

**WYSZKOLENIE PERSONELU TECHNICZNEGO**  
**Dokumentacja osobista personelu technicznego Tu-154M**

Dane aktualne na 10.04.2010 r.

Lp.	Etat / Stopień wojskowy	Stanowisko służbowe	Wykształcenie, rok ukończenia szkoły/uczelni	Ocena z egzaminu w 36 splt	Data otrzymania uprawnień	Numer rozkazu	Rozkaz podpisał
<b>SPECJALNOŚĆ – PiS (płatowiec i silnik)</b>							
1	kpt.	szef TL eskadry	WAT 1997	dobra	12.04.1999	71/99	ppłk dypl. pil. d-ca JW2139
2	kpt.	d-ca klucza	WAT 1997	b. dobra	30.12.2003	1/2004	ppłk dypl. pil. d-ca JW2139
3	chor. / st. chor.	kier. grupy	TSWL 1995	dobrze	30.10.1995	210/95	plk dypl. pil. d-ca JW2139
4	mł. chor. / st. chor.	st. technik klucza	TSWL 1995	dobrze	30.10.1995	210/95	plk dypl. pil. d-ca JW2139
5	st. sierż. / chor. sztab.	technik klucza	PTWL 1988	dobra	20.05.2005	Z-97/05	plk dypl. pil. d-ca JW2139
6	sierż.	st. technik sam.	CSIL (brak)	Dobra	16.11.2005	Z-221/05	plk dypl. pil. d-ca JW2139
7	st. kpr.	st. podoficer obsługi samolotu	SPSP 2007	dobry	30.05.2008	Z-105/08	plk dypl. pil. d-ca JW2139
8	plut.	technik samolotu	SPSP 2006	dobra	10.05.2007	Z-89/07	plk dypl. pil. d-ca JW2139
9	sierż.	st. technik sam.	SMS CSIL 1996	dobra	03.08.2006	Z-147/2006	wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139
10	sierż. / st. sierż.	st. technik sam.	SMS CSIL 1999	dobra	20.05.2005	Z-97/2005	plk dypl. pil. d-ca JW2139
11	plut. / st. plut.	technik samolotu	CSIL 1999	dobra	03.08.2006	Z-147/2006	wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139
12	st. kpr.	st. podoficer obsługi samolotu	SPSP 2007	dobry	04.07.2008	Z-130/2008	plk dypl. pil. d-ca JW2139
<b>SPECJALNOŚĆ – OSPRZĘT</b>							
1	kpt.	d-ca klucza	WAT 1995	dobra	31.05.1999	104/99	ppłk dypl. pil. d-ca JW2139
2	mł. chor. / mł. chor. sztab.	st. technik klucza	TSWL 1990	dobra	04.09.1996	175/96	plk dypl. pil. d-ca JW2139
3	sierż.	st. technik sam.	TSWL 1994	dobra	22.10.1998	206/98	plk dypl. pil. d-ca JW2139
4	plut. / st. chor.	technik samolotu	TSWL 1993	dobra	15.06.2005	Z-114/2005	plk dypl. pil. d-ca JW2139
5	plut. / st. chor.	technik samolotu	TSWL 1994	dobra	16.04.1999	80/99	plk dypl. pil. d-ca JW2139
6	plut. / st. chor.	technik samolotu	TSWL 1994	dobra	21.12.2004	247/20 04	wz. ppłk mgr inż. d-ca JW2139
7	st. sierż.	technik klucza	TSWL 1995	dobra	28.10.1998	211/98	plk dypl. pil. d-ca JW2139
<b>SPECJALNOŚĆ – URE (urządzenia radioelektroniczne)</b>							
1	mł. chor. / mł. chor. sztab.	st. technik klucza	TSWL 1992	dobra	01.12.2000	234/2000	plk dypl. pil. d-ca JW2139
2	st. sierż. / st. chor.	technik klucza	TSWL 1995	dobra	21.05.1999	99/99	plk dypl. pil. d-ca JW2139
3	sierż.	st. technik sam.	TSWL 1993	4,5	02.06.2006	Z-106/2006	wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139
4	sierż. / st. chor.	st. technik sam.	TSWL 1994	dobra	24.05.1999	99/99	plk dypl. pil. d-ca JW2139
5	plut.	technik samolotu	SPSP 2006	dobra	01.02.2008	Z-23/08	plk dypl. pil. d-ca JW2139
6	plut.	technik samolotu	SPSP 2006	dobra	01.02.2008	Z-23/2008	plk dypl. pil. d-ca JW2139
7	st. kpr.	st. podoficer obsługi samolotu	SPSP 2006	dobry	07.08.2009	153/2009	wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139
8	st. kpr.	st. podoficer obsługi samolotu	SPSP 2006	dobra	17.05.2008	Z-96/2008	wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139
9	pracownik wojska	technik		dobra	01.07.2005	Z-126/2005	wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139

WAT – Wojskowa Akademia Techniczna

TSWL – Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych (Zamość)

SMS CSIL – Szkoła Młodszych Specjalistów Centrum Szkolenia Inżynieryjno – Lotniczego

PTWL – Szkoła Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych (Oleśnica)

SPSP – Szkoła Podoficerska Sił Powietrznych (Dęblin)

CSIL – Centrum Szkolenia Inżynieryjno-Lotniczego (Dęblin)

## ROZKAZY DZIENNE PERSONELU SIL

### 1. SPECJALNOŚĆ – PŁATOWIEC I SILNIK

**kpt., szef TL eskadry** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 71/99 z dnia 13.04.1999 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, eksploatacji i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności PiS na ogólną ocenę »dobra« z dniem 12.04.99 r. zezwalam ppor. ....  
..... na samodzielną obsługę samolotu Tu-154M ww. specjalności /kolejny typ/.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ ppłk dypl. pilot d-ca JW2139”

**kpt., dowódca klucza** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 1/2004 z dnia 05.01.2004 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności płatowiec i silnik na ogólną ocenę »bardzo dobrą« z dniem 30.12.2003 r. zezwalam por. .... samodzielnie wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. chor., kierownik grupy** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 210/95 z dnia 02.11.1995 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji płatowca i silnika samolotu Tu-154M na ogólną ocenę »dobrze« z dniem 30.10.95 zezwalam n/w samodzielnie obsługiwać płatowiec i silnik samolotu Tu-154 M.

mł. chor. ....

mł. chor. ....

mł. chor. ....

Jednocześnie w/w przyznaję z dn. 30.10.95 r. umundurowanie techniczne, wyżywienie techniczne »110«, dodatek za bezpośrednią obsługę sprzętu.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. chor., starszy technik klucza** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 210/95 z dnia 02.11.1995 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji płatowca i silnika samolotu Tu-154M na ogólną ocenę »dobrze« z dniem 30.10.95 zezwalam n/w samodzielnie obsługiwać płatowiec i silnik samolotu Tu-154 M.

mł. chor. ....

mł. chor. ....

mł. chor. ....

Jednocześnie w/w przyznaję z dn. 30.10.95 r. umundurowanie techniczne, wyżywienie techniczne »110«, dodatek za bezpośrednią obsługę sprzętu.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**chor. sztab., technik klucza** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-97/2005 z dnia 20.05.2005 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej oraz eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności płatowiec i silnik na ogólną ocenę »dobra« z dniem 20.05.2005 r. niżej wymienionemu żołnierzowi zawodowemu zezwalam samodzielnie wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności / kolejny typ /:

chor. sztab. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**sierz., starszy technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-221/2005 z dnia 16.11.2005 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności płatowiec i silnik na ogólną ocenę »Dobra« z dniem 16.11.2005 r. zezwalam st. plut. .... samodzielnie obsługiwać /wykonywać/ obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. kpr., starszy podoficer obsługi samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-105/2008 z dnia 30.05.2008 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności /płatowiec i silnik/ na ogólną ocenę »dobry«, którą otrzymał niżej wymieniony, z dniem 30.05.2008 r. zezwalam:

- kpr. ....

samodzielnie obsługiwać /wykonywać/ obsługi na samolocie Tu-154M w ww. specjalności

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**plut., technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-89/2007 z dnia 09.05.2007 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności /płatowiec i silnik/ na ogólną ocenę »dobra« z dniem 10.05.2007 r. niżej wymienionemu żołnierzowi zawodowemu zezwalam samodzielnie wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności.

kpr. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**sierz., starszy technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-147/2006 z dnia 02.08.2006 r.”

Tekst:

„1) Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy i obsługi technicznej oraz eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności płatowiec i silnik na ogólną ocenę »dobra« z dniem 03.08.2006 r. niżej wymienionym żołnierzom zawodowemu zezwalam samodzielnie wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w ww. specjalności :

st. plut. ....

st. plut. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ wz ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. sierż., starszy technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-97/2005 z dnia 29.05.2005 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi oraz eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności płatowiec i silnik na ogólną ocenę »dobra« z dniem 20.05.2005 r. niżej wymienionemu żołnierzowi zawodowemu zezwalam samodzielnie wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności / kolejny typ / :

st. sierż. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. plut., technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-147/2006 z dnia 02.08.2006 r.”

Tekst:

„1) Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy i obsługi technicznej oraz eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności płatowiec i silnik na ogólną ocenę »dobra« z dniem 03.08.2006 r. niżej wymienionym żołnierzom zawodowemu zezwalam samodzielnie wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w ww. specjalności :

st. plut. ....

st. plut. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ wz ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. kpr., starszy podoficer obsługi samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-130/2008 z dnia 04.07.2008 r.”

Tekst:

„2) Po zdaniu obowiązujących egzaminów z zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności /płatowiec i silnik/ na ogólną ocenę »dobry« z dniem 04.07.2008 r. zezwalam: kpr. .... samodzielnie obsługiwać /wykonywać/ obsługi na samolocie Tu-154M w ww. specjalności.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

## **2. SPECJALNOŚĆ – OSPRZĘT**

**kpt., dowódca klucza** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny 104/99 z dnia 31.04.1999 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności /osprzęt/ na ogólną ocenę »dobra« z dniem 31.05.1999 r. zezwalam por. .... samodzielnie obsługiwać / wykonywać / obsługi na samolocie Tu-154M ww. specjalności. / kolejny typ /

Podpisano: DOWÓDCA /-/ppłk dypl. pilot d-ca JW2139”

**mł. chor. sztab., starszy technik klucza** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny 175/96 z dnia 10.09.1996 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji osprzętu samolotu Tu-154M na ogólną ocenę »dobrze« z dniem 04.09.1996 r. zezwalam samodzielnie obsługiwać osprzęt samolotu Tu-154M chor. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**sierz., starszy technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 206/98 z dnia 23.10.98 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy eksploatacji i obsługi technicznej SP Tu-154M na ogólną ocenę »dobra« w specjalności osprzęt z dniem 22.10.98 zezwalam chor. .... samodzielnie obsługiwać SP w/w specjalności /kolejny typ SP/

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. chor., technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-114/2005 z dnia 15.06.2005 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsług technicznych i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności osprzęt na ogólną ocenę »dobra« z dniem 15.06.2005 r. zezwalam niżej wymienionemu żołnierzowi zawodowemu samodzielnie obsługiwać (wykonywać) obsługi na samolocie Tu-154M w/w specjalności:

chor. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. chor., technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 80/99 z dnia 26.04.1999 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności /osprzęt/ na ogólną ocenę »dobra« z dniem 16.04.1999 r. zezwalam

chor. .... samodzielnie obsługiwać /wykonywać/ obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. chor., technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 247/2004 z dnia 21.12.2004 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności osprzęt na ogólną ocenę »dobra« z dniem 21.12.2004 r. zezwalam

st. chor. .... samodzielnie obsługiwać, wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ wz. ppłk mgr inż. d-ca JW2139”

**st. sierż., technik klucza** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 211/98 z dnia 30.10.98 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, eksploatacji i obsługi technicznej SP Tu-154M w specjalności osprzęt na ogólną ocenę »dobra« z dniem 28.10.98 zezwalam

mł. chor. ....na samodzielną obsługę SP Tu-154M w/w specjalności /kolejny typ SP/

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

### **3. SPECJALNOŚĆ – URE (urządzenia radioelektroniczne)**

**mł. chor. sztab., starszy technik klucza** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 234/2000 z dnia 01.12.2000 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności URE na ogólną ocenę »dobra« z dniem 01.12.2000 r. zezwalam

st. chor. .... samodzielnie obsługiwać, wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności na samolocie Tu-154M.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. chor., technik klucza** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 99/99 z dnia 24.05.1999 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy i obsługi technicznej i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności /URE/ na ogólną ocenę »dobra« z dniem 21.05.1999 r. zezwalam

mł. chor. .... samodzielnie /wykonywać/ obsługi na samolocie Tu-154M ww. specjalności.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pilot d-ca JW2139”

**sierz., starszy technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-106/2006 z dnia 05.05.2006 r.”

Tekst:

”Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi oraz eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności /URE/ na ogólną ocenę »4,5« z dniem 02.06.2006 r. zezwalam niżej wymienionemu żołnierzowi samodzielnie obsługiwać /wykonywać/ obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności /kolejny typ/ : sierż. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. chor., starszy technik samolotu** - wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr 99/99 z dnia 24.05.1999 r.”

Tekst:

”Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy i obsługi technicznej i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności /URE/ na ogólną ocenę »dobra« z dniem 24.05.1999 r. zezwalam chor. .... samodzielnie obsługiwać /wykonywać/ obsługi na samolocie Tu-154M ww. wymienionej specjalności /kolejny typ/.

Podpisano: DOWÓDCA /-/ ppłk dypl. pilot d-ca JW2139”

**plut., technik samolotu; plut., technik samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-23/2008 z dnia 01.02.2008 r.”

Tekst:

„2) Po zdaniu obowiązujących egzaminów z zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności URE na ogólną ocenę »dobra« niżej wymienionym z dniem 01.02.2008 r. zezwalam samodzielnie wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w ww. specjalności:

st. kpr. ....

st. kpr. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. kpr., starszy podoficer obsługi samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-153/2009 z dnia 07.08.2009 r.”

Tekst:

„2) Po zdaniu obowiązujących egzaminów z »zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności URE« na ogólną ocenę »dobry«, z dniem 07.08.2009 r. niżej wymienionego żołnierza zawodowego dopuszczam do samodzielnego (bezpośredniego) wykonywania obsługi w wyżej wymienionej specjalności na samolocie Tu-154M, przewidzianych instrukcjami i przepisami służby inżynierijno-lotniczej:

st. kpr. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

**st. kpr., starszy podoficer obsługi samolotu** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-96/2008 z dnia 16.05.2008 r.”

Tekst:

„3) Po zdaniu obowiązujących egzaminów z zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności /URE/ na ogólną ocenę »dobry«, którą otrzymał niżej wymieniony, z dniem 17.05.2008 r. zezwalam:

- kpr. ....

samodzielnie wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w ww. specjalności.

Podpisano: DOWÓDCA /- / wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

**pracownik wojska, technik** – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-126/2005 z dnia 01.07.2005 r.”

Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsługi technicznej i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności URE na ogólną ocenę »dobra« z dniem 01.07.2005 r. zezwalam

p. .... samodzielnie obsługiwać i wykonywać obsługi na samolocie Tu-154M w wyżej wymienionej specjalności.

Podpisano: DOWÓDCA /- / wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”

## **OBOWIAZUJĄCY PROCES SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO (SIL – służby inżynieryjno-lotniczej)**

Proces szkolenia personelu technicznego 36 splt jest regulowany instrukcją zatytułowaną „Zasady szkolenia personelu technicznego w jednostkach lotniczych oraz dopuszczania specjalistów służby inżynieryjno – lotniczej do pracy na sprzęcie lotniczym”, sygn. lot. 1779/77 (załącznik 1). Wymieniony powyżej personel techniczny odbył specjalistyczne (dla swojej specjalności) przeszkolenia na podstawie „**Programu przeszkolenia technicznego personelu SIL w specjalności płatowiec i silnik, osprzęt, URE na samolot Tu-154M**” (załącznik 2) opracowany przez Szefa Sekcji Techniki Lotniczej JW 2139 oraz zatwierdzony przez Szefa Techniki Lotniczej Dowództwa Sił Powietrznych.

Przebieg procesu szkolenia członka personelu SIL:

- uruchamiany rozkazem dziennym Dowódcy JW 2139,
- realizowany zgodnie z ww. „Programem...”,
- dokumentowany w »Programie (lub dokumentacji) szkolenia personelu technicznego na samolot Tu-154M w specjalności –„xxxxxxxxxx”«,
- finalizowany po zdaniu końcowych egzaminów, kolejnym rozkazem dziennym Dowódcy JW 2139 przyznającym, odpowiednie dla danej specjalności, uprawnienia do samodzielnej obsługi samolotu Tu-154M.

Przykładowe dokumenty, dla każdej specjalności, zamieszczono poniżej:

- **Uczestnik szkolenia: chor.....**

### **„Rozkaz Dzienny nr Z-33/2005 z dnia 16.02.2005 r. PKT 8. SPRAWY LOGISTYCZNE**

Zgodnie z instrukcją »Zasady szkolenia personelu technicznego w jednostkach lotniczych oraz dopuszczania specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej do pracy na sprzęcie lotniczym«, sygn. lot. 1779/77 chor. .... i chor. .... od dnia 17.02.2005 r. odbywać będą przeszkolenie metodą samokształcenia w specjalności **eksploatacja osprzętu** samolotu Tu-154M w na podstawie programu przeszkolenia opracowanego przez Starszego Inżyniera STL, oraz zatwierdzonego przez Szefa Techniki Lotniczej DSP.

Przeszkolenie odbędzie się w 1 Eskadrze Lotniczej. Na opiekuna przeszkolenia wyznaczam

kpt. .... i czynię odpowiedzialnym za przebieg szkolenia i dyscyplinę szkolonych. Szkolenie zakończyć przyjęciem egzaminu ze znajomości budowy i eksploatacji sprzętu lotniczego samolotu Tu-154M.

Podpisano – Dowódca / - /ppłk dypl. pil d-ca JW2139”

**„DOKUMENTACJA SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO NA KOLEJNY TYP STATKU POWIETRZNEGO SAMOLOT TYPU Tu-154M W SPECJALNOŚCI „OSPRZĘT”,  
Uczestnik szkolenia:**

st. chor. ....” (załącznik 3)

**st. chor.**..... – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-114/2005 z dnia 15.06.2005 r.”  
Tekst:

„Po zdaniu obowiązujących egzaminów z budowy, obsług technicznych i eksploatacji samolotu Tu-154M w specjalności osprzęt na ogólną ocenę »dobra« z dniem 15.06.2005 r. zezwalam niżej wymienionemu żołnierzowi zawodowemu samodzielnie obsługiwać (wykonywać) obsługi na samolocie Tu-154M w/w specjalności:

chor. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

- **Uczestnik szkolenia: kpr.** .....

**„Rozkaz Dzienny nr Z-16/2009 z dnia 23.01.2009 r.**

**PKT 6. SPRAWY SZKOLENIOWE**

„3) Zgodnie z Instrukcją »Zasad szkolenia personelu technicznego w jednostkach lotniczych oraz dopuszczania specjalistów służby inż.-lot. do pracy na sprzęcie lotniczym«, sygn. lot. 1779/77 niżej wymienieni:

- kpr. ....

od dnia 23.01.2009 r. odbywać będą przeszkolenie (forma przeszkolenia – samokształcenie) na podstawie: »Programu przeszkolenia personelu technicznego na samolot Tu-154M w specjalności »**eksploatacja URE**« - zatwierdzonego przez Szefa Techniki Lotniczej Dowództwa Sił Powietrznych.

Przeszkolenie odbędzie się w Kluczu Eksploatacji URE w 1 Eskadrze Lotniczej. Na opiekuna przeszkolenia wyznaczam mjr. .... oraz czynię Go odpowiedzialnym za przebieg szkolenia i dyscyplinę szkolonych. W procesie przeszkolenia wykorzystywać sprzęt lotniczy typu Tu-154M. Przeszkolenie zakończyć przyjęciem egzaminu od wyżej wymienionych z zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M. Polecam opiekunowi sporządzić opinię z przebiegu przeszkolenia wyżej wymienionych i przedstawić do akceptacji Szefowi Sekcji Techniki Lotniczej. Podpisano – Dowódca / -/ wz. ppłk dypl. pil d-ca JW2139”.

**„DOKUMENTACJA SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO NA SAMOLOT TYPU Tu-154M w specjalności „URE”,**

**Uczestnik szkolenia: kpr.** ....” (załącznik 4)

**kpr.** ..... - wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-153/2009 z dnia 07.08.2009 r.”

Tekst:

„2) Po zdaniu obowiązujących egzaminów z »zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności URE« na ogólną ocenę »dobry«, z dniem 07.08.2009 r. niżej wymienionego żołnierza zawodowego dopuszczam do samodzielnego (bezpośredniego) wykonywania obsługi w wyżej wymienionej specjalności na samolocie Tu-154 M, przewidzianych instrukcjami i przepisami służby inżynieryjno-lotniczej:

st. kpr. ....

Podpisano: DOWÓDCA /-/ wz. ppłk dypl. pil. d-ca JW2139”



- **Uczestnik szkolenia: kpr. ....**

**„Rozkaz Dzienny nr Z-169/2007 z dnia 31.08.2007 r.**

2) Zgodnie z instrukcją »Zasady szkolenia personelu technicznego w jednostkach lotniczych oraz dopuszczania specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej do pracy na sprzęcie lotniczymi«, sygn. lot. 1779/77

- kpr. ....

od dnia 03.09.2007 r. odbywać będą przeszkolenie (forma przeszkolenia – samokształcenie) na podstawie: »Programu przeszkolenia technicznego personelu SIL w specjalności eksploatacja **Platowiec i Silnik**« opracowanego przez Szefa Sekcji Techniki Lotniczej JW 2139 oraz zatwierdzony przez Szefa Techniki Lotniczej Dowództwa Sił Powietrznych.

Przeszkolenie odbędzie się w kluczu eksploatacji samolotów w I eskadrze lotniczej. Na opiekuna przeszkolenia wyznaczam chor. .... i czynię jego odpowiedzialnym za przebieg szkolenia i dyscyplinę szkolonych. Po zakończeniu przeszkolenia opiekun opracuje opinię na ww. i przedstawi do akceptacji Szefowi Sekcji Techniki Lotniczej.

Szkolenie zakończyć przyjęciem egzaminu w zakresie znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M.

Podpisano – Dowódca / -/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

**„PROGRAM SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO NA SAMOŁOT TYPU Tu-154M w specjalności »Platowiec i Silnik«,**

**Uczestnik szkolenia: kpr. ....” (załącznik 5)**

**kpr. .... – wyciąg, „Rozkaz Dzienny Nr Z-105/2008 z dnia 30.05.2008 r.”**

Tekst: ”Po zdaniu obowiązujących egzaminów z zakresu znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi technicznej oraz zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi samolotu Tu-154M w specjalności /płatowiec i silnik/ na ogólną ocenę »dobry«, którą otrzymał niżej wymieniony, z dniem 30.05.2008 r. zezwalam:

- kpr. ....

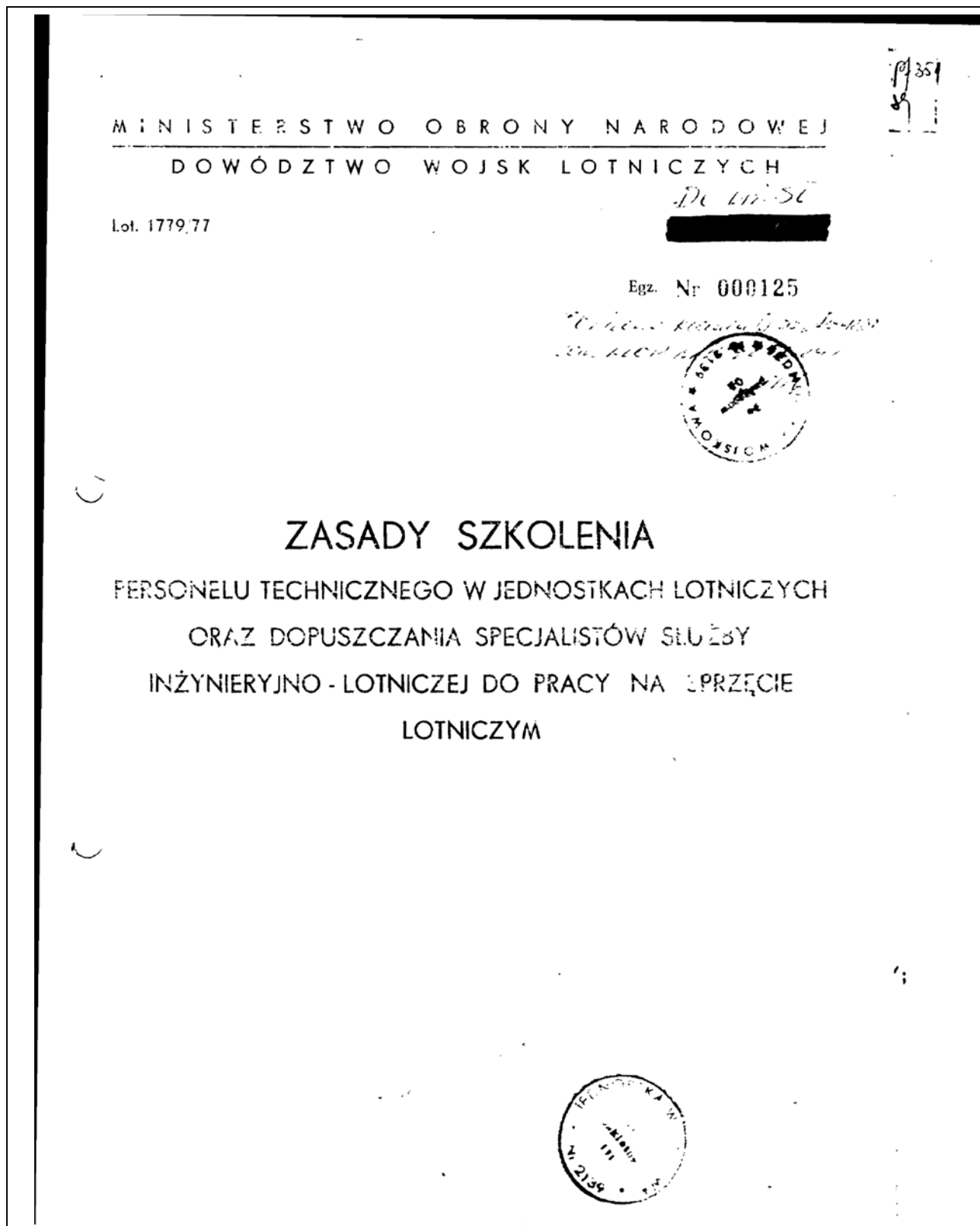
samodzielnie obsługiwać /wykonywać/ obsługi na samolocie Tu-154M w ww. specjalności

Podpisano: DOWÓDCA /-/ płk dypl. pil. d-ca JW2139”

## **PODSUMOWANIE**

- Personel techniczny (służba inżynieryjno-lotnicza SIL) 36 spłt uprawniony do wykonywania obsługi technicznej samolotów Tu-154M liczył (na dzień 10.04.2009) 28 osób, z których 27 ma odpowiednie wykształcenie specjalistyczne zdobyte w szkołach technicznych lub innych uczelniach wojskowych kształcących personel inżynieryjno-lotniczy. Jeden mechanik , zatrudniony na etacie „pracownika wojska”, choć nie był absolwentem technicznej szkoły wojskowej został dopuszczony do samodzielnego wykonywania obsługi technicznej po przejściu odpowiednich szkoleń i zdaniu wymaganych egzaminów komisyjnych.
- Każdy z członków SIL, rozkazem dowódcy 36 spłt, otrzymał uprawnienia do wykonywania obsługi technicznej samolotu Tu-154M w danej specjalności, po teoretycznym i praktycznym przeszkoleniu i zdaniu egzaminów komisyjnych.
- Staż pracy personelu SIL przy obsłudze technicznej samolotu Tu-154M:
  - od 1 roku do 5 lat ► 15 osób
  - od 6 lat do 10 lat ► 3 osoby
  - od 11 lat do 15 lat ► 10 osób

Załącznik 1 – pełna treść załącznika dostępna w osobnym pliku o nazwie



Załącznik 2 – pełna treść załącznika dostępna w osobnym pliku

**ZATWIERDZAM**  
**ZASTĘPCA SZEFA LOGISTYKI WŁOP**  
**SZEF TECHNIKI LÓTNICZEJ**

plk mgr inż. Dariusz RATAJ

**PROGRAM**  
**PRZESZKOLENIA TECHNICZNEGO PERSONELU SIL**  
**W SPECJALNOŚCI PŁATOWIEC I SILNIK, OSPRZĘT, URE**  
**NA SAMOŁOT TU-154M**



---

WARSZAWA 2004

817/AX/192/2010/11 (58 str.) (32 karty)

Załącznik 3 – pełna treść załącznika dostępna w osobnym pliku

ZATWIERDZAM  
Szef Sekcji Techniki Lotniczej  
Nr 2139  
Dnia 10.02.2009 r.

**DOKUMENTACJA  
SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO  
NA KOLEJNY TYP STATKU POWIETRZNEGO**

**SAMOLOT TU-154M**

**W SPECJALNOŚCI  
OSPRZET**

Za zgodność

Uczestnik: st. chor

*[Signature]*



*Wpisano do rozkazu  
dnia 15.06.2005r  
Nr Z-114/2005*

Załącznik 4 – pełna treść załącznika dostępna w osobnym pliku

ZATWIERDZAM  
SZEFL STL JW 2139  
*[Signature]*  
Dnia ..... 2009 r.

**DOKUMENTACJA  
SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO NA SAMOLOT Tu-154M  
W SPECJALNOŚCI URE**

UCZESTNIK: *l.p.r.*

Za zgodność

*[Signature]*



*Wpisano do rozkazu dnia .kt., .kb., 20.kk. r;*

R-z Nr 2.65.3 / 2002 r.

*[Signature]*

**Załącznik 5 – pełna treść załącznika dostępna w osobnym pliku**

**„ZATWIERDZAM”**  
Szef Sekcji Techniki Lotniczej

*[Signature]*  
Dnia 31.08 ..... 2007 r.


Rozpoczęcie szkolenia wpisano do rozkazu dnia 31.08, 2007 r.  
R-z nr Z-1627/2007 r.

**PROGRAM**  
**SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO NA SAMOŁOT TYPU**  
**TU-154M**  
w specjalności – „Płatowiec i Silnik”

**Uczestnik szkolenia: kpr.**

Za zgodność

Szef Sekcji  
*[Signature]*



Po zdaniu egzaminu wpisano do rozkazu dnia 31.08, 2007 r.  
R-z nr Z-1627/2007 r.

*[Signature]*

**DOKUMENTACJA SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO NA KOLEJNY TYP STATKU POWIETRZNEGO  
SAMOLOT TU-154M W SPECJALNOŚCI „OSPRZĘT”**

WYKAZ TEMATÓW	PROGRAM SZKOLENIA		DOKUMENTACJA SZKOLENIA st. chor. ....						
	SPECJALNOŚĆ <i>OSPRZĘT</i>		OSPRZĘT				DATA SZKOLENIA TEORIA	DATA SZKOLENIA PRAKTYKA	DATA EGZAMINU KOŃCOWEGO
	METODA	GODZINY	TEORIA METODA	GODZ.	PRAKTYKA	GODZ.			
Samolot Tu-154M, instalacje	wykład	12	brak wpisu	4	brak		30.03.2005		<b>30.05.2005</b>
Silniki D30KU, TA-6A	wykład	12	brak wpisu	6	brak		12 / 15.04.2005		
Urządzenia radioelektroniczne	wykład	10	brak wpisu	9	brak		07 / 08.06.2005		<b>09.06.2005</b>
Przyrządy pokładowe	wykład	120	brak wpisu	55	tak	28	od <b>16.02.</b> do 24.03.2005	od 17.02. do 31.03.2005	<b>14.06.2005</b>
Wyposażenie tlenowe	wykład	20	brak wpisu	4	tak	4	03 / 06.06.2005	03 / 06.06.2005	
Urządzenia elektryczne	wykład	120	brak wpisu	56	tak	29	od 01.04. do 02.06.2005	od 04.04. do 02.06.2005	
Egzamin		6	Egzamin przeprowadzono w 4 etapach 30.05.05 (PiS), 14.06.05 (osprzęt), 09.06.05 (URE) i 13.06.05 (BHP)						
Σ		<b>300</b>		<b>134≈45%</b>		<b>61≈55%</b>			
„Po zdaniu egzaminu z przeszkolenia teoretycznego przeprowadzić <b>1 miesiąc praktyki</b> zgodnie z programem”									
Rozmieszczenie osprzętu w s-cie	pokaz	6							
Obsługi bieżące i specjalne	wykład	1							
Obsługi okresowe	wykład	1							
Dokumentacja techniczna s-tu	wykład	2							
Wyk. obsług bieżących	praktyka	20							
Wyk. obsługi okresowej nr 1	praktyka	30							
Regulacje bloków SIU i SIRT	praktyka	5							

Układ ogrzewania slotów	praktyka	5							
Automat ogrzew. szyb AOS	praktyka	5							
Układ SWS (stan. AP-SWS)	praktyka	5							
Sprawdzenie układu AUASP	praktyka	5				2			
Sprawdzenie sytemu TKS-P2	praktyka	5				2			
Sprawdzenie przyrządów membranowych	praktyka	5				2			
Wskaźnik IU7-1 (poziom oleju)	praktyka	5							
Sprawdzanie stanu techn. instalacji, agregatów,...	praktyka	5							
Obsługa instalacji tlenowych	praktyka	5				4			
Obsługa rejestratorów	praktyka	5				2			
Egzamin praktyczny		5							
<b>SUMA</b>		<b>120</b>							

Zgodnie z zapisami zawartymi w „Programie przeszkolenia technicznego personelu SIL w specjalności płatowiec i silnik, osprzęt, URE na samolocie Tu-154M” (w części obejmującej specjalność »osprzęt«) należało zastosować poniższą metodykę prowadzenia zajęć:

1. Zajęcia prowadzić metodą wykładów wykorzystując pomoce naukowe (plansze, kabiny, przekroje, przyrządy i agregaty pokładowe, schematy).
2. Wykłady uzupełnić, w miarę możliwości czasowych, pokazami na samolocie.
3. W czasie zajęć kontrolować na bieżąco stopień opanowania materiału metodą pytań kontrolnych lub testów pisemnych.
4. Program praktyki realizować bezpośrednio na samolocie i w laboratorium klucza osprzętu eskadry technicznej.
5. Pomoce naukowe:
  - instrukcje eksploatacji samolotu Tu-154
  - albumy schematów elektrycznych samolotu Tu-154

- opisy techniczne i instrukcje eksploatacji poszczególnych urządzeń i agregatów  
Przy liczbie przeszkalanych osób od 1 do 4 forma szkolenia – **samokształcenie**.

### **Uwagi szczegółowe**

- Szkolenie przeprowadzono metodą samokształcenia (podstawa stwierdzenia – tabela z listą personelu SIL uprawnionego do obsługi Tu-154M i terminami otrzymania uprawnień), co wyklucza prowadzenie wykładów z poszczególnych tematów/przedmiotów.
- W materiale dokumentującym przebieg szkolenia nie określono metody zajęć teoretycznych – jest to niezgodne z wzorcem dokumentacji przebiegu szkolenia.
- W realizacji szkolenia całkowicie pominięto, zawarte w programie, takie tematy jak: obsługi bieżące i specjalne, obsługi okresowe, wykonywanie obsług bieżących, wykonywanie obsługi okresowej nr 1, dokumentacja techniczna samolotu, a przecież szkolono technika do wykonywania obsługi technicznej samolotu.
- Szkolenie przeprowadzono w okresie czterech miesięcy – od 16 lutego 2005 (pierwsze zajęcia teoretyczne) do 14 czerwca 2005 (zdanie egzaminu końcowego).
- Opracowany, zatwierdzony i wydany w **2004 roku** „Program przeszkolenia...” zawiera temat „System sygnalizacji o zbliżaniu do ziemi SSOS”. System ten wybudowano z samolotu w kwietniu 2005 roku. Do „Programu przeszkolenia...” nie wprowadzono stosownej rewizji aktualizującej jego zawartość !!!
- Szkolenie teoretyczne zrealizowano w około **45%** zawartości programu szkolenia.
- Szkolenie praktyczne zrealizowano w około **55%** zawartości programu szkolenia.



**DOKUMENTACJA SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO NA  
SAMOLOT TU-154M W SPECJALNOŚCI „URE”**

WYKAZ TEMATÓW	PROGRAM SZKOLENIA		DOKUMENTACJA SZKOLENIA kpr. ....						
	SPECJALNOŚĆ URE		URE				DATA SZKOLENIA TEORIA	DATA SZKOLENIA PRAKTYKA	DATA EGZAMINU KOŃCOWEGO
	METODA	GODZ.	TEORIA METODA	GODZ.	PRAKTYKA	GODZ.			
Samolot Tu-154M, charakterystyka	wykład / samokształcenie	2	konsultacje	4	brak		10/11.03.2009		13.03.2008 (sic!)
Silniki D30KU, TA-6A	wykład / samokształcenie	2	konsultacje	3	brak		12/13.03.2009		
Przyrządy pokładowe	wykład / samokształcenie	4	konsultacje	4	brak		16.03.2009		16.03.2009
Urządzenia elektryczne	wykład / samokształcenie	4	konsultacje	1	brak		16.03.2009	-	
Urządzenia radioelektryczne	wykład / samokształcenie	2	konsultacje	3,5	tak	2	28.05.2009 04.06.2009 31.07.2009	28.05.2009 04.06.2009 31.07.2009	06.08.2009
Telefon pokł. SPU-7B	wykład / samokształcenie	4	konsultacje	1	tak	1	08.06.2009	08.06.2009	
Radiowęzeł pokł. SGS-25	wykład / samokształcenie	4							
Radiostacja UKF BAKŁAN-20	wykład / samokształcenie	2	konsultacje	1	tak	0,5	22.05.2009	22.05.2009	
Radiostacja UKF ORŁAN 85-ST	wykład / samokształcenie	2	konsultacje	1	tak	0,5	01.06.2009	01.06.2009	
Radiostacja KF MIKRON-3W-01	wykład / samokształcenie	4	konsultacje	1	tak	2	02.06.2009	02.06.2009	
Magnetofon pokł. MARS-BM	wykład / samokształcenie	4	konsultacje	1	tak	2	09.06.2009	09.06.2009	
Radiodalmierz SD-75	wykład / samokształcenie	4	konsultacje	1	tak	0,5	25.05.2009	25.05.2009	
System naw. KURS MP-70	wykład / samokształcenie	6	konsultacje	2	tak	1	20.05.2009	20.05.2009	
Radiokompas ARK-15M	wykład / samokształcenie	4	konsultacje	2	tak	1	18.05.2009	18.05.2009	
Miernik prędkości	wykład /	4	konsultacje	2	tak	1	25.05.2009	25.05.2009	

DISS-013	samokształcenie								
Radiowysokościom. RW-5M-D1	wykład / samokształcenie	4	konsultacje	1	tak	0,5	22.05.2009	22.05.2009	
System nawigacyjny UNS-1D	wykład / samokształcenie	8	konsultacje	4	tak	1	28.05.2009	28.05.2009	
Radar pogodowy RDR-4B	wykład / samokształcenie	6	konsultacje	2	tak	1	29.07.2009	29.07.2009	
TCAS II	wykład / samokształcenie	8	konsultacje	4	tak	1	03.08.2009	03.08.2009	
TAWS	wykład / samokształcenie	6							
Wskaźnik MFD-640	wykład / samokształcenie	4	brak		brak				
Obsługi bieżące	wykład / samokształcenie	5	konsultacje	1	tak	3	24.07.2009	27.07.2009	
Obsługi okresowe	wykład / samokształcenie	5							
Aparatura kontrolno - pomiarowa	wykład / samokształcenie	8	konsultacje	6	tak	8	21.07.2009 22.07.2009 23.07.2009	04.08.2009 05.08.2009 06.08.2009	
Zasady BHP	wykład / samokształcenie	2	brak		brak				06.08.2009
Egzamin teoretyczny		4	Egzamin przeprowadzono w 4 etapach 13.03.09 (PiS), 16.03.09 (osprzet) i 06.08.2009 (URE i BHP)						
<b>SUMA</b>		<b>112</b>		<b>46≈41%</b>		<b>26≈22%<sub>1</sub></b>			
<b>PROGRAM PRAKTYKI Z OBSŁUGI TECHNICZNEJ</b>									
<b>TEMAT</b>	<b>METODA</b>	<b>DNI</b>							
Obsługi bieżące	praktyczna	10							
Obsługi okresowe	praktyczna	10							
Metody lokalizacji i usuwania niesprawności urządzeń	praktyczna	5							
Zabezpieczenie lotów	praktyczna	4							
Egzamin praktyczny		1							
<b>SUMA</b>		<b>30</b>							

<sub>1</sub> - przy założeniu 4-godzinnej praktyki dziennie.

Zgodnie z zapisami zawartymi w „Programie przeszkolenia technicznego personelu SIL w specjalności płatowiec i silnik, osprzęt, URE na samolocie Tu-154M” (w części obejmującej specjalność „URE”) należało zastosować poniższą metodykę prowadzenia zajęć:

1. Przy liczbie przeszkalananych osób od 1 do 7 forma szkolenia – **samokształcenie**, które wyklucza prowadzenie wykładów z poszczególnych tematów / przedmiotów. Metodę wykładów stosować dla grupy powyżej 7 osób.

### Uwagi szczegółowe

- Szkolenie przeprowadzono metodą samokształcenia (podstawa stwierdzenia – tabela z listą personelu SIL uprawnionego do obsługi Tu-154M)
- W materiale dokumentującym przebieg szkolenia jako metodę zajęć teoretycznych zastosowano „konsultacje”.
- Szkolenie przeprowadzono w okresie 5 miesięcy – od 10 marca 2009 (pierwsze zajęcia teoretyczne) do 03 sierpnia 2009 (zdanie egzaminu końcowego).
- Szkolenie teoretyczne zrealizowano w około **41%** zawartości programu szkolenia.
- Szkolenie praktyczne zrealizowano w około **22%** zawartości programu szkolenia (zakładając 4 godziny praktyki dziennie). „Zasady szkolenia personelu technicznego w jednostkach lotniczych oraz dopuszczania specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej do pracy na sprzęcie lotniczym”, dokument wydany przez MON DWL w 1977 roku, sygn. Lot.1779/77 wymaga przeprowadzenia dla mechaników lotniczych służby inżynieryjno-lotniczej „szkolenia praktycznego w jednostce macierzystej w wymiarze **168 godz.**”
- Nie przeprowadzono żadnego szkolenia (teoretycznego i praktycznego) w zakresie „Zasady BHP w czasie wykonywania obsług URE na samolocie Tu-154M”: 06.08.2009 potwierdzono zdanie egzaminu z tego przedmiotu wpisem „zal.”

**PROGRAM SZKOLENIA PERSONELU TECHNICZNEGO NA  
SAMOLOT TYPU TU-154M W SPECJALNOŚCI „PŁATOWIEC I SILNIK”**

<b>PROGRAM SZKOLENIA SPECJ. PiS</b>				<b>DOKUMENTACJA SZKOLENIA kpr. ....</b>				
<b>PRZEDMIOT</b>	<b>LICZBA GODZIN</b>			<b>LICZBA GODZIN</b>		<b>DATA SZKOLENIA</b>		<b>DATA EGZAMINU KOŃCOWEGO</b>
	<b>Wykład</b>	<b>Ćwiczenia</b>	<b>Suma</b>	<b>TEORIA (konsultacje)</b>	<b>PRAKTYKA</b>	<b>TEORIA</b>	<b>PRAKTYKA</b>	
<b>Konstr. i ekspl. s-tu Tu-154M</b>	<b>96</b>	<b>24</b>	<b>120</b>					
Ogólna charakterystyka i dane lotno-techniczne	2	-	2	2	-	04.09.2007		
Płatowiec	10	2	12	10	2	11/12.09.2007	12.09.2007	
Układy sterowania samolotem	22	4	26	22	4	17-20.09.2007	20.09.2007	
Podwozie	10	2	12	10	2	21/24.09.2007	24.09.2007	
Instalacja hydrauliczna	18	2	20	18	2	27.9-02.10.2007	10.10.2007	
Instalacja paliwowa	14	4	18	14	4	24/26/30.10.07	30.10.2007	
Klimatyzacja i autom. regulacja ciśnienia w kabinie	16	4	20	16	4	5/13/14.11.07	13.11.2007	
Wyposażenie wnętrza samolotu	-	4	4	-	4	-	30.10.2007	
Wyposażenie awaryjno-ratunkowe	4	2	6					
Instalacja przeciwoślodzeniowa				4	2	20.11.2007	20.11.2007	
Urządzenia wodno-sanitarne				2	1	21.11.2007	21.11.2007	
Sterowanie silnikami				1	1	21.11.2007	21.11.2007	
<b>Obsługa techniczna i dokumentacja samolotu</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>18</b>					
Rodzaje dokumentacji samolotu	2	2	4	2	brak	04.09.2007		
Rodzaje przeglądów	6	-	6	7	-	17.01.2008		
Obsługa silnika D-30KU-II				14	-	24/29.01.2008		
Obsługa silnika TA-6A				4	-	31.01.2008		<b>PŁATOWIEC /SILNIK 30.05.2008</b>
Obsługa płatowca				4	-	31.01.2008		
Obsługa szyb samolotu				2	-	04.02.2008		
Obsługa ukł. sterowania samolotem i silnikami				4	-	04.02.2008		
Obsługa klap i podwozia				8	-	05.02.2008		
Obsługa instalacji hydraulicznej				8	-	06.02.2008		
Obsługa instalacji klimatyzacji				4	-	07.02.2008		
Obsługa instalacji p/oblodzeniowej				14	-	08/11.02.2008		
Obsługa urządzeń ratowniczych,				4	-	12.02.2008		

sanitarnych, pasażerskich								
Obsługa instalacji paliwowej				4	-	13.02.2008		
Obsługa instalacji olejowej				1	-	13.02.2008		
Obsługa instalacji tlenowej				1	-	13.02.2008		
Przygotowanie do próby s-ka				14	-	18/19.02.2008		
Zasady odladzania samolotu				2	-	20.02.2008		
Manewrowanie i kotwiczenie sam.				2	-	20.02.2008		
Wymiana silnika				14	-	22.02.2008		
Zasady prowadz. dok. technicznej				5	-	10.03.2008		
Przepisy dot. obsługi samolotu				5	-	11.03.2008		
Przygotowanie s-tu do wylotu				7	-	12.03.2008		
Obsługa A2+Ps (wylot)				7	-	13.03.2008		
Obsługa A2+Pp (postój)				21	-	14/17/18.02.08		
Wykonywanie obsługi B				2	-	19.03.2008		
Wiadomości ogólne				2	-	19.03.2008		
Modyfikacje i zmiany konstrukcyjne wdrożone w samolocie	2	-	2					
Wyposażenie do obsługi technicznej	2	2	4					
BHP przy obsłudze samolotu	2	-	2	1	-	20.03.2008		<b>BHP 30.05.2008</b>
BHP - holowanie, mocowanie s-tu				1	1	20.03.2008	20.03.2008	
BHP - próba silników				1	-	20.03.2008		
Czystość płyty i drogi kołowania				1	-	20.03.2008		
<b>Wybrane wiadomości z aerodynamiki praktycznej s-tu</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>6</b>					
Układ konstrukcyjny i jego ocena aerodynamiczna	1	-	1					
Charakterystyki zespołu napędowego	1	-	1					
Lotne charakterystyki samolotu	1	-	1					
Charakterystyki stateczności i sterowności samolotu	3	-	3					
<b>Zespoły napędowe samolotu</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>16</b>					
Główne dane techniczne silnika D-30KU-154	2	-	2	2	1	11.12.2007	11.12.2007	
Sprężarka				1	0,5	11.12.2007	11.12.2007	
Komora spalania				1	0,5	13.12.2007	13.12.2007	
Turbina				2	0,5	17.12.2007	17.12.2007	
Instalacja olejowa				2	1	17.12.2007	17.12.2007	
Instalacja paliwowa				2	1	20.12.2007	20.12.2007	
Układ uruchamiania silnika				1	1	03.01.2008	03.01.2008	

Korpus rozdzielczy				2	0,5	03.01.2008	03.01.2008	
Ogólne wskaźniki eksploatacyjne				4	1	14.01.2008	14.01.2008	
Zespoły, instalacje silnika, działanie i konstrukcja układów	3	1	4					
TA-6A – przeznaczenie, zasada działania, konstrukcja	3	1	4	6	3	07.01.2008	10.01.2008	
Zabudowa silników, sterowanie silnikami	5	1	6					
<b>Wyposażenie elektryczne samolotu</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>16</b>					
Instalacje, rozdział energii w samolocie	2	1	3	4	2	29.02.2008	29.02.2008	
Instalacja rozruchu silników	4	1	5	4	1	05.03.2008	05.03.2008	
Zabezpieczenie przeciwpożarowe samolotu	3	1	4	3	1	03.03.2008	03.03.2008	<b>OSPRZĘT 18.03.2008</b>
Instalacja przeciwołdzeniowa	4	-	4	4	brak	04.03.2008		
<b>Przyrządy pokładowe samolotu</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>19</b>					
Przyrządy kontroli pracy silnika	8	-	8	8	1	25/26.03.2008	26.03.2008	
Przyrządy kontroli pracy instalacji	4	-	4	4	1	27.02.2008	27.02.2008	
Automatyczny układ sterowania ABSU-154-2	2	-	2	2	-	28.02.2008		
Urządzenia rejestracji parametrów lotu	2	-	2	2	-	28.02.2008		
<b>Wyposażenie radiowe samolotu</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>					
Wiadomości ogólne	2	-	2	2	1	02.04.2008	02.04.2008	<b>URE 16.04.2008</b>
Rozmównica pokład. SPU-7, układ SGS-25 i aparatura MARS-BM	1	1	2	1	0,5	09.04.2008	09.04.2008	
Radiostacja UKF BAKŁAN	1	1	2	1	0,5	09.04.2008	09.04.2008	
<b>Analiza usterek/awarii/samolotu</b>				2	-	20.03.2008		
<b>Układ jednostek SI</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>					
<b>Prawo lotnicze, licencje</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>6</b>					
<b>SUMA</b>	<b>167</b>	<b>41</b>	<b>208</b>					
Tolerancja godzin: + 30%	<b>217</b>	<b>53</b>	<b>270</b>					
<b>PROGRAM PRAKTYKI Z OBSŁUGI TECHNICZNEJ</b>								
<b>Wykonywanie obsług bieżących</b>								
Wykonywanie obsługi postojowej Pp					2		21.03.2008	
Wykonywanie obsługi A <sub>2</sub>					2		21.03.2008	
Wykonywanie obsługi B					2		25.03.2008	
Wykonywanie obsługi przedlotowej P <sub>s</sub>					2		25.03.2008	

<b>Wykonywanie obsług okresowych</b>					
Obsługa okresowa nr 1K	15	10	26/27.03.2008	10/11.03.08	
Obsługa okresowa nr 1	15	10	28/31.03.2008	11/14.03.08	
<b>Wykonywanie obsług specjalnych</b>					
Po locie z przekroczeniem ograniczeń eksploatacyjnych lub po wytoczeniu się samolotu z drogi startowej	-	2		15.04.2008	
Po twardym lądowaniu	-	2		15.04.2008	
Po locie w strefie burz pyłowych lub śniegowych	-	2		15.04.2008	
Po przerwaniu startu	-	2		15.04.2008	
Po uderzeniu pioruna	-	2		16.04.2008	
Po zderzeniu z ptakami	-	2		16.04.2008	
Po locie w turbulencji	-	2		16.04.2008	
Obsługa związana z wymianą silnika TA-6A	-	2		16.04.2008	
Obsługa konserwacyjna	-	2		18.04.2008	
Obsługi sezonowe	-	2		18.04.2008	
Oblot samolotu	-	2		18.04.2008	
Prowadzenie dokumentacji technicznej	-	2		18.04.2008	
<b>Wykonywanie próby silników</b>					
Przedlotowa próba silników		2		29.04.2008	
Pełna próba silników		2		29.04.2008	
<b>SUMA (w realizacji szkolenia)</b>	<b>355 ≈ 163%</b>	<b>101 ≈ 246%</b>			

Wiersze wyróżnione kolorem zawierają tematy **wprowadzone dodatkowo do programu** przez prowadzących szkolenie w specjalności (PiS)

W „Programie przeszkolenia technicznego personelu SIL w specjalności płatowiec i silnik, osprzęt, URE na samolocie Tu-154M” (w części obejmującej specjalność »PiS«) określono jednoznacznie formy prowadzenia zajęć jako „wykład” (teoria) i „ćwiczenia” (praktyka).

### Uwagi szczegółowe

- W materiale dokumentującym przebieg szkolenia metodę zajęć teoretycznych określono jako „konsultacje”.
- Szkolenie przeprowadzono w okresie 9 miesięcy - od 09 września 2007 (pierwsze zajęcia teoretyczne) do 30 maja 2008 (zdanie egzaminu końcowego).
- Szkolenie teoretyczne zrealizowano w około **163%** maksymalnej zawartości programu szkolenia (inicjatywa godna najwyższego uznania lecz wprowadzona poza wszelkimi procedurami – dlaczego nie wprowadzono w odpowiednim czasie stosownej zmiany w „Programie przeszkolenia...?”).

- Szkolenie praktyczne zrealizowano w około **246%** maksymalnej zawartości programu szkolenia (uwaga – jak wyżej).

### **Uwagi ogólne**

- Poszczególne części „Program przeszkolenia...” dla danych specjalności nie realizowano zgodnie z obowiązującym zakresem (tematyka, czas poświęcony na szkolenie teoretyczne i praktyczne, stosowanie pomocy szkoleniowych).
- „Program przeszkolenia...”, od daty jego zatwierdzenia i wdrożenia, nie został nigdy uaktualniony pod kątem dostosowania jego zawartości merytorycznej do wynikających z doświadczenia potrzeb czy też zmieniającej się konfiguracji (statusu) samolotu w wyniku wprowadzanych biuletynów serwisowych.
- „Zasady szkolenia personelu technicznego w jednostkach lotniczych oraz dopuszczania specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej do pracy na sprzęcie lotniczym”, dokument wydany przez MON DWL w 1977 roku, sygn. Lot.1779/77 wymaga przeprowadzenia dla mechaników lotniczych służby inżynieryjno-lotniczej „szkolenia praktycznego w jednostce macierzystej w wymiarze 168 godz.”
- Przy zastosowaniu metody szkolenia w formie „samoksztalcenia” osoba szkolona – a dokładniej szkoląca się samodzielnie – musi korzystać z pomocy naukowych wydanych w języku rosyjskim (instrukcje eksploatacji samolotu, albumy schematów elektrycznych, opisy techniczne i instrukcje eksploatacji urządzeń i agregatów). Dokumentacja ta nie została przetłumaczona na język polski pomimo wielokrotnego zgłaszania takich potrzeb DSP przez dowódców 36 splt (szczegóły w nagranych rozmowach z dowódcami 36 splt – skrócona wersja treści rozmów znajduje się w załączniku 6). W 36 splt nie prowadzono kontroli znajomości języka rosyjskiego personelu technicznego, nie prowadzono kursów języka rosyjskiego, choć dowództwo wiedziało o brakach w tym zakresie. Tak więc poziom wyszkolenia personelu SIL przy zastosowaniu samoksztalcenia nie mógł być zadowalający.



## ROZMOWY Z DOWÓDCAMI JW2139 W ASPEKCIE SZKOLEŃ PERSONELU TECHNICZNEGO

- Temat 1 - Prośba o opisanie istniejącego w pułku systemu pozyskiwania i szkolenia personelu technicznego (począwszy od określania potrzeb i stosowanych metod naboru, po programy szkolenia teoretycznego i praktycznego, procesy ich realizacji, prowadzenie szkoleń odświeżających wiedzę, egzaminów, przechowywanie zapisów z egzaminów, itp.).
- Temat 2 - Prośba o opisanie metod sprawdzania znajomości języka rosyjskiego (personel techniczny korzystał z rosyjskiej dokumentacji technicznej)

### 1. Dowódca w okresie 11.11.1986 – 28.01.1999 (źródło informacji – rozmówca oraz strona internetowa 36 spl)

Uzyskane informacje:

- Cała kadra inżyniersko – techniczna (wraz z Przewodniczącym Komisji Oblotów) została przeszkolona, w zakresie eksploatacji i obsługi technicznej samolotu TU-154M, w centralnym ośrodku szkoleniowym producenta samolotu w Uljanowsku.
- Kadra ta odpowiadała za wyszkolenie (zgodnie z posiadaną specjalnością – płatowiec / silnik, URE lub osprzęt) podległego im personelu technicznego, a także za okresowe szkolenie personelu latającego (pilotów) i personelu SIL w trakcie, organizowanych raz w miesiącu, tzw. „dniach techniki” oraz wiosennych i jesiennych prac przygotowujących sprzęt i personel lotniczy do eksploatacji w sezonach letnim i zimowym.
- Przedstawiciele tej kadry pełnili równoległe funkcje instruktorów oraz egzaminatorów szkolonego personelu.
- Zostali przeszkoleni (i otrzymali stosowne certyfikaty wydane przez producenta) również w zakresie budowy, eksploatacji i obsługi technicznej nowych, instalowanych w samolocie urządzeń, jak np. UNS1.
- Personel techniczny znał język rosyjski (edukacja szkolna) ; nie prowadzono kontroli znajomości tego języka.

### 2. Dowódca w okresie 05.02.1999 – 24.02.2003 (źródło informacji – rozmówca oraz strona internetowa 36 spl)

Uzyskane informacje:

- Podstawowym źródłem personelu technicznego dla pułku były istniejące wówczas szkoły chorążych (TSWL) w Zamościu i Oleśnicy. Dla kandydatów posiadających świadectwo maturalne cykl szkolenia trwał 2 lata; kandydaci bez matury (np. absolwenci szkół zawodowych) byli szkoleni przez okres 3 lat. Jeden z tych ośrodków prowadził również szkolenia na konkretny typ samolotu, np. JAK40 czy też SU22. Oczywiście, absolwenci z tytułem „mechanik eksploatacji JAK40” byli kierowani do służby w 36 spl, który dysponował tego typu samolotami (poza tym 1 szt. w Słupsku). Tak więc, pułk miał wówczas możliwość pozyskiwania wykwalifikowanego personelu technicznego.
- Dowódca pułku nie miał żadnych możliwości przeprowadzenia procesu naboru / rekrutacji. Absolwentów kierowali do jednostek kadrowcy DSP na podstawie zapotrzebowań zgłoszonych przez te jednostki 2-3 lata wcześniej. W efekcie

DSP

Gen. dyw. pil  
1986-1989Gen. broni pil  
1989 - 1995Gen. dyw. pil  
1995 - 1999Gen. broni pil.  
1999 -2002

- dowódca jednostki / pułku nie miał żadnego wpływu na jakość pozyskiwanego personelu technicznego (brak możliwości oceny kandydatów).
- Obowiązujący system szkolenia personelu był identyczny dla wszystkich jednostek wojsk lotniczych.
  - Szkolenie prowadzono przy wykorzystaniu kadry inżynieryjno – technicznej jako instruktorów dla szkolonych żołnierzy. Przez pewien okres liczebność kadry inżynieryjno – technicznej przewyższała o 2-3 osoby potrzeby pułku; na tej podstawie utworzono pewnego rodzaju dział szkolenia i instruktor mógł poświęcić więcej czasu na pracę dydaktyczną.
  - Instruktorzy nie posiadali żadnych szczególnych uprawnień instruktorskich, nie przechodzili również żadnych kursów z zakresu pedagogiki.
  - Istniejące programy szkoleń na Tu-154M obejmowały (w zależności od specjalności) do 300 godzin teorii i praktyki, dlatego też czasami proces szkolenia trwał nawet do 6 miesięcy.
  - W pułku przeprowadzono pisemne i ustne egzaminy wewnętrzne, zdarzały się również przypadki nadzorowania sesji egzaminacyjnych przez przedstawiciela DSP.
  - Baza szkoleniowa dysponowała pomocami w postaci szczegółowych schematów wszystkich instalacji samolotowych; dokumentacja techniczno-eksploatacyjna była dostępna (Tu-154M) jedynie w języku rosyjskim. Część instrukcji dotyczących JAK40 została przetłumaczona na język polski.
  - Znajomość języka rosyjskiego przez personel techniczny – starsza generacja język znała (edukacja szkolna), młodzież miała duże problemy z czytaniem ze zrozumieniem oryginalnej dokumentacji. Brak tłumaczenia oryginalnej dokumentacji producenta na język polski, zdaniem rozmówcy, „nie ułatwiał życia” personelowi.
  - Nie prowadzono kontroli znajomości języka rosyjskiego wśród personelu technicznego.
  - Szkolenia odświeżające personelu technicznego – prowadzono dwukrotnie każdego roku w ramach przeglądów sezonowych, kiedy przygotowywano samoloty, personel SIL (Służba Inżynieryjno-Lotnicza) i personel latający do eksploatacji sprzętu lotniczego w warunkach, zimowych lub letnich. Szkolenia te były ewidencjonowane.
  - Nie prowadzono szkoleń zewnętrznych w ośrodkach szkolenia producenta samolotu. Nie korzystano również z certyfikowanych instruktorów producenta, którzy mogliby prowadzić bardziej efektywne zajęcia szkoleniowe personelu w bazie 36 splt poważnie ograniczając w ten sposób wydatki związane z taką formą szkolenia.
- Powody – brak zgody DSP ze względu na ograniczenia finansowe. Jako dodatkowe „szkolenia praktyczne” (jedyne, które udało się zrealizować przy współpracy producenta) traktowano udział 2-3 mechaników / inżynierów delegowanych do zakładu naprawczego w Rosji celem prowadzenia nadzoru i / lub nawet udziału w pracach obsługowych. Tego typu praktyk nie ewidencjonowano jako zapisów odbywanych szkoleń w indywidualnej kartotece żołnierza.

**3. Dowódca w okresie 25.02.2003 – 31.08.2008** (źródło informacji – rozmówca oraz strona internetowa 36 splt)

Uzyskane informacje:

Gen. broni pil.  
2005 - 2007

- Program szkolenia personelu technicznego, opracowany przez Pion Techniki Lotniczej Dowództwa Sił Powietrznych był standardowym programem szkolenia dla żołnierza zawodowego. Pion Techniki Lotniczej DSP odpowiadał centralnie za szkolenie całego personelu technicznego w siłach powietrznych, z 36 splt włącznie.
- W ramach restrukturyzacji sił zbrojnych zlikwidowano Techniczne Szkoły Wojsk Lotniczych w Oleśnicy i Zamościu, zredukowano liczbę etatów w jednostkach, część jednostek uległa likwidacji.
- W związku z powyższym pojawiły się braki personelu technicznego (szczególnie w okresie przejściowym po restrukturyzacji) również w 36 splt
- Kolejne nabory / przydziały dostarczały kandydatów na mechaników lotniczych po zaledwie kilku (3, 6-cio) miesięcznych kursach z bardzo niskim poziomem wiedzy, nie przygotowanych do efektywnej obsługi sprzętu lotniczego.
- W 36 splt za szkolenie (opracowanie programów, teorię, praktykę) odpowiadali Szef Logistyki wraz z Szefem Techniki (Starszym Inżynierem Pułku)
- Dowódcy kluczy prowadzili przygotowanie zawodowe i szkolenie nowoprzyjętych żołnierzy w ramach bieżącej działalności oddziału (nie realizowano żadnego szkolenia teoretycznego „w ławce szkolnej”), ta forma „szkolenia” była rodzajem stażu w postaci wykonywania najprostszych / pomocniczych czynności żołnierza / mechanika lotniczego w postaci przysłowiowego „podawania kluczy”.
- Po wypadku śmigłowca z Premierem Millerem na pokładzie przeprowadzono szczegółowe kontrole zewnętrzne w pułku; nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości w obszarze szkolenia personelu technicznego.(sic!)
- Dopiero po sformowaniu szkół podoficerskich w Dęblinie (CSIL, SPSP) pułk mógł pozyskać znacznie lepiej przygotowany zawodowo personel techniczny.
- Znajomość języka rosyjskiego – starsza generacja żołnierzy / podoficerów znała język i korzystała z oryginalnej dokumentacji producenta samolotu; młodszy żołnierze niestety nie znali języka rosyjskiego. Inicjatywa dowództwa 36 splt proponująca zlecenie przetłumaczenia dokumentacji technicznej producenta na język polski jak również wszelkie inne propozycje poprawy sytuacji w zakresie jakości, bezpieczeństwa i poziomu świadczonych usług (przewóz najważniejszych osób w państwie) były odrzucane przez DSP i MON (odpowiedzi: „niech się uczą, brak pieniędzy, musicie sobie dawać radę, itp”).
- Propozycja przeprowadzenia procesu certyfikacji 36splł według europejskiego, cywilnego przepisu JAR / Part145, 66 została również odrzucona przez DSP i MON pomimo wykazywania przez dowództwo pułku, że standard świadczonych przez pułk usług był niższy niż oferowany przez najmniejszych przewoźników komercyjnych.
- Żadna z inicjatyw poprawy sytuacji w pułku nie została zaakceptowana przez DSP.

Gen. broni pil.  
od 19.04.2007

#### 4. Dowódca w okresie 01.09.2008 – 21.07.2010 (źródło informacji – rozmówca oraz strona internetowa 36 splł)

Uzyskane informacje:

- Szkoleniem personelu technicznego zajmowali się Szef Logistyki i Starszy Inżynier Pułku, którzy opracowywali plany szkoleń na kolejne lata.
- Pułk realizował szkolenia personelu technicznego na podstawie posiadanych programów szkolenia.

- W okresie pełnienia przez rozmówcę funkcji dowódcy nie prowadzono szkoleń na samolot Tu-154M; brak potrzeb w związku z utrzymywaniem stabilnego poziomu zatrudnienia w obszarze personelu technicznego.
- Nie prowadzono szkoleń odświeżających i uzupełniających np. związanych z szczególnymi przypadkami eksploatacyjnymi, wdrażanymi biuletynami serwisowymi, itp.
- Nie prowadzono kontroli znajomości języka rosyjskiego.
- Prowadzono szkolenia techniczne, specjalistyczne (np. naprawy elementów kompozytowych) – zdaniem rozmówcy realizowano takie szkolenia ale nie posiada szczegółowej wiedzy na ten temat.
- Nie prowadzono szkoleń personelu w ośrodku szkoleniowym producenta samolotu Tu-154M.
- Nie korzystano z instruktorów producenta samolotu do prowadzenia szkolenia w pułku.
- Generalnie, szkolenia polegały na przekazywaniu wiedzy przez doświadczonych mechaników ich młodszemu stażem kolegom w trakcie bieżącej działalności zawodowej.
- Szkolenia techników pokładowych w zakresie „Działania podczas szczególnych przypadków w locie” realizowano w kabinie samolotu na ziemi, a nie podczas sesji symulatorowych.

#### **Informacje uzupełniające, źródło internet:**

- **Centrum Szkolenia Inżynieryjno – Lotniczego (CSIL)** zostało sformowane na podstawie decyzji Nr 305/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia **05 lipca 2007 r.** CSIL przeznaczone jest do szkolenia żołnierzy zawodowych w specjalnościach Służby Inżynieryjno Lotniczej, prowadzenia przeszkolenia studentów wyższych uczelni cywilnych oraz kształcenia szeregowych zawodowych na kursach specjalistycznych organizowanych dla potrzeb Sił Zbrojnych RP. Do zasadniczych zadań CSIL należy realizacja kursów kwalifikacyjnych i doskonalących dla żołnierzy zawodowych, szkolenie specjalistów lotniczych w Ośrodku Szkolenia oraz szkolenie rezerw osobowych. CSIL dziedziczy tradycję następujących jednostek:
  - Centrum Szkolenia Inżynieryjno-Lotniczego w Oleśnicy
  - Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu.
- **Szkoła Podoficerska Sił Powietrznych (SPSP)** w Dęblinie – jej powstanie związane było z zapoczątkowaną w latach 90-tych XX wieku restrukturyzacją Sił Zbrojnych RP, która skutkowałą przede wszystkim redukcją Armii, a w konsekwencji reorganizacją szkolnictwa wojskowego. Reforma dotyczyła zmian jakościowych i ilościowych, wynikających z transformacji ustrojowej oraz wprowadzenia nowego rodzaju kształcenia kadr wojskowych. Likwidacja szkół chorążych i korpusu chorążych wymusiła potrzebę utworzenia szkół podoficerskich. Na podstawie Rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia **8 marca 2004 roku** w sprawie utworzenia szkół podoficerskich (Dz. U. Nr51.poz.505) powołana została Szkoła Podoficerska Sił Powietrznych w Dęblinie. Szkoła rozpoczęła swoją działalność 1 lipca 2004 roku, strukturalnie podporządkowana bezpośrednio Dowódcy Sił Powietrznych. Szkoła ma za zadanie kształcić i wychowywać kadrę dowódczo-techniczną oraz techniczno-eksploatacyjną do kierowania zespołami ludzkimi na szczeblu drużyny.

- **Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych (TSWL) w Zamościu** – powstała w 1951 roku, w 1959 r. , szkołę podzielono na techniczną oficerską, którą przeniesiono do Oleśnicy, a w Zamościu pozostała Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych. Szkoliła specjalistów mechaników samolotów z napędem turbośmigłowym i mechaników napraw śmigłowców. W latach 60, w skład TSWL wchodziły 3 odrębne szkoły - podoficerska, chorążych i podchorążych rezerwy.  
W lipcu 1994 wydano decyzję o **likwidacji TSWL**. Szkoła przestała istnieć w 1995 roku.

## WNIOSKI

1. Przed wprowadzeniem do eksploatacji w 36 splt pierwszego samolotu Tu-154M (1990 r.) właściwie przeprowadzono proces szkolenia personelu technicznego. Cała kadra inżynieryjno – techniczna została przeszkolona w ośrodku producenta samolotu w Ulianowsku zgodnie z obowiązującym programem dla każdej specjalności.
2. Personel techniczny znał język rosyjski w stopniu wystarczającym do posługiwania się oryginalną dokumentacją techniczną.
3. Nigdy nie prowadzono kontroli znajomości języka rosyjskiego.
4. Doświadczona kadra inżynieryjno – techniczna szkoliła podległy jej personel techniczny. Tak więc, bezpośredni przełożeni pełnili rolę instruktorów (bez posiadania uprawnień instruktorskich) jak i egzaminatorów podległego personelu.
5. Baza szkoleniowa 36 splt dysponowała pomocami w postaci szczegółowych schematów wszystkich instalacji samolotowych.
6. Wyżej opisana sytuacja miała miejsce do końca lat dziewięćdziesiątych.
7. Wymiana pokoleniowa w środowisku personelu technicznego spowodowała konieczność rekrutacji nowego personelu, nie władającego już językiem rosyjskim.
8. Wdrożona w końcu lat dziewięćdziesiątych i trwająca do lat 2003-2005 restrukturyzacja sił zbrojnych drastycznie ograniczyła środki finansowe niezbędne do prawidłowego funkcjonowania 36 splt. Wszelkie inicjatywy dowództwa 36 splt zmierzające do poprawy poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych [formy szkolenia personelu, tłumaczenie dokumentacji operacyjno-technicznej na język polski, przeprowadzenie procesu certyfikacji organizacji obsługi technicznej według cywilnych przepisów JAR145 (Joint Airworthiness Regulations)] nigdy nie uzyskały akceptacji Dowództwa Sił Powietrznych czy też Ministerstwa Obrony Narodowej.

26 czerwca 2009 r. (Szef Logistyki) przesłała pismo nr 1581/09/FAX adresowane na Dyrektora Departamentu Zaopatrywania Sił Zbrojnych wnioskując m.in. o zakup zestawu dokumentacji eksploatacyjno-technicznej dotyczącej samolotu Tu-154M nr 90A837 (101). W uzasadnieniu powyższego wniosku stwierdzono: „Zakup dokumentacji technicznej umożliwi właściwe użytkowanie i eksploataowanie samolotu. Należy rozważyć po zakupie dokumentacji **konieczność tłumaczenia na język polski, ponieważ personel lotniczy i techniczny w niewystarczającym stopniu zna język rosyjski i wpłynie to w bardzo dużym stopniu na bezpieczeństwo wykonywania lotów i obsług**”

Wymienione pismo wysłano również, „do wiadomości” do:

- Szefa Szefostwa Techniki Lotniczej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych
- Szefa Oddziału Techniki Lotniczej Szefostwa Wojsk Lotniczych Sił Powietrznych JW 2139 nie otrzymała odpowiedzi na powyższe pismo.