.

Tyły wojsk lotniczych przeznaczone są do ciągłego i terminowego materiałowo-technicznego lotniskowego i medyczno-sanitarnego oraz drugich rodzajów zabezpieczenia działań bojowych oddziałów i związków lotniczych. Wychodząc z tego cel dowodzenia tyłami wojsk lotniczych osiąga się w procesie systematycznego i bezpośredniego zaopatrywania oddziałów i związków lotniczych we wszystko to co jest im niezbędne do życia i prowadzenia walki.

Natomiast samo pojęcie "dowodzenie tyłami lotniczymi" posiada znacznie szersze znaczenie i można je określić całym szeregiem przedsięwzięć, które winny być wykonane przed, w procesie i po bezpośrednim zabezpieczeniu działań bojowych lotnictwa, mających na celu przygotowanie, organizację, kierowanie i w końcu kontrolę tyłowego zabezpieczenia działalności lotnictwa.

Wychodząc z tego możemy stwierdzić, że w dowodzenie tyłami lotniczymi wchodzi: przedsięwzięcia związane z przygotowaniem tyłowych danych dla powzięcia decyzji przez dowódców oddziałów i związków lotniczych; analiza tych decyzji przez dowódców i szefów organów tyłów lotniczych i ocena własnych możliwości; podjęcie swoich decyzji i przekazanie ich do wykonawców; zorganizowanie materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa oraz zorganizowanie kontroli nad wypełnieniem stojących zadań przed tyłami lotniczymi. Biorąc pod uwagę omówione wyżej czynniki dowodzenia możemy podjąć się określenia pojęcia "dowodzenia tyłami wojsk lotniczych".

Pojęcie dowodzenia tyłami wojsk lotniczych obejmuje całokształt przedsięwzięć podejmowanych przez dowódców oddziałów i związków lotniczych oraz dowódców i szefów organów tyłowych

wojsk lotniczych w wszystkich
szczebli, a także ich sztabów w
zakresie stałego i terminowego
przygotowania, organizacji i kie-
rowania materiałowo-technicznym,
lotniskowym i medyczo-sanitar-
nym zabezpieczeniem działań bojo-
wych oddziałów i związków lotni-
czych.

Jak widać z powyższego określenia dowodzenia tyłami
wojsk lotniczych znacznie różni się od dowodzenia oddziałami
czy związkami lotniczymi i nosi bardziej skomplikowany charak-
ter, co spowodowane jest istnieniem dwutorowości w dowodzeniu
t.j. w pionie lotniczym i w pionie tyłów wojsk lotniczych.
Tłumaczy to się tym, że wyjściową podstawą dowodzenia tyłami
wojsk lotniczych jest podjęta decyzja dowódców oddziałów
i związków lotniczych wszystkich szczebli na przeprowadzenie
działań bojowych. W konsekwencji czego, chociaż dowodzenie ty-
łami lotniczymi dokonywane jest bezpośrednio przez dowódców
i szefów organów tyłowych wojsk lotniczych to decydujący wpływ
na organizację i kierowanie pracą tyłów lotniczych posiadają
dowódcy oddziałów i związków lotniczych. Inaczej mówiąc w do-
wodzeniu tyłami wojsk lotniczych obok dowódców i szefów po-
szczególnych szczebli tyłów lotniczych biorą udział również
dowódcy oddziałów i związków lotniczych /np. dowódca btl przed
zorganizowaniem materiałowo-technicznego, lotniskowego i me-
dycznego zabezpieczenia bojowego wylotu p.l. otrzymuje od dowód-
cy tegoż p.l. zarządzenie tyłowe na zabezpieczenie tegoż wylotu/.
Przy tym należy podkreślić, że dowodzenie tyłami wojsk lotni-
czych powinno być przede wszystkim skierowane na jak najlepsze
zabezpieczenie działań bojowych oddziałów i związków lotniczych
oraz zabezpieczenie im możliwie jak najlepszych warunków
bytowych.

W warunkach tak skomplikowanego charakteru dowodzenia
organami tyłów lotniczych szczególnego znaczenia nabierają wy-
magania stawiane dowodzeniu a mianowicie:

- ciągłość dowodzenia organami tyłów lotniczych;
- stanowczość w dowodzeniu organami tyłów lotniczych;
- giętkość /elastyczność/ dowodzenia organami tyłów
lotniczych;

- zachowanie tajności /skrytości/ w dowodzeniu organami tyłów lotniczych.

Ciągłość dowodzenia organami tyłów lotniczych można osiągnąć przez: prawidłowe pojmowanie /zrozumienie/ bojowej i tyłowej sytuacji, dokładne jej uzmysłowienie i przewidzenie możliwych zmian w niej, przyjęcie na czas prawidłowej tyłowej decyzji i stanowczość wprowadzenia jej w życie, stałą informację tak odgórną jak i oddolną a także sąsiadów o wszystkich danych dotyczących bojowej i tyłowej sytuacji a także przez posiadanie niezawodnie działającej łączności z podwładnymi i przełożonymi. Wymaganie to zobowiązuje dowódców i szefów różnych szczebli tyłów lotniczych do ciągłej gotowości oceny sytuacji, wyciągnięcia prawidłowych wniosków i powzięcia umotywowanej decyzji, przekazania tej decyzji do wykonawców oraz kontroli wykonania jej.

Konieczność zachowania ciągłości w dowodzeniu tyłami lotniczymi wynika z faktu częstych i szybko po sobie następujących zmian w sytuacji naziemnej a tym bardziej w powietrzu co wymaga za sobą wnoszenie poprawek a nawet istotnych zmian w działaniach bojowych oddziałów i związków lotniczych. To z kolei w decydujący sposób wpływa na konieczność ciągłego koordynowania działalności tyłów lotniczych w celu stałego i terminowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

Stanowczość w dowodzeniu organami tyłów lotniczych osiąga się przez zdecydowane skierowanie woli wszystkich posiadanych dla osiągnięcia jednego zasadniczego /głównego/ celu z jednoczesnym zachowaniem ich twórczej inicjatywy przy wypełnianiu postawionych im zadań.

W procesie dowodzenia tyłami wojsk lotniczych dowódcy i szefowie organów tyłów lotniczych będą spotykali się z całym szeregiem trudności związanych z osobistymi cechami charakteru podwładnych, pokonaniem woli nieprzyjaciela działającego z powietrza oraz innymi przeszkodami powstającymi już w procesie bezpośredniego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa /np. zmiana decyzji dowódcy oddziału lotniczego odnośnie zastosowania innego rodzaju bomb lotniczych aniżeli to było uprzednio planowane, trudności wynikające z niewystarczających zapasów niektórych środków materiałowych itd/. W tych wypadkach decydujące znaczenie ma stanowcze wprowadzenie w życie decyzji

przełożonego i nieugięta kontynuowanie jej aż do osiągnięcia zamierzonego celu. Stanowczość w tych warunkach można osiągnąć poprzez nieugięte wymaganie od podwładnych wykonania postawionych zadań a także w rezultacie odpowiednio zorganizowanej pracy tyłów wojsk lotniczych.

Giętkość /elastyczność/ dowodzenia organami tyłów lotniczych można osiągnąć przez: ciągłe śledzenie za zmianami w sytuacji bojowej i tylowej, analizowanie tych zmian, podejmowanie najbardziej realnych i stosownych decyzji i ich terminowe wprowadzenie ich w życie.

Giętkość dowodzenia tyłami lotniczymi pozwala dowódcom i szefom organów tyłów lotniczych wносить niezbędne poprawki do sposobów przeprowadzenia poprzednio przyjętej swojej decyzji a nawet zmieniać ją zupełnie w zależności od wytworzonej sytuacji. Przy tym elastyczność dowodzenia stwarza warunki rozsądnej stanowczości w dowodzeniu podwładnymi przy jednoczesnym daniu im możliwości przejawiania własnej inicjatywy nacelowanej na jak najlepsze wykonanie postawionego zadania.

Zachowanie tajności /skrytości/ w dowodzeniu organami tyłów lotniczych osiągamy przez zachowanie tajemnicy zamierzenia bojowych działań zabezpieczonych oddziałów i związków lotniczych i działalności tyłów lotniczych nacelowanych na tylowe zabezpieczenie ich oraz przez opanowanie umiejętności posługiwania się środkami tajnego dowodzenia stosowanymi w wojskach lotniczych przez cały skład osobowy tyłów lotniczych. Wyjawienie nieraz mało znaczących danych o pracy tyłów lotniczych może pociągnąć za sobą nader przykre konsekwencje, które mogą doprowadzić do aktywnego, uprzedzającego przeciwdziałania nieprzyjaciela.

Dla zachowania tajnego dowodzenia tyłami lotniczymi przeprowadza się w procesie dowodzenia szereg przedsięwzięć takich jak:

- wszechstronnie stosowany osobisty kontakt dowódców i szefów z podwładnymi;
- ścisłe zachowanie w tajemnicy charakteru pracy dowódców, szefów organów tyłowych i ich sztabów;
- zaznajomienie z pełnym zamiarem działalności tyłów lotniczych jak najwęższego, niezbędnego kręgu oficerów;

- oddawanie podwładnym wytycznych tylko w zakresie niezbędnym do ich pracy /np. wytyczne konieczne do rozpoczęcia pracy, wytyczne niezbędne do kontynuowania dalszej pracy/;
- organizowanie niezawdanej ochrony sztabów własnych i obsługiwanych oddziałów i związków lotniczych, a także obiektów tyłowych;
- organizacja służby oficerów łącznikowych;
- prawidłowe wykorzystanie wszystkich stosowanych środków łączności przewodowej i radiowej;
- kodowanie dokumentów;
- stosowanie przy wykorzystywaniu przewodowych i radiowych środków łączności specjalnej tablic rozmówniczych i innych dokumentów tajnego dowodzenia;
- stosowanie specjalnej aparatury przy przeprowadzaniu tajnych rozmów;
- zwalozanie gadulstwa;
- stosowanie wszystkich sposobów maskowania mających na celu wprowadzenie nieprzyjaciela w błąd.

Omówione wymagania stawiane dowodzeniu tyłami wojsk lotniczych muszą być uwzględniane równolegle w przeciwnym wypadku dowodzenie nie osiągnie zamierzonego celu a wręcz odwrotnie może niejednokrotnie odnieść przeciwny skutek w sensie niepełnego zrozumienia przez podwładnych zamierzenia przełożonego lub wyjawienia tajemnicy nieprzyjacielowi.

III. TRESC I ZADANIA DOWODZENIA TYŁAMI WOJSK LOTNICZYCH.

Celem dowodzenia tyłami wojsk lotniczych jest zabezpieczenie wykonania postawionych zadań tyłom lotniczym skierowanym na stałe i terminowe zaopatrzenie oddziałów i związków lotniczych we wszystko to co jest im niezbędne dla życia i prowadzenia walki a także na utrzymanie i systematyczne podnoszenie sprawności tyłów lotniczych wszystkich szczebli. Aby ten cel osiągnąć w dowodzeniu tyłami wojsk lotniczych powinny wchodzić wszystkie te przedsięwzięcia, które przeprowadza osobiście dowódca lub szef organów tyłów lotniczych i ich sztaby w celu zapewnienia wykonania postawionych zadań. Ponieważ te przedsięwzięcia są wykonywane w różnym czasie i wymagają specjalnej organizacji pracy dowódców, szefów i ich sztabów można je podzie-

lić na następujące charakterystyczne etapy ich przeprowadzenia:

- przedsięwzięcia przeprowadzane w okresie przygotowania i wykonywania przebazowania oddziałów i organów tyłów lotniczych;
- przedsięwzięcia przeprowadzane w kierunku organizacji ochrony, obrony i maskowania lotnisk i obiektów tyłowych wojsk lotniczych;
- przedsięwzięcia przeprowadzane przez cały czas działalności organów tyłowych w kierunku zabezpieczenia bytowych potrzeb zaopatrywanych oddziałów i związków lotniczych jak również i potrzeb własnych;
- przedsięwzięcia przeprowadzane w okresie przygotowania tyłów lotniczych do zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa;
- przedsięwzięcia przeprowadzane w procesie organizacji materiałowo-technicznego, lotniskowego i medycznego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa;
- przedsięwzięcia przeprowadzane w procesie zabezpieczenia działalności bojowej lotnictwa;
- przedsięwzięcia przeprowadzane w celu podsumowania materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

Przedsięwzięcia związane z przygotowaniem i wykonaniem przebazowania oddziałów i organów tyłów lotniczych przeprowadzane są jeszcze na długo do otrzymania zadania na przebazowanie. Mają one na celu sporządzenie dokładnego planu przebazowania oddziałów i organów tyłów lotniczych z myślą o skróceniu czasu potrzebnego na zorganizowanie przebazowania w wypadku otrzymania tegoż zadania. Natomiast po otrzymaniu zadania na przebazowanie przedsięwzięcia te polegają na skorygowaniu istniejących planów ze stanem faktycznym i wykonaniem już samego przebazowania.

Przedsięwzięcia związane z organizacją ochrony, obrony i maskowania lotnisk i obiektów tyłów lotniczych przeprowadzane są od samego początku rozmieszczenia oddziałów i organów tyłów lotniczych do końca przebywania na nich. Przedsięwzięcia te polegają na zorganizowaniu ochrony i obrony i maskowaniu tych obiektów w ścisłym powiązaniu z warunkami terenowymi przy jak najmniej-

szym użyciu sił i środków.

Przedsięwzięcia wykonywane przez cały czas działalności tyłów lotniczych nacelowanych na ciągłe i jakościowe zabezpieczenie bytowych potrzeb oddziałów i związków lotniczych jak też i własnych mają na celu zorganizowania i systematycznego zabezpieczenia całego składu osobowego zaopatrywanych oddziałów i związków lotniczych we wszystko to co jest im niezbędne do życia t.j. zabezpieczenia ich w kwatery, wyżywienie, umundurowanie itd.

Przedsięwzięcia związane z przygotowaniem tyłów lotniczych do zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa przeprowadzane są w zasadzie na długo do otrzymania konkretnego zadania i polegają na systematycznym doszkalaniu stanu osobowego w zakresie terminowego i bezustannego zaopatrywania oddziałów i związków lotniczych we wszystko to co jest im potrzebne do życia i prowadzenia działań bojowych. W tym czasie przeprowadzane są również przedsięwzięcia nacelowane na: stworzenie i utrzymanie odpowiednich zapasów środków materiałowych, stworzenie właściwych warunków przechowywania tych zapasów, przygotowanie i utrzymanie w stałej gotowości środków transportowych i techniki lotniskowej itp.

Przedsięwzięcia związane z organizacją materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa przeprowadzane są z chwilą otrzymania konkretnych zadań i mają na celu zorganizowanie stałego i systematycznego zabezpieczenia działań bojowych oddziałów i związków lotniczych. Przedsięwzięcia te polegają na zorganizowaniu: stałego i terminowego dowozu środków materiałowych walczącym oddziałom i związkóm lotniczym w ramach określonych limitów, zaopatrzenie częściami wymiennymi organów remontowych, ewakuacji techniki uległej zużyciu lub zniszczeniu, medyczno-sanitarnego zabezpieczenia itd.

Przedsięwzięcia związane z bezpośrednim zabezpieczeniem działań bojowych lotnictwa przeprowadzane są już w trakcie zabezpieczenia działalności bojowej oddziałów i związków lotniczych. Przedsięwzięcia te mają na celu systematyczne i terminowe zabezpieczenie działań bojowych lotnictwa we wszystko to co jest im niezbędne do życia i prowadzenia walki, jednocześnie

pozwalają dowódcy lub szefom organów tyłów lotniczych wnieść poprawki w procesie zabezpieczenia działalności bojowej oddziałów i związków lotniczych /korygować działalnością tyłów lotniczych w procesie zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa/.

Przedsięwzięcia związane z podsumowaniem materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych oddziałów i związków lotniczych przeprowadzane są periodycznie i w rezultacie zakończonego etapu materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych. Nadelowane są one przede wszystkim na kontynuowanie stałej kontroli oddziałów i organów tyłów lotniczych ze strony starszych przełożonych w terminowym i ścisłym wykonywaniu postawionych zadań a także w prawidłowym i ekonomicznym rozchodowaniu środków materiałowych. Mają one również na celu przeprowadzenie analizy procesu tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa, wyciągnięcia prawidłowych wniosków a zatem wykorzystania ich w nadchodzącym kolejnym etapie materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

W rezultacie przeprowadzenia przedsięwzięć mających na celu podsumowanie przebiegu tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa dowódcy i szefowie organów tyłowych wojsk lotniczych mają możliwości wykorzystania doświadczeń nabytych w poprzednich okresach tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

Omówiony zakres przedsięwzięć określa nie wszystkie przedsięwzięcia wchodzące w treść dowodzenia tyłami wojsk lotniczych a jedynie przedstawia najbardziej charakterystyczne czynności dowódców i szefów organów tyłów lotniczych, które mają na uwadze zorganizowanie jak najbardziej konkretnego i zarazem elastycznego kierowania działalnością tyłów lotniczych.

Wychodząc z treści dowodzenia tyłami lotniczymi i kierując się wymaganiami stawianymi dowodzeniu możemy określić zasadnicze zadania stojące przed dowodzeniem tyłami lotniczymi.

Takimi głównymi zadaniami będą:

- utrzymanie wysokiego moralno-politycznego poziomu składu osobowego tyłów lotniczych i stałej gotowości do terminowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa;

- organizacja ścisłego współdziałania w pracy sztabów tyłów lotniczych i oddziałów związków lotniczych;
- dokładne i terminowe stawianie zadań tyłom lotniczym;
- organizacja stałego i terminowego tyłowego zabezpieczenia działalności lotnictwa;
- zabezpieczenie stałego kierowania tyłowym zabezpieczeniem oddziałów i związków lotniczych;
- zabezpieczenie systematycznej kontroli wykonywania stawianych zadań tyłom lotniczym;
- zabezpieczenie terminowego i systematycznego przeprowadzania podsumowania przebiegu tyłowego zabezpieczenia oddziałów i związków lotniczych;
- zapewnienie wykorzystania doświadczeń w tyłowym zabezpieczeniu lotnictwa a także wypracowanie nawyków pracowników tyłów lotniczych.

IV. OGÓLNE ZASADY, FORMY I SPOSOBY DOWODZENIA TYŁAMI WOJSK LOTNICZYCH.

Zanim przystąpimy do omawiania ogólnie przyjętych zasad dowodzenia tyłami wojsk lotniczych nie sposób jest pominąć rozpatrzenia form i sposobów stosowanych w dowodzeniu tyłami lotniczymi.

Na podstawie doświadczeń zdobytych w czasie drugiej wojny światowej możemy stwierdzić, że ukształtowała się zasadniczo jedna forma dowodzenia tyłami wojsk lotniczych, którą można by nazwać - scentralizowaną formą dowodzenia.

Pod tą formą dowodzenia tyłami wojsk lotniczych należy rozumieć takie dowodzenie, przy którym starszy przełożony tyłów lotniczych przez cały czas tyłowego zabezpieczenia oddziałów i związków lotniczych kieruje po linii fachowej działalnością wszystkich podległych mu pododdziałów, oddziałów czy organów tyłów lotniczych zgodnie ze ~~z~~ planem opartym na decyzji dowódcy oddziału czy związku lotniczego /np. zastępcy dowódcy ALdo spraw ZIT kieruje pracą wszystkich oddziałów i organów tyłów lotniczych znajdujących się w tejże AL i posiada bezpośredni wpływ na organizację ich pracy/. Celowość stosowania tej formy dowodzenia tyłami wojsk lotniczych wyraża się możliwością zorganizowania działalności wszystkich pododdziałów, oddziałów czy organów tyłów lotniczych według zamierzeń starszego przełożonego, jednocześnie pozwala mu dodawać

nowe lub korygować wykonaniem dawniej postawionych zadań.

Dodatnie strony dowodzenia tą formą polegają na tym, że:

- pozwala ona najbardziej szybko koncentrować wysiłki tyłów wojsk lotniczych na zabezpieczenie wykonania najbardziej ważnych zadań w danej sytuacji bojowej /np. wykorzystanie sąsiadujących oddziałów lotniczo-technicznych lub ich części a także rezerw przy likwidacji napadu atomowego przeciwnika/;
- w wypadku zaistnienia konieczności pozwala stosować zamianę zaopatrującego oddziału lotniczo-technicznego drugim przy zabezpieczeniu manewru lotniskowego /np. pułk lotniczy rozlicza się z jednym blt na starym lotnisku i po przelocie na nowe lotnisko jest zaopatrywany przez drugi blt/;
- zabezpiecza wyższym przełożonym tyłów lotniczych posiadanie stałych i aktualnych wiadomości o całokształcie działalności podległych pododdziałów, oddziałów i wyższych organów tyłów wojsk lotniczych;
- pozwala na zorganizowanie osobistego stawiania zadań podwładnym /np. zastępcy dowódcy A.L. do spraw ZLT posiada możliwość zebrania podległych mu szefów oddziałów ZLT dywizji lotniczych w jednym miejscu i tam postawienia im konkretnych zadań/.

Przy tym należy zaznaczyć, że dowodzącą tą formą wykonawcy posiadają do pewnego stopnia ograniczoną możliwość przejawiania szerokiej inicjatywy w wyniku bezpośredniego wpływu na kierowanie tyłami wyższych przełożonych.

Tak więc scentralizowane dowodzenie tyłami wojsk lotniczych jest zasadniczą formą pracy pomocy której organizowane jest obecnie kierowanie działalnością tyłów wojsk lotniczych.

W niektórych wypadkach organizowanie dowodzenia tyłami wojsk lotniczych może nieco odstępować od wyżej omówionej formy /np. blt zaopatrującego pułk lotniczy na swoim lotnisku wysyła czołówkę zaopatrzenia na nowe lotnisko w celu zabezpieczenia działalności nowo przybyłego pułku/. W tych warunkach wydzielona czołówka zaopatrzenia może otrzymywać zadania bezpośrednio od dowódcy tegoż pułku lotniczego. Środki materiałowe w wypadku takiej sytuacji mogą być podawane przez macierzystą bazę materiałową dywizji lotniczej lub mogą być dostarczane z bazy materiałowej

wej sąsiadującej dywizji lotniczej. W tym wypadku występują objawy zdecentralizowanego dowodzenia, które w zasadzie nie są typowymi dla tyłów wojsk lotniczych, jednak mogą mieć miejsce. Ujemną stroną tego rodzaju dowodzenia jest to, że niemożliwe jest skoncentrowanie sił i środków tyłów lotniczych w wypadku konieczności.

Przechodząc do omawiania sposobów dowodzenia tyłami wojsk lotniczych należy stwierdzić, że istnieją dwa sposoby dowodzenia:

- osobisty kontakt dowódców i szefów organów tyłów lotniczych z podwładnymi;
- dowodzenie wykonywane przy pomocy sztabów oddziałów i organów tyłów lotniczych.

W warunkach dowodzenia tyłami lotniczymi osobiste dowodzenie posiada szerokie zastosowanie. Zapewnia ono utrzymywanie szeroko rozwiniętego kontaktu osobistego przełożonego z podwładnymi /wykonawcami/. Osobisty kontakt z kolei zabezpiecza przełożonemu możliwość najbardziej dokładnie przekazywać zadania podwładnym a za tym udzielać im ewentualnych wyjaśnień a także pozwala przełożonemu upewnić się co do prawidłowości zrozumienia przez wykonawców postawionych zadań.

Osobisty kontakt stwarza warunki dla zachowania pełnej tajemnicy wojskowej, ponieważ w tym wypadku nie potrzebne są środki łączności. Okoliczność ta przemawia za tym, że dowodzenie tyłami lotniczymi sposobem osobistego kontaktu przełożonych z podwładnymi jest najlepszym sposobem dowodzenia i powinien mieć jak najbardziej szerokie zastosowanie. Jednak ze względu na szeroki zakres prac wykonywanych przez oddziały i organa tyłów lotniczych jak również rozmieszczenie ich na dużym terenie, osobisty kontakt przełożonego z podwładnymi jest nadzwyczaj utrudniony i nie może zapewnić pełnego kierowania tyłami lotniczymi. Dlatego też szczególnie ważnego znaczenia nabrało dowodzenie tyłami lotniczymi przy pomocy sztabów oddziałów i organów tyłów lotniczych.

Sztab oddziału lub jakiegokolwiek innego organu tyłowego wojsk lotniczych jest to zorganizowana komórka, która zabezpiecza pełną organizację i kierowanie działalnością tyłów lotniczych poszczególnych szczebli. Znaczna ilość przedsięwzięć dowodzenia przeprowadzana jest nie osobiście przez dowódcę lub szefa a przez ich sztaby na podstawie stawianych im zadań. Ten sposób dowodzenia zapewnia szczególnie organizację a następnie wykonanie prac tyłów lotniczych.

Każdy z omawianych sposobów dowodzenia posiada wiele dodatkich stron, jednak kierowanie pracą tyłów lotniczych nie może odbywać się tylko jednym z nich ponieważ ani dowodzenie przez osobisty kontakt przełożonego z podwładnymi nie zapewni pełnej organizacji wykonywania zadań stojących przed tyłami lotniczymi, ani też dowodzenie przy pomocy sztabów nie daje pożądanego efektu w pracy tyłów lotniczych. Tylko w wypadku jednoczesnego stosowania obydwu sposobów dowodzenia może i powinna dać pożądaný skutek w pracy tyłów lotniczych. Więcej bo umiejętnie, równoległe stosowanie obydwu sposobów dowodzenia tyłami wojsk lotniczych gwarantuje do pewnego stopnia stałe i terminowe materiałowo-techniczne, lotniskowe i medyczno-sanitarne zabezpieczenie działalności oddziałów i związków lotniczych.

Przechodząc do omówienia ogólnych zasad dowodzenia tyłami wojsk lotniczych przyjętych i stosowanych obecnie w tyłach lotniczych, rozważymy przede wszystkim zasady dowodzenia na szczeblu pułk lotniczy - batalion lotniczo-techniczny, wychodząc z tego, że ten szczebel najbardziej charakteryzuje przyjęte zasady dowodzenia tyłami lotniczymi.

Batalion lotniczo-techniczny jest podstawowym organem tyłów lotniczych przeznaczonym do bezpośredniego, stałego i terminowego materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działalności pułku lotniczego.

Biorąc pod uwagę szybki rozwój lotnictwa i różnorodność wykonywanych zadań przez lotnictwo ciągle zwiększają się wymagania w stosunku do tyłowego zabezpieczenia ich działań bojowych. W rezultacie wymagania te doprowadziły do wprowadzenia zmian struktury organizacyjnej tyłów lotniczych i dowodzenia tyłami. Po wniesieniu tych zmian dowódcy poszczególnych szczebli organizacyjnych lotnictwa dowodzą tyłami lotniczymi za pośrednictwem dowódców oddziałów i szefów wyższych organów tyłowych wojsk lotniczych. Wyraża się to stawianiem zadań tyłom lotniczym w ramach ustalonych limitów i norm a także kontrolą wypełniania tych zadań. Ażeby dowódca oddziału lub związku lotniczego mógł stawiać realne zadania tyłom lotniczym musi on utrzymywać stały kontakt z nimi, znać ich stan i ich możliwości.

Pojęcie dowodzenia tyłami lotniczymi na szczeblu pułk lotniczy - batalion lotniczo-techniczny obejmuje całokształt czynności dowódców i sztabów p.l. i blt w zakresie organizacji przygotowania materiałowo-technicznego, lotniskowego i medycz-

no-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego.

Dowodzenie btl prganizuje się na podstawie rozkazów, zarządzeń i wytycznych szefa ozt /DL, KOPL/ i dowódcy zabezpieczonego oddziału lotniczego /p.l./. Z tego wynika, że w dowodzeniu btl bierze udział:

- szef oddziału zlt /DL, KOPL/;
- dowódca i sztab oddziału lotniczego /p.l./;
- dowódca i sztab btl.

Przy tym wpływ ich na dowodzenie btl obowiązkowo powinien być uwzględniony przez dowódcę btl, jednocześnie w żadnym wypadku nie można dopuścić aby wymienione osoby biorące udział w dowodzeniu btl wydawały polecenia bezpośrednio pododdziałom btl.

Wychodząc z tego założenia należy omówić rolę w dowodzeniu btl jaką spełniają w/w osoby funkcyjne w kierowaniu działalnością btl.

Rola szefa oddziału btl.

Batalion lotniczo-techniczny bezpośrednio podporządkowany jest szefowi oddziału zlt. Szef oddziału zlt wydaje zarządzenia i wytyczne dowódcy btl odnośnie organizacji zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego.

W swoich zarządzeniach i wytycznych szef oddziału btl podaje:

- zadania btl w zakresie materiałowo-technicznego, lotniczego i medyczo-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych pułku lotniczego /limit i natężenie wylotów, terminy gotowości bojowej/;
- zadania btl związane z zabezpieczeniem manewru lotniczego pułku lotniczego;
- ilość i terminy nagromadzenia zasobów środków materiałowych;
- porządek i ilość wykorzystania zasobów miejscowych;
- rozmieszczenie dywizyjnej bazy zaopatrzenia /DBZ/, składów, a także przydzielone dla btl stacje wyładownicze /w wypadu wydzielenia/;
- organizacja i porządek zaopatrzenia btl w środki materiałowe a także organizację ich dowozu;
- drogi dowozu i ewakuacji oraz sposób ich wykorzystania;
- siły, środki przydzielone na wzmocnienie btl;
- ogólne wskazówki odnośnie organizacji ochrony, obrony i maskowania obiektów /lotnisk, składów itp/ w powiązaniu z ogólnym planem ochrony, obrony i maskowania;

- sposoby i terminy przedstawiania sprawozdań i meldunków;

Szef oddziału zlt oprócz tego organizuje kontrolę działalności batalionów lotniczo-technicznych i jeżeli sytuacja tego wymaga udziela im doraźnej pomocy w wykonaniu poszczególnych zadań. Kontrolę tą przeprowadza osobiście lub przez specjalnie wyznaczonych oficerów oddziału zlt oraz poprzez systematyczne studiowanie sprawozdań i meldunków poszczególnych batalionów lotniczo-technicznych.

Rola dowódcy i sztabu pułku lotniczego.

IV

Rola dowódcy i sztabu pułku lotniczego w dowodzeniu btl wpływa z operacyjnej zależności dowódcy btl od dowódcy p.l. Operacyjna zależność dowódcy btl od dowódcy p.l. polega na tym, że dowódca btl jest zobowiązany wykonywać wszystkie zarządzenia dowódcy zabezpieczanego p.l. dotyczące:

- zabezpieczenia oddziału lotniczego we wszystkie potrzebne środki materiałowe w ramach ustalonych norm i limitów;
- organizacji lotniskowego zabezpieczenia oddziału lotniczego;
- rozmieszczenia poddziałów i służb na lotnisku i zapewnienie im możliwie jak najlepszych warunków pracy;
- zabezpieczenia medyczno-sanitarnego składu osobowego oddziału lotniczego;
- organizacji i zabezpieczenia wszystkich bytowych potrzeb całego składu osobowego oddziału lotniczego;
- organizacji ochrony, obrony i maskowania lotniska i obiektów na nim.

Przy tym dowódca btl wstępnie w operacyjną zależność z chwilą przybycia dowódcy p.l. na lotnisko i pozostaje do chwili odejścia p.l. z zaopatrzenia danego btl.

Dowódca oddziału lotniczego przyjmując udział w dowodzeniu btl powinien:

- posiadać aktualne dane dotyczące stanu i możliwości btl;
- podejmować wszelkiego rodzaju decyzje odnośnie tyłowego zabezpieczenia oddziału lotniczego;
- dawać wytyczne i stawiać zadania dotyczące materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działań bojowych p.l.;

- zapewnić stworzenie dogodnych warunków, zabezpieczających ciągłość pracy składu osobowego pułku lotniczego i batalionu lotniczo-technicznego;
- kontrolować wykonywanie stawianych zadań.

Dowódca oddziału lotniczego pomaga w dowodzeniu btl jego sztab. W tym wypadku sztab oddziału lotniczego konkretyzuje i formuluje decyzję dowódcy o doprowadza ją do btl. Jednocześnie organizuje współpracę p.l. i btl a także zapewnia systematyczną wzajemną informację.

Podstawą dowodzenia btl jest decyzja dowódcy zabezpieczonego oddziału lotniczego.

Rola dowódcy i sztabu batalionu lotniczo-technicznego.

Dowódca btl ponosi pełną odpowiedzialność za dowodzenie i działalność podległego mu batalionu lotniczo-technicznego. Przy tym kierowanie działalnością btl wykonywuje osobiście i przez podległy mu sztab.

W ramach dowódczej działalności dowódca btl ponosi odpowiedzialność za:

- utrzymanie lotniska w stałej eksploatacyjnej gotowości;
- utrzymanie w stałej gotowości pododdziałów i służb do wykonania stawianych zadań w każdych warunkach sytuacji bojowej;
- organizację pracy pododdziałów i służb w zakresie stałego materiałowo-technicznego, lotniskowego i medyczno-sanitarnego zabezpieczenia działalności oddziału lotniczego;
- organizację przebazowania we właściwym czasie pododdziałów i służb batalionu lotniczo-technicznego i rozwinięcia ich nowym lotnisku w celu tyłowego zabezpieczenia oddziału lotniczego. Przy tym tyłowe zabezpieczenie działalności jednego oddziału lotniczego może być organizowane równoległe na starym i na nowym lotnisku przez ten sam batalion lotniczo-techniczny;
- zabezpieczenie środkami transportu rzutu kołowego oddziału lotniczego w wypadku przebazowania;
- organizację dowozu środków materiałowych, nagromadzenie i utrzymanie ustalonych ilości zapasów;
- organizację terminowego wyładowania na stacjach wyładowniczych i składach btl a także za terminowe załadowanie i rozładowanie transportu w wypadku przebazowania btl i p.l.;

- organizację właściwego przechowywania środków materiałowych i zgodnego z przeznaczeniem ich zużycia;
- organizację terminowego remontu taboru samochodowo-traktorsowego specjalnych środków zabezpieczenia lotniskowego;
- terminowe przedstawianie pąpotrzebowań na środki materiałowe ~~postępujące~~ do btl poza planem zaopatrzenia wyższego organu tyłów lotniczych;
- systematyczne i terminowe przedstawianie sprawozdań i meldunków do wyższego organu tyłów lotniczych;
- organizację ochrony, obrony i maskowania lotniska i obiektów na nim a także za organizację obrony p/atomowej, p/chem. i p/bakteriologicznej.

Dowódca btl powinien być stale gotowym do referowania dowódcy p.l. wyczerpujących danych odnośnie stanu btl, ilości posiadanych środków materiałowych, transportowych i możliwości batalionu lotniczo-technicznego.

Organem wykonawczym i jednocześnie zabezpieczającym dowódcy ciągle i stanowcze dowodzenie pododdziałami i służbami btl jest sztab.

Szef sztabu btl jest pierwszym zastępcą dowódcy organizującym bezpośrednio dowodzenie oddziałem lotniczo-technicznym /btl/. Szef sztabu powinien znać sytuację bojową i tyłową i w razie potrzeby być zawsze gotowym udzielić dowódcy wyczerpujących danych o istniejącej sytuacji, wypływających wniosków z niej i przedłożyć własne propozycje. Szef sztabu w swej działalności dowodzenia batalionem lotniczo-technicznym obowiązany jest:

- organizować zbiór danych sytuacji bojowej i tyłowej, studiować je a za tym meldować swoje wnioski dowódcy;
- organizować przygotowanie danych o materiałowo-technicznym, lotniskowym i medyczno-sanitarnym zabezpieczeniu pułku lotniczego oraz znać stan i możliwości pododdziałów i służb batalionu lotniczo-technicznego;
- organizować rozpoznanie nowego lotniska i dróg dojazdowych do niego;
- organizować przebazowanie batalionu lotniczo-technicznego na nowe lotnisko;
- zgodnie z wytycznymi dowódcy opracowywać dokumenty dowodzenia i kontrolować wykonanie ich;

10

- organizować dowódz środków materiałowych;
- kontrolować wykonanie zarządzeń dowódcy i własnych przez wykonawców;
- zabezpieczać terminowe sporządzanie i przedstawianie sprawozdań i zapotrzebowań wyższemu organowi tyłów lotniczych;
- utrzymywać stały kontakt ze sztabem zabezpieczanego pułku lotniczego i informować pododdziały i służby btl o istniejącej sytuacji bojowej i tylowej w niezbędnym dla nich zakresie;
- organizować łączność z pododdziałami i służbami btl oraz zabezpieczać w środki i siły łączności obsługiwany pułk lotniczy;
- opracowywać przedsięwzięcia w zakresie ochrony, obrony i maskowania lotniska i obiektów na nim;
- organizować szkolenie składu osobowego batalionu lotniczo-technicznego;
- czuwać nad skrytością dowodzenia pododdziałami i służbami batalionu lotniczo-technicznego.

Wyżej wymienione osoby funkcyjne biorące udział w dowodzeniu batalionem lotniczo-technicznym powinny organizować swoją pracę w ściśle ustalonej kolejności, która zapewniłaby logiczne postępowanie przy dowodzeniu. Dlatego też kolejność pracy w/w osób funkcyjnych powinna przebiegać następująco:

Dowódca p.l. otrzymując zadanie od swego przełożonego analizuje je i podaje dowódcy btl sens stojącego zadania oraz żąda od niego przedłożenia tylowych danych. Dowódca btl informuje szefa sztabu btl o stojącym zadaniu i żąda opracowania referatu dla dowódcy p.l. Szef sztabu wraz z kierowniczym personelem btl przygotowuje referat i przedstawia dowódcy niezbędne tylowe dane. W rezultacie tego dowódca btl referuje dowódcy p.l. istniejącą sytuację tyłową btl i jego możliwości. Na podstawie tego referatu dowódca p.l. ocenia sytuację tyłową i przyjmuje decyzję na organizację zabezpieczenia działań bojowych p.l. Decyzję dowódcy p.l. opracowuje szef sztabu pułku lotniczego w formie zarządzenia zabezpieczenia działań bojowych p.l. i dostarcza go do btl. Po tym dowódca btl analizuje postawione zadania, przyjmuje decyzję na organizację zabezpieczenia działań bojowych p.l. i stawia zadania pododdziałom i służbom odnośnie organizacji zabezpieczenia działań bojowych p.l.

Sztab opracowuje te zagadnienia w formie zarządzenia zabezpieczenia działań bojowych p.l.

Jednocześnie z otrzymaniem zadań od dowódcy p.l. dowódca btl otrzymuje zarządzenie od szefa oddziału zlt omawiające w ogólnych zarysach stojące zadania przed btl. W zarządzeniu tym wydzielone są również limity na zużycie środków materiałowych. Po postawieniu zadań przez dowódcę btl, dowództwo i sztab btl kontrolują terminową realizację ich i w wypadku konieczności udzielają podwładnym pomocy skierowanej na wykonanie tychże zadań.

W procesie zabezpieczenia działań p.l. mogą wpływać nowe zadania, które nie były uprzednio przewidywane, w tym wypadku dowódca lub szef sztabu stawia nowe zadania lub koryguje stare w zależności od zaistniałej sytuacji. W końcu każdego dnia sztab opracowuje meldunek tyłowy o przebiegu pracy btl dla wyższego szczebla organu tyłów lotniczych. W tym dokumencie powinno być uwidocznione:

- stan lotniska;
- stan btl;
- zużycie środków materiałowych i końcowy stan w btl;
- braki i trudności napotykane w pracy btl;
- inne zagadnienia, które mogą powstać w wyniku sytuacji bojowej i mające ważne znaczenie.

Kończąc rozważania nad ogólnymi zasadami dowodzenia tyłami wojsk lotniczych należy stwierdzić, że zasady dowodzenia na pozostałych szczeblach ^{tyłów} wojsk lotniczych /tyły dywizji lotniczej, KOPL OK, AL i tyły wojsk lotniczych/ są analogiczne jak na szczeblu pułku lotniczy - batalion lotniczo-techniczny. Jednak zakres prac w organizacji dowodzenia zależy od szczebla stopniowo zwiększa się.

Omówione wyżej zasady dowodzenia tyłami wojsk lotniczych w obecnych warunkach zastosowania lotnictwa w działaniach bojowych wystarczająco zabezpieczają stałe i terminowe zapatrzenie walczących oddziałów i związków lotniczych. Należy jednak mieć na uwadze, że w wypadku wprowadzenia nowej techniki lotniczej lub zmian w organizacji wojsk lotniczych, obecnie przyjęte zasady dowodzenia tyłami lotniczymi mogą stać się niewystarczającymi a zatem muszą być systematycznie uaktualniane w zależności od wytworzonej sytuacji.

W n i o s k i:

- Dowodzenie tyłami lotniczymi skierowane jest na ^Wlepsze zabezpieczenie działań bojowych oddziałów i związków lotniczych;
- wszelkie przedsięwzięcia wykonywane przez tyły lotnicze muszą być zgodne z wolą i decyzją dowódców oddziałów i związków lotniczych;
- od jakości dowodzenia tyłami lotniczymi zależy powodzenie tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa;
- udział w dowodzeniu tyłami lotniczymi biorą dowódcy oddziałów i związków lotniczych a bezpośrednio dowodzą pracą tyłów lotniczych dowódcy i szefowie organów tyłowych wojsk lotniczych;
- kolejność pracy w dowodzeniu tyłami lotniczymi poszczególnych dowódców lotnictwa i tyłów lotniczych winna być realizowana tak, ażeby całokształt pracy tyłów lotniczych skierowany był na stałe i terminowe zabezpieczenie działań bojowych lotnictwa;
- dowodzenie tyłami lotniczymi wymaga aby aparat dowództwa - sztabowy tyłów lotniczych posiadał odpowiednie dobre przygotowanie teoretyczne.

OPRACOWAŁ
WYKŁADOWCA TAKTYKI TYŁOW
LOTNICZYCH

kpt. dypl. BEDELEK

Odbito w 30 egz.

Egz. nr 1-30 Bibl. Tajna

Wyk. Bedelek - kpt.

Druk. ZU

Nr ks. 2987/WW