

Andrzej BURSZTYŃSKI

WYSUNIĘTA ETAPOWA BAZA PŁYWAJĄCA NOWOCZESNA JEDNOSTKA LOGISTYCZNA WSPARCIA DZIAŁAŃ EKSPEDYCYJNYCH

Streszczenie

Prowadzenie długotrwałych działań w rejonach oddalonych od własnych i sojuszniczych baz wymusza konieczność zorganizowania węzłów logistycznych umożliwiających sprawne zabezpieczenie sił. W celu wspierania sił działających w rejonach, w których niemożliwe jest rozwinięcie baz brzegowych opracowana została koncepcja bazowania na morzu. W konsekwencji opracowano też kilka wariantów mobilnych platform umożliwiających przeniesienie funkcji logistycznych z lądu na morze.

Spośród wielu wariantów jednostek wdrożone zostały dwa projekty opracowane na bazie eksploatowanych we flotach handlowych tankowców typu Alaska. Jako pierwszy wdrożony został projekt mobilnej platformy logistycznej. W kolejnych latach, po modyfikacji wymogów operacyjnych przystąpiono do budowy wysuniętej etapowej bazy pływającej.

W artykule przedstawione zostały warianty budowanych obecnie na potrzeby Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych nowoczesnych jednostek przeznaczonych do wsparcia logistycznego operacji ekspedycyjnych.

WSTĘP

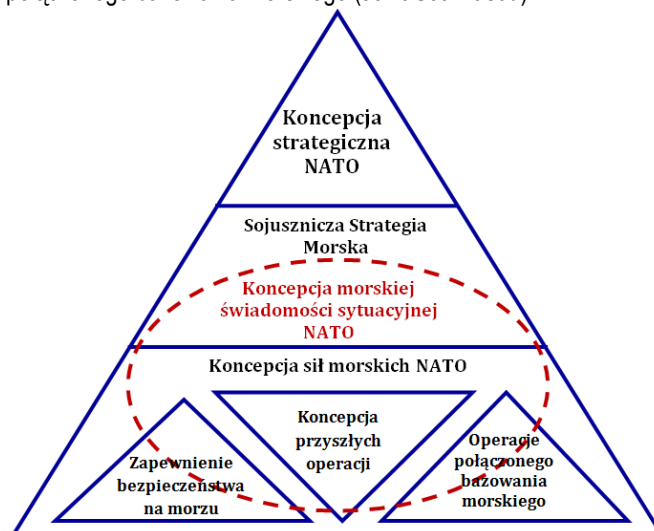
Zmiany w globalnym środowisku bezpieczeństwa w zasadniczy sposób wpływają również na przewartościowanie celów stawianych przed siłami morskimi. Przejawem nowych wyzwań dla marynarki wojennej na przełomie XX i XXI wieku, wynikających przede wszystkim z zagrożeń powodowanych międzynarodowym terroryzmem oraz zorganizowaną przestępczością było przyjęcie w marynarce wojennej USA doktryny Sea Power 21. Filarami tej doktryny są ofensywne uderzenia morskie (Sea Strike), obrona na morzu (Sea Shield) oraz system baz morskich (Sea Basing)¹.

Również w nowej koncepcji strategicznej NATO dokonano aktualizacji zasadniczych strategicznych zadań wynikających z głównego celu, geograficznego zasięgu oraz wymiaru działalności Sojuszu. W koncepcji tej uwzględniono również funkcję *out of area* czyli zadania wynikające z konieczności zwalczania zagrożeń asymetrycznych. Jednocześnie nowe wyzwania wymusiły zmianę wymiaru realizowanych zadań z typowo militarnego na militarno-cywilny.

W tym względzie głównym celem strategii morskiej, która wynika z ogólnej koncepcji strategicznej NATO jest określenie sposobów, jakimi potęga morska może pomóc rozwiązać najważniejsze wyzwania stojące przed Sojuszem, teraz i w przyszłości, a także ról – stałych i nowych – jakie siły NATO mogą mieć do wypełnienia w środowisku morskim, w celu przyczynienia się do obrony i bezpieczeństwa państw członkowskich². Role te, bazując na ogólnych zdolnościach sił morskich, powinny zapewnić szerokie spektrum strategicznych możliwości Sojuszu w zakresie: odstraszania i obrony zbiorowej, zarządzania kryzysowego, zbiorowego bezpieczeństwa oraz zapewnienia bezpieczeństwa na morzu.

Pochodną strategii morskiej jest koncepcja sił morskich NATO, która bazuje na trzech podstawowych założeniach: osiągnięciu zdolności do zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, koncepcji przy-

szłych operacji morskich oraz wykorzystaniu w tych operacjach połączonego bazowania morskiego (Joint Sea Based)³.



Rys. 1. Koncepcja morskiej świadomości sytuacyjnej NATO

Źródło: opracowanie własne na podstawie: K. Berge, *A Changing Maritime Environment, NATO Maritime Security and Defence Conference, Hamburg 2012*.

W odróżnieniu od tradycyjnych operacji desantowych Sea Basing jest traktowany jako zapewnienie możliwości szeroko pojętego wsparcia sił ekspedycyjnych w dowolnych rejonach operacyjnego zainteresowania, bez konieczności uzależniania się od decyzji państw trzecich, na których terytorium konieczne by było rozwijanie baz brzegowych. Koncepcja ta oparta jest na „[...] wykorzystaniu morskich platform transportu strategicznego i taktycznego oraz taktycznego transportu powietrznego do szybkiej projekcji siły i

¹ Szerzej: V. Clark, *Sea Power 21*, „USNI Proceedings” 10/2002, s. 12-19; A. Koch, *US Navy outlines vision for Sea Power 21 concept*, „Jane’s Defence Weekly”, 24/2002, s. 30.

² *Alliance Maritime Strategy*, http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_75615.htm, 12.03.2012.

³ K. Berge, *A Changing Maritime Environment*, NATO Maritime Security and Defence Conference, Hamburg 2012.

podtrzymania operacji [...]”⁴ z bazy zlokalizowanej w najkorzystniejszym z punktu widzenia dowódcy rejonie. Z logistycznego punktu widzenia najistotniejszym elementem tej koncepcji jest bazujący na morzu wysunięty rejon logistyczny (*Sea Basing Forward Logistics Side*).

W celu realizacji koncepcji *Sea Basingu*, jedynie w Stanach Zjednoczonych na potrzeby *US Navy* budowane są specjalistyczne nowoczesne pływające jednostki logistyczne, które wchodzi na wyposażenie *Prepositioning Force*.

1. WARIANTY KONSTRUKCJI MOBILNYCH PLATFORM LOGISTYCZNYCH

Podczas operacji Pustynna Burza, w nocy z 15 na 16 lutego 1991 roku w porcie Jubail siły koalicyjne stały się celem ataku rakietowego Irakijczyków. O godz. 2.07 jedna rakietka Al Hussein wpadła do basenu portowego. Jednak głowica bojowa rakiety nie eksplodowała i nie spowodowała strat. To wydarzenie stało się bezpośrednią przyczyną rozpoczęcia prac nad konstrukcjami morskich platform logistycznych. Jednak faktyczna potrzeba wykorzystania bazującego na morzu wsparcia logistycznego pojawiła się podczas operacji prowadzonych przez siły zbrojne Stanów Zjednoczonych na Haiti i w Afganistanie, a jako platformy do rozwijania *Sea Basing FLS* wykorzystywane były lotniskowce. W 1994 roku podczas powietrzno-desantowej operacji przywracania demokracji na Haiti. *USS Eisenhower* stanowił bazę dla 82 Dywizji Powietrzno-Desantowej. Kolejny lotniskowiec *US Kitty Hawk*, po usunięciu z pokładu skrzydła lotniczego, wykorzystany został jako morska baza dla sił specjalnych kierowanych do działań na terenie Afganistanu podczas operacji *Enduring Freedom*. Pomimo, że obecność lotniskowca w rejonie prowadzonej operacji zapewniała dobre zaplecze do prowadzenia operacji specjalnych z wykorzystaniem śmigłowców i samolotów, to jednak koszt misji był bardzo wysoki, a *USS Kitty Hawk* pozostawał poza normalnym cyklem służby. Powodowało to zwiększenie obciążenia pozostałych lotniskowców.

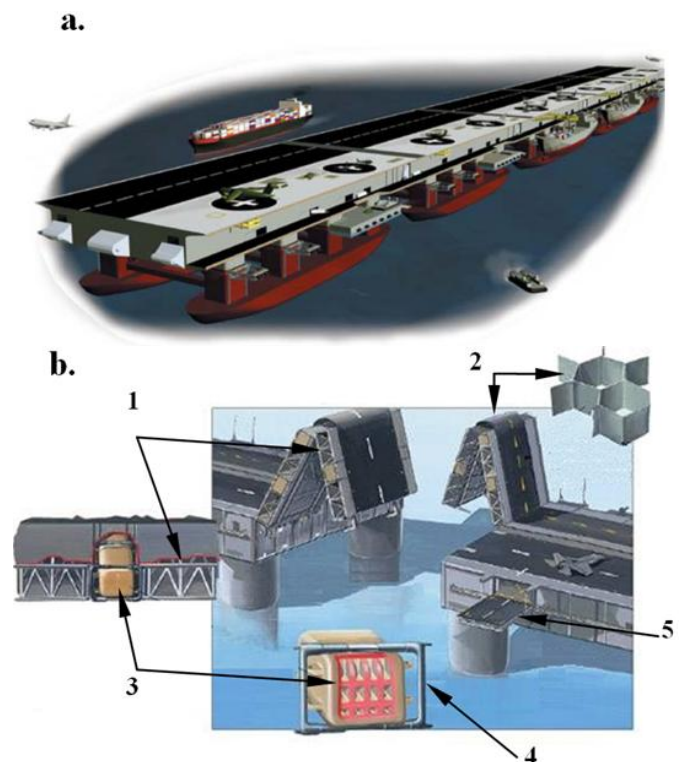
Opracowane koncepcje jednostek pływających przewidzianych do rozwijania *Sea Basing FLS* zakładały, że będą one stanowiły rodzinę morskich platform logistycznych. W założeniach mają być platformami sieciowymi, umożliwiającymi współdziałanie pomiędzy amfibijnymi siłami zadaniowymi, bojową grupą lotniskowcową, wstępnie rozwiniętymi siłami okrętowymi, siłami logistycznymi zabezpieczenia działań bojowych (*Combat Service Support – CSS*) oraz szybkimi jednostkami transportu morskiego.

Pierwsza, oficjalna wizja przyszłego bazowania na morzu zaprezentowana została w czasopiśmie *Popular Mechanics* w kwietniu 2003 roku. Przewidywała ona wykorzystanie do tego celu pływającej mobilnej bazy morskiej (*Mobile Offshore Base*), której model oparty został na projekcie opracowanym przez *McDermott International, Inc.* z Arlington w stanie Virginia. MOB składać się miała z szeregu połączonych modułów⁵ (Rys. 2).

Zaprojektowane moduły o długości od 220 m do 500 m były dłuższe niż najdłuższe, budowane w ówczesnym czasie, pojedyncze obiekty pływające, a planowana nominalna szerokość 120 m do 170 m modułów znacznie przekraczała możliwości ówczesnych stocznii, stwierdzono że. Projektanci uznali jednak, że przemysł amerykański dysponuje zdolnościami pozwalającymi na wybudowanie zespołu składającego się z modułów o długości do 300 m, zaprojektowanych w oparciu o doświadczenia z budowy jednostek komercyjnych, takich jak zbiornikowce klasy *ULCC (Ultra Large*

Crude Cartier), super duże kontenerowce oraz pływające platformy górnictwa morskiego. W efekcie powstał projekt bazy składającej się z samobieżnych modułów, każdy o wymiarach ok 300 na 150 metrów i o wysokości 35 m, mogących rozwijać prędkość marszową 15 węzłów (28 km/h). Zgodnie z założeniami operacyjnymi moduły zostały tak zaprojektowane, by można było w ciągu miesiąca zmontować całą bazę w dowolnym rejonie wszechoceanu.

Każdy moduł, podczas przejścia morzem do rejonu operacji miał płynąć w zanurzeniu „marszowym” ok. 14 m, natomiast po dotarciu do miejsca przeznaczenia, w celu poprawy parametrów statecznościowych, powinien zwiększyć zanurzenie do ok. 27 m pobierając wodę morską do zbiorników balastowych.



Rys. 2. Koncepcja *Mobile Offshore Base* składającej się z modułów. a. wizualizacja projektu; b. wybrane elementy konstrukcyjne.

1 – lekka konstrukcja przęśła łączącego moduły; 2 – pas startowy z pokryciem kevlarowym; 3 – elastyczny łącznik; 4 – hydrauliczno-pneumatyczny wspornik, 5 – ruchomy pokład (winda) z hangaru.

Źródło: Wilson J., *Battle Island*, „*Popular Mechanics*”, April 2003, s. 95.

Zgodnie z założeniami *MOB* powinna dysponować pasem startowym umożliwiającym przyjmowanie w pełni załadowanych samolotów *C-17 Globemaster III*. Z raportów *Office of Naval Research* wynikało, że pasa startowego utworzonego z pięciu połączonych modułów i pokrytego kevlarową nawierzchnią mogły startować i lądować na nim dowolne samoloty, a do zabezpieczenia działań samolotów typu *Harrier* i *F35* może wystarczyć tylko jeden moduł.

Oprócz operacyjnych określone zostały też logistyczne zdolności *MOB*. Platforma powinna umożliwić krótkoterminowe zakwaterowanie personelu, zarówno logistycznego, jak i sił ekspedycyjnych, przyjęcie i przechowanie zapasów środków materiałowych oraz dokonywanie obsługi technicznych sprzętu.

Składająca się z pięciu modułów jednostka powinna zapewnić zakwaterowanie dla ok. 3000 żołnierzy, dysponować powierzchnią magazynowo-obslugową ok. 280 tys. metrów kwadratowych, umożliwiającą przyjęcie do 3500 pojazdów i 150 samolotów oraz 5000 dwudziestostopowych kontenerów oraz do 300 tys. ton drobnicy konwencjonalnej, powinna też zapewnić magazynowanie i 38000 metrów sześciennych paliwa. Zgodnie z założeniami projek-

⁴ T. Zieliński, *Wybrane obszary transformacji sił zbrojnych Sojuszu Północnoatlantyckiego w aspekcie rozwoju zdolności ekspedycyjnych*, „*Zeszyty Naukowe AON*” 2/2010, Warszawa 2010, s. 106

⁵ J. Wilson, „*Battle Island*”, *Popular Mechanics*, April 2003, s. 92

tantów docelowy czas eksploatacji każdego z modułów powinien wynosić 40 lat.

Prowadzone w basenie modelowym próby z modelem platformy wykazały, że konstrukcja charakteryzuje się znaczną odpornością na trudne warunki hydrometeorologiczne.



Rys. 3. Badania modelowe MOB.

Źródło: Wilson J., *Battle Island*, „Popular Mechanics”, April 2003, s. 95.

Próby wykazały, że stabilna baza umożliwiała lądowanie samolotu transportowego C-17 lub innego o porównywalnych parametrach, nawet w czasie sztormu o sile 6 stopni w skali Beauforta (prędkość wiatru 25 węzłów – 46,3 km/h i wysokość fali do 5 m), a swobodny przeładunek żołnierzy i techniki wojskowej powinien być możliwy nawet w warunkach stanu morza do 3 stopni w skali Beauforta. Rys. 3 prezentuje zbudowany w skali 1:60, model platformy podczas badań stateczności w basenie.

Wstępna i bardzo przybliżona kalkulacja pozwoliła oszacować że koszt budowy pojedynczego modułu na ok. 1,5 mld USD, natomiast całkowity koszt budowy mobilnej bazy morskiej o długości ok. 2000 m oscylować miał pomiędzy 5 i 8 mld USD⁶.

Przeprowadzone na początku 2001 roku przez Instytut Analiz Obronnych badania wykazały, że koncepcja ruchomych platform była mniej opłacalna niż wykorzystanie lotniskowców o napędzie atomowym. W następnych latach powstały jednak mniej kosztowne w realizacji projekty mobilnych platform logistycznych.

Kolejny projekt półzanurzonej jednostki wspartej na stabilnych pływakach powstał na bazie doświadczeń z budową komercyjnych platform wiertniczych. Pozbawiona własnego napędu jednostka miała być holowana przez przycumowaną do niej rufą jednostkę pływającą (Rys. 4). Projekt zakładał możliwość pracy platformy w dwóch wariantach zanurzenia: marszowym (14 m) oraz roboczym (27 m).

Platforma o długości całkowitej 350 m, szerokości całkowitej 190 m i wysokości całkowitej 70 m miała dysponować liczącym prawie 55 tys. metrów kwadratowych pokładem wyposażonym w dźwigi i rampy umożliwiające rozładunek przybijających jednostek pływających. Na platformie, w pomieszczeniach o łącznej powierzchni ponad 20000 metrów kwadratowych miały znajdować się kwatery dla 5000 osób oraz szpital. Pod pokładem głównym miały się mieścić magazyny i hangary o łącznej powierzchni ponad 13500 metrów kwadratowych, przeznaczone do przechowania do 2725 dwudziestostopowych kontenerów i do 724 pojazdów, a magazyny paliwowe miały umożliwić przechowanie ponad 220 tys. metrów sześciennych paliw. Przewidywano również dodatkową powierzch-

nię magazynową (100 tys. metrów kwadratowych) dla doraźnie przyjmowanego sprzętu. Szacunkowy koszt budowy jednej platformy przewidywany był na 2-3 mld USD. Pomimo zdecydowanie niższych kosztów, Kongres Stanów Zjednoczonych nie podjął decyzji o sfinansowaniu tego projektu.



Rys. 4. Koncepcje pływającej platformy przeładunkowej.

Źródło: Defense Science Board. Task Force on Sea Basing, Department of Defense., USA, Washington DC, August 2003, s. 77

Kolejny projekt mobilnej platformy desantowej (MLP Mobile Landing Platform) opracowany został przez General Dynamics (Rys. 5). Zgodnie z założeniami operacyjnymi platforma miała mieć możliwość przetransportowania brygady piechoty morskiej z prędkością 20 węzłów na odległość do 9000 mil morskich. Jednostka miała przede wszystkim spełniać rolę platformy umożliwiającej przerzut jednostek desantowych na ląd. W tym celu platforma miała mieć możliwość przenoszenia do sześciu poduszkowców desantowych z możliwością jednoczesnej obsługi (załadunku, rozładunku oraz rozruchu) jednocześnie dwóch znajdujących się w dokach na rufie.



Rys. 5. Wizualizacja projektu mobilnej platformy desantowej.

Źródło: SeaBasing logistics enabling concept, Department of The Navy, Office of The Chief of Naval Operations, Washington DC, December 2006, s. 25.

Jednostka miała kosztować 1,5 miliarda dolarów. Jednak projekt został zawieszony w połowie 2009 roku, ze względu na cięcia w wydatkach obronnych planowanych zaplanowane w budżecie na rok finansowy 2011.

⁶ <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/mob.htm>

2. MOBILNA PLATFORMA DESANTOWA

W celu ponad trzykrotnego obniżenia kosztów w *General Dynamics* opracowano koncepcję wykorzystania, jako bazy, kadłuba budowanego przez stocznnię *National Steel and Shipbuilding Company* seryjnie tankowca klasy Alaska. Tak zaprojektowana jednostka miała 239 metrów długość, 50 metrów szerokości i mogła pokonać do 9500 mil morskich z prędkością maksymalną 15 węzłów. Jednocześnie koszt budowy został oszacowany na 500 mln USD za jedną jednostkę. Obniżenie kosztów wynikało również ze znaczących zmian konstrukcyjnych i w wyposażeniu. Zrezygnowano z urządzeń przeładunkowych umożliwiających przeładunek na odległość na rzecz przeładunku burta w burtę, a w to miejsce przewidziano rampę ładunkową. Platforma przystosowana została do przeładunków w systemie flo-flo (*float on/ float off*), ładunków na trzy bazujące na pokładzie poduszki obsługiwane przez pięcioosobową załogę każdy. Dodatkowo z pokładu jednostki mają operować dwa śmigłowce wielozadaniowe *Sikorsky MH-53* dla których przewidziano hangar oraz duży pokład startowy.

Platforma ma służyć jako kluczowy punkt styku między bazą morską a jednostkami desantowymi, przemieszczającymi siły i środki jednostek ekspedycyjnych na brzeg. Jednostka, zgodnie z założeniami ma przyjmować sprzęt i środki materiałowe z jednostek zaopatrzeniowych i umożliwiać ich przeładunek na szybkie jednostki desantowe (*HSV high speed vessel*) lub poduszki desantowe (*LCAC landing crat, air cushioned*).

Planowe zdolności przeładunkowe platformy powinny wynosić maksymalnie 1500 ton ładunków na dobę dla sił zaangażowanych na brzegu w działania o wysokiej intensywności lub dla innych sił morskich działających w podstawowym rejonie zabezpieczanym przez platformę lub nawet poza nim.

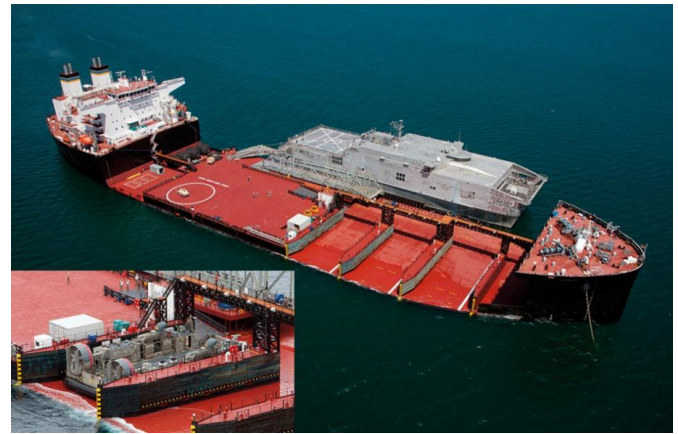
W sierpniu 2010 roku, stocznia *National Steel and Shipbuilding Company* z San Diego uzyskała kontrakt na 115.000.000 dolarów na zaprojektowanie i budowę pierwszej mobilnej platformy logistycznej. Budowa pierwszej jednostki rozpoczęła się w lipcu 2011 roku. Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych zaplanowała wprowadzenie do linii do 2015 roku trzech specjalistycznych platform logistycznych, tzw. *MLP Mobile Landing Platform*. natomiast docelowo planowanych jest pięć takich jednostek.

Jednostka ma długość 239,3 m, szerokość 50 m i zanurzenie 12 m docelowo dysponuje nośnością pełną do 80000 ton. Jednostka ma możliwości transportu 380 ton wody pitnej oraz ok. 2000 ton paliwa. Na jednostce można zakwaterować również dodatkowy personel⁷. Rys. 5 przedstawia pierwszą z serii jednostkę *USNS⁸ Montford Point T-MLP-1*.

Pierwsza z nowobudowanych platform *USNS Montford Point T-MLP-1* jest w służbie od 13 czerwca 2014, kiedy to przeszła pomyślnie próby polegające na załadunku wozów bojowych na cumujące w dokach na pokładzie poduszki desantowe i wysadzenie ich na wybrzeżu. Jednostka uczestniczyła też w ćwiczeniach u wybrzeży południowej Kalifornii pod kryptonimem *Rim of the Pacific 2014*.

Kolejną jednostką, która do chwili obecnej jest budowana jest *USNS John Glenn (T-ESD-2)*, a planowana jest jeszcze jedna jednostka tego typu.

Platformy logistyczne weszły w skład Dowództwa Morskiego Transportu Strategicznego (*Military Sealift Command MSC*), a każda jednostka ma być obsługiwana przez cywilną załogę liczącą 34 pracowników *MSC*.



Rys. 5. Platforma *USNS Montford Point T-MLP-1* podczas współpracy z *JHSV*.

Źródło: <http://thebrigade.com/2015/05/27/navy-introduces-game-changing-mobile-landing-platform-15-hq-photos/>

3. WYSUNIĘTA ETAPOWA BAZA PŁYWAJĄCA

Rozpatrywano wiele koncepcji pozyskania właściwej jednostki, która by mogła z powodzeniem pełnić rolę AFSB. Jedną z nich było wykorzystanie szybkiej jednostki typu RORO (*Roll-on / roll-off*) podległej Dowództwu Morskiego Transportu Strategicznego. Drugim rozwiązaniem była przebudowa i przystosowanie do potrzeb AFSB, planowanego do wycofania ze służby, lotniskowca z napędem konwencjonalnym *USS Constellation (CV-64)*. Przebudowa miała obejmować zmniejszenie przedziału siłowni okrętowej i zmiany układu napędowego z czterech wałów i śrub napędowych do dwóch. Ograniczeniu miała również ulec liczba załogi. Trzecią opcją było pozyskanie standardowej jednostki handlowej i przystosowanie jej do zadań jakie ma realizować wysunięta pływająca baza etapowa. W ramach tej opcji rozpatrywano trzy warianty.

Pierwszy to wycarterowanie i modyfikacja kontenerowca należącego do zagranicznego armatora. W założeniach jednostka powinna zostać w czasie 8 miesięcy dostosowana do potrzeb pełnienia funkcji AFSB i czarterowana przez okres 5 lat, po których Dowództwo Morskiego Transportu Strategicznego powinno przywrócić jednostkę do pierwotnej konfiguracji. Taka opcja nie mogła jednak zostać przyjęta, ponieważ amerykańskie przepisy, ustanowione w celu ochrony rodzimego przemysłu stoczniowego, zabraniają pozyskiwania jednostek na potrzeby sił morskich od zagranicznych armatorów lub w zagranicznych stoczniach. Na jednostce, pokład śmigłowcowy miał być podzielony w 2/3 długości jednostki nadbudówka dla pilotów. Dziobowy pokład, o wymiarach 200 m na 37 m miał dysponować lądowiskami dla 10 śmigłowców, rufowy natomiast o wymiarach 120 m na 37 m dla 5 śmigłowców. Na okręcie przewidziane były pomieszczenia dla 1000 żołnierzy piechoty morskiej. W kadłubie miał mieścić się hangar na 30 śmigłowców, ładownie na 150 dwudziestostopowych kontenerów i magazyny amunicyjne. W modułowej, sześciopokładowej nadbudówce miały mieścić się pomieszczenia dowodzenia i kontroli operacji. Firma *Maersk Line Ltd.* zaproponowała wariant uwzględniający modyfikację kontenerowca klasy S. Zdaniem przedstawicieli firmy statek o długości 350 m i szerokości 42 m mógłby być zbudowany stosunkowo niewielkim kosztem w czasie 18 miesięcy. W okresie od marca do lipca 2004 zmodyfikowana jednostka *USNS GySgt. Fred W. Stockham*, która pierwotnie była wybudowana jako *MV Lica Maersk* wspierała globalną wojnę z terroryzmem.

Kolejną propozycją było zastosowanie, po dokonaniu niezbędnych modyfikacji, barkowca typu *LASH (lighter aboard ship)*. Zmiany miały dotyczyć przebudowania pokładu na lądowisko, budowy

⁷ *Jane's Fighting Ships' 2013-2014*, S. Saunders RN, Jane's Information Group, s. 964.

⁸ *USNS - UNITED STATES NAVAL SHIP*

hangaru, magazynów, wind, warsztatów obsługowo-remontowych, systemów tankowania i uzbrajania statków powietrznych oraz systemów umożliwiających dowodzenie i kontrolę sił.

Ostatecznie podobnie jak w przypadku pierwszych dwóch jednostek, tak i konstrukcja *MLP-3* i *MLP-4* jest zaprojektowana w oparciu o kadłub komercyjnego tankowca klasy Alaska.

Jednak *USNS Lewis B. Puller* i siostrzana jednostka (*MLP-4*) będą się znacznie różnić od pierwszych dwóch statków mobilnych platform logistycznych *USNS Montford Point* i *USNS John Glenn*.

Jednostka o długości całkowitej 233 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 7,8 m, ma mieć nośność do 78 tys. ton. Spalinowo-elektryczny, zintegrowany system napędowy pozwoli na osiągnięcie prędkości do 15 węzłów oraz zasięgu do 9500 mil morskich. Na rys. 6 przedstawiona została wysunięta etapowa baza pływająca *USNS Lewis B. Puller*.



Rys. 6. Wysunięta etapowa baza pływająca *USNS Lewis B. Puller*

Źródło: <http://www.nassco.com/news-center/galleries/usn-dc/mlp-galleries/mlp3-22.html>

Wariant AFSB przeznaczony jest do wypełniania na morskim teatrze działań czterech podstawowych funkcji: zapewnienie bazy lotnictwa, przyjęcia zaopatrzenia z jednostek transportowych, przerzutu techniki wojskowej i zaopatrzenia w rejon prowadzonych działań oraz dowodzenia i kontroli.

Te pozbawione systemów uzbrojenia jednostki będą wyposażone w systemy obrony biernej oraz systemy umożliwiające prowadzenie działań w operacjach specjalnych i misjach ekspedycyjnych. Na jednostce możliwe będzie zakwaterowanie dodatkowego personelu w liczbie 298 pracowników związanych z charakterem prowadzonej operacji.

Każdy statek będzie wyposażony w pokład śmigłowcowy o długości 100 m wyposażony w dwie windy do transportu śmigłowców oraz jedną windę do transportu kontenerów.

Na jednostce będzie zaokrętowanych 1000 żołnierzy piechoty morskiej oraz 30 śmigłowców różnych typów. W założeniach przyjęto, że mogą to być następujące typy i liczby statków powietrznych: 12 *UH-60 Black Hawk*, 6 *CH-47 Chinook*, 6 *AH-64 Apache Longbow* i 6 *OH-58D Kiowa Warriors*.

Będzie również wyposażona w urządzenia do uzupełniania zapasów podczas przejścia morzem oraz będzie dysponowała magazynami do przechowywania zapasów, w tym również środków bojowych i sprzętu przeznaczonego do realizacji misji.

Załoga jednostki składać się będzie z marynarzy cywilnych w kontraktowanych w ramach umów, jako pracownicy cywilni *Military Sealift Command*

4. września 2015, Sekretarz Marynarki Wojennej Raymond Edwin "Ray" Mabus, Jr. oficjalnie ogłosił, że jednostka będzie miała

nowe oznaczenie, „E” jako jednostka przeznaczona do wsparcia operacji ekspedycyjnych.

Mobilna platforma logistyczna (*MLP*), jako ekspedycyjny dok przeladunkowy będzie miała oznaczenie *ESD* (*Expeditionary Transfer Dock*).

Wysunięta etapowa baza pływająca (*AFSB*), w wariantcie *MLP*, jako ekspedycyjna mobilna baza otrzyma oznaczenie *ESB* (*Expeditionary Mobile Base*).

PODSUMOWANIE

Chociaż porty zapewniają potencjał do zwiększenia możliwości logistycznych podczas różnego typu operacji, to *AFSB* może prowadzić działania globalnie na wodach międzynarodowych, w rejonach prowadzonych operacji.

Mobilna platforma logistyczna (*MLP*) zbudowana w wariantcie wysuniętej etapowej bazy pływającej (*AFSB*) jest zoptymalizowana do obsługi różnorodnych misji morskich z uwzględnieniem możliwości zakwaterowania personelu, przyjmowania dostaw z jednostek transportowych, magazynowania zapasów paliw i środków materiałowych oraz przechowywania, obsługi i remontów techniki wojskowej.

Jednostka ta stanowi wyraźny krok naprzód w zapewnieniu elastycznych możliwości *US Navy* w zakresie zabezpieczenia logistycznego różnorodnych operacji, począwszy od misji humanitarnych poprzez operacje wspierania i wymuszania pokoju po konflikty zbrojne o niskiej intensywności.

USNS Lewis B. Puller T-AFSB-1 jest pierwszą jednostką dla Marynarki Wojennej stanów Zjednoczonych, która została określona jako wysunięta etapowa baza pływająca *Afloat Forward Staging Base (AFSB)*.

Jednostka planowana jest do zastąpienia w 2016 roku okrętu desantowego typu *Austin USS Ponce (LPD-15)*, który w przyszłym roku zakończy 45 lat służby. *USNS Lewis B. Puller* wejdzie w skład Piątej Floty na Zatoce Perskiej.

Pływające wysunięte bazy pośrednie przeznaczone są do wspierania różnorodnych misji o niskiej intensywności działań. Wprowadzenie do linii tych jednostek pozwoli na lepsze, zgodne z ich przeznaczeniem wykorzystanie drogich, o wysokiej wartości bojowej okrętów desantowych.

Kolejna z jednostek *MLP 4*, budowana jest również w wariantcie *AFSB*, a piąta *AFSB* planowana jest na 2017 rok.

BIBLIOGRAFIA

1. *Alliance Maritime Strategy*, http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_75615.htm
2. Berge K., *A Changing Maritime Environment*, NATO Maritime Security and Defence Conference, Hamburg 2012.
3. Clark V., *Sea Power 21*, „USNI Proceedings” 10/2002
4. *Defense Science Board. Task Force on Sea Basing*, Department of Defense., USA, Washington DC, August 2003
5. <http://thebrigade.com/2015/05/27/navy-introduces-game-changing-mobile-landing-platform-15-hq-photos/>
6. <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/mob.htm>
7. <http://www.nassco.com/news-center/galleries/usn-dc/mlp-galleries/mlp3-22.html>
8. *Jane's Fighting Ships' 2013-2014*, S. Saunders RN, Jane's Information Group
9. Koch A., *US Navy outlines vision for Sea Power 21 concept*, „Jane's Defence Weekly”, 24/2002
10. *SeaBasing logistics enabling concept*, Department of The Navy, Office of The Chief of Naval Operations, Washington DC, December 2006

11. Wilson J., „Battle Island”, Popular Mechanics, April 2003,
12. Zieliński T., *Wybrane obszary transformacji sił zbrojnych Sojuszu Północnoatlantyckiego w aspekcie rozwoju zdolności ekspedycyjnych*, „Zeszyty Naukowe AON” 2/2010, Warszawa 2010,

AFLOAT FORWARD STAGING BASE MODERN LOGISTIC UNIT FOR EXPEDITIONARY OPERATION SUPPORT

Abstract

Conducting long-term activities in areas distant from their own and allies forces bases is necessary to organize logistic hubs enabling efficient support forces. Concept of basing in the sea has been developed in order to support forces in areas where developing coastal bases is impossible. As a consequence, several variants of mobile platforms have been developed for the transfer of logistics functions from land to the sea.

From among of many variants of units two projects, elaborated on commercial fleets operating in Alaska-type oil tankers, were introduced. Project of mobile logistic platform was the first one. In sequential years, after modification of operational requirements, the construction of afloat forward staging base began.

Variants of currently build for United States Navy modern units designed for logistic support of expeditionary operations, are presented in the article.

Autor:

dr hab. **Andrzej Bursztyński** – Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.