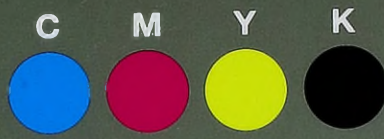


Grey Scale #13



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



# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

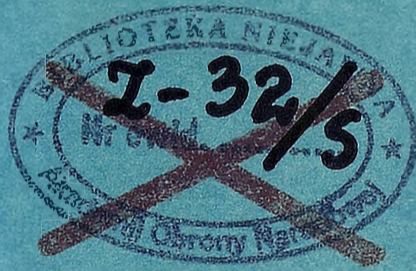
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP  
KATEDRA LOGISTYKI WLOP

AON wewn. 4665/94

JAWNE

~~ZASTRZEŻONY~~  
~~POUFNE~~

Egz. Nr 1



Płk dr hab. Romuald MAŃKOWSKI

## REJON LOGISTYCZNY SIŁ POWIETRZNYCH

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM  
60830

WARSZAWA

1994



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ

KATEDRA LOGISTYKI WŁOP

JAWNE

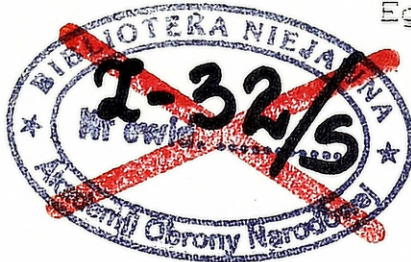
AON wewn. 4665/94

14082006 Anna KOLEK *WLB*  
Prof. pnel. Nr uch. 647  
2011-2102-2006

ZASTRZEŻONE  
POUFNE

Egz. nr 1

Przeklasyfikowana z ~~Poufne~~ na ~~Zastrzezone~~  
podstawa przekl. Wykaz Aktualnych Wojskowych  
Wydawnicw Wewnetrznych szl. gen. 1527/2001  
data i podpis ~~24.10.02 KOLEK WLB~~



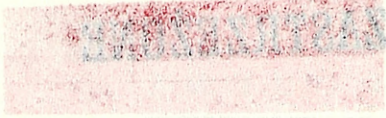
Płk dr hab. Romuald MANKOWSKI

REJON LOGISTYCZNY SIŁ POWIETRZNYCH

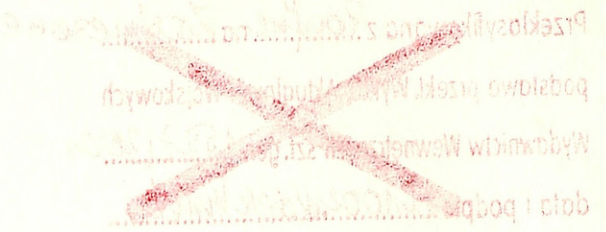
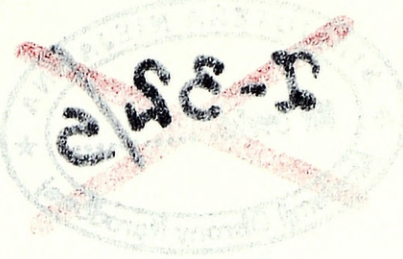
Skrypt



JAWNE



Allegory Anna KOLEK Wła  
Prof. dr hab. Eugeniusz  
Zabłocki



Niniejszy skrypt zalecam do wykorzystania w procesie dydaktycznym Wydziału Wojsk Lotniczych i OP AON.



KOMENDANT  
WYDZIAŁU WOJSK LOTNICZYCH I OP

plk prof. dr hab. pil. Eugeniusz ZABŁOCKI

## SPIS TRESCI

	Strona
WSTĘP .....	5
1. System logistyczny sił powietrznych w świetle zmian doktrynalnych Rzeczypospolitej Polskiej .....	7
2. Rejon logistyczny w systemie zabezpieczenia logistycznego sił powietrznych .....	9
2.1. Wymagania i cele tworzenia rejonów logistycznych sił powietrznych .....	9
2.2. Cel, funkcje i zakres zadań rejonu logistycznego sił powietrznych .....	11
2.3. Organizacja rejonu logistycznego sił powietrznych ....	14
2.4. Wykorzystanie rejonu logistycznego sił powietrznych podczas działań bojowych - zasady i możliwości .....	23
2.4.1. Zabezpieczenie materiałowe .....	23
2.4.2. Zabezpieczenie techniczne .....	25
2.4.3. Zabezpieczenie lotniskowe .....	26
2.4.4. Pomoc medyczna .....	27
2.4.5. Zabezpieczenie komunikacyjne .....	29
3. Kierowanie działalnością rejonu logistycznego sił powietrznych .....	31
ZAKOŃCZENIE .....	34
BIBLIOGRAFIA .....	35
ZAŁĄCZNIKI .....	36
1. Struktura SP (wariant).	
2. Podsystem specjalistycznego wsparcia logistycznego.	
3. Miejsce systemu logistycznego SP w systemie logistycznym SZ.	
4. Struktura logistyki SP (relacje zewnętrzne).	
5. Struktura logistyki SP.	
6. System obsługowo - remontowy SP (wariant).	
7. Struktura bazy lotniczej typu "A" (wariant).	
8. Struktura bazy lotniczej typu "B" (dwa lotniskowej) (wariant).	
9. Struktura bazy lotniczej typu "B" (trzy lotniskowej) (wariant).	
10. Struktura organizacyjno - funkcjonalna logistyki SP.	
11. Organizacja zaopatrywania w lotnicze środki bojowe.	
12. Organizacja zaopatrywania w MPS (paliwa lotnicze).	

13. Organizacja remontu techniki lotniczej.
14. Organizacja remontu sprzętu raketowego.
15. Organizacja remontu sprzętu radiolokacyjnego.
16. Organizacja remontu sprzętu łączności i UL.
17. Organizacja remontu sieci lotniskowej.
18. Rozmieszczenie ważniejszych szpitali wojskowych i stacji krwiodawstwa na obszarze kraju.
19. Organizacja wsparcia medycznego SP.
20. Schemat kierowania zabezpieczeniem logistycznym SP.
21. Pododdziały transportowe SMPS.
22. Schemat funkcjonalny organów wykonawczych SMW.
23. Siły i środki organów wykonawczych SMW.
24. Struktura organizacyjna, siły i środki 1, 2 i 4 WWT.
25. Struktura organizacyjna, siły i środki 3 WWT.
26. Struktura organizacyjna, siły i środki 5 WWT.

## WSTĘP

w chwili obecnej. w warunkach szybko zachodzących zmian w siłach zbrojnych. trudno jest opisać powstający nowy system logistyczny naszych wojsk.

Literatura tematu jest już dość szeroka. jednak poszczególne problemy ujmowane są odmienne (konceptyjnie) i często autorzy zastrzegają, iż treść zawarta w opracowanych przez nich materiałach ma charakter dyskusyjny i odzwierciedla ich osobiste poglądy. Bowiem trudno jednoznacznie stwierdzić jak system logistyczny SP i w ich ramach rejon logistyczny jako ogniwo systemu będzie zorganizowany.

Faktem jest niemal pewnym, że nowy system logistyczny sił zbrojnych, a w tym system logistyczny sił powietrznych (SP), będzie oparty o infrastrukturę w większości stacjonarną. Istnieć też mają ściśle powiązania w płaszczyznach MON a gospodarka narodową (GN) oraz SP i wojskami lądowymi.

[ Budowany aktualnie system logistyczny wojska (w tym SP) jest ściśle związany z założeniami doktrynalnymi państwa, z gruntu rzeczy odmiennymi od dotychczasowych. W związku z tym zmienia się też taktyka, szczególnie taktyka działań lotnictwa, które musi być w obecnych realiach przygotowane do wykonywania zadań w odmiennych uwarunkowaniach wynikłych z położenia geograficznego Polski, przewidywanych kierunków zagrożeń i ze stanu lotnictwa.

[ Tematem skryptu jest rejon logistyczny jako ogniwo systemu logistycznego SP<sup>1/</sup>.

---

<sup>1/</sup> Płk prof.dr hab. pil. E. Zabłocki w opracowaniu "Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej w systemie obrony państwa" wyd. AON. 1992 s. 44 określa, że przez SP rozumieć należy wojska lotnicze (związki taktyczne - ZT i oddziały lotnictwa: myśliwsko - bombowego, szturmowego, rozpoznawczego, walki radioelektronicznej, transportowego, śmigłowców transportowych) i siły OP (oddziały lotnictwa myśliwskiego, ZT i oddziały wojsk raketowych oraz radiotechnicznych). Tak też należy rozumieć SP w odniesieniu do treści zawartych w skrypcie. Wariant struktury sił powietrznych przedstawia załącznik nr 1.

W rejonie logistycznym sił powietrznych (RL SP) odbywał się więc będzie proces zabezpieczenia logistycznego wszystkich wymienionych ZT i oddziałów SP. Ze względu na szeroki zakres tematu w treści skryptu przedstawiono rozważania o RL SP głównie w odniesieniu do lotnictwa. Takie ograniczenie nie jest czynnikiem spływającym zakres i treść problemu, gdyż na przykładzie lotnictwa możliwe jest przedstawienie wszystkich rodzajów zabezpieczenia logistycznego, również takich, które w innych rodzajach wojsk nie występują, np. lotniskowego. W skrypcie starano się dokładnie i wszechstronnie określić wpływ warunków prowadzenia działań bojowych przez SP, głównie lotnictwo w operacji obronnej na obszarze kraju na budowę systemu logistycznego SP.

Wnioski z analizy warunków wpływających na zabezpieczenie logistyczne dały podstawę do określenia wymagań i celów budowy RL SP, a ponadto uwidocznienia zakresu zadań realizowanych przez siły i środki tego ogniwa na rzecz wojsk SP. Po określeniu celu, zadań systemu logistycznego SP przedstawiłem i określiłem strukturę organizacyjno-funkcjonalną systemu oraz rolę i miejsce rejonu logistycznego w systemie logistyki SP, jak również ogólne przeznaczenie sił i środków stanowiących ten rejon, a także wykorzystanie RL SP do realizacji zadań zabezpieczenia logistycznego SP w działaniach bojowych. Scharakteryzowałem ponadto kierowanie siłami RL SP.

## 1. SYSTEM LOGISTYCZNY SIŁ POWIETRZNYCH W ŚWIETLE ZMIAN DOKTRYNALNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Wygranie bitwy, operacji i wojny, jak twierdzą zgodnie teoretycy i praktycy wojskowi, nie jest możliwe bez aktywnego udziału sił powietrznych, a szczególnie lotnictwa. Doktrynalne założenia systemu obronnego RP determinują zasady użycia tego rodzaju sił zbrojnych w ramach strategicznej operacji obronnej. Powodzenie operacji jest zależne w sposób bezpośredni od skuteczności działań SP już w pierwszej fazie wojny, często rozstrzygającej i krótkiej. Wskazują na to jednoznacznie doświadczenia z konfliktów zbrojnych. Nie ulega wątpliwości, że dla SP najważniejsze będzie odparcie ataków lotniczo - raketowych przeciwnika i wykonanie natychmiastowe uderzeń odwetowych na zaczepne środki walki w celu wywalczenia i utrzymania panowania w powietrzu a także w celu zapewnienia warunków rozwinięcia i wejścia do bitwy zgrupowań wojsk lądowych.

Skuteczność wykonania tych zadań może mieć decydujące znaczenie dla uchwycenia inicjatywy operacyjnej. Ponadto lotnictwo jest tym rodzajem wojsk, który w największym stopniu może również spełnić wymagania dotyczące szybkiego przegrupowania sił na zagrożony kierunek samodzielnie, lub w ramach sił szybkiego reagowania<sup>2/</sup>.

Prowadzenie operacji powietrznych siłom powietrznym umożliwia system logistyczny, którego głównym zadaniem jest zaspokajanie wszelkich potrzeb związanych z życiem i prowadzeniem walki. Obecne uwarunkowania doktrynalne zmuszają do opracowania nowych rozwiązań koncepcyjnych logistyki sił zbrojnych, a w tym organizacyjno - funkcjonalnych podsystemu logistycznego SP. Uwzględniając istniejące dziś realia działań SP dotychczasowy system technicznego i tyłowego zabezpieczenia działań bojowych był zbyt rozbudowany, mało wydolny i niefunkcjonalny, nie odpowiadał warunkom działania i potrzebom SP. Był też nieekonomiczny.

---

<sup>2/</sup> E. Zabłocki "Wojska ..." Op.cit. s. 13.

Fakt ten nie powinien wzbudzić u czytelnika zdumienia, jeżeli uwzględni się, że był ten system przygotowany do realizacji zadań w zupełnie odmiennych warunkach pola walki.

Aktualnie budując nowy system zabezpieczenia logistycznego SP bierze się pod uwagę następujące uwarunkowania:

- system ten musi być wpisany w nadsystem logistyczny Sił Zbrojnych oparty głównie na podziale wojskowo-administracyjnym obszaru kraju oraz posiadającym elementy mobilne;

- system logistyczny SP winien zawierać tylko elementy (ogniowe) i relacje wynikające ze specyfiki, co wyrażać się powinno np. zachowaniem dotychczasowej reguły dwutorowości zaopatrywania w środki materiałowe, ewakuacji i remontu uszkodzonego sprzętu technicznego, ewakuacji i udzielania pomocy medycznej itp. Oznacza to, że zasadniczym winien być system logistyczny wojsk lądowych, którego głównymi ogniwami są urządzenia i środki logistyczne OW uzupełnione stosownymi siłami, urządzeniami i środkami specjalistycznymi SP;

- system winny tworzyć siły i środki odpowiednio urzutowane na każdym szczeblu organizacyjnym w układzie zapewniającym zachowanie relacji z częściowym lub całkowitym pominięciem ogniw wyeliminowanych przez przeciwnika w wyniku prowadzonych działań. Oznacza to, że każdy szczebel winien dysponować stosownymi organami wykonawczymi działającymi na zasadzie odwodów;

- logistyczne siły i środki Korpusu Obrony Powietrznej (KOP) winny tworzyć specjalistyczne ogniwa systemu zabezpieczenia SP dysponujące integralną bazą lotniskową (bazy lotnicze), materiałową, techniczną, medyczną o określonych możliwościach produkcyjnych i materiałowych, zapewniającą okresowe samodzielne funkcjonowanie w przypadku zerwania relacji zewnętrznych oraz ciągłości dostaw i ewakuacji w przypadku naruszenia relacji wewnętrznych;

- Korpus Lotniczy (KL) ze względu na przyjmowaną koncepcję wykorzystania bojowego i wynikającą z niej dyspozycyjność "kierunkową" winien być w maksymalnym stopniu (odciążony, uwolniony) od zadań logistycznych a w niektórych sytuacjach realizować je przy wykorzystaniu integralnego układu o charakterze

mobilnym. Odciążenie KL od zadań logistycznych jest możliwe przy założeniu, że zadania te zostaną przyjęte (również w zakresie mobilnej bazy polowej logistycznej) przez podsystemy stacjonarne OW i ogniwa systemu logistycznego SP (np. rejon logistyczny WLOP);

- system zaopatrywania winien zapewniać stosowne urzutowanie zapasów. Naczelną ideą budowy układu zaopatrywania winna być wielkość zapasów na każdym szczeblu (w ogniwie systemu WLOP) dająca łączną wielkość umożliwiającą przeprowadzenie minimum jednej operacji obronnej oraz zachowanie możliwości krótkotrwałego dalszego zasilania wojsk.

Istotą najbardziej zaawansowanej w pracach decydentów i naukowców wojskowych koncepcji systemu logistycznego SP<sup>3/</sup> jest stworzenie - w ramach skoordynowanego podziału terytorialnego obszaru kraju - czterech, możliwie o jednolitych strukturalnie rejonów logistycznych SP, w znacznym stopniu pokrywających się z rejonami logistycznymi okręgów wojskowych (RL OW). Podsystem logistyki SP z podziałem obszaru kraju na cztery RL SP przedstawia załącznik nr 2.

## **2. REJON LOGISTYCZNY W SYSTEMIE ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO SIŁ POWIETRZNYCH**

### **2.1. Wymagania i cele tworzenia rejonów logistycznych sił powietrznych**

Uniwersalny, samodzielnie wykonujący zadania w systemie logistycznym SP rejon logistyczny musi zapewnić zabezpieczenie działań bojowych wszystkich jednostek (lotniczych, wojsk raketowych, radiotechnicznych, walki radioelektronicznej i

---

<sup>3/</sup> W opracowaniu pt. "Wsparcie logistyczne WLOP" oficerowie Katedry Logistyki Wydziału WLOP Akademii Obrony Narodowej, oraz w artykule zamieszczonym w Przeglądzie WLiOP z marca 1993 pt. "Logistyka WLOP 2000" oficerowie Sztabu Logistyki WLOP przedstawili projekt zrestrukturyzowanego systemu logistycznego WLOP.

innych), które będą aktualnie rozmieszczone na jego terenie. Ponadto powinien on być zdolny do zapewnienia niczym nie skrępowanego, w miarę szybkiego przemieszczenia się wojsk na wybrany kierunek operacyjny tak, aby nie zakłócone było ciągle i pełne ich zaspokajanie pod względem logistycznym. Wymogi te nabierają szczególnej wagi w związku z założeniami doktrynalnymi "obrony okrężnej" RP i przypisywanej do niej roli SP, a szczególnie lotnictwu. W celu zapewnienia żywotności głównie lotnictwu oraz stworzenia właściwych warunków do prowadzenia manewrowych (wahadłowych) działań przez to lotnictwo, w założeniu do budowy nowego systemu należało odstąpić od dotychczasowych sposobów realizacji manewru lotniskowego z wykorzystaniem organicznych sił i środków logistycznych oddziałów lotniczych, wydzielanych do rzutów zabezpieczenia naziemnego (RZND) i przemieszczanych częstokroć na duże odległości transportem kołowym lub kombinowanym.

Uwzględniając wcześniej sygnalizowane uwarunkowania, należy zgodnie z przewidywaną koncepcją użycia sił i środków SP w operacji przeciwpowietrznej i powietrznej, odpowiednio rozmieścić i rozśrodkować siły i środki logistyczne SP już w czasie "P", i w maksymalnym stopniu wykorzystywać do tego infrastrukturę stacjonarną obszaru kraju.

Ewentualne przyszłe działania wojenne prowadzone będą na obszarze kraju, podzielonym między innymi na cztery rejony logistyczne SP. Z tego względu każdy z rejonów logistycznych sił powietrznych stanowiłby ogniwo (poziom) systemu logistycznego SP i powinien charakteryzować się przede wszystkim:

- terytorialnością - być rozwinięty na określonym obszarze (części) kraju;
- elastycznością - wynikającą ze zmiany techniki wojskowej oraz ze zmieniającej się szybko sytuacji bojowej;
- być spójny z systemem logistycznym OW wojsk lądowych (za wyjątkiem elementów specjalistycznych nie występujących w tych wojskach);
- dużą żywotnością elementów logistycznych (odpornością na oddziaływanie przeciwnika);

- uniwersalnością - musi umożliwiać zabezpieczenie logistyczne oddziałom SP niezależnie od korpusu do którego przynależą, stwarzać warunki do przeniesienia głównego wysiłku na inny rejon;

- powinien być w maksymalnym stopniu stacjonarny, aczkolwiek posiadać elementy mobilne, zdolne do zabezpieczenia ewentualnego wyjścia wojsk na front zewnętrzny.

Jednym z ważniejszych wymogów wodaje się być uodpornienie obiektów logistycznych na oddziaływanie przeciwnika. Niejednokrotnie będą to obiekty pojedyncze w rejonie logistycznym, mające kapitalne znaczenie dla prowadzenia działań bojowych przez SP (np. składnica materiałów pędnych i smarów - jedna na dwa RL SP, wielobranżowa składnica techniczna, wielobranżowe warsztaty techniczne, polowe warsztaty lotnicze i inne). W obecnych realiach obiekty i urządzenia logistyczne w przypadku zdobycia przez przeciwnika panowania w powietrzu są praktycznie bezbronne. Mało odporne są również na oddziaływanie grup specjalnego przeznaczenia (dywersyjno-rozpoznawczych).

## **2.2. Cel, funkcje i zakres działań rejonu logistycznego sił powietrznych**

Z uwarunkowań i wymagań w odniesieniu do rejonu logistycznego jako części (ogniwa) systemu logistycznego SP "wyprowadzić" można cel budowy (organizowania) rejonu. Następnie do celu określić funkcje jakie mają być spełnione w ramach rejonu logistycznego i odpowiednio do celu i funkcji określić zadania. Z obu tych kryteriów zbudować można strukturę organizacyjno - funkcjonalną rejonu systemu logistycznego SP.

Celem budowy rejonu logistycznego jako ogniwa systemu logistycznego SP jest stworzenie warunków do właściwego zabezpieczenia logistycznego SP w działaniach bojowych w zakresie zaopatrywania, eksploatacji, pomocy medycznej, zabezpieczenia intendenckiego i lotniskowego w odniesieniu do lotnictwa.

Zaopatrywanie należy rozumieć jako kompleks przedsięwzięć wykonywanych przez służby i pododdziały logistyczne w celu

zaspokojenia potrzeb wojsk SP w zakresie środków materiałowych, w tym technicznych środków bojowych. Obejmuje ono: planowanie potrzeb, prognozowanie zużycia, zapotrzebowanie, gromadzenie, przechowywanie, konserwację, rozdział środków, oraz dostarczanie ich odbiorcom, wykorzystywanie zasobów miejscowych, ewidencję, kontrolę i sprawozdawczość.

Eksplatacja są to czynności (użytkowanie, obsługiwane i remont) zmierzające do zapewnienia wysokiego stopnia sprawności technicznej statków powietrznych, zestawów raketowych, pojazdów mechanicznych i pozostałego sprzętu technicznego będącego w wyposażeniu SP.

Pomoc medyczna jest to całokształt przedsięwzięć leczniczo - ewakuacyjnych i przeciwepidemicznych, ochrony przed bronią masowego rażenia (jak również skażeniami przemysłowymi) oraz zaopatrywanie w sprzęt i materiały medyczne.

Zabezpieczenie intendenckie to zespół przedsięwzięć realizowanych w celu zapewnienia żołnierzom odpowiednich warunków do życia. Obejmuje działania związane z żywieniem, umundurowaniem i zakwaterowaniem żołnierzy w warunkach stacjonarnych i polowych, utrzymaniem higieny osobistej, handlem wojskowym, oraz grzebaniem poległych i zmarłych.

Zabezpieczenie lotniskowe lotnictwa to tworzenie i utrzymywanie właściwych warunków (zgodnych z zasadami bazowania) do wykonywania przez lotnictwo startów i lądowań. W działaniach bojowych będzie polegać przede wszystkim na zapewnieniu sieci lotnisk sprawnych technicznie i eksploatacyjnie, odpowiedniej rozbudowie fortyfikacyjnej zapewniającej skuteczną ochronę ludzi i sprzętu przed niszcycielskim działaniem środków rażenia, oraz rozminowaniu i odbudowie lotnisk ze zniszczeń po uderzeniach przeciwnika. W szczególnych przypadkach podyktowanych wymogami operacyjno - taktycznymi zaspokajanie potrzeb lotniskowych realizowane będzie poprzez rozbudowę lotnisk, adaptację odcinków dróg do celów lotniskowych oraz remont eksploatacyjny.

Zakładać należy, że w ramach funkcji sprawowanych przez rejon systemu logistycznego SP realizowane będą następujące główne i pomocnicze zadania:

- zabezpieczenie logistyczne procesu osiągania wyższych stanów gotowości bojowej, mobilizacyjnego rozwinięcia jednostek WLOP;

- utrzymanie jednostek (pododdziałów) logistycznych w stałej gotowości do zapewnienia ciągłości zabezpieczenia logistycznego WLOP w działaniach bojowych;

- utrzymanie i odtwarzanie sprawności technicznej sprzętu bojowego i zabezpieczającego;

- planowanie potrzeb, gromadzenie, właściwe urzutowanie i utrzymywanie normatywnych zapasów materiałowych, oraz ich dystrybucja;

- utrzymywanie i odtwarzanie gotowości eksploatacyjnej sieci lotniskowej, oraz zabezpieczenie komunikacyjne i inżynieryjne działań bojowych wojsk;

- zaspokajanie medycznych potrzeb wojsk oraz warunków bytowych żołnierzy.

Zadania przewidziane do wykonania przez siły rejonu logistycznego SP nie różnią się w zasadniczy sposób od dotychczasowych zadań spoczywających na pododdziałach i służbach logistycznych korpusu OP. Różnice natomiast tkwią w sposobie ich realizacji, głównie ze względu na wykazaną już wcześniej zmianę w taktyce działań bojowych lotnictwa, a szczególnie dążenie do zwiększenia manewrowości oddziałów lotniczych. Zmierzając do tego konieczne jest pozbawienie lotnictwa mało mobilnych i "rozrośniętych" (mnogość sił i środków) pododdziałów i urządzeń logistycznych, a także mało manewrowych RZN. W związku z tym wszystkie te funkcje, które realizowały dotychczas RZN lotnictwa (zaopatrywania, zabezpieczenia lotniskowego, pomocy medycznej, wsparcia technicznego, intendenckiego i inne) muszą być zapewnione przez rejon logistyczny systemu SP wszędzie, gdzie będzie bazował rzut bojowy. Tak więc zaistniała konieczność zagospodarowania i zorganizowania w rejonie logistycznym stacjonarnych obiektów i urządzeń, które zadania te będą w stanie wykonać.

### 2.3. Organizacja rejonu logistycznego sił powietrznych

Z przedstawionych w poprzednim podrozdziale celu, funkcji, zadań wynika, że aby w nowych warunkach rejon logistyczny SP spełnił swoje zadania, musi dysponować odpowiednimi siłami i środkami tworzącymi określoną strukturę organizacyjno - funkcjonalną rejonu. Uwzględniając powyższe zbudowano strukturę funkcjonalno - organizacyjną systemu logistycznego SP.

Strukturę logistyki SP przedstawiają schematy (załączniki nr 1, 3, 4, 5). Obrazują one cztery rejon logistyczne SP i ich skład. Charakterystyczne jest tu oddzielenie logistyki na poszczególnych szczeblach od części bojowej i to nie tylko w sensie funkcjonalności, ale i kierowania. Nie występują (poza nielicznymi wyjątkami) jednostki logistyczne bezpośrednio podporządkowane dowódcy (inspektorowi) SP. Oznacza to przekazanie nie tylko kompetencji, ale i jednostek wykonawczych do rejonu logistycznego.

Na szczeblu dowództwa (inspektoratu) SP występują:

- dwa lotnicze szpitale wojskowe (Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, 6 Szpital Lotniczy);
- cztery lotnicze warsztaty naprawcze;
- ośrodek metrologii;
- wielobranżowy warsztat techniczny (WWT)<sup>4/</sup>.

Lotniczy szpital wojskowy zapewniałby specjalistyczną pomoc medyczną personelowi dowódczemu, latającemu i wysoko kwalifikowanej obsłudze naziemnej statków powietrznych. W okresie "W" działałby z dwóch położeń (wraz z filią).

Lotnicze warsztaty naprawcze (LWND) powstałyby z przejęcia przez SP i przekształcenia obecnych wojskowych zakładów lotniczych (WZL). Przeznaczone byłyby do wykonywania remontów głównych

---

<sup>4/</sup> W większości dostępnych źródeł WWT na tym szczeblu nie występuje, dlatego też nie zamieszczono go w obrazujących strukturę logistyki SP załącznikach. Szerzej kwestia ta wyjaśniona jest w dalszej części skryptu.

statków powietrznych. W czasie "W" mogłyby wydzielać po około 10 specjalistycznych grup remontowych w składzie 4 - 5 ludzi wraz ze specjalistycznym sprzętem w celu wzmocnienia organicznych elementów baz lotniczych (patrz załącznik nr 6). Warsztaty są technologicznie przygotowane i wyspecjalizowane w remoncie:

- WZL - 1 (Łódź) - statków powietrznych typu: An-2; Mi-2; Mi-14; Mi-18; Mi-24. Jego dobowe możliwości remontowe czasu "W" wynoszą około 4930 (rbh);

- WZL - 2 (Bydgoszcz) - statków powietrznych typu: TS-11; Su-22 M4. Dobowe możliwości remontowe - około 3420 (rbh);

- WZL - 3 (Dęblin) - statków powietrznych typu: Mig-21; Mig-23 oraz silników typu SO-3. Jego dobowe możliwości remontowe wynoszą około 4330 (rbh);

- WZL - 4 (Warszawa) - silników typu: R-11 GTD - 350 i AŁ-21 F3A z możliwościami remontowymi około 3420 (rbh) na dobę<sup>5/</sup>.

Ośrodek metrologii koordynowałby pracę zakładów metrologii w rejonach logistycznych SP. Zaopatrywałby te zakłady w specjalistyczny sprzęt.

Rejon logistyczny SP zgodnie z wymogami powinny tworzyć:

- 1-2 bazy lotnicze typu "A" (BL-A)<sup>6/</sup>
- 1-5 baz lotniczych typu "B" (BL-B)<sup>8/</sup>;
- polowy warsztat lotniczy (PWL);
- składnica materiałów pędnych i smarów (SMPS), jedna na dwa rejon logistyczne, wraz z częściowo mobilizowanym pododdziałem transportowym;
- zakład metrologii (ZMD);

---

<sup>5/</sup> S. Bartosiewicz "Materiały do pracy doktorskiej" (tylko dane liczbowe).

<sup>6/</sup> <sup>8/</sup> Ostatnio istnieje koncepcja wyłączenia baz lotniczych spod podporządkowania dowódcy RL SP. Bazy lotnicze mają być podporządkowane bezpośrednio dowódcom korpusów SP (patrz załącznik nr 3).

- wielobranżowy warsztat techniczny (WWT)<sup>7/</sup>;
- wielobranżowa składnica techniczna (WST), wraz z częściowo mobilizowanym pododdziałem transportowym;
- terenowy oddział lotniskowy (TOL), jeden na dwa RL SP.

Baza lotnicza typu "A" przeznaczona jest do wszechstronnego zabezpieczenia stacjonujących na jej lotnisku jednostek lotniczych oraz zabezpieczenia działalności dowództw korpusów. Jednocześnie jest oddziałem gospodarczym i bazą materiałowo-techniczną (logistyczną) dla jednostek bojowych SP znajdujących się w jej strefie. W czasie "W" lotnisko bazy i jego infrastruktura wykorzystywane będą jako lotnisko manewru dla lotnictwa. W jej strukturze znajdują się służby i pododdziały zaopatrzeniowe, transportowo-gospodarcze i remontowo-obslugowe, zapewniające trwałe utrzymanie w gotowości eksploatacyjnej lotniska oraz realizujące zabezpieczenie bojowe. Wariant struktury BL - A przedstawia załącznik nr 7.

Baza lotnicza typu "B" przeznaczona jest do wszechstronnego zabezpieczania rozmieszczonych na jej lotniskach oddziałów lotniczych oraz ich manewrowych (wahadłowych) działań na dowolnym kierunku operacyjnym. Struktura organizacyjno - funkcjonalna BL - B powinna umożliwiać wykonywanie manewru lotniskowego przez rzut bojowy oddziału lotniczego. W każdej bazie stacjonowałyby eskadry lotnicze. Węzeł lotniskowy bazy tworzą 2-4 lotniska oraz drogowy odcinek lotniskowy (DOL). Struktura organizacyjno - funkcjonalna bazy zależałaby od liczby lotnisk w węźle oraz liczby stacjonujących w niej eskadr a różnica polegałaby głównie na powieleniu elementów (modułów) realizujących zadania poszczególnych rodzajów zabezpieczenia logistycznego i bojowego na kolejnym lotnisku. Warianty struktur BL - B dwu i trzylotniskowej przedstawiają załączniki 8 i 9.

Organa kierowania, bez względu na typy baz lotniczych, powinny być takie same. Ich struktura powinna odwzorowywać

---

<sup>7/</sup> Funkcjonuje aktualnie również nazwa - wielofunkcyjny warsztat techniczny.

struktury funkcjonalne logistyki na wyższych szczeblach kierowania (dowodzenia i zarządzania).

Każda baza lotnicza posiadałaby ponadto co najmniej po jednym mobilizowanym pododdziale remontu lotnisk w celu polepszenia możliwości utrzymania i odtwarzania gotowości eksploatacyjnej pola wylotów.

Służba zdrowia BL mobilizowałaby silny, wielofunkcyjny pododdział medyczny kompanii hospitalizacyjnej (kh), kompanii samochodów sanitarnych (kss) oraz kompanii przeciwepidemicznej (kpep)<sup>a/</sup>.

Polowe warsztaty lotnicze - tworzone byłyby na bazie już istniejących, z uprawnieniami do wykonywania remontów średnich (Rś) statków powietrznych. W czasie "W" mogłyby wydzielać po 2-3 specjalistyczne grupy remontowe do wzmocnienia ograniczonych pododdziałów remontowych baz lotniczych.

Błędne byłoby stwierdzenie, że każdy RL SP posiada do dyspozycji jeden PWL. Warsztaty te bowiem specjalizują się w remoncie różnych (innych) typach statków powietrznych. Obecne ich rozmieszczenie także tym wymogom nie odpowiada. Aktualna (przejściowa) sytuacja przedstawia się następująco:

- 44 PWL (Łask) specjalizuje się w remontach samolotu MiG-21 dla potrzeb 1 KOP (obszar 1 RL). Jego możliwości remontowe wynoszą około 880 (rbh) na dobę (liczone na czas "W");

- 46 PWL (Powidz) o możliwościach około 880 (rbh) remontuje samoloty typu Su-20 i Su-22 M4. Funkcjonuje w strukturze KL (na obszarze 2 RL);

- 52 PWL (Wrocław) o możliwościach około 1040 (rbh) prowadzi remonty samolotów MiG-21 na korzyść 3 KOP (obszar 3 RL);

- 55 PWL (Łęczyca) prowadzi remonty śmigłowców dla potrzeb KL (na obszarze 2 RL).

---

<sup>a/</sup> R. Iwaszkiewicz, S. Dinter, J. Radniecki "Logistyka WLOP - 2000 (artykuł dyskusyjny)" Przegląd WLiOP marzec 1993 s.7.

Ponadto PWL utworzony ma być z obecnej Bazy Statków Powietrznych (BSP) w Mierzęcicach. Planuje się również pozostawić 65 PWL w Dęblinie (o możliwościach dobowych około 720 (rbh)<sup>9/</sup>.

Trudno jest w chwili obecnej ocenić, jak potencjał ten docelowo funkcjonował będzie w strukturze systemu logistycznego SP.

Składnica materiałów pędnych i smarów - wraz z pododdziałami dowozu paliw (cztery kompanie), wykonywałyby zadania związane z gromadzeniem, przechowywaniem i zaopatrywaniem w produkty MPS głównie baz lotniczych, oraz innych jednostek SP stacjonujących w dwóch sąsiednich rejonach logistycznych SP (załącznik 21).

Zakład metrologii wykonywałby prace kontrolno - legalizacyjne sprzętu pomiarowego znajdującego się w wyposażeniu jednostek SP stacjonujących na obszarze RL SP. W czasie "W" wydzielałby 2-3 ruchome laboratoria metrologiczne do obsługi jednostek SP w terenie (załącznik 22 i 23).

Wielobranżowy warsztat techniczny przeznaczony byłby do prac ewakuacyjno - remontowych z uprawnieniami wykonywania remontów średnich sprzętu wojskowego WR, WRt, łączności i UL, sprzętu samochodowego oraz sprzętu naziemnej obsługi statków powietrznych. W czasie "W" warsztat wydzielałby dwa ruchome zespoły remontowe.

Zakres zadań poszczególnych WWT nie będzie jednakowy:

- 1 WWT w Warszawie - na bazie 9 WT (numeracja WWT odpowiada numeracji RL) - czasowo z filiarnym warsztatem łączności lotniczej i UL w Modlinie, będzie wykonywał remonty średnie (RŚ), remonty bieżące (RB) i remonty awaryjne (RA) sprzętu radioelektronicznego, łączności ogólnej, lotniczej i UL, samochodowego i EZZ małej mocy oraz naprawy i legalizację narzędzi pomiarowych;

- 2 WWT w Gdyni (na bazie 10 WT) wykonywał będzie RŚ, RB i RA sprzętu radioelektronicznego, łączności ogólnej, samochodowego, EZZ małej mocy oraz naprawy i legalizację narzędzi pomiarowych;

- 3 WWT w Poznaniu (na bazie 47 WŚLiUL) wykonywał będzie RŚ RB i RA sprzętu radioelektronicznego, łączności ogólnej oraz

---

<sup>9/</sup> S. Bartosiewicz "Materiały ..." op. cit. s. 20.

lotniczej i UL, samochodowego, EZZ małej mocy oraz sprzętu obsługi statków powietrznych, a także naprawy i legalizację narzędzi pomiarowych;

- 4 WWT w Radiomiu (na bazie rozformowanych 54 WL) wykonywał będzie Rś, RB i RA sprzętu radioelektronicznego, łączności ogólnej, samochodowego, EZZ małej mocy oraz sprzętu naziemnej obsługi statków powietrznych;

- 5 WWT w Toruniu - na bazie 7 WT (podporządkowany szefowi logistyki SP) wykonywał będzie Rś, RB i RA sprzętu raketowego z-p, łączności lotniczej i UL, WRE, samochodowego, EZZ dużej mocy oraz naprawy narzędzi pomiarowych<sup>10/</sup>.

Dobowe możliwości remontowe w czasie "W" również będą różne, (zależnie od etatu) - patrz tabela nr 1<sup>11/</sup>.

Posiłkując się danymi z tabeli, możliwości remontowe przykładowo 1 WWT obliczyć można według wzoru:

$$W = n \cdot h \cdot K$$

gdzie:

W - dobowe możliwości wykonawcze (remontowe);

n - liczba osób bezpośrednio produkcyjnych (przyjmuje się 70% stanu etatowego);

h - liczba godzin pracy w dniu (w czasie "W" przyjmuje się 10-12);

k - współczynnik absencji (kształtuje się w granicach 0,6-0,7).

A więc:

$$W_{1\text{WWT}} = (285 \cdot 0,70) \cdot 12 \cdot 0,70 = 1676 \text{ (rbh)}$$

---

<sup>10/</sup> S. Bartosiewicz - "Materiały ..." op.cit. s.24.

<sup>11/</sup> Tamże s. 30.

Srednio więc dobowe możliwości remontowe WWT wynoszą w granicach 1700 (rbh). Strukturę oorganizacyjną poszczególnych WWT oraz ich siły i środki przedstawiają załączniki 24, 25 i 26.

Tabela 1

Propozycja etatowa WWT

		ZZ	ZZSW	PC	RAZEM
Warsztat naprawy sprzętu uzbrojenia i elektroniki (r/lok, raketowy, WRE, narzędzia pomiarowe)	1 WWT	43	8	3	54
	2 WWT	43	8	3	54
	3 WWT	42	7	4	53
	4 WWT	43	8	3	54
	5 WWT	64	50	19	133
Warsztat naprawy sprzętu łączności i ubezpieczenia lotów (łączność ogólna, lotnicza i UL).	1 WWT	31	7	2	40
	2 WWT	31	7	2	40
	3 WWT	80	70	10	160
	4 WWT	31	7	2	40
	5 WWT	67	60	20	147
Warsztat mechaniczny (EZZ, sprzęt samochodowy)	1 WWT	26	93	15	134
	2 WWT	26	93	15	134
	3 WWT	66	84	10	160
	4 WWT	26	93	15	134
	5 WWT	71	64	25	160
Warsztat naprawy sprzętu naziemnej obsługi statków powietrznych	1 WWT				
	2 WWT				
	3 WWT	12	15		27
	4 WWT	22	26		48
	5 WWT				
RAZEM	1 WWT	100	108	20	228
	2 WWT	100	108	20	228
	3 WWT	200	176	24	400
	4 WWT	100	108	20	228
	5 WWT	224	200	64	448

Wielobranżowa składnica techniczna realizowałaby zadania związane z gromadzeniem, przechowywaniem i zaopatrywaniem w środki bojowe i materiałowe jednostek WL, WR oraz WRt SP, stacjonujących w RL. W jej skład wchodziłyby: 1-2 składy techniczne oraz częściowo mobilizowany pododdział transportowy.

W 1 RL, WST organizowana będzie na bazie dotychczasowej 7 SSŁiUL w Łowiczu, ze składem w BŁ - A w Warszawie i dwoma składami na lśb w Sochaczewie i Książenicach k/Grodziska.

W 2 RL, WST organizowana będzie na bazie dotychczasowej 14 ST w Toruniu, ze składem w Bydgoszczy (BL-A), oraz sekcjami przechowywania lśb w Inowrocławiu i Debrznie. Skład w Bydgoszczy przejmie część środków służby lotniskowej przechowywanych dotychczas w Tomaszowie Maz. i zapewni zaopatrzenie jednostek lotniczych w sprzęt lotniskowy na obszarze działania Terenowego Oddziału Lotniskowego (TOL) 1 i 2 regionu logistycznego.

W 3 RL, WST organizowana będzie na bazie dotychczasowej 6 SSLT w Kaliszu ze składami w Poznaniu i Wrocławiu wchodzącymi organizacyjnie w skład baz typu "A". Ponadto proponuje się utworzyć skład lśb wchodzący organizacyjnie w skład organizowanej w SOW składnicy amunicji Duninowie k/Legnicy, gdzie istnieją potencjalnie dobre warunki do przechowywania rakiet p-p w ogrzewanych magazynach.

W 4 RL, WST organizowana będzie na bazie dotychczasowej 7 SSiML w Tomaszowie Maz., ze składem lśb w Mierzęcicach. Składnica ta spełniałaby jednocześnie funkcję składnicy centralnej dla służby lotniskowej i terytorialnie zaopatrywałaby w sprzęt lotniskowy jednostki w obszarze działań TOL w 3 i 4 RL.

Ponadto przewiduje się na bazie 5 BTL w Skłęczkach k/Kutna utworzenie centralnej wielobranżowej składnicy technicznej (CWST). Składnica ta w okresie przejściowym pełniłaby dotychczasową rolę składnicy centralnej dla służby ZLT. Docelowo składnica w Skłęczkach przejmuje funkcję składnicy centralnej dla wszystkich służb<sup>12/</sup>.

---

<sup>12/</sup> S. Bartosiewicz "Materiały ..." op.cit. s. 35.

Terenowy oddział lotniskowy powstałby na bazie już istniejących i spełniałby funkcję inwestora w zakresie budownictwa i remontów kapitalnych lotnisk. Sprawowałby nadzór specjalistyczny oraz dokonywał rozliczeń budów w dwóch sąsiednich RL SP.

Nowa, proponowana struktura organizacyjno-funkcjonalna logistyki SP, funkcjonowałaby w trzech poziomach (co przedstawia załącznik nr 10):

Poziom I - podobnie jak obecnie - to służby i oddziały logistyczne bezpośrednio podległe dowódcy (inspektorowi) SP. Byłoby ich jednak mniej o około 90% w stosunku do stanu obecnego<sup>13/</sup>.

Poziom II - służby i pododdziały logistyczne podległe szefowi RL SP.

Poziom III - służby i pododdziały logistyczne oddziałów i pododdziałów bojowych WR i WRt SP.

Przedstawiona koncepcja zgodna jest z oczekiwaniami i zapewnia oraz powoduje:

- urzutowanie w naturalny sposób sił i środków logistycznych SP w dwóch rzutach, niezależnie od kierunku ewentualnego zagrożenia. Tym samym system zabezpieczenia logistycznego wojsk "skróci się" o jeden poziom, kumulując potencjał logistyczny obecnych jednostek KOP i KL oraz ZT WLOP na obszarze rejonu logistycznego SP;
- ujednoczenie struktur organizacyjnych w służbach, oddziałach i pododdziałach logistycznych WLOP;
- utworzenie jednolitych, urzutowanych i silnie powiązanych z systemem logistycznym OW, rejonów logistycznych SP;
- efektywniejsze wykorzystanie potencjału logistycznego rejonu oraz sektorów logistycznych OW;
- stworzenie warunków do realizacji manewrowych (wahadłowych) działań lotnictwa SP;
- poprawę systemu zaopatrywania oddziałów i pododdziałów WLOP oraz skrócenie ramion dowozu i ewakuacji;
- skrócenie czasu obiegu informacji;

---

<sup>13/</sup> R. Iwaszkiewicz, S. Dinter, J. Radniecki "Logistyka ..." op. cit. s. 8.

- zwolnienie dowódców ZT, oddziałów lotnictwa od planowania, organizowania i realizowania przedsięwzięć zabezpieczenia logistycznego;

- zmniejszenia liczby jednostek logistycznych (stosunku do stanu obecnego) z zachowaniem ich funkcjonalności i dużego potencjału.

## 2.4. Wykorzystanie rejonu logistycznego sił powietrznych podczas działań bojowych - zasady i możliwości

### 2.4.1. Zabezpieczenie materiałowe

Wraz z powstaniem rejonów logistycznych SP całkowicie zmieni się system zaopatrywania jednostek WLOP, szczególnie lotniczych.

Oddział lotniczy funkcjonował będzie bez własnych pododdziałów i urzędzeń logistycznych. Pozostawał będzie na zaopatrzeniu bazy lotniczej, na terenie której aktualnie bazuje. W takiej sytuacji obowiązek zaopatrywania oddziału lotniczego nie będzie już problemem dotyczącym go bezpośrednio, a spoczywał będzie na dowódcy bazy lotniczej. Głównym źródłem zaopatrzenia dla oddziału lotniczego będą więc magazyny BL i wszystkie zadania zabezpieczenia materiałowego wykonywać będą siły BL.

W BL utrzymywane będą odpowiedniej wielkości zapasy środków materiałowych (przede wszystkim paliw lotniczych) i lotniczych środków bojowych. Zapasy te wraz z zużyciem, będą regularnie uzupełniane ze składnic RL, zakładów produkcyjnych oraz z importu. Wielkość zapasów magazynowanych w BL kształtować się powinna na poziomie 5-7 dób działań<sup>14/</sup>. Zaopatrywanie bazy w środki i sprzęt specjalistyczny odbywać się będzie głównie metodą "od siebie" przez szczebel RL. Zadania związane z gromadzeniem, przechowywaniem i zaopatrywaniem w środki materiałowe (różnego

---

<sup>14/</sup> Opracowanie zbiorowe "System logistyczny Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach bojowych". AON Warszawa 1992 s. 48.

asortymentu) baz lotniczych, oraz innych jednostek SP znajdujących się na terenie RL, realizować będzie wielobranżowa składnica techniczna, w produkty MPS natomiast - składnica materiałów pędnych i smarów - jedna na dwa rejony logistyczne SP. Wielkość zapasów na tym rejonie kształtować się powinna również na około 7 dób<sup>15/</sup>, co daje łączną wielkość zapewniającą 12-14 dób działań. Zarówno WST jak i SMPS w swej strukturze organizacyjnej posiadać będą pododdziały transportowe o znacznych możliwościach i to one realizować będą dowóz metodą "od siebie".

Organizację zaopatrywania w lśb i mps (paliwa lotnicze) przedstawiają załączniki nr 11 i 12.

Trudno obecnie ocenić w szczegółach, jak realizowane będzie zaopatrywanie "drugim torem" w środki ogólnowojskowe ze składnic rejonu logistycznego OW, prawdopodobnie dowóz będzie realizowany metodą "do siebie" przez jednostki SP.

W czasie pokoju proces dowozu większych ilości środków materiałowych i sprzętu realizowany będzie w dużym zakresie transportem kolejowym. Tą drogą możliwe jest przewożenie towarów praktycznie w nieograniczonych ilościach, przy stosunkowo niskich kosztach, niezależnie od pory roku i doby. W czasie "W" zasadniczym środkiem transportu w dowozie na bliskie i średnie odległości powinien być transport samochodowy (np. w ramach BL). Do dowozu pocisków raketowych i innego ważnego zaopatrzenia powinien być wykorzystywany transport powietrzny, ponieważ charakteryzuje go największa dynamika i niezależność od drożni. Jednakże różne względy ograniczają w tej chwili masowość jego stosowania. Tam, gdzie jest to możliwe, wykorzystywany być może również transport wodny.

Tak więc baza lotnicza, źródła zaopatrzenia szczebla RL SP oraz transport są głównymi elementami systemu zaopatrywania oddziałów lotniczych w RL SP. Taki system uzupełniony pozyskiwaniem niektórych środków materiałowych z zasobów miejscowych gospodarki narodowej (GN) żywność, leki i środki

---

<sup>15/</sup> Tamże s. 48.

opatrunkowe, niektóre przedmioty zaopatrzenia mundurowego, artykuły budowlane i inne) posiada wiele zalet. Najważniejsze z nich to:

- zwiększenie elastyczności i manewrowości działań oddziałów lotniczych;
- poprawa systemu zaopatrywania pododdziałów i oddziałów SP poprzez skrócenie ramion dowozu i ewakuacji;
- zwolnienie dowódców oddziałów lotniczych od planowania, organizowania i realizowania przedsięwzięć wsparcia materiałowego.

Poza wymienionymi, stacjonarnymi elementami systemu zaopatrywania RL SP nie należy rezygnować z pewnych elementów mobilnych. Brane jest również pod uwagę ewentualne wyjście wojsk (w tym lotnictwa myśliwsko-bombowego i w przypadku jego posiadania - szturmowego) na front zewnętrzny. Oddziały lotnicze zaopatrywane byłyby siłami i środkami będącego jeszcze w odwodzie szefa logistyki SP mobilizowanego pułku materiałowego zabezpieczenia (pmz) oraz przez inne mobilne pododdziały zaopatrzenia KL.

#### 2.4.2. Zabezpieczenie techniczne

Istotą w organizowaniu zabezpieczenia technicznego w działaniach bojowych SP jest łączenie wysiłków wojskowych organów i jednostek wykonawczych pionu eksploatacji z wysiłkiem zakładów i warsztatów zaplecza GN w celu zapewnienia wysokiego stopnia sprawności technicznej statków powietrznych, przeciwlotniczych zestawów raketowych, sprzętu radiotechnicznego oraz zdatności technicznej pojazdów mechanicznych i innego sprzętu technicznego.

Na potencjał remontowy RL SP składają się:

- potencjał remontowy baz lotniczych typu "A" i "B";
- połowy warsztat lotniczy (w razie potrzeby istnieje możliwość dokonania manewru dodatkowymi PWL do RL SP na którym spoczywa główny wysiłek);
- wielobranżowy warsztat techniczny, który wydziela dwa ruchome warsztaty remontowe, nazywane również zespołami ruchomych warsztatów (ZRWD);

- ruchomy warsztat naprawy samochodów (RWNS)<sup>16/</sup>;
- pododdziały remontowe ZT i oddziałów WR i WRt oraz służba inżynieryjno-lotnicza eskadr lotniczych.

Ponadto w RL SP mogą być wykorzystywane grupy remontowe sprzętu lotniczego wydzielane z LWN - traktowane jako mobilne "odwody techniczne" szczebla nadrzędnego. System obsługowo-remontowy SP przedstawia załącznik nr 6.

Proces remontowy uzbrojenia i sprzętu technicznego poszczególnych rodzajów wojsk w RL SP przebiegać ma następująco (naszkicowano w załącznikach nr 13, 14, 15 i 16):

a) remonty drobne i bieżące statków powietrznych, sprzętu raketowego, radiotechnicznego oraz naziemnej obsługi realizują pododdziały remontowe BL, WWT, kompania remontowa BR, k.rem. brt;

b) RS statków powietrznych wykonuje PWL, a także BL wzmocniona specjalistycznymi grupami wydzielonymi z LWN;

c) Rś sprzętu raketowego wykonywane będą w miejscach jego uszkodzeń przez ZRW wydzielone z WWT SP oraz k.rem. BR OP;

d) Rś sprzętu łączności i UL, radiotechnicznego i radiolokacyjnego wykonywane będą w miejscach jego uszkodzeń przez ZRW wydzielane z WWT RL SP oraz k.rem. brt.

Remonty główne wykonywane będą przez LWN lub krajowego producenta sprzętu.

#### 2.4.3. Zabezpieczenie lotniskowe

Omówione w poprzednim rozdziale zadania zabezpieczenia lotniskowego realizowane będą głównie w ramach przedsięwzięć

<sup>16/</sup> RWNS nie wchodzi strukturalnie w skład RL SP. Jako mobilny - stanowić może odwód szczebla operacyjnego - szefa logistyki SP. Warsztat ten posiada możliwości (wyszczególniono warsztaty nie planowane do rozwiązania:

- 28 RWNS (Świdwin) i 35 (Piła) o możliwościach 320 (rbh) na dobę (RB i RS pojazdów samochodowych);
- 138 RWNS (Poznań) o dobowych możliwościach 400 (rbh).

W/w warsztaty w obliczu zagrożenia wojennego wydzielają ZRW, które są kierowane w określone rejony działań bojowych - opracowano na podstawie materiałów S. Bartosiewicza.

organów wykonawczych służby lotniskowej BL. Powinny to być kompania obsługi lotniska (w strukturach BL widoczna jako kompania techniczno-lotniskowa) oraz kompania remontu lotnisk (mobilizowana). W wypadku, gdy potrzeby lotniskowe BL przekroczą możliwości jej pododdziałów lotniskowych, może ona być wzmocniona decyzją szefa oddziału lotniskowego SP częścią batalionu odbudowy lotnisk, lub dodatkową kpl. Należy przewidzieć również użycie (w ramach współdziałania) jednostek obrony terytorialnej oraz ludności cywilnej i sprzętu zasobów miejscowych. Przeciwdziałanie zagrożeniom jest bardzo trudne i powinno odbywać się głównie poprzez doskonalenie systemów maskowania, ochrony i obrony BL oraz pozorowanie bazowania lotnictwa. Organizację remontu sieci lotniskowej przedstawia załącznik nr 17.

#### 2.4.4. Pomoc medyczna

Głównymi zadaniami służby zdrowia RL są:

- maksymalne zmniejszenie śmiertelności i inwalidztwa oraz zapewnienie jak najszybszego powrotu rannych i chorych do pododdziałów;

- właściwa organizacja i prowadzenie etapowego leczenia i ewakuacji;

- organizacja zabezpieczenia materiałowego i transportu sanitarnego;

zapewnienie właściwego stanu sanitarno-higienicznego i przeciwepidemicznego wojsk.

Skuteczność działania służby zdrowia RL determinują dwa główne czynniki:

1. Wielkość i struktura strat sanitarnych ponoszonych przez wojska.
2. Stan sił i środków służby zdrowia wraz ze sposobem ich funkcjonowania w czasie działań bojowych.

Dokładne określenie dynamiki powstawania strat sanitarnych w jednostkach SP jest niezmiernie trudne. W pierwszej fazie operacji obronnej należy liczyć się z uderzeniami środków napadu powietrznego na wojska i obiekty SP (będą one dla przeciwnika

obiektami pierwszej kolejności rażenia). W wyniku użycia przez przeciwnika broni precyzyjnego rażenia w zmasowanym uderzeniu np. na lotnisko BL z bazującym tam oddziałem lotniczym (co będzie dla przeciwnika opłacalnym obiektem) - jak wynika z przeprowadzonych symulacji komputerowych, straty sanitarne prognozować można w granicach 230 - 270 żołnierzy<sup>17/</sup>.

Wskazane wartości charakteryzują wielkość potencjalnych potrzeb (w tym przypadku BL) w zakresie leczniczo - ewakuacyjnym, które w konfrontacji ze stanem sił i środków jej służby zdrowia nie uwidaczniają większych dysproporcji. BL mianowicie posiadałaby zgodnie z założeniami silny, wielofunkcyjny pododdział medyczny (kh, kss, kpep). Dotychczasowa kmed oddziału lotniczego miała o wiele mniejsze możliwości. Jej personel był w stanie udzielić pierwszej pomocy lekarskiej wszystkim porażonym, natomiast leczyć do 15 pacjentów przez okres nie dłuższy niż 5 dni. Podobne możliwości posiada obecnie brt (w terenowych krt brak jest personelu medycznego), natomiast w dr możliwości są o 2/3 mniejsze.

Reasumując, można postawić tezę, że służba zdrowia jednostek bojowych SP jest w stanie sprostać zadaniom zabezpieczenia medycznego.

W obecnych uwarunkowaniach zasadniczego znaczenia nabiera wykorzystywanie, oprócz dwu szpitali (wraz z filiami) szczebla SP, szpitali wojskowych rejonu logistycznego wojsk lądowych (tabela 2), infrastruktury społecznej służby zdrowia na obszarze RL. Mogą to być różnego rodzaju szpitale, sanatoria, przychodnie, ośrodki zdrowia, zakłady prywatne i inne. Zakres wykorzystania tych placówek musi być uregulowany odpowiednimi rozwiązaniami administracyjno - prawnymi.

---

<sup>17/</sup> W. Duda "Doskonalenie podsystemu zabezpieczenia technicznego i tyłowego działań bojowych dywizji lotnictwa myśliwsko-bombowego". AON Warszawa 1989, s. 117.

## Służba zdrowia w wojsku

Wyszczególnienie	Stan w dniu 31.XII.1989		
	Ogółem	szpit. ogólne	szpit. uzdrowisk.
Szpitala	35	30	5
Łóżka	9290	8050	1240
Zatrudniony personel	17952	10950	550
w tym:			
lekarze	3949	2149	57
lekarze dentyści	631	196	6
farmaceuci	345	214	8
pielęgniarki	5199	3826	132
pomocniczy	4225	2476	220

Rozmieszczenie ważniejszych szpitali wojskowych i stacji krwiodawstwa na obszarze kraju obrazuje załącznik nr 18, natomiast załącznik nr 19 przedstawia schematycznie organizację wsparcia medycznego w SP.

## 2.4.5. Zabezpieczenie komunikacyjne

Zadania komunikacyjne na rzecz SP realizowane będą przez Zarząd Komunikacji Sztabu Generalnego WP i Oddział Komunikacji OW Siły Powietrzne, w tym wypadku organa komunikacji RL SP, spełniają rolę organu planistyczno - organizacyjnego.

Specjaliści komunikacji powinni brać udział w pracy podsystemu kierowania (dowodzenia i zarządzania) rejonu logistycznego. Istnieje konieczność ciągłego śledzenia i oceny sytuacji przez szefów logistyki poszczególnych szczebli dowodzenia w rejonie działań bojowych ich pododdziałów. Wnioski z tej oceny uwzględniali będą w planowaniu przewozów ewakuacyjnych, dowozu zaopatrzenia oraz manewru pododdziałami. W tym względzie szczególnych uzgodnień z organami komunikacyjnymi OW wymagać będą następujące przedsięwzięcia realizowane w RL SP:

- przemarsze jednostek WR i WRt oraz remontu lotnisk ze względu na duże gabaryty i masę sprzętu w jaki są wyposażone;

- przemarsze przez teren RL dużych jednostek logistycznych na znaczne odległości do rejonów działania macierzystych ZT-O (np. pzm do rejonu działania KL), ze względu na duży czas wykonywania marszu;

- organizacja działań bojowych lotnictwa z drogowych odcinków lotniskowych ze względu na konieczność okresowego wyłączenia ruchu na lokalnej sieci drogowej;

- nieplanowany, interwencyjny przemarsz kolumn zaopatrzeniowych ze względu na konieczność odtworzenia (uzupełnienia) zniszczonych zapasów.

W tym układzie działalność planistyczna organów komunikacji wojskowej RL SP polegała będzie na zbieraniu potrzeb przewozowych podległych jednostek oraz uzgadnianiu z odpowiednimi organami OW i SP niezbędnych danych do sporządzenia stosownego planu. Działalność organizacyjna polegać będzie na przekazaniu uzyskanych danych wykonawcom oraz udzielaniu ewentualnej pomocy.

W rozpatrywaniu komunikacyjnych problemów systemowych istotnego znaczenia nabiera również organizacja łączności w służbach logistycznych, dotychczas dalece odbiegająca od potrzeb. W nowych rozwiązaniach organizacyjno - strukturalnych winna uwzględniać nowoczesne ich wymogi, których wykładnikiem jest ilość przekazywanych informacji. Rosnące potrzeby w tym zakresie prowadzą do konieczności wprowadzenia nowoczesnych rozwiązań, tj. utworzenie sieci autonomicznych kanałów łączności w systemie logistycznym oraz sieciowej informatyzacji, zapewniających oprócz przekazywania informacji również ich przetwarzanie. Rozwiązanie problemu informatyzacji należy upatrywać w wyposażeniu szefów logistyki poszczególnych szczebli dowodzenia w komputery pracujące w informatycznej sieci logistycznej.

### 3. KIEROWANIE DZIAŁALNOŚCIĄ REJONU LOGISTYCZNEGO SIŁ POWIETRZNYCH

Koncepcja budowy rejonów logistycznych i wykonywania manewru pododdziałami bojowymi (dotyczy to tylko lotnictwa) do źródeł zaopatrzenia (baz lotniczych) postawiła szereg istotnych wymagań organom kierowania rejonem logistycznym SP. Pierwszą konsekwencją nowej koncepcji będzie znaczne usamodzielnienie się logistycznych organów kierowania, czego przykładem jest uniwersalność i samodzielność RL SP, w tym głównie bazy lotniczej w procesie zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa. Samodzielność ta, szczególnie baz zrodziła problem ich operacyjnego podporządkowania i współpracy organów logistycznych z wieloma dowódcami oddziałów lotniczych w okresie wykonywania zadań bojowych z węzła lotniskowego bazy. W tym układzie podległości służbowej ważnym elementem procesu kierowania będzie czynność informowania logistycznego (zapoznawania dowódcy oddziału lotniczego z możliwościami bazy) oraz formalności przekazania dowódcy oddziału lotniczego określonych uprawnień kierowniczych z zakresu zarządzania logistyką. Informowanie logistyczne zapoczątkowuje uruchamiany przez dowódcę oddziału lotniczego proces podejmowania decyzji w ramach otrzymanego zadania bojowego. W sytuacji znacznego zróżnicowania warunków realizacji zabezpieczenia w określonych RL, dowódcy wszystkich szczebli SP dla urealnienia swoich decyzji powinni rozpoczynać proces decyzyjny od zapoznania się z ograniczeniami (możliwościami) systemu logistycznego, czyli od informowania logistycznego.

W tej sytuacji powstaje problem ciągłej wymiany dosyć obszernej informacji o aktualnym stanie i możliwościach logistycznych organów wykonawczych. Przekazywanie ciągle aktualizowanych informacji wymaga zastosowania technicznych środków wspomaganie procesów jej ewidencjonowania i przetwarzania. Nowym elementem w procesie kierowania będzie obieg informacji między systemem operacyjnym i logistycznym w przypadkach

przechodzenia pododdziałów, oddziałów z jednego rejonu logistycznego do drugiego<sup>18/</sup>.

Wyjaśnienia wymaga podporządkowanie rejonu logistycznego wyższemu przełożonym. W tej kwestii istnieje kilka koncepcji. Jedną z nich - to układ rejonów logistycznych SP podległych dowódcom KOP. Inny to układ rejonów logistycznych SP podległych bezpośrednio szefowi logistyki WLOP. Pozostałe to modyfikacje tych dwóch.

Wspólne dla wszystkich wariantów jest oddzielenie logistyki na szczeblu KOP od jego części bojowej i nie tylko w sensie funkcjonalności ale i kierowania. Głównie dotyczy to baz lotniczych i lotnictwa. Oznacza to przekazanie przez szczebel nadrzędny do rejonów logistycznych SP nie tylko kompetencji ale, jak wspomniano już wcześniej, jednostek wykonawczych. W tej sprawie nie zapadły jednoznaczne decyzje. Każdy z wariantów posiada zalety i wady. Wybrać więc należy wariant optymalny do obecnych warunków, możliwości.

Budowanie nowego systemu logistycznego SP, a w nim o dużej samodzielności (autonomiczności) rejonów logistycznych wymaga organizacji autonomicznej logistycznej sieci łączności SP w systemie kanałów łączności logistycznej Sił Zbrojnych.

W każdym razie, do chwili zbudowania nowego systemu logistycznego SP, kierowanie zabezpieczeniem logistycznym będzie odbywać się z istniejących stanowisk (centrów) dowodzenia poszczególnych szczebli kierowania logistyką (CSD, SD KOP, KL) poprzez szefów logistyki i grupy zabezpieczenia logistycznego na wymienionych szczeblach.

---

<sup>18/</sup> "System logistyczny WLOP w działaniach bojowych" Skrypt AON Warszawa 1992. s. 69-70.

Szef logistyki RL procesem zabezpieczenia logistycznego kierował będzie z SD KOP z pomocą grupy oficerów logistyków - operatorów w skład której wejdą:

- grupa oficerów sztabu;
- grupa oficerów oddziału eksploatacji;
- grupa oficerów oddziału zaopatrywania;
- grupa oficerów oddziału infrastruktury;
- grupa oficerów służby zdrowia.

Informacje i zadania powinny być przekazywane w formie zarządzeń i wytycznych szefa logistyki RL.

## ZAKONCZENIE

System zabezpieczenia logistycznego SP oparty na rejonizacji, w porównaniu z dotychczasowym systemem zabezpieczenia tyłowego i technicznego, to zupełnie nowa jakość pod względem organizacyjnym, strukturalnym i funkcjonalnym. Zmianie ulegają struktury wewnętrzne systemu (piony funkcjonalne zamiast branżowych) co usprawnia struktury organizacyjne i kompetencyjne. Budowie nowych struktur towarzyszą nowe rozwiązania systemowe, jak np. nowe zasady współpracy z pionem cywilnym i rejonem logistycznym wojsk lądowych, inny zakres korzystania z infrastruktury stacjonarnej, nowe urzutowanie zapasów, nowa organizacja i struktury stanowisk dowodzenia, nowe rozwiązania w zakresie dowodzenia (kierowania) oddziałami i pododdziałami logistycznymi.

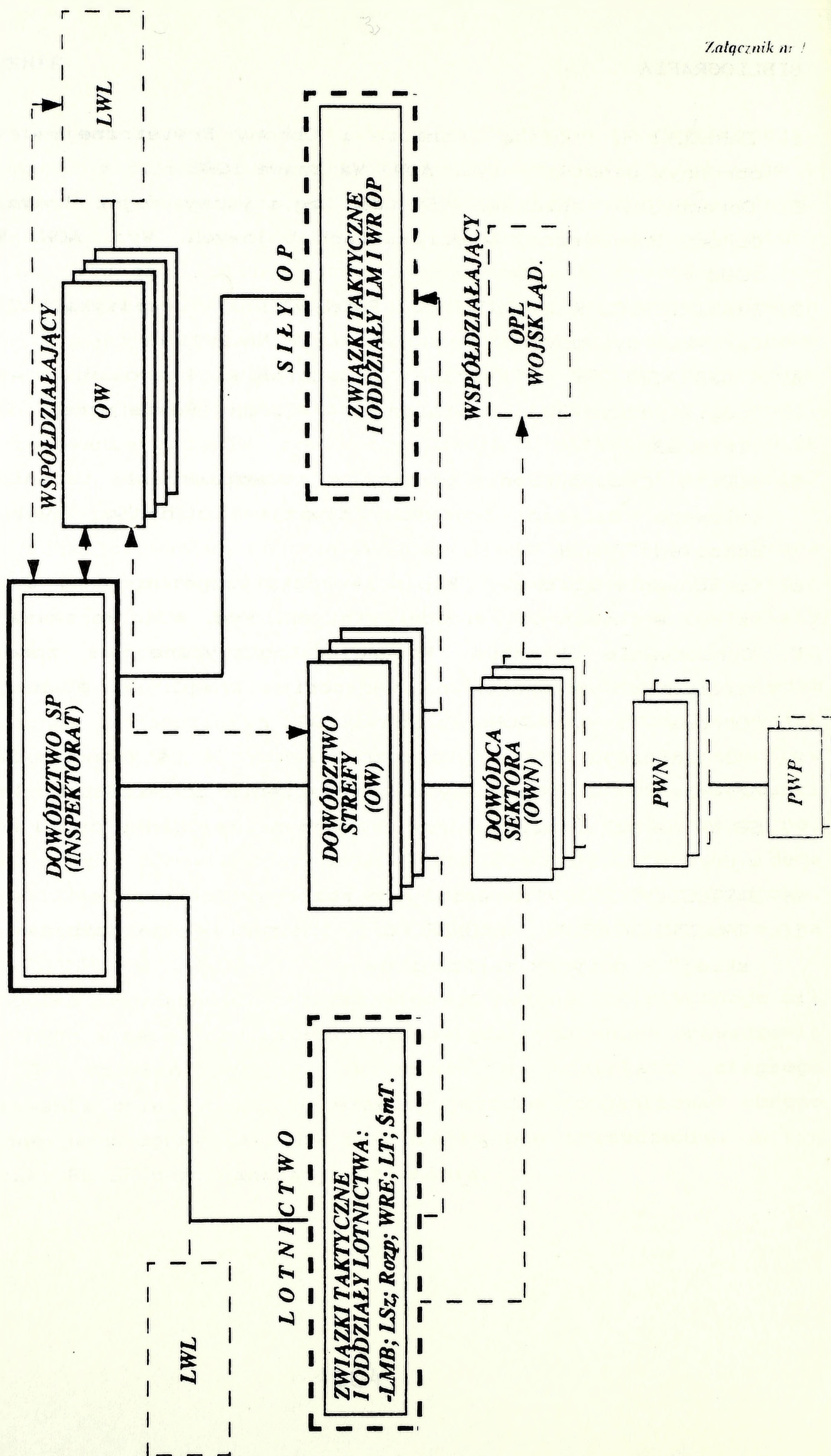
W funkcjonowaniu rejonu logistycznego znaczenia nabiera potencjał stacjonarny (wojskowy i GND). Stacjonarne urządzenia logistyczne - bazy lotnicze, składnice materiałowe, warsztaty remontowe, jednostki produkcyjno - usługowe i szpitale są elementami uniwersalnymi, zdolnymi zabezpieczać pod względem logistycznym pododdziały i oddziały wszystkich rodzajów wojsk jakie istnieją w SP. W system logistyczny rejonu zostaną ponadto w ustalonym zakresie i terminie włączone przedsiębiorstwa gospodarki narodowej - handlowe, remontowo - usługowe, komunikacyjne, placówki służby zdrowia oraz organy administracji terenowej. Będą one realizować wyznaczone zadania zaopatrzeniowe i usługowe, tworząc jednocześnie zaplecze zasilające wojska bazujące na terenie RL SP.

Stopień przydatności przedstawionego rejonu logistycznego sił powietrznych w całej rozciągłości odpowiada wymaganiom prowadzenia przez SP działań wysoce aktywnych w warunkach ciągłego oddziaływania przeciwnika. Należałoby jeszcze zorganizować obronę i ochronę jego ogniw tak, by nie uległy one zniszczeniu, a tym samym cały RL SP dezorganizacji działania.

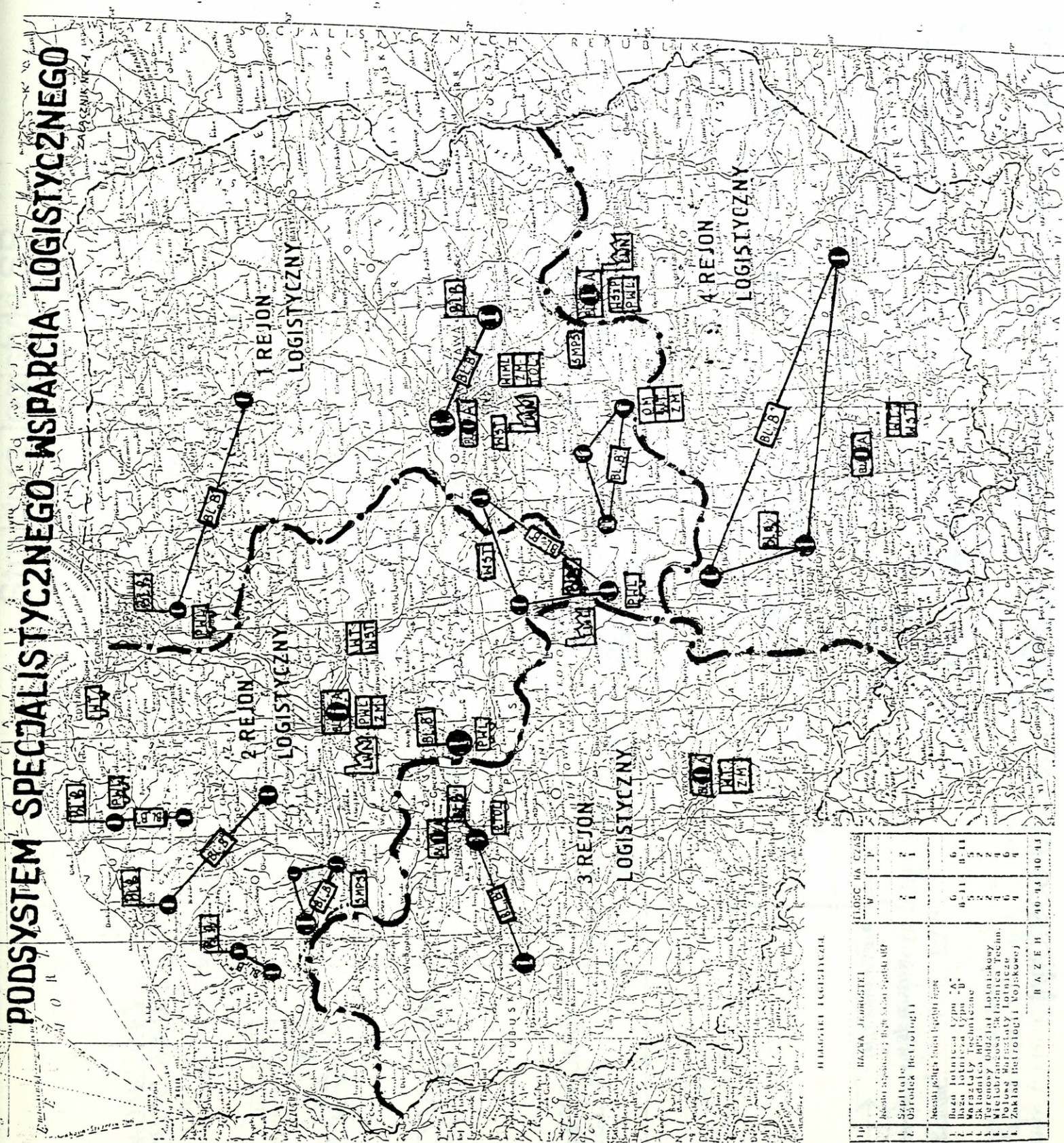
## BIBLIOGRAFIA

1. ZABŁOCKI E "Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej w systemie obronnym państwa". Wyd. AON. Warszawa 1992 r.
2. Opracowanie zbiorowe "System logistyczny Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach bojowych. Wyd. AON. Warszawa 1992 r.
3. IWASZKIEWICZ R., DINTER S., RADNIECKI J. "Logistyka WLOP - 2000 (artykuł dyskusyjny) Przegląd WLiOP Nr 3/1993 r.
4. MANKOWSKI R. "Wybrane zagadnienia kierowania wsparciem logistycznym Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. ZN AON - 1/10/93.
5. DUDA W. "Doskonalenie podsystemu zabezpieczenia technicznego i tyłowego działań bojowych dywizji lotnictwa myśliwsko - bombowego". AON. Warszawa 1989 r.
6. Opracowanie zbiorowe. Wsparcie logistyczne wojsk (w operacji i walce) w latach dziewięćdziesiątych. Wyd. AON. Warszawa 1993.
7. Opracowanie zbiorowe. Wsparcie logistyczne sił zbrojnych w działaniach obronnych na terytorium kraju. II etap pub. pt. "Obrona 7". Wyd. AON. Warszawa 1992 r.
8. "Organizacja systemu zabezpieczenia logistycznego SZ RP w okresie "P" i "W" (tezy do wystąpienia Szefa Sztabu Logistyki SG WP na szkoleniu zbiorowym kierowniczej kadry pionu logistyki w dniu 9.09.1993 r.).
9. BARTOSIEWICZ S. "Materiały do rozprawy doktorskiej".
10. IWASZKIEWICZ R., RADNIECKI J. "Materiały do rozprawy doktorskiej" - dotyczy załączników.

# Struktura SP Wariant



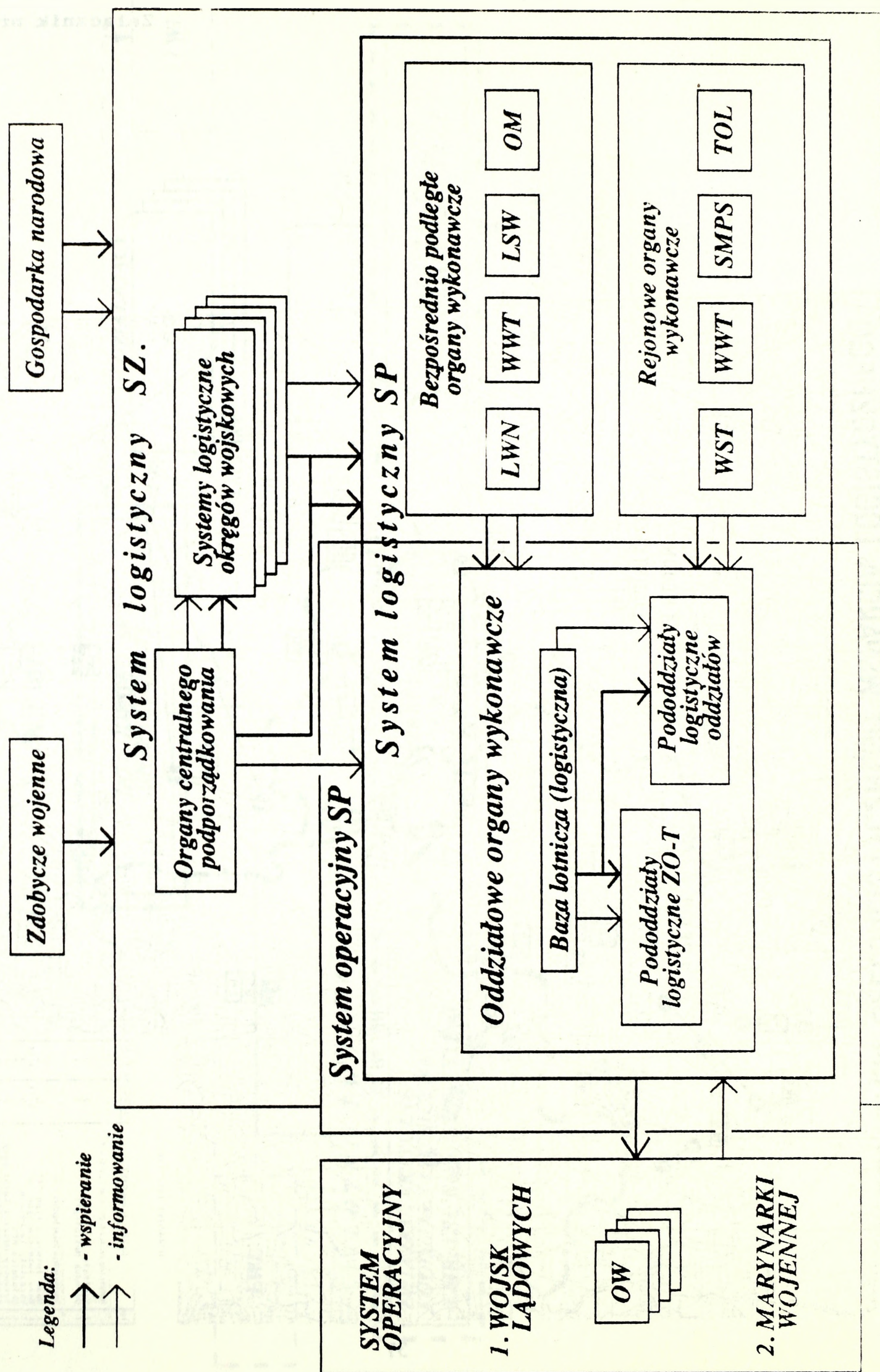
**PODSYSTEM SPECJALISTYCZNEGO WSPARCIA LOGISTYCZNEGO**



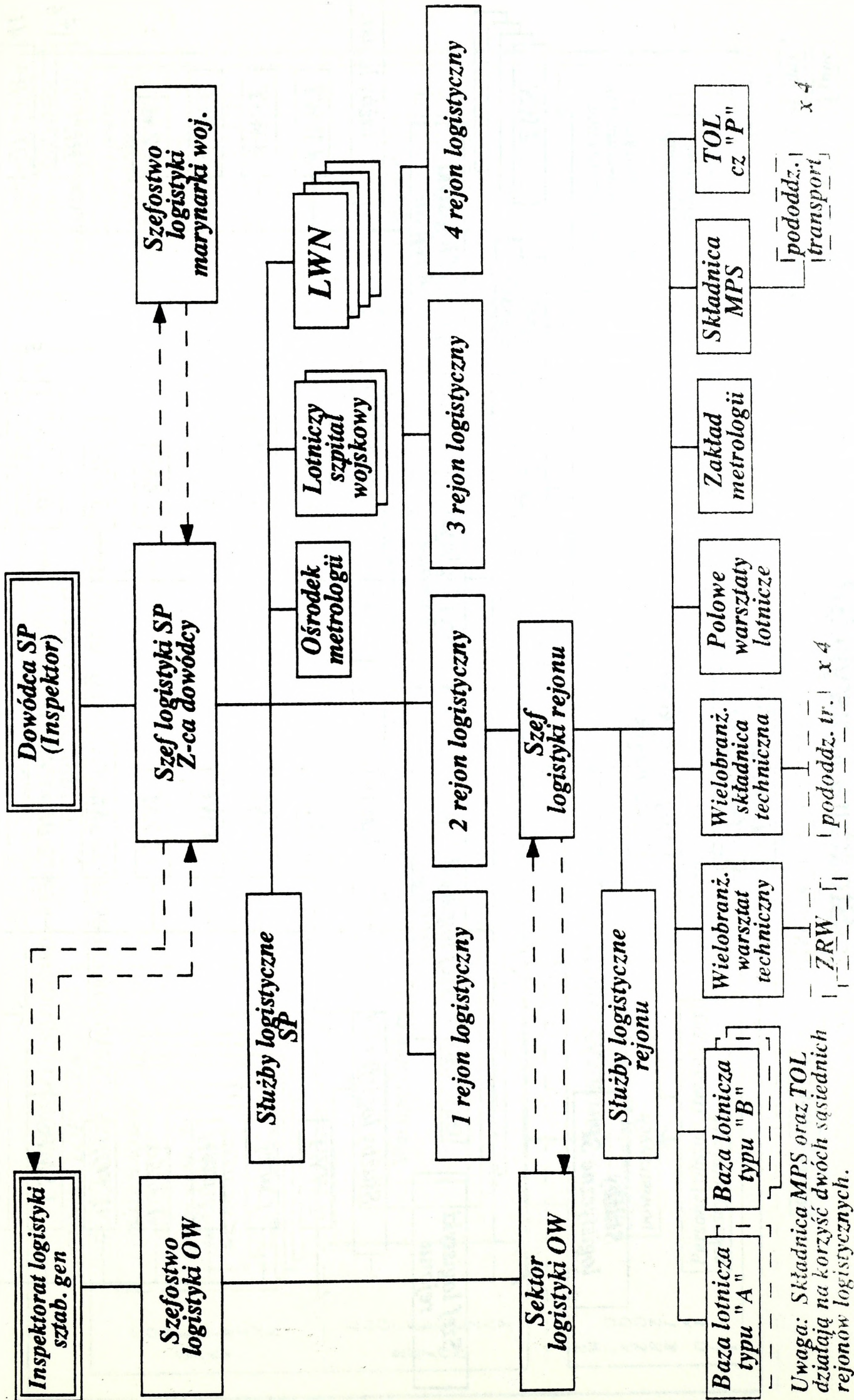
HEBERTY LOGISTYCZNE

Lp	NAZWA JEDnostki	ILOSC WAZAS	
		W	P
1	Biuro ds. Logistyki i Zarządzania	1	1
2	Stacja Obsługi i Naprawy	6	6
3	Stacja Obsługi i Naprawy	6-11	6-11
4	Stacja Obsługi i Naprawy	5	5
5	Stacja Obsługi i Naprawy	2	2
6	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
7	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
8	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
9	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
10	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
11	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
12	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
13	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
14	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
15	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
16	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
17	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
18	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
19	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
20	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
21	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
22	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
23	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
24	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
25	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
26	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
27	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
28	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
29	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
30	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
31	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
32	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
33	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
34	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
35	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
36	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
37	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
38	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
39	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
40	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
41	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
42	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
43	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
44	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
45	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
46	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
47	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
48	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
49	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
50	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
51	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
52	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
53	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
54	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
55	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
56	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
57	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
58	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
59	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
60	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
61	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
62	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
63	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
64	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
65	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
66	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
67	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
68	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
69	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
70	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
71	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
72	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
73	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
74	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
75	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
76	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
77	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
78	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
79	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
80	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
81	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
82	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
83	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
84	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
85	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
86	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
87	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
88	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
89	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
90	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
91	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
92	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
93	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
94	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
95	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
96	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
97	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
98	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
99	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4
100	Stacja Obsługi i Naprawy	4	4

## Miejsce systemu logistycznego SP w systemie logistycznym SZ.

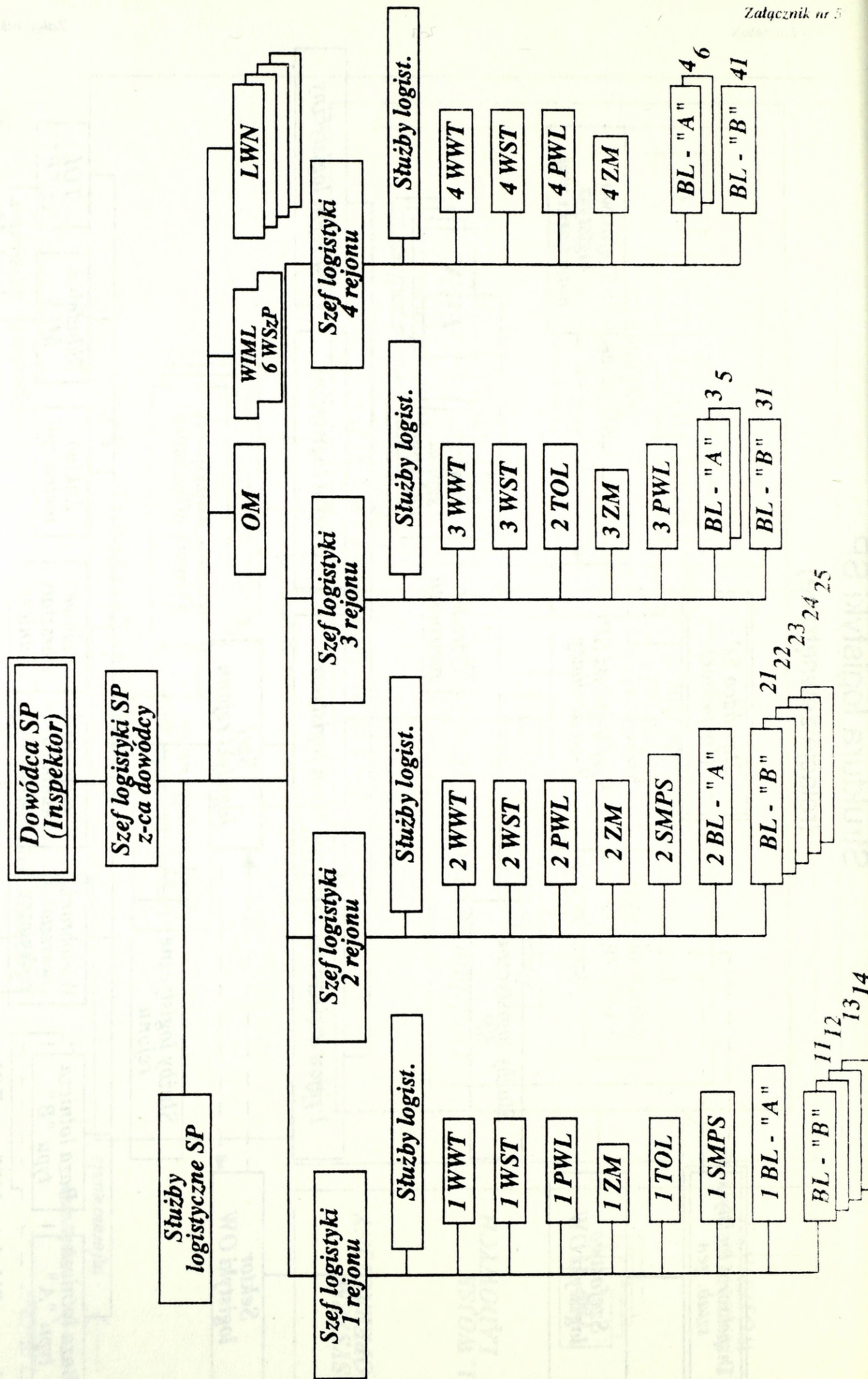


# Struktura logistyki SP (relacje zewnętrzne)

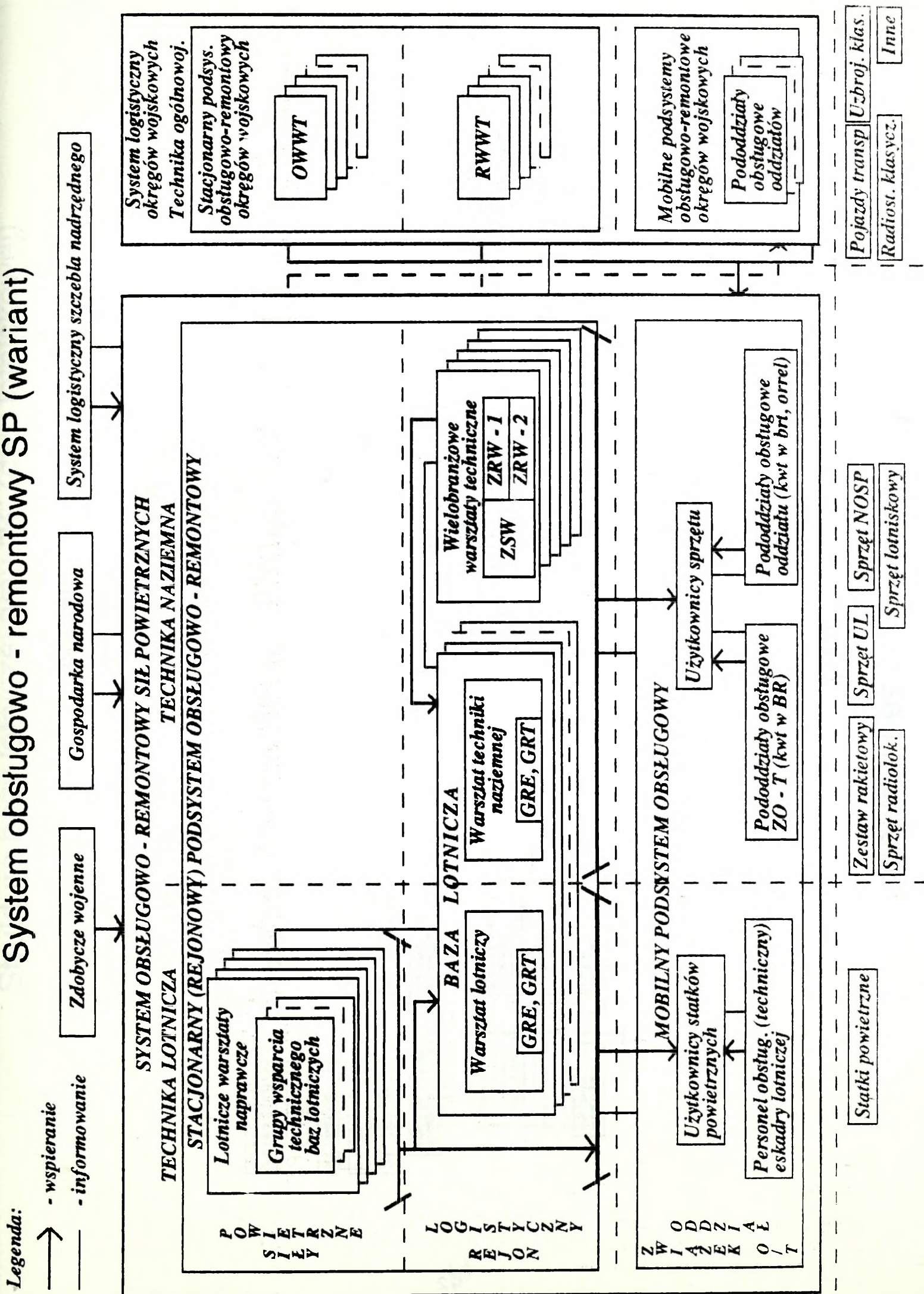


Uwaga: Składowa MPS oraz TOL działają na korzyść dwóch sąsiednich rejonów logistycznych.

# Struktura logistyki SP

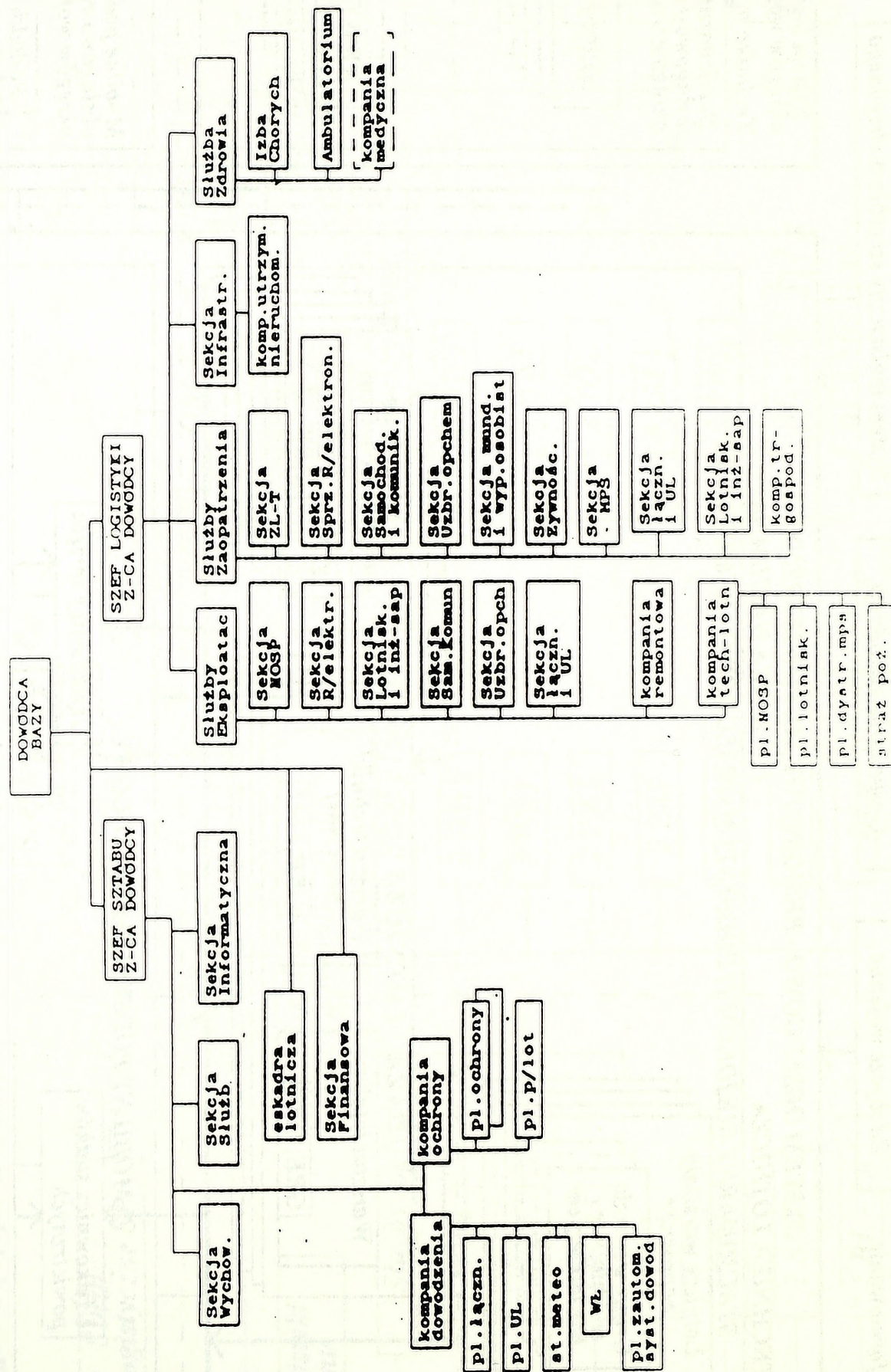


# System obsługowo - remontowy SP (wariant)



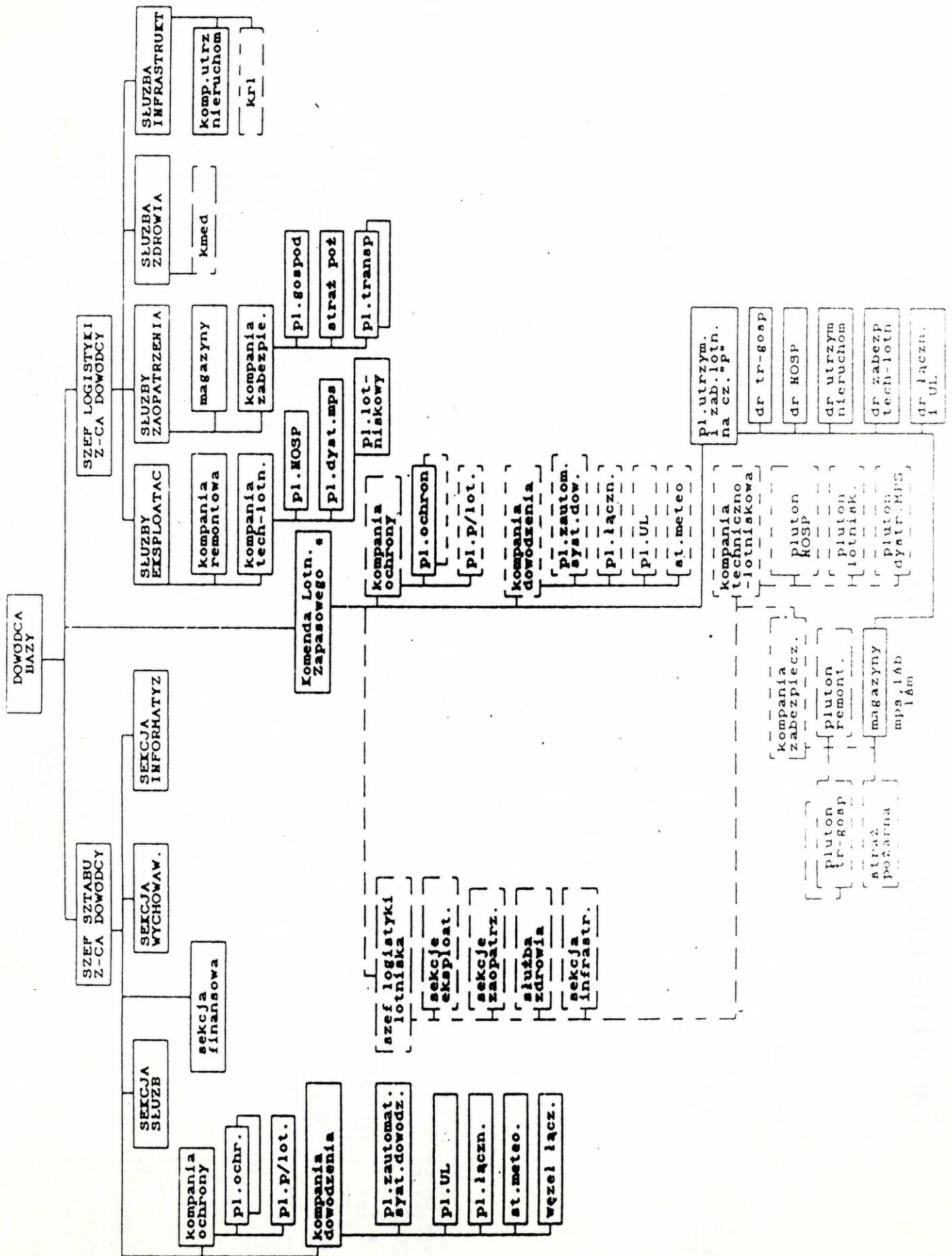
# Struktura bazy lotniczej typu "A"

## Wariant



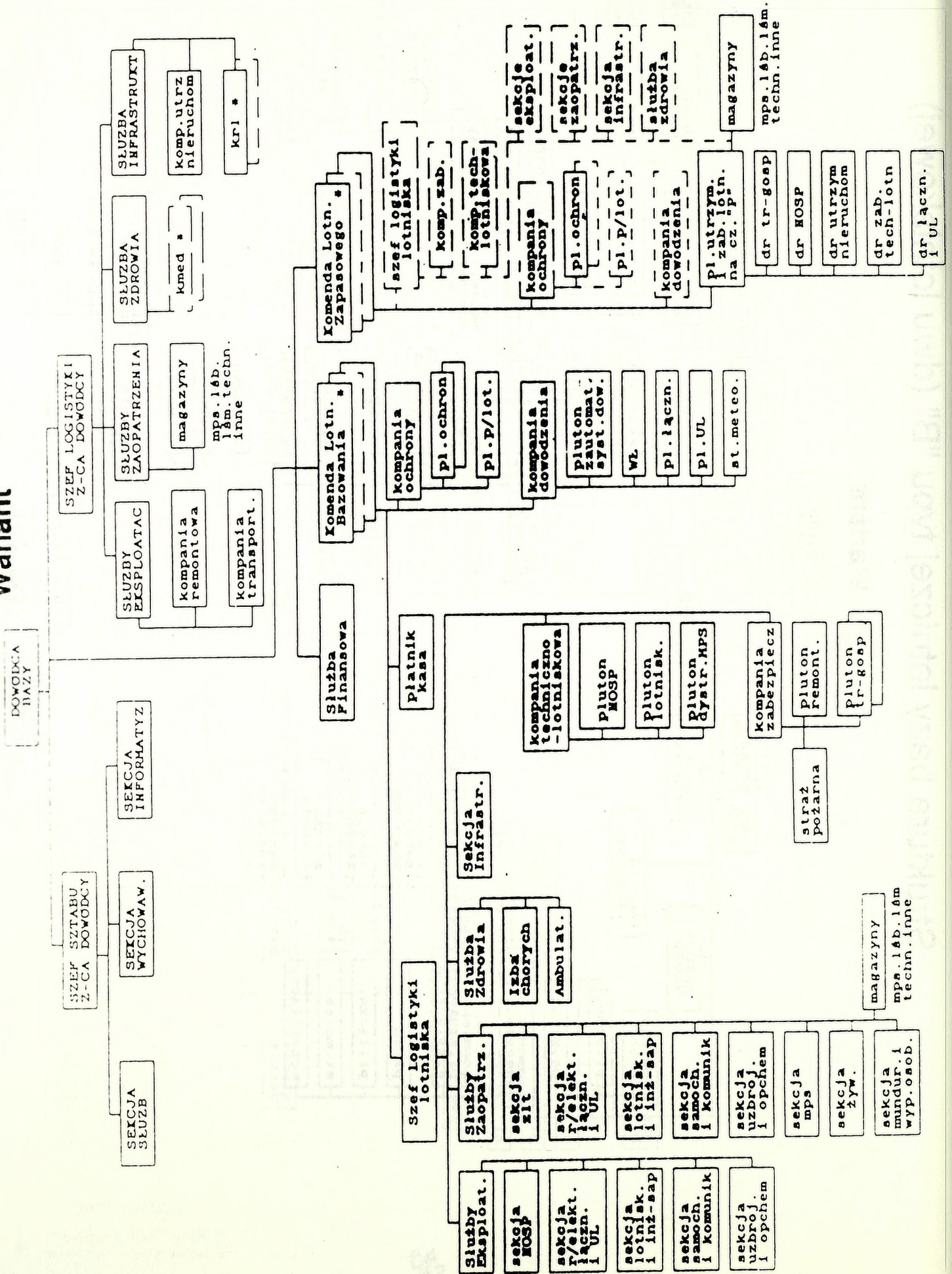
# Struktura bazy lotniczej typu "B" (dwu lotniskowej)

## Wariant

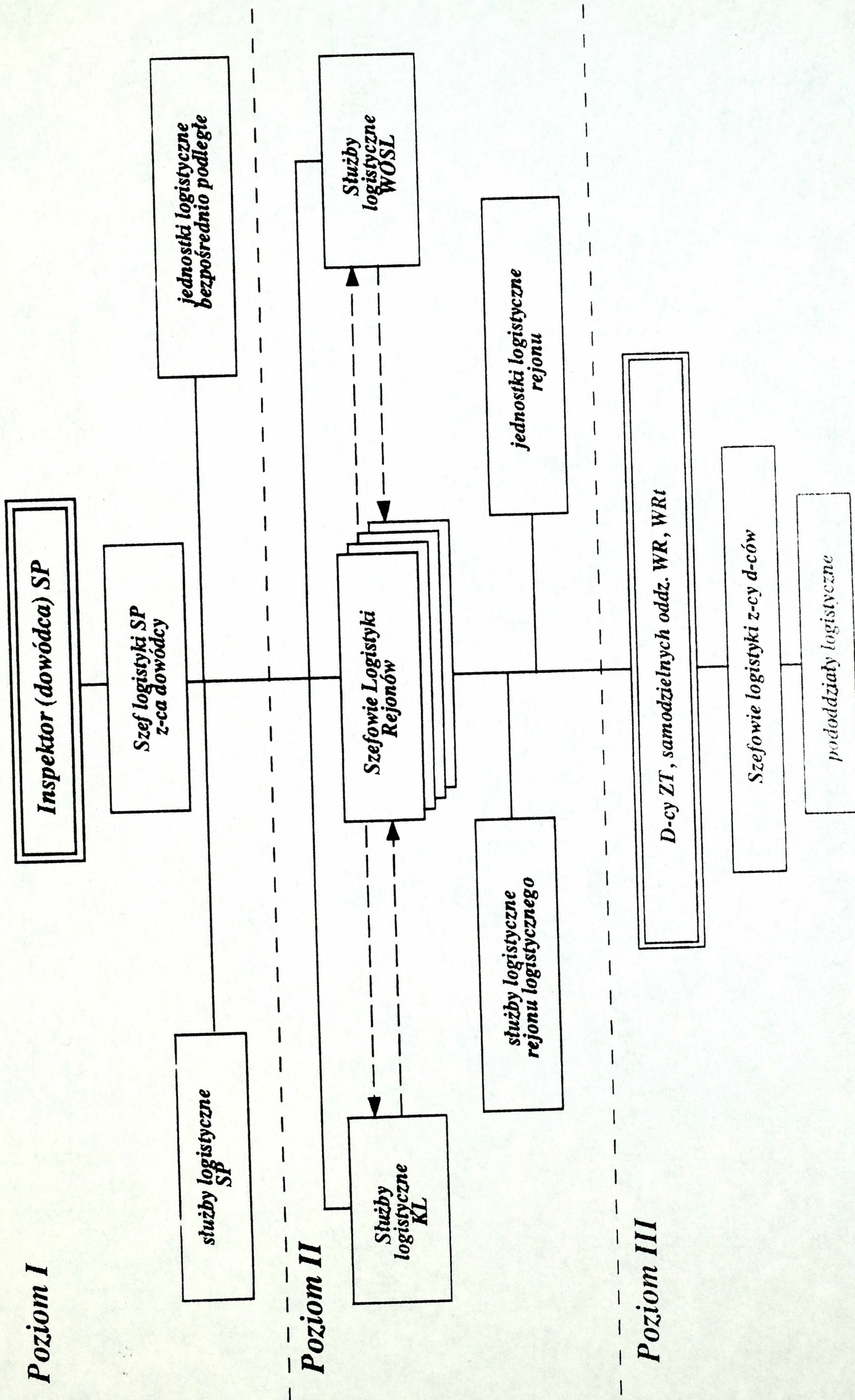


# Struktura bazy lotniczej typu "B" (trzy lotniskowej)

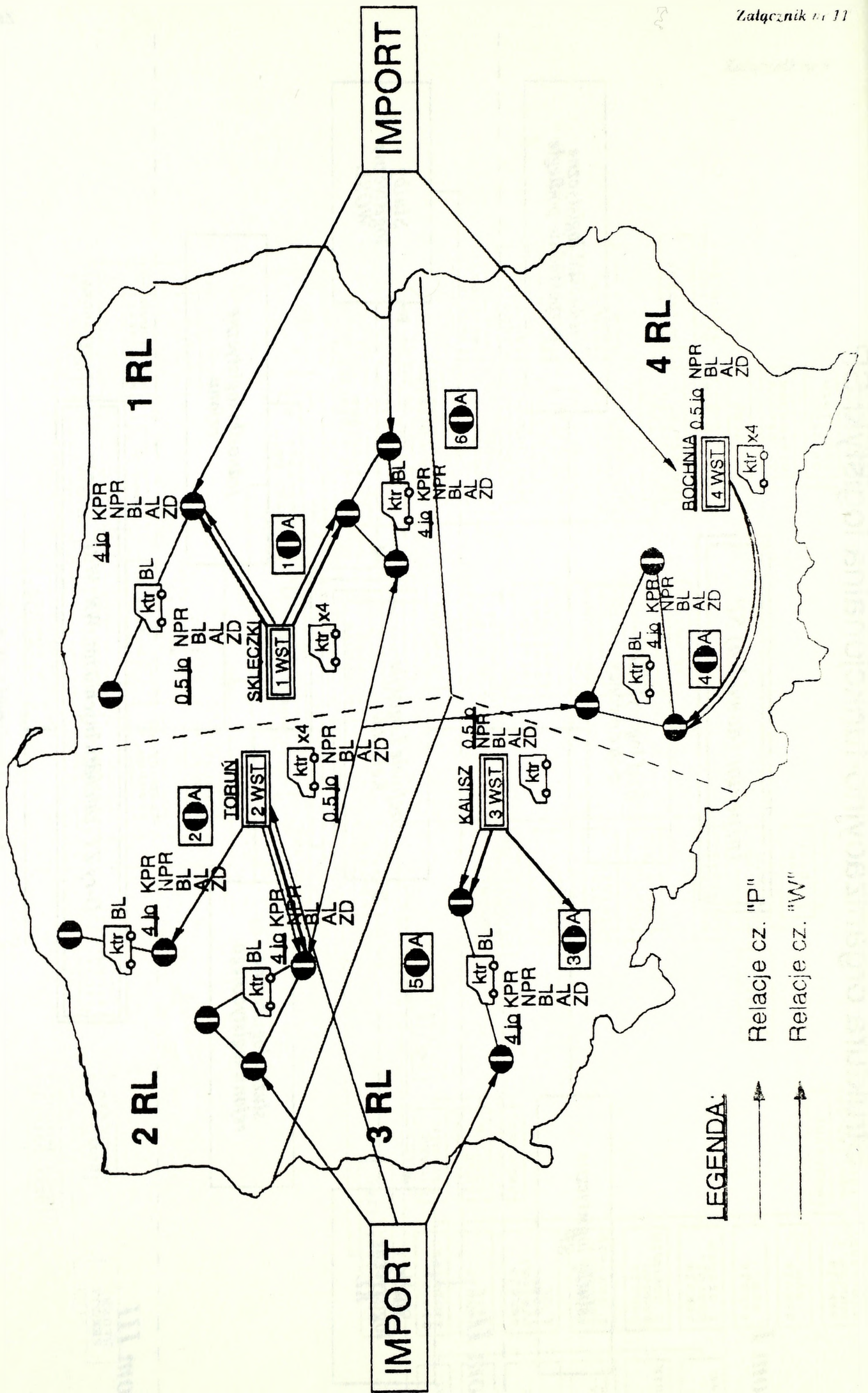
## Wariant



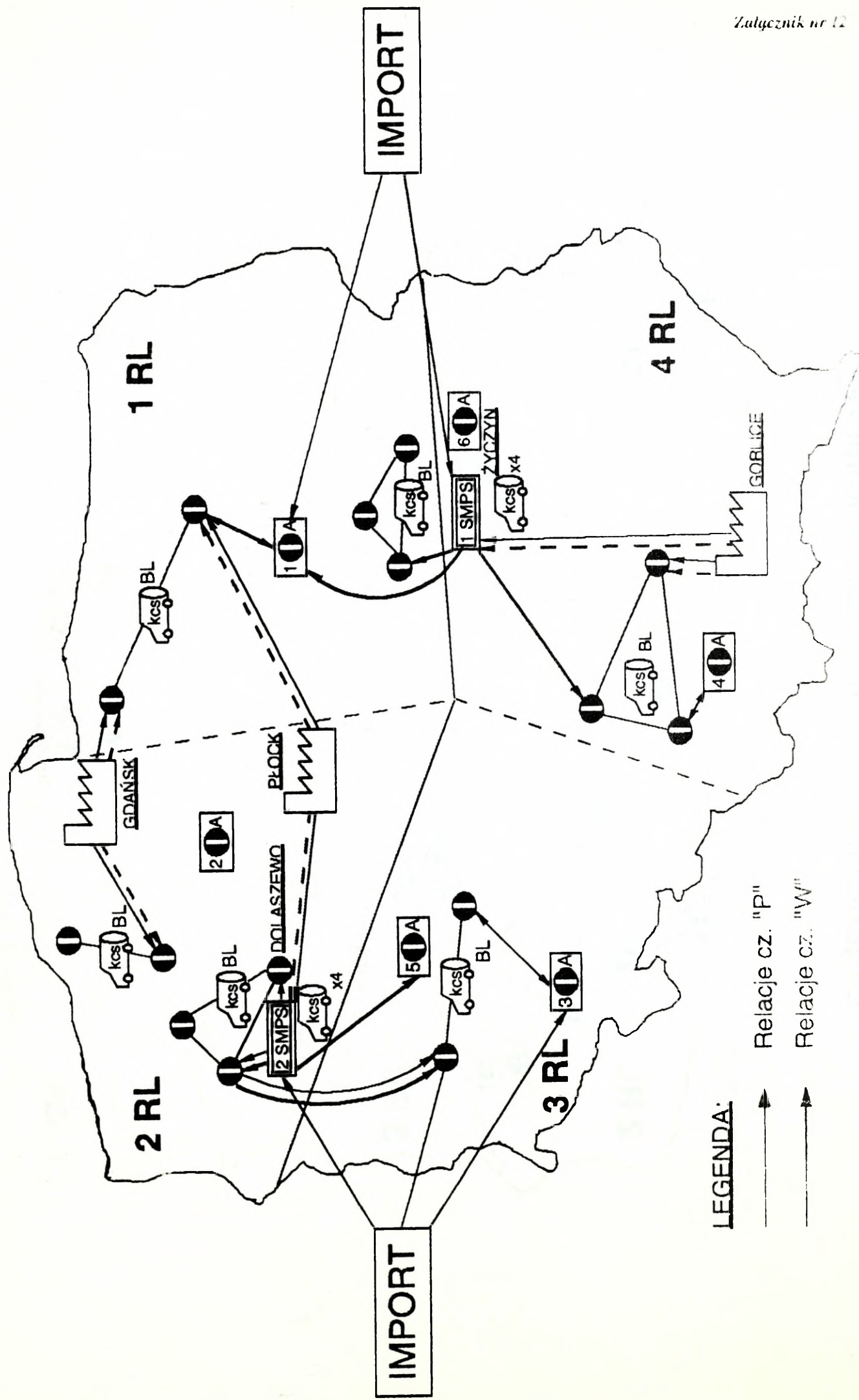
# Struktura organizacyjno-funkcyjna logistyki SP



# Organizacja zaopatrywania w lotnicze środki bojowe



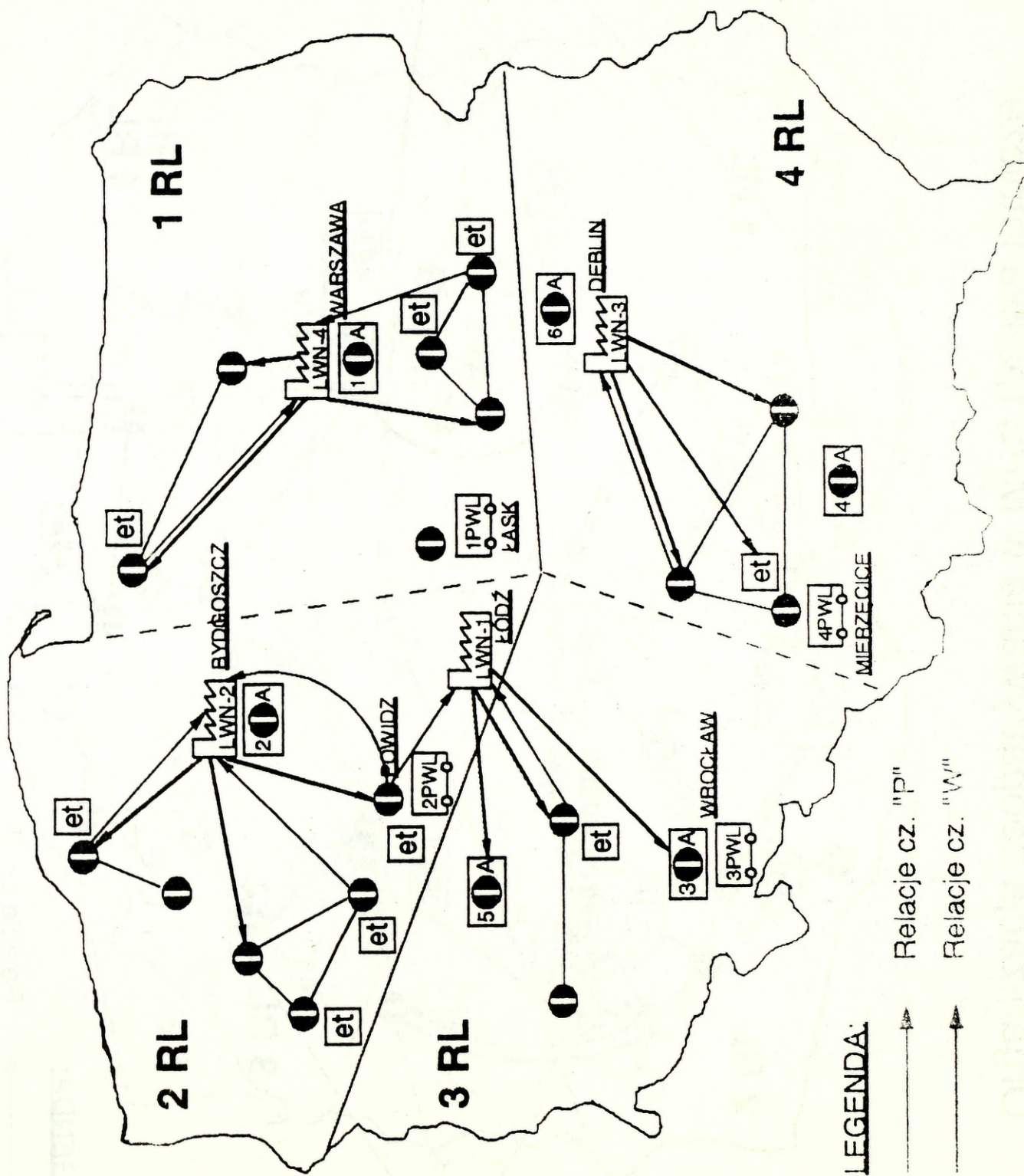
# Organizacja zaopatrywania w MPS (paliwa lotnicze)



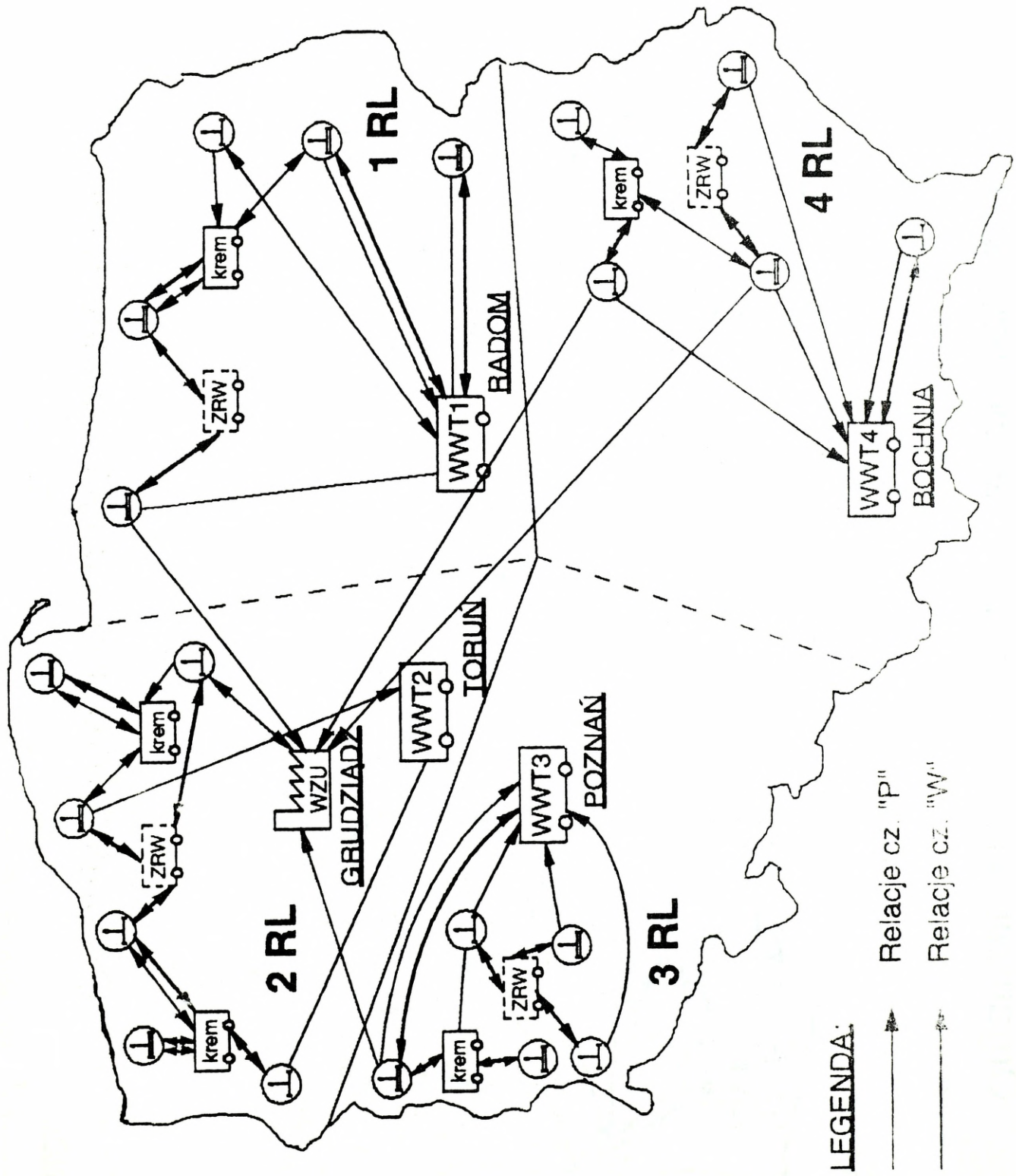
**LEGENDA:**

- Relacje cz. "P"
- - - Relacje cz. "W"

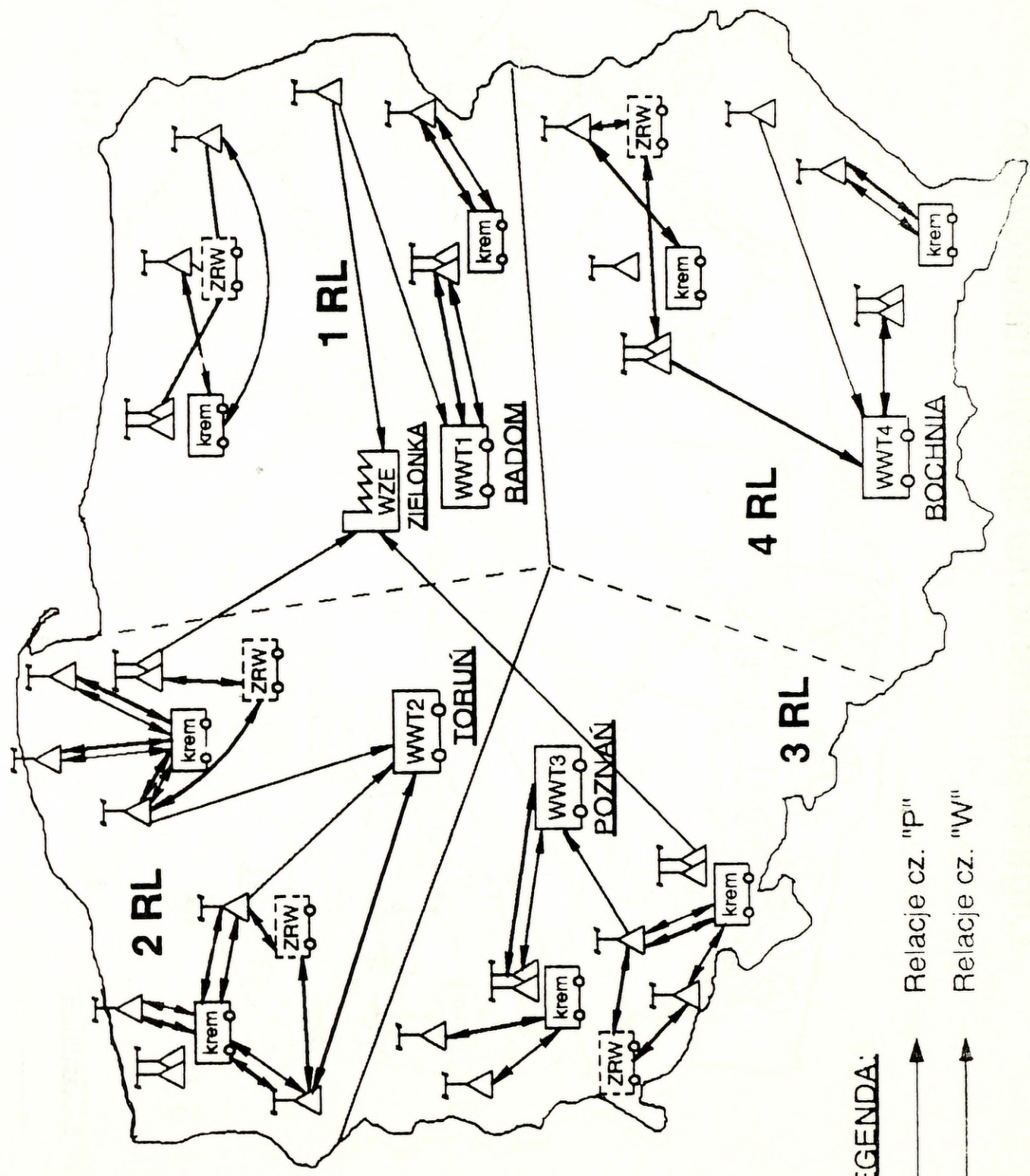
# Organizacja remontu techniki lotniczej



# Organizacja remontu sprzętu raketowego



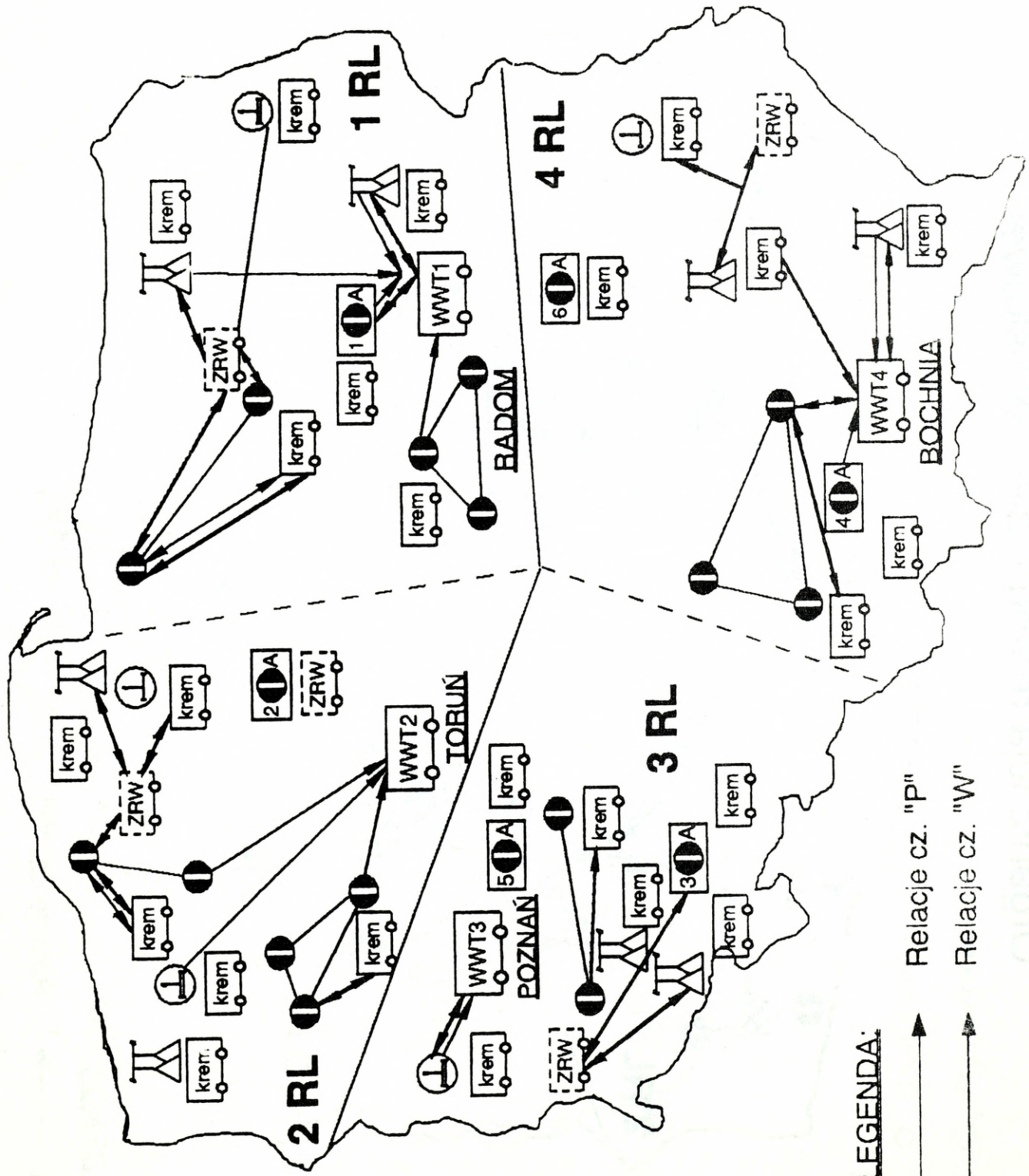
# Organizacja remontu sprzętu radiolokacyjnego



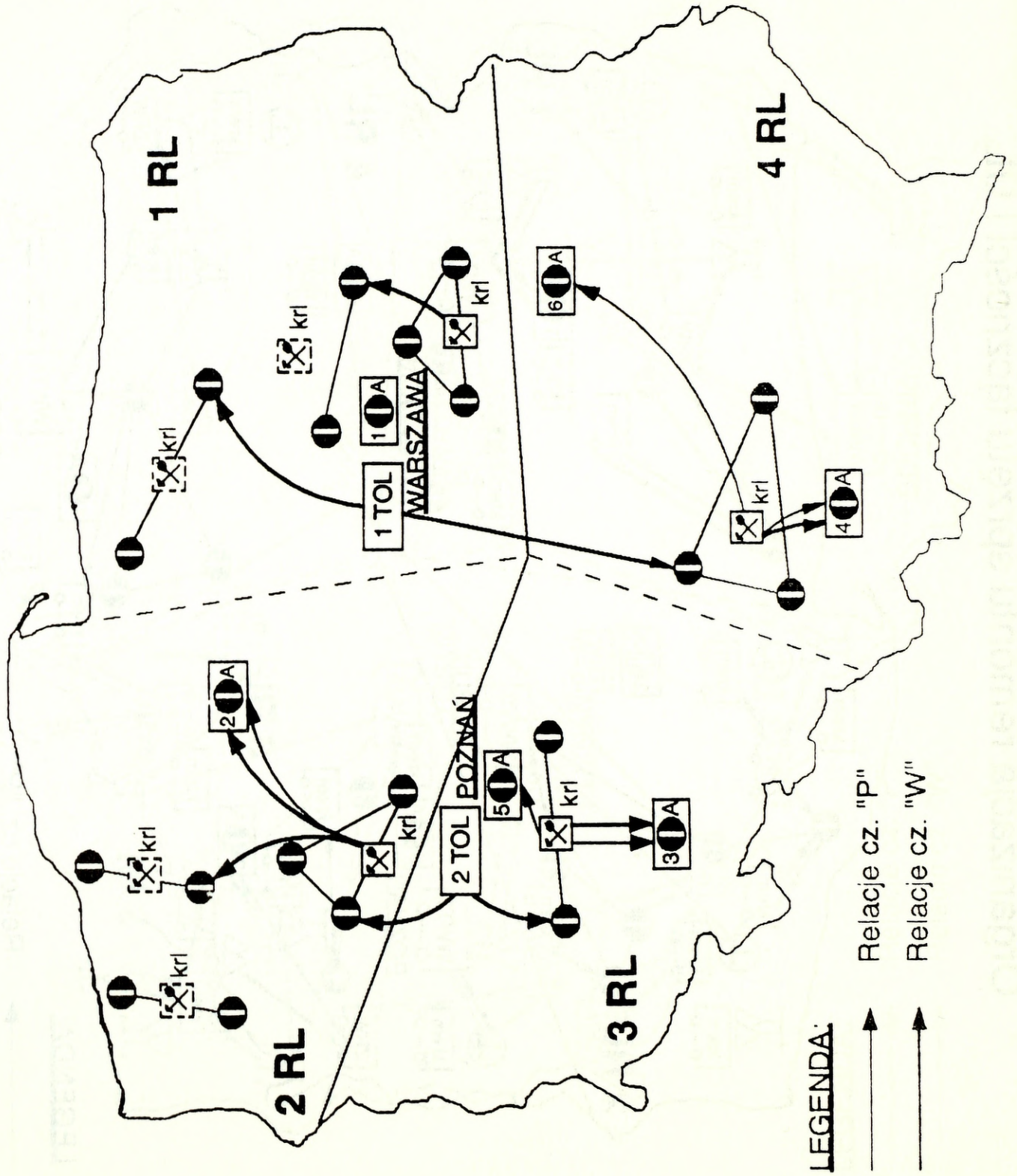
**LEGENDA:**

- Relacje cz. "P"
- Relacje cz. "W"

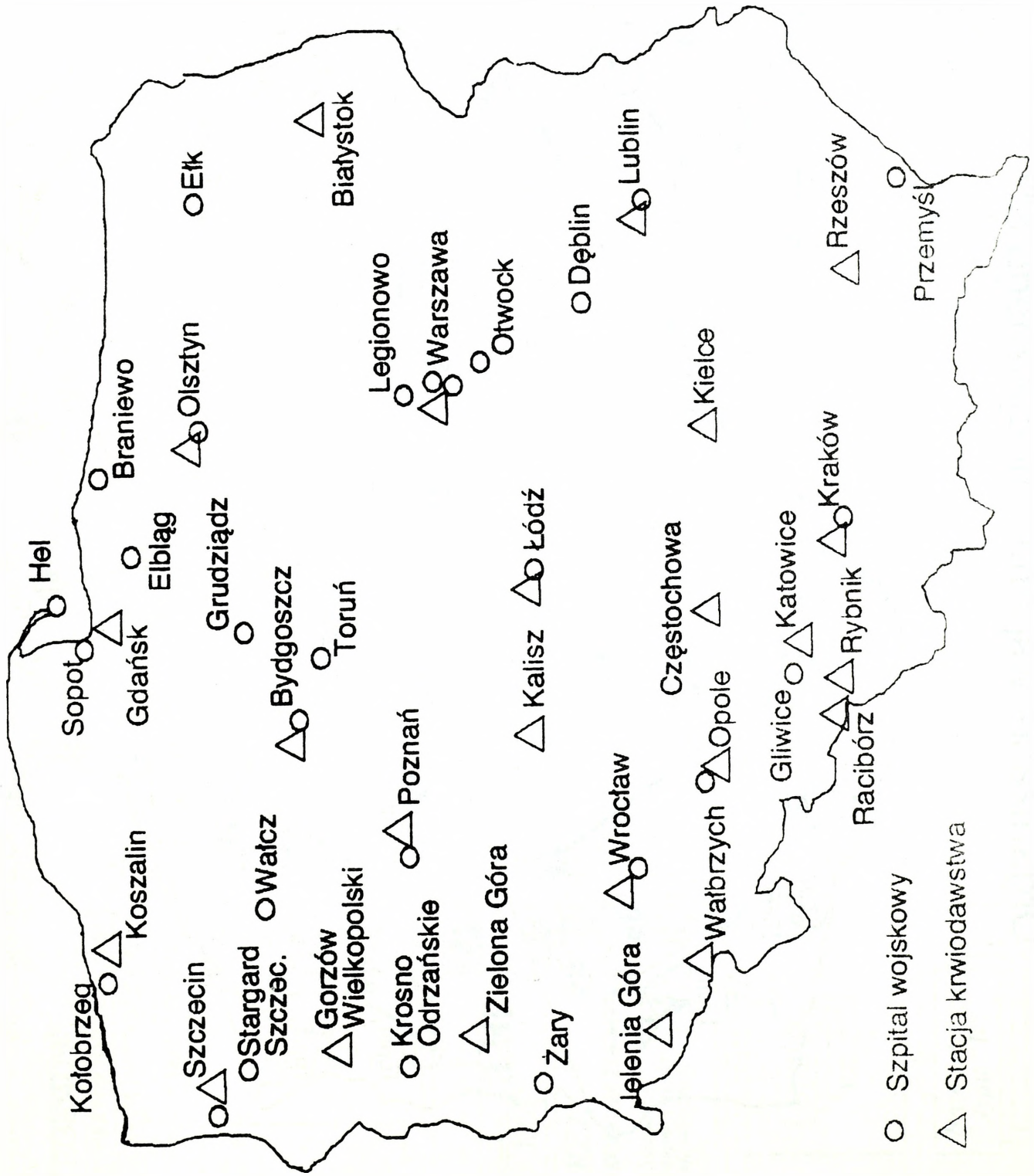
Organizacja remontu sprzętu łączności i UL.



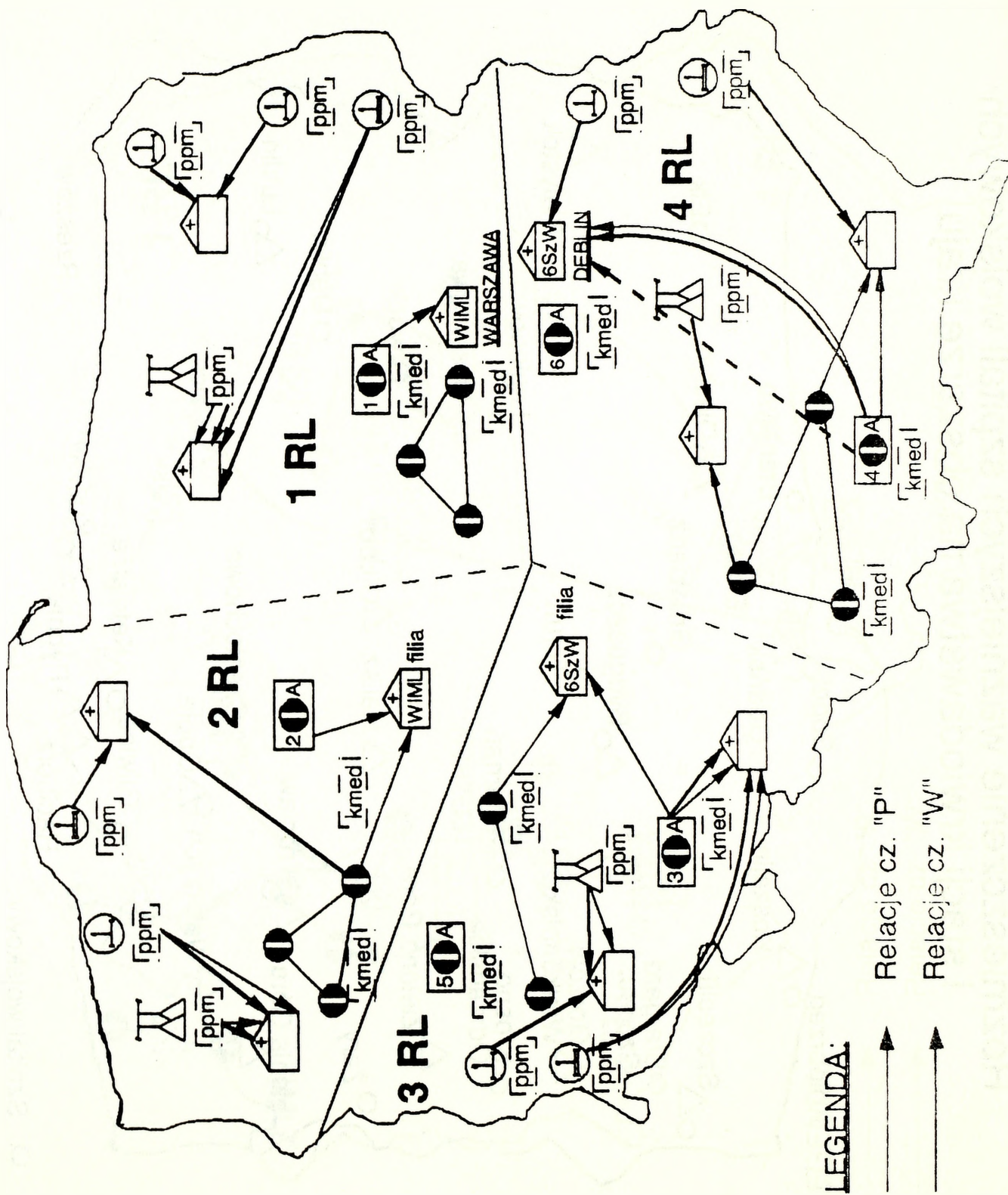
# Organizacja remontu sieci lotniskowej



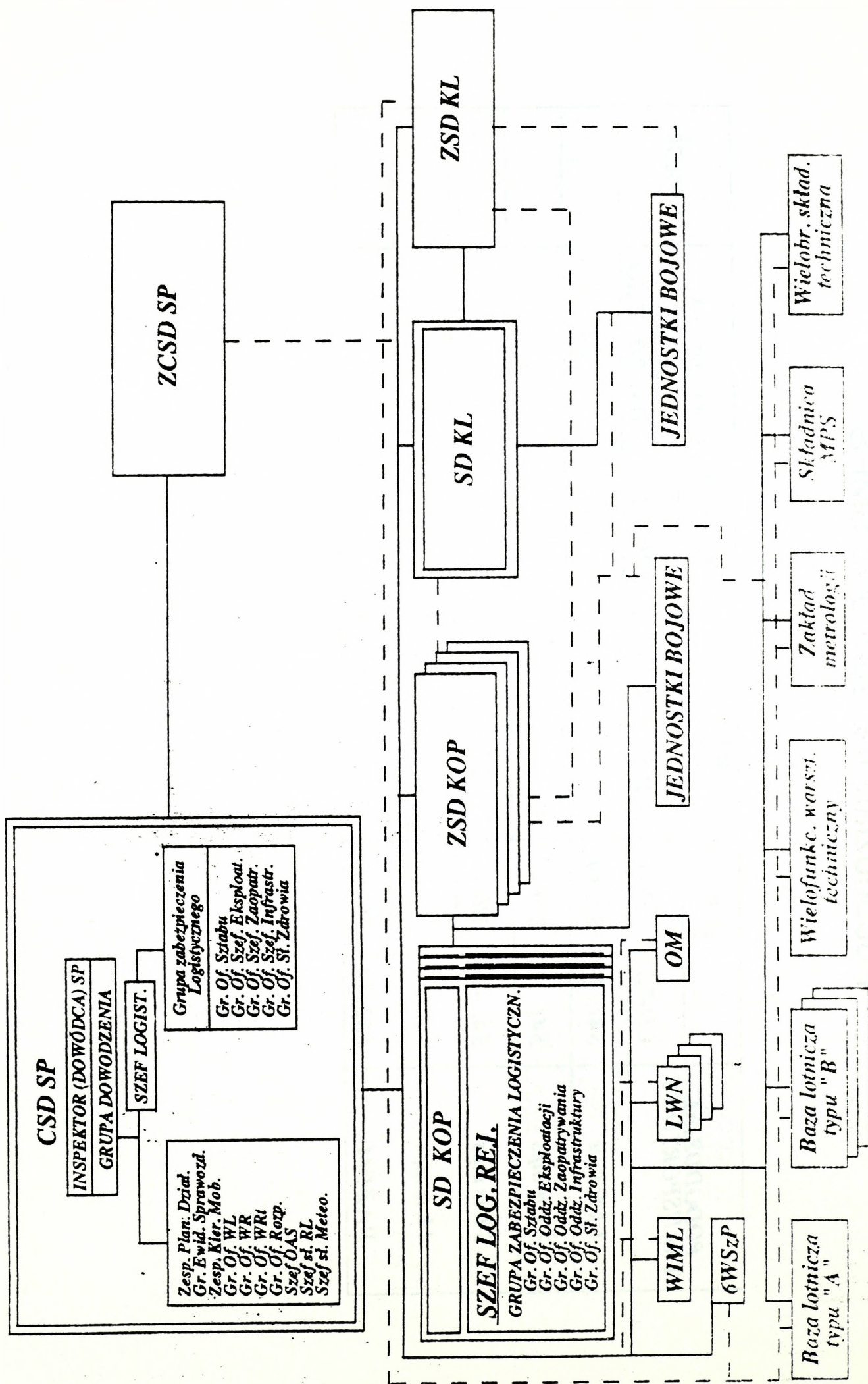
# Rozmieszczenie ważniejszych szpitali wojskowych i stacji krwiodawstwa na obszarze kraju



# Organizacja wsparcia medycznego SP



# Schemat kierowania zabezpieczeniem logistycznym SP



## Pododdziały transportowe SMPS

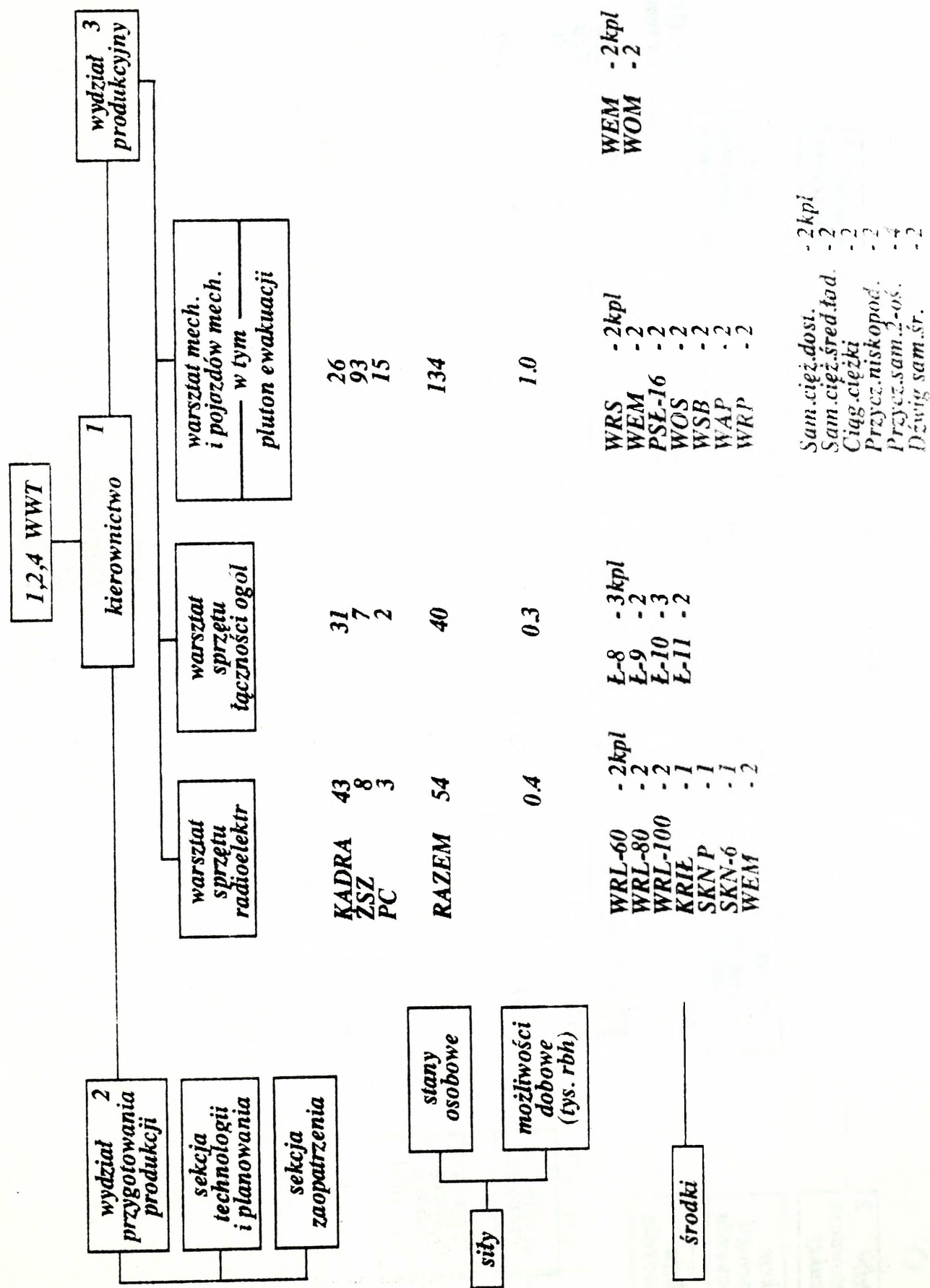
PODODDZIAŁ TRANSPORTOWY	E T A T cz "W" "P"				% UKOMPLETOWANIA		UWAGI
	CD-7,5	CP-11	CD-5	CP-4	SPRZĘTU	STANU OSOBOWEGO	
1 k tr mps	54/54	30/30	-	-	100	70	
2 k tr mps	54/-	30/-	-	-	80	15	
3 k tr mps	54/-	30/-	-	-	80	15	
4 k tr mps	-	-	66/-	31/-	100	15	
<b>RAZEM</b>	<b>162/54</b>	<b>90/30</b>	<b>66/-</b>	<b>31/-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	



# Sily i srodki organow wykonawczych SMW

Etat.org. wykonaw. SMW		Obsada "W"				Przewidywane dobowe mozliwosci produkcyjne	UWAGI
		Kadra	ZSZ	PC	Razem		
OM Radom	Stacjonarny Radom	17	2	1	20	150.0 rbh	
	RLM 1	5	-	-	5	37.5 rbh	
	RLM 2	4	1	-	5	37.5 rbh	
	RLM 3	3	1	-	4	30.0 rbh	
	<b>RAZEM:</b>	29	4	1	34	255.0 rbh	
1 ZM Warszawa	Stacjonarny Warszawa	7	1	3	11	82.5 rbh	
	Stacjonarny Modlin	2	-	-	2	15.0 rbh	
	RLM 1	3	1	-	4	30.0 rbh	
	RLM 2	2	1	1	4	30.0 rbh	
	RLM 3	4	-	1	5	37.5 rbh	
	<b>RAZEM:</b>	18	3	5	26	195.0 rbh	
2 ZM Torun	Stacjonarny Torun	6	-	1	7	62.5 rbh	
	Stacjonarny Gdynia	2	-	2	4	30.0 rbh	
	Stacjonarny Bydgoszcz	2	3	-	5	37.5 rbh	
	Stacjonarny Gryfice	3	-	-	3	22.5 rbh	
	RLM 1	4	-	-	4	30.0 rbh	
	RLM 2	4	-	-	4	30.0 rbh	
	RLM 3	3	1	-	4	30.0 rbh	
	RLM 4	3	1	-	4	30.0 rbh	
	RLM 5	5	-	-	5	37.5 rbh	
		<b>RAZEM:</b>	32	5	3	40	310.0 rbh
3 ZM Poznan	Stacjonarny Poznan	6	-	-	6	45.0 rbh	
	Stacjonarny Wroclaw	2	1	2	5	37.5 rbh	
	RLM 1	3	1	-	4	30.0 rbh	
	RLM 2	4	-	-	4	30.0 rbh	
	RLM 3	5	-	-	5	37.5 rbh	
	<b>RAZEM:</b>	20	2	2	24	170.0 rbh	
	<b>RAZEM w organach wykonawczych:</b>	99	14	11	124	930.0 rbh	

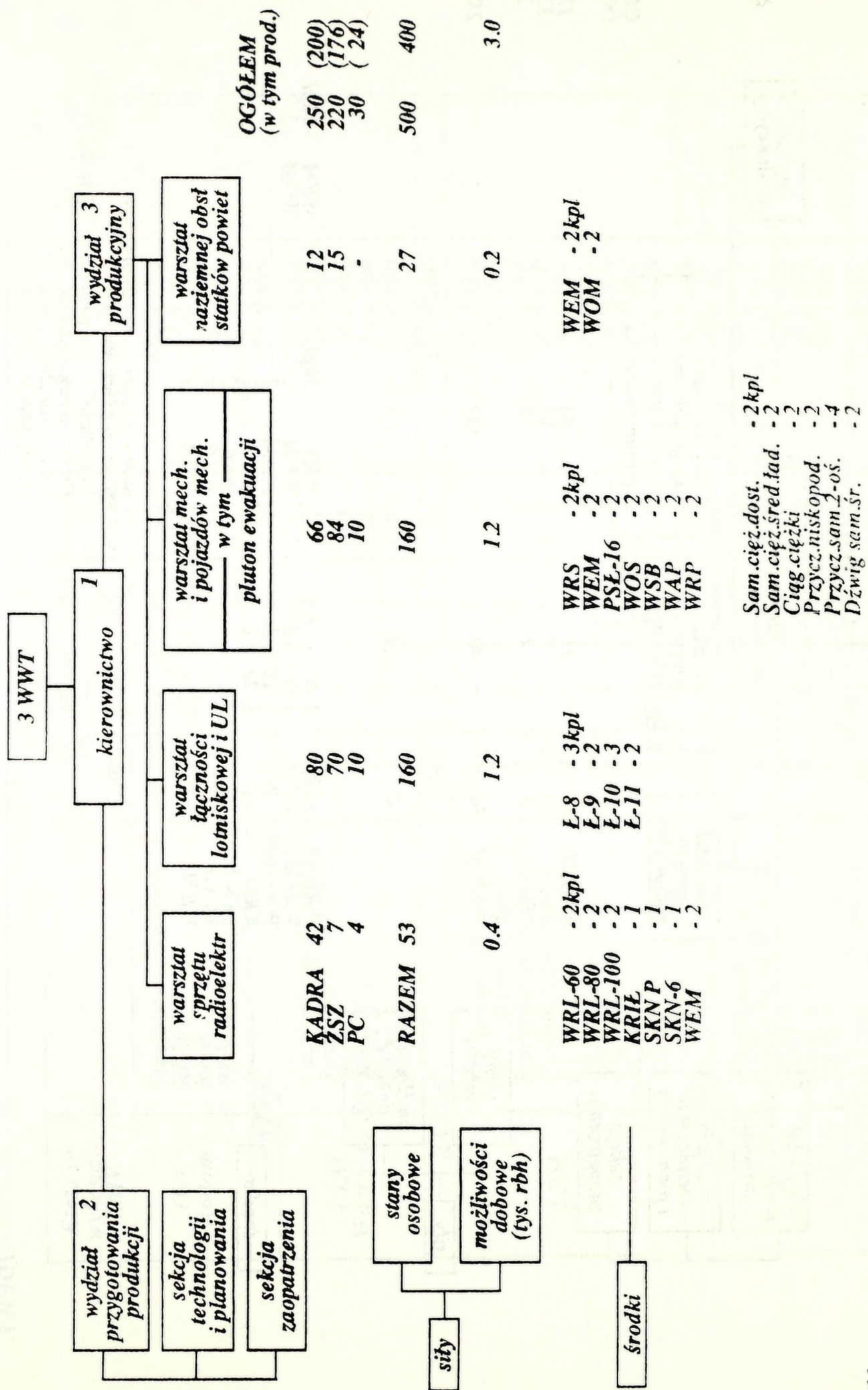
# Struktura organizacyjna, siły i środki 1,2 i 4 WWT



UWAGI:

1. Kierownictwo i wydział Przygotowania Produkcji stanowią 20% ogólnu stanu osobowego
2. Stany osobowe osłony "P" należy przyjąć w wielkości 70% podanych wyżej.

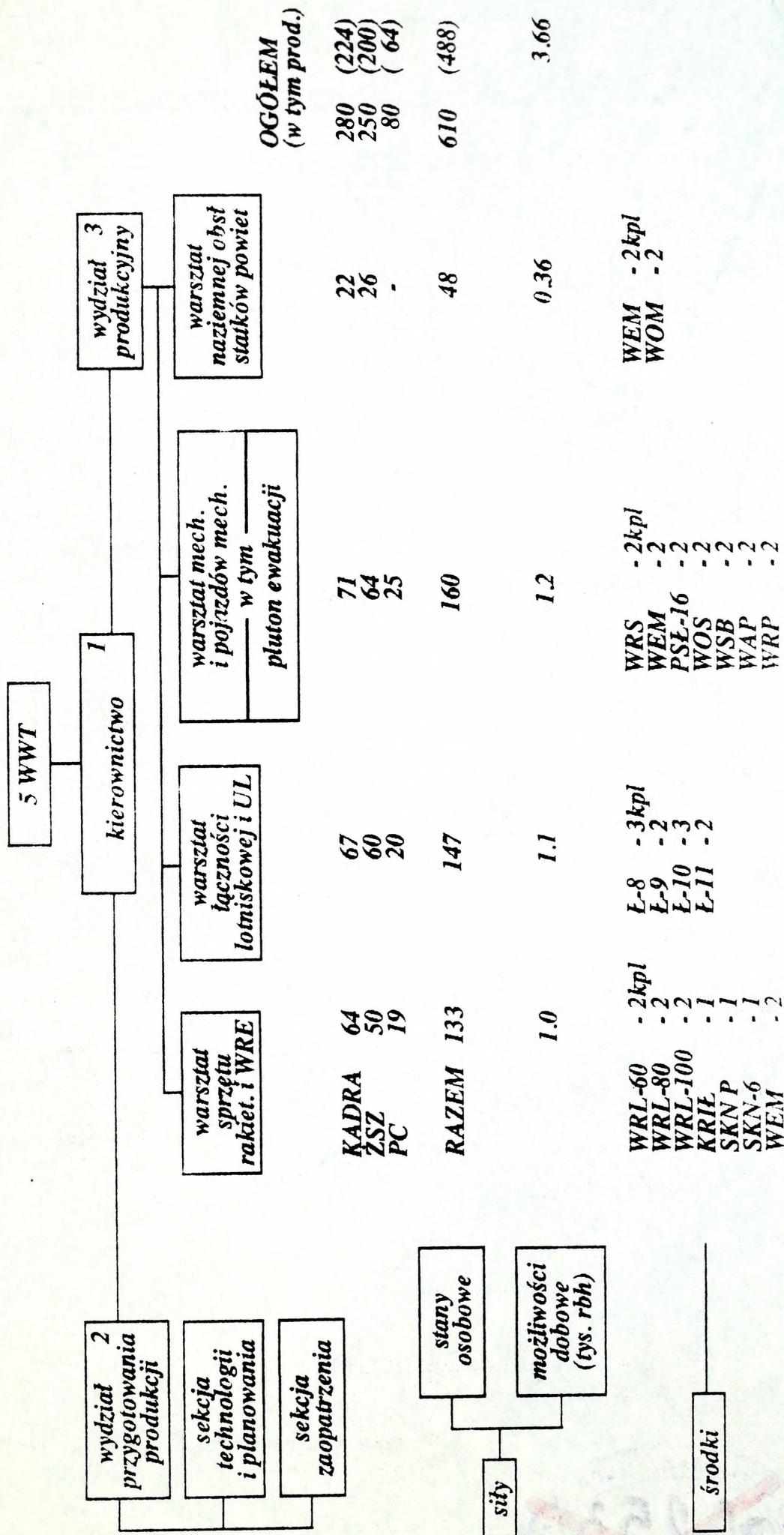
## Struktura organizacyjna, siły i środki 3 WWT



## UWAGI:

1. Kierownictwo i wydział Przygotowania Produkcji stanowią 20% ogółu stanu osobowego.
2. Stany osobowe okresu "P" należy przyjąć w wielkości 70% podanych wyżej.

## Struktura organizacyjna, siły i środki 5 WWT



UWAGI:  
 1. Kierownictwo i wydział Przygotowania Produkcji stanowią 20% ogólna stanu osobowego  
 2. Stany osobowe i wydział "P" należy przyciąć w wielkości 70% podanych wyżej.

