

DANES PICTA .COM

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



# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP  
KATEDRA LOGISTYKI WL i OP



~~ZASTRZEŻONE~~

~~POUWNE~~

Egz. Nr 1

JAWNE

Plk prof. dr hab. Romuald MAŃKOWSKI

## REJONY LOGISTYCZNE („POŁUDNIOWY”, „PÓŁNOCNY”) W ZABEZPIECZENIU LOGISTYCZNYM OPERACJI POWIETRZNYCH

(Studium operacyjno-logistyczne)



# 60799

WARSZAWA

1998



Colour Chart #13

DANES PICTA .COM

**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**  
**WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ**  
**KATEDRA LOGISTYKI WOJSK LOTNICZYCH I OP**

170306 Anna KOLEK bl  
Podst. mot. przed. Nr uch 648  
2 dia 24 02 2006

**ZASTRZEŻONE**  
**POUFNE**  
Egz. nr . . . . . I



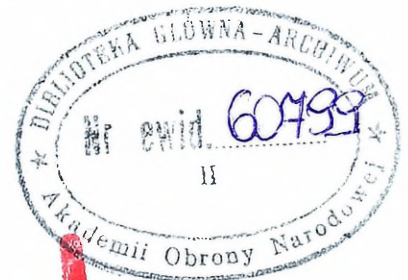
*Archiwum*

Płk prof. dr hab. Romuald MAŃKOWSKI

**JAWNE**

**REJONY LOGISTYCZNE („POŁUDNIOWY”, „PÓLNOCNY”)**  
**W ZABEZPIECZENIU LOGISTYCZNYM**  
**OPERACJI POWIETRZNYCH**

(studium operacyjno - logistyczne)



*Przebieg / 2000*  
*1100 „ZASTRZEŻONE”*  
*3.02.2003*  
*ppłk W. Klerke*

## SPIS TREŚCI

WSTĘP .....	3
1. IDENTYFIKACJA DOTYCHCZASOWYCH KONCEPCJI SYSTEMU LOGISTYCZNEGO SIŁ POWIETRZNYCH .....	8
2. UWARUNKOWANIA TAKTYCZNO - OPERACYJNE I ADMINISTRACYJNE BUDOWY DWUREJONOWEGO SYSTEMU LOGISTYCZNEGO SIŁ POWIETRZNYCH .....	14
3. FUNKCJE REJONÓW LOGISTYCZNYCH (PÓŁNOCNEGO I POŁUDNIOWEGO) SIŁ POWIETRZNYCH .....	17
4. ORGANIZACJA ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO SIŁ POWIETRZNYCH PRZEZ REJONY LOGISTYCZNE (PÓŁNOCNY, POŁUDNIOWY) .....	20
5. KIEROWANIE DZIAŁANAMI LOGISTYCZNYMI W REJONACH LOGISTYCZNYCH .....	26
ZAKOŃCZENIE .....	31
BIBLIOGRAFIA .....	33
ZAŁĄCZNIKI .....	34

## WSTĘP

Restrukturyzacja wojsk lotniczych, a także doświadczenia uzyskiwane podczas ćwiczeń sprawiają, że w Siłach Zbrojnych RP systematycznie doskonalą się i nowelizuje obowiązujące zasady zastosowania bojowego rodzajów sił zbrojnych, struktury organizacyjne jednostek bojowych oraz system zabezpieczenia logistycznego wojsk, w tym Sił Powietrznych (SP).

Ogólne założenia reformy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej przewidują iż obszar naszego kraju ma być broniący przez wojska dwóch rejonów obronnych (korpusów obrony powietrznej) - „Północ” i „Południe”, sformowane na bazie istniejących 2 i 3 KOP. Oznacza to likwidację 4 Korpusu Lotniczego, którego jednostki w większości wchłonięte zostałyby przez nowe związki operacyjne. W związku z tym adekwatnie do rejonów obronnych „Północ” i „Południe” powstaną rejon logistyczne „Północ”, „Południe”, stanowiące główne ogniwo logistyki SP i utrzymujące na sobie podstawowy ciężar realizacji zadań zabezpieczenia logistycznego SP.

W związku z tym w ostatnim okresie za jeden z problemów wymagających naukowego opracowania uznano problem dotyczący zasad tworzenia i funkcjonowania rejonów logistycznych - „Północnego” i „Południowego” - SP.

Wraz z pojawieniem się problemu uwidoczniła się potrzeba przeprowadzenia badań, opracowania ich wyników i w konsekwencji uzyskanie odpowiedzi na pytanie: jakie są możliwości realizacji zadań przez wymienione rejon logistyczne w zakresie zabezpieczenia działań bojowych jednostek SP zorganizowanych w dwa korpusy obrony powietrznej (KOP).

Chęć uzyskania odpowiedzi na powyższe pytanie zasugerowała temat studium: Rejon logistyczne („Południowy” i „Północny”) SP w zabezpieczeniu logistycznym operacji.

Nie ulega wątpliwości, że skuteczność działania logistyki szczebla operacyjno-taktycznego jest uwarunkowana między innymi czynnikami zewnętrznymi i wewnętrznymi.

Zewnętrzne, to sytuacja operacyjna i logistyczna, struktura kompetencyjna organów dowodzenia rozwijanych w ramach Wojennego Systemu Dowodzenia, struktura organizacyjna wojsk, styl pracy dowódcy rejonu logistycznego, wyposażenie dowództw i sztabów w sprzęt i środki dowodzenia.

Wewnętrzne, to struktura organizacyjna i kompetencyjna organów logistycznych, stan wyszkolenia logistycznych organów kierowania i dowództw jednostek logistycznych, a także styl pracy szefów logistyki jednostek oraz szefów pionów funkcjonalnych dowództwa rejonu logistycznego.

Natomiast z zaplanowanego zakresu dociekań można wyodrębnić **przedmiot, podmiot i przestrzeń badań**. **Przedmiot**, to otoczenie zewnętrzne podsystemów logistycznych SP bazujących na obszarze określonego rejonu logistycznego oraz uwarunkowania wewnętrzne w tych podsystemach wpływające na zakres i sposób realizacji zadań i kierowania zabezpieczeniem logistycznym SP przez dowództwo rejonu logistycznego. **Podmiot**, to logistyka rejonów logistycznych ze wszystkimi jej organami kierowania oraz podlegającymi jej jednostkami logistycznymi i elementami logistycznymi jednostek bojowych stacjonujących na obszarze rejonu logistycznego. **Przestrzeń**, to potencjał logistyczny rejonów logistycznych, a także system logistyczny sąsiadów.

Przed przystąpieniem do prac badawczych nakreśliłem podstawowy **cel badań**: określić warunki, właściwości i możliwości organizacji procesu zabezpieczenia logistycznego jednostek SP zabezpieczonych przez ich rejony logistyczne. Na podstawie powyższego ustalić rolę, miejsce i zasady zabezpieczania logistycznego w odniesieniu do wprowadzonych zmian funkcjonalno-organizacyjnych w rejonach logistycznych SP.

Dążąc do zrealizowania wymienionego celu badań określiłem następujące **zadania badawcze**.

1. Ustalić warunki działań bojowych SP w nowym układzie terytorialnym KOP.
2. Zbadać wpływ warunków działań SP i sposobu wykorzystania ich sił na realizację zadań logistycznych przez rejony logistyczne SP.
3. Zbadać możliwości funkcjonalno - organizacyjne rejonów logistycznych SP w odniesieniu do potrzeb jednostek bojowych SP.

4. Zbadać i określić warunki oraz możliwości kierowania działaniami logistycznymi przez dowództwa rejonów logistycznych.

Podstawę badań stanowiły następujące założenia hipotetyczne że:

1. Zmniejszenie się prawdopodobieństwa wybuchu konfliktu globalnego nie eliminuje zagrożenia wybuchu konfliktu lokalnego, w który może zostać zaangażowana Polska. W takiej sytuacji, bez jednoznacznego wskazania kierunku zagrożenia, system obronny RP powinien być przygotowany do działań w warunkach konfliktu lokalnego o ograniczonym zasięgu i dużej dynamice działań i manewrowości. W tych warunkach wymogiem koniecznym jest dysponowanie takim systemem logistycznym SP, który zapewni skuteczność zabezpieczenia logistycznego jednostek.
2. Obecnie funkcjonujący system zabezpieczenia logistycznego, przede wszystkim lotnictwa, oparty na rzutach zabezpieczenia naziemnego nie spełnia wymaganych kryteriów. Jest konstrukcją sztywną i małomanewrową. Koniecznym zatem staje się stworzenie nowych struktur logistycznych, które spełnią swoją rolę na współczesnym polu walki - bazy lotnicze, a to wymaga nowego układu kierowania logistyką.
3. Kierowanie procesami logistycznymi jest bardzo skomplikowane. Duża liczba podległych struktur funkcjonalno-organizacyjnych, ich różnorodność, niedoskonały obieg informacji, a co z tym się wiąże nieefektywność kierowania, wymusza konieczność uproszczenia struktur logistycznych i wyodrębnienia z systemu kierowania SP niezależnego podsystemu kierowania logistyką. Stąd też konieczność stworzenia struktury pośredniej, autonomicznej, która przejmie na siebie kierowanie wszystkimi elementami logistycznymi na określonym obszarze Polski - rejonu logistyczne wraz z dowództwem.

Zarówno podczas realizacji zadań badawczych jak i w trakcie sprawdzenia hipotez stosowałem wiele metod badawczych, a przede wszystkim studia materiałów źródłowych prezentujących stan wiedzy o badanym przedmiocie - zarówno teoretycznej jak i praktycznej.

Podstawę do analiz porównań i dokonywania uogólnień z badań stanowiła dostępna literatura przedmiotu. Literatura bezpośrednio związana z tematem pracy i problemem w nim zawartym jest jednak uboga.

Cennym materiałem źródłowym i badawczym okazały się wypowiedzi oficerów podczas narad, sympozjów, konferencji naukowych związanych z tematem.

Istotnym również materiałem źródłowym okazała się część dokumentacji z ćwiczeń, w tym Sztabu Służb Logistycznych SP.

Udział w ćwiczeniach umożliwił przeprowadzanie kilku eksperymentów dotyczących działalności rejonów logistycznych SP. Sprawdzono tam również sposoby i możliwości kierowania logistyką rejonów logistycznych.

Ścisły kontakt z Dowództwem WLOP, a szczególnie jego służb logistycznych, pozwolił na uzyskanie szeregu opinii. Opinie te przekazywane były niezwykle życzliwie i w poczuciu odpowiedzialności za ich rzetelność. Należy obiektywnie podkreślić, że miały one bardzo istotny wpływ na potwierdzenie lub zaprzeczenie wyciągniętych w toku badań wniosków.

Uważam, że zastosowane metody badawcze wykorzystywane materiały badawcze, sposób i warunki przeprowadzonych badań - mimo pewnych niedoskonałości - na ogół okazały się wystarczające do zrealizowania postawionych zadań badawczych i osiągnięcia celu badawczego.

Rezultaty przeprowadzonych badań oraz wynikające z nich wnioski i propozycje zostały zawarte w prezentowanym opracowaniu, które składa się ze wstępu, czterech rozdziałów, zakończenia i załączników.

We wstępie zawarte zostały przesłanki podjęcia problemu, jego aktualność, potrzeby rozwiązania.

W rozdziale pierwszym przedstawiłem zmiany zachodzące w pojmowaniu logistyki oraz systemie zabezpieczenia logistycznego SP. W drugim określiłem warunki na bazie których opracowano koncepcję tworzenia dwurejonowego systemu logistycznego SP.

W trzecim natomiast omówiłem funkcje spełniane przez rejon logistyczny SP.

Czwarty rozdział został poświęcony problemom organizacji zabezpieczenia logistycznego przez rejony logistyczne. Przyjęcie do rozważań „Południowego” rejonu logistycznego nie ma istotnego znaczenia, gdyż uwarunkowania w jakim przyjdzie

działać w przyszłości „Północnemu” rejonowi logistycznemu będą podobne. W zakończeniu zaprezentowałem stopień osiągnięcia celów i potwierdzenie hipotez badawczych.

W efekcie rozważań zawartych w rozdziałach opracowania opracowałem uogólnienia i wnioski dotyczące funkcjonowania rejonów logistycznych SP.

Mysłą przewodnią prowadzonych badań i opracowania tematu było dążenie do określenia zasad zabezpieczenia logistycznego jednostek bojowych SP przez rejony logistyczne.

W świetle zawartych w opracowaniu faktów, wniosków i stwierdzeń opracowanie należy traktować jako próbę opracowania zawartego w temacie problemu. Zdaję sobie sprawę z tego, że przeprowadzone badania nie wyczerpują bogactwa problemu, kryją w sobie niejedną usterkę.

## 1. IDENTYFIKACJA DOTYCHCZASOWYCH KONCEPCJI SYSTEMU LOGISTYCZNEGO SIŁ POWIETRZNYCH

Przyjęcie przez Polskę nowej doktryny wojennej o charakterze obronnym i związanej z tym koncepcji prowadzenia działań bojowych tylko na terytorium kraju, spowodowało konieczność dokonania zmian dotyczących zasad i organizacji funkcjonowania, zarówno podsystemu wykonawczego kierowania, jak i logistyką sił zbrojnych.

Praktycznie logistyka była tym komponentem sił zbrojnych, w którym zmian dokonano w pierwszej kolejności, i które zaszły najdalej. Wynika to między innymi z faktu jej znaczenia w działaniach bojowych.

Istotnym jest również fakt zrozumienia, że stosowanie zasad sztuki wojennej w działalności logistycznej stanowi fundamentalne znaczenie dla jej sprawnego funkcjonowania i realizowania postawionych zadań.

Najogólniej, można powiedzieć, że zabezpieczenie logistyczne to „zasilanie” wojsk oraz „świadczenie im niezbędnych usług”. Obejmuje ono: zaopatrywanie; zabezpieczenie techniczne; zabezpieczenie medyczne; inne przedsięwzięcia (w tym: zabezpieczenie techniczno - lotniskowe; zaspokajanie potrzeb bytowych jeńców wojennych oraz grzebanie poległych i zmarłych żołnierzy).

Realizacja powyższych zadań wymaga stworzenia odpowiedniego systemu rozumianego jako zbioru sił i środków, ujętego w ramy struktur organizacyjnych sprzężonych wzajemnie i kierowanych z zewnątrz. System taki tworzony w skali sił zbrojnych, ze względu na występowanie trzech rodzajów sił zbrojnych (wojska lądowe, marynarka wojenna i siły powietrzne) oraz istnienie okręgów wojskowych (OW) jako gospodarzy administracyjnych określonych obszarów Polski, składać się będzie z kilku podsystemów logistycznych, w których podsystem logistyczny WLOP byłby sprzężony z pozostałymi podsystemami.

Miejsce specjalistycznego układu logistycznego WLOP w systemie Sił Zbrojnych RP przedstawia załącznik 1.

Widoczne przenikanie się czterech systemów logistycznych OW, MW i SP wynika również z tego, że jednocześnie jest Centralnym Organem Logistycznym dla pozostałych układów w zakresie lotnictwa, wojsk OPL i WRt.

Podsystem logistyczny stanowi również jeden z zasadniczych elementów funkcjonalnych SP RP, do których należą też podsystemy: dowodzenia, w którym można wyróżnić centralny organ dowodzenia i operacyjne organa dowodzenia i operacyjne organa dowodzenia; rozpoznania; podsystem aktywnych środków walki.

Od roku 1989 Sztab Generalny WP, Sztab Służb Technicznych i Zaopatrzenia WLOP oraz AON i WAT opracowały różne warianty struktur organizacyjno-funkcjonalnych i zasad działania logistyki SP. Opracowano dwa zasadnicze modele (warianty) systemowe jej funkcjonowania.

W pierwszym założono, że logistyka SP będzie, tak jak dotychczas, częścią składową SP. W tym układzie system logistyczny stanowiłby wydzielone, autonomiczne ogniwo organizacyjne struktury SP i podporządkowane dowódcy SP.

W drugim wariantcie przyjmowano, że logistyka SP będzie składową Inspektoratu Logistyki Sztabu Generalnego WP, działającym w jednolitym systemie logistycznym SZ RP.

Po długich badaniach, decydenci (sztab Gen. WP) zgodzili się na przyjęcie wariantu pierwszego.

Tworzenie nowego systemu logistycznego SP spełniającego wymagania współczesnego pola walki i realizującego założenia nowej doktryny obronnej określiły założenia jakie musiałby ten system spełniać (załącznik 2). Do ważniejszych zaliczyć można to, że: struktury czasu pokoju i wojny powinny być tożsame; dowodzenie i zarządzanie logistyką oparte byłyby o zasady sztuki wojennej; system byłby w pełni autonomiczny; podstawową, wykonawczą strukturą organizacyjną byłaby baza lotnicza (BL); system oparty byłby terytorialnie na istniejących okręgach wojskowych i rejonach obrony korpusów oraz stanowiłby nadsystemem w skali sił zbrojnych dla lotnictwa, wojsk raketowych i radiotechnicznych; działania swoje realizowałby w oparciu o stacjonarno - ruchomą bazę.

W procesie tworzenia systemu logistycznego SP nie ustrzeżono się jednak błędu polegającym na tym, że określenie zasad tworzenia systemu logistycznego nie było

elementem pierwotnym tego tworzenia. „Zmiany” rozpoczęto od projektu likwidacji pododdziałów i ograniczeń etatowych. Stan ten był jednak wymuszony.

Podpisanie przez Rząd RP układu o redukcji sił zbrojnych do określonego pułapu spowodował automatyczną reakcję. Przy czym pytanie „w jaki sposób należy zrestrukturyzować siły zbrojne?” zostało zastąpione pytaniem „o ile zmniejszyć poszczególne rodzaje sił zbrojnych?”. Proces ten nie następował jednak lawinowo, a w chwili obecnej zaczyna przybierać właściwy obrót.

Założenie pierwsze mówiące o tożsamości struktur logistycznych czasu „P” i „W” było w praktyce realizowane jeszcze w starym systemie „zabezpieczenia techniczno-tyłowego”. Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej ukompletowane w czasie pokoju w prawie blisko 80% nie zmieniają swoich struktur w czasie wojny, dokonując jedynie ich uzupełnień, a w nielicznych wypadkach formują nowe mające jednakże charakter pomocniczy.

Założenie drugie mówiące o konieczności kierowania się zasadami sztuki wojennej w działaniu systemu logistycznego jest konsekwencją kompatybilności z działaniami systemu operacyjnego. Należą do nich następujące zasady:

- celu i celowości działań logistycznych;
- utrzymywania i ciągłości odtwarzania zdolności do logistycznego zabezpieczenia działań bojowych;
- aktywności i ciągłości logistycznego zabezpieczenia działań bojowych;
- zaskoczenia;
- współdziałania (wewnętrznego i zewnętrznego);
- ześrodkowanie odpowiedniego potencjału oraz skupienie głównego wysiłku do wykonania zadań logistycznych w określonym miejscu i czasie;
- manewru sił i środków logistycznych;
- wymaganego stanu moralno - psychologicznego;
- wszechstronnego zabezpieczenia bojowego działań logistycznych;
- stanowczego i ciągłego kierowania organami wykonawczymi systemu logistycznego.

Większość tych zasad w praktyce jest realizowana, ale na zasadzie zwyczajowej. Dopiero ujęcie ich w sposób syntetyczny, jak wyżej, stwarza możliwość trwałego ich wcielenia w życie - jako zasad sztuki logistycznej?

Założenie autonomiczności deklaruje samodzielność wykonania zadań zabezpieczenia logistycznego SP w działaniach bojowych. Realizacja tego założenia jest warunkiem podstawowym skuteczności.

Założenie kolejne, że podstawową jednostką wykonawczą systemu logistycznego SP jest baza lotnicza jest przynajmniej z dwóch względów słuszne. Po pierwsze w dotychczasowych strukturach logistyki brak było organu, który spełniałby tak wszechstronną rolę organu zaopatrzenia w stosunku do wszystkich rodzajów wojsk SP stacjonujących w rejonie działania bazy.

Po drugie w swojej docelowej strukturze ma ona mieć zadanie zabezpieczenia działań kilku rodzajów lotnictwa, przynajmniej w zakresie podstawowym.

Założenie terytorialności związane jest z tworzeniem Rejonów Logistycznych (RL) jako uniwersalnych organów, samodzielnie wykonujących zadania zabezpieczenia logistycznego wszystkich jednostek SP działających w ich rejonach. Ponieważ terytorialnym gospodarzem terenu są okręgi wojskowe wraz ze swoim systemem zaopatrzenia w środki ogólnowojskowe, celowym było w pierwszym wariantcie tworzenie czterech rejonów logistycznych SP pokrywających się swoimi granicami z granicami okręgów wojskowych.

Dodatkowym atrybutem takiej czterorejonowej struktury przy aktualnym rozmieszczeniu organów logistycznych byłaby możliwość właściwego nimi kierowania. Wynika to bezpośrednio z zasad teorii kierowania, w której mówi się o skutecznym kierowaniu co najwyżej sześcioma elementami występującymi w strukturze hierarchicznej jaka występuje w logistyce. Przy czym podaje się, że możliwym jest kierowanie skuteczne i większą liczbą elementów, przy założeniu posiadania odpowiednio szybkiej sieci przekazywania informacji.

Ostatecznie jednak przyjęto wariant stworzenia dwóch rejonów logistycznych „PÓŁNOC” i „POŁUDNIE” opartych (po rozwiązaniu 1 Korpusu OP) przyszłościowo w granicach rejonów obrony 1 i 3 Korpusu OP (załączniki 3 i 4). Projekt ten wiąże się również z prawdopodobnym rozmieszczeniem rejonów logistycznych wojsk lądowych

lub utworzeniem dwóch okręgów wojskowych o rozmieszczeniu równoleżnikowym. problem stanowi jednak niepewność tych rozwiązań, co przy mocno zaawansowanych pracach w SP bez jednoznacznego określenia się wojsk lądowych może doprowadzić do sytuacji, w której wzorcem lat poprzednich, służby logistyczne 3 Korpusu OP współdziałały z odpowiednimi organami logistycznymi będącymi w gestii trzech okręgów, a w chwili aktualnej nawet czterech.

✱ Pozostaje jednak zasadnicze pytanie dlaczego upadł szybko wariant podziału terytorium Polski na dwa rejony obrony w systemie „WSCHÓD” - „ZACHÓD”. Wydaje się, że ze względu na najbardziej prawdopodobne kierunki zagrożeń, stworzenie systemu obrony powietrznej państwa w układzie pierwszo - i drugorzutowego korpusu OP z analogicznymi rejonami logistycznymi wydaje się być najbardziej racjonalne. A wysuwanie argumentu o braku możliwości sprawnego dowodzenia przy różnych, nie kompatybilnych systemach dowodzenia nie wytrzyma próby czasu, gdyż prawdopodobne wejście Polski do NATO wymusi i tak ujednoczenie systemu dowodzenia obroną powietrzną państwa.

Kolejne założenie przyjęte w procesie budowy nowego systemu logistycznego to realizowanie swoich działań w oparciu o stacjonarno - ruchomą bazę. Poprzedni system zabezpieczenia techniczno - tyłowego również opierał się na takim założeniu, przy czym ze względu na charakter prowadzonych działań, głównie przez Korpus Lotniczy, był on manewrowo - stacjonarny. Nowa doktryna stworzyła warunki do rozbudowy struktur praktycznie stacjonarnych (bazy lotnicze). Czy przyjęcie takiego wariantu nie sparaliżuje działania lotnictwa myśliwsko - bombowego na terytorium całego kraju? Tym bardziej, że w siłach powietrznych Bundeswehry tworzone są na powrót jednostki mobilne wyodrębniane z sił i środków baz. Określenie generalnych założeń do tworzenia systemu logistycznego SP wygenerowało zadania dla logistyki SP, do których między innymi należą (załączniki 5 i 6):

- realizacja funkcji gestora, Centralnego Organu Logistycznego (CL) i „koordynatora” dla SP oraz OW i RSZ w wiodących dziedzinach;
- zaopatrywanie, modernizacja, remont i normowanie eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego (UiSW), dla którego logistyka SP występuje w roli organizatora systemu i gestora;

- koordynowanie działalności w zakresie medycyny lotniczej i organizacji ochrony zdrowia wojsk w lotnictwie w odniesieniu do całości SZ RP;
- planowanie, koordynowanie przedsięwzięć związanych z remontem i zabezpieczeniem potrzeb w sprzęt i materiały do utrzymania lotnisk.

Wymienione zadania odnoszą się do roli spełnianej przez system logistyczny SP jako nadsystemu w zakresie lotnictwa, wojsk rakietowych, radiotechnicznych i WRe. W tym też duchu stworzone zostały struktury logistyki Dowództwa WLOP (SP) - załącznik 7.

## 2. UWARUNKOWANIA TAKTYCZNO - OPERACYJNE I ADMINISTRACYJNE BUDOWY DWUREJONOWEGO SYSTEMU LOGISTYCZNEGO SIŁ POWIETRZNYCH

Podstawowym ogniwem tworzonego systemu logistycznego SP ma być rejon logistyczny mający zapewnić zabezpieczenie działań bojowych jednostek wszystkich rodzajów wojsk wchodzących w skład SP rozmieszczonych aktualnie na jego terenie.

Zatem przy tworzeniu rejonu logistycznego należałoby oprzeć się również na założeniach przyjętych do budowy systemu logistycznego SP.

Analogicznie, jak i system logistyczny SP, współzależny od systemów logistycznych pozostałych rodzajów sił zbrojnych (za wyjątkiem środków specjalistycznych), tak i rejon logistyczny będzie korzystał z potencjału logistycznego okręgów wojskowych. Korzystanie z zasobów materiałowych Rejonowych Baz Materiałowych (RBM) tworzonych przez wojska lądowe, przy ich odpowiedniej rejonizacji, winno skrócić ramię dowozu do jednostek SP.

Ponieważ, ze względów politycznych, w doktrynie obronnej nie skonkretyzowano zagrożeń, którym powinny się przeciwstawić SZ RP, to przecież ukształtowanie powierzchni kraju i porównanie potencjałów ekonomiczno-militarnych z niektórymi sąsiadami w miarę jasno sugeruje działania jakie powinno się podjąć, by tym potencjalnym zagrożeniom móc w przyszłości przeciwstawić się. Z tego też względu przyjęto wariant „obrony okrężnej” RP i przypisywanej do niej roli SP, a w tym szczególnie lotnictwu. Z powodu rozmieszczenia lotnictwa głównie w zachodniej (lotnictwo myśliwskie) i północno-zachodniej (lotnictwo myśliwsko-bombowe) części kraju, w celu zapewnienia mu manewrowych (wahadłowych) działań musiano odejść od sposobu dotychczasowego zabezpieczenia działań lotnictwa przez wydzielanie rzutów naziemnego zabezpieczenia (RZN). Wynikało to z konieczności niejednokrotnego pokonywania przez naziemne siły i środki dużych odległości, transportem kołowym, czy kombinowanym. Natomiast stan i rozmieszczenie sieci lotniskowej na terenie kraju wskazuje na potrzebę utrzymania większej liczby lotnisk w części wschodniej kraju - załącznik 8.

Z założeń „obrony okrężnej” wynikała również słuszna koncepcja stworzenia czterech równorzędnych rejonów logistycznych. W takim układzie przy jakimkolwiek kierunku zagrożenia jeden z rejonów byłby pierwszorzutowym, a drugi drugorzutowym.

Budowanie systemu logistycznego o strukturze dwurejonowej „PÓLNOC”, „POŁUDNIE” ma sens przy założeniu, że rejon logistyczny SP pokrywać się będą granicami z rejonami obrony korpusów OP i okręgów wojskowych. Jakkolwiek w chwili obecnej pierwszy z warunków zostanie spełniony, to drugi przy braku decyzji o strukturze dwuokręgowej (korpuśnej) wojsk lądowych stanowi zagrożenie dla spójności z systemem logistycznym OW wojsk lądowych.

Jednym z parametrów charakteryzujących dany system jest jego żywotność, czyli odporność na oddziaływanie przeciwnika. Przewiduje się, że zagrożone oddziaływaniami będą niejednokrotnie obiekty pojedyncze w rejonie logistycznym tzn.:

- Rejonowe Warsztaty Techniczne (17 i 18 RWT);
- Bazy Materiałowo Techniczne (1 i 2 BMT);
- Rejonowe Ośrodki Metrologii (2 i 3 ROM);
- Rejonowe Oddziały Infrastruktury (ROI).

Ponieważ są pojedynczymi w rejonie logistycznym, ich utrata miałaby istotne znaczenie w zapewnieniu ciągłości specjalistycznych działań logistycznych. Wynika to też z faktu, że w obecnych warunkach obiekty i urządzenia logistyczne są praktycznie bezbronne. Wyżej wymienione pododdziały rozśrodkowane w środkowej i zachodniej części Polski (załącznik 9), wykonując zadania wydzielają grupy manewrowe przemieszczające się często na duże odległości. To zwiększyłoby prawdopodobieństwo oddziaływania na nie środków napadu powietrznego (ŚNP), czy grup dywersyjno-rozpoznawczych przeciwnika, na które grupy nie są one odporne.

Przyjęto założenie, że rejon logistyczny powinien być w maksymalnym stopniu stacjonarnym, aczkolwiek z elementami mobilnymi zdolnymi do ewentualnego zabezpieczenia własnych wojsk wychodzących poza rejon obrony korpusu (rejon obrony sąsiedniego korpusu) lub wykonujących manewr wewnątrz ugrupowania.

Założenie takie wiąże się z koniecznością przeprowadzenia niezbędnych zmian dyslokacyjnych wojsk i infrastruktury logistycznej. Proponowane zmiany zmniejszenia

konieczności wykonywania manewru siłami i środkami logistycznymi dotyczą przede wszystkim lotnictwa, które w tworzonej sieci uniwersalnych baz lotniczych będzie zdolne do wykonania zadań z różnych lotnisk bez konieczności przemieszczenia zasadniczych środków logistycznych do nowego miejsca dyslokacji. W przypadku logistyki pozostałych rodzajów wojsk będzie ona realizowała zadania zabezpieczenia logistycznego wojsk w dotychczasowym układzie. Rejon logistyczny powinien się ponadto charakteryzować uniwersalnością i funkcjonalnością rozumianą jako możliwość zabezpieczenia logistycznego jednostek nie tylko własnego korpusu oraz stwarzania warunków do przeniesienia głównego wysiłku w inny rejon. ]

*baza lotnicza*

### 3. FUNKCJE REJONÓW LOGISTYCZNYCH POŁUDNIOWEGO I PÓŁNOCNEGO SIŁ POWIETRZNYCH

Określenie celu, funkcji, które ma realizować rejon logistyczny pozwala zbudować strukturę funkcjonalno - organizacyjną rejonu logistycznego.

Celem budowy rejonu logistycznego jest stworzenie warunków zapewniających pełne i terminowe zasilanie wojsk SP stacjonujących na obszarze działania rejonu logistycznego w uzbrojenie i pozostały sprzęt techniczny oraz środki materiałowe, w tym techniczne środki bojowe, utrzymanie ich w gotowości do użycia; a także sprawne odtwarzanie ich stanu zdadności do użycia w przypadku uszkodzenia, zapewnienie właściwych warunków socjalno - bytowych i utrzymanie odpowiedniego stanu zdrowia wojsk oraz udzielenie pomocy medycznej rannym i chorym żołnierzom.

Cel ten jest poprzez realizację odpowiednich przedsięwzięć w zakresie zaopatrywania, eksploatacji, pomocy medycznej, zabezpieczenia intendenckiego oraz lotniskowego w odniesieniu do lotnictwa.

Zaopatrywanie organizuje i realizuje się w celu pełnego i terminowego zasilania wojsk w uzbrojenie i pozostały sprzęt techniczny oraz w środki materiałowe, a w tym techniczne środki bojowe. Obejmuje ono: planowanie potrzeb, prognozowanie zużycia, zapotrzebowanie, gromadzenie i przechowywanie, rozdział i dowóz środków odbiorcom, eksploatację zasobów miejscowych i zdobyczy wojennych, ewidencję, kontrolę i sprawozdawczość.

Eksploatacja to zespół czynności (użytkowanie, obsługiwane i remont) realizowanych w celu utrzymania w gotowości do użycia uzbrojenia i pozostałego sprzętu technicznego oraz technicznych środków bojowych będących na wyposażeniu SP.

Pomoc medyczną organizuje i realizuje się w celu zachowania zdolności bojowej wojsk, utrzymania właściwego stanu zdrowia żołnierzy, objęcia we właściwym czasie opieką rannych i chorych, szybkiego ich wyleczenia i powrotu do wojsk.

Obejmuje ona przedsięwzięcia leczniczo - ewakuacyjne, sanitarno - higieniczne i przeciwepidemiczne oraz ochronę sanitarną żołnierzy przed skutkami użycia broni masowego rażenia, a także zaopatrywanie w sprzęt i materiały medyczne.

Zabezpieczenie intendenckie organizuje i realizuje się w celu zapewnienia żołnierzom niezbędnych warunków do życia. Obejmuje ono działania zapewniające żołnierzom wyżywienie, umundurowanie i zakwaterowanie w warunkach stacjonarnych i polowych, utrzymanie higieny osobistej oraz przedsięwzięcia związane z handlem wojskowym i grzebaniem poległych i zmarłych żołnierzy.

Zabezpieczenie lotniskowe lotnictwa organizuje się w celu zapewnienia warunków do wykonania przez lotnictwo startów i lądowań. Obejmuje ono działania zmierzające do przygotowania i utrzymania lotnisk w sprawności technicznej i eksploatacyjnej, ich odpowiednią rozbudowę fortyfikacyjną oraz rozminowanie i remont lotnisk uszkodzonych i budowę nowych.

W ramach funkcji realizowanych przez rejony logistyczne wykonywane będą następujące zadania:

a) w okresie pokoju:

- wszechstronne zabezpieczenie procesu logistycznego osiągania wyższych stanów gotowości bojowej, mobilizacji i rozwinięcia wojsk bazujących w rejonie logistycznym;
- utrzymanie jednostek (pododdziałów) logistycznych w stałej gotowości do zapewnienia ciągłości zabezpieczenia logistycznego jednostek SP w działaniach;
- przygotowanie baz lotniczych do zabezpieczenia z nich działania różnych rodzajów lotnictwa oraz zapasowych pozycji dla posterunków radiolokacyjnych i stanowisk ogniowych dywizjonów raketowych;
- utrzymywanie i odtwarzanie sprawności technicznej sprzętu;
- planowanie potrzeb, gromadzenie, właściwe utrzymywanie i urzutowanie zapasów materiałowych;
- zaspokojenie potrzeb medycznych i socjalno-bytowych żołnierzy;

b) w toku działań bojowych

- rozpoznanie techniczne naprawa i ewakuacja uszkodzonego sprzętu bojowego i zabezpieczającego oraz ich remont;
- współdziałanie z OW i innymi służbami Korpusów OP w likwidacji skutków uderzeń przeciwnika na obiekty SP w rejonie logistycznym;

- utrzymywanie i odtwarzanie gotowości eksploatacyjnej sieci lotniskowej oraz zabezpieczenie inżynieryjne działań bojowych wojsk i korelowanie przedsięwzięć zabezpieczenia komunikacyjnego;
- uzupełnianie zapasów i zaopatrywanie wojsk w sprzęt i środki materiałowe;
- ewakuacja rannych i chorych oraz udzielanie pomocy medycznej potrzebującym żołnierzom;
- planowanie sposobu zabezpieczenia wojsk SP w dalszych działaniach bojowych.

Zadania przewidziane do realizacji przez siły rejonu logistycznego praktycznie nie różnią się od zadań realizowanych przez służby i pododdziały logistyczne Korpusów OP. Zmianie ulegnie jedynie sposób i organizacja zabezpieczenia logistycznego lotnictwa. Dotychczas służby logistyczne Korpusów OP zabezpieczały działania tylko pułków lotnictwa myśliwskiego będących oddziałami organicznymi korpusu. Po włączeniu w skład struktury organizacyjnej lotnictwa uderzeniowego służby logistyczne muszą przyjąć zadania zabezpieczenia logistycznego różnego rodzaju lotnictwa. Przejście na taki sposób zabezpieczenia związany jest z koniecznością utworzenia jednostek logistycznych o możliwościach większych niż spełniały do chwili obecnej służby i pododdziały logistyczne pułków lotniczych. Warunki te spełnią bazy lotnicze. Wyeliminuje to konieczność utrzymywania sił i środków wydzielanych do rzutów naziemnego zabezpieczenia (RZN) i wykorzystywanych do zabezpieczenia działań lotnictwa z lotnisk innych niż lotnisko bazowania. Mała manewrowość RZN (bardzo duża liczba środków ciągu, w tym również ciężkiego) ograniczyła zdolności manewrowe statkom powietrznym. Stąd przyjęto rozwiązanie, że rejon logistyczny zapewni zabezpieczenie działań lotnictwa wszędzie tam, gdzie będzie bazował powietrzny rzut bojowy, w oparciu o system stacjonarnych obiektów - baz lotniczych.

#### 4. ORGANIZACJA ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO SIŁ POWIETRZNYCH PRZEZ REJONY LOGISTYCZNE POŁUDNIOWY I PÓŁNOCNY

Rejon logistyczny SP aby w nowych warunkach spełnił wymagania przedstawione w poprzednim rozdziale musi dysponować odpowiednimi siłami i środkami tworzącymi określoną strukturę organizacyjną.

Wspomniałem już, że obszar odpowiedzialności rejonu logistycznego powinien być zawarty w granicach rejonu obrony korpusu OP i OW. Obecne rejonu obrony 2 i 3 Korpusu OP wraz z jednostkami logistycznymi przedstawia załącznik 10.

Docelowo rejon obrony 3 Korpusu OP i obszar odpowiedzialności Południowego Rejonu Logistycznego będą się pokrywały, schematycznie przedstawia to załącznik 4.

Do roku 2010 przewiduje się, że Południowy Rejon Logistyczny będą tworzyć (załącznik 11):

- dowództwo;
- trzy Bazy Lotnicze typu „A” (BL);
- sześć Baz Lotniczych typu „B” (6, 14, 24, 31, 32, 33 BL);
- 17 Rejonowe Warsztaty Techniczne (17 RWT);
- 16 batalion remontu lotnisk cz. „P” (16 brl) przekształcany w czasie „W” w dwie kompanie remontu lotnisk (krl);
- dwa Rejonowe Ośrodki Metrologii (2 i 4 ROM);
- 2 Baza Materiałowo Techniczna (2 BMT);
- trzy Wojskowe Specjalistyczne Przychodnie Lekarskie (WSPLeK).

Natomiast Północny Rejon Logistyczny będą tworzyć (załącznik 11):

- dowództwo;
- dwie Bazy Lotnicze typu „A” (BL);
- pięć baz lotniczych typu „B” (11, 13, 21, 22, 23 BL);
- 18 Rejonowe Warsztaty Techniczne (18 RWT);
- 14 batalion remontu lotnisk cz. „P” (14 brl) przekształcany w czasie „W” w dwie kompanie remontu lotnisk (krl);
- Rejonowy Ośrodek Metrologii (3 ROM);

- 2 Baza Materiałowo - Techniczna (2 BMT);
- Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska;
- Laboratorium MPS.

Zabezpieczenie logistyczne jednostek SP bazujących na obszarze Rejonów Logistycznych Południowego i Północnego organizowane będzie w zakresie zabezpieczenia materiałowego, technicznego, medycznego, intendenckiego, w tym lotniskowego.

## **ZABEZPIECZENIE MATERIAŁOWE**

Powstanie rejonów logistycznych oraz zmiany organizacyjno-funkcjonalne w pozostałych rodzajach SZ zmieni system zaopatrywania jednostek SP, a w szczególności lotniczych.

Zaopatrywanie realizowane będzie z wykorzystaniem zapasów taktycznych jednostek, zapasów okręgowych i centralnych 2 BMT (Sklęczki) oraz składów i składnic Rejonowych Baz Materiałowych OW.

Zaopatrywanie w lotnicze środki bojowe i części do statków powietrznych realizowane będzie w ogniwie BMT - BL lub wahadłowo pomiędzy lotniskami bazy (baz) w zależności od zaistniałej sytuacji taktycznej. Do tego wykorzystywany będzie transport samochodowy baz lub lotniczym pułków stacjonujących na lotniskach baz (rakiety zelaborowane) (załącznik 12).

Dowóz paliw lotniczych do baz lotniczych i środków materiałowych realizowany będzie przy wykorzystaniu zapasów taktycznych i okręgowych BL oraz składów mps Rejonowych Baz Materiałowych (RBM) OW i Zjednoczenia Gospodarki Paliwami Naftowymi Centrali Przemysłu Naftowego (ZGPN CPN), transportem własnym baz i kompanii transportowych mps składów MPS (załącznik 13).

Zaopatrywanie w środki materiałowe typu ogólnowojskowego jednostki realizować będą z RBM OW oraz z zapasów taktycznych jednostek transportem organicznym;

Sprzęt raketowy i radiotechniczny dostarczany będzie do jednostek zgodnie z decyzją Dowódcy SP z 1 BMT lub od producenta ze wskazanych stacji wyładowania;

Sprzęt artylerii plot. i uzbrojenia strzeleckiego będzie dla wszystkich jednostek uzupełniany z RBM OW lub od producenta sposobem „na siebie”

Środki materiałowo - techniczne związane z obsługą i naprawą pojazdów mechanicznych oraz sprzęt intendencki dostarczany będzie z RBM OW transportem jednostek;

Środki materiałowe służby zdrowia uzupełniane będą transportem własnym jednostek z rejonowych baz zaopatrzenia CEFARM i Wojskowych Rejonów Lecznicych (załącznik 14).

W czasie pokoju proces dowozu większych ilości środków materiałowych i sprzętu realizowany będzie głównie przez transport kolejowy. Ta droga dowozu posiada praktycznie nieograniczone możliwości, co przy stosunkowo niskich kosztach, predysponuje ten rodzaj transportu jako podstawowy. Inaczej sytuacja będzie się przedstawiać w czasie wojny. Zasadniczym środkiem transportu będzie transport samochodowy uzupełniany przez kolejowy (w przypadku dużych odległości) i lotniczy (gdy czas dowozu będzie decydował o wykonaniu zadania). Tam gdzie będzie to możliwe należy brać pod uwagę również transport wodny.

## ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE

Celem zabezpieczenia technicznego jest zapewnienie sprawności technicznej uzbrojenia i pozostałego sprzętu bojowego oraz zabezpieczającego zapewniającej wykonanie przez niego zadań.

Remont uzbrojenia i sprzętu realizowany będzie następująco w odniesieniu do:

- a) sprzętu lotniczego w zakresie remontów drobnych i bieżących (RD, RB) siłami kompani remontowych baz lotniczych. Remonty średnie i główne dokonywane będą siłami WZL (załącznik 15).
- b) sprzętu raketowego w zakresie remontu bieżącego siłami etatowych obsług oraz kompani remontowych BR. Natomiast remonty średnie siłami BMT;
- c) sprzętu radiotechnicznego wykonywać się będzie: bieżące siłami etatowych obsług i kompani remontowych brt. Remonty średnie natomiast siłami zespołów ruchomych warsztatów (ZRW) wydzielanych z RWT;

- d) sprzętu łączności i ubezpieczenia lotów: remonty bieżące siłami etatowych obsług pododdziałów remontowych jednostek. Remonty średnie siłami ZRW RWT;
- e) sprzętu samochodowego dokonywany będzie: remont bieżący siłami etatowych obsług pododdziałów remontowych jednostek. Natomiast remonty średnie siłami ZRW RWT, Rejonowych Warsztatów Technicznych (RWT) OW;
- f) sprzętu intendenckiego: realizowany będzie przez bazę obsługowo-naprawczą jednostek oraz najbliższych RWT okręgów wojskowych.

W utrzymaniu w sprawności uzbrojenia i sprzętu istotną rolę posiadają również realizowane usługi metrologiczne, organizowane w oparciu o istniejącą bazę metrologiczną rejonów. Wydzielają one 3-5 ruchome laboratoria (RLM);

Ewakuację sprzętu technicznego wszystkich rodzajów wojsk i służb organizują szefowie logistyki jednostek siłami i środkami pododdziałów remontowo - ewakuacyjnych oraz grup ratunkowo-ewakuacyjnych (GRE).

W zależności od stopnia uszkodzenia przyjmuje się następującą kolejność ewakuacji:

1. Sprzęt znajdujący się w położeniu awaryjnym wymagający ratownictwa technicznego.
2. Sprzęt specjalny występujący w pojedynczych egzemplarzach.
3. Sprzęt wymagający remontu bieżącego i średniego.
4. Sprzęt zakwalifikowany do strat bezpowrotnych w zakresie rozbiórki i odzysku sprawnych zespołów i podzespołów.

Ewakuacja statków powietrznych uszkodzonych na terenie lotniska realizowana będzie siłami i środkami baz lotniczych. W pierwszej kolejności ewakuowane będą statki powietrzne blokujące drogi startowe i kołowania.

## **ZABEZPIECZENIE MEDYCZNE**

Tworzenie bazy medycznej powinno opierać się na potrzebach służby zdrowia rejonu logistycznego, czyli prognozie liczby rannych i chorych. Określenie tej liczby jest bardzo trudne i przyjmowane jest na podstawie doświadczeń i symulacji komputerowych w ilości 3% przez pierwsze 3 dni działań bojowych i 1,5% przez kolejne dla stanów osobowych jednostek.

Zabezpieczenie medyczne realizowane będzie etatowymi siłami i środkami kompani medycznych baz lotniczych i punktów pomocy medycznej jednostek.

Ewakuacja porażonych i chorych (po udzieleniu pierwszej pomocy lekarskiej) prowadzona będzie transportem specjalnym i przystosowanym do najbliższych wydzielonych szpitali wojskowych i cywilnych rejonów leczniczych. Np. w Południowym Rejonie Logistycznym organizowanych będzie sześć rejonów leczniczych, w których w wydzielonych szpitalach określone zostaną liczby łóżek dla żołnierzy SP. Przewiduje się wydzielenie łącznie około 2500 miejsc.

Personel latający i wysokokwalifikowany ewakuowany będzie transportem lotniczym do szpitali lotniczych: WIML i 6WSzP i WSPLek.

### **ZABEZPIECZENIE INTENDENCKIE**

organizują służby logistyczne jednostek, w ścisłym współdziałaniu z organami logistycznymi OW, które są w tym zakresie podstawowym źródłem zaopatrywania.

Żywnienie stanów osobowych organizowane będzie w oddziałowych punktach żywienia na bazie stacjonarnej i polowej.

Zakwaterowanie natomiast organizowane będzie w oparciu o stałe zasoby koszarowe, wydzielone budynki cywilne (w ramach świadczeń rzeczowych) oraz namiotach.

Kąpiel stanów osobowych dokonywana będzie na bazie stałych garnizonowych łaźni wojskowych oraz polowych. W wyjątkowych sytuacjach mogą być wykorzystane łaźnie cywilne i doraźnie zorganizowane kąpieliska.

Pranie bielizny osobistej i pościelowej przeprowadzane będzie w pralniach garnizonowych oraz polowych (bazy lotnicze).

### **ZABEZPIECZENIE LOTNISKOWE**

Zadania zabezpieczenia lotniskowego realizowane są przez organy wykonawcze służby lotniskowej baz lotniczych, tj. kompanii obsługi lotniska (kol) i mobilizowanej kompanii remontu lotnisk (krl). Wariant organizacji remontu lotnisk przedstawia załącznik 16.

W wypadku, gdy zakres prac wykracza poza możliwości organicznych pododdziałów lotniskowych baz lotniczych, mogą one uzyskać wsparcie z Rejonowego Oddziału Infrastruktury (ROI) za zgodą dowódcy rejonu logistycznego. Dodatkową pomocą mogą służyć wyspecjalizowane pododdziały obrony cywilnej.

Problem remontu dróg startu i kołowania jest ze względu na szczupłość sił bardzo złożony. Przeciwdziałanie zagrożeniom powinno stanowić w tym przypadku znaczenie priorytetowe, poprzez stosowanie systemów maskowania, ochrony i obrony lotnisk oraz pozorowania bazowania lotnictwa.

## 5. KIEROWANIE DZIAŁANAMI LOGISTYCZNYMI W REJONACH LOGISTYCZNYCH

Kierowanie wojskowe, ze względu na sposób sprawowania władzy przez kierującego, dzieli się na dowodzenie i zarządzanie. Każda z tych form kierowania sprawowana jest jednoosobowo i różni się od drugiej zakresem władzy.

Dowodzenie jest podstawową formą kierowania wojskami, jest celowym działaniem dowódcy zapewniającym wykonanie przez podległe wojska postawionych im zadań bojowych.

Zarządzanie jest pomocniczą formą kierowania wojskami. Jest ono przedłużeniem, uzupełnieniem dowodzenia. Zarządzanie jako szczególny przypadek dowodzenia jest sposobem władzy organizacyjnej, która uprawnia osoby funkcyjne (specjalistów) do kierowania funkcjonalnie podległych ogniw systemu podczas wykonywania przez nie zadań.

Istota kierowania działaniami logistycznymi przez dowódcę Rejonu Logistycznego wyraża się w dążeniu do zapewnienia ciągłego zorganizowanego oddziaływania na bezpośrednio podległe mu organy kierowania i jednostki logistyczne, a także szefów logistyki niższych szczebli dowodzenia (związki taktyczne, oddziały) w celu zapewnienia walczącym wojskom skutecznej realizacji dostaw zaopatrzenia oraz świadczenia usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych.

Kierowanie działaniami logistycznymi w Rejonie Logistycznym należałoby rozpatrywać jako składowe funkcje związanych z:

- przygotowaniem i utrzymaniem organów kierowania oraz jednostek i urządzeń logistycznych w gotowości do działań;
- opracowaniem informacji o stanie (potencjale) posiadanych sił i środków logistycznych;
- precyzowaniem celu i koncepcji zabezpieczenia logistycznego wojsk;
- ustaleniem etapów i wariantów działania jednostek i urządzeń logistycznych oraz podejmowaniem decyzji;

- pozyskiwaniem zasobów ludzkich dla organów, jednostek i urzędzeń logistycznych, a także środków bojowych i materiałowych oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego dla zabezpieczenia wojsk;
- planowaniem zabezpieczenia logistycznego wojsk i stawianiem zadań wykonawcom (organom, jednostkom i urządzeniom logistycznym);
- organizowaniem współdziałania wojskowo - cywilnego;
- zapewnieniem warunków dla właściwego zrozumienia przez wszystkich zainteresowanych zadań i celu zabezpieczenia logistycznego realizowanego na rzecz walczących wojsk;
- pobudzaniem podwładnych do działania oraz wyzwalaniem ich inicjatywy;
- organizowaniem procesu kierowania oraz sprawowania funkcji kierowniczych;
- kontrolowaniem realizacji zadań logistycznych.

W toku działań bojowych prowadzonych przez wojska SP, kierowanie zabezpieczeniem logistycznym walczących wojsk w Rejonie Logistycznym może być realizowane następującymi sposobami:

- przez cele;
- przez zadania;
- przez instruowanie.

To, który z wymienionych sposobów kierowania będzie stosowany w procesie realizacji zadań zabezpieczenia logistycznego wojsk, głównie zależy będzie od szczebla kierowania, stopnia wykształcenia logistycznych organów kierowania oraz od stanu wiedzy i umiejętności wykonawców. Ponadto istotnym czynnikiem będzie czas jakim organy logistyczne każdorazowo będą dysponowały do planowania i organizowania zabezpieczenia logistycznego walczących wojsk w rejonie Logistycznym.

Ocenia się, że w relacji sztab dowództwa Rejonu Logistycznego - jednostki logistyczne (wykonawcy) najczęstszymi sposobami kierowania będą: „przez zadania” i „przez instruowanie”. Natomiast sposób „przez cele” wyrażający „co wykonać” i „kto ma wykonać” będzie występował głównie w relacji Szef Logistyki SP - dowódca Rejonu Logistycznego.

W chwili obecnej system kierowania logistyką SP działa na czterech poziomach:

**Poziom I:** służby, oddziały i pododdziały bezpośrednio podległe Szefowi Logistyki SP;

**Poziom II:** służby, pododdziały podległe Szefom Logistyki korpusów;

**Poziom III:** służby i pododdziały podległe szefom logistyki związków taktycznych;

**Poziom IV:** służby i pododdziały oddziałów i pododdziałów bojowych wojsk lotniczych, raketowych radiotechnicznych SP podległe właściwym szefom logistyki.

Stworzenie Rejonu Logistycznego wraz z dowództwem jako organem kierowania zabezpieczeniem logistycznym wojsk SP pozwoli na zmniejszenie (uproszczenie) liczby poziomów kierowania zabezpieczeniem logistycznym do trzech:

**Poziom I:** to podobnie jak obecnie, służby, oddziały i pododdziały bezpośrednio podległe Szefowi Logistyki SP;

**Poziom II:** służby, oddziały, pododdziały logistyczne podległe dowódcy Rejonu Logistycznego;

**Poziom III:** służby i pododdziały oddziałów i pododdziałów bojowych wojsk lotniczych, raketowych radiotechnicznych SP podległe właściwym szefom logistyki

Zaletą takiej struktury funkcjonalnej jest to, że praktycznie w takim układzie kierowaniem organami, służbami i jednostkami logistycznymi na szczeblu operacyjnym przejmuje sztab logistyki SP, operacyjno - taktycznym i taktycznym dowództwo Rejonu Logistycznego. Zatem, w takim przypadku dowódcy i sztaby jednostek bojowych SP zostaną „odciążone” od problemu kierowania zabezpieczeniem logistycznym wojsk.

Aby kierowanie działaniami logistycznymi na szczeblu Rejonu Logistycznego było efektywne musi być spełnionych kilka warunków obowiązujących w kierowaniu w ogóle, czyli stosować następujące zasady: celowości, przewidywania, jednoosobowości, centralizacji, ciągłości, elastyczności, skrytości i operatywności.

Znane są i powszechnie stosowane, dwie formy kierowania: scentralizowane i zdecentralizowane. Podstawową formą kierowania zabezpieczeniem logistycznym wojsk SP przez dowództwo Rejonu jest kierowanie scentralizowane. Tylko ta forma kierowania pozwala efektywnie wykorzystać potencjał logistyczny rejonu. Kierowanie

może być dokonywane trzema metodami przez: osobisty kontakt dowódcy rejonu, osobisty kontakt dowódcy ale przy pomocy technicznych środków łączności i kontakt przez wyznaczonych oficerów (pełnomocników). Najbardziej rozpowszechnioną metodą jest kierowanie osobiste z wykorzystaniem technicznych środków łączności.

W chwili obecnej kierowanie logistyką na szczeblu korpusu OP realizowane jest ze stanowiska dowodzenia (SD) korpusu, przy którym organizowane jest Logistyczne Stanowisko Dowodzenia (LSD). Szef logistyki korpusu OP kieruje działaniami służb i jednostek logistycznych z SD korpusu, zajmując miejsce w grupie dowodzenia. Na SD korpusu w grupie planowania działań pracuje również oficer logistyki korpusu, który spełnia między innymi rolę oficera łącznikowego pomiędzy LSD a szefem logistyki. Pozostałe osoby funkcyjne pionu logistyki wspomagają kierowanie pracując w zespole na LSD. Analogiczna struktura kierowania logistyką występuje na zapasowym stanowisku dowodzenia korpusu OP. Z chwilą usankcjonowania w systemie logistycznym SP rejonu logistycznego wraz z jego dowództwem, zmianom ulegną również sposób kierowania działaniami logistyki od szczebla operacyjno-taktycznego. Kierowanie logistyką zostanie wyodrębnione ze struktur kierowania operacyjnego. Stworzy to odrębny podsystem kierowania logistyką, który tworzą dowództwa i sztaby wszystkich pionów funkcjonalnych systemu oraz jednostek logistycznych. Organa te, kierować będą z zapasowych stanowisk dowodzenia (ZSD) od szczebla związku taktycznego. System taki pozwoli uprościć struktury kierowania przez co zwiększy się skuteczność jego działania. Stworzenie podsystemu kierowania logistyką w rejonie logistycznym będzie związane z wyodrębnieniem dla tej struktury oddzielnej sieci łączności. W chwili obecnej organy kierowania logistyką wykorzystują do powiadamiania i przekazu informacji sieć dowodzenia dowódcy korpusu OP. Ze względu na ograniczone możliwości jej przepustowości, a zwłaszcza łączności telefonicznej, kierowanie wymagające podejmowania szybkich decyzji (duża dynamika działań) jest szczególnie utrudnione przez praktycznie brak możliwości szybkiego przekazywania poleceń i informacji do wykonawców.

Schemat obiegu informacji w nowym układzie kierowania przedstawia załącznik 17.

Dodatkowym utrudnieniem w dowodzeniu jednostkami logistycznymi ze szczebla Rejonu Logistycznego, a szczególnie pododdziałami manewrującymi (ZRW, pododdziały transportowe jednostek, wydzielone specjalistyczne grupy remontowe itp.), jest brak w etatowym wyposażeniu tych jednostek technicznych środków łączności umożliwiających, w razie potrzeby, postawienie nowych zadań w czasie optymalnie krótkim. Ma to szczególne znaczenie dla specjalistycznych pododdziałów logistycznych, które nie posiadają dublerów w strukturze Rejonu Logistycznego. Istotnym problemem jest również fakt podporządkowania dowództwu Rejonu Logistycznego kilkunastu jednostek o znacznym zróżnicowaniu specjalistycznym oraz konieczność zarządzania następnymi kilkunastoma strukturami logistycznymi wchodzącymi w skład jednostek SP działających na obszarze rejonu. Teoria kierowania mówi, że efektywne kierowanie scentralizowane jest możliwe w przypadku kierowania bezpośredniego sześcioma podległymi organami. Problem ten jednak wydaje się rozwiązać przy założeniu wprowadzenia do podsystemu kierowania logistyką w Rejonie Logistycznym urządzeń informatycznych zorganizowanych w sieci kierowania oraz środków łączności do szybkiego przekazywania informacji. obieg informacji przy aktualnie wykorzystywanym systemie łączności może spowodować konieczność zmiany formy kierowania, na kierowanie zdecentralizowane. Na ten sposób kierowania służbami, jednostkami i pododdziałami logistycznymi pozwalają:

- zawczasu opracowane plany i obowiązujące ustalenia;
- wcześniej realizowane przedsięwzięcia z zakresu zabezpieczenia logistycznego w okresie poprzedzającym prowadzenie działań bojowych oraz w początkowym ich etapie trwania;
- znajomość rozmieszczenia stacjonarnych źródeł zaopatrzenia.

## ZAKOŃCZENIE

Zmiany strukturalno - organizacyjne zabezpieczenia logistycznego SP wymuszają dokonanie przemian również w organizacji kierowania. Tworzenie autonomicznego systemu wymaga takiego samego podejścia do problemu kierowania. Zatem budowa oddzielnego, z własnymi środkami informacji i łączności, w tym też powiadamiania podsystemu kierowania logistyką SP wydaje się być niezbędna. Autonomiczny Rejon Logistyczny ze swoim dowództwem upraszcza wielopoziomą strukturę logistyki SP. Przyjęcie pełnego kierowania (dowodzenia i zarządzania) elementami Rejonu Logistycznego i pododdziałami i służbami jednostek bojowych SP stacjonujących w rejonie Logistycznym zdejmuje problem kierowania logistyka przez dowódców jednostek bojowych oraz dowództwa i sztaby korpusów OP i korpusu lotniczego.

Jednakże warunkiem koniecznym, by funkcjonowanie dowództwa było skuteczne, zabezpieczenie struktur dowodzenia w techniczne środki kierowania i informacji. Kierowanie logistyką nie może odbywać się w sieci dowodzenia operacyjnego, która w przypadku łączności kablowej i radioliniowej jest praktycznie dla decydentów logistyki wszystkich szczebli kierowania niedostępna. Utyskiwania o braku możliwości budowy nowej sieci łączności wydają się być mocno przesadzone, gdyż np. tańsza od sieci łączności Telekomunikacji SA, sieć światłowodowa energetyki jest wykorzystywana zaledwie w 20%.

Problem, który mimo ogromnego nakładu finansowego musi być również rozwiązany, to stworzenie sieci informatycznego powiadamiania i informowania zwłaszcza o stanach zapasów materiałów. Kiedy tych ostatnich, w niektórych asortymentach posiadamy znikome ilości. Dynamika działań, konieczność podejmowania natychmiastowych decyzji połączona z informacją opóźnioną nieraz o kilka godzin może doprowadzić do przerwania ciągłości zabezpieczenia logistycznego SP. Istnieje jednak nadzieja, że ewentualne wejście Polski w struktury NATO zmieni ten stan rzeczy, gdyż aby system logistyczny, który jest systemem narodowym, był kompatybilny z systemami dowodzenia struktur natowskich musi zostać wyposażony w omówione środki.

Można się spierać, czy proponowane terytorialne rozmieszczenie Rejonów Logistycznych odpowiada kryteriom sztuki operacyjnej ale konieczność ich utworzenia

z własnym dowództwem wydaje się być niepodważalna. Źle by się jednak stało, gdyby obszary ich odpowiedzialności nie pokrywały się z analogicznymi rejonami logistycznymi OW czy korpusów wojsk lądowych. W takim przypadku bardziej właściwe byłoby dokonanie zmiany granic odpowiedzialności rejonów. Bo przecież obszar odpowiedzialności Rejonu Logistycznego nie musi być osadzony w granicach rejonu obrony 2 lub 3 Korpusu OP (zadaniem Rejonu Logistycznego jest zabezpieczenie logistyczne wszystkich jednostek SP bazujących na jego obszarze odpowiedzialności), gdyż posiadając własny system kierowania jest w pełni samowystarczalny. Byłby to być może pierwszy krok do oderwania się struktur logistyki od wojsk SP, pierwszy krok do samodzielności, do utworzenia nowego rodzaju wojsk - logistycznych.

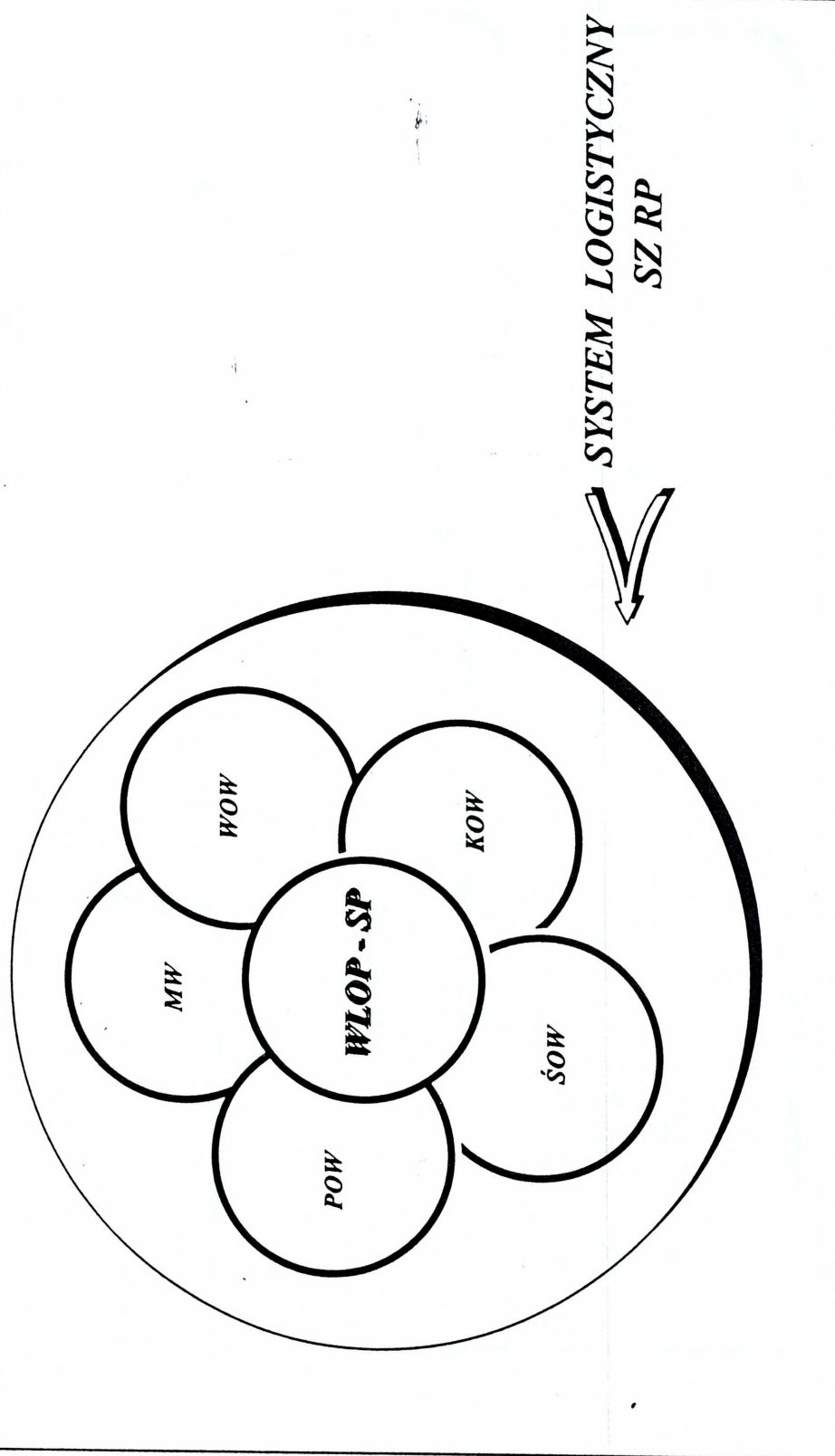
Bez względu na to autor uważa, że dopóki nie zostaną jasno określone struktury i zadania logistyki w wojskach lądowych należy wstrzymać się z podejmowaniem decyzji o utworzeniu struktur Rejonu Logistycznego.

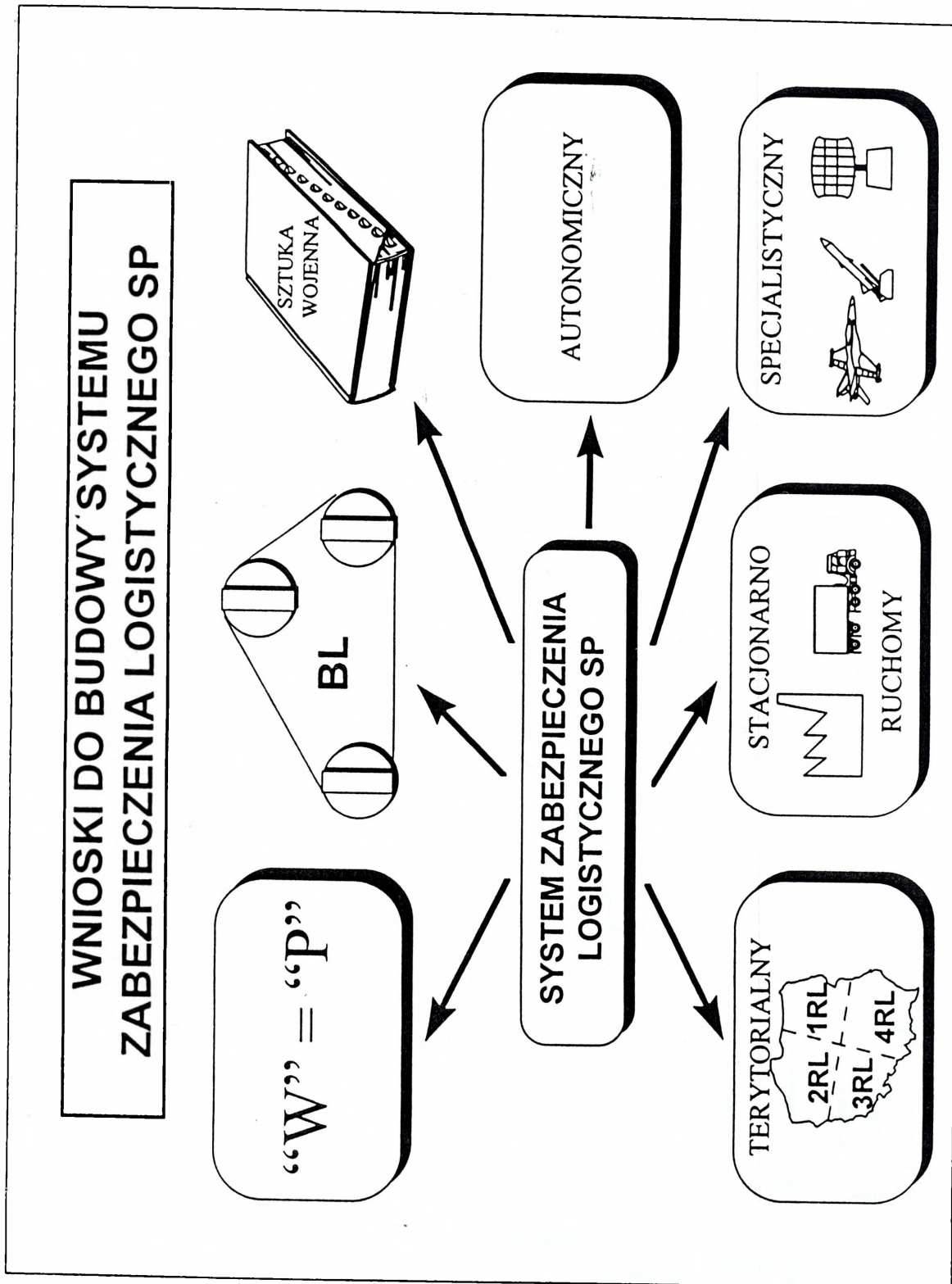
## BIBLIOGRAFIA

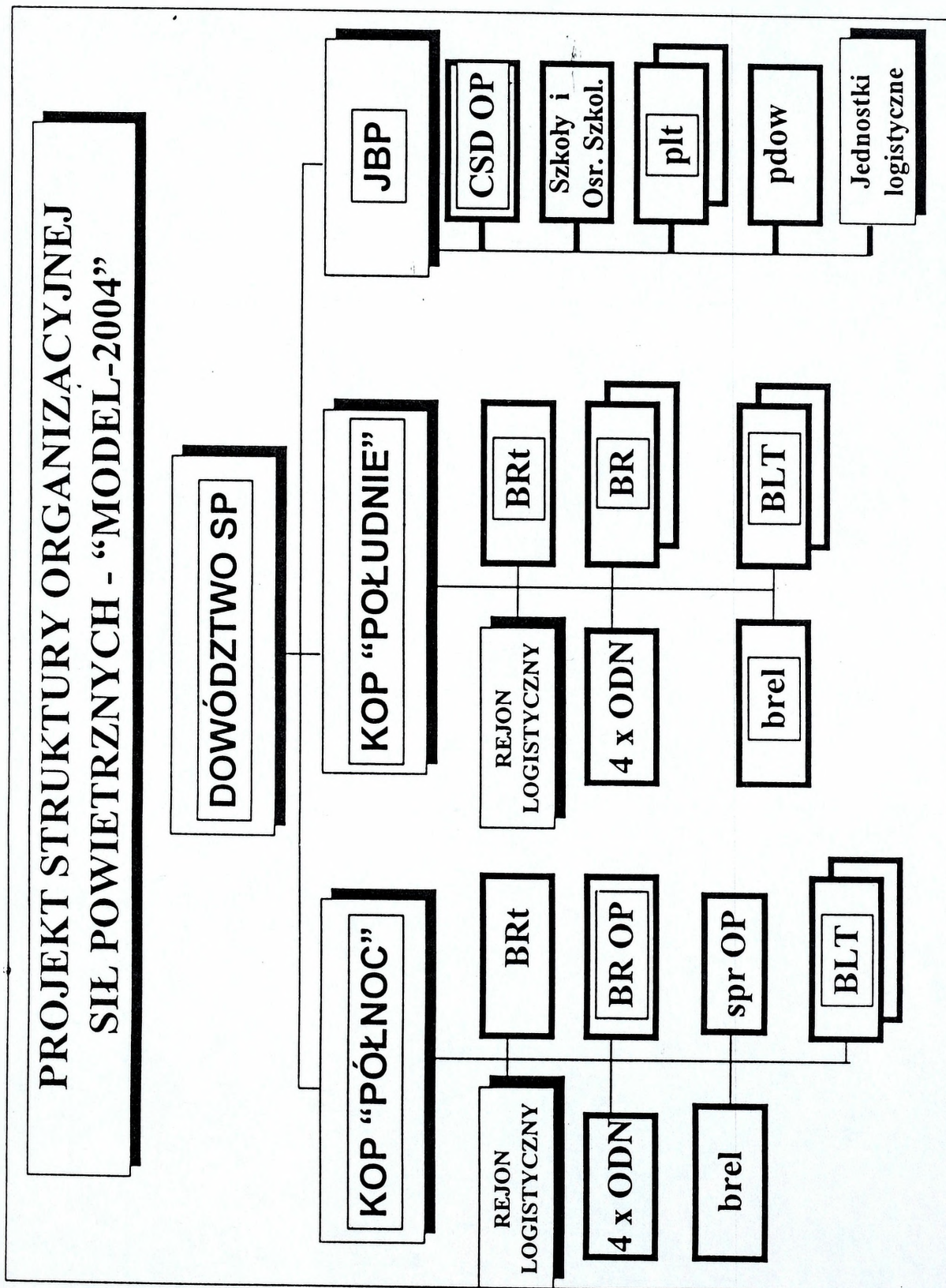
1. Drażczyk W., Mańkowski R. - Logistyka Sił Powietrznych w końcu pierwszego etapu transformacji sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. AON 1995 r.
2. Iwaszkiewicz R., Radniecki J., Dinter S. - Model systemu logistycznego Sił Powietrznych RP. Rozprawa doktorska. Wyd. AON 1996 r.
3. Kierowanie systemem logistycznym okręgu wojskowego w operacjach LOG-KIER-1. Wyd. AON 1995 r.
4. Mastalerz M. - Zabezpieczenie logistyczne Wojsk Korpusu Obrony Powietrznej. Wyd. AON 1994 r.
5. Mańkowski R. - Baza Lotnicza Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Wyd. AON 1994 r.
6. Mańkowski R. - Kierowanie działalnością logistyczną w Siłach Powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej. Wyd. AON 1996 r.
7. Mańkowski R. - Doskonalenie systemu kierowania procesami zabezpieczenia logistycznego Sił Powietrznych we współczesnych warunkach pola walki - materiały własne. Warszawa 1997 r.
8. Mańkowski R. - Rejon Logistyczny Sił Powietrznych. Wyd. AON 1994 r.
9. Mańkowski R. - Logistyka Sił Powietrznych cz. II Autonomiczny specjalistyczny system logistyczny sił powietrznych RP. Wyd. AON 1996 r.
10. Regulamin działań taktycznych wojsk lądowych cz. I i II. Wyd. Sztab Gen. 1994 r.
11. Zabłocki E. - Siły Powietrzne w systemie obronnym państwa. Wyd. AON 1994 r.

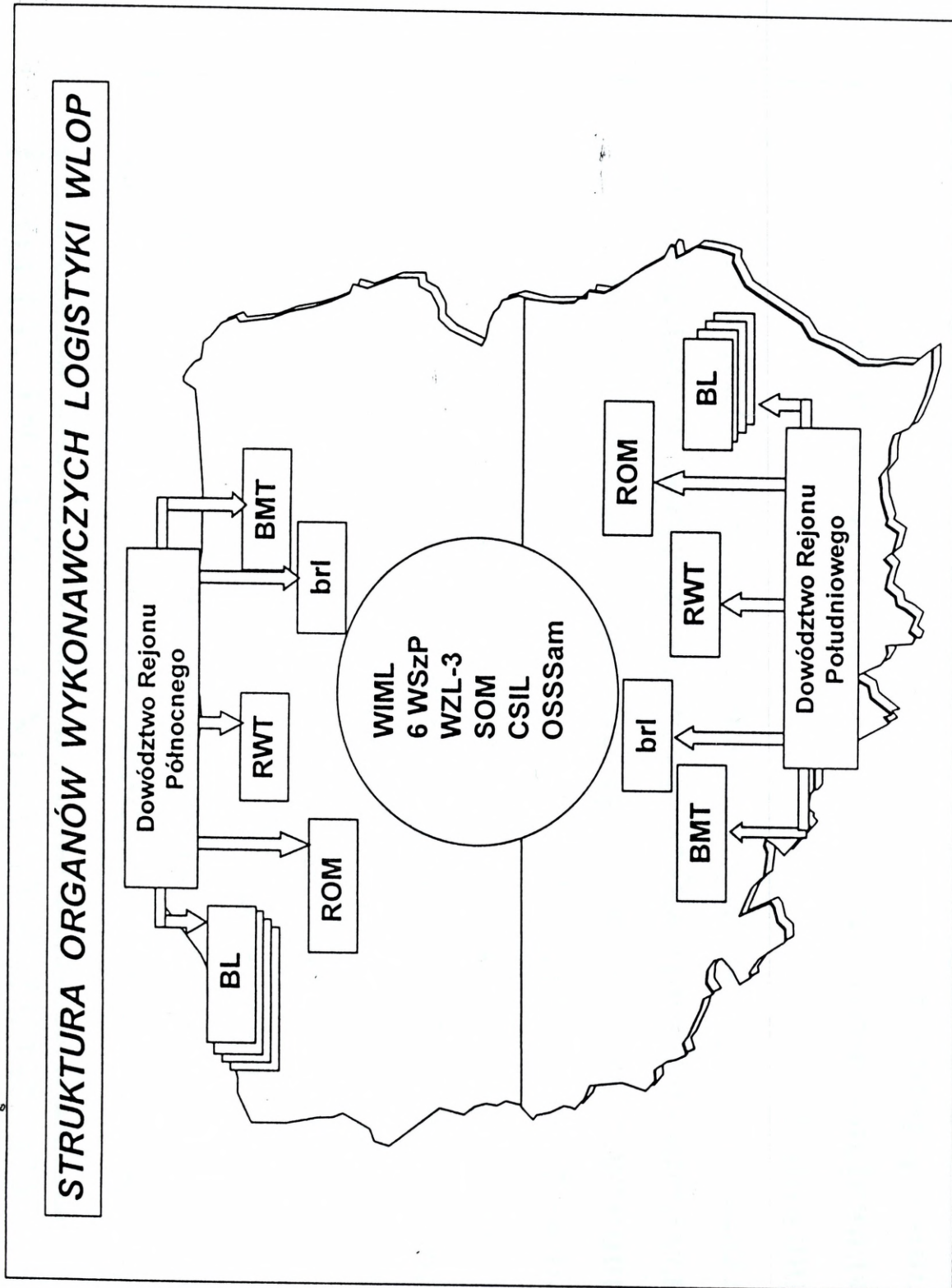
## ZAŁĄCZNIKI

**MIEJSCE SPECJALISTYCZNEGO PODSYSTEMU  
LOGISTYCZNEGO SP RP  
W SYSTEMIE LOGISTYCZNYM SZ RP.**









## **GŁÓWNE ZADANIA LOGISTYKI WLOP**

- 1. Zabezpieczenie logistyczne procesu osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej, mobilizacyjnego rozwinięcia wojsk oraz manewru i rozśrodkowania wojsk.**
- 2. Utrzymanie jednostek (pododdziałów) logistycznych WLOP w stałej gotowości w celu zapewnienia ciągłości funkcjonowania zabezpieczenia logistycznego działań bojowych.**
- 3. Utrzymanie i odtwarzanie sprawności technicznej sprzętu bojowego i zabezpieczającego.**
- 4. Planowanie potrzeb, gromadzenie, właściwe urzutowanie i utrzymanie normatywnych zapasów środków materiałowych.**
- 5. Utrzymanie i odtwarzanie gotowości eksploatacyjnej sieci lotniskowej.**
- 6. Zaspokajanie medycznych potrzeb wojsk oraz warunków bytowych żołnierzy.**

## **GŁÓWNE ZADANIA LOGISTYKI WLOP**

7. Realizacja funkcji gestora, COL, OOL i “koordynatora” dla WLOP oraz OW i RSZ w wiodących dziedzinach.
8. Eksploatacja sieci lotnisk i ewidencjonowanie nieruchomości lotniskowych.
9. Zaopatrywanie, modernizacja, remont i normowanie eksploatacji UiSW, dla którego logistyka WLOP występuje w roli organizatora systemu i gestora.
10. Planowanie, koordynowanie przedsięwzięć związanych z remontem i zabezpieczeniem potrzeb w sprzęt i materiały do utrzymania lotnisk.
11. Koordynowanie działalności w zakresie medycyny lotniczej i organizacji ochrony zdrowia wojsk w lotnictwie w odniesieniu do całości SZ RP.

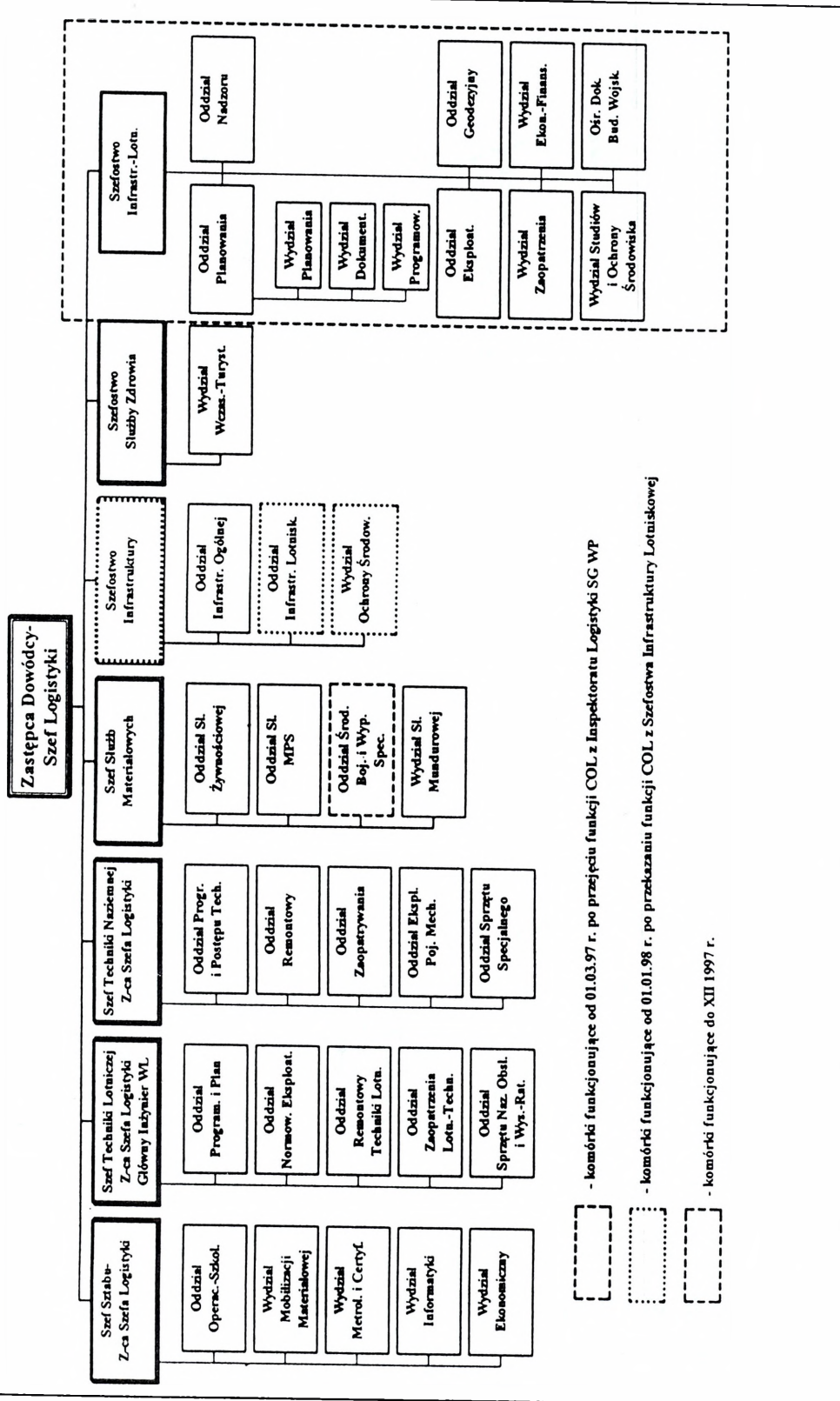
**FUNKCJE DOWÓDZTWA WŁOP PRZY  
WSPÓŁDZIAŁE SŁUŻB LOGISTYCZNYCH**

**CENTRALNEGO ORGANU LOGISTYCZNEGO W**

**ZAKRESIE:**

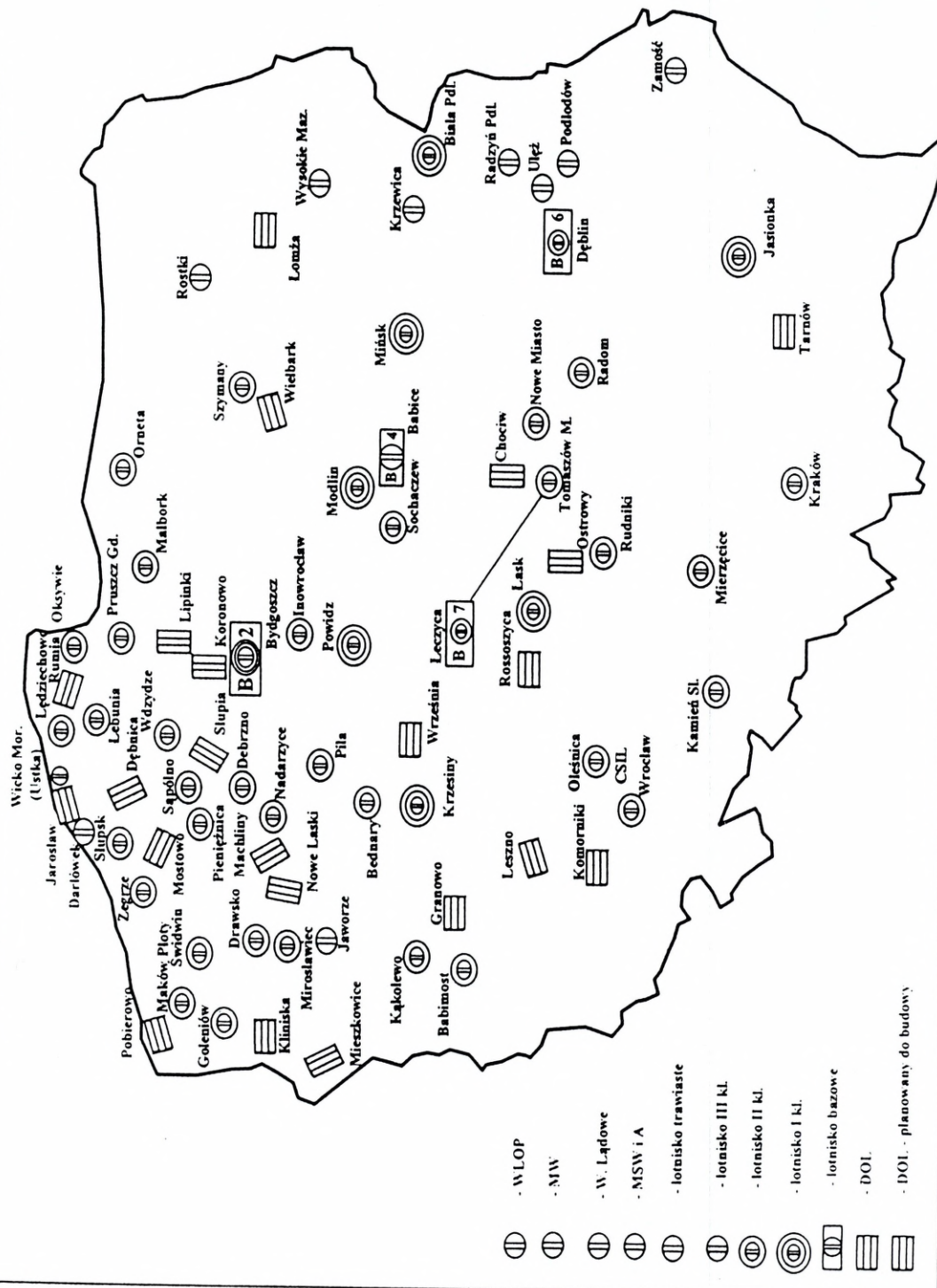
1. techniki lotniczej;
2. techniki naziemnej:
  - zestawy raketowe z-p i ich śb;
  - artyleria plot ( powyżej 20 mm ) i jej śb;
  - sprzęt radiotechniczny;
  - zautomatyzowane systemy dowodzenia;
  - sprzęt łączności i UL;
  - sprzęt hydrometeorologiczny.
3. lotnisk wojskowych sił zbrojnych;
4. profilaktyki leczenia oraz orzecznictwa lotniczo-lekarskiego w odniesieniu do personelu latającego oraz naziemnego personelu służby inżyneryjno-lotniczej SZ RP.

# STRUKTURA LOGISTYKI DWLOP

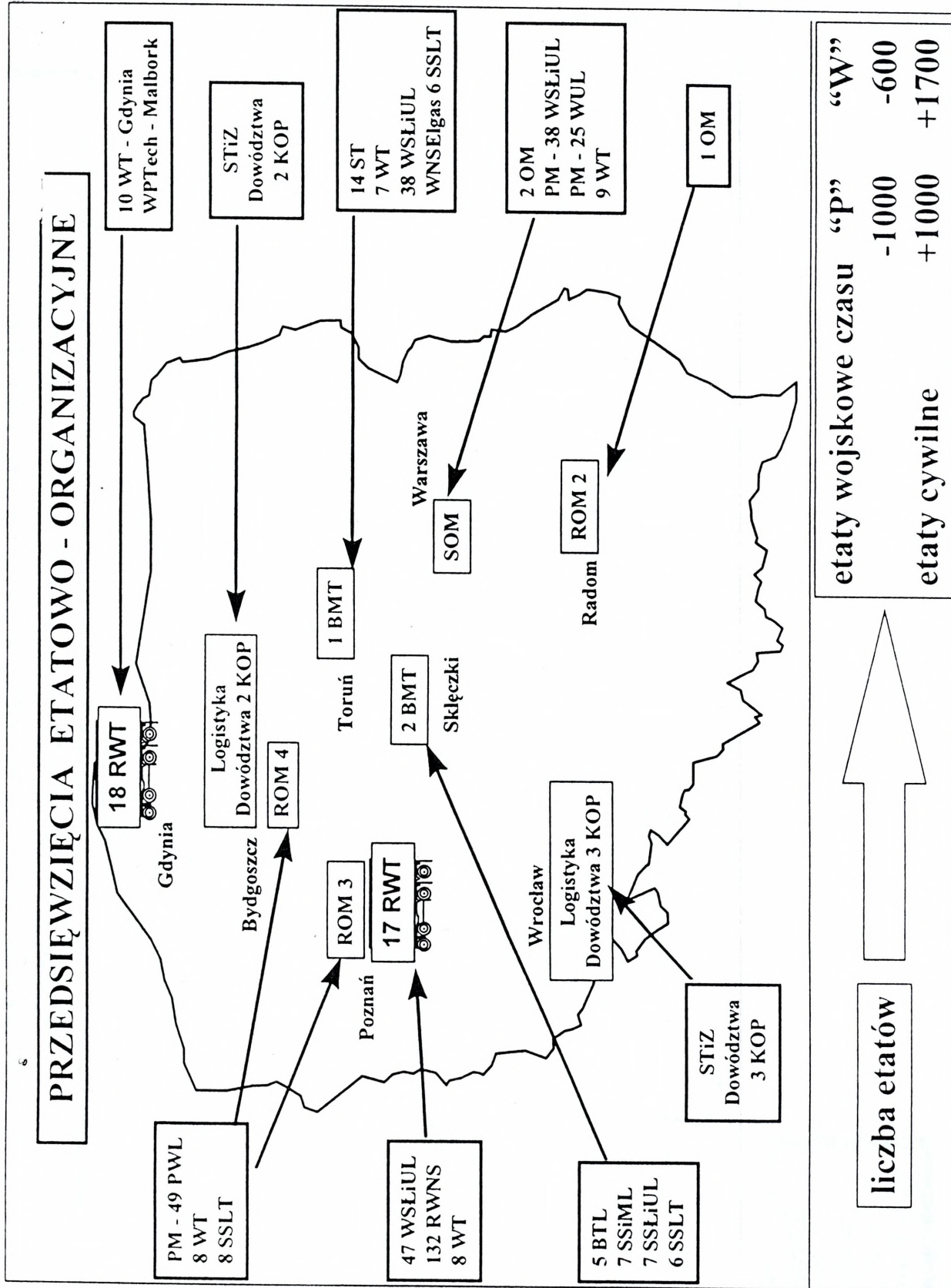


- komórki funkcjonujące od 01.03.97 r. po przejściu funkcji COL z Inspektoratu Logistyki SG WP
- komórki funkcjonujące od 01.01.98 r. po przekazaniu funkcji COL z Szefostwa Infrastuktury Lotniskowej
- komórki funkcjonujące do XII 1997 r.

**SIEĆ LOTNISKOWA stan na 01.01.1997r.**

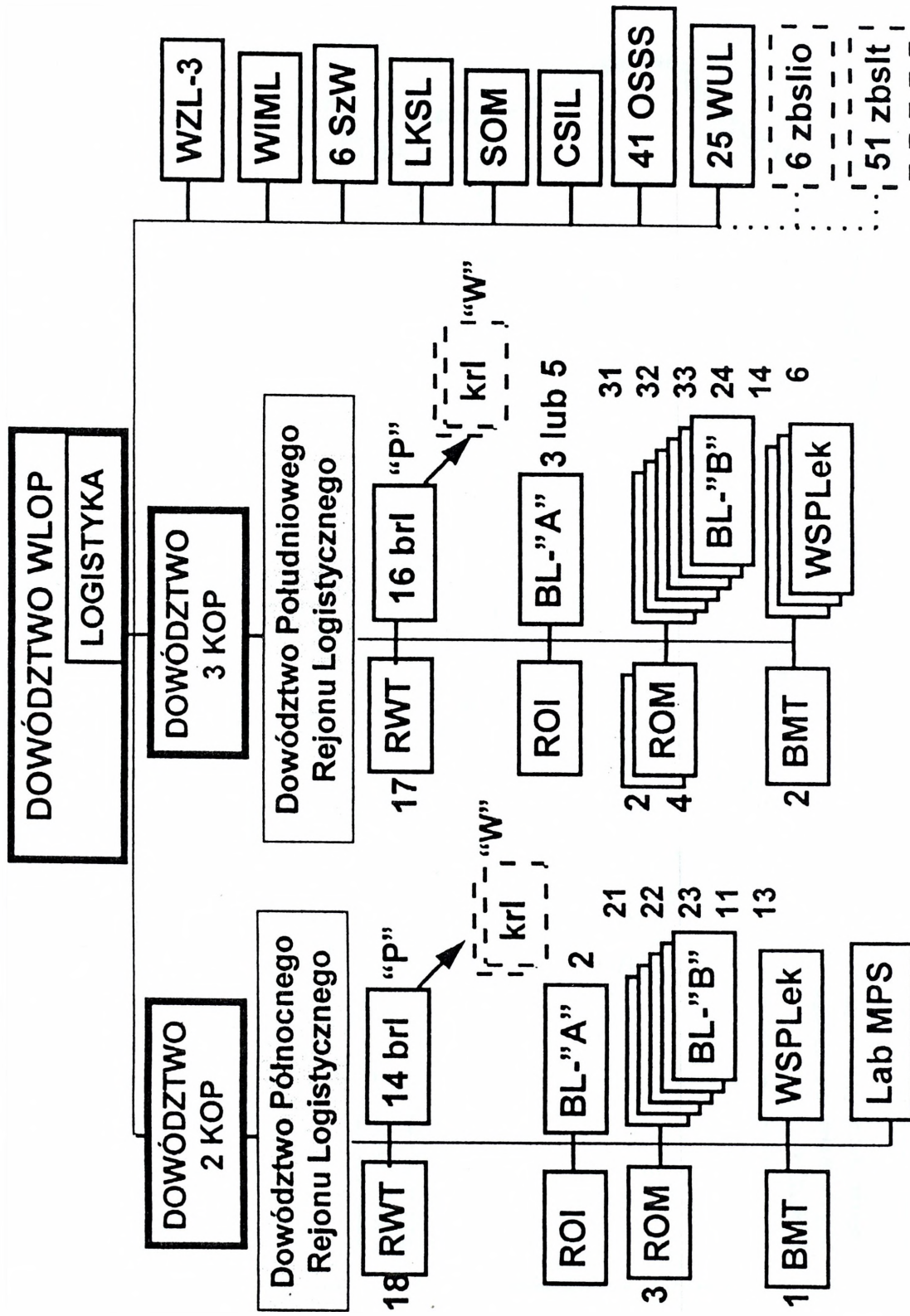


- ⊕ - WLOP
- ⊕ - MW
- ⊕ - W. Łądowne
- ⊕ - MSW i A
- ⊕ - lotnisko trawiaste
- ⊕ - lotnisko III kl.
- ⊕ - lotnisko II kl.
- ⊕ - lotnisko I kl.
- ⊕ - lotnisko bazowe
- ⊕ - DOI.
- ⊕ - DOI. - planowany do budowy

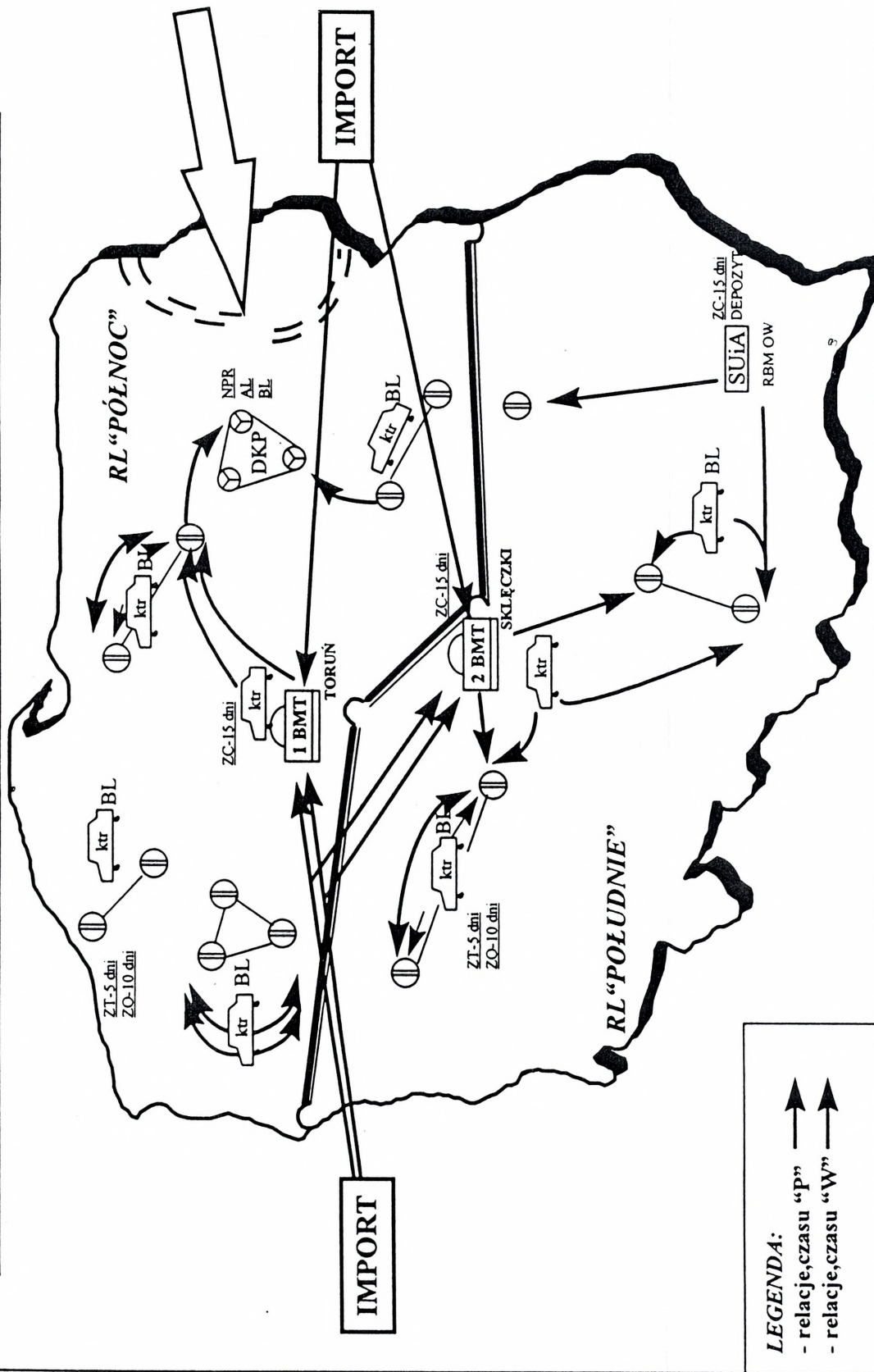




STRUKTURA LOGISTYKI WŁOP /przewidywana na 2010 r./



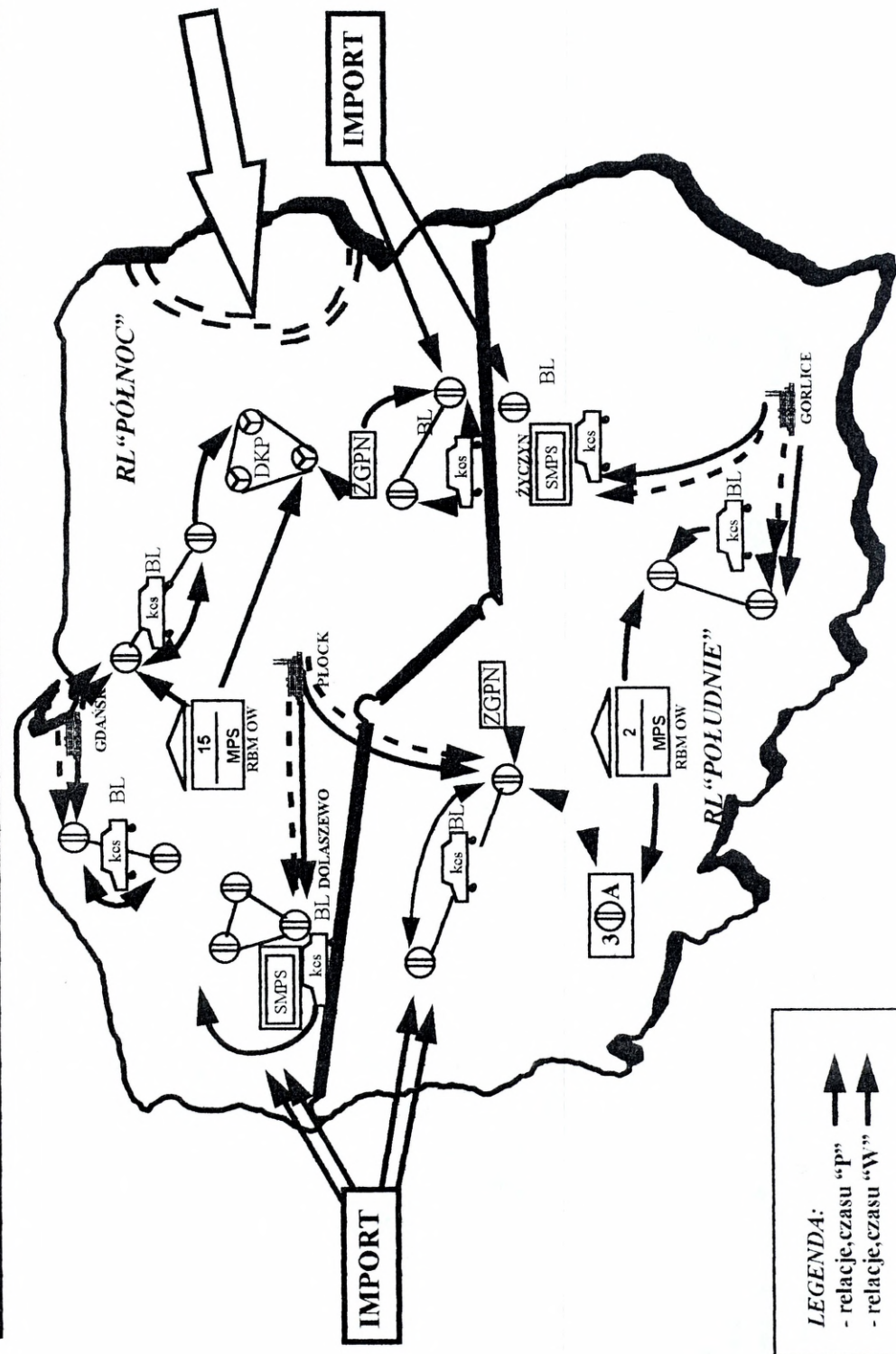
**SCHEMAT ORGANIZACJI ZAOPATRYWANIA  
W LOTNICZE ŚRODKI BOJOWE I MATERIAŁOWE  
(WARIANT)**



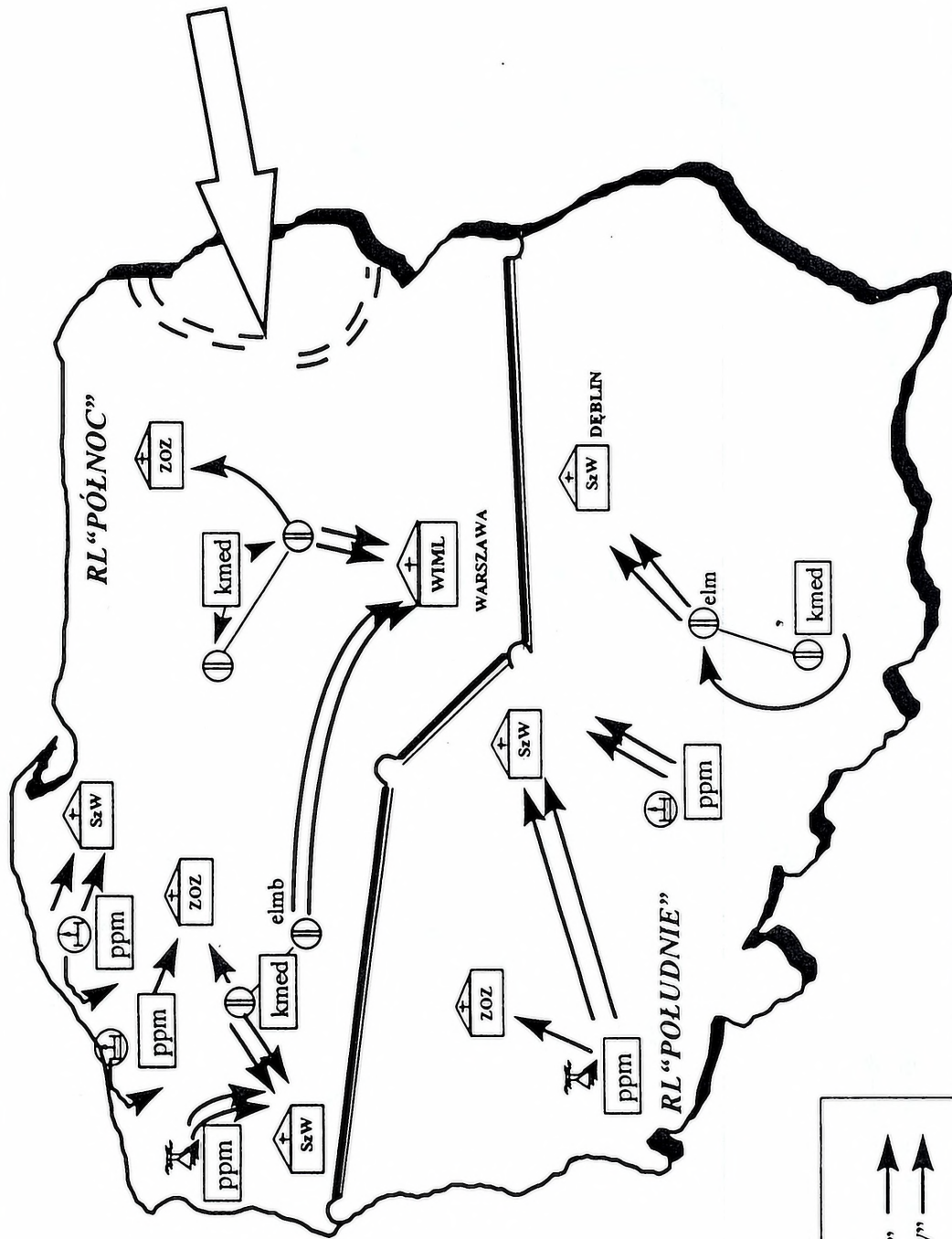
**LEGENDA:**

- relacje, czasu "p" →
- relacje, czasu "w" →

**SCHEMAT ORGANIZACJI ZAOPATRYWANIA W PALIWA LOTNICZE  
(WARIANT)**



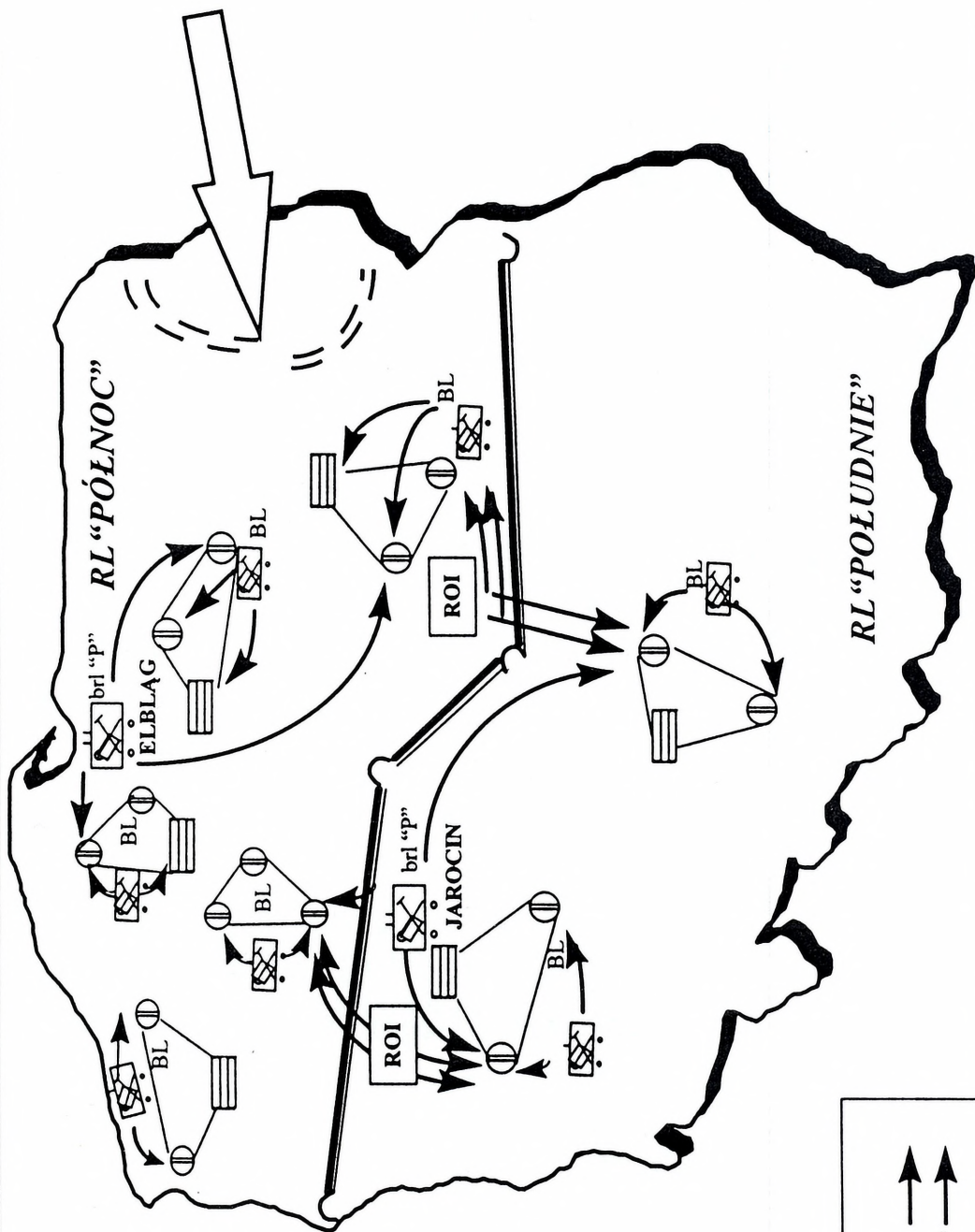
**SCHEMAT ORGANIZACJI ZABEZPIECZENIA MEDYCZNEGO  
(WARIANT)**



**LEGENDA:**

- relacje, czasu "P"
- relacje, czasu "W"

6 SCHEMAT ORGANIZACJI REMONTU LOTNISK  
(WARIANT)



**LEGENDA:**  
 - relacje, czasu "p"  
 - relacje, czasu "W"

POLITYKA I PLANY LOGISTYCZNE

## a) organizacja jednostek logistycznych

Logistyka Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej /WLOP/ występuje na czterech poziomach struktury organizacyjnej, urzutowanych na obszarze kraju wielowarstwowo.

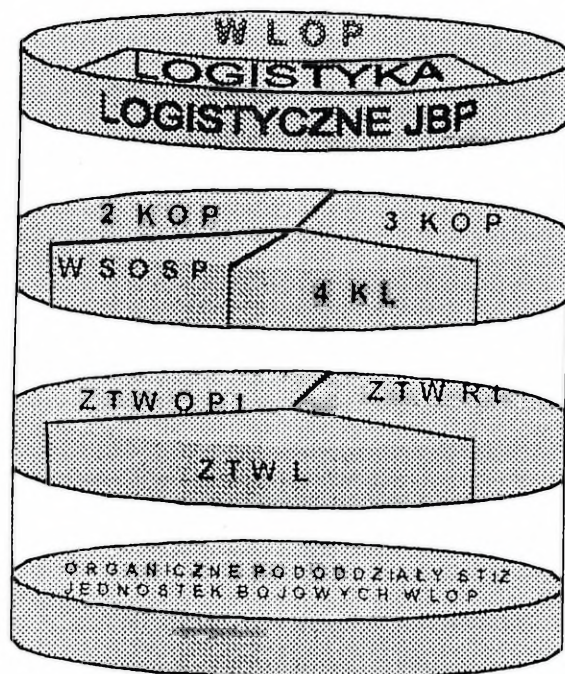
**Poziom I** /szczebel operacyjny/ to szefostwa, oddziały i pododdziały logistyczne podległe dowódcy WLOP, funkcjonalnie jego zastępcy - szefowi logistyki.

**Poziom II** /szczebel operacyjno – taktyczny/ to służby, oddziały i pododdziały techniczne i zaopatrzeniowe /logistyczne/ podległe bezpośrednio dowódcom korpusów OP i KL, a funkcjonalnie ich zastępcom - szefom logistyki /w 4 KL zastępcy ds. techniki i zaopatrzenia/ oraz służby i pododdziały logistyczne podległe komendantowi Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych /WSOSP/, funkcjonalnie jego zastępcy - szefowi logistyki.

**Poziom III** /taktyczny/ tworzą służby, pododdziały techniczne i kwatermistrzowskie /logistyczne/ podległe dowódcom związków taktycznych /ZT/ wojsk OPL WLOP i wojsk radiotechnicznych /WRt/ oraz lotnictwa.

**Poziom IV** – to sekcje i pododdziały techniczne i kwatermistrzowskie oddziałów i pododdziałów bojowych wojsk lotniczych /WL/, wojsk OPL WLOP, WRt, walki radioelektronicznej /WRe/ i pozostałych oraz logistyczne w ośrodkach szkolenia WLOP.

IDEA WIELOWARSTWOWOŚCI ELEMENTÓW REALIZUJĄCYCH  
ZABEZPIECZENIE LOGISTYCZNE NA POSZCZEGÓLNYCH  
POZIOMACH STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ WLOP

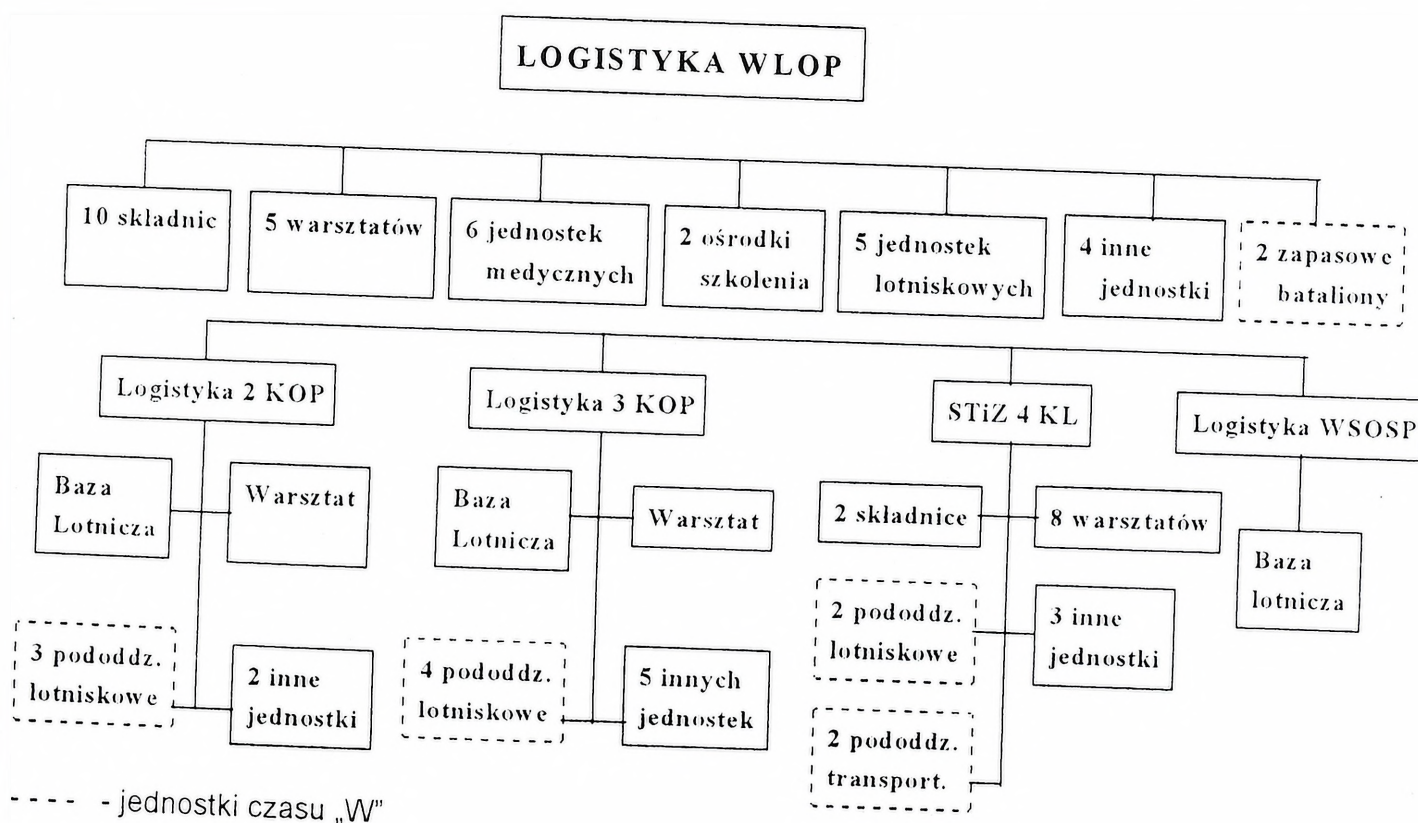


Służby techniczne i kwatermistrzowskie /logistyczne/ realizują grupę zadań mających na celu przede wszystkim:

- zabezpieczenie techniczne i kwatermistrzowskie /logistyczne/ procesu osiągania WSBG, mobilizacyjnego rozwinięcia oraz manewru i rozśrodkowania wojsk;
- utrzymania oddziałów i pododdziałów logistycznych w stałej gotowości do zapewnienia ciągłości funkcjonowania zabezpieczenia logistycznego działań bojowych wojsk;
- utrzymanie i odtwarzanie sprawności technicznej uzbrojenia i sprzętu wojskowego /UiSW/;
- planowanie potrzeb, gromadzenie, właściwe urzutowanie i utrzymywanie normatywnych zapasów środków materiałowych i materiałowych;
- utrzymywanie i odtwarzanie gotowości eksploatacyjnej sieci lotniskowej oraz zabezpieczenie inżynieryjne działań bojowych wojsk;
- zaspokajanie potrzeb medycznych żołnierzy oraz warunków bytowych żołnierzy.

Kierowanie procesami zabezpieczenia logistycznego /technicznego i kwatermistrzowskiego/ odbywa się na wszystkich poziomach struktury organizacyjno – funkcjonalnej WLOP. Realizowane jest poprzez dowodzenie oraz zarządzanie zależnie od szczebla organizacyjnego. Dowódcy na poszczególnych szczeblach realizują funkcje dowódcze, określają cel działań, natomiast odpowiedni im zastępcy – szefowie logistyki, lub szefowie służb technicznych i zaopatrzenia, kwatermistrzowie poprzez zarządzanie precyzują sposób zabezpieczenia działań.

### STRUKTURA ORGANIZACYJNO- FUNKCJONALNA LOGISTYKI



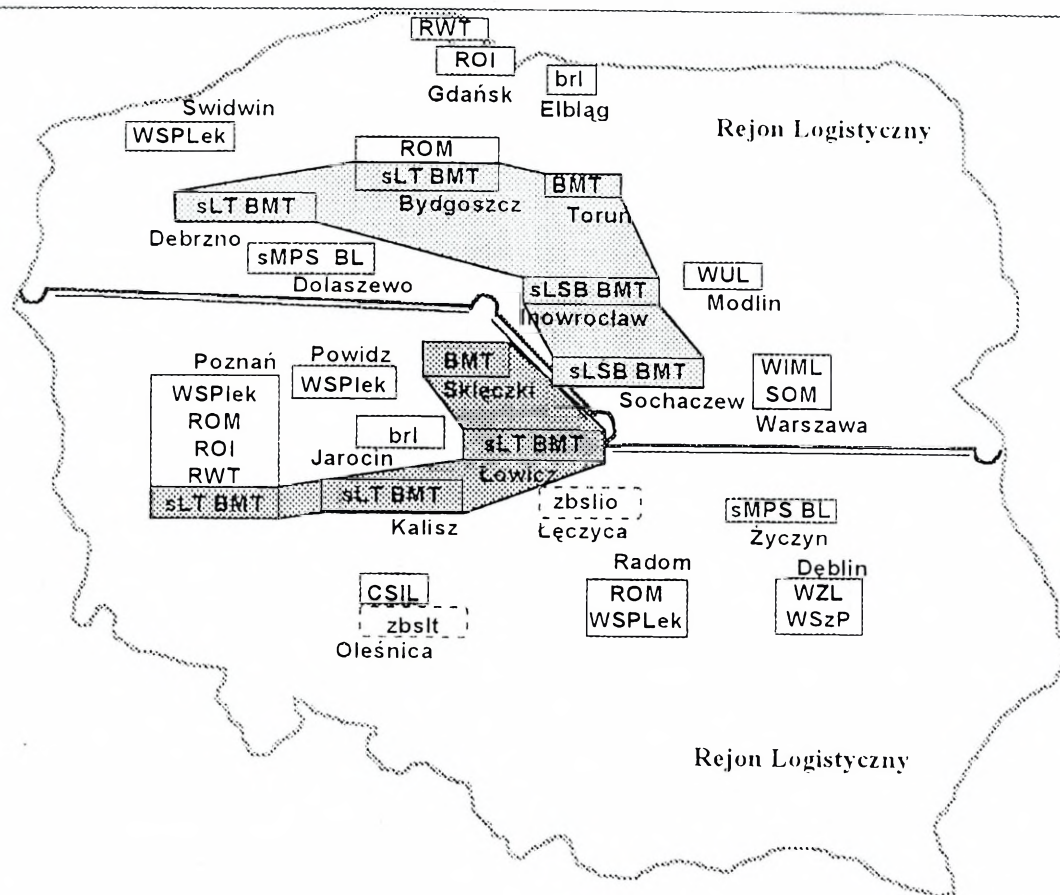
Obecnie funkcjonujące we WLOP elementy logistyczne /organy kierowania, wykonawcze i istniejąca infrastruktura/ tworzą zbiór sił i środków logistycznym o charakterze mieszanym, stacjonarnym i mobilnym. System taki powstał po połączeniu w 1990 roku Wojsk

Obrony Powietrznej z Wojskami Lotniczymi. Ich organiczne siły zabezpieczenia logistycznego, posiadają różny zakres powiązań funkcjonalnych i niejednolite struktury organizacyjne. Rzutuje to na nakładanie się kompetencji w dziedzinie logistyki, trudności w sprawnym kierowaniu wszystkimi elementami logistycznymi, duże rozdrobnienie i przesylenie sił zabezpieczających, wydłużenie czasu zabezpieczenia wojsk lotniczych w wykonaniu szybkiego manewru lotniskowego oraz realizacji manewrowych działań bojowych. Wychodząc naprzeciw powstałym potrzebom w dziedzinie organizacji logistyki WLOP, wdrażana jest specjalistyczna koncepcja zabezpieczenia logistycznego. Jego istotą jest stworzenie w ramach podziału terytorialnego kraju, dwóch możliwie jednolitych strukturalnie Rejonów Logistycznych. Mają one zapewniać realizację procesów szkolenia, sprawne mobilizacyjne i operacyjne rozwinięcie wojsk w czasie zagrożenia oraz wszechstronnie zabezpieczać działania bojowe w operacji obronnej.

WLOP sprawuje funkcję centralnego organu logistycznego (COL). Przy współudziale sił logistycznych funkcję tą sprawuje w zakresie:

- techniki lotniczej;
- techniki naziemnej:
  - zestawy rakietowe Z-P. i ich środki bojowe;
  - sprzęt radiotechniczny
  - zautomatyzowane środki dowodzenia
  - sprzęt łączności i ubezpieczenia lotów;
  - sprzęt hydrometeorologiczny;
- lotnisk wojskowych SZ;
- profilaktyki lecznictwa oraz orzecznictwa lotniczo-lekarskiego w odniesieniu do personelu latającego oraz naziemnego personelu służby inżynieryjno-lotniczej SZ RP.

## DOCELOWA DYSLOKACJA ODDZIAŁÓW I PODODDZIAŁÓW LOGISTYCZNYCH W RAMACH REJONÓW LOGISTYCZNYCH WLOP



--- - jednostki czasu „W”

### ORGANIZACJA I MOŻLIWOŚCI SIŁ ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO WLOP

SZCZEBEL ORGA-NIZACYJNY	WYSZCZE GÓLNIENIE	PRZEZNACZENIE	ZAKRES DZIAŁALNOŚCI, MOŻLIWOŚCI	UWAGI
	WL	Obsługi wyższych rzędów TS-11. Produkcja wyposażenia obsługowo-remontowego.	Możliwości dobowe 910 rbh	
	WUL	Remonty średnie rakiet "P-P", remont i legalizacja aparatury uzbrojenia lotniczego.	Możliwości dobowe 310 rbh	
	WZL-3	Remonty główne samolotów MiG-21, An-2, silników SO-3, remonty średnie MiG-21 bis, MiG-23, inne usługi, kooperacja.	Możliwości dobowe 4000 rbh	
	BTL	Przechowywanie środków technicznych, części zamiennych do statków powietrznych.	Powierzchnia magazynowa - ogólna - 44069 m <sup>2</sup>	
	SSLTx2	Przechowywanie środków technicznych, części zamiennych do statków powietrznych.	Powierzchnia magazynowa - ogólna - 27954 m <sup>2</sup>	
	SA	Przechowywanie lotniczych środków bojowych.	Powierzchnia magazynowa - ogólna - 24100 m <sup>2</sup>	
	ST	Przechowywanie części zamiennych, podzespołów sprzętu radioelektronicznego, łączności, raketowego.	Powierzchnia magazynowa - ogólna - 29700 m <sup>2</sup>	

SZCZEBEL ORGA- NIZACYJNY	WYSZCZE GÓLNIENIE	PRZEZNACZENIE	ZAKRES DZIAŁALNOŚCI, MOŻLIWOŚCI	UWAGI
OPERA- CYJNY	WT	remonty średnie i awaryjne sprzętu raketowego, samochodowego, łączności, zespołów zasilania	Możliwości dobowe 3500 rbh	
	bbl x 2	Odbudowa i remont lotnisk	Łącznie 2 lotniska w ciągu 2-3 dób	
	SMPS x3	Przechowywanie paliw i innych produktów MPS	Łączna pojemność w dyspozycji WLOP 14000 m <sup>3</sup>	
	SSiML	Przechowywanie zapasów materiałów i sprzętu lotniskowego	Powierzchnia magazynowa ogólna - 7900 m <sup>2</sup>	
	TOL	Nadzór inwestycji lotniskowych	Realizacja zadań inwestycyjnych	
	WIML	Orzecznictwo i leczenie personelu latającego	Możliwość leczenia stacjonarnego - 250 łóżek	
	SzW	Orzecznictwo kandydatów do lotnictwa i słuchaczy WSOSP	Możliwość leczenia stacjonarnego - 300 łóżek	
	WSPLek x4	Opieka diagnostyczno - lecznicza kadry i rodzin w garnizonach lotniczych.	Możliwość leczenia bez hospitalizacji - 150 osób x 4	W każdym WSPLek
	OM x2	Uwierzytelnianie i naprawy aparatury kontrolno-pomiarowej.	Możliwości dobowe 170 rbh	
	WSŁUL	Remont sprzętu łączności i UL.	Możliwości dobowe 1200 rbh	
	SSŁiUL	Przechowywanie sprzętu łączności i UL.	Powierzchnia magazynowa ogólna 8100 m <sup>2</sup>	
	WT x 2	Remonty średnie i awaryjne sprzętu radiolokacyjnego, samochodowego, zespołów zasilania, łączności.	Możliwości dobowe 3100 rbh	
	SSLT	Przechowywanie środków technicznych, części zamiennych do statków powietrznych.	Powierzchnia magazynowa ogólna 6905 m <sup>2</sup>	
	RWNS	Remonty i obsługi sprzętu samochodowego ZT, oddziałów lotniczych.	Możliwości dobowe: "P"- 160 rbh, "W"- 265rbh	
	PWL x2	Obsługi okresowe wyższych rzędów Su-20 i An-2, Mi-2, malowanie powłok Mi-2 i Mi-8.	Możliwości dobowe - 820 rbh	
	OPS	Utrzymywanie sił i środków niezbędnych do mobilizacyjnego rozwinięcia batalionu transportowego.	Możliwość zmobilizowania 283 poj. mech. Pow. magazynowa ok. 3000m <sup>2</sup>	Czasu "P"
	BSP	Przechowywanie statków powietrznych wycofanych z użytkowania.	Możliwość przechowania ok. 150 statków pow.	Czasu "P"
	SSSam	Przechowywanie zestawów remontowych sprzętu samochodowego szczebla taktycznego. Odbiór, dystrybucja i konserwacja poj. mech. nowych i po remontach. Odbiór z przemysłu i składnic centralnych ogumienia i akumulatorów ich dystrybucja dla WLOP.	Powierzchnia magazynowa 3200m <sup>2</sup>	Czasu "P"

SZCZEBEL ORGA-NIZACYJNY	WYSZCZE GÓLNIENIE	PRZEZNACZENIE	ZAKRES DZIAŁALNOŚCI, MOŻLIWOŚCI	UWAGI
OPERA-CYJNO - TAKTY-CZNY	WSŁiUL	Remont sprzętu łączności i UL	Możliwości dobowe - 1800 rbh	
	plmps x 2	Transport paliw	Łącznie - 630m <sup>3</sup> /1 rejs	Czasu "P"
	kcs x 3	Transport paliw	Łącznie - 1875m <sup>3</sup> /1 rejs	Czasu "W"
	krl x 9	Odbudowa infrastruktury lotniskowej. Rozbudowa inżynieryjna elementów lotniskowych.	Odbudowa nawierzchni sztucznych 1500m <sup>2</sup> /24h. Odbudowa lotniska: - doraźna - 1-2 doby; - czasowa - 3-3,5 doby; - trwała - 5-6 dób.	Czasu "W"
	btmps	Przechowywanie zapasów i transport paliw do ZT, oddziałów, pododdziałów.	Ok. 3000m <sup>3</sup> /1 rejs (2630t paliw oraz 250t smarów i produktów specjalnych)	Czasu "W"
	brt	Dowóz środków materiałowych i technicznych do ZT, oddziałów, pododdziałów	W jednym rejsie: 3500t ładunku lub 7200 osób lub 7000m <sup>3</sup> .	Czasu "W"
	BL	Zabezpieczenie funkcjonowania dowództwa i sztabu 2 KOP, przechowywanie sprzętu lotniczo-technicznego.	Powierzchnia magazynowa ogólna 19000 m <sup>2</sup>	
	krl x 4	Odbudowa infrastruktury lotniskowej. Rozbudowa inżynieryjna elementów lotniskowych i SD.	Odbudowa nawierzchni sztucznych 1500m <sup>2</sup> /24h. Odbudowa lotniska: - doraźna - 1-2 doby; - czasowa - 3-3,5 doby; - trwała - 5-6 dób.	Czasu "W"
mbw	Pomoc medyczna podstawowa i specjalistyczna oraz ewakuacja medyczna.	Ewakuacja med. - 300 rannych /1 rejs, pomoc medyczna 450 rannym. Krótkotrwała hospitalizacja.	Czasu "W"	
PWL x 2	Obsługi okresowe wyższych rzędów Su-22, TS-11.	Możliwości dobowe - 1720 rbh	ZT	
RWNS x 2	Remonty bieżące, regeneracja zespołów i części zamiennych do pojazdów ogólnego przeznaczenia i podwozi pojazdów specjalnych.	Możliwości dobowe - 600 rbh		
kol x 14	Bieżąca eksploatacja lotniska, remont lotniska wzmacniają kol oraz rozbudowa inż. obiektów lotniskowych.	1 lotnisko w ciągu 2-3 dób	W pułkach lotniczych	
eskadry techniczne x 14	Obsługi okresowe, remonty drobne sprzętu latającego.	Możliwości dobowe - 300 rbh		
prpk x 14	Obsługi bieżące, okresowe, remonty pojazdów samochodowych.	Możliwości dobowe - 300 rbh		
plrslUL*x 14	Obsługi okresowe usuwanie drobnych niesprawności sprzętu łączności i UL.	Możliwości dobowe - 300 rbh		
kmed x 14 (czas "W")	Udzielanie pierwszej pomocy lekarskiej i ewakuacja medyczna.	I-sza pomoc lekarska dla 35 osób, ewakuacja 95 osób.		
krem x 5	Naprawy bieżące sprzętu raketowego.	Możliwości dobowe -	W BR	

SZCZEBEL ORGA-NIZACYJNY	WYSZCZE GÓLNIENIE	PRZEZNACZENIE	ZAKRES DZIAŁALNOSCI, MOZLIWOŚCI	UWAGI
TAKTY- CZNY			400 rbh	OP
	pddz. transporto wy x 5	Zabezpieczenie potrzeb transportowych BR OP.	172 t/1 rejs lub 614 m <sup>3</sup> lub 384 osoby.	
	plmed x 5	Udzielanie pierwszej pomocy lekarskiej i ewakuacja medyczna.	Pomoc medyczna dla 15 osób, ewakuacja 55 os.	W brt
	krem x 14	Remonty bieżące sprzętu radiolokacyjnego, samochodowego i łączności.	Możliwości dobowe - 300 rbh	
	pddz. transporto wy x 14	Zabezpieczenie potrzeb transportowych brt.	50 t/1 rejs lub 192 m <sup>3</sup> lub 144 osoby.	
	plmed x 14	Udzielanie pierwszej pomocy lekarskiej i ewakuacja medyczna.	I-sza pomoc lekarska dla 15 osób, ewakuacja 45 osób.	W dr
	pkt opatrunko wy x 36	Udzielanie pierwszej pomocy lekarskiej i ewakuacja medyczna.	I-sza pomoc lekarska dla 10 osób, ewakuacja 30 osób.	
	pkt opatrunko wy x 52	Udzielanie pierwszej pomocy lekarskiej i ewakuacja medyczna.	I-sza pomoc lekarska dla 10 osób, ewakuacja 30 osób.	W krt
	krem x 2 (pzrel, prrel)	Naprawa bieżąca sprzętu rozpoznania i przeciwdziałania radiolokacyjnego i radiowego.	Możliwości dobowe - 600 rbh	
	krem prt	Naprawa bieżąca sprzętu radiotechnicznego.	Możliwości dobowe - 400 rbh	
krem pł	Naprawa bieżąca sprzętu łączności.	Możliwości dobowe - 300 rbh		
krem x 2 (pr i spr)	Naprawa bieżąca sprzętu raketowego.	Możliwości dobowe - 400 rbh		

\* - (plrslUL) - pluton remontu sprzętu łączności i UL

W jednostkach bojowych oprócz wyszczególnionych specjalistycznych pododdziałów logistycznych znajdują się pododdziały bezpośredniej obsługi uzbrojenia i sprzętu wojskowego (UiSW) oraz służby i sekcje realizujące dla stanów osobowych usługi socjalno-bytowe.

#### b) stosunek czynnych jednostek zabezpieczenia do rezerwowych

Stosunek jednostek logistycznych czasu „P” do czasu „W” na wszystkich szczeblach organizacyjnych WLOP wynosi 49 do 59. Posiadane plany mobilizacji i rozwinięcia jednostek logistycznych w warunkach WLOP, zapewniają ich właściwe uruchomienie i wykorzystanie. Kategorie gotowości bojowej Sił Zbrojnych NATO w przypadku jednostek logistycznych WLOP, nie mają właściwych odniesień czasowych. Występuje trudność w zaklasyfikowaniu - określeniu właściwej kategorii.

### **c) niedobory w jednostkach zabezpieczenia logistycznego**

Jednostki logistyczne zgodnie z posiadanymi planami mobilizacyjnego uzupełnienia, są utrzymywane jako jednostki o niepełnych stanach osobowych. Ich liczba i stopień ukończenia zależy w dużej mierze od nałożonych na dane jednostki zadań mobilizacyjnych. W okresie czasu „P” w jednostkach logistycznych lub innych jednostkach mobilizujących pododdziały logistyczne, przewidziane i utrzymywane są siły i środki do przyjęcia i rozdziału uzupełnienia mobilizacyjnego. Zdolność sił logistycznych WLOP jest w ten sposób sukcesywnie wzmocniana stosownie do zaistniałych sytuacji, wynikłych potrzeb, dodatkowych zadań np. ilość stanowisk etatowych wojskowych w jednostkach logistycznych czasu „P” we WLOP wynosi 5849, a czasu „W” 11242.

„Niedobory” w jednostkach zabezpieczenia logistycznego wynikają z przyjętego w SZ RP modelu utrzymywania jednostek logistycznych o niepełnych stanach. Mobilizacyjne uzupełnienie tych jednostek zapewnia właściwe ich wzmocnienie.

### **d) stan ukończenia stanów osobowych i sprzętu**

Ukończenie jednostek logistycznych WLOP stanami osobowymi oraz poziom ich wyszkolenia jest adekwatny do potrzeb czasu „P”. Zapewnia ich właściwe wzmocnienie mobilizacyjnym uzupełnieniem do działań w czasie „W”. W tym zakresie jednostki logistyczne poddawane są procesowi ciągłego szkolenia ogólnowojskowego, specjalistycznego oraz kontroli poziomu wyszkolenia.

### **e) organizacja zabezpieczenia logistycznego**

Występujące we WLOP wydzielone siły pierwszej kolejności użycia /PKU/ zabezpieczane są logistycznie przez organiczne pododdziały logistyczne. Ich liczba i stopień ukończenia zapewnia tym jednostkom właściwy stopień gotowości. Zadania tym pododdziałom stawiane są przez dowódców odpowiedzialnych za przygotowanie do użycia PKU, natomiast właściwi im zastępcy - szefowie logistyki precyzują sposób zabezpieczenia logistycznego PKU oraz koordynują i nadzorują jego realizację.

### **f) organizacja zabezpieczenia logistycznego na lotniskach**

Na czynnych lotniskach WLOP nie ma specjalnie wydzielonych i utrzymywanych sił i środków logistycznych przewidzianych do podejmowania prac załadowczo – rozładunkowych /przyjmowania i odprawiania/, zabezpieczających przerzut sił szybkiego reagowania.

**Infrastruktura głównych lotnisk WLOP z zakresu możliwości zabezpieczenia sił RF.**

Lotnisko	DS	RDK /m/	DK szerokość /m/	PPS /m <sup>2</sup> /	DW	USS /szt/	Poj. Składu MPS /m <sup>3</sup> /
Miostawiec	2500/45m PCN=59 R/B/W/T	1850	12.	64500	x	34.	2860
Radom	2000/60m. PCN=32 F/B/X/T	1600	12	37000	x	-	2425
Poznań Krzesiny	2500/80m. PCN=48 R/B/W/T	2500	18	53300	x	16	5050
Szymany	2000/60 m. PCN = -	2500	14	36000	x	-	2150
Malbork	2500/60 m. PCN = 57 /C/W/T	2000	14	47400	x	12	3925
Mińsk Mazowiecki	2500/80 m. PCN = 43 R/B/W/T	2500	18	57000	x	12	2700
Łask	2500/80 m. PCN =55 R/B/W/T	2600	18	33000	x	-	4300
Zegrze Pomorskie	2500/60 m. PCN = 40 R/B/W/U	2000	14	48000	x	24	4345
Sochaczew	2500/60 m. PCN = 30 F/B/X/T	-	14	18000	x	-	4550
Świdwin	2500/60 m. PCN = 51 R/A/W/T	2000	14	59000	x	40	6700
Powidz	3500/80 m. PCN =85 R/A/W/T	3500	21	57500	x	40	14100
Babimost	2500/60 m. PCN = 45 R/B/W/T	2500	14 i 10	28600	x	16	1980
Dęblin	2500/60 m. PCN - 37 F/B/X/T	2650	14	94700	x	-	5445
Piła	2390/60 m. PCN = 44 R/B/W/T	-	-	69100	x	40	3500
Słupsk	2200/60 m. PCN = 58 R/B/W/T	2000	14	42700	x	24	4200

Legenda:

DS - Droga startowa;  
RDK- równoległa droga kołowania  
DK - drogi kołowania;  
PPS - płaszczyna postoju samolotów;  
DW - drogi wewnętrzne;  
USS - umocniony schron samolotowy;  
X - występuje

Istnieje również możliwość zabezpieczenia sił RF na lotniskach cywilnych Warszawa, Poznań i Kraków.

W zakresie mobilności WLOP dysponują dwoma pułkami lotnictwa transportowego, których możliwości wynoszą:

- 13 plt w latach: 1997 do końca 1998 r – 200 żołnierzy jednym rejsem;

1999 – 2004 – 400 żołnierzy jednym rejsem;

36 splt może przerzucić 524 żołnierzy z wyposażeniem, co daje ogólną możliwość przerzutu drogą powietrzną przez jednostki WLOP w latach: 1997–1998 – 724 żołnierzy, a latach 1999 – 2004 - 924 żołnierzy.

W zakresie przewozu lotniczych środków bojowych /LŚB/, transport lotniczy we WLOP jest traktowany jako jedna z form transportu. Środki te przewożone są

głównie transportem samochodowym. Zasadniczymi czynnikami warunkującymi taką sytuację jest mała liczba statków powietrznych dostosowanych do transportu powietrznego, ich wycofywanie z eksploatacji oraz niewystarczająca ilość mechanicznych środków załadunkowo – przeładunkowych. Transport lotniczy we WLOP może jedynie wykorzystać do przewozu LŚB o mniejszych gabarytach np.: rakiety powietrze – powietrze, bomby lotnicze mniejszych wagomiarów, amunicję. W obecnej chwili ze względu na wycofywanie z eksploatacji samolotów An-2, śmigłowców Mi-8, transport lotniczy może być wykorzystywany głównie do przerzutu wojsk

#### **g) stan przygotowań do przejścia niewojskowych środków transportu powietrznego**

Do zabezpieczenia logistycznego rozwinięcia wydzielonych sił PKU WLOP, nie przewiduje się przejmowania w tym celu cywilnych środków transportu powietrznego.

### **GROMADZENIE ZAPASÓW INTERWENCYJNYCH – POLITYKA I PLANY**

#### **b) Zapasy wojenne paliw lotniczych.**

Zapasy wojenne paliw lotniczych przechowywane są w składach lotniskowych jednostek oraz w składnicach MPS. W składach lotniskowych przechowywane są zapasy taktyczne, które pozwalają na wykonanie 5 wylotów lotnictwa WLOP.

W składach lotniskowych i Składnicach MPS WLOP przechowywane są zapasy szczebla okręgowego (RSZ), które zapewniają wykonanie 20 wylotów całości lotnictwa WLOP. Ponadto w Składnicach MPS przechowywane są zapasy centralne zapewniające wykonanie 5 wylotów lotnictwa WLOP. Naliczone zapasy zgodnie z obowiązującymi przepisami pozwalają na wykonanie 30 - stu wylotów lotnictwa WLOP. Aktualnie zgodnie z decyzją Szefa Sztabu Generalnego WP WLOP przechowuje się 100% ZT, 70% ZO i 50% ZC.

#### **c) części zamienne**

Zasadniczy sprzęt lotniczy eksploatowany w Polsce pochodzi z krajów byłego ZSRR (samoloty MiG, Su, An-26, Jak-40). Został sprowadzony w latach 70-tych i 80-tych. Po rozpadzie paktu warszawskiego dostawy lotniczych środków bojowych, części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych drastycznie spadły. Jedną z zasadniczych przyczyn było znaczne ograniczenie środków finansowych na remonty i zakupy części zamiennych za granicą, będące efektem zmniejszenia wydatków budżetowych państwa na wojsko. Nie uzupełniany od początków lat 90-tych poziom zapasów materiałowych użytku bieżącego uległ znacznemu zmniejszeniu, a w wielu asortymentach został praktycznie wyczerpany. Bieżące potrzeby lotnictwa w zakresie zaopatrywania w części zamienne i materiały eksploatacyjne realizowane są poprzez zawieranie przez agendy Ministerstwa Obrony Narodowej corocznych kontraktów z agendami krajowego przemysłu zbrojeniowego oraz

Wspólnoty Niepodległych Państw (Rosja, Ukraina). Pokrycie potrzeb poprzez zakupy w kraju oraz import i usługi importowe wynosi 30-40%. W celu utrzymania lotnictwa wojskowego w gotowości do działań bojowych zrealizowano następujące główne przedsięwzięcia:

- Uruchomiono w kraju remonty płatowców i silników dotychczas wykonywane za granicą (samoloty MiG-29, MiG-23, silniki RD-33, AŁ-21, śmigłowce Mi-8, Mi-17, Mi-24 i silniki do nich)
- Znacznie rozszerzono antyimportowy remont wyposażenia pokładowego i części zamiennych w przemyśle krajowym
- Podjęto remonty części zamiennych do pocisków raketowych
- Uruchomiono produkcję niektórych asortymentów materiałów eksploatacyjnych w przemyśle krajowym
- Duże braki zaopatrzeniowe spowodowały stopniowe odchodzenie od eksploatacji wg resursu technicznego do eksploatacji wg stanu technicznego. Brakujące zapasy materiałowe są odnawiane następującymi metodami:
  - Minimalne zakupy w kraju i za granicą na poziomie zaspokajania bieżących potrzeb na usprawnienia statków powietrznych w systemie awaryjnym oraz podtrzymania bieżącej eksploatacji (akumulatory, ogumienie itp.)
  - Przedłużanie resursu agregatów po ocenie stanu technicznego
  - Wykorzystywanie do dalszej eksploatacji środków materiałowych o przekroczonym okresie przechowywania
  - Odzysk części zamiennych z wycofywanego z eksploatacji sprzętu lotniczego

#### **d) Potrzeby wojenne w ramach gospodarki**

Przekazywane są okresowo, co pięć lat z coroczną weryfikacją do Ministerstwa Obrony Narodowej. WLOP posiadają siły i środki do uzupełniania zaopatrzenia.

#### **e) Możliwości składowania zapasów lotniczych środków bojowych (Iśb)**

Zapasy Iśb dla lotnictwa SZ RP są aktualnie przechowywane w jednostkach lotniczych, składach i składnicach. W jednostkach lotniczych w zasadzie są przechowywane zapasy użytku bieżącego i zapasy taktyczne stacjonujących na lotnisku statków powietrznych. Ponadto w lotnictwie myśliwskim w jednostkach lotniczych rozmieszczono zapasy operacyjne rakiet p-p i amunicji lotniczej będące w dyspozycji centralnego organu logistycznego (WLOP).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>) Centralny Organ Logistyczny – organ odpowiedzialny za realizację procesów związanych z zaopatrywaniem w uzbrojenie i sprzęt wojskowy, planowanie zabezpieczenia oraz tworzenie zapasów materiałowo-technicznych. Rodzaje zapasów są zdefiniowane szczeblem decydenta ich użycia:

Istniejąca baza magazynowa mieści aktualnie posiadane zapasy Iśb. Jednak jej rozmieszczenie na obszarze kraju i infrastruktura techniczna nie odpowiadają aktualnym i przyszłym potrzebom WLOP.

Wynika to z następujących przesłanek:

- brak jest powierzchni magazynowych na przechowywanie Iśb w centralnym i południowym obszarze kraju, co utrudnia zabezpieczenie manewrowych działań lotnictwa;
- infrastruktura posiadanej bazy magazynowej jest przestarzała, w znacznym stopniu zdekapitalizowana i nie spełnia warunków przechowywania dla Iśb nowej generacji (brak powierzchni ogrzewanych lub z dynamicznym osuszaniem powietrza). Potrzeby na powierzchni ogrzewane sięgają 25-30% całości potrzeb. Jedynie w JW 1583 Mińsk Mazowiecki posiadana baza odpowiada warunkom składowania i przechowywania rakiet p-p.
- ponadto w JW 1462 Powidz zmodernizowano magazyn w którym zastosowano metodę dynamicznego osuszania powietrza. Takie samo rozwiązanie zostanie zastosowane w br. w JW 1124 Osowiec na powierzchni około 440 m<sup>2</sup>;
- w zakresie Iśb posiadane zapasy w zależności od asortymentu zabezpieczają potrzeby w 15-60%. Dotyczy to sprzętu perspektywicznego (Su-22, MiG-29, MiG-21 BIS, Mi-24, W-3W).
- ponadto znaczna część Iśb przekroczyła rezerwy kalendarzowe gwarantowane przez producentów np. 100% rakiet p-z dla LMB i około 85% rakiet p-p. W najbliższych latach należy liczyć się z koniecznością wycofania lub zużycia części zapasów dla statków powietrznych aktualnie eksploatowanych.
- środki posiadane na zakupy Iśb w latach następnych pozwolą tylko na utrzymanie części zapasów w gotowości technicznej (badania) oraz zakup środków niezbędnych do szkolenia z zastosowaniem bojowym.
- wprowadzenie w wyposażenie lotnictwa SZ RP samolotu wielozadaniowego przyniesie konieczność zakupu Iśb (na bieżące szkolenie i tworzenie ZW) oraz stworzenie infrastruktury przystosowanej do obsługi i przechowywania nowych Iśb. W rejonach dyslokacji nowych SP infrastruktura nie zapewni prawidłowego zabezpieczenia potrzeb w tym zakresie. Ze względu na koszty i uwarunkowania techniczne operację gromadzenie

- 
- Zapas użytku bieżącego – użytkownik sprzętu
  - Zapas taktyczny – dowódca związku taktycznego (dywizja brygada)
  - Zapas operacyjny (okręgowy) – dowódca związku operacyjnego (WLOP)
  - Zapas centralny – minister Obrony Narodowej

ZW (minimum na 20 dni działań) należy rozłożyć na pięć lat, w tym w pierwszych 2-ach latach zakupić zapasy szczepła taktycznego.

- eksploatowane aktualnie SP wykorzystują określone rakiety kierowane (p-p, p-z), których zapasy są niepełne. Uniemożliwia to prowadzenie manewrowych działań. Wprowadzenie samolotu wielozadaniowego pozwoli działać WLOP z wielu lotnisk bez konieczności przewożenia lśb.



Wydrukowano w 3 egz.  
Egz. nr 1-3 - Bibl. DZN  
Wyk Płk Mańkowski  
Druk. G.K. dnia 2.02.1998 r.  
Nr ks. komp. 1/106/93/PF2/98

