

513330



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON ucwn. 4905/97

JAWNE

Do użytku służbowego

Egz. Nr 50

WYBRANE ASPEKTY DOKTRYNY SIŁ POWIETRZNYCH NATO



49774

WARSZAWA

1997

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ
KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH

PRZEKLASYFIKOWANO
Protokół Nr 54305

AON wewn. 4905/97



JAWNE

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

50

Egz. nr

WYBRANE ASPEKTY DOKTRYNY
SIŁ POWIETRZNYCH NATO

Zespół autorski:

płk dr pil. Stanisław ZAJAS

mjr dypl. nawig. Jacek NOWAK

kpt. dypl. nawig. Eugeniusz CIEŚLAK

kpt. dypl. pil. Jerzy GRUSZCZYŃSKI

SPIS TREŚCI

	str.
Wstęp	5
1. PODSTAWOWE POJĘCIA, TERMINY I SKRÓTY	6
2. SIŁY POWIETRZNE NATO W EUROPIE	14
3. OGÓLNE ZASADY UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH NATO	35
4. OGÓLNE ZASADY DOWODZENIA SIŁAMI POWIETRZNYMI NATO	41
5. DZIAŁANIA BOJOWE LOTNICTWA TAKTYCZNEGO NATO	61
5.1. Walka o przewagę w powietrzu	63
5.2. Lotnicza izolacja rejonu działań bojowych	76
5.3. Wsparcie lotnicze sił lądowych	79
5.4. Taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich	85
5.5. Rozpoznanie powietrzne	86
6. POŁĄCZONE (KOMBINOWANE) DZIAŁANIA LOTNICTWA TAKTYCZNEGO NATO	91
7. OGÓLNE ZASADY KONTROLI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	115
Zakończenie	126
Bibliografia	127

[The body of the page is mostly blank, suggesting the text is either extremely faint or has been redacted.]

WSTĘP

Rozwój sytuacji politycznej, jaka kształtuje się w ostatnim okresie w Europie, wyraźnie wskazuje, że pod koniec XX wieku Polska stanie się członkiem NATO i Unii Europejskiej. Powoduje to, iż nasz kraj i siły zbrojne będą musiały spełnić szereg wymagań wynikających z uczestnictwa w wymienionych organizacjach. Dotyczy to w równym stopniu potrzeby reorganizacji gospodarki jak i sił zbrojnych w celu dostosowania do standardów zachodnioeuropejskich. Siły zbrojne muszą spełniać nie tylko kryterium interoperacyjności, ale również być przygotowane do wykorzystania zgodnie z ogólnymi zasadami obowiązującymi wszystkie państwa członkowskie Paktu Północnoatlantyckiego. Zatem pierwszym krokiem jest poznanie teoretycznych zasad użycia sił zbrojnych NATO, a w szczególności zasad użycia rodzajów sił zbrojnych.

Niniejszy podręcznik jest wyjściem naprzeciw takim zapotrzebowaniom. Zawarto w nim bowiem najważniejsze ustalenia dotyczące użycia sił powietrznych w konflikcie wojennym. Przy tym główny nacisk położono na zaprezentowanie głównych elementów i zasad użycia lotnictwa taktycznego NATO.

Bazą do ustalenia treści rozdziałów były dokumenty normatywne obowiązujące w NATO. Głównym z nich była „Taktyczna doktryna powietrzna NATO” (NATO Tactical Air Doctrine) zawarta w dokumencie ATP-33 (B).

W niniejszym materiale dokonano tłumaczenia oraz podjęto próbę ujednoczenia podstawowych definicji, pojęć i terminów. W poszczególnych rozdziałach przedstawione są zasady użycia i dowodzenia siłami powietrznymi NATO w Europie oraz ich organizacja. Dokonano również analizy zadań lotnictwa taktycznego NATO i zaprezentowano sposób wykonania przez nie zadań w formie połączonych działań lotnictwa taktycznego, jak również wskazano zasady kontroli przestrzeni powietrznej.

Podręcznik jest materiałem o charakterze studium przeznaczonym dla studentów studiów dyplomowych, słuchaczy kursów podyplomowych i doktoranckich oraz kadry naukowo-dydaktycznej Akademii Obrony Narodowej. Może być również wykorzystany przez oficerów zainteresowanych dowództw sił powietrznych.

1. PODSTAWOWE POJĘCIA, TERMINY I SKRÓTY

Organizacja i szkolenie bojowe użycia sił zbrojnych NATO normowane jest szeregiem umów i przyjętych wspólnie standardów. Podobnie jak inne rodzaje sił zbrojnych również siły powietrzne NATO posiadają własną doktrynę¹, a w zasadzie, szereg doktryn normujących podstawowe działania sił powietrznych sojuszu.

W przypadku taktycznych sił powietrznych najważniejszym dokumentem normatywnym jest **Taktyczna Doktryna Powietrzna (ATP-33B NATO Tactical Air Doctrine)**. Jest to zbiór podstawowych zasad określających użycie sił powietrznych w taktycznych działaniach powietrznych.

Działania prowadzone przez sojusznicze siły NATO dzielą się ze względu na ilość rodzajów sił zbrojnych i przynależność państwową wojsk na:

- **działania połączone (joint operations);**
- **sojusznicze działania połączone (combined operations)².**

Działania połączone (joint operations) to takie działania, w których biorą udział elementy (pododdziały, oddziały, stanowiska dowodzenia itd.) więcej niż jednego rodzaju sił zbrojnych należące do tego samego państwa. Jeżeli nie wszystkie rodzaje sił zbrojnych biorą udział w działaniach należy sprecyzować (np. Joint Army - Navy).

Sojusznicze działania połączone (combined operations) to takie działania, w których biorą udział elementy więcej niż jednego rodzaju sił zbrojnych więcej niż jednego państwa członkowskiego NATO. W przypadku, gdy nie wszystkie rodzaje sił zbrojnych bądź państwa biorą udział w działaniach należy sprecyzować, które to ro-

¹ Określenie doktryna w tym użyciu jest najbardziej zbliżona do pojęcia „regulamin walki” czy „regulamin działań”.

² W dosłownym tłumaczeniu „kombinowane”.

dzaje sił lub państwa (np. Combined Navies). Według takiej samej zasady, klasyfikowane są połączone sztaby, dowództwa instytucje itp.

Działania wojenne według poglądów NATO mogą być prowadzone na trzech poziomach (szczeblach):

- **strategicznym;**
- **operacyjnym;**
- **taktycznym.**

Szczebel strategiczny to taki, na którym grupy państw określają swoje cele narodowego bądź międzynarodowego bezpieczeństwa i wykorzystują wszystkie dostępne środki (w tym militarne) dla ich osiągnięcia.

W przypadku NATO szczebel strategiczny stanowią min. Rada Północnoatlantycka , Komitet Wojskowy Paktu Północnoatlantyckiego.

Szczebel operacyjny to szczebel działań wojennych , na którym są planowane , organizowane i prowadzone kampanie i główne operacje w celu osiągnięcia celów strategicznych na obszarze operacji lub teatrze działań wojennych. W NATO działania operacyjne planują: Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych w Europie (SEACEUR), głównodowodzący głównych dowództw (CINCENT, CINNORTHWEST i CINSOUTH) oraz podporządkowani im dowódcy głównych dowództw (w Regionie Centralnym LANDCENT, AIRCENT, BALTOP)

Szczebel taktyczny , to taki szczebel działań wojennych , na którym są planowane, organizowane i prowadzone działania bojowe dla osiągnięcia celów walki przez związki taktyczne czy oddziały.

W siłach lądowych NATO szczebel taktyczny stanowią jednostki organizacyjne do korpusu włącznie , natomiast w siłach powietrznych szczebel ten tworzą Tymczasowe Połączone Ośrodki Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (ICAOC) wraz z podporządkowanymi im siłami.

Taktyczne działania powietrzne to skoordynowane użycie sił powietrznych z siłami lądowymi i (lub) siłami morskimi w celu:

- wywalczenia i utrzymania przewagi w powietrzu;
- uniemożliwienia manewru siłom przeciwnika do rejonu działań bojowych i w strefie działań bojowych;
- wykrycia i zwalczania sił przeciwnika i elementów infrastruktury;
- udziału w osiąganiu celów działań sił lądowych bądź morskich w sojuszniczych działaniach połączonych bądź działaniach połączonych (combined joint operations).

Podstawowe rodzaje działań powietrznych to:

- walka o przewagę w powietrzu (Counter Air);
- izolacja lotnicza (Air Interdiction), rozumiana jako lotnicza izolacja rejonów działań bojowych;
- ofensywne wsparcie lotnicze (Offensive Air Support), rozumiane jako wsparcie lotnicze sił lądowych;
- taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich (Tactical Air Support for Maritime Operations);
- rozpoznanie i obserwacja (Reconnaissance and Surveillance), rozumiane jako taktyczne rozpoznanie powietrzne i rozpoznanie powietrzne (obserwacja) pola walki;
- taktyczny transport powietrzny (Tactical Air Transport);
- zabezpieczenie działań powietrznych (Supporting Air Operations).

Pierwszą grupę stanowią działania skierowane przeciwko potencjałowi powietrznemu przeciwnika tzn. siłom i środkom które mogą być wykorzystywane w walce o osiągnięcie i utrzymanie przewagi w powietrzu. Dotyczy to nie tylko sił powietrznych przeciwnika lecz również środków przeciwlotniczych sił lądowych czy morskich.

Walka o przewagę w powietrzu (Counter Air Operations) jest definiowana jako działania powietrzne przeciwko potencjałowi powietrznemu przeciwnika (ofensywnemu i defensywnemu) - prowadzone w celu wywalczenia i utrzymania pożądanego stopnia przewagi w powietrzu.

Działania te dzielą się na :

- ofensywną (zaczepną) walkę z siłami powietrznymi przeciwnika (Offensive Counter Air - OCA);
- defensywną (obronną) walkę ze środkami napadu powietrznego w powietrzu (Defensive Counter Air - DCA).

Drugą grupę stanowią działania przeciwko potencjałowi lądowemu (morskiemu) przeciwnika. Celem tych działań jest niszczenie, obezwładnianie, dezorganizowanie bądź opóźnianie lądowych (morskich) sił przeciwnika.

Do tej grupy zalicza się:

- izolację lotniczą (Air Interdiction - AI);
- wsparcie lotnicze sił lądowych (Offensive Air Support - OAS), w skład którego wchodzi:
 - ⇒ izolacja pola walki (Battlefield Air Interdiction - BAI);
 - ⇒ bezpośrednie wsparcie lotnicze (Close Air Support - CAS).
- taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich (Tactical Air Support for Maritime Operations - TASMO);
- rozpoznanie powietrzne (Air Reconnaissance - AR)

Taktyczny transport powietrzny to przewóz pasażerów i ładunku na obszarze działań w ramach:

- a) działań powietrznodesantowych;
- b) wsparcia logistycznego;
- c) ewakuacji rannych i chorych.

Zabezpieczenie działań powietrznych obejmuje następujące działania:

- walkę radioelektroniczną (Electronic Warfare - EW);

- obezwładnianie środków przeciwlotniczych przeciwnika (Suppression of Enemy Air Defences - SEAD);
- tankowanie w powietrzu (Air - to - Air Refuelling - AAR);
- poszukiwanie i ratownictwo (Search and Rescue Operations);
- specjalne działania powietrzne (Special Air Operations)

Walka radioelektroniczna to działania wojskowe prowadzone w celu wykorzystania spektrum elektromagnetycznego, obejmujące wykrywanie i identyfikowanie sygnałów elektromagnetycznych oraz użycie energii elektromagnetycznej do zakłócania urządzeń radioelektronicznych w celu uniemożliwienia bądź ograniczenia działań przeciwnika oraz zapewnienia swobody działań sił własnych.

Poszukiwanie i ratownictwo to wykorzystanie statków powietrznych, pojazdów lądowych i morskich, wyspecjalizowanych zespołów ratowniczych i wyposażenia do poszukiwania i ratowania ludzi w niebezpieczeństwie na lądzie bądź na morzu.

Specjalne działania powietrzne są definiowane jako działania prowadzone na jakimkolwiek poziomie konfliktu w celu wsparcia (zabezpieczenia) działań niekonwencjonalnych, tajnych bądź wojny psychologicznej.

Podstawowe skróty dotyczące użycia taktycznych sił powietrznych NATO

- **ACA** - Airspace Control Authority - dowódca odpowiedzialny za kontrolę przestrzeni powietrznej;
- **ACM** - Airspace Control Means - środki kontroli przestrzeni powietrznej;
- **ACMREQ** - Airspace Control Means Request - zapotrzebowanie na środki kontroli przestrzeni powietrznej;
- **ACO** - Airspace Control Order - rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej;
- **ACP** - Airspace Control Plan - plan kontroli przestrzeni powietrznej;
- **ACS** - Airspace Control System - system kontroli przestrzeni powietrznej;
- **AI** - Air Interdiction - lotnicza izolacja rejonu działań bojowych;

- **AIRCENT** - Allied Air Force Central Europe - Połączone Siły Powietrzne NATO w Europie Centralnej;
- **ALO** - Air Liaison Officer - oficer łącznikowy lotnictwa;
- **AOCC** - Air Operations Coordination Centre - ośrodek koordynacji działań powietrznych (działań lotnictwa);
- **AR** - Air Route - Droga lotnicza;
- **ARM** - Anti Radiation Missile - raketowy pocisk przeciwradiolokacyjny;
- **ASC** - Airspace Control - Kontrola przestrzeni powietrznej;
- **ATP** - Allied Tactical Publication - wydawnictwa NATO dotyczące bojowego użycia sił;
- **ATS** - Air Traffic Service - Służba ruchu lotniczego;
- **BAI** - Battlefield Air Interdiction - izolowanie pola walki;
- **BDZ** - Base Defence Zone - Strefa obrony bazy lotniczej;
- **BR** - Battlefield Reconnaissance - rozpoznanie powietrzne pola walki;
- **CAA** - Counter Air Attack - uderzenia lotnicze;
- **CAS** - Close Air Support - bezpośrednie wsparcie lotnicze;
- **CL** - Coordination Level - poziom koordynacji;
- **COM** - Commander - dowódca np. COMAIRCENT;
- **CRC** - Control and Reporting Centre - ośrodek kontroli i powiadamiania;
- **Execution** - wykonywanie zadań;
- **FAC** - Forward Air Controller - oficer naprowadzania lotnictwa;
- **FAOR** - Fighter Area of Responsibility - strefa odpowiedzialności LM;
- **FLOT** - Forward Line of Own Troops - przednia linia wojsk własnych;
- **FSCL** - Fire Support Coordination Line - linia koordynacji wsparcia ogniowego;

- **GLO** - Ground Liaison Officer - oficer łącznikowy sił lądowych;
- **HIDACZ** - High Density Airspace Control Zone - strefa intensywnej kontroli przestrzeni powietrznej;
- **HQ** - Headquarter - dowództwo (stanowisko dowodzenia) np. HQAIRCENT;
- **ICAOC** - Interim Combined Air Operations Centre - tymczasowy połączony ośrodek dowodzenia działaniami powietrznymi;
- **IFF** - Identification Friend or Foe - rozpoznanie „swoj - obcy”;
- **Immediate Missions** - wyloty bojowe na wezwanie z pola walki;
- **LANDCENT** - dowódca sił lądowych Europy Centralnej;
- **LLTR** - Low Level Transit Route - niska droga tranzytowa;
- **MEZ** - Missile Engagment Zone - strefa ognia wojsk raketowych;
- **NLT** - Not Later Than - nie później niż;
- **OAS** - Offensive Air Support - ofensywne wsparcie lotnicze sił lądowych;
- **Planning** - planowanie;
- **Pre-Planned Missions** - wyloty bojowe wcześniej zaplanowane;
- **PTAD** - Primary Tactical Air Direction Frequncency - podstawowa częstotliwość powietrznej sieci dowodzenia lotnictwa taktycznego;
- **Recce** - Reconnaissance - rozpoznanie;
- **Reporting** - meldowanie;
- **Requesting** - zapotrzebowanie;
- **RIPL** - Reconnaissance and Interdiction Planning Line - linia koordynacji rozpoznania i izolowania;
- **ROZ** - Restricted Operations Zone - zastrzeżona strefa działań;
- **RRP** - Remote Radar Post - wysunięty posterunek radiolokacyjny;

- **SACA** - Subarea Airspace Control Authority - dowódca odpowiedzialny za kontrolę przestrzeni powietrznej podobszaru;
- **SACO** - Standing Airspace Control Order - stały rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej;
- **SC** - Special Corridor - korytarz specjalny;
- **SCL** - Special Configuration Loading - wariant uzbrojenia;
- **SL** - Safe Line - linia bezpieczeństwa;
- **STAD** - Secondary Tactical Air Direction Frequency - zapasowa częstotliwość powietrznej sieci dowodzenia lotnictwa taktycznego;
- **TACP** - Tactical Air Control Party - grupa dowodzenia lotnictwem taktycznym
- **TAR** - Tactical Air Reconnaissance - taktyczne rozpoznanie powietrzne;
- **Tasking** - stawianie zadań;
- **TASMO** - Tactical Air Support of Maritime Operations - taktyczne wsparcie lotnicze operacji morskich;
- **TC** - Transit Corridor - korytarz przelotowy;
- **TGT** - Target - cel, obiekt uderzenia;
- **TL** - Traverse Level - poziom przejścia;
- **TMRR** - Temporary Minimum Risk Routes - okresowe drogi minimalnego ryzyka;
- **TOT** - Time on Target - czas nad celem;
- **TRP** - Time Reference Point - punkt wyjścia w czasie;
- **TS** - Time Slot - przerwa czasowa

2. SIŁY POWIETRZNE NATO W EUROPIE

Obecna organizacja sił zbrojnych NATO sprawia, że są one zdolne do wykonania każdego zadania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny. Naczelnym celem Sojuszu pozostaje niezmiennie utrzymanie odpowiedniego poziomu gotowości bojowej sił zbrojnych oraz przygotowanie do kolektywnego działania w ramach wspólnej obrony. Cel ten Sojusz urzeczywistnia na codzień w praktycznych rozwiązaniach pozwalających przy tym państwom członkowskim NATO szeroko korzystać z politycznych, wojskowych i materialnych dobrodziejstw wspólnej obrony. Rozwiązania te to przede wszystkim Zintegrowana Struktura Wojskowa Sojuszu oraz współpraca i koordynacja wspólnej obrony z obroną poszczególnych państw członkowskich. Głównymi cechami zintegrowanej struktury są: kolektywne planowanie sił zbrojnych; stacjonowanie wojsk poza ojczystym terytorium, w koniecznych wypadkach na zasadzie wzajemności; jednolite postępowanie w sytuacjach kryzysowych i działania wspierające; procedury konsultacyjne; wspólne standardy uzbrojenia, ćwiczeń i logistyki, a w ślad za tym wspólne manewry, sprzęt wojskowy, infrastruktura i współpraca logistyczna.

Wszystkie państwa członkowskie Sojuszu wydzielają siły zbrojne do Zintegrowanej Struktury Dowodzenia Wojskowego NATO, z wyjątkiem Islandii (kraj ten nie ma sił zbrojnych) oraz Francji i Hiszpanii, wobec których stosuje się oddzielne rozwiązania w kwestii współpracy i koordynacji działań.

Siły zbrojne będące w dyspozycji NATO dzielą się obecnie na trzy grupy:

- siły reagowania NATO (NATO Reactions Forces);
- główne siły obrony (Main Defence Forces);
- siły wzmocnienia (Augmentation Forces).

Siły reagowania stanowiące 10 - 15% ogólnego stanu osobowego to wszechstronne, mobilne jednostki wszystkich rodzajów wojsk, utrzymywane na wyższym stopniu gotowości bojowej, zdolne do natychmiastowego użycia w razie kryzysu. Składają się

z Sił Natychmiastowego Reagowania (Immediate Reaction Forces - IRF) oraz Sił Szybkiego Reagowania (ACE Rapid Reaction Forces - ARRF).

W skład Sił Natychmiastowego Reagowania (IRF) wchodzi wojska lądowe, powietrzne i marynarka wojenna. Lądowe Siły Natychmiastowego Reagowania (IRF /Land/) zastąpią istniejące dotychczas Lądowe Siły Manewrowe Dowództwa PSZ NATO w Europie (ACE Mobile Forces /Land/). Powietrzne Siły Natychmiastowego Reagowania (IRF /Air/) będą się składać z wybranych narodowych jednostek o podwyższonej gotowości bojowej. Morskie Siły Natychmiastowego Reagowania (IRF /Naval/) składają się ze Stałych Sił Morskich Atlantyku (Standing Naval Force Atlantic - STANAVFORLANT), Stałych Sił Morskich Morza Śródziemnego (Standing Naval Force Mediterranean - STANAVFORMED) oraz Stałych Sił Morskich Strefy Kanału La Manche (Standing Naval Force Channel - STANAVFORCHAN).

W skład Sił Szybkiego Reagowania (ARRF) wchodzi również wszystkie rodzaje wojsk. Z wojsk lądowych jest sformowany przede wszystkim Korpus Szybkiego Reagowania Dowództwa PSZ NATO w Europie (ACE Rapid Reaction Corps - ARRC). Siły powietrzne i morskie będą wydzielone z jednostek narodowych o podwyższonej gotowości bojowej.

Główne siły obrony stanowiące około 50% ogólnego stanu osobowego są zasadniczym elementem struktury Sojuszu. W ich skład wchodzi jednostki ze wszystkich rodzajów wojsk, zdolne do odstraszenia przeciwnika i obrony państw NATO przed każdą agresją. Są to międzynarodowe i narodowe formacje o różnym stopniu gotowości bojowej, w tym oddziały o podwyższonym stopniu gotowości, zdolne do natychmiastowego użycia w razie kryzysu.

W skład sił wzmocnienia wchodzi pozostałe wojska o różnym stopniu gotowości bojowej, mogące być użyte w każdym regionie NATO do odstraszenia, rozwiązywania kryzysów lub obrony.

Większość wojsk NATO to konwencjonalne siły zbrojne państw członkowskich należących do Zintegrowanej Struktury Wojskowej. Dzieli się one na podporządkowane operacyjnemu dowództwu i kontroli wyższego dowódcy NATO zgodnie z

ustalonymi procedurami i w określonym czasie oraz na wyznaczone przez poszczególne państwa, które w razie potrzeby mogą podlegać operacyjnie i w zakresie kontroli wyższemu dowódcy NATO.

Generalnie rzecz ujmując większość sił zbrojnych NATO w okresie pokoju znajduje się pod kontrolą państw członkowskich. Wyjątkami są: zintegrowane sztaby dowództw NATO, część zintegrowanej obrony powietrznej wraz z Powietrznymi Siłami Wykrywania i Naprowadzania (NATO Airborne Early Warning Forces - NAEWF), niektóre jednostki łączności oraz Stałe Siły Morskie z elementami Sił Reagowania Sojuszu.

Zintegrowana Struktura Dowodzenia NATO obejmuje cały obszar objęty Traktatem Północnoatlantyckim i została podzielona na dwa wyższe dowództwa NATO (Europy i Atlantyku) oraz Grupę Planowania Regionalnego dla terytorium Kanady i Stanów Zjednoczonych.

Kwatera Główna Dowództwa PSZ NATO w Europie mieści się w Casteau koło Mons w Belgii. W skład dowództwa PSZ NATO w Europie wchodzi trzy wyższe dowództwa podległe Naczelnemu Dowódcy PSZ NATO w Europie i są to:

- Dowództwo PSZ NATO Europy Północno-Zachodniej (Allied Forces West Europe - AFNORTHWEST) z siedzibą w High Wycombe (Wielka Brytania). Podlegają mu trzy Główne Dowództwa Podległe (Principal Subordinate Command - PSC), w tym Połączone Siły Powietrzne NATO (PSP NATO) Europy Północno-Zachodniej (Allied Air Forces North Western Europe - AIRNORTHWEST) z siedzibą w High Wycombe (Wielka Brytania).
- Dowództwo PSZ NATO Europy Centralnej (Allied Forces Central Europe - AFCENT) z siedzibą w Brunssum (Holandia). Podlegają mu trzy PSC, w tym PSP NATO Europy Środkowej (Allied Air Forces Central Europe - AIRCENT) z siedzibą w Ramstein (Niemcy) oraz Sojusznicze Siły Obszaru Cieśnin Bałtyku (Allied Forces Baltic Approaches - BALTAP) (podlegające CINCENT w odniesieniu do sił powietrznych i lądowych oraz CINCNORTHWEST w odniesieniu do sił morskich i lotnictwa morskiego) z siedzibą w Karup (Dania).

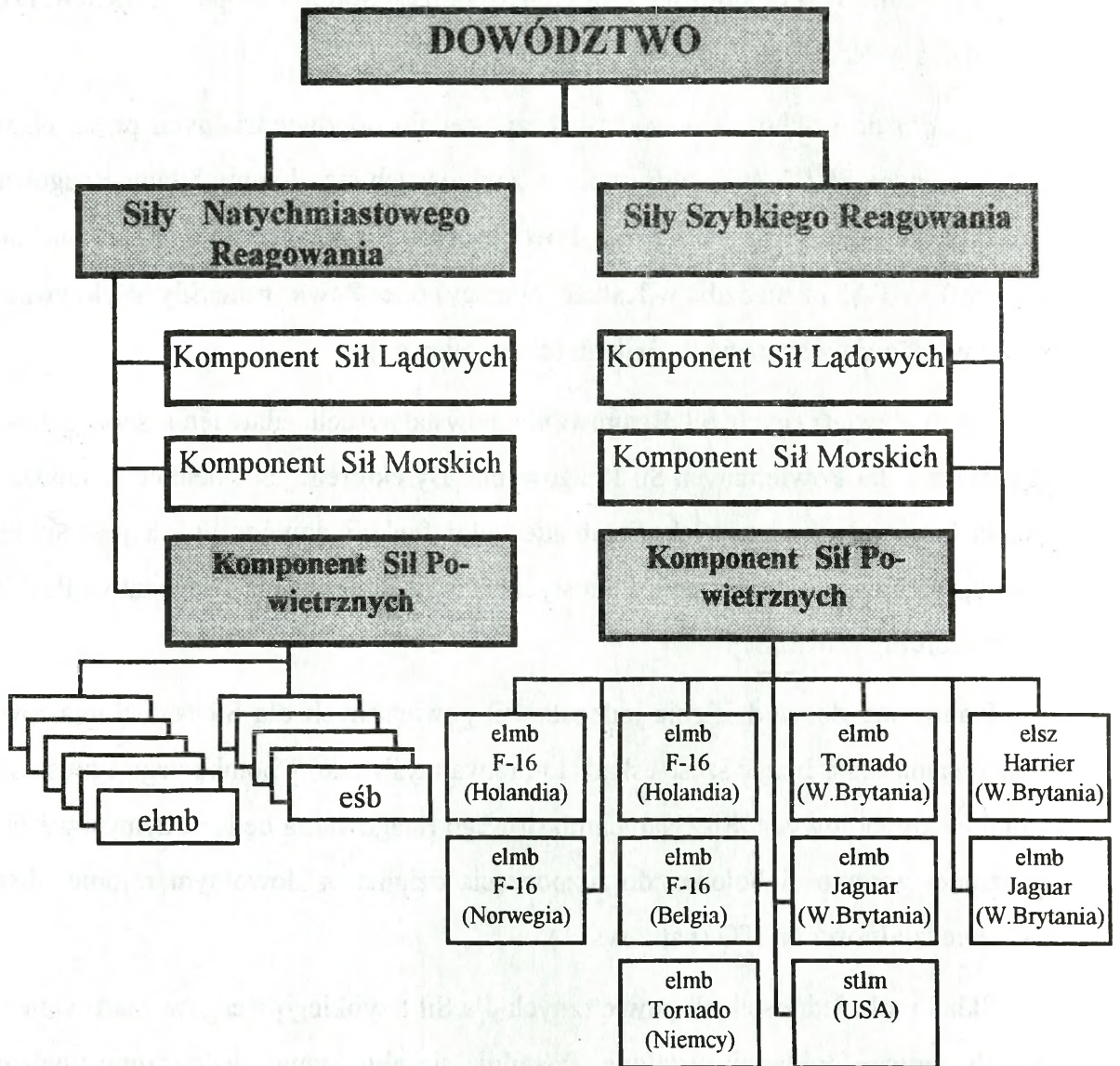
- Dowództwo PSZ NATO Europy Południowej (Allied Forces Southern Europe - AFSOUTH) z siedzibą w Neapolu (Włochy). Podlega mu sześć PSC, w tym PSP NATO Europy Południowej (Allied Air Forces South Europe - AIRSOUTH) z siedzibą w Neapolu (Włochy).

Ponadto do sztabów i dowództw bezpośrednio odpowiedzialnych przed Naczelnym Dowódcą PSZ NATO w Europie, a zajmujących się głównie Siłami Reagowania zaliczają się między innymi - **Sztab Powietrznych Sił Reagowania** (Reaction Forces Air Staff - RFAS) z siedzibą w Kalkar (Niemcy) oraz **Powietrzne Siły Wykrywania i Naprowadzania** z siedzibą w Geilenkirchen (Niemcy).

Sztab Powietrznych Sił Reagowania powstał w celu ułatwienia szczegółowego planowania dla Powietrznych Sił Reagowania. Dyrektorem jest Niemiec w randze generała broni sił powietrznych. Sztab nie pełni funkcji dowódczej, a jego dyrektor podlega szefowi sztabu Zespołu Planistycznego Sił Reagowania Dowództwa PSZ NATO w Europie (ARFPS).

Planowane do wydzielenia jednostki sił powietrznych dla Sił Natychmiastowego Reagowania mają liczyć sześć eskadr lotnictwa myśliwsko - bombowego i pięć eskadr śmigłowców bojowych. Siły Natychmiastowego Reagowania będą utrzymywane w 72-godzinnej gotowości bojowej do rozpoczęcia działań w dowolnym rejonie obszaru odpowiedzialności NATO (patrz rys. 1).

Skład i siła jednostek sił powietrznych dla Sił Szybkiego Reagowania również nie zostały jeszcze dokładnie ustalone. Postuluje się aby Stany Zjednoczone wydzieliły jedno skrzydło lotnictwa taktycznego stacjonujące w Europie, Holandia natomiast zgłosiła już chęć wydzielenia dwóch elmb na samolotach F-16, Wielka Brytania zamierza wydzielić dwie elmb samolotów Jaguar i po jednej eskadrze samolotów Tornado i Harrier. Ponadto w skład tych sił mogą wejść kolejne elmb uzbrojone w samoloty F-16, a pochodzące z Sił Powietrznych Belgii i Norwegii oraz samoloty Tornado Sił Powietrznych Niemiec (patrz rys. 1).



Rys.1. Struktura organizacyjna Sił Reagowania NATO (planowane komponenty sił powietrznych)

Głównym zadaniem Powietrznych Sił Wykrywania i Naprowadzania NATO jest strategiczna kontrola obszaru odpowiedzialności Sojuszu, jednakże coraz częściej są one wykorzystywane do zadań taktycznych (wykrywania i identyfikacji celów powietrznych, poszukiwania i akcji ratowniczo-bojowych, ostrzegania przed zagrożeniami, itp.).

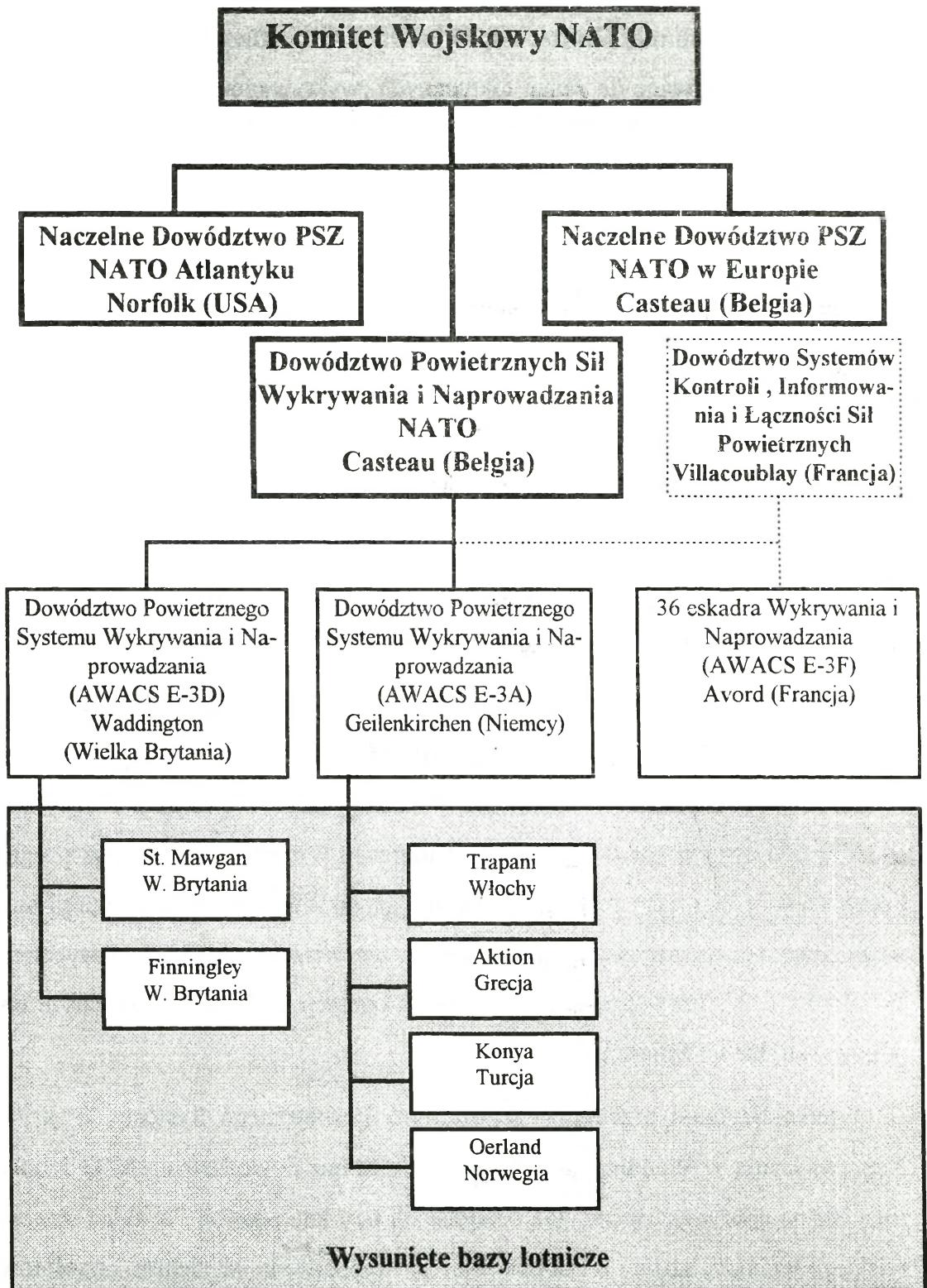
Dowódcą sił jest jednogwiazdkowy generał wyznaczany na okres trzech lat, przeimennie Amerykanin i Niemiec, a są mu podporządkowane:

- Dowództwo Powietrznego Systemu Wykrywania i Naprowadzania w Geilenkirchen (Niemcy);
- Dowództwo Powietrznego Systemu Wykrywania i Naprowadzania w Waddington (Wielka Brytania).

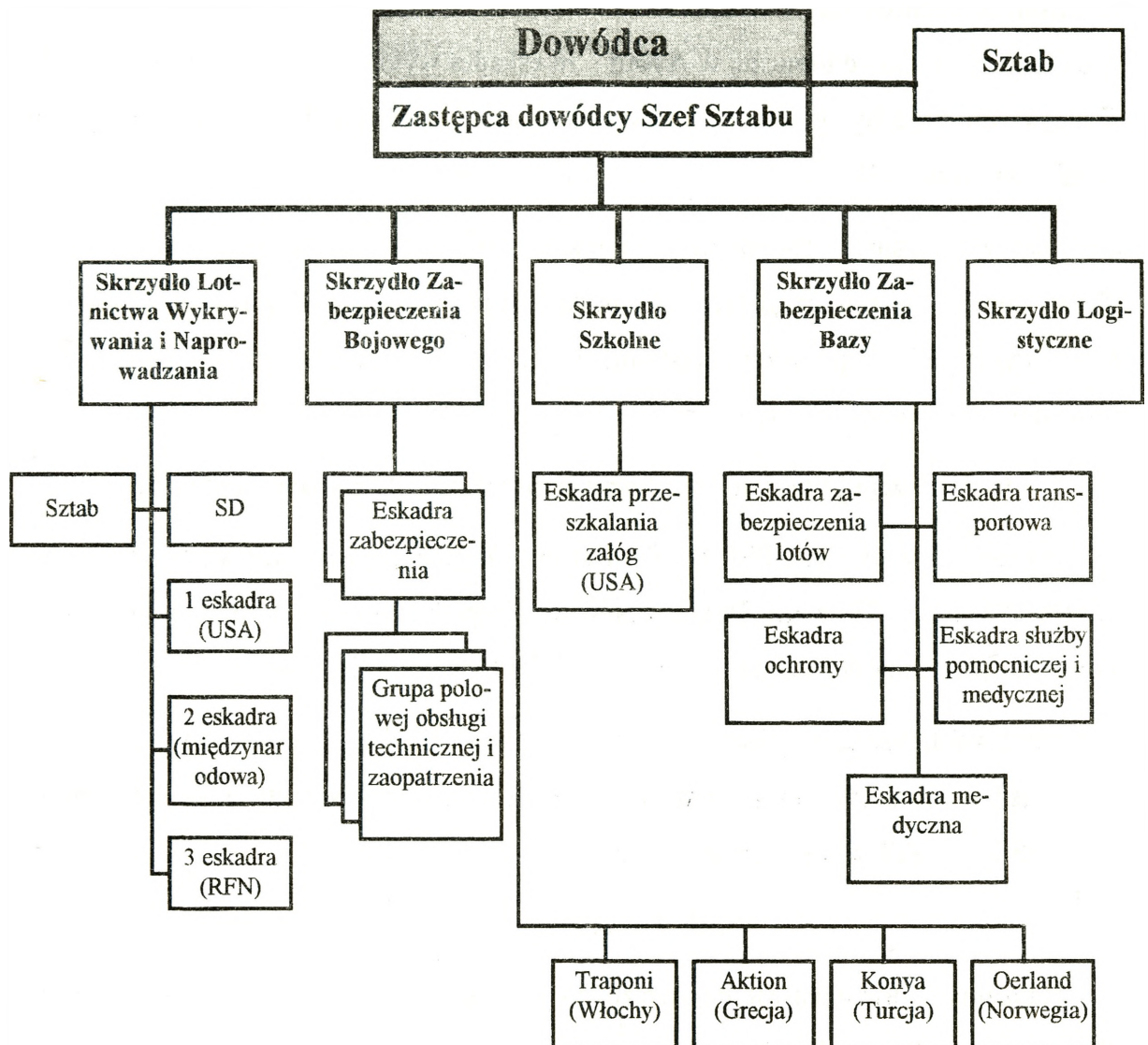
Z Powietrznymi Siłami Wykrywania i Naprowadzania NATO współpracuje narodowy system wykrywania i naprowadzania sił zbrojnych Francji (patrz rys. 2).

W bazie Dowództwa Powietrznego Systemu Wykrywania i Naprowadzania w Geilenkirchen stacjonują główne siły i środki (18 z ogólnej liczby 25 samolotów E-3) oraz niezbędna infrastruktura (patrz rys. 3). Zazwyczaj tylko część z będących tam 18 E-3A znajduje się w bazie lotniczej Geilenkirchen. Większość z nich jest z reguły rozlokowana w jednej z czterech wysuniętych baz we Włoszech, Grecji, Turcji oraz Norwegii. Bazy te, rozmieszczone na flankach, umożliwiają szybkie i elastyczne użycie samolotów E-3 i prowadzenie różnorodnych operacji PSZ NATO na całym obszarze odpowiedzialności Sojuszu.

Wielka Brytania przekazała Dowództwo Powietrznego Systemu Wykrywania i Naprowadzania w Waddington w podporządkowanie dowództwu NATO 1 lipca 1992 roku. Pełną gotowość operacyjną osiągnął on trzy lata później. W skład systemu brytyjskiego wchodzi sztab i 8 eskadra lotnicza wyposażona w siedem samolotów E-3D oraz dwie wysunięte bazy lotnicze.



Rys. 2. Struktura organizacyjna Powietrznych Sił Wykrywania i Naprowadzania NATO



Rys. 3. Organizacja Powietrznego Systemu Wykrywania i Naprowadzania NATO w Geilenkirchen

Za organizację współdziałania z NATO oraz kierowanie narodowym powietrznym systemem wykrywania i naprowadzania odpowiada we Francji Dowództwo Systemów Kontroli, Informowania i Łączności Sił Powietrznych, któremu jest podporządkowana stacjonująca w bazie lotniczej w Avord, 36 eskadra wykrywania i naprowadzania. W wyposażeniu eskadry (gotowość bojową osiągnęła 1 czerwca 1992 roku) znajdują się cztery samoloty E-3F.

Jak już wcześniej wspomniano istniejącym, regionalnym Dowództwom PSZ NATO w Europie na poszczególnych kierunkach (północno-zachodnim, centralnym, południowym) podporządkowano ściśle odpowiadające im komponenty sił powietrznych o międzynarodowym składzie.

Organizacja połączonych sił powietrznych NATO Europy Centralnej

Do działań w składzie PSP NATO Europy Centralnej przewiduje się użyć siły powietrze Niemiec, Holandii, Belgii, Danii, we współdziałaniu z wydzielonymi siłami powietrznymi Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Kanady.

Ich dowództwa są utrzymywane przez państwa członkowskie jako ogniwo łączące ich wojska z siłami NATO, pełnią one również funkcję Głównych Dowództw Podległych (PSC) NATO w razie kryzysu lub wojny.

Siły Powietrzne Niemiec

Naczelnym dowódcą Sił Powietrznych Niemiec (SP Niemiec) jest Inspektor Sił Powietrznych (Bonn). Inspektorowi podlegają:

- Dowództwo Sił Powietrznych (Köln / Wahn);
- Urząd Sił Powietrznych (Köln);
- Dowództwo Zabezpieczenia Działań Sił Powietrznych (Köln);

Z kolei Dowództwu Sił Powietrznych podlegają:

- regionalne Dowództwo Sił Powietrznych „Północ” (Kalkar);
- regionalne Dowództwo Sił Powietrznych „Południe” (Messtetten);

- Dowództwo Służb Dowodzenia Sił Powietrznych (Köln / Wahn);
- Dowództwo Lotnictwa Transportowego (Münster);

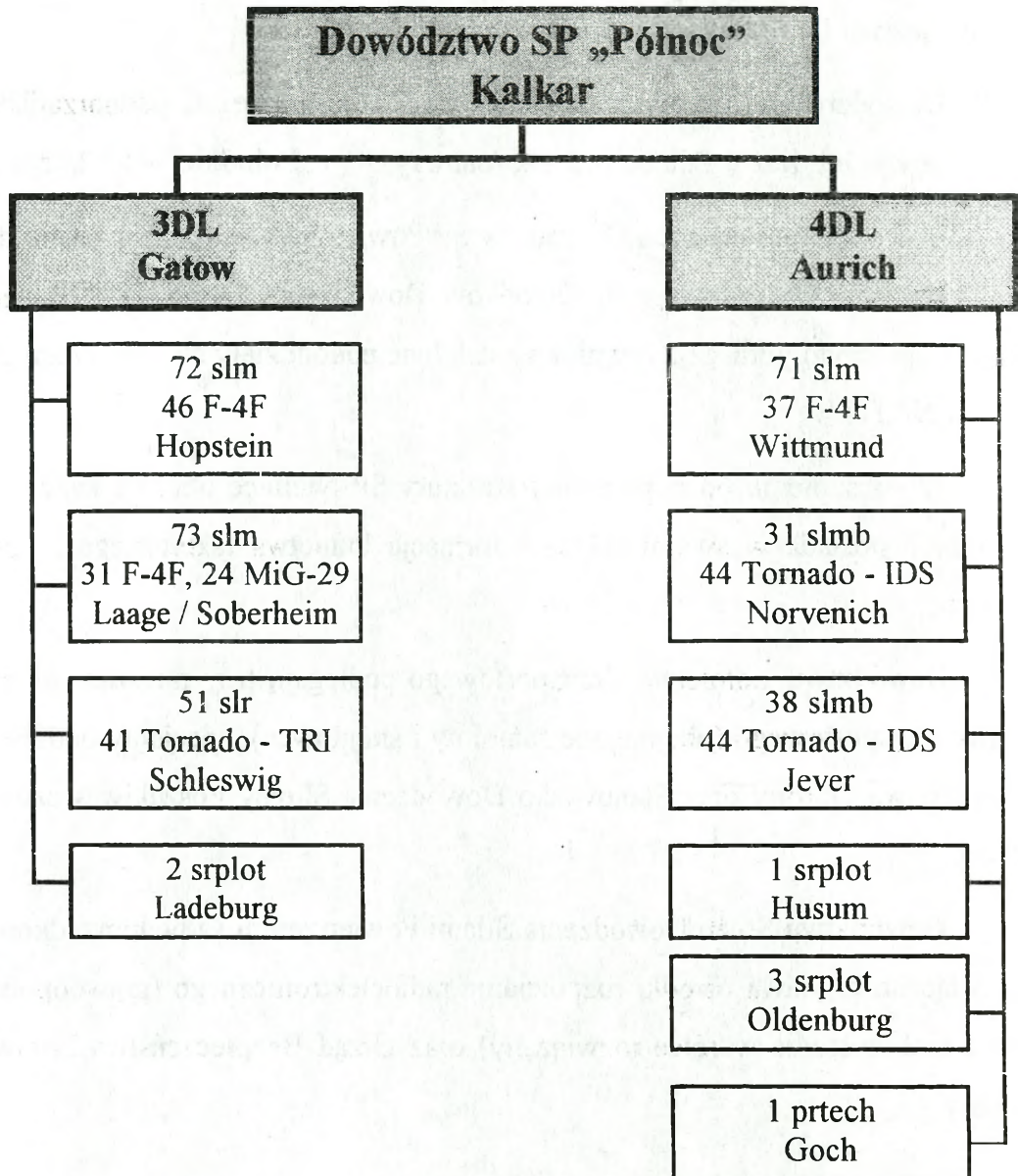
Dowództwom Sił Powietrznych „Północ” i „Południe” są podporządkowane po dwie dywizje lotnicze („Północ” - 3 i 4, /patrz rys.4/, i „Południe” - 1 i 2, /rys.5/).

Dowódcy regionalnych Dowództw Sił Powietrznych są jednocześnie dowódcami Tymczasowych Połączonych Ośrodków Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (ICAOC), którym podlegają również wydzielone pododdziały sił powietrznych innych państw NATO.

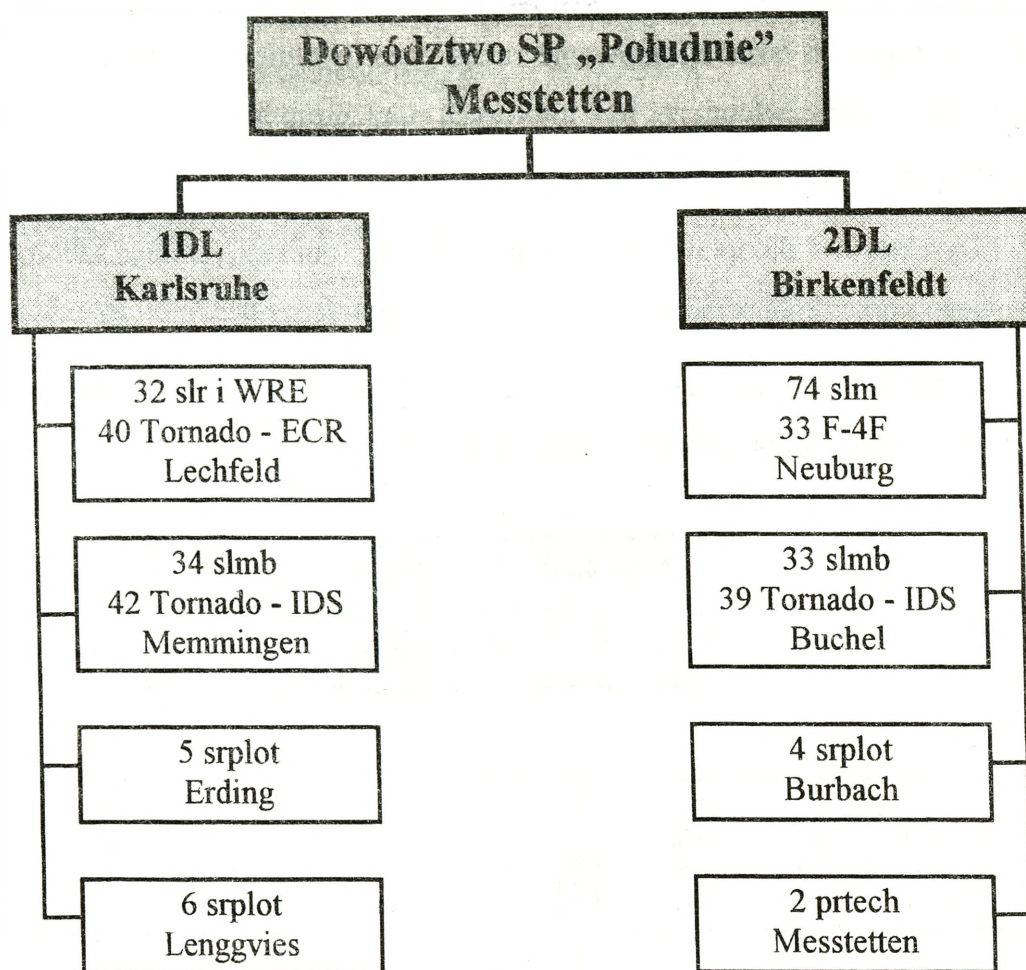
W odróżnieniu od poprzedniej struktury SP Niemiec obecnie każda z dywizji lotniczych posiada w swoim składzie formacje lotnictwa taktycznego i obrony powietrznej.

Dowództwu Lotnictwa Transportowego podlegają trzy mieszane skrzydła lotnictwa transportowego (obejmujące samoloty i śmigłowce), specjalny oddział lotniczy Ministerstwa Obrony oraz Stanowisko Dowodzenia Służby Poszukiwawczo - Ratowniczej.

Dowództwu Służb Dowodzenia Siłami Powietrznymi są podporządkowane dwa pułki łączności, dwa ośrodki rozpoznania radioelektronicznego (prawdopodobnie jeden z nich zostanie wkrótce rozwiązany) oraz Urząd Bezpieczeństwa Lotów Bundeswehry.



Rys. 4. Dowództwo Sił Powietrznych „Północ”



Rys. 5. Dowództwo Sił Powietrznych „Południe”

Sily Powietrzne Holandii

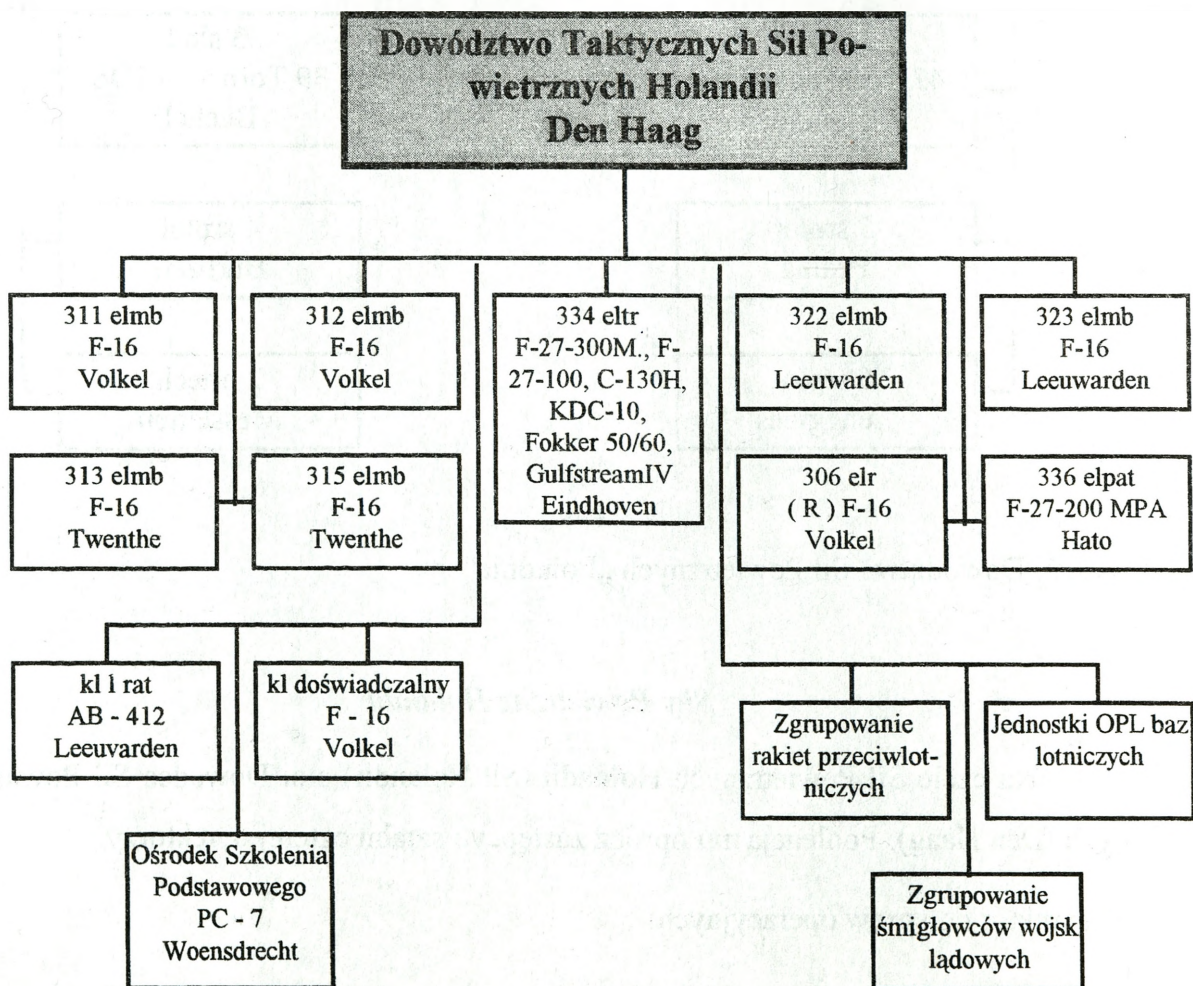
Na czele Sił Powietrznych Holandii (SP Holandii) stoi Dowódca Sił Powietrznych (Den Haag). Podlegają mu oprócz zastępcy i sztabu czterej dyrektorzy:

- dyrektor do spraw operacyjnych;
- dyrektor do spraw ekonomicznych;
- dyrektor do spraw kadrowych;
- dyrektor do spraw materiałowych.

Dyrektorowi do spraw operacyjnych podlegają eskadry lotnictwa bojowego (myśliwsko - bombowego i rozpoznawczego), transportowego i specjalnego (pomocniczego) , a także zgrupowanie rakiet przeciwlotniczych obrony powietrznej, środki obrony przeciwlotniczej baz lotniczych oraz zgrupowanie śmigłowców lotnictwa wojsk lądowych (patrz rys.6).

Dyrektorowi do spraw kadrowych podlegają lotniczy ośrodek szkolenia podstawowego oraz szkoła personelu technicznego sił powietrznych.

Dyrektor do spraw materiałowych zarządza środkami wsparcia logistycznego, a w tym ośrodkami i warsztatami naprawy i remontu sprzętu lotniczego.

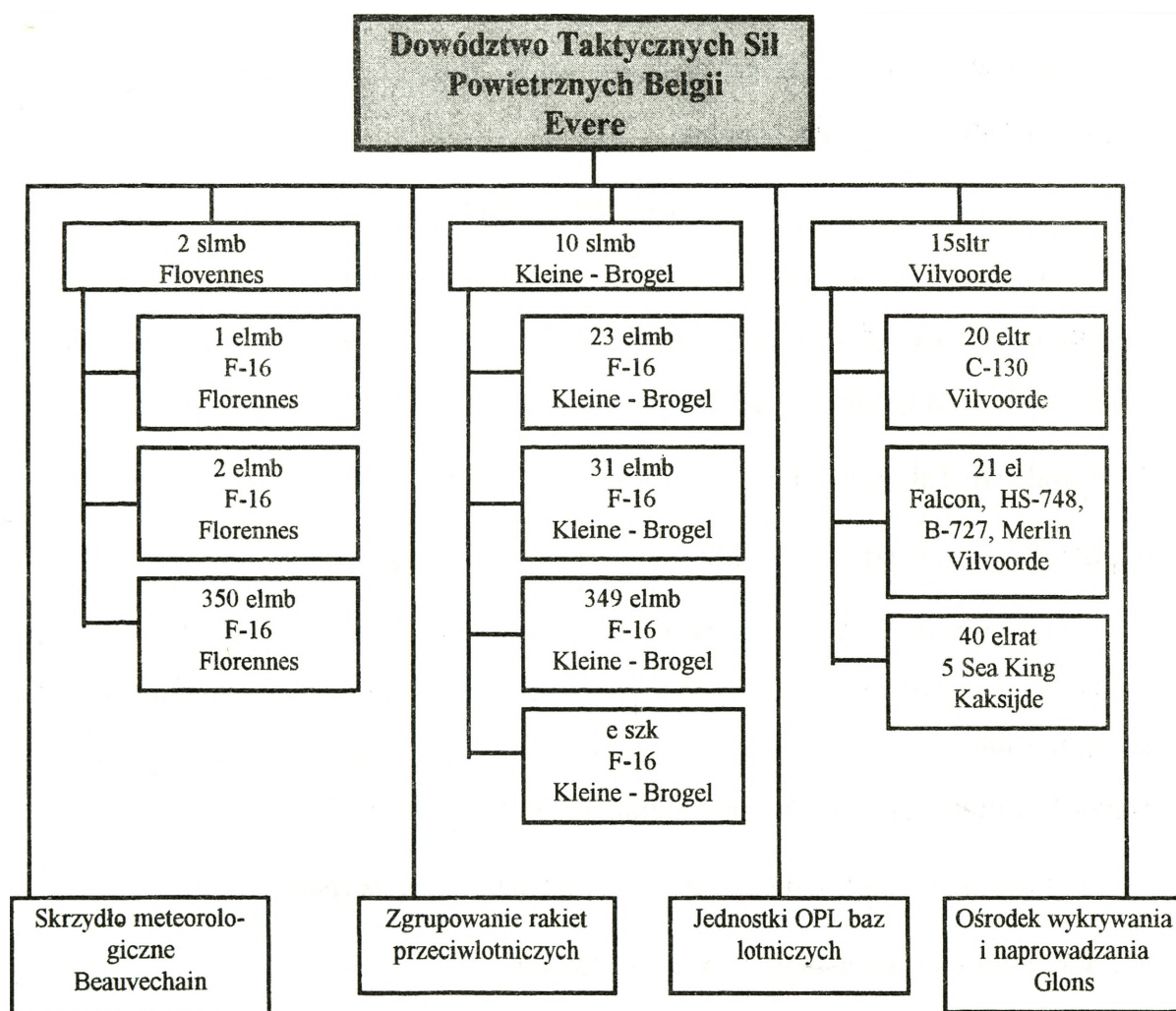


Rys. 6. Siły Powietrzne Holandii

Siły Powietrzne Belgii

Dowódcą Sił Powietrznych Belgii (SP Belgii) jest Szef Sztabu Sił Powietrznych (Evere), któremu oprócz sztabu podlegają trzy dowództwa:

- Dowództwo Taktycznych Sił Powietrznych;
- Dowództwo Szkolenia Sił Powietrznych;
- Dowództwo Logistyki Sił Powietrznych



Rys. 7. Siły Powietrzne Belgii

Dowództwo Taktycznych Sił Powietrznych tworzą jednostki lotnictwa myśliwsko - bombowego , transportowego, pomocniczego i szkolnego (szkolenia zaawansowanego na samolotach naddźwiękowych). W jego skład wchodzi ponadto formacje rakiet przeciwlotniczych obrony powietrznej (częściowo; pozostałe formacje występują w strukturze wojsk lądowych) oraz środki obrony przeciwlotniczej baz lotniczych (patrz rys. 7).

Dowództwo Szkolenia Sił Powietrznych dysponuje ośrodkiem szkolenia podstawowego , szkołą pilotażu podstawowego, ośrodkiem doskonalenia pilotów i szkołą techniczną.

Dowództwu Logistyki Sił Powietrznych podlegają cztery skrzydła logistyczne oraz służby administracyjne i ogólne.

Siły powietrzne Danii

W czasie pokoju Siły Powietrzne Danii (SP Danii) podlegają dowódcy sił zbrojnych. W Dowództwie Sił Zbrojnych Danii istnieje Inspektorat Sił Powietrznych wraz z podległym sztabem. Inspektorowi Sił Powietrznych podlegają:

- Dowództwo Taktycznych Sił Powietrznych;
- Dowództwo Zabezpieczenia Materiałowego Sił Powietrznych.

Dowództwo Taktycznych Sił Powietrznych (Karup) jest odpowiedzialne za gotowość bojową i opracowanie planów operacyjnego użycia podległych jednostek oraz przygotowanie ich do działań bojowych zgodnie z wymogami dowództwa NATO. Na czas wojny dowództwo to zostaje podporządkowane CINCENT.

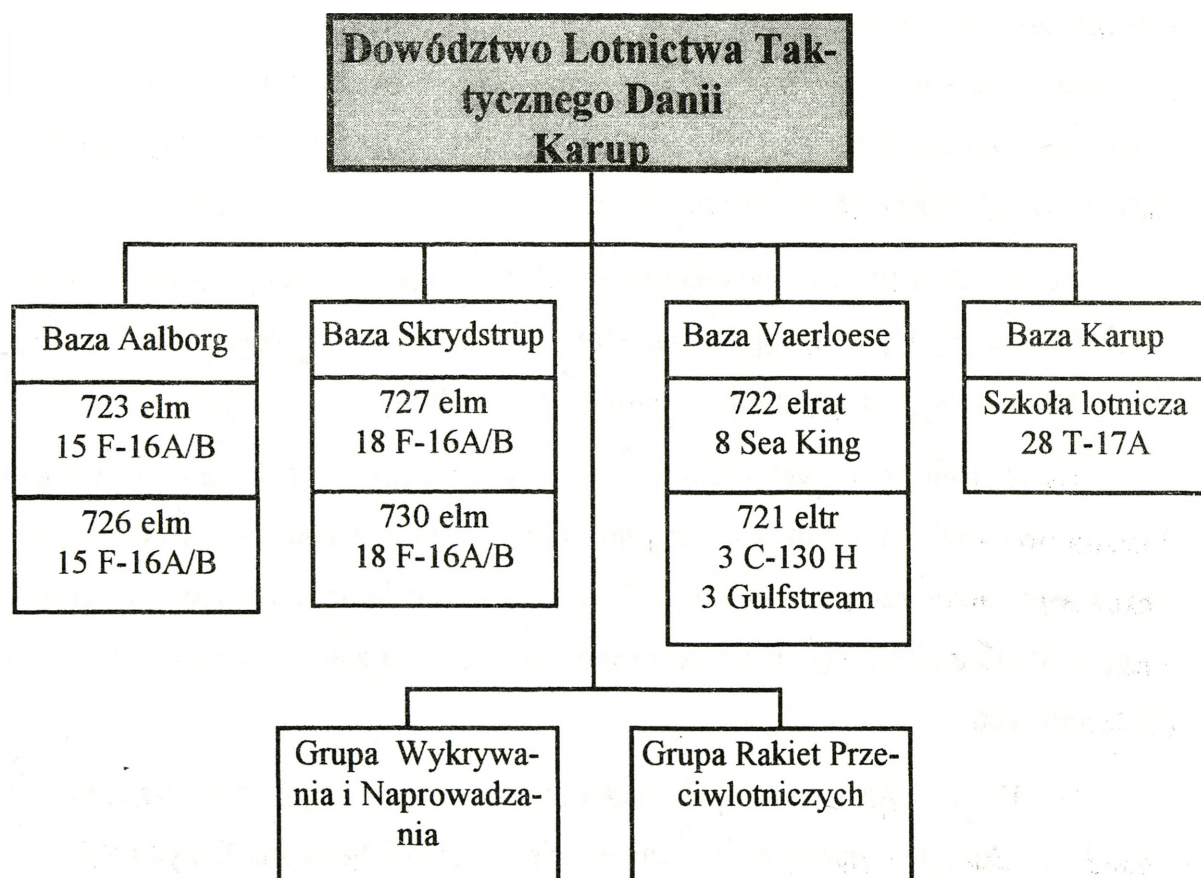
Dowództwu Taktycznych Sił Powietrznych podlegają (patrz rys. 8):

- cztery eskadry lotnictwa myśliwsko - bombowego;
- eskadra lotnictwa transportowego;
- eskadra lotnictwa ratowniczego;
- grupa rakiet przeciwlotniczych;

- grupa wykrywania i naprowadzania;
- szkoły i ośrodki szkolenia.

Obrona powietrzna Danii ma struktury organizacyjne obowiązujące w zintegrowanym systemie OP NATO i tworzy tak zwany duński rejon OP (Danish Air Policing Area).

Dowództwo Zabezpieczenia Materiałowego Sił Powietrznych kieruje planowaniem i zabezpieczeniem materiałowo-technicznym sił powietrznych.



Rys. 8. Siły Powietrzne Danii

Sily Powietrzne Stanów Zjednoczonych w Europie

Jednostki amerykańskich sił powietrznych w Europie wchodzą w skład PSP NATO odpowiednich dowództw regionalnych według miejsca ich dyslokacji. Dowódca Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych (SP Stanów Zjednoczonych) w Europie (United States Air Force Europe) jest jednocześnie dowódcą PSP NATO Europy środkowej (AIRCENT). Odpowiada on za planowanie i przygotowanie oddziałów lotniczych do prowadzenia działań bojowych , przejście podległych jednostek ze stanu „P” do stanu „W” , przyjęcie i rozwinięcie sił wsparcia oraz prowadzenie operacji powietrznych samodzielnie i we współdziałaniu z siłami lądowymi, powietrznymi i morskimi połączonego zgrupowania sił zbrojnych państw NATO.

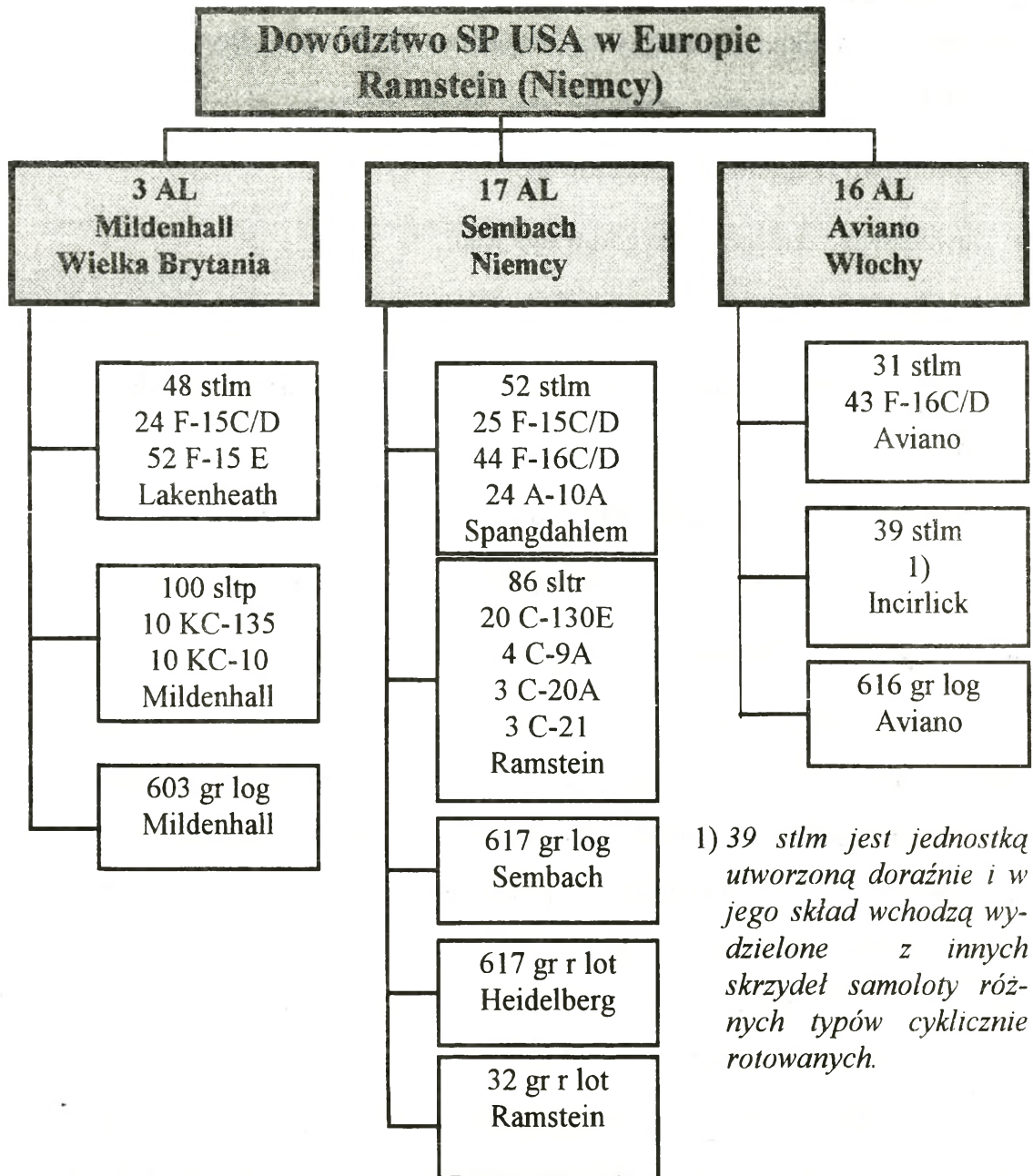
Głównym organem dowodzenia operacyjnego SP Stanów Zjednoczonych w Europie jest sztab znajdujący się w bazie lotniczej Ramstein (Niemcy). W przypadku powstania sytuacji kryzysowej w Europie przewiduje się zwiększenie zgrupowania lotniczego poprzez przesunięcie oddziałów i pododdziałów wsparcia bazujących na kontynencie północnoamerykańskim.

Dowództwu SP Stanów Zjednoczonych w Europie są podporządkowane trzy armie lotnicze (3, 16 i 17 AL), w skład których wchodzi sześć skrzydeł lotniczych (w tym cztery bojowe) oraz jednostki zabezpieczenia (patrz rys. 9).

Trzon armii lotniczych stanowią skrzydła taktycznego lotnictwa myśliwskiego. Ponadto w skład 3AL wchodzi skrzydło lotnictwa specjalnego i skrzydło lotnictwa tankowania powietrznego, a w skład 17 AL - skrzydło lotnictwa transportowego. W armiach lotniczych występują też jednostki dowodzenia i zabezpieczenia działalności baz lotniczych.

3 i 17 AL (najsilniejsze pod względem składu bojowego) są przeznaczone do działań w Europie Centralnej, wspólnie z jednostkami Sił Powietrznych Niemiec, Wielkiej Brytanii, Holandii i Belgii, jak również z pododdziałami Sił Powietrznych Kanady przerzuconymi do Niemiec zgodnie z planami wzmocnienia zgrupowania PSP NATO.

16 AL przeznaczona jest do działań w Europie Południowej wspólnie z Siłami Powietrznymi Włoch, Grecji i Turcji. Jej dowódca jest jednocześnie dowódcą PSP NATO Europy Południowej (AIRSOUTH).



Rys. 9. Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych w Europie

Amerykańskie siły obrony powietrznej i obrony przeciwlotniczej baz lotniczych w Europie w całości wchodzą w struktury sił lądowych.

Siły Powietrzne Wielkiej Brytanii

Naczelnym organem dowodzenia i kierowania Siłami Powietrznymi Wielkiej Brytanii (SP Wielkiej Brytanii) jest Dowództwo SP Wielkiej Brytanii. W jego skład wchodzi:

- Dowództwo Lotnictwa Uderzeniowego;
- Dowództwo Szkolenia i Przygotowania Kadr;
- Dowództwo Logistyki.

Dowództwu Lotnictwa Uderzeniowego (High Wycombe) są podporządkowane trzy grupy lotnicze:

- 1 Grupa (1 Grupa Lotnictwa Szturmowego i Myśliwsko-Bombowego);
- 11/18 Grupa (11/18 Grupa Lotnictwa Myśliwskiego i Obrony Wybrzeża);
- 3 Grupa (3 Grupa Lotnictwa Transportowego i Tankowania Powietrznego).

Pododdziały 1 Grupy bazują na terytorium Wielkiej Brytanii i Niemiec (patrz rys.10). Dowództwo grupy znajduje się w miejscowości Benson (Wielka Brytania). Eskadry „brytyjskie” są przeznaczone do wsparcia działań jednostek sił lądowych oraz wzmocnienia SP Wielkiej Brytanii na kontynencie europejskim i na obszarach zamorskich, ponadto wydziela się je do Sił Reagowania NATO. Natomiast eskadry „niemieckie” realizują zadania wynikające z planów Naczelnego Dowództwa PSZ NATO (Dowództwa PSZ NATO Europy Centralnej).

Pododdziały 11/18 Grupy bazują tylko na terytorium Wielkiej Brytanii. Eskadry lotnictwa myśliwskiego obrony powietrznej (stanowisko dowodzenia Wegberg) i eskadra lotnictwa wczesnego wykrywania i naprowadzania odpowiadają za obronę obszaru powietrznego Wysp Brytyjskich. Natomiast różnorodne eskadry obrony wybrzeża (stanowisko dowodzenia Northwood) przeznaczone są do prowadzenia rozpoznania

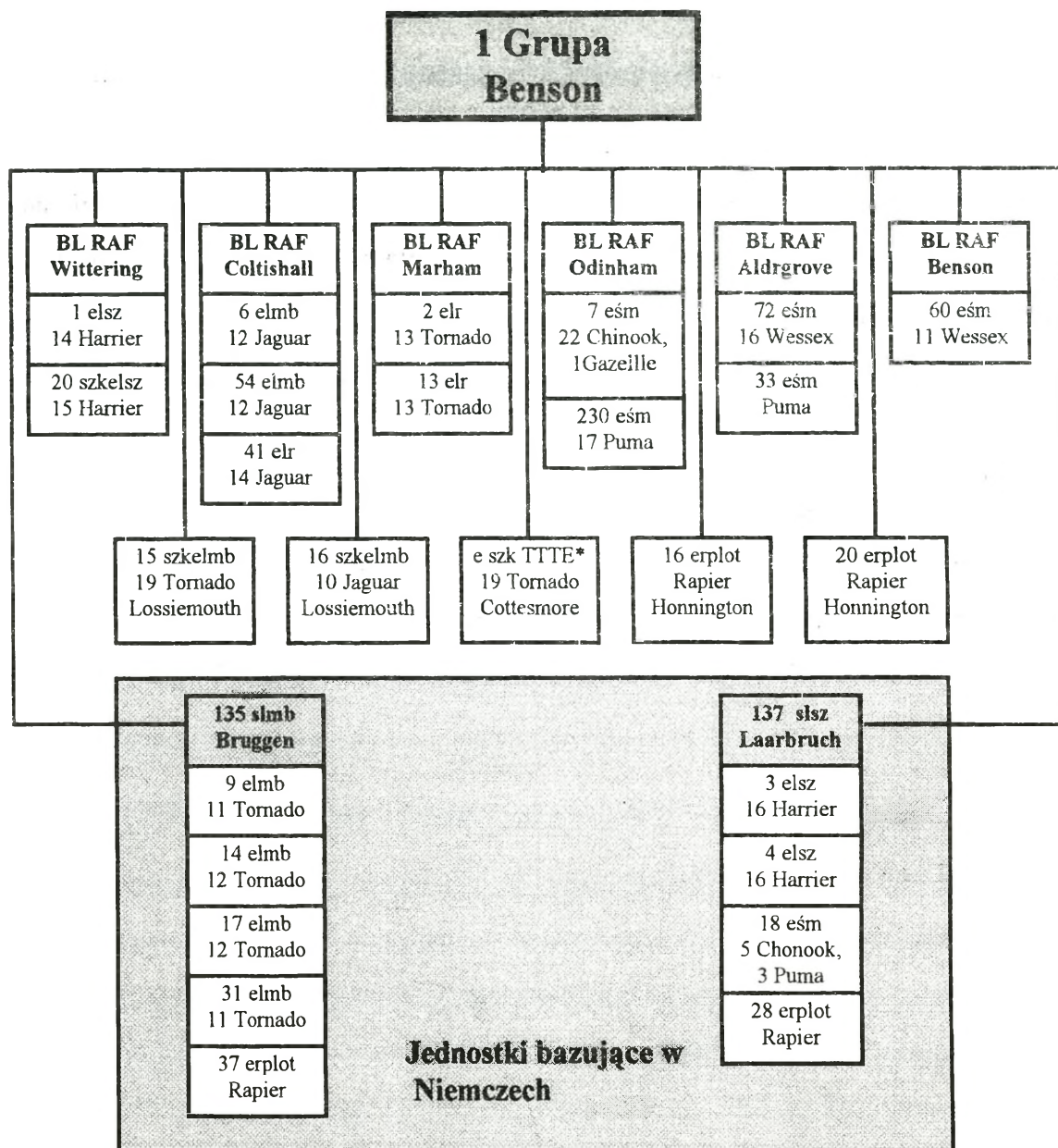
morskiego dalekiego zasięgu, ochrony morskich szlaków komunikacyjnych i zwalczania okrętów podwodnych oraz ratownictwa morskiego.

3 Grupa (High Wycombe) realizuje zadania z zakresu transportu lotniczego i tankowania powietrznego.

Dowództwo Szkolenia i Przygotowania Kadr (Innsworth) jest odpowiedzialne za kształtowanie polityki kadrowej, nabór oraz szkolenie personelu wojskowego sił powietrznych.

Dowództwo Logistyki (Brampton) jest odpowiedzialne za zaopatrzenie logistyczne sił powietrznych.

Na bazie Dowództwa SP Wielkiej Brytanii utworzone zostało również Dowództwo PSP NATO Europy Północno - Zachodniej (AIRNORTHWEST), które do działań obejmuje obszar powietrzny Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Morza Irlandzkiego, Kanału La Manche oraz zachodniej części Morza Północnego.



* *Eskadra szkolna TTTE (Tri - national Tornado Training Establishment) jest eskadrą szkolącą załogi i naziemne obsługi samolotów Tornado Niemiec, Włoch i Wielkiej Brytanii; każde z wymienionych państw ma w niej swój własny kontyngent i swoje samoloty Tornado; wymienione 19 sztuk należą do Wielkiej Brytanii.*

Rys. 10. Siły powietrzne Wielkiej Brytanii w Europie Centralnej

3. OGÓLNE ZASADY UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH NATO

Podstawą dla sformułowania zasad użycia taktycznych sił powietrznych, w tym również lotnictwa taktycznego są zasady sztuki wojennej. W taktycznej doktrynie powietrznej NATO (ATP - 33B NATO Tactical Air Doctrine) z listopada 1986 roku wymienia się niektóre zasady sztuki wojennej, jako podstawę do rozważań na temat użycia taktycznych sił powietrznych. Są to:

- cel i celowość (Selection and Maintenance of the Aim /Objective/);
- elastyczność (Flexibility);
- koncentracja sił (Concentration of Force);
- ekonomia wysiłku /sił/ (Economy of Effort);
- jedność wysiłku (Unity of Effort);
- ofensywny charakter działań (offensive action);
- bezpieczeństwo (security);
- zaskoczenie (surprise);
- morale (morale);
- zarządzanie zasobami (resources management).

Cel i celowość (Selection and Maintenance of the Aim /Objective/) jest - według ATP-33B - jednym z podstawowych czynników osiągnięcia powodzenia w jakimkolwiek działaniu wojskowym. Jego znajomość pozwala podwładnym na lepsze zrozumienie zamiarów i rozkazów przełożonego oraz podjęcie odpowiednich działań dla osiągnięcia założonego celu działań.

Elastyczność (Flexibility) ma zapewnić zdolność do prowadzenia skutecznych działań w zmieniającej się sytuacji oraz możliwość efektywnego reagowania na działania przeciwnika. Elastyczność w działaniach taktycznych sił powietrznych może być osiągana między innymi poprzez wykorzystanie wielozadaniowości samolotów lot-

nictwa taktycznego i użycie ich tam , gdzie to jest możliwe, do wykonywania jak najszerszego spektrum zadań.

Koncentracja sił (Concentration of Force) jest kluczowa dla osiągnięcia powodzenia w użyciu taktycznych sił powietrznych. Za konieczną uważa się koncentrację wystarczających sił dla zapewnienia osiągnięcia celu działań. Uważa się , że rozproszenie wysiłku taktycznych sił powietrznych na dużym obszarze bądź , do realizacji szerokiego spektrum zadań może zagrażać osiągnięciu powodzenia w działaniach.

Zasada ekonomii wysiłku /sił/ (Economy of Effort) jest ściśle związana z zasadą koncentracji sił. Określa ona , że do osiągnięcia celu działań powinno być użyte tylko tyle sił , ile jest do tego niezbędne. Zasadę ekonomii wysiłku w działaniach taktycznych sił powietrznych realizuje się poprzez właściwy w stosunku do warunków działań i obiektów uderzeń dobór systemów uzbrojenia , staranny podział sił i środków do wykonania poszczególnych zadań oraz koncentrowanie wysiłku do wykonania najważniejszych zadań w decydującym czasie i miejscu.

Jedność wysiłku (Unity of Effort) jest osiągana w taktycznych siłach powietrznych poprzez planowanie , organizowanie i prowadzenie różnych rodzajów działań tak, aby się one wzajemnie uzupełniały (tam gdzie jest to możliwe również w działaniach sił lądowych i morskich) dla realizacji celów kampanii (operacji).

Ofensywny charakter działań (Offensive Action) jest uważany za podstawowy czynnik osiągnięcia powodzenia w działaniach bojowych.

Bezpieczeństwo (Security) . Treścią tej zasady jest zapewnienie bezpieczeństwa taktycznym siłom powietrznym i zabezpieczenie ich przed atakiem przeciwnika. Jednym z ważniejszych sposobów zapewnienia bezpieczeństwa jest osiągnięcie (wywalczenie korzystnej sytuacji w powietrzu /przewagi/). W niektórych sytuacjach bezpieczeństwo może być zwiększone poprzez rozśrodkowanie sił i środków.

Zaskoczenie (Surprise) ze względu na obronny charakter sojuszu należy początkowo do potencjalnego przeciwnika, stąd też niezwykle ważne jest dla taktycznych sił powietrznych niedopuszczenie do uzyskania i wykorzystania przez niego zaskoczenia. Zaskoczenie w skali taktycznej może być uzyskiwane poprzez stosowanie zaskakującej

taktyki , nowych systemów uzbrojenia , walki radioelektronicznej itp. Według ustaleń normatywnych ATP-33B zaskócenie w działaniach taktycznych sił powietrznych staje się coraz ważniejszym czynnikiem uzyskania powodzenia i minimalizowania strat, zarówno w działaniach ofensywnych , jak i w defensywnych.

Morale (Morale) określane jest jako spoiwo utrzymujące jedność i spójność jednostki w trakcie walki. Ma ono zasadnicze znaczenie dla efektywności działań. Utrzymanie wysokiego morale zapewnia ducha walki (the fighting spirit) i zdolność do zwycięstwa. Dowódcy pobudzają tworzenie i utrzymanie morale poprzez efektywne przywództwo oraz tworzenie poczucia jedności i wspólnoty celów.

Zarządzanie zasobami (Resources Managment). Treścią tej zasady jest utrzymanie ciągłości działań poprzez zapewnienie wystarczającej ilości sprzętu , środków materiałowych i ludzi w celu utrzymania potencjału bojowego taktycznych sił powietrznych . Powodzenie w działaniach zależy od możliwości zapewnienia wystarczających ilości sił i środków , w miejscu i czasie , gdy są najbardziej potrzebne, przy użyciu prostego , elastycznego , charakteryzującego się dużą zdolnością przetrwania systemu zarządzania zasobami.

Oprócz wyżej wymienionych zasad sztuki wojennej mających zastosowanie w użyciu taktycznych sił powietrznych w ATP-33B sformowana jest jeszcze jedna, podstawowa zasada ich użycia. Jest to zasada uzyskania i utrzymania swobody działania (Gaining and Maintaining the Freedom of Action).

Według ustaleń normatywnych Taktycznej Doktryny Powietrznej NATO podstawowym sposobem osiągnięcia swobody działań jest wywalczenie przewagi w powietrzu, co zapewni efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez własne siły uniemożliwiając to przeciwnikowi. Aczkolwiek uważa się wywalczenie panowania w powietrzu za pożądane , to jednak nie musi to stanowić np. ze względu na ekonomię sił celu działań sił powietrznych.

Stopień przewagi w powietrzu potrzebny do osiągnięcia swobody działań przez taktyczne siły powietrzne każdorazowo określa dowódca odpowiedniego szczebla

(zazwyczaj lotniczy) biorąc pod uwagę takie czynniki, jak cele działań, sytuację i zagrożenie.

Przy tak ogólnie sformułowanych zasadach relatywnie szczegółowo określono podstawowe wymagania, które powinny spełniać taktyczne siły powietrzne, w tym lotnictwo taktyczne, aby mogły zostać użyte zgodnie z powyższymi zasadami. W ATP-33B wymieniono następujące wymagania:

- interoperacyjność (Interoperability);
- ciągłość do działań w warunkach zakłóceń radioelektronicznych (Operations in Hostile Electronic Environment);
- żywotność (Survival to Operate);
- zdolność do działań we wszystkich warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy (Operations in All Conditions of Light and Weather);
- gotowość bojowa (Readiness);
- wyszkolenie (Training);
- łączność (Communications).

Interoperacyjność (Interoperability) rozumiana jest jako zdolność systemów, jednostek bądź sił do wzajemnego zabezpieczania i wsparcia w ramach wspólnie prowadzonych działań. Obejmuje ona kompatybilność: systemów łączności i dowodzenia, informacji rozpoznawczych, procedur, systemów uzbrojenia, powietrznych i naziemnych środków nawigacyjnych, procedur oraz systemów identyfikacji swój - obcy, infrastruktury zabezpieczenia. Interoperacyjność uważana jest za kluczowy warunek efektywnego użycia sił powietrznych.

Ciągłość działań (Sustained operations) ze względu na możliwość długotrwałego konfliktu konwencjonalnego taktyczne siły powietrzne powinny być przygotowane do prowadzenia efektywnych działań przez dłuższe okresy czasu. Wymóg ten bezpośrednio wiąże się z zasadą ekonomii wysiłku (Economy of Effort), której stosowanie wydawnie zwiększa możliwość zapewnienia ciągłości działań przez taktyczne siły powietrzne w ciągu całej kampanii bądź operacji.

Zdolność do prowadzenia działań w warunkach zakłóceń radioelektronicznych (Operations in Hostile Electronic Enviroment) osiągana ma być w działaniach taktycznych sił powietrznych poprzez stosowanie odpowiedniej taktyki , procedur, szkolenia oraz najnowszego dostępnego sprzętu walki radioelektronicznej.

Żywotność (Survival to Operate) taktycznych sił powietrznych , w tym lotnictwa taktycznego osiąga się w dużym stopniu poprzez odpowiednie wyposażenie techniczne, realistyczne szkolenie oraz przygotowanie w czasie pokoju, planowanie i zabezpieczenie logistyczne.

Żywotność obejmuje nie tylko sprzęt lotniczy i załogi , ale również elementy systemu dowodzenia , infrastrukturę baz lotniczych i systemu logistycznego zabezpieczenia taktycznych sił powietrznych. Żywotność osiągana jest poprzez stosowanie kombinacji aktywnych i pasywnych przedsięwzięć obronnych oraz utrzymywanie zdolności do odtwarzania gotowości bojowej po uderzeniach przeciwnika. Rozsrodkowanie sił i środków jest dodatkowym sposobem zwiększenia żywotności lotnictwa taktycznego, jednak pociąga za sobą utrudnienia w procesie zabezpieczenia logistycznego działań.

Zdolność do działań we wszystkich warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy (Operations in All Conditions of Light and Weather) jest warunkiem nie tylko dla zapewnienia możliwości wykonania uderzeń przez lotnictwo taktyczne na siły przeciwnika w decydującym miejscu i czasie , ale również dla uniemożliwienia mu wykonania uderzeń odwetowych. W przypadku zaskakującego ataku przeciwnika taktyczne siły powietrzne , w tym lotnictwo taktyczne będzie praktycznie najważniejszym elementem sił obronnych zdolnym w każdych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy umożliwić rozwinięcie sił lądowych i marynarki w operacji obronnej.

Gotowość bojowa (Readiness). Wymóg utrzymywania taktycznych sił powietrznych , w tym lotnictwa taktycznego w odpowiednio wysokich stanach i stopniach gotowości bojowej wynika z konieczności zapewnienia maksymalnie krótkiego czasu reakcji na niespodziewany atak przeciwnika. Jednym ze sposobów skrócenia tego czasu jest wcześniejsze, prowadzone w czasie pokoju, planowanie wariantów działań lot-

nictwa taktycznego na wypadek określonych scenariuszy działania potencjalnego przeciwnika.

Wyszkolenie (Training). Wyszkolenie bojowe taktycznych sił powietrznych, w tym lotnictwa taktycznego NATO ma być planowane, organizowane i prowadzone w taki sposób, aby możliwie wiernie odzwierciedlało warunki perspektywicznego pola walki i rozwijało umiejętności taktyczne i ducha walki stanów osobowych.

Łączność (Communications). Prowadzenie działań lotnictwa taktycznego w poważnym stopniu zależy od niezawodnej łączności. Do jej zapewnienia mogą być użyte wszystkie dostępne siły i środki, również cywilne, pod warunkiem, że zaspokajają one potrzeby lotnictwa taktycznego. Podstawowym wymogiem w stosunku do systemów łączności jest zapewnienie szybkiego i niezawodnego obiegu informacji. W przypadku niemożliwości spełnienia tych warunków przez istniejący system łączności lotnictwa taktycznego, konieczne jest tworzenie dodatkowych systemów.

4. OGÓLNE ZASADY DOWODZENIA SIŁAMI POWIETRZNYMI NATO

System dowodzenia lotnictwem taktycznym jest jednym z elementów składowych zintegrowanej struktury dowodzenia NATO, która powstała w wyniku przeprowadzonych w 1993 r. reorganizacji.

Najwyższym wojskowym przełożonym lotnictwa taktycznego NATO w Europie jest Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych w Europie (SACEUR). Jego głównym zadaniem jest zachowanie pokoju, bezpieczeństwa i integralności terytorialnej państw członkowskich sojuszu. Odpowiada on za określenie poziomu sił potrzebnych do utrzymania stabilności i wsparcia działań podejmowanych w sytuacjach kryzysowych oraz zapewnienia skutecznej obrony na obszarze jego odpowiedzialności. SACEUR jest odpowiedzialny ponadto za szkolenie i utrzymanie gotowości bojowej podległych mu wojsk.

Naczelnemu Dowódcy Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie podlegają trzy wyższe dowództwa:

- Siły Zbrojne Europy Północno-Zachodniej (AFNORTHWEST);
- Połączone Siły Zbrojne Europy Centralnej (AFCENT);
- Połączone Siły Zbrojne Europy Południowej (AFSOUTH).

Każdemu z głównodowodzących (commander in chief) wyższych dowództw podporządkowani są dowódcy Głównych Dowództw Podległych czyli dowództw komponentów: lądowego, powietrznego i morskiego.

W Europie w Regionie Centralnym, który posłuży za przykład do dalszych rozważań, głównodowodzącemu CINCENT podporządkowane są trzy główne dowództwa podległe, a mianowicie:

- Siły Lądowe Europy Centralnej (LANDCENT);
- Siły Powietrzne Europy Centralnej (AIRCENT);
- Siły Obszaru Cieśnin Bałtyckich (BALTAP).

Dopiero dowódcom sił powietrznych tego szczebla podlegają organa dowodzenia lotnictwem uderzeniowym szczebla taktycznego. Są to Tymczasowe Połączone Ośrodki Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (ICAOC), którym są bezpośrednio podporządkowane oddziały i pododdziały lotnictwa, wojsk raketowych, radiotechnicznych i inne (patrz rys. 11)

W zależności od szczebla dowodzenia, zróżnicowany jest zakres uprawnień dowódców do dowodzenia bądź kierowania (zarządzania) podległymi siłami. Wyróżniamy cztery podstawowe zakresy uprawnień decyzyjnych dowódców (patrz tab.1):

A. Dowodzenie operacyjne (OPCOM) - określane jako uprawnienia przyznane dowódcy w zakresie :

- wydawania rozkazów podporządkowanym mu dowódcom oraz stawiania im zadań;
- zmiany rozmieszczenia podległych mu sił;
- zmiany podporządkowania organizacyjnego podległych mu sił bądź zachowania wyłącznie dla siebie uprawnień w zakresie kierowania (zarządzania) operacyjnego i taktycznego, w sytuacjach kiedy uzna to za konieczne.

Zakres uprawnień związanych z dowodzeniem operacyjnym nie obejmuje uprawnień związanych z zabezpieczeniem logistycznym.

B. Kierowanie (zarządzanie) operacyjne definiowane jest jako uprawnienia dowódcy w zakresie:

- kierowania przydzielonymi siłami w celu wykonania określonych, zwykle ograniczonych co do rozmachu, czasu i obszaru zadań;
- zmiany dyslokacji sił przydzielonych do wykonania określonego zadania;
- przekazywania bądź zachowywania uprawnień w zakresie taktycznego kierowania (zarządzania) przydzielonymi siłami.

Kompetencje decyzyjne z kierowaniem (zarządzaniem) operacyjnym nie obejmują uprawnień do oddzielnego wykorzystania podporządkowanych sił i środków, wykra-

czającego poza przydzielone przez przełożonego zadanie. Nie obejmują również uprawnień administracyjnych.

C. Dowodzenie taktyczne - definiowane jest jako uprawnienia przydzielone dowódcy w zakresie stawiania zadań siłom podległym mu w celu wykonania zadań postawionych mu przez wyższych przełożonych.

D. Kierowanie (zarządzanie) taktyczne to zazwyczaj szczegółowe, bezpośrednie kierowanie manewrem bądź przemieszczeniem sił koniecznymi do wykonania postawionych przez wyższych przełożonych zadań.

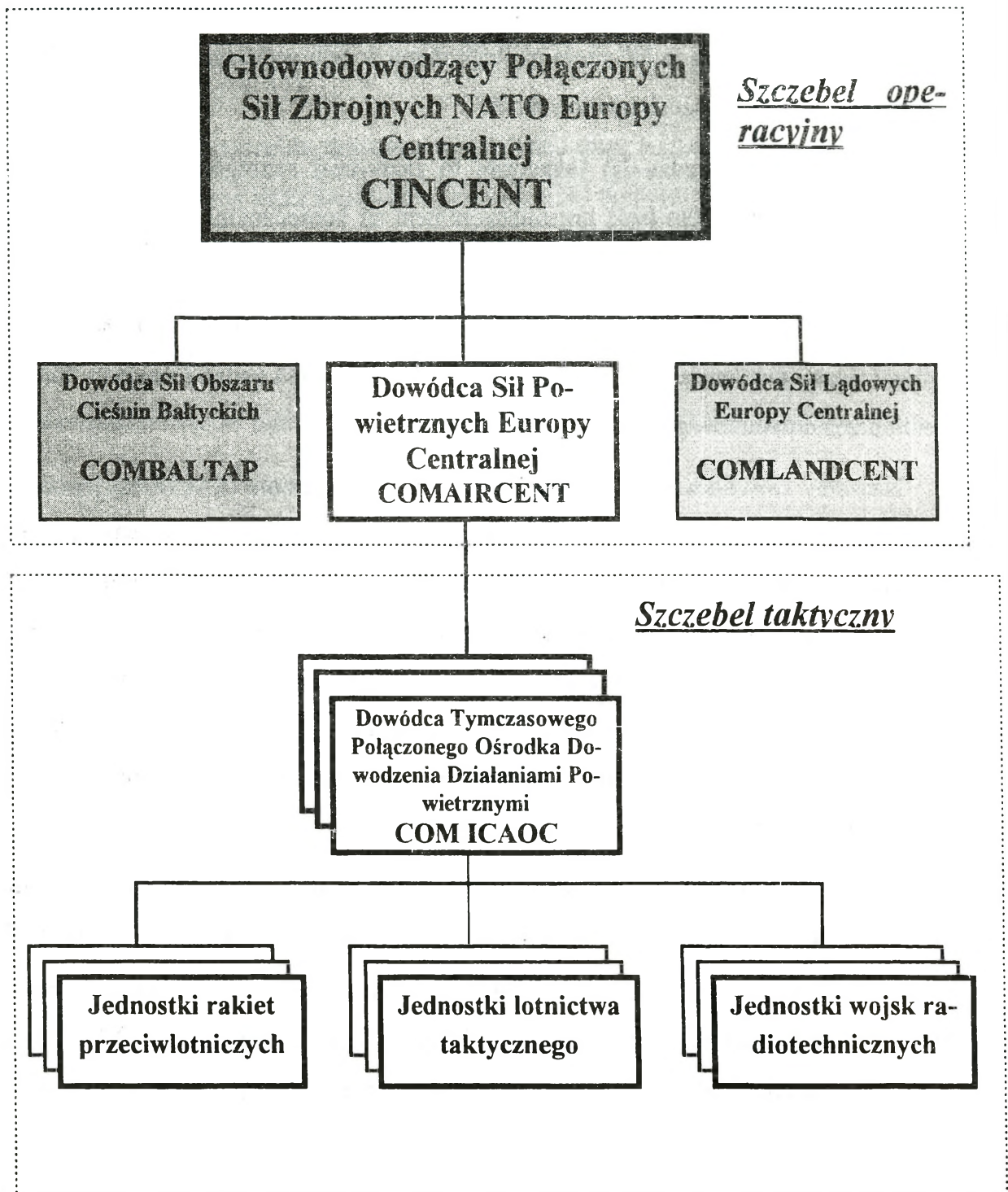
W zależności od szczebla dowodzenia i posiadanych uprawnień decyzyjnych zróżnicowany jest zakres i stopień szczegółowości stawiania zadań lotnictwu taktycznemu przez dowódców poszczególnych szczebli.

Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych w Europie (SACEUR) jest odpowiedzialny za opracowanie i realizację planów szkolenia lotnictwa taktycznego i przygotowania go do prowadzenia działań bojowych oraz wypracowanie ogólnych wskazówek dotyczących jego użycia w walce i operacji. Posiada on uprawnienia do stałego (w czasie „P”) bądź względnie trwałego (w czasie „W” np. na okres trwania operacji) przydzielania i podporządkowywania sił lotnictwa taktycznego podległym mu dowódcom. SACEUR nie zajmuje się planowaniem użycia lotnictwa taktycznego w operacjach bądź działaniach taktycznych.

Głównodowodzący Połączonymi Siłami Zbrojnymi NATO Europy Centralnej (CINCENT) prowadzi ogólne planowanie działań na okres następných siedmiu dni oraz określa główne cele operacji. CINCENT udziela wytycznych i wskazówek dowódcom komponentów powietrznego (AIRCENT) i lądowego (LANDCENT) w zakresie koordynacji działań w ramach prowadzonej operacji i osiągnięcia jej celów (rys. 12).

CINCENT posiada uprawnienia do zmiany stałego bądź względnie trwałego podporządkowania podległych mu sił lotnictwa taktycznego (ASSIGNMENT). Ponadto decyduje on o priorytetach w użyciu lotnictwa określając je w procentowym bądź hie-

rarchicznym podziale wysiłku na poszczególne rodzaje działań (APPORTIOMET) na okres trwania operacji.



Rys. 11. Struktura dowodzenia lotnictwem taktycznym NATO na przykładzie Regionu Centralnego w Europie

Szczebel dowodzenia	Zakres uprawnień decyzyjnych	Zakres przekazywania uprawnień decyzyjnych
Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie	Dowodzenie operacyjne	Kierowanie (zarządzanie) operacyjne Kierowanie (zarządzanie) taktyczne
SACEUR	OPCOM	OPCON TACON
Głównodowodzący Połączonych Sił Zbrojnych NATO Europy Centralnej	Dowodzenie operacyjne	Kierowanie (zarządzanie) operacyjne Kierowanie (zarządzanie) taktyczne
CINCENT	OPCOM	OPCON TACON
Dowódca Sił Powietrznych Europy Centralnej	Kierowanie (zarządzanie) operacyjne (dla obrony powietrznej dowodzenie operacyjne)	Kierowanie (zarządzanie) taktyczne
AIRCENT	OPCON OPCOM (for AD only)	TACON
Dowódca Tymczasowego Połączonego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Powietrznymi	Dowodzenie taktyczne	Kierowanie (zarządzanie) taktyczne
ICAOC	TACOM	TACON

Tabela 1. Zakres kompetencji decyzyjnych w zakresie użycia lotnictwa taktycznego NATO (na przykładzie Regionu Centralnego w Europie)

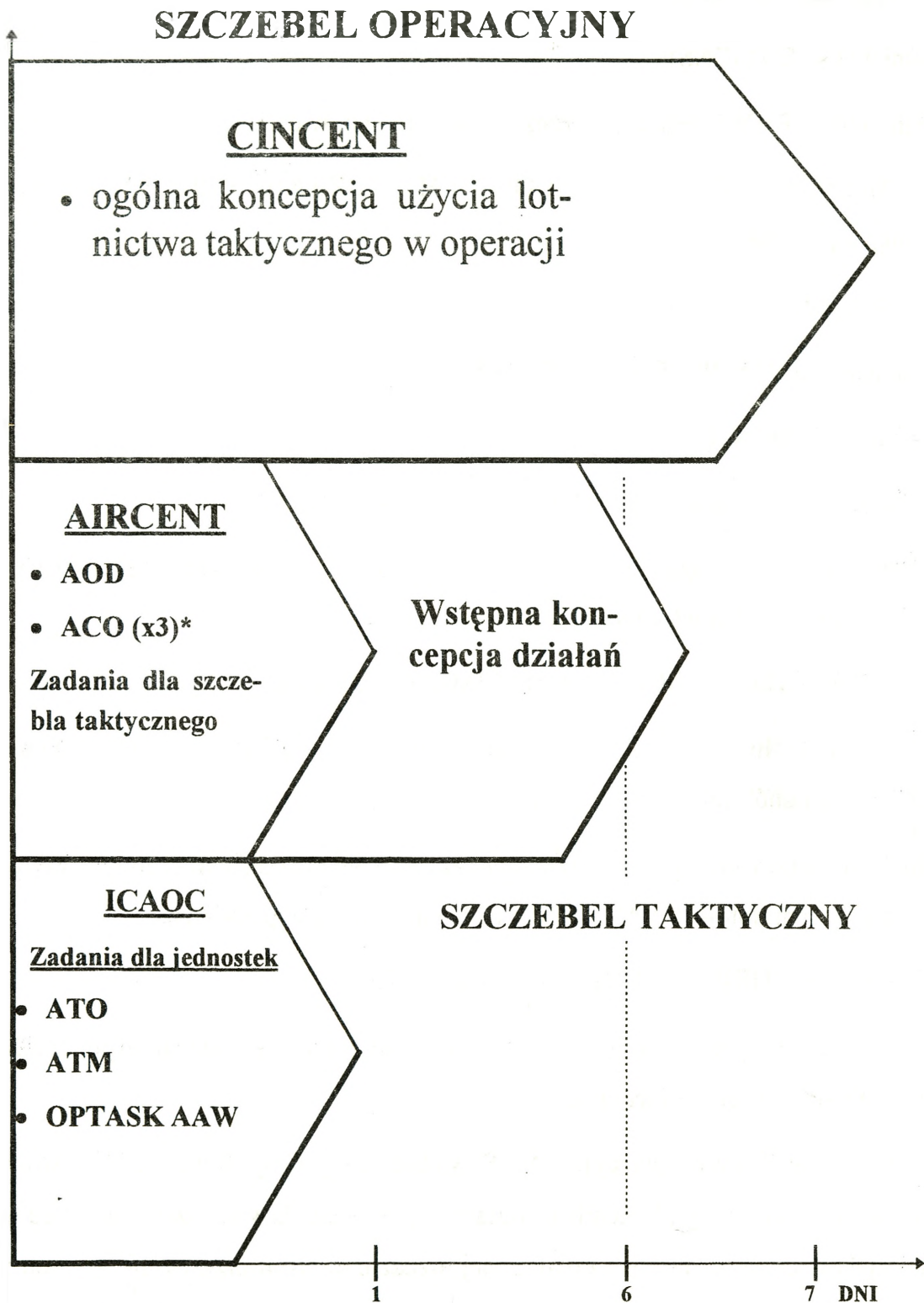
Dowódca Sił Powietrznych Europy Centralnej (AIRCENT) prowadzi ogólne planowanie działań na następne sześć dni operacji oraz szczegółowe planowanie działań lotnictwa taktycznego na następny dzień. AIRCENT jest odpowiedzialny za kontrolę

przestrzeni powietrznej w swoim rejonie odpowiedzialności (Region Centralny). Posiada uprawnienia w zakresie :

- zmiany stałego bądź względnie trwałego podporządkowania podległych mu sił lotnictwa taktycznego (ASSIGNMENT);
- czasowej zmiany podporządkowania podległych mu sił lotnictwa taktycznego (ALLOTMENT);
- wykorzystania szczególnie ważnych dla powodzenia działań sił i środków lotnictwa taktycznego (critical resources) np. samolotów walki radioelektronicznej, samolotów rozpoznawczych czy samolotów obezwładnienia środków przeciwlotniczych (SEAD);
- priorytetów użycia podległych mu sił lotnictwa taktycznego poprzez określenie ich w procentowym bądź hierarchicznym podziale wysiłku;
- zmiany bazowania sił lotnictwa taktycznego;
- szczegółowego określania ilości samolotów lotnictwa do wykonania poszczególnych rodzajów działań (ALLOCATION).

AIRCENT w wyniku szczegółowego planowania działań lotnictwa taktycznego na dzień następny opracowuje i przesyła co 24 godziny podległym mu dowódcom Tymczasowych Połączonych Ośrodków Dowodzenia Działaniami Powietrznymi Dyrektywę Operacyjną Sił Powietrznych (AOD) , która zawiera podstawowe informacje na temat:

- W CZĘŚCI OGÓLNEJ informacje na temat:
 - sytuacji polityczno - militarnej (SITUATION);
 - oceny przeciwnika (ASSESSMENT, ENEMY);
 - oceny wojsk własnych (OWN FORCES);



* do 1995 r. ACO był wydawany co 8 godzin

Rys.12. Okresy planowania działań lotnictwa taktycznego NATO na szczeblu operacyjnym i taktycznym

- cele działań (OBJECTIVES);
- zamiar (INTENTIONS);
- priorytety (PRIORITIES) dla poszczególnych rodzajów działań.
- W ANEKSACH DO POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW DZIAŁAŃ zazwyczaj następujące dane:
 - sytuację (SITUATION);
 - cele operacji (CAMPAIGN OBJECTIVES);
 - zadania (TASKING);
 - dodatkowe informacje (ADDITIONAL INSTRUCTIONS).

Ponadto aneksy mogą zawierać inne szczegółowe, specyficzne dla poszczególnych rodzajów działań informacje.

- W ANEKSIE SIŁY I ŚRODKI (RESOURCES) następujące informacje:
 - siły i środki lotnictwa taktycznego przydzielone do działań w dniu następnym (ilość, typ samolotów, bazowanie, przeznaczenie);
 - ilość samolotów szczególnie ważnych dla powodzenia działań sił lotnictwa taktycznego (np. samolotów AWACS, WRE bądź tankowania w powietrzu).
- W ANEKSIE OBIEKTY UDERZEŃ (TARGETS)
 - hierarchicznie uporządkowane listy obiektów uderzeń o określonych współrzędnych wraz z nakazaniem stopniem rażenia.

Oprócz Dyrektywy Operacyjnej Sił Powietrznych (AOD) Dowódca Sił Powietrznych Europy Centralnej (AIRCENT) opracowuje i przesyła wszystkim zainteresowanym użytkownikom przestrzeni powietrznej rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Order) ACO.

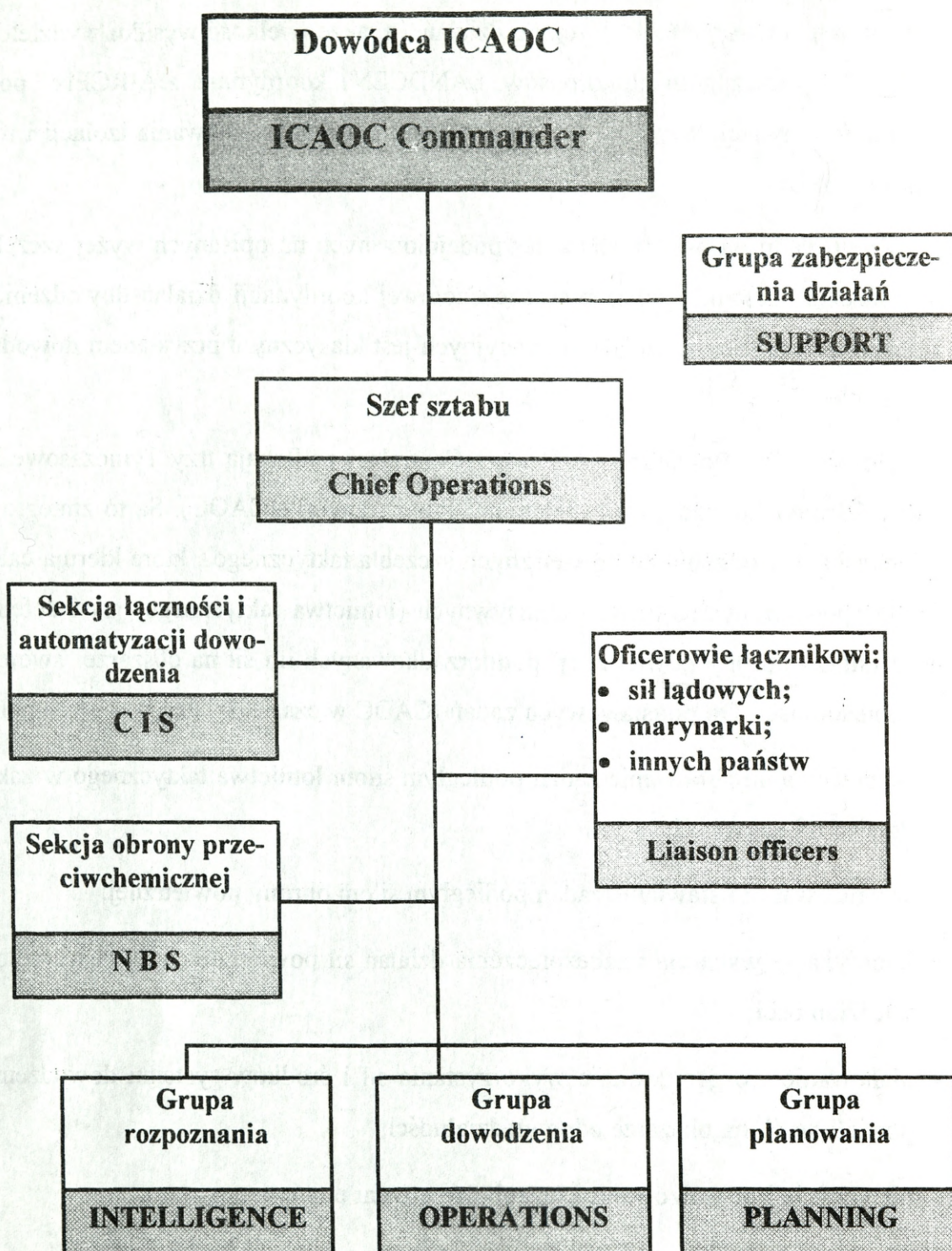
Dowódca Sił Lądowych Europy Centralnej (LANDCENT) współpracuje z Dowódcą Sił Powietrznych Europy Centralnej AIRCENT w zakresie ogólnego planowania użycia lotnictwa taktycznego w ramach wsparcia wojsk lądowych oraz izolacji re-

jonu działań . Wspólnie z AIRCENT określa on hierarchię obiektów zwalczanych w ramach wsparcia oraz izolacji rejonu działań , a także wielkość wysiłku wydzielonego na korzyść poszczególnych korpusów. LANDCENT koordynuje z AIRCENT położenie linii koordynacji wsparcia ogniowego FSCL oraz linii planowania izolacji i rozpoznania (RIPL).

Ze względu na ogólny charakter podejmowanych na opisanych wyżej szczeblach dowodzenia decyzji, a także brak szczegółowej koordynacji działań dowodzenie lotnictwem NATO na szczeblach operacyjnych jest klasycznym przykładem dowodzenia przez cele.

Dowódcy Sił Powietrznych Europy Centralnej podlegają trzy Tymczasowe Połączone Ośrodki Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (ICAOC). Są to zintegrowane stanowiska dowodzenia sił powietrznych szczebla taktycznego , które kierują całością działań powietrznych zarówno ofensywnych (lotnictwa taktycznego) jak i defensywnych (siłami obrony powietrznej) podporządkowanych im sił na obszarze swojej odpowiedzialności. Do podstawowych zadań ICAOC w czasie działań bojowych należy:

- wypracowanie i stawianie zadań podległym siłom lotnictwa taktycznego w zakresie działań ofensywnych;
- wypracowanie i stawianie zadań podległym siłom obrony powietrznej;
- koordynacja wsparcia i zabezpieczenia działań sił powietrznych na obszarze odpowiedzialności;
- planowanie i organizowanie wykorzystania sił i środków systemu dowodzenia sił powietrznych na obszarze odpowiedzialności;
- planowanie i organizowanie kontroli przestrzeni powietrznej;
- integracja działań służb ruchu lotniczego.



Rys. 13. Struktura organizacyjna Tymczasowego Połączonego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (na przykładzie ICAOC Kalkar)

W celu skutecznej realizacji powyższych zadań ICAOC zorganizowany jest w następujący sposób.

Dowódcy ICAOC podlega szef sztabu (chief of operations), któremu z kolei podporządkowane są trzy podstawowe grupy funkcjonalne:

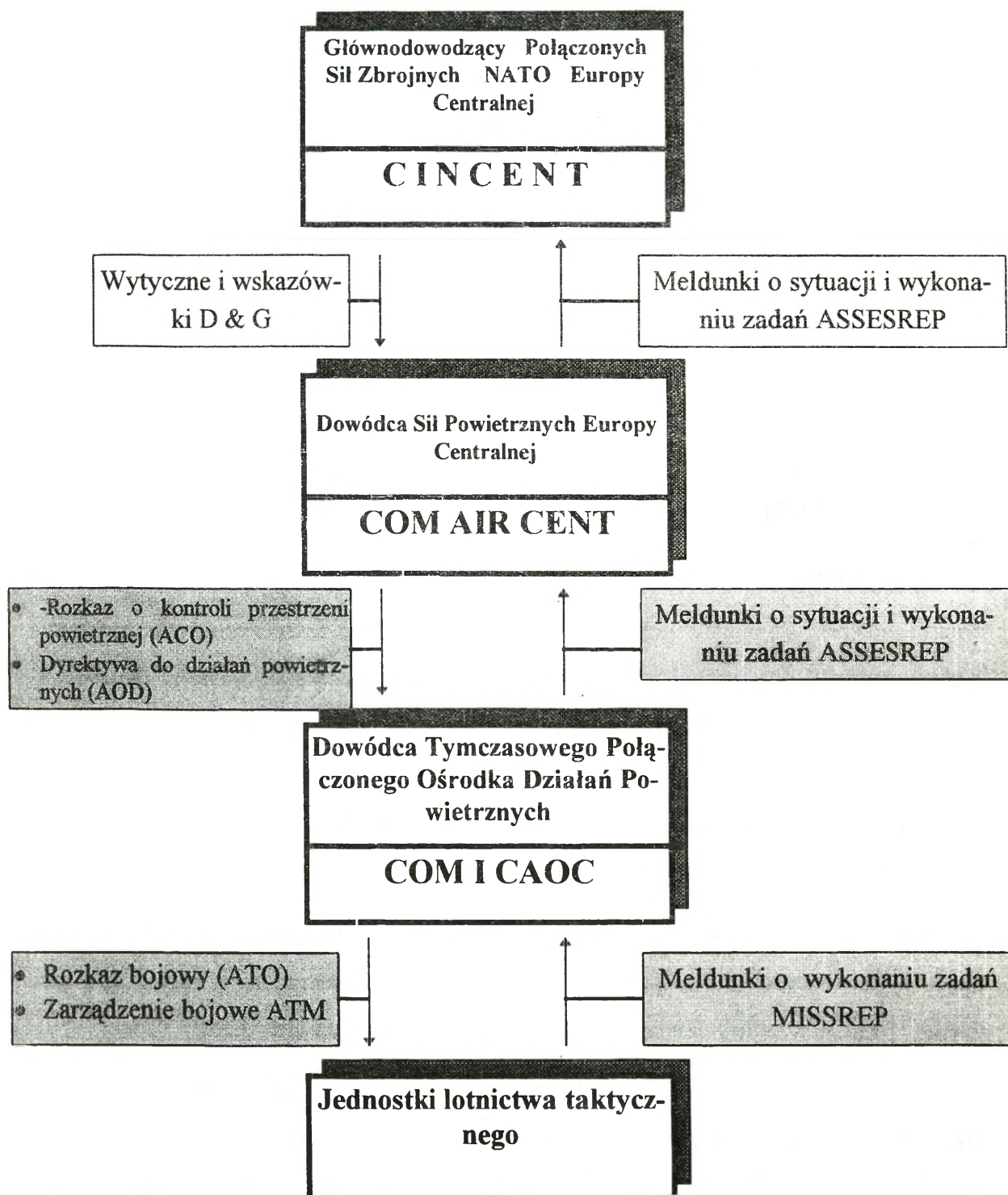
- grupa rozpoznania (INTEL);
- grupa planowania (PLANNING);
- grupa dowodzenia (CURRENT OPS).

Ponadto w skład ICAOC wchodzi grupa zabezpieczenia działań (SUPPORT OPERATIONS) odpowiedzialna za systemy automatyzacji dowodzenia i łączności, logistykę oraz ochronę przed bronią masowego rażenia. Grupa zabezpieczenia działań podlega bezpośrednio dowódcy ICAOC.

Szef sztabu jest ponadto przełożonym oficerów łącznikowych sił lądowych i marynarki oraz innych państw przy ICAOC. Szef sztabu wraz z szefami grup rozpoznania, planowania i dowodzenia tworzą zespół kierowania walką (BATTLE MANAGEMENT STAFF), który jest organem doradczym dowódcy, koordynującym proces planowania, organizowania i dowodzenia działaniami bojowymi lotnictwa taktycznego na szczeblu ICAOC. Szefowi sztabu podlegają ponadto sekcje łączności i automatyzacji, dowodzenia oraz ochrony przeciwchemicznej.

Stanowisko szefa sztabu (Chief Operations) można porównać ze stanowiskiem szefa sztabu w siłach powietrznych w Polsce. Jest on odpowiedzialny przed dowódcą ICAOC za prowadzenie działań i może w jego imieniu wydawać rozkazy.

Szef grupy planowania (Chief Planning) odpowiada za całość planowania działań i koordynuje działania oficerów zajmujących się planowaniem poszczególnych rodzajów działań (np. OCA, OAS, AI, AD czy COMAO). Ponadto poprzez zespół kierowania walką (BATTLE MANAGEMENT STAFF) składa zapotrzebowanie na wykorzystanie przestrzeni powietrznej. Rezultatem pracy grupy planowania są rozkaz bojowy dla lotnictwa taktycznego (Air Tasking Order - ATO) oraz rozkaz bojowy obrony powietrznej (OPTASK AAW - patrz rys. 14).



Rys. 14. Ideowy schemat obiegu informacji w cyklu dowodzenia lotnictwem taktycznym NATO (na przykładzie Regionu Centralnego w Europie)

Rozkaz bojowy (ATO) składa się z następujących elementów składowych:

- ◊ części ogólnej (ATO GENERAL);
- ◊ aneksów dotyczących poszczególnych rodzajów działań.
- ANNEX OAS (dotyczy ofensywnego wsparcia lotniczego);
- ANNEX OCA (dotyczy ofensywnej walki z siłami powietrznymi przeciwnika);
- ANNEX AI (dotyczy izolacji rejonu działań);
- ANNEX EW (dotyczy WRE);
- ANNEX RECCE (rozpoznanie);
- ANNEX ASACS (powietrzny system rozpoznania i alarmowania).

W części ogólnej ATO zawarte są podstawowe informacje na temat oceny sytuacji sił powietrznych przeciwnika oraz własnych, celów działań, priorytetów w poszczególnych rodzajach działań, a także sił i środków podporządkowanych ICAOC.

W części tej znajduje się również ogólna koncepcja działań.

W poszczególnych aneksach ATO znajdują się z reguły informacje dotyczące sytuacji (ze szczególnym uwzględnieniem danych najistotniejszych z punktu widzenia prowadzonego rodzaju działań), cele działań, oraz zadania dla wykonawców (TASKING). W aneksach dotyczących działań związanych ze zwalczaniem obiektów naziemnych znajdują się informacje o tych obiektach (numer identyfikacyjny obiektu uderzenia, opis, położenie).

Szef grupy dowodzenia (CURRENT OPS) jest odpowiedzialny za całokształt działań tej grupy. Podstawowym zadaniem grupy dowodzenia jest kierowanie działaniami lotnictwa taktycznego i obrony powietrznej na obszarze odpowiedzialności ICAOC oraz zapewnienie realizacji planu działań opracowanego przez grupę planowania w dniu poprzednim.

Zmiany w sytuacji operacyjno - taktycznej powstałe w wyniku uderzeń przeciwnika np. zablokowanie części sił na lotniskach mogą wymuszać konieczność doraźnego modyfikowania planów działania zawartych w ATO. Służą temu opracowane przez

grupę dowodzenia zarządzenia bojowe (ATM - Air Task Message), w których zawarte są obowiązujące ustalenia. ATM wykonywane są do zmiany zadań dla sił z reguły nie większych niż eskadra, oraz do uszczegółowienia postawionych w ATO zadań dla sił wykonujących bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS) albo izolację pola walki (BAI).

Dowodzenie lotnictwem taktycznym wykonującym zadania wsparcia lotniczego wojsk lądowych (OAS)

W procesie planowania, organizowania i prowadzenia przez lotnictwo działań w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego wykorzystywane są siły i środki podsystemu dowodzenia rozwiniętego przy związkach taktycznych, oddziałach i pododdziałach sił lądowych. W jego skład wchodzi następujące elementy:

Na szczeblu korpusu sił lądowych rozwinięty jest Ośrodek Koordynacji Działań Powietrznych (Air Operations Coordination Center - AOCC - rys. 16) przeznaczony do prowadzenia połączonego planowania, zapotrzebowywania, koordynowania i dowodzenia wysiłkiem lotnictwa wydzielonego do wsparcia wojsk lądowych na obszarze odpowiedzialności korpusu. Szczegółowe zadania obejmują:

- pomoc dowódcy korpusu we wszystkich sprawach związanych z działaniami w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego (OAS).
- ocenianie, koordynowanie i przekazywanie zapotrzebowań na wsparcie lotnicze na obszarze odpowiedzialności korpusu.
- określanie obiektów uderzeń w ramach wsparcia na obszarze odpowiedzialności korpusu.
- wymiana i przekazywanie informacji rozpoznawczej na temat sytuacji powietrznej i lądowej przeciwnika oraz wojsk własnych.
- przekazywanie zainteresowanym informacji o pogodzie w rejonie działań.
- nadzór nad działaniami grup kierowania lotnictwem taktycznym (Tactical Air Control Party - TACP) korpusu.

Na szczeblach od dywizji do batalionu występują grupy kierowania lotnictwem taktycznym, w których skład wchodzi oficerowie łącznikowi lotnictwa (Air Liaison

Oficer - ALO), oficerowie naprowadzania lotnictwa (Forward Air Controller - FAC) wraz z niezbędnym personelem i sprzętem zabezpieczenia oraz środkami łączności. Grupy te (TACP) odpowiedzialne są za:

- fachową pomoc dowódcy wspieranego ZT (bądź oddziału) w zakresie koordynacji i integracji wsparcia ogniowego ze wsparciem lotniczym.
- koordynację zadania wsparcia ZT (oddziału) zgodnie z obowiązującymi ustaleniami rozkazów o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).
- monitorowanie sieci wzywania lotnictwa taktycznego (Tactical Air Request Net - TARN).
- dostarczanie informacji o pogodzie w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk.
- przyjmowanie dowodzenia samolotami wykonującymi zadania w ramach wsparcia od określonych rubieży (z wyznaczonych stref wyczekiwania) i naprowadzanie ich, jeśli to konieczne, na obiekty uderzeń zwalczane w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS).

Do szczegółowych zadań oficera łącznikowego (ALO) lotnictwa wchodzącego w skład grupy kierowania lotnictwem taktycznym (TACP) należy:

- doradzanie i fachowa pomoc dowódcy lądowemu we wszystkich sprawach związanych z działaniami w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego;
- udział w koordynacji ognia sił lądowych z działaniami lotnictwa;
- przyjmowanie, koordynowanie i przekazywanie informacji z AOCC dotyczących czasu i miejsca przelotów i uderzeń lotnictwa taktycznego;
- nadzór nad działaniami podległej grupy kierowania lotnictwem taktycznym;
- koordynowanie wykorzystania przestrzeni powietrznej z właściwymi organami kontroli przestrzeni powietrznej;
- współpraca z dowódcą lądowym w planowaniu, organizowaniu i prowadzeniu walki radioelektronicznej i obezwładnianiu środków przeciwlotniczych.

Oficer naprowadzania lotnictwa (FAC) to oficer, który przydzielony do pierwszorzutowych pododdziałów, kieruje działaniami samolotów (śmigłowców) wykonujących uderzenia w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego. Do jego zadań należy:

- udzielanie fachowej pomocy i doradzanie dowódcy lądowemu w sprawach związanych z wsparciem lotniczym;
- koordynacja działań naprowadzanych samolotów z działaniami wspieranego oddziału (pododdziału) sił lądowych;
- współudział w organizacji, identyfikacji (oznaczeniu) położenia przedniego skraju wojsk własnych;
- naprowadzanie samolotów na obiekty uderzeń;
- przekazywanie informacji odbieranych z naprowadzanego samolotu (jeśli zachodzi taka potrzeba);
- meldowanie o rezultatach uderzeń wykonywanych przez samoloty (śmigłowce);
- meldowanie o pogodzie w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk;
- koordynowanie działań podległych specjalistów np. operatorów podświetlaczy laserowych;

Proces planowania wsparcia lotniczego sił lądowych prowadzony jest wspólnie na podstawie wytycznych wydanych przez CINCENT na szczeblu LANDCENT i AIRCENT. W wyniku przyjętych na szczeblu operacyjnym uzgodnień pomiędzy dowódcą komponentu lądowego (LANDCENT) i powietrznego (AIRCENT) ustala się: cele działania, główny wysiłek wsparcia lotniczego oraz określa przydział wysiłku (ilość samolotolotów) dla poszczególnych korpusów, z rozbiem na liczbę wylotów w ramach izolacji pola walki (BAI) i bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS).

Informacje te zawarte w Dyrektywie Operacyjnej Sił Powietrznych przekazywane są codziennie do Tymczasowych Połączonych Ośrodków Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (ICAOC) i stanowią podstawę do szczegółowego planowania i przydzielania zadań jednostkom lotnictwa taktycznego (patrz rys. 14).

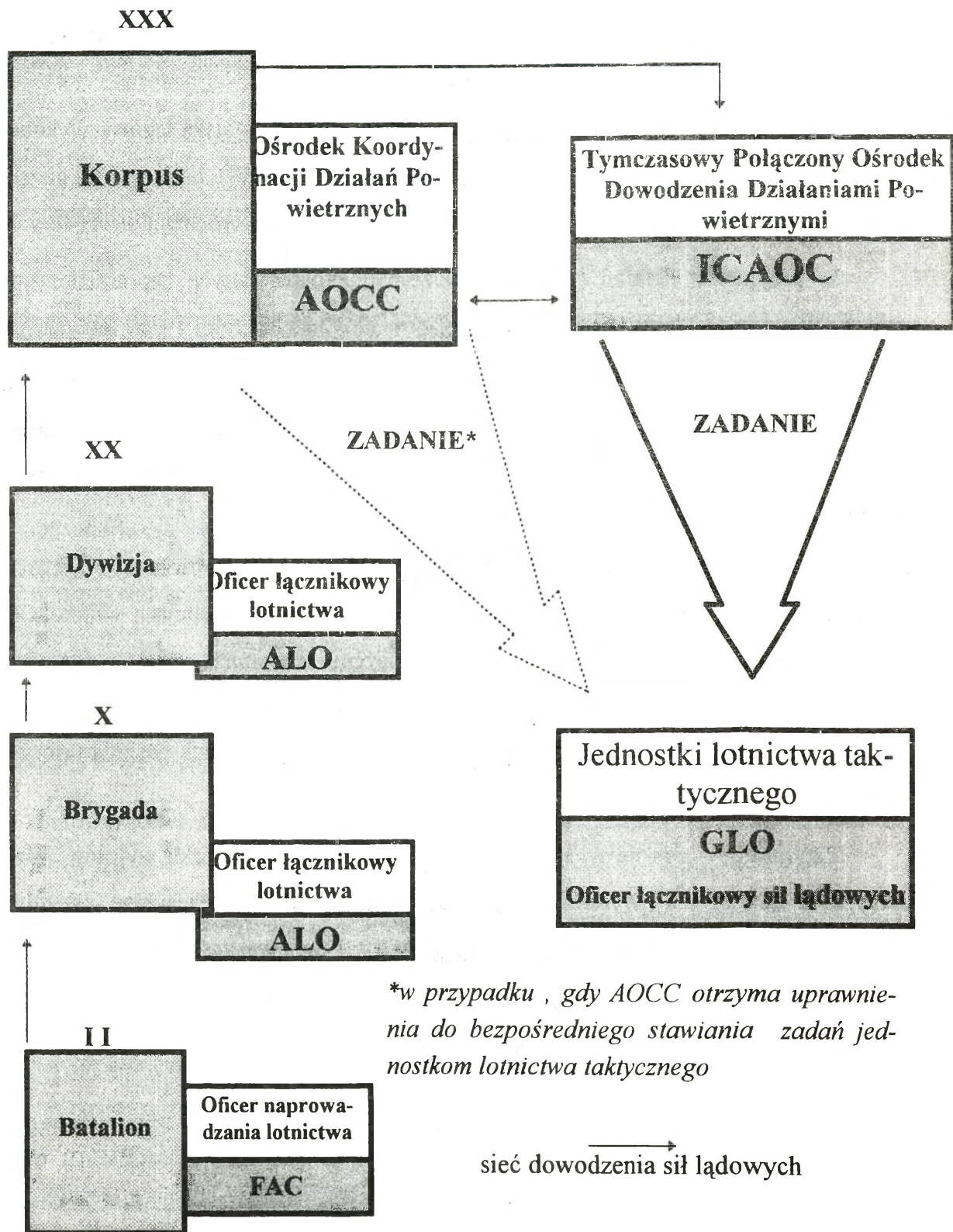
Procedury stosowane w działaniach lotnictwa taktycznego wykonującego zadania wsparcia lotniczego

W zależności od tego czy lotnictwo taktyczne wspiera wojska lądowe wykonując zadania wcześniej zaplanowane (PREPLANNED MISSIONS) bądź wyloty na wezwanie z pola walki (IMMEDIATE MISSIONS) stosowane są odmienne procedury.

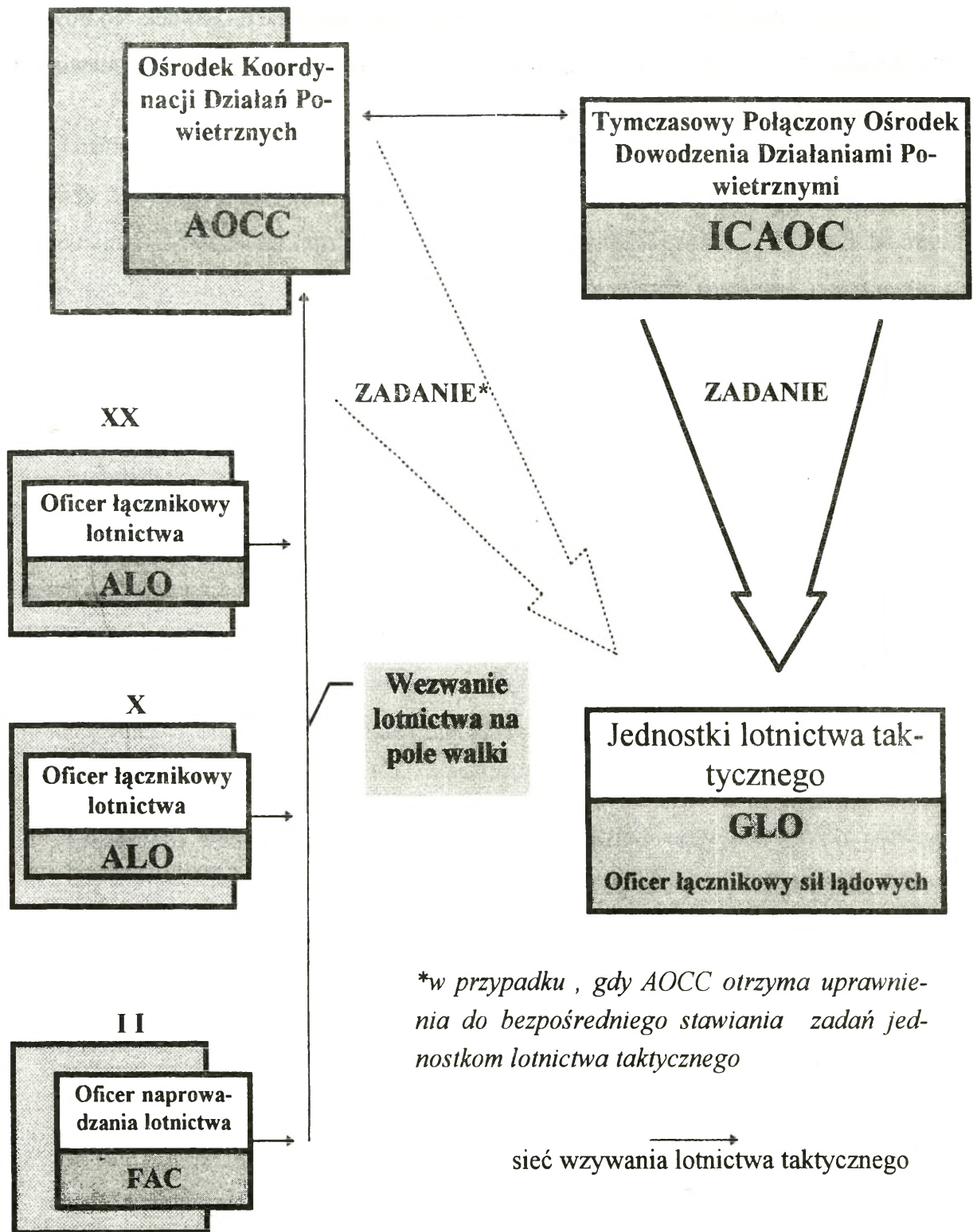
W przypadku działań (wylotów) wcześniej zaplanowanych zapotrzebowanie przekazywane jest kolejno do wyższych organów dowodzenia lotnictwem taktycznym do Ośrodka Koordynacji Działań Powietrznych (AOCC) włącznie, a następnie do ICAOC. Oddziały (bądź związki taktyczne) składające zapotrzebowanie są informowane o akceptacji bądź odrzuceniu ich zapotrzebowania na wsparcie lotnicze poprzez sieci dowodzenia sił lądowych (rys. 15).

W przypadku wylotów na wezwanie z pola walki zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze jest bezpośrednio przekazywane przez jednostkę potrzebującą wsparcia do AOCC z pominięciem pośrednich szczebli dowodzenia. Pominięte szczeble dowodzenia wyrażają swoją akceptację poprzez zachowanie ciszy radiowej, bądź w przypadku kolidujących ze sobą zapotrzebowań określają które z nich posiada priorytet (rys. 16).

Zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze, zarówno w przypadku wylotów wcześniej planowanych, jak i wylotów na wezwanie z pola walki jest przesyłane z reguły z Ośrodka Koordynacji Działań Powietrznych (AOCC) do Tymczasowego Połączonego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (ICAOC), a stamtąd do wykonawców - jednostek lotnictwa taktycznego.



Rys. 15. Obieg informacji między organami dowodzenia lotnictwem taktycznym przy wykonywaniu wylotów wcześniej zaplanowanych (PREPLANNED MISSIONS)



Rys. 16. Obieg informacji między organami dowodzenia lotnictwem taktycznym przy wykonywaniu wylotów na wezwanie z pola walki (IMMEDIATE MISSIONS)

W uzasadnionych sytuacjach operacyjno - taktycznych Ośrodek Koordynacji Działań Powietrznych może otrzymać uprawnienia do bezpośredniego stawiania zadań jednostkom lotnictwa taktycznego.

5. DZIAŁANIA BOJOWE LOTNICTWA TAKTYCZNEGO NATO

Lotnictwo taktyczne NATO jest związane z określoną przestrzenią operacyjną - teatrem działań wojennych i w tej przestrzeni prowadzi ono działania w taktycznej i operacyjnej głębokości. Lotnictwo to jest jedną z głównych części składowych sił uderzeniowych w wojnie konwencjonalnej oraz podstawowym środkiem przenoszenia broni jądrowej. Stawia to przed lotnictwem taktycznym wymóg podwójnego zastosowania. Potencjał jądrowy tego lotnictwa stanowi w rękach kierownictwa politycznego Paktu Północnoatlantyckiego instrument odstraszenia i przewyższania sytuacji kryzysowych.

Lotnictwo taktyczne wykonuje zadania samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych. Ze względu na charakter, rodzaj uzbrojenia i sposób działań, lotnictwo to może szybko reagować na zmieniającą się sytuację w rejonie działań bojowych. Może ono przenikać w głąb terytorium przeciwnika w ciągu dnia i w nocy oraz w trudnych warunkach atmosferycznych i bezpośrednio uderzać na wybrane obiekty.

Zasadniczą właściwością, charakteryzującą lotnictwo taktyczne NATO jest jego wysoka elastyczność, którą kształtują: duży zasięg i prędkość samolotów, manewrowość, uniwersalność wyposażenia oraz dyspozycyjność.

Zasięg współczesnych samolotów taktycznych pozwala na wykonanie uderzeń na obiekty położone w znacznej odległości od lotnisk bazowania.

Duża prędkość jest szczególnie ważną właściwością, dzięki niej bowiem można zyskać na czasie, osiągnąć zaskoczenie i zmusić przeciwnika do utrzymywania dużych sił w ciągłej gotowości bojowej.

Wysoka manewrowość umożliwia szybkie przebazowanie samolotów taktycznych między poszczególnymi TDW, a możliwość tankowania w powietrzu - głębokie przeloty w dowolne rejony i obszary geograficzne. Pozwala to na operatywne ześrodkowanie lotnictwa taktycznego i koncentrację jego wysiłku na najważniejszych kierunkach.

Uniwersalność wyposażenia taktycznych sił powietrznych stwarza możliwość wykonywania zadań bojowych o różnej intensywności, zarówno zaczepnych, jak i obronnych, w szerokim zakresie prędkości, wysokości i manewru.

Znaczna dyspozycyjność lotnictwa taktycznego umożliwia dowództwu szybką reakcję w zaistniałej sytuacji bojowej w dowolnym rejonie oraz osiągnięcie efektu zaskoczenia co do miejsca i czasu jego użycia, jak również szybkie przeciwdziałanie zagrożeniu ze strony przeciwnika. Stałe utrzymanie wysokiego stopnia gotowości bojowej lotnictwa taktycznego czyni je zdolnym do natychmiastowego działania i efektywnego wykorzystania. Dla osiągnięcia sukcesu istotne jest jego użycie na głównych kierunkach działania. Zasadzie tej przypisuje się obecnie, bardziej niż kiedykolwiek, ważne znaczenie. Zasada ekonomii sił i środków polega na tym, aby nie użyć więcej sił niż jest to konieczne. Czas działania, miejsce, sposób i jego rodzaj muszą być niespodziewane dla przeciwnika. W ten sposób można ograniczonymi środkami uzyskać zaskoczenie i dużą skuteczność, co może mieć decydujące znaczenie w walce.

Dokumenty normatywne dotyczące sił powietrznych NATO (wymienione w bibliografii) ustalają, że lotnictwo taktyczne wykonywać będzie zadania w ramach:

- walki o przewagę w powietrzu;
- izolacji rejonu działań bojowych;
- wsparcia lotniczego sił lądowych;
- taktycznego wsparcia lotniczego sił morskich;
- rozpoznania powietrznego.

Są to główne zadania związane ze zwalczaniem potencjału powietrznego, lądowego i morskiego przeciwnika

W zależności od celu i rozmachu prowadzonych operacji (powietrznych, lądowych, morskich) zadania te mogą być wykonywane jednocześnie lub kolejno.

Oprócz tego lotnictwo taktyczne NATO realizować będzie taktyczny transport powietrzny i prowadzić zabezpieczenie działań powietrznych.

5.1. Walka o przewagę w powietrzu

Walka o przewagę w powietrzu nazywana też zwalczaniem potencjału powietrznego przeciwnika (Counter Air - CA), jako jedno z podstawowych zadań lotnictwa taktycznego NATO, jest prowadzona w toku całej operacji strategicznej połączonych sił zbrojnych na TDW, najintensywniej jednak w pierwszych dniach wojny.

Głównym celem walki o przewagę w powietrzu jest zwalczanie lotnictwa przeciwnika w celu zapewnienia osłony wojskom własnym i swobody wykorzystania przestrzeni powietrznej własnemu lotnictwu oraz niepozwolenie lotnictwu przeciwnika na swobodne wykorzystanie tej przestrzeni.

Zadaniami realizowanymi w ramach walki o przewagę w powietrzu są:

- uzyskanie kontroli w przestrzeni powietrznej;
- osłona działań wojsk własnych;
- zapewnienie swobody działania w przestrzeni powietrznej w celu wykonania postawionych zadań;
- wzbronienie (utrudnienie) przeciwnikowi działań w powietrzu.

W siłach powietrznych NATO wyróżnia się trzy stopnie przewagi w powietrzu:

- strategiczną przewagę w powietrzu uzyskaną na TDW nad całym rejonem działań bojowych (uważa się jednak, że ten stopień jest bardzo trudny do osiągnięcia i utrzymania);
- operacyjną przewagę w powietrzu (nazywaną także ogólną) uzyskaną w rejonie działań bojowych sił lądowych lub morskich w czasie prowadzenia operacji przez stosunkowo długi okres;
- taktyczną przewagę w powietrzu w czasie niezbędnym do wykonania określonego zadania.

Ostatecznym celem walki o zdobycie przewagi w powietrzu ma być uzyskanie panowania w powietrzu (Air Supremacy), tj. stworzenie możliwości wykonania zadań

przez własne siły zbrojne, bez istotnego przeciwdziałania lotnictwa, obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika.

Niezbędny stopień przewagi w powietrzu ma być zapewniony przede wszystkim w rejonach o dużym znaczeniu, gdzie skupia się główny wysiłek lub gdzie ma być przechwycona inicjatywa operacyjna.

Przebieg walki o zdobycie przewagi w powietrzu wywiera bezpośredni wpływ na inne działania, dlatego też zadanie to może otrzymać najwyższy priorytet wszędzie tam, gdzie lotnictwo przeciwnika stanowi istotny czynnik zagrożenia dla własnych zamiarów.

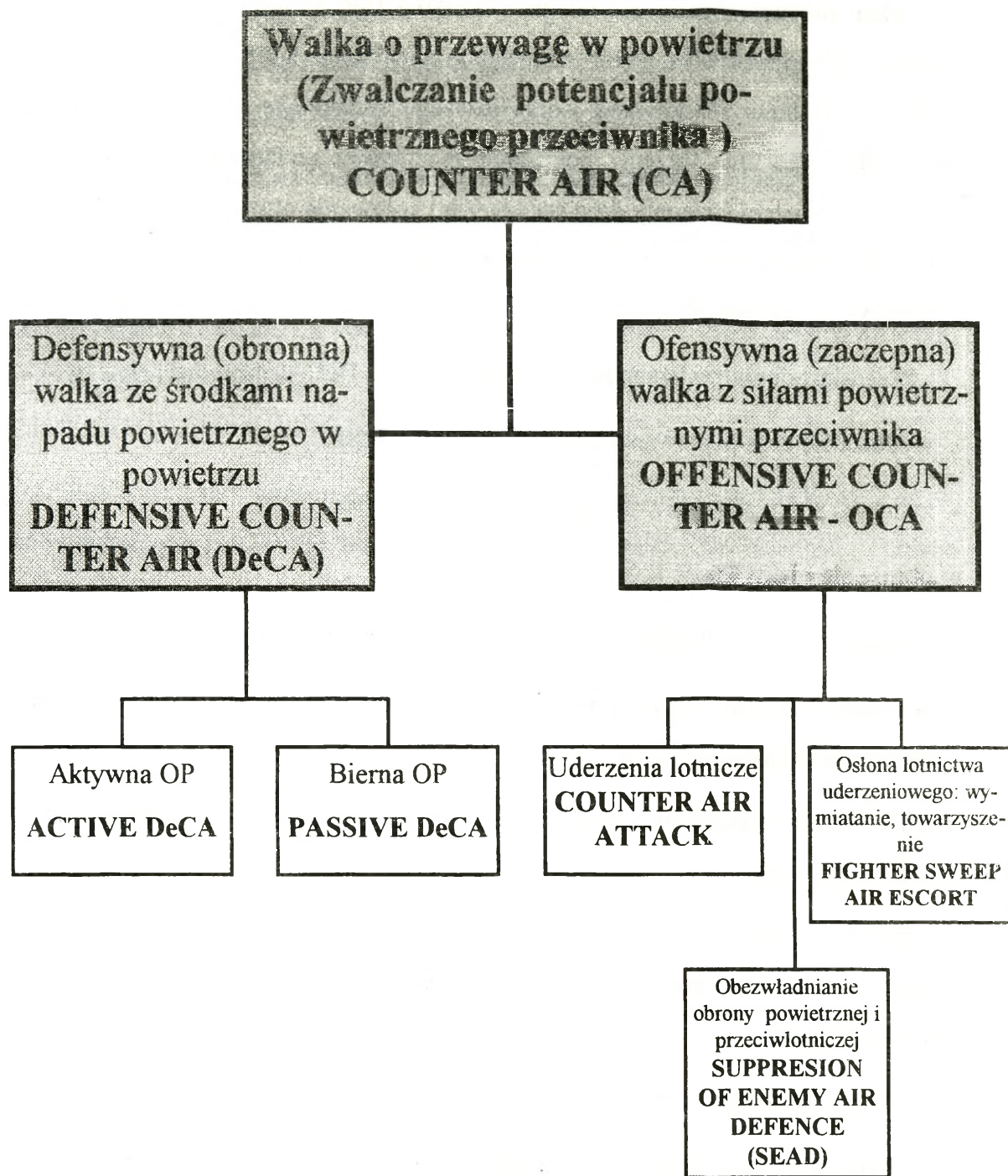
Regulamin działań sił powietrznych NATO wyróżnia w ramach walki o przewagę w powietrzu (zwalczania potencjału powietrznego przeciwnika) dwa rodzaje działań (nazywane też rodzajami operacji). Są to:

- defensywna (obronna) walka ze środkami napadu powietrznego przeciwnika w powietrzu - Defensive Counter Air (DeCA);
- ofensywna (zaczepna) walka z siłami powietrznymi przeciwnika - Offensive Counter Air (OCA).

Podział ten jest przedstawiony na rys. 17.

Pozbawienie przeciwnika swobody prowadzenia działań zaczepnych w przestrzeni powietrznej może być osiągnięte przez zastosowanie dwóch rodzajów działań (realizowanych w ramach DeCA) będących domeną obrony powietrznej: Active i Passive Defensive Counter Air.

Celem aktywnej obrony powietrznej (Active DeCA) jest uniemożliwienie przeciwnikowi wykonania ataków z powietrza na osłaniane obiekty. Do jego osiągnięcia jest konieczne zwalczanie środków napadu powietrznego (ŚNP) przeciwnika przed użyciem przez nie środków rażenia, uniemożliwienie efektywnego wykorzystania uzbrojenia ŚNP w czasie ich ataków, zmuszenie ŚNP do zrzucenia posiadanego uzbrojenia (bomb) przed dolotem do rejonu ich działań.



Rys. 17. Walka o przewagę w powietrzu (zwalczanie potencjału powietrznego przeciwnika)

Celem biernej obrony powietrznej (**Passive DeCA**) jest zmniejszenie skutków uderzeń ŚNP przeciwnika przez: ostrzeganie o nalotach ŚNP, rozśrodkowanie własnych sił i środków, maskowanie i dezinformację, rozbudowę inżynieryjną (schrony i ukrycia dla ludzi oraz sprzętu), posiadanie możliwości szybkiego usuwania skutków uderzeń z powietrza (remonty dróg startowych i kołowania oraz innych urządzeń lotniskowych), składowania paliw (MPS) w podziemnych zbiornikach a środków rażenia i materiałowych w umocnionych schronach.

Przedsięwzięcia realizowane w ramach Passive DeCA, powodują iż:

- wydłuża się czas planowania jego uderzeń z powietrza;
- zwiększa się liczba celów przeznaczonych do rażenia;
- obniża się efektywność uzbrojenia lotniczego;
- zwiększa się ilość sił potrzebna do uzyskania potrzebnego stopnia rażenia celów;
- wymagany jest dłuższy czas przebywania samolotów przeciwnika w strefie rażenia własnych środków OP i OPL.

Wszystko to powoduje że rozprasza się wysiłek sił powietrznych przeciwnika oraz zwiększa jego straty.

Do sił aktywnej obrony powietrznej zalicza się naziemne środki przeciwlotnicze, lotnictwo myśliwskie oraz systemy dowodzenia (środki wykrywania , powiadamiania oraz kierowania).

Do naziemnych środków walki zalicza się:

- przeciwlotnicze zestawy raketowe (np. PATRIOT, HAWK, ROLAND);
- artylerię przeciwlotniczą;
- uzupełniające zestawy uzbrojenia, przeznaczone do obrony przeciwlotniczej w ramach obrony obiektowej (np. karabiny maszynowe czy przenośne zestawy raketowe).

Według nowej koncepcji prowadzenia obrony powietrznej, naziemne środki przeciwlotnicze przeznaczone są do osłony grup obiektów, rejonów oraz obszarów operacji, mających szczególne znaczenie dla prowadzonych działań.

Przeciwlotnicze zestawy rakietowe (systemy rakiet przeciwlotniczych) są szczególnie przydatne ze względu na możliwość utrzymywania przez nie, przez dłuższy czas, wysokiego stopnia gotowości do działań i reagowania w krótkim czasie. Systemy te są w stanie zwalczać niemal wszystkie rodzaje współczesnych ŚNP w każdych warunkach atmosferycznych i w dowolnym czasie, a także uzyskać dużą siłę ognia przeciwlotniczego w obszarze swoich rejonów działania.

Zgodnie z aktualną koncepcją lotnictwo myśliwskie odgrywa kluczową rolę w osłonie powietrznej NATO. Ze względu na swoją mobilność i elastyczność, posiada ono możliwość działania w całym rejonie obrony na wszystkich wysokościach oraz ma możliwość skupienia wysiłku w potrzebnym miejscu w krótkim czasie.

Znaczenie lotnictwa myśliwskiego jako integralnej części systemu obrony powietrznej obecnie znacznie wzrosło. Wyposażone w nowoczesne samoloty myśliwskie o bardzo dużych możliwościach w zakresie wykrywania i zwalczania celów powietrznych może wykonywać zadania we wszystkich warunkach.

Lotnictwo myśliwskie w ramach obrony powietrznej realizuje następujące zadania:

- osłona powietrzna przydzielonych rejonów i obiektów;
- osłona własnych wojsk podczas operacji powietrznych, lądowych i morskich;
- zwalczanie ŚNP przeciwnika poza zasięgiem oddziaływania przeciwlotniczych zestawów rakietowych;
- osłona skrzydeł oraz czasowe uzupełnianie luk pomiędzy rejonami działania wojsk rakietowych;
- wzmocnienie jednostek wojsk rakietowych w określonym miejscu i czasie.

W NATO funkcjonuje zintegrowany system dowodzenia obroną powietrzną. Spełnia on takie wymagania jak:

- posiadanie ciągłej i wiarygodnej informacji o sytuacji powietrznej;
- posiadanie możliwości scentralizowanego i odpowiedniego do sytuacji dowodzenia podległymi siłami.

W czasie wojny system ten zapewnia:

- możliwość analizowania i przedstawiania propozycji optymalnego wykorzystania środków walki;
- możliwość prowadzenia połączonych (zintegrowanych) działań podległych sił w sposób elastyczny i dowodzenia nimi najczęściej w sposób zdecentralizowany;
- kierowanie aktywnymi środkami walki w sposób pozwalający na pełne wykorzystanie ich możliwości bojowych;
- zapewnienie (w razie potrzeby) wsparcia lotnictwu prowadzącemu ofensywną walkę z siłami powietrznymi przeciwnika (Offensive Counter Air - OCA).

W celu spełnienia powyższych wymagań system obrony powietrznej dysponuje:

- siecią stacjonarnych i ruchomych elementów wykrywania ŚNP przeciwnika (tak naziemnych jak i powietrznych);
- ośrodkami ostrzegania i powiadamiania;
- wydajnym systemem zautomatyzowanego opracowania informacji;
- sprawnym systemem przekazywania informacji.

Za obronę powietrzną obszaru Europy Centralnej jest odpowiedzialny Dowódca Połączonych Sił Powietrznych NATO w Europie Środkowej (COMAIRCENT). Podczas kierowania obroną powietrzną wykorzystuje on podległe mu Tymczasowe Połączone Ośrodki Dowodzenia Działaniami Powietrznymi ICAOC.

Ważnym elementem systemu dowodzenia obroną powietrzną NATO są **Ośrodki Kontroli i Powiadamiania** (Control and Reporting Centre - CRC), ponieważ stanowią podstawę podsystemu nadzorowania przestrzeni powietrznej oraz bezpośrednio dowo-

dzą jednostkami wojsk raketowych i lotnictwa myśliwskiego w ich rejonach odpowiedzialności , a przez to odgrywają decydującą rolę w obronie powietrznej.

Do nadzorowania przestrzeni powietrznej , realizowanej przez CRC, są wykorzystywane **Wysunięte Posterunki Radiolokacyjne (Remote Radar Post - RRP)**. W czasie wykrywania i naprowadzania (szczególnie na cele nisko lecące), CRC są wspierane przez samoloty E-3A systemu wczesnego wykrywania i ostrzegania NATO - Airborne Early Warning Forces (NAEWF).

Z uwagi na ukształtowanie się nowej sytuacji polityczno-militarnej w Europie wypracowano i nową koncepcję strategiczną NATO. Zrezygnowano z utrzymywania strefowej obrony powietrznej, uznając to rozwiązanie za mało efektywne. Natomiast zwiększono wymagania stawiane środkom obrony powietrznej, szczególnie w zakresie mobilności.

Ze względu na brak konkretnego zagrożenia i niemożliwość określenia jego głównego kierunku, aktualna koncepcja obrony powietrznej charakteryzuje się następującymi cechami:

- użycie sił obrony powietrznej będzie realizowane nie tyle poprzez wcześniejsze zaplanowanie ich działań, co przez skupienie wysiłku dostosowanego do aktualnej i szybko zmieniającej się sytuacji;
- lotnictwo myśliwskie, ze względu na swoją elastyczność i możliwość oddziaływania na przeciwnika, jest uznawane za główny element wykonawczy systemu obrony powietrznej;
- mobilne jednostki raketowe, wzajemnie uzupełniające swoje możliwości , będą użyte we wspólnych „zagęszczonych strefach działania (tzw. CLUSTER) w celu osłony obiektów (pojedynczych i grupowych) oraz rejonów istotnych dla prowadzenia działań przez siły zbrojne;
- w dalszym ciągu jest planowane użycie środków przeciwlotniczych bliskiego zasięgu, do bezpośredniej osłony ważnych dla prowadzenia działań obiektów (lotniska, stanowiska dowodzenia itp.).

Celem działań w ramach ofensywnej walki z siłami powietrznymi przeciwnika (Offensive Counter Air - OCA) jest pomniejszenie potencjału bojowego sił powietrznych przeciwnika w czasie trwania konfliktu zbrojnego, poprzez niszczenie jego sił i środków na ziemi.

Główny wysiłek w tego typu działaniach w pierwszej kolejności skupiony jest na zwalczaniu lotnictwa przeciwnika na ziemi, a przede wszystkim ŚNP zdolnych do działań ofensywnych oraz stanowisk dowodzenia siłami powietrznymi. W drugiej kolejności są zwalczane obiekty mające wpływ na odtworzenie zdolności bojowej sił powietrznych przeciwnika: punkty (bazy) zaopatrzenia, bazy remontowe itp.

Działania lotnictwa w ramach ofensywnego zwalczania sił powietrznych przeciwnika, muszą być wszechstronnie zabezpieczone w celu uniknięcia zagrożenia ze strony lotnictwa myśliwskiego, naziemnych środków OP oraz obrony przeciwlotniczej osłaniającej atakujące obiekty.

W ramach ofensywnego zwalczania sił powietrznych przeciwnika, wyróżnia się:

- uderzenia lotnicze (Counter Air Attack);
- wymiatanie lotnictwa myśliwskiego (Fighter Sweep) i towarzyszenie innym rodzajom lotnictwa (Air Escort);
- obezwładnianie obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika (Suppression of Enemy Air Defences - SEAD).

Działania te są ściśle ze sobą powiązane i należy je rozpatrywać pod kątem wzajemnego uzupełniania skutków dla osiągnięcia wspólnego celu prowadzonych działań. Na przykład, wykonanie tylko samego uderzenia lotniczego będzie miało miejsce bardzo rzadko. Zwykle prowadzi się ściśle uzgodnione, co do miejsca i czasu, działania zabezpieczające, które wpływają na zwiększenie efektywności samolotów uderzeniowych.

Celem uderzeń lotniczych z zastosowaniem uzbrojenia konwencjonalnego jest zwalczanie potencjału sił powietrznych przeciwnika na ziemi. Obiektami działania (ataku), są:

- samoloty na ziemi (na lotniskach lub lądowiskach);
- lotniska wraz z ich infrastrukturą (przede wszystkim drogi startowe i kołowania);
- stanowiska dowodzenia sił powietrznych;
- stanowiska startowe pocisków „ziemia - powietrze”;
- punkty (bazy) logistyczne i warsztaty naprawcze sił powietrznych.

Ataki lotnicze mogą być wykonywane przez samoloty uderzeniowe (myśliwsko - bombowe), pociski balistyczne i pociski samosterujące.

Samoloty myśliwsko-bombowe przejmują główny ciężar walki w prowadzeniu tego typu działań. Ich uzbrojenie stanowią działka pokładowe, bomby lotnicze (burzące, powierzchniowe, kasetowe), niekierowane pociski raketowe oraz samonaprowadzające się i zdalnie kierowane pociski raketowe klasy „powietrze - ziemia”, z inteligentną subamunicją.

Pociski balistyczne są przeznaczone do zwalczania stałych celów punktowych i powierzchniowych, a w początkowym etapie konfliktu zbrojnego - do jednoczesnego zwalczania wielu, silnie bronionych celów.

Pociski samosterujące (np. Cruise, Tomahawk) mogą być użyte z wyrzutni naziemnych lub odpalane z samolotów. Uzbrojone w głowice konwencjonalne są szczególnie przydatne do zwalczania celów stacjonarnych, które są wrażliwe na uderzenia ładunków o mniejszej mocy.

Podczas ofensywnej walki z siłami powietrznymi przeciwnika w pierwszej kolejności zwalczą się główne lotniska lotnictwa uderzeniowego, a szczególnie lotniska bazowania samolotów nosicieli broni jądrowej. W następnej kolejności są niszczone pozostałe lotniska oraz inne obiekty infrastruktury sił powietrznych przeciwnika. W ramach niszczenia lotnisk planuje się wykonanie uderzeń w pierwszej kolejności na drogi startowe i drogi kołowania celem zablokowania bazujących tam samolotów po-

przez uniemożliwienie im startów. W drugiej kolejności niszczy się zablokowane samoloty, stanowiska dowodzenia i inne elementy infrastruktury lotnisk. Zdaniem dowództwa NATO wykonywanie uderzeń na lotniska ma wielkie znaczenie w zdobyciu przewagi w powietrzu i zapewnienia tym samym dogodnych warunków do prowadzenia działań przez wojska własne. Uderzenia na lotniska eliminują działanie lotnictwa przeciwnika bardziej niż jakikolwiek system obrony przeciwlotniczej czy własne lotnictwo myśliwskie.

Skuteczność uderzeń lotniczych w dużym stopniu zależy od **wszechstronnego zabezpieczenia działań lotnictwa uderzeniowego** poprzez wymiatanie lotnictwa myśliwskiego przeciwnika (Fighter Sweep), osłonę własnych samolotów uderzeniowych poprzez myśliwce (Air Escort) i obezwładnienie obrony powietrznej i przeciwlotniczej (SEAD).

Działania nazywane wymiataniem lotnictwa myśliwskiego (Fighter Sweep) są prowadzone przed i w trakcie wykonywania uderzeń lotniczych przez własne lotnictwo i są skierowane przeciwko samolotom myśliwskim przeciwnika, zagrażającym samolotom uderzeniowym (myśliwsko-bombowym), znajdującym się nad terytorium przeciwnika.

Prowadzenie działań w ramach wymiatania, polega na wykonaniu przez grupy lotnictwa myśliwskiego lotu po (lub w pobliżu) planowanej trasie lotu grup uderzeniowych lotnictwa myśliwsko-bombowego w celu związania walką i zwalczania samolotów myśliwskich przeciwnika dla zapewnienia samolotom uderzeniowym bezpiecznego dolotu do celu. Trasa lotu własnego lotnictwa myśliwskiego wykonującego wymiatanie jest nazywana **Route Sweep**.

Tego typu działania osłabiają siłę lotnictwa myśliwskiego realizującego zadania osłony własnego terytorium, toteż znajdują zastosowanie tylko w sytuacjach uzasadnionych nadrzędnym celem planowanych działań.

W ramach towarzyszenia (Air Escort) lotnictwo myśliwskie wykonuje lot we wspólnym ugrupowaniu z samolotami uderzeniowymi i osłania je przed atakami lotnictwa myśliwskiego przeciwnika.

Obezwładnienie obrony powietrznej i przeciwlotniczej (**Suppression of Enemy Air Defences - SEAD**) ma na celu zapewnienie własnemu lotnictwu korzystnych warunków do wykonania zadań nad terytorium przeciwnika.

Aby ten cel został osiągnięty jest niezbędne ściśle współdziałanie pomiędzy środkami ogniowymi i środkami walki radioelektronicznej, zakłócającymi stacje radiolokacyjne oraz systemy łączności przeciwnika.

Obiektami rażenia w tego typu działaniach są:

- przeciwlotnicze zestawy raketowe;
- przeciwlotnicze zestawy artyleryjskie;
- urządzenia radiolokacyjne obrony powietrznej i obrony przeciwlotniczej obiektów;
- stanowiska dowodzenia i środki łączności obrony powietrznej.

Do wykonywania zadań obezwładnienia obrony powietrznej i przeciwlotniczej, są wykorzystywane:

- a) samoloty myśliwsko-bombowe (Wild Weasel), wyposażone w:
 - środki walki radioelektronicznej do wykrywania i namierzania stacji radiolokacyjnych przeciwnika;
 - raketowe pociski przeciwradiolokacyjne do zwalczania pracujących stacji radiolokacyjnych (Anti Radiation Missile- ARM).
- b) samoloty myśliwsko-bombowe z uzbrojeniem konwencjonalnym przeznaczone do zwalczania „oślepionych” stanowisk obrony powietrznej i przeciwlotniczej;
- c) wojska raketowe i artyleria sił lądowych przeznaczone do zwalczania stanowisk obrony powietrznej i przeciwlotniczej w rejonie przyfrontowym,

Najskuteczniejszym sposobem prowadzenia SEAD (Suppression of Enemy Air Defences) będzie skoncentrowanie wysiłku wszystkich środków w określonym rejonie działań.

Szczególnie ważna jest koordynacja przedsięwzięć SEAD z przedsięwzięciami walki radioelektronicznej. Uzgodnienie planowania i współdziałania w czasie wyko-

nywania zadań , zwiększa skuteczność działań, stąd należy dążyć do tego , aby były one jak najściślejsze.

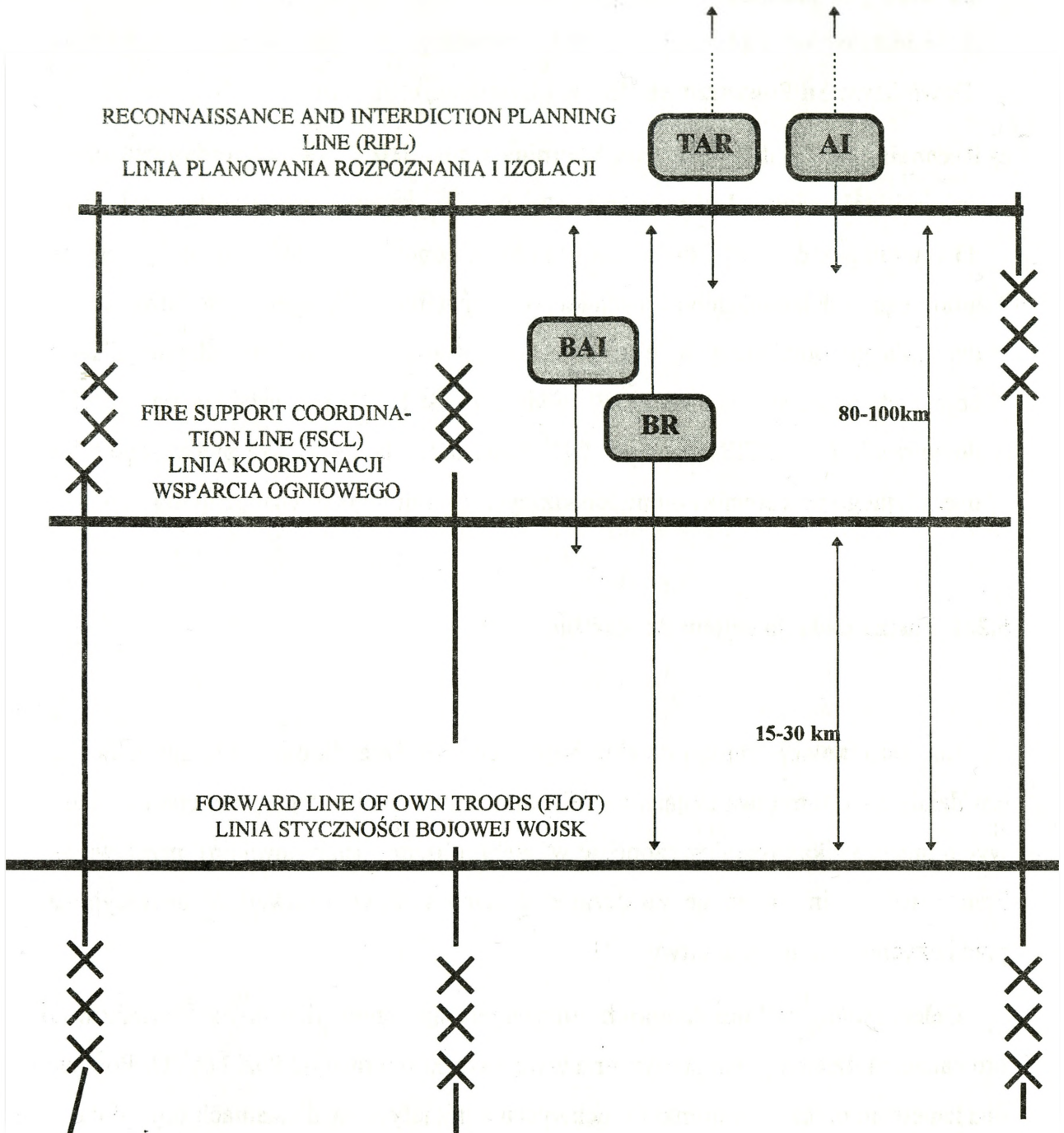
Dowodzenie lotnictwem wykonującym zadania w ramach ofensywnej walki z siłami zaczepnymi przeciwnika (OCA) jest realizowane przez ICAOC na podstawie Dyrektywy Operacyjnej Sił Powietrznych (Air Operation Directive - AOD) wydawanej przez AIRCENT. W ICAOC wypracowywane są szczegółowe decyzje dotyczące użycia lotnictwa i stawiane są zadania bezpośrednim wykonawcom - jednostkom lotnictwa uderzeniowego (myśliwsko-bombowego), myśliwskiego i przydzielonych lotniczych sił wspierających (rozpoznania, obezwładnienia obrony powietrznej, walki radioelektronicznej, tankowania powietrznego, wczesnego wykrywania i naprowadzania).

Rezultaty walki o przewagę w powietrzu mają bezpośredni wpływ na wykonanie przez lotnictwo taktyczne NATO zadań związanych ze **zwalczaniem sił i obiektów naziemnych (wojsk lądowych) i nawodnych (marynarki wojennej) przeciwnika**. Celem tych działań jest osłabienie potencjału bojowego sił lądowych i morskich przeciwnika. Do zadań lotnictwa taktycznego w tym zakresie zalicza się lotniczą izolację rejonu działań bojowych oraz wsparcie lotnicze sił lądowych i morskich.

Podstawą sprawnego planowania tych zadań jest podział pola walki za pomocą linii rozgraniczeń. Linie te są wyznaczone w terenie na podstawie mapy i przebiegają najczęściej równoległe do rubieży styczności bojowej wojsk. Dąży się do tego , aby były łatwe do rozpoznania z powietrza (drogi, linie kolejowe, rzeki , itp.). Podział ten przedstawiony jest na rys. 18.

Obszar pola walki został podzielony trzema liniami rozgraniczenia:

- a) **Forward Line of Own Troops - FLOT** (przednia linia wojsk własnych). Jest to linia określająca położenie przedniego skraju wojsk własnych w danym czasie;
- b) **Fire Support Coordination Line - FSCL** (linia koordynacji wsparcia ogniowego). Jest to linia rozgraniczenia przebiegająca od 15 do 30 km przed FLOT, określająca granice obszaru, w którym wsparcie lotnicze musi być dokładnie uzgodnione z działaniami własnych sił lądowych (zwłaszcza w zakresie rażenia ogniowego) dla



CAS - CLOSE AIR SUPPORT - BEZPOŚREDNIE WSWPARCIE LOTNICZE

BAI - BATTLEFIELD AIR INTERDICTION - IZOLACJA POLA WALKI

BR - BATTLEFIELD RECONNAISSANCE - ROZPOZNANIE (OBSERWACJA) POLA WALKI

AI - AIR INTERDICTION - IZOLACJA REJONU DZIAŁAŃ BOJOWYCH

TAR - TACTICAL AIR RECONNAISSANCE - TAKTYCZNE ROZPOZNANIE POWIETRZNE

Rys.18. Linie rozgraniczeń pola walki podczas współdziałania lotnictwa taktycznego NATO z siłami lądowymi

uzyskania możliwie najlepszej efektywności i uniknięcia wzajemnego rażenia własnymi środkami ogniowymi. Rubież FSCL ustala właściwy LANDCENT (Dowództwo Sił Lądowych Europy Centralnej) w uzgodnieniu z AIRCENT (Dowództwo Sił Powietrznych Europy Centralnej);

- c) **Reconnaissance and Interdiction Planning Line - RIPL** (linia koordynacji rozpoznania i izolowania). Jest to linia rozgraniczenia przebiegająca w odległości do 80 do 100 km przed FLOT i ograniczająca obszar odpowiedzialności dowódcy korpusu armijnego w działaniach bojowych i jego kompetencji do ustalenia obiektów i celów działania sił powietrznych, bezpośrednio wpływających na prowadzenie działań bojowych przez siły lądowe. RIPL podobnie jak FSCL jest ustalana na szczeblu dowodzenia LANDCENT i AIRCENT. Linia ta rozdziela wojska pierwszego rzutu operacyjnego przeciwnika od podchodzących z głębi jego sił wzmocnienia.

5.2. Lotnicza izolacja rejonu działań bojowych

Lotnicza izolacja rejonu działań bojowych (Air Interdiction - AI) ogólnie oznacza działalność lotnictwa mająca na celu zwalczanie naziemnego potencjału sił lądowych przeciwnika, rozmieszczonego w głębi obszaru (ugrupowania) przeciwnika. Przede wszystkim obejmuje zwalczanie drugich rzutów i odwodów operacyjnych przed użyciem ich na polu bitwy.

Celem izolacji rejonu działań bojowych jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez pierwszorzutowe związki operacyjne PSZ NATO. Powinna ona zapewnić im czas i warunki do uchwycenia inicjatywy w działaniach bojowych.

Izolacja rejonu działań bojowych jest prowadzona na odległościach nie wymagających ścisłego współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami wojsk w ramach prowadzenia ognia i wykonywania manewrów. Zasięg wykonywanych uderzeń może obejmować obszar od linii koordynacji rozpoznania i izolowania (Reconnaissance and Interdiction Planning Line RIPL), czyli od 80 - 100 km w głąb terytorium przeciwnika.

Działania lotnictwa w ramach izolacji rejonu działań bojowych powinny opóźnić podejście, rozwijanie i przygotowanie sił przeciwnika do walki oraz utrudniać funkcjonowanie jego systemu zaopatrzenia. Powinny również skutecznie przeszkodzić przeciwnikowi w realizacji jego planów operacyjnych i w dowodzeniu wojskami oraz spowodować straty w siłach, środkach i zasobach materiałowych.

Zadania wynikające z izolacji rejonu działań bojowych powinny obejmować elementy powstrzymywania, nękania i dywersji. Wszystkie one mają przyczynić się do osłabienia przeciwnika, głównie w zakresie dopływu świeżych sił i ich zdolności bojowych.

Uderzenia na cele niszczone w ramach izolacji rejonu działań bojowych obejmują:

- drugie rzuty i odwody operacyjne w marszu i rejonach ześrodkowania;
- środki transportu i infrastrukturę komunikacyjną;
- obiekty infrastruktury logistycznej.

Działania w zakresie izolacji sił zbrojnych są nakierowane głównie na jednostki manewrowe przeciwnika (pancerne i zmechanizowane) w marszu, wojska w rejonach ześrodkowania i w rejonach odpoczynku. W tym rodzaju działań chodzi głównie o wykonywanie uderzeń na podchodzące drugie rzuty i odwody przeciwnika na głębokościach do 300 - 450 km od rubieży styczności wojsk. Podchodzące odwody powinny być atakowane przez cały czas podchodzenia do rejonu związków operacyjnych pierwszego rzutu. Zakłada się, że poprzez atakowanie tych sił może nastąpić znaczne opóźnienie ich podejścia do rubieży styczności wojsk lub znaczne obniżenie ich potencjału bojowego w chwili wejścia do bitwy. W konsekwencji może to być decydującym czynnikiem załamania się koncepcji prowadzenia dalszych działań bojowych przez przeciwnika.

Izolacja sieci i źródeł zaopatrzenia to izolacja dróg zaopatrzenia, takich jak: linie kolejowe i drogowe, węzły komunikacyjne, stacje transportowo-załadownicze, porty morskie oraz składy i magazyny, jak również obiekty i urządzenia przemysłowe,

a także ośrodki administracyjno-polityczne. Uderzenia na te cele mogą być wykonywane w obszarze do kilkuset km w głąb terytorium przeciwnika.

Do izolowania rejonu działań bojowych mogą być użyte samoloty bombowe i myśliwsko-bombowe. Samoloty bombowe generalnie posiadają możliwości, które pozwalają wykonywać izolowanie w głębi ze względu na duży taktyczny promień działania i duży udźwigny użyteczny. Samonaprowadzające się pociski raketowe z różnymi systemami wykrywania i naprowadzania, przenoszone przez samoloty bombowe, zwiększają ich skuteczność bojową.

Szczególnie przydatne do wykonywania zadań w ramach izolowania w głębi są samoloty myśliwsko-bombowe. Charakteryzują się wysoką elastycznością (tj. manewrowością), możliwościami użycia różnorodnego uzbrojenia, żywotnością oraz możliwością szybkiego skoncentrowania dużego potencjału rażenia w głębi obszaru przeciwnika). Wykorzystanie przez samoloty myśliwsko-bombowe kierowanych pocisków raketowych powietrze - ziemia, odpalanych spoza zasięgu środków OPL przeciwnika, zwiększa efektywność użycia lotnictwa i bezpośrednio wpływa na zmniejszenie strat bojowych.

Ponieważ efekty działań prowadzonych w ramach izolowania obszaru działań bojowych nie są odczuwalne przez siły lądowe natychmiast, lecz z pewnym opóźnieniem, to zwalczanie przez lotnictwo sił przeciwnika w głębi jego obszaru musi rozpocząć się możliwie jak najwcześniej. Należy jednak przy tym uwzględnić, że wraz ze zwiększającą się głębokością bojowego oddziaływania lotnictwa, z reguły związane są: zmniejszenie ilości przenoszonego uzbrojenia (wskutek dłuższego przebywania w strefie rażenia środków OP i OPL przeciwnika) oraz zmniejszona liczba wylotów bojowych. Stąd też decydujące znaczenie ma wybór rejonów działania lotnictwa.

Główne cele działania lotnictwa (priorytety) w ramach izolowania obszaru działań bojowych są ustalane na szczeblu LANDCENT. Planowanie operacyjne, a w tym określenie ilości sił biorących udział w działaniach oraz podział ich wysiłku dla wykonania poszczególnych zadań jest realizowane w AIRCENT. Szczegółowego pla-

nowania zadań i koordynowania działania grup uderzeniowych dokonuje się na szczeblu połączonych stanowisk dowodzenia operacjami powietrznymi ICAOC.

Według oceny specjalistów wojskowych NATO, izolacja rejonu działań bojowych jest wysoce opłacalna. Niszczenie bowiem wojsk, ich elementów zabezpieczenia i zapatrywania powoduje również negatywne skutki psychologiczne u przeciwnika. Tego rodzaju działania, przy wsparciu nowoczesnych i właściwie dobranych środków rażenia, mogą znacząco zmienić stosunek sił na korzyść wojsk własnych.

5.3. Wsparcie lotnicze sił lądowych

Wsparcie lotnicze sił lądowych (Offensive Air Support - OAS), według poglądów dowództwa NATO, stanowi często główny czynnik w osiągnięciu zamierzonego przez siły lądowe celu działań. Celem wsparcia lotniczego jest wyeliminowanie z walki silnych zgrupowań wojsk i środków raketowych przeciwnika, naruszenie jego ugrupowania bojowego, udaremnienie lub opóźnienie natarcia, względnie osłabienie jego obrony. Wsparcie lotnicze sił lądowych obejmuje:

- bezpośrednie wsparcie lotnicze (Close Air Support - CAS);
- izolację pola walki (Battlefield Air Interdiction - BAI);

Działania lotnictwa taktycznego w trakcie wykonywania zadań **bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS)** są prowadzone od linii styczności wojsk (Forward Line of Own Troops - FLOT) do linii koordynacji ognia (Fire Support Coordination Line - FSCL), tj. na głębokość 15 - 30 km, a w ramach **izolacji pola walki (BAI)** - na głębokość od około 30 do tylnej granicy pierwszego rzutu operacyjnego przeciwnika (Reconnaissance and Interdiction Planning Line RIPL), czyli do linii która przebiega na ogół w odległości 80 - 100 km od przedniego skraju.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze oraz izolacja pola walki, wspólnie z pewnymi aspektami rozpoznania powietrznego pola walki, mogą być rozpatrywane jako działania kombinowane w ramach wsparcia lotniczego sił lądowych.

Wykonanie zadań w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego wymaga ściślejszej koordynacji z działaniami sił lądowych, niż w toku realizacji zadań izolacji pola walki. Linia rozgraniczenia pomiędzy bezpośrednim wsparciem lotniczym a izolacją pola walki - FSCL - jest orientacyjna.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze (Close Air Support - CAS) jest to działanie lotnictwa w taktycznej strefie działań bojowych, często w bezpośredniej styczności wojsk. Polega ono na zwalczaniu sił i środków pierwszorzutowych związków taktycznych przeciwnika w ścisłym współdziałaniu z wojskami własnymi, przy czym działanie lotnictwa jest ściśle skoordynowane z ich ogniem i ruchem. Bezpośrednie wsparcie lotnicze jest wykonywane z reguły w wypadku, gdy etatowe środki ogniowe sił lądowych nie zapewniają wykonania postawionych im zadań.

W toku bezpośredniego wsparcia lotniczego samoloty lotnictwa taktycznego wykonują uderzenia głównie na wojska pancerne, zmechanizowane, artylerię, wyrzutnie pocisków raketowych, stanowiska dowodzenia, sprzęt przeprawowo-mostowy, itp.

Do wykonywania zadań bezpośredniego wsparcia lotniczego są przeznaczone:

- samoloty myśliwsko-bombowe o dużej sile ognia, dobrej manewrowości oraz wysokiej odporności na przeciwdziałanie środków ogniowych i WRE przeciwnika;
- samoloty szturmowe o wysokiej żywotności i manewrowości oraz efektywności;
- bezałogowe środki latające, które są stosowane jako uzupełnienie samolotów myśliwsko-bombowych oraz szturmowych i przeznaczone do zwalczania szczególnie silnie bronionych celów lub do obezwładniania nacierających wojsk przeciwnika w wybranych rejonach;
- śmigłowce wsparcia bojowego;
- śmigłowce uderzeniowe (przeciwpancerne).

Z uwagi na szczególne warunki działań, a zwłaszcza duże nasycenie środkami OPL, samoloty muszą spełniać wysokie wymagania w zakresie manewrowości, żywotności, siły ognia, a także możliwości wykrywania i identyfikacji celów oraz zdolności do zwalczania celów ruchomych (pancernych i opancerzonych).

Zadania bojowe w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego są wykonywane w formie:

- wylotów zawczasu zaplanowanych (Preplanned missions);
- natychmiastowych wylotów bojowych na wezwanie z pola walki (Immediate Request Missions);
- samodzielnego poszukiwania i zwalczania celów (Armed Reconnaissance).

Konieczność ścisłej koordynacji przedsięwzięć między siłami lądowymi i siłami powietrznymi w toku prowadzenia działań bojowych wymaga dokładnej znajomości aktualnego położenia wojsk lądowych przeciwnika oraz wojsk własnych, a także bezpośredniego naprowadzania samolotów myśliwsko-bombowych i szturmowych na atakowane cele.

Naprowadzanie na cele jest realizowane przez oficerów naprowadzania lotnictwa (Forward Air Controllers - FAC). Stosowane są też **uderzenia nienaprowadzane** na obiekty wcześniej wykryte i rozpoznane.

Oficerowie naprowadzania lotnictwa koordynują działania i kierują samolotami ze stanowisk położonych możliwie najbliżej obiektów uderzeń, informując jak najdokładniej załogi samolotów o położeniu celów przewidzianych do zwalczania oraz o położeniu wojsk własnych.

Dla ułatwienia wzrokowego wykrycia celów przez załogi samolotów stosowane są znaki dymne i świetlne oraz naprowadzanie pilotów na cele za pomocą komend określających dokładny kurs. W zależności od sytuacji, stanowiska naprowadzania lotnictwa mogą znajdować się na ziemi lub na śmigłowcach.

Aby bezpośrednie naprowadzanie samolotów mogło być realizowane konieczne jest spełnienie następujących warunków:

- zarówno obiekt ataku jak i atakujący samolot muszą znajdować się w zasięgu wzrokowej widzialności oficera naprowadzania;
- musi być zapewniona trwała i niezakłócona łączność radiowa pomiędzy załogą samolotu atakującego, a oficerem naprowadzania lotnictwa;

- oficer naprowadzania lotnictwa musi znać typowe manewry samolotów do ataku celów naziemnych oraz ograniczenia w ich wykorzystaniu (z tego względu najczęściej na stanowiska oficerów naprowadzania lotnictwa są wyznaczani byli członkowie personelu latającego lotnictwa taktycznego);
- załogi samolotów muszą posiadać doświadczenie w wykonywaniu zadań pod kontrolą oficerów naprowadzania lotnictwa.

Jeżeli cel znajduje się poza zasięgiem wzrokowej widzialności, to wówczas naprowadzanie odbywa się w sposób pośredni, poprzez podanie załogom nadlatujących samolotów myśliwsko - bombowych i szturmowych szczegółowych danych o polu walki i ostatnie, znane oficerowi naprowadzania, położenie oraz kierunek ruchu wojsk przeciwnika, jak również aktualne położenie wojsk własnych.

W sytuacji stosowania uderzeń nienaprowadzanych (na obiekty wcześniej wykryte) wykonywanych w ramach CAS, załogi samolotów otrzymują od organów stawiających zadanie dokładne dane o sposobie wykonania lotu oraz informacje o celach. Podczas dolotu do celu załogi samolotów nawiązują łączność ze stanowiskami dowodzenia sił lądowych i otrzymują od nich najnowsze informacje o sytuacji. Dowódcy poszczególnych jednostek sił lądowych są odpowiedzialni za zachowanie uzgodnionych metod postępowania oraz za bezpieczeństwo własnych wojsk.

Izolacja pola walki (Battlefield Air Interdiction - BAI) jest to działanie lotnictwa taktycznego na obiekty położone w głębi strefy taktycznej oraz w bliskiej strefie operacyjnej. Celem izolacji pola walki jest eliminowanie dopływu świeżych sił przeciwnika poprzez niszczenie, obezwładnianie jego sił i środków, kanalizowanie działań i dezorganizację przedsięwzięć lub opóźnianie ich marszu na zaplanowane rubieże, poprzez atakowanie wojsk w rejonach ześrodkowania i w marszu oraz niszczenie dróg, węzłów komunikacyjnych, przepraw i baz zaopatrzenia.

W ramach izolacji pola walki lotnictwo taktyczne oddziałuje głównie na związki i oddziały przeciwnika, które podchodzą do pola walki i mogą wywrzeć decydujący wpływ na przebieg prowadzonych działań³.

Zadania bojowe w ramach BAI są z reguły wykonywane na obszarze znajdującym się między liniami FSCL a RIPL. W przypadku wykonywania tego typu zadań przed FSCL (a więc w obszarze koordynacji wsparcia ogniowego), muszą one być dokładnie uzgadniane pomiędzy siłami lądowymi i powietrznymi, zarówno na etapie planowania, jak i na etapie ich realizacji. Zwalczanie celów znajdujących się poza FSCL nie wymaga szczegółowej koordynacji. Współdziałanie pomiędzy grupami uderzeniowymi lotnictwa a siłami lądowymi polega zwykle na nawiązaniu przez dowódcę grupy uderzeniowej łączności radiowej z właściwym organem łącznikowym na stanowisku dowodzenia sił lądowych w celu uzyskania istotnych informacji.

Do wykonania zadań izolowania pola walki przeznaczone są samoloty myśliwsko-bombowe, samoloty szturmowe oraz bezzałogowe środki latające.

Zadania bojowe na izolowanie pola walki mogą być wykonywane w formie:

- wylotów zawczasu zaplanowanych (Preplanned missions) ;
- wylotów na wezwanie z pola walki (Immediate missions);
- samodzielnego poszukiwania i zwalczania celów (Armed Reconnaissance).

Wyloty zawczasu planowane (Preplanned missions) są wykonywane na podstawie już przygotowanych planów operacji i z reguły skierowane przeciwko stacjonarnym obiektom wojskowym lub celom o małej mobilności. Zazwyczaj informacje o celach będą wystarczające do dokładnego zaplanowania ilości samolotów, ich uzbrojenia oraz czasu uderzenia.

Wyloty na wezwanie z pola walki (Immediate missions) są wykonywane w sytuacji powstania niemożliwej do przewidzenia wcześniej sytuacji taktycznej na polu

³ Izolację pola walki można utożsamić ze wsparciem pośrednim wojsk lądowych, ponieważ podobne są zadania i przestrzeń, w jakiej będą wykonywane.

walki. Czas pomiędzy zapotrzebowaniem na zwalczanie nowowykrytego obiektu do momentu pojawienia się samolotów nad celem, powinien wynosić około 30 minut. W celu skrócenia czasu od wykrycia celu do jego zwalczania stosuje się uderzenia samolotów dyżurujących w określonych rejonach (strefach) dyżurowania w powietrzu.

W sytuacjach skrajnych może dochodzić do zmiany zadań samolotów wykonujących inne zadanie bojowe.

Podczas takich działań samoloty będą miały podwieszony określony wariant uzbrojenia, który nie zawsze będzie optymalny w stosunku do każdego celu.

Samodzielne poszukiwanie i zwalczanie celów (Armed Reconnaissance) jest zadaniem bojowym samolotów myśliwsko-bombowych oraz szturmowych i obejmuje poszukiwanie ważnych celów w określonym rejonie, ich wykrycie i natychmiastowe zwalczanie, a także niszczenie innych celów, dodatkowo wykrytych w przydzielonych rejonach, względnie znajdujących się na przydzielonych do rozpoznania szlakach komunikacyjnych. Zadania takie mogą być wykonywane w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego, lecz szczególnie stosuje się je w ramach izolowania pola walki, gdy w trakcie prowadzenia działań bojowych przez wojska lądowe nie jest możliwe uzyskanie wysokiego tempa ich prowadzenia, a także utrudnione jest uzyskanie dokładnych danych dotyczących położenia wojsk przeciwnika lub celów grupowych w jego ugrupowaniu.

Samodzielne poszukiwanie i zwalczanie obiektów jest stosowane w wyjątkowych sytuacjach ponieważ ma ono między innymi następujące wady:

- niewysoką efektywność ataku związaną z deficytem czasu (ograniczenie możliwości wykrycia celów i ustalenia celów ataku);
- niewystarczająca ilość informacji o położeniu wojsk przeciwnika, szczególnie jego środków obrony przeciwlotniczej;
- duże zagrożenie samolotów wykonujących to zadanie wskutek długiego czasu przebywania nad obszarem przeciwnika.

5.4. Taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich

Taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich (Tactical Air Support of Maritime Operations - TASMO) jest dla lotnictwa taktycznego zadaniem drugorzędnym. Celem działań lotnictwa taktycznego na morzu będzie obezwładnienie i niszczenie sił morskich przeciwnika oraz obrona własnych sił morskich.

W ramach wsparcia lotniczego sił morskich lotnictwo taktyczne może być wykorzystane do wykonywania zadań walki o zdobycie przewagi w powietrzu nad akwenem morskim, zwalczania obiektów morskich oraz minowania, rozpoznania i wykrywania, a także izolacji portów, w tym głównie do:

- wsparcia ogniowego sił morskich przy wykonywaniu uderzeń na cele morskie oraz bazy i porty;
- osłony własnych zgrupowań okrętów, obrony baz morskich i portów;
- nadzorowania obszarów przybrzeżnych, baz morskich i portów;
- prowadzenia rozpoznania w ramach przygotowywania operacji desantowych;
- zwalczania desantów morskich przeciwnika;
- niedopuszczania sił morskich przeciwnika (nawodnych i podwodnych) do własnych baz i linii komunikacyjnych.

Działania w ramach taktycznego wsparcia lotniczego sił morskich mogą być prowadzone przez lotnictwo taktyczne samodzielnie lub we współdziałaniu z lotnictwem morskim i siłami morskimi.

Wsparcie lotnicze sił morskich może być prowadzone poprzez wykonywanie wszechstronnie zabezpieczonych wylotów ofensywnych i defensywnych.

Siły i środki sił powietrznych są wykorzystywane do wsparcia lotniczego sił morskich tylko w takich sytuacjach, gdy marynarka wojenna nie dysponuje odpowiednią ilością własnego lotnictwa.

Cele i priorytety taktycznego wsparcia lotniczego sił morskich ustala dowódca marynarki wojennej. Za wykonanie zadań realizowanych w ramach tego wsparcia są jednak odpowiedzialne siły powietrzne.

Wsparcie lotnicze operacji morskich jest prowadzone metodą wylotów zawczasu zaplanowanych (Preplanned Missions) lub wylotów natychmiastowych (Immediate Missions). Jednostki lotnicze użyte do wsparcia sił morskich muszą dysponować odpowiednim uzbrojeniem oraz posiadać szczegółowe informacje o sytuacji na morzu, planowanym przebiegu operacji morskiej oraz o szczególnych warunkach działania nad morzem. W celu wykluczenia wzajemnego zagrożenia oraz dla uzyskania możliwie najlepszych efektów wspólnego działania, bezwzględnie jest wymagana ścisła koordynacja i stała wymiana informacji pomiędzy stanowiskami dowodzenia sił powietrznych a stanowiskami dowodzenia sił morskich (marynarki wojennej).

5.5. Rozpoznanie powietrzne

Rozpoznanie powietrzne (Air Reconnaissance - AR) stanowi ważną część składową systemu zabezpieczenia działań bojowych PSZ NATO. Jest ono prowadzone już w czasie pokoju. Obejmuje ono taktyczne rozpoznanie powietrzne oraz rozpoznanie powietrzne (obserwację) pola walki.

Rozpoznanie powietrzne pola walki (Battlefield Reconnaissance - BR) stanowi część taktycznego rozpoznania powietrznego i jest prowadzone na głównych kierunkach działań w strefie taktyczno - operacyjnej. Rozpoznanie to jest prowadzone w celu uzyskania dla naziemnych stanowisk dowodzenia informacji o siłach przeciwnika, ich rozmieszczeniu i ugrupowaniu, wykonywanych manewrach oraz obiektach stałych i ruchomych. Na podstawie tych danych planuje się i wykonuje uderzenia ogniowe.

Rozpoznanie powietrzne pola walki prowadzone jest też na korzyść lotnictwa w celu planowania działań, a także bezpośredniego naprowadzania samolotów uderzeniowych na wykryte obiekty. Realizuje się je najczęściej od FLOT do RIPL.

Taktyczne rozpoznanie powietrzne jest prowadzone na korzyść wszystkich rodzajów sił zbrojnych TDW na głębokość do około 1000 - 1200 km.

Dowództwo NATO uważa taktyczne rozpoznanie powietrzne za jeden z ważniejszych rodzajów zabezpieczenia działań bojowych, ponieważ od jego wyników w dużym stopniu zależy efektywność wykorzystania siły uderzeniowej PSZ NATO w operacjach, niezależnie od ich skali i rozmachu.

Do prowadzenia rozpoznania powietrznego w strefie taktycznej i operacyjnej TDW na korzyść dowództw wszystkich rodzajów sił zbrojnych przeznaczone jest lotnictwo rozpoznawcze.

Głównym zadaniem taktycznego lotnictwa rozpoznawczego jest dostarczenie na czas dowództwu NATO niezbędnych informacji o siłach i środkach przeciwnika (szczególnie o zgrupowaniach i przemieszczaniu jego sił na głębokości operacyjnej), terenie, planowanych działaniach i warunkach atmosferycznych, niezbędnych do organizacji i prowadzenia działań bojowych przez poszczególne rodzaje wojsk oraz do kontroli rezultatów tych działań. Dane z rozpoznania lotnictwa taktycznego pozwalają wykryć zamiary przeciwnika, a tym samym umożliwiają wykonanie na czas uderzeń na jego lotnictwo na lotniskach, drugie rzuty, odwody i inne ważne obiekty, co ma bezpośredni wpływ na zerwanie planów operacyjno - strategicznych przeciwnika.

Do podstawowych zadań taktycznego lotnictwa rozpoznawczego należy zdobywanie danych dotyczących:

- systemu obrony powietrznej i przeciwlotniczej (stacje radiolokacyjne wykrywania i naprowadzania, wyrzutnie przeciwlotniczych pocisków raketowych, stanowiska ogniowe artylerii przeciwlotniczej, stanowiska dowodzenia i węzły łączności);
- rejonów rozmieszczenia wyrzutni pocisków raketowych lub ich przemarszu oraz miejsc składowania amunicji jądrowej;
- bazowania lotnictwa (sieci lotniskowej, ośrodków kierowania i zabezpieczenia);
- rejonów rozmieszczenia wojsk przeciwnika;
- szlaków komunikacyjnych i ruchu na nich wojsk;

- składów, magazynów, punktów przeładunkowych, punktów zaopatrywania itp.

Pierwszoplanowym zadaniem lotnictwa rozpoznawczego jest dostarczanie dowództwom sił powietrznych danych niezbędnych do prowadzenia walki o uzyskanie przewagi w powietrzu oraz do realizacji zadań w ramach izolacji rejonu działań bojowych i wsparcia lotniczego sił lądowych.

Dla osiągnięcia pomyślnego przebiegu walki o przewagę w powietrzu wymagane jest w pierwszej kolejności wykrycie i rozpoznanie sieci lotniskowej przeciwnika, szczególnie głównych lotnisk oraz lotnisk zapasowych przewidywanych do rozśrodkowania lotnictwa, jak również stanowisk startowych przeciwlotniczych pocisków raketowych, a także stanowisk dowodzenia lotnictwem i obroną powietrzną.

W trakcie planowania i wykonywania zadań izolacji rejonu działań bojowych, lotnictwo rozpoznawcze prowadzi rozpoznanie odwodów operacyjnych i strategicznych w rejonach ześrodkowania i w marszu, węzłów drogowych i kolejowych, stacji załadunkowych, mostów, przepraw, stanowisk dowodzenia i węzłów łączności związków operacyjnych i taktycznych, składów i baz zaopatrzenia.

Szczególnie wysokie natężenie działalności lotnictwa rozpoznawczego ma miejsce w trakcie wsparcia lotniczego sił lądowych. W tym przypadku, zadaniem rozpoznania powietrznego jest wykrycie wojsk przeciwnika, a głównie rejonów ich ześrodkowania, wykrycie wyrzutni rakiet taktycznych, stanowisk dowodzenia i radioelektronicznych środków dowodzenia znajdujących się w ugrupowaniu bojowym wojsk przeciwnika.

W zależności od zastosowanych metod prowadzenia rozpoznania i wykorzystywanych środków uzyskiwania danych rozpoznawczych, taktyczne rozpoznanie powietrzne dzieli się na: wzrokowe, fotograficzne, radiolokacyjne i radioelektroniczne.

Rozpoznanie wzrokowe prowadzi się w celu rozpoznania rejonów rozmieszczenia wojsk i sprzętu, określonego obiektu, ruchu wojsk na liniach komunikacyjnych (drogowych, kolejowych i wodnych) oraz korygowania ognia artylerii dalekiego zasięgu i artylerii okrętowej. Rozpoznanie to jest powszechnie stosowane w ramach rozpoznania pola walki, ponieważ zapewnia możliwość otrzymania w krótkim czasie danych

o działaniach przeciwnika, głównie danych o działaniach przeciwnika, głównie danych dotyczących celów ruchomych.

Rozpoznanie fotograficzne jest prowadzone zarówno w dzień i jak i w nocy, z dużych i małych wysokości. Rozpoznanie to prowadzi się w celu zdobycia lub potwierdzenia posiadanych informacji o przeciwniku i terenie oraz dokładnego zlokalizowania określonych obiektów. Rozpoznanie fotograficzne dostarcza najpełniejszych, wiarygodnych i obiektywnych danych o rozpoznawanych obiektach.

Rozpoznanie radiolokacyjne jest prowadzone za pomocą stacji radiolokacyjnych zamontowanych na samolotach, w każdych warunkach, w dzień i w nocy. Samoloty wyposażone w te stacje mogą prowadzić obserwację określonych rejonów lub linii komunikacyjnych, brzegowych i granicznych, bez konieczności wchodzenia samolotów w obszary przyległe bezpośrednio do nich.

Rozpoznanie radioelektroniczne prowadzą specjalnie wyposażone samoloty, których zadaniem jest wykrywanie środków radiowych i radiolokacyjnych przeciwnika oraz określanie sposobów ich zakłócania.

Rodzaje taktycznego rozpoznania powietrznego

Taktyczne rozpoznanie powietrzne, w zależności od czasu i celu w jakim jest prowadzone, dzieli się na poszukujące (wstępne), selektywne, bezpośrednie i kontrolne.

Rozpoznanie poszukujące (wstępne) prowadzi się w okresie przygotowania do działań (niektóre elementy są wykonywane już w czasie pokoju) oraz w toku prowadzenia operacji. Głównym jego celem jest zdobycie informacji o rozmieszczeniu wojsk i wykrycie ważnych obiektów do uderzeń, w tym głównie obiektów obrony powietrznej i przeciwlotniczej oraz środków przenoszenia broni jądrowej. Podczas poszukiwania określa się dokładnie współrzędne obiektu i wykonuje zdjęcia lotnicze.

Rozpoznanie selektywne (poprzedzające) prowadzi się w celu kontroli stanu wykrytych uprzednio obiektów. Prowadzi się je ze zmiennym natężeniem, by zapewnić stałą obserwację obiektów i ich wykorzystania operacyjnego, określić celowość i czas wykonywania uderzenia.

Rozpoznanie bezpośrednie prowadzi się na kilkanaście minut (zwykle na 15 - 20 minut) przed wykonaniem uderzenia lotniczego lub raketowego, w celu dodatkowego ustalenia stanu obiektu i celowości wykonania uderzenia w danym czasie oraz rozpoznania sytuacji powietrznej i pogody na trasie lotu taktycznych grup bojowych.

Rozpoznanie kontrolne prowadzi się po upływie kilku minut po wykonaniu konwencjonalnego uderzenia lotniczego.

6. POŁĄCZONE (KOMBINOWANE) DZIAŁANIA LOTNICTWA TAKTYCZNEGO NATO

Podstawową formą prowadzenia działań bojowych przez taktyczne siły powietrzne NATO są obecnie połączone (kombinowane) działania lotnictwa taktycznego (Composite Air Operations - COMAO⁴).

Połączone działania lotnictwa taktycznego (COMAO) nie stanowią samodzielnych form działań lotniczych. Pod tym pojęciem należy natomiast rozumieć działania, zawierające szereg elementów wszystkich form działań taktycznych sił powietrznych. Na podkreślenie zasługuje fakt, że COMAO nie są niczym nowym. Już w latach drugiej wojny światowej liczne formacje ciężkich bombowców alianckich operujących stale nad Niemcami były skutecznie osłaniane przez towarzyszące im myśliwce eskortujące. Z kolei okres wojny wietnamskiej był czasem rozwinięcia i udoskonalenia współdziałania samolotów bombowych i myśliwsko-bombowych z samolotami rozpoznania taktycznego.

Podstawową ideą tego typu działań (połączone działania lotnictwa taktycznego) niezmiennie było i nadal jest zwiększenie możliwości bojowych własnych sił oraz skuteczności ich działania i zdolności do przetrwania. Osiąga się to dzięki optymalnemu wykorzystaniu możliwości materiałowych i technicznych oraz eliminowaniu niedostatków poszczególnych elementów, uzyskanemu poprzez wzajemne połączenie uzupełniających się w trakcie działań środków walki.

Wraz ze wzrostem ogólnego poziomu technicznego, zwiększającym się potencjałem bojowym najnowszych środków walki powietrznej oraz kompleksowością działań prowadzonych w ramach współczesnej wojny powietrznej, pojawiła się konieczność tworzenia wyspecjalizowanych podsystemów walki. Zadania nie mogą bowiem już być wykonywane przez jednego wykonawcę, stąd też oczywistą jest potrzeba połączenia różnych podsystemów zdolnych do wykonania ściśle określonych

⁴ Używa się również nazwy „Połączone operacje powietrzne”.

zadań w jeden system, uwzględniający kompleksowo wymogi taktyczno - operacyjne i potrzeby planowanych działań.

Regulamin NATO Tactical-Air -Doctrine ATP-33 określa połączone działania lotnictwa taktycznego (COMAO) jako „Połączone ze sobą działania, limitowane: czasem, rozmachem działań oraz przestrzenią (lub niektórymi z wyżej wymienionych kryteriów), w których jednostki o różnym przeznaczeniu (różnego typu) są oddane pod dowództwo jednego dowódcy dla osiągnięcia określonego specyficznego celu”.

Połączone działania lotnictwa taktycznego (COMAO) prowadzone na obszarze Europy Centralnej dodatkowo, (ze względu na brak niektórych podsystemów) niemal zawsze będą miały charakter wspólnych operacji powietrznych (Combined Air Operations), co oznacza, iż będą wykonywane przez siły wielonarodowe.

Określając jako cel prowadzenia działań lotnictwa taktycznego maksymalizację efektywności działań przez ich koncentrację, a jednocześnie minimalizację strat poprzez wzajemną ochronę i obezwładnienie obrony powietrznej przeciwnika, COMAO realizuje fundamentalne zasady sztuki wojennej - ześrodkowanie sił (Concentration of Force) oraz ekonomiki ich użycia (Economy of Effort). Niewątpliwie ich znaczenie będzie odgrywać jeszcze większą rolę i w przyszłości.

Elementy połączonych działań lotnictwa taktycznego NATO

Połączone działania lotnictwa taktycznego - w ogromnym uproszczeniu - przebiegają następująco: po wykryciu i rozpoznaniu obiektów przez lotnictwo rozpoznawcze, są one zwalczane przez wydzielone grupy lotnictwa uderzeniowego, osłaniane przez lotnictwo myśliwskie oraz samoloty WRE i obezwładnienia OPL przeciwnika, a po wykonaniu zadań , jest przeprowadzane kontrolne rozpoznanie rezultatów uderzeń.

Głównym elementem wykonawczym realizującym uderzenia jest lotnictwo myśliwsko - bombowe, któremu w ramach Air Interdiction - AI (izolowania obszaru działań bojowych) lub Offensive Counter Air-OCA (ofensywnej walki z siłami powietrznymi przeciwnika),zostają przydzielone do zwalczania cele znajdujące się na terytorium przeciwnika. Stąd też zapewnienie wykonania zadania przez siły lotnictwa

myśliwsko-bombowego jest głównym celem planowania połączonych działań lotnictwa taktycznego (CGMAO).

Warunkiem uzyskania powodzenia w tych działaniach (z charakteru zaczepnych), jest uzyskanie ograniczonej, co do czasu i miejsca, przewagi w powietrzu (w tym przypadku w rejonie i czasie działania lotnictwa myśliwsko-bombowego). Dla jej osiągnięcia wykorzystuje się szereg środków lotniczych, z różnymi wariantami ich użycia.

Lotnictwo myśliwskie jest w trakcie wylotów bojowych wykorzystywane do prowadzenia wymiatania (Sweep) lub towarzyszenia (Escort), wiążąc walką i zwalczając samoloty myśliwskie przeciwnika na trasie lotu i w rejonie działań własnych grup uderzeniowych.

Siły WRE obezwładniania naziemnej obrony powietrznej przeciwnika (Electronic Warfare /Supression of Enemy Air Defences - EW / SEAD), obezwładniają systemy radiolokacyjne przeciwnika, prowadząc ich elektroniczne zakłócanie lub rażąc ogniowo. Zwykle siły te działają w wyznaczonych rejonach (strefach działań), jednakże część z nich może towarzyszyć samolotom myśliwsko - bombowym i bombowym, dla zapewnienia ich bezpośredniej osłony.

Dla uzyskania informacji o obiektach ataku, niezbędnych do zaplanowania działań oraz określenia rezultatów uderzeń, są wykorzystywane samoloty rozpoznawcze prowadzące taktyczne rozpoznanie powietrzne (Tactical Air Reconnaissance).

Naziemne i powietrzne środki służby naprowadzania radiolokacyjnego dostarczają niezbędne dane do oceny sytuacji powietrznej oraz wykonują zadania mające na celu sformowanie ugrupowania (kierowanie grupami w trakcie wykonywania zbiórki). Mogą także kierować własnymi siłami działającymi nad terenem przeciwnika, w tym ewentualnie ostrzegać je o pojawiających się zagrożeniach z powietrza.

Samoloty tankowania powietrznego w zależności od potrzeb mogą być użyte dla zwiększenia taktycznego promienia działania lub czasu oddziaływania własnego lotnictwa (przebywania w strefach dyżurowania , patrolowania, itp.).

Różnorodność i duża ilość sił biorących udział w połączonych działaniach lotnictwa taktycznego , stawiają bardzo wysokie wymagania w zakresie planowania ich użycia oraz dowodzenia nimi. Wraz z przyjęciem nowej struktury dowodzenia NATO, która obecnie znajduje się jeszcze w końcowym etapie modernizacji, konieczna stała się w ślad za tym zmiana podziału odpowiedzialności i zadań na poszczególnych szczeblach dowodzenia.

Obowiązujący podział kompetencji pomiędzy AIRCENT (Dowództwem PSP NATO w Europie Centralnej) a poszczególnymi ICAOC w zakresie zarządzania połączonymi działaniami lotnictwa taktycznego, nie jest precyzyjnie sformułowany. Należy przyjąć, że w przyszłości obydwie te szczeble dowodzenia będą posiadać uprawnienia do wydawania zarządzeń, dotyczących tego typu operacji. Niemniej należy mieć na uwadze , iż w planowaniu i dowodzeniu połączonymi działaniami lotnictwa taktycznego, istotnym kryterium jest posiadanie wszystkich najważniejszych informacji dla jej przeprowadzenia , a także dostęp do sił realizujących tego typu działania (posiadanie odpowiedniej liczby różnego rodzaju sił i środków). Stąd też planowaniem i dowodzeniem połączonymi działaniami lotnictwa taktycznego powinien się zajmować najniższy szczebel dowodzenia , spełniający wyżej wymienione wymagania. Ma to na celu maksymalne skrócenie czasu obiegu informacji oraz wyeliminowanie „strat informacyjnych” na pośrednich szczeblach dowodzenia, będących w swej istocie tylko przekąźnikami informacji. Dlatego uznaje się , że szczebel ICAOC jest najbardziej przydatny do planowania połączonych działań lotnictwa taktycznego i dowodzenia siłami w trakcie jej realizacji.

Jeżeli rozkaz do prowadzenia połączonych działań lotnictwa taktycznego zostanie wydany przez ten szczebel dowodzenia , to AIRCENT jest w stanie ustalić ogólne ramy, rejon, czas i cel działania. Ponadto ma on możliwość przydzielenia tzw. środków krytycznych (Critical Resources) , takich jak: samoloty powietrznego systemu

wczesnego wykrywania (AWACS), samoloty do tankowania w powietrzu (KC-135, KC-10), wyspecjalizowane samoloty WRE (EF-111, Tornado - ECR), o ile dysponowanie tymi środkami nie jest zastrzeżone dla dowódcy wyższego szczebla, tzn. SA-CEUR (Dowództwa Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie).

W czasie planowanych działań lotnictwa taktycznego na tym szczeblu, dowódca ICAOC wyznacza ze swojego sztabu osobę odpowiedzialną za koordynację sił (Force Coordinator - FC), która dokonuje wyboru sił niezbędnych dla przeprowadzenia działań połączonych, zapotrzebowuje je oraz stawia im zadania. Force Coordinator stanowi ogniwo łączące szczebel wykonawczy (jednostki) i sztab przełożonego AIRCENT. FC wyznacza ze składu sił wykonujących zadanie, dowódców grup uderzeniowych (package leaders). Ich zadaniem jest ustalenie taktycznego sposobu wykonania zadania i szczegółów współdziałania pomiędzy wykonawcami. Proces ten jest realizowany przy ścisłej współpracy z Force Coordinator .

Zadania dla poszczególnych jednostek są zawarte i przekazywane w Air Task Order (ATO) - rozkazie bojowym lotnictwa.

Planowanie i wykonywanie COMAO (połączonych działań lotnictwa taktycznego) przez ICAOC pozostaje w zgodzie z podstawowymi zasadami dowodzenia siłami powietrznymi i oznacza:

- scentralizowane dowodzenie (Centralized Command and Control);
- realizację dowodzenia (kierowanie) na najwyższym praktycznym szczeblu (Excercise Command and Control at the highest practical level);
- zdecentralizowane wykonywanie zadań (Decentralized Execution).

Do podstawowych zadań koordynatora sił (FC) należy:

- opracowanie ogólnego celu działań połączonych, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji operacyjno-taktycznej, podziału przestrzeni powietrznej oraz dyspozycyjności sił;

- podział sił i wybór wariantów uzbrojenia (w zależności od sytuacji, spodziewanych warunków atmosferycznych itp.);
- zaplanowanie sposobów wykorzystania wszystkich przewidzianych sił wsparcia (dla ułatwienia osiągnięcia planowanego celu działań połączonych).

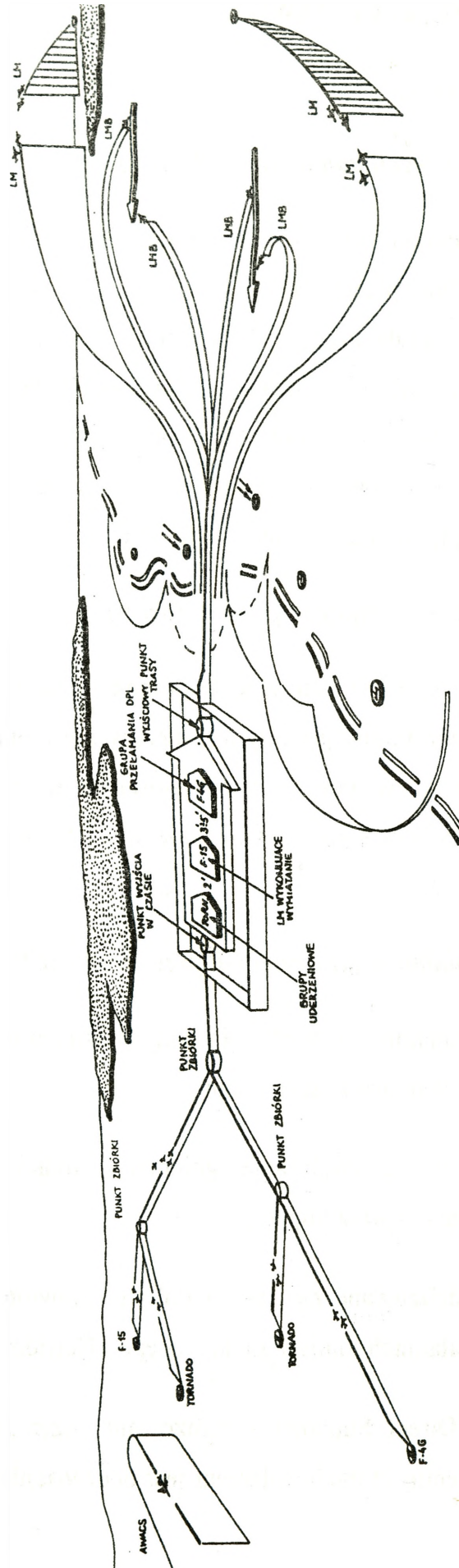
Niżej przedstawione są podstawowe formy działań sił uczestniczących w połączonych działaniach lotnictwa taktycznego (COMAO). Wyeksponowane zostały metody i taktyka działań tych sił. Stąd też informacje zawarte niżej nie powinny być traktowane jako „rozwiązania wzorcowe”, ponieważ nie wyczerpują w pełni problematyki poruszanych zagadnień.

Opisane możliwości działań w konkretnych przypadkach mogą być powiązane ze sobą w inny sposób, a niektóre z nich w ogóle pominięte. Tym niemniej, prezentowane treści mogą stanowić podstawę do rozważań na temat planowania i prowadzenia połączonych działań lotnictwa taktycznego i pozwalają zrozumieć współzależność wielu elementów oraz istotę kompleksowych procesów koordynacyjnych. Rys.19 zawiera jeden z możliwych sposobów przeprowadzenia połączonych działań lotnictwa taktycznego.

Włączenie sił wsparcia (zabezpieczających) do połączonych działań lotnictwa taktycznego ma na celu zwiększenie efektywności działania i zdolności przetrwania całego ugrupowania. Poprzez wykorzystanie wyposażenia i możliwości działania sił wsparcia zgodnie z celem uderzenia działań połączonych.

Do działań wsparcia (zabezpieczających) połączonych działań lotnictwa taktycznego zalicza się:

- wymiatanie i towarzyszenie przez lotnictwo myśliwskie (Sweep / Escort);
- WRE, obezwładnianie naziemnych środków OP i OPL przeciwnika (EW / SEAD);
- rozpoznanie i ocenę skutków uderzeń (Recce / Recce Attack Interface);



Rys. 19. Połączone działania lotnictwa taktycznego (wariant)

- wczesne wykrywanie i ostrzeganie (NAEW);
- tankowanie w powietrzu (AAR).

Sily wymiatania (Sweep Forces)

W skład sił wymiatania wchodzi samoloty myśliwskie, których zadaniem jest przeniknięcie w głąb terytorium przeciwnika i zwalczanie jego samolotów myśliwskich lub wciągnięcie ich do stref działania środków ogniowych własnej naziemnej OP w celu ich zwalczania (Faker). Siły wymiatania w połączonych działaniach lotnictwa taktycznego mogą być użyte w różny sposób. Mogą prowadzić wymiatanie niezależnie (pod kontrolą własnych środków naprowadzania), jak również wykonywać je wzdłuż trasy lotu zasadniczej grupy uderzeniowej (Main Force).

Sily towarzyszące (Escort Forces)

Zadaniem Escort Forces jest towarzyszenie grupom uderzeniowym (Package) w czasie wykonywania zadania bojowego. Siły towarzyszące wykonują lot wewnątrz ugrupowania uderzeniowego lub w niewielkiej odległości od niego. Są one bardziej przywiązane do niego niż siły wykonujące wymiatanie wzdłuż zasadniczej trasy lotu zasadniczej grupy uderzeniowej.

Sily WRE i obezwładnienia naziemnej OP przeciwnika (EW / SEAD)

Siły te, wykonując zadania w ramach połączonych działań lotnictwa taktycznego (COMAO), działają następującymi sposobami:

- elektroniczne obezwładnienie lub zwalczanie ogniem sił i środków OP przeciwnika w określonym rejonie i czasie - Area Support;
- działania jak powyżej, realizowane na trasach dolotu i powrotu grup biorących udział w połączonych działaniach lotnictwa taktycznego - Corridor Operations;
- wsparcie bezpośrednie (Direct Support) - realizowane przez siły towarzyszące ugrupowaniu uderzeniowemu, których zadaniem jest obezwładnianie sił i środków

naziemnej OP, w tym nowo wykrytych w celu minimalizacji ewentualnych strat własnego lotnictwa.

Sily wczesnego wykrywania i ostrzegania (NATO Airborne Early Warning Forces - NAEWF)

Jakkolwiek siły NAEW są w pierwszym rzędzie wykorzystywane w obronie powietrznej, niemniej w przypadku ważnych zadań, mogą zostać użyte do wsparcia połączonych działań lotnictwa taktycznego. W zależności od ich rozmachu jest możliwe wsparcie lotnictwa myśliwskiego wykonującego Sweep lub Escort, poprzez bezpośrednie naprowadzanie na wykryte cele powietrzne (Close Control) lub informowanie o kierunkach zbliżania się i liczebności grup lotnictwa przeciwnika (Broadcast Control). Ponadto grupy uderzeniowe lotnictwa mogą otrzymywać informacje o sytuacji powietrznej (np. o położeniu w stosunku do ustalonych punktów odniesienia w terenie, Bullseye Points).

Tankowanie w powietrzu (Air to Air Refueling - AAR)

W zależności od warunków prowadzenia połączonych działań lotnictwa taktycznego, głównie czasu, warunków atmosferycznych, głębokości działania grup lotnictwa, stosuje się różne metody tankowania w powietrzu. Spośród nich dwie są zasadnicze:

a) tankowanie w wyznaczonych strefach (Restricted Operations Zones - ROZ).

Sposób ten jest stosowany w przypadku konieczności tankowania dużej ilości samolotów w różnym czasie i polega na utrzymywaniu w wyznaczonych strefach (osłanianych przed atakami lotnictwa myśliwskiego przeciwnika) samolotów - cystem, z reguły KC-135 lub KC-10. W takim przypadku jest możliwe również tankowanie samolotów „na żądanie”.

b) tankowanie po trasie lotu (Tanker Tow). Tankowanie samolotu odbywa się z innego samolotu często tego samego typu, wyposażonego w zbiornik podwieszany z instalacją do tankowania w powietrzu (np. Tornado - IDS SP RFN i Włoch). Odby-

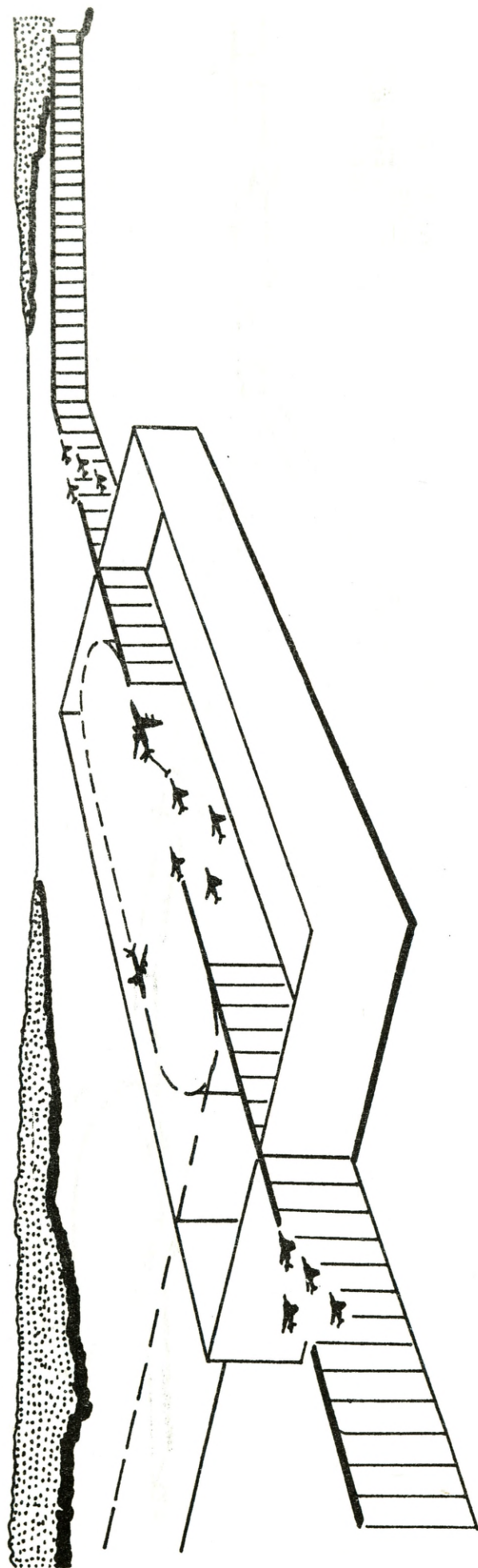
wa się ono w czasie lotu po wyznaczonej trasie (Tanker Tow Route). Ze względu na niewielką pojemność instalacji do tankowania, istnieje konieczność dokładnego planowania tankowań i nie ma możliwości tankowania „na żądanie”.

W planowaniu połączonych działań lotnictwa taktycznego stosuje się trzy podstawowe metody ześrodkowania (zgrupowania) sił przewidzianych do działań. Podział ten jest uwarunkowany wieloma czynnikami, przy czym do najważniejszych należy zaliczyć takie jak:

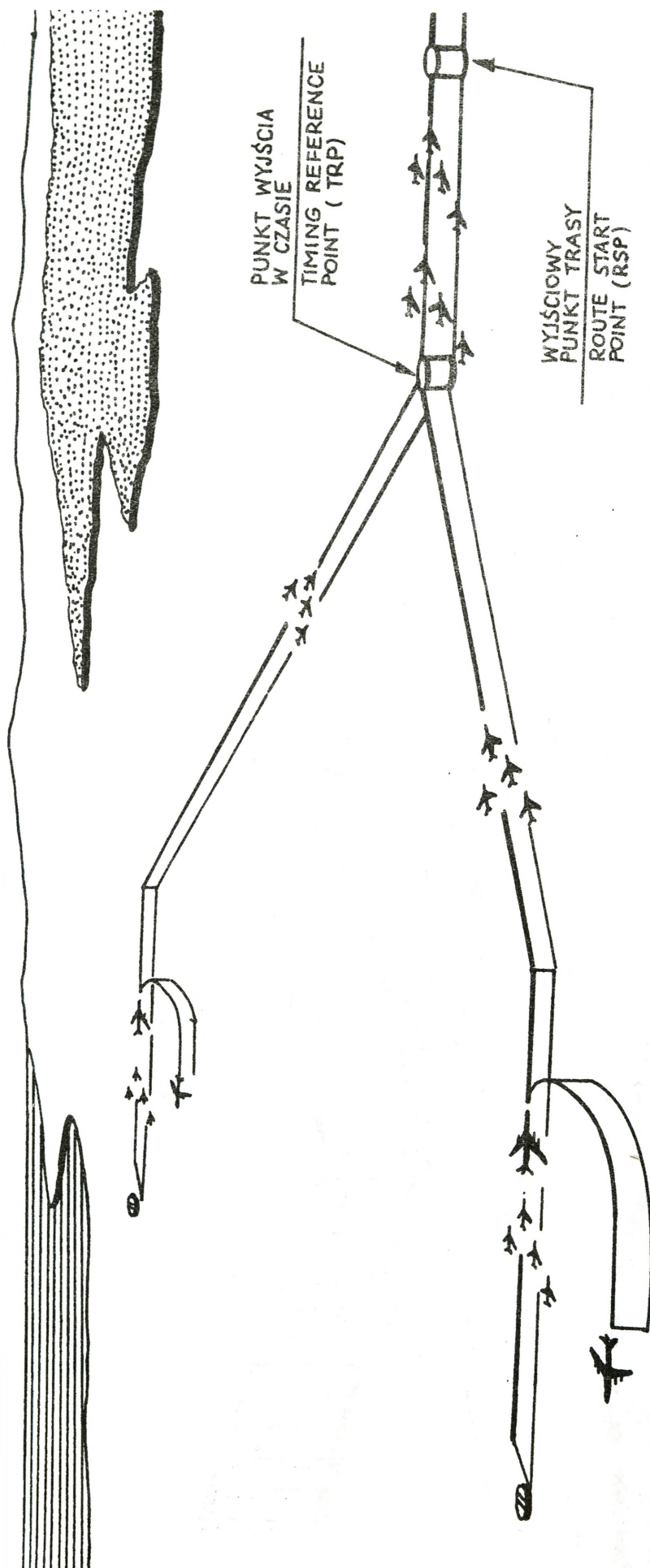
- ogólna wielkość sił przewidzianych do udziału w działaniach połączonych;
- pozostająca w dyspozycji do działań przestrzeń powietrzna;
- warunki atmosferyczne i pora doby.

Grupowanie sił wykonujących zadanie odbywa się następującymi metodami:

- a) „Puzon” (Trombone). W tej metodzie, samoloty urzutowane według wysokości zbierają się, wykonując lot po tej samej trasie. Metoda Puzon (Trombone) znajduje zastosowanie w przypadku małej i średniej wielkości grup uderzeniowych, zwłaszcza sił startujących z jednego lotniska.
- b) „Obszar spotkania” (Rendezvous Area). W tej metodzie, wyznacza się specjalną strefę spotkania, gdzie poszczególne grupy (urzutowane według wysokości) oczekują na zebranie całego ugrupowania. Warunkiem koniecznym jest tu to, aby strefa ta miała odpowiednią wielkość, umożliwiającą zebranie całego ugrupowania i była odpowiednio zabezpieczona przed oddziaływaniem przeciwnika, a także wykluczała kolizje z innymi samolotami wykonującymi swoje zadania. Tego typu strefy noszą nazwę Zastrzeżonych Stref Działań (Restricted Operations Zones - ROZ), a informacje o nich są doprowadzane tak do jednostek sił powietrznych, jak i sił lądowych.
- c) „Zbiórka na trasie” (Enroute Join Up). W tej metodzie, poszczególne grupy biorące udział w połączonych działaniach lotnictwa taktycznego, zbierają



Rys.20. Tankowanie powietrzne w wyznaczonej strefie (AAR in ROZ)



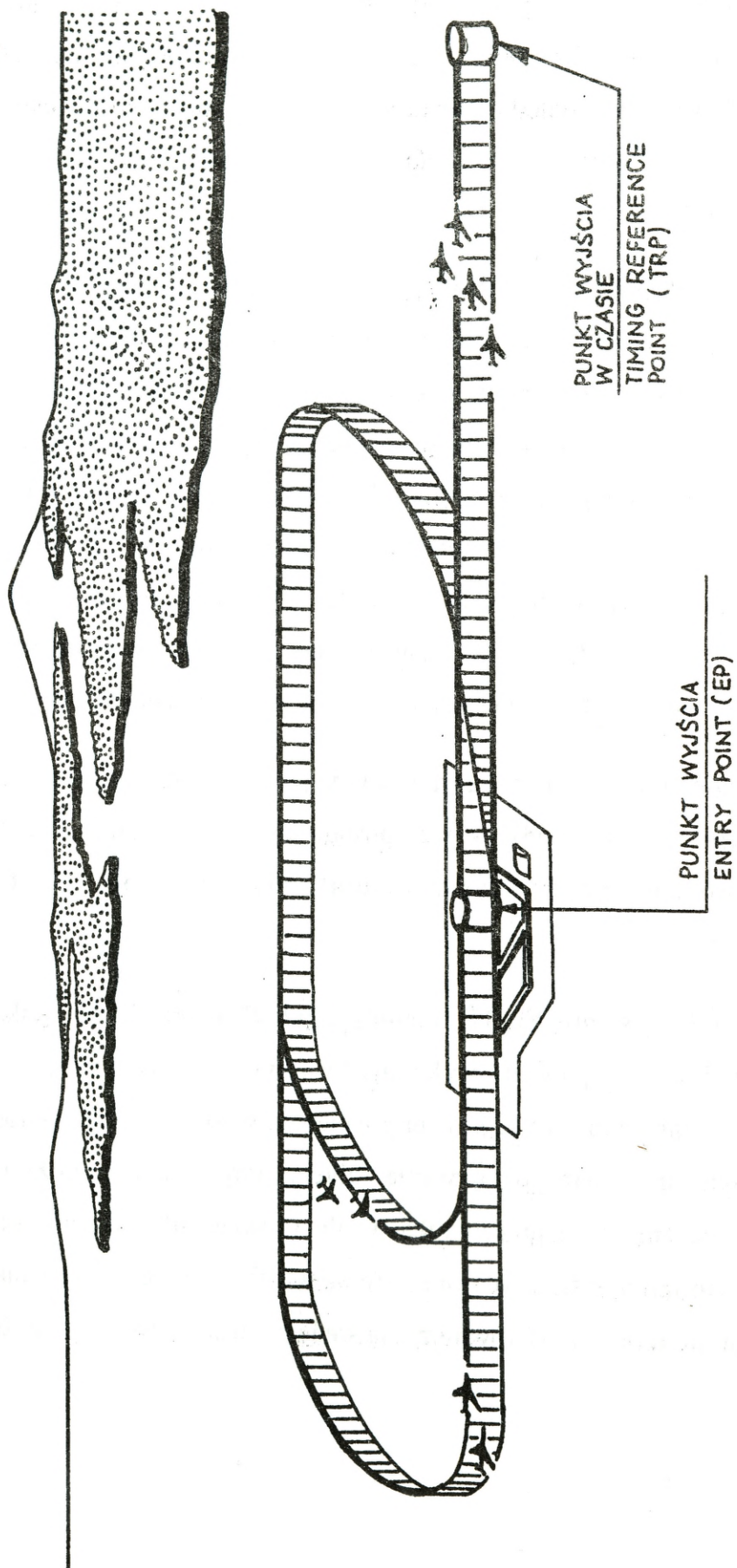
Rys.21. Tankowanie powietrzne na wyznaczonej trasie lotu (AAR - Tanker - Tow)

się w wyznaczonych miejscach w określonym czasie. Punkty zbiórek są nazywane Feeder Points (FP). Całość ugrupowania zbiera się w punkcie nazywanym punktem wyjścia w czasie (Timing Reference Point - TRP). Zbiórka ugrupowania odbywa się w wyznaczonej strefie - Restricted Operation Zone (ROZ), po czym ugrupowanie rozpoczyna wspólny lot do wyjściowego punktu trasy Route Start Point (RSP), znajdującego się w tej samej strefie.

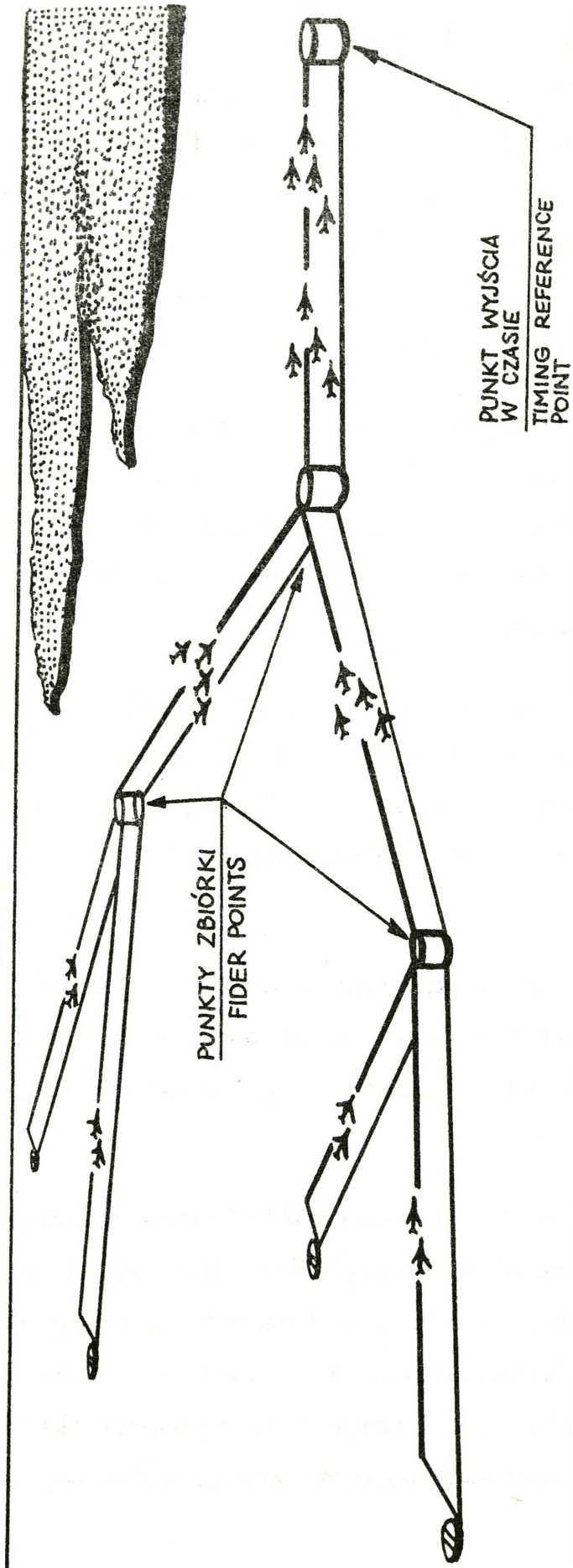
Różny skład grup uderzeniowych, a także aktualna sytuacja w przestrzeni powietrznej wymagają elastycznego i odpowiedniego do sytuacji użycia sił w czasie dolotu do celu, jego zwalczania oraz powrotu nad własne terytorium. Przyjęte ugrupowanie musi być odpowiednio zaplanowane, stąd nalezną uwagę należy poświęcić analizie sytuacji oraz ocenie możliwych zagrożeń. Ponieważ sposoby działań w rejonie celów są zawarte w innych rozdziałach (dotyczących form działań w operacjach powietrznych), stąd w niniejszym rozdziale są zawarte informacje dotyczące jedynie możliwości działań w trakcie dolotu do rejonu działań i powrotu nad własne terytorium, podczas wykonywania połączonych działań lotnictwa taktycznego.

Dla zapewnienia całemu ugrupowaniu przelotu rubieży styczności bojowej (FLOT), stosuje się cztery podstawowe sposoby jej przekraczania: „Potok” (Stream), „Poziome rozśrodkowanie” (Horizontal Spread), „Pionowe schody” (Vertical Stack) i „Ściana” (Wall).

Przy pokonywaniu FLOT, metodą „Potok” (Stream) wszystkie samoloty wchodzące w skład ugrupowania wykonują lot z tym samym kursem i z jednakową prędkością. W miarę możliwości powinny lecieć na wysokości lotu koszącego. Potok jest optymalnym sposobem pokonywania rubieży przy silnym zagrożeniu ze strony środków przeciwlotniczych przeciwnika. O ile w skład sił wykonujących działania połączone wchodzi wystarczająca ilość środków EW / SEAD, można także zastosować ten sposób przelotu FLOT również i na średnich oraz dużych wysokościach.



Rys.22. Ześrodkowanie sił metodą „Puzon” (Trombone)



Rys.23. Ześrodkowanie sił metodą „Zbiórka na trasie” (Enroute Join UP)

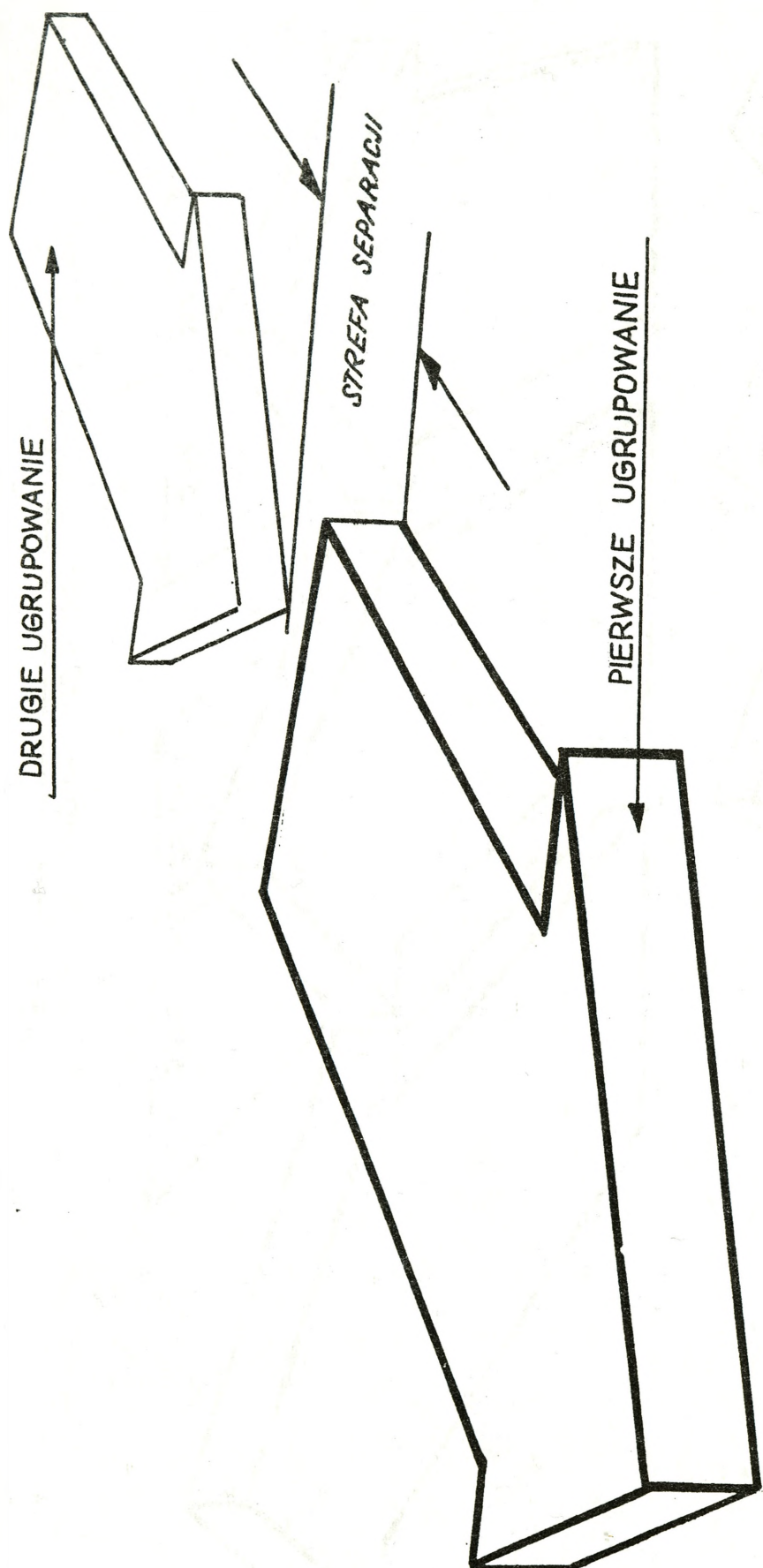
„Poziome rozśrodkowanie” (Horizontal Spread) jest to sposób przelotu FLOT przez kilka, równoległe ustawionych w stosunku do siebie grup uderzeniowych, wykonujących przelot metodą „Potok” (Stream). Każde ugrupowanie dysponuje korytarzem o szerokości 5 Nm (9,25 km). Separacja pomiędzy poszczególnymi korytarzami wynosi 10 Nm (18,5 km). Zapewnia ona możliwość wykonania pewnych manewrów poszczególnym ugrupowaniom, a także zaplanowanie kompleksowego wsparcia EW / SEAD w całym rejonie przelotu FLOT. Wymaga on jednak złożenia zapotrzebowania na wydzielenie odpowiedniej przestrzeni powietrznej (ACO Request).

Przelot FLOT metodą „Pionowe schody” (Vertical Stack) polega na jednoczesnym przelocie grup lotnictwa w kilku blokach, które są urzutowane według wysokości. Dzięki wykorzystaniu tej metody duża liczba samolotów przecina jednocześnie rubież, przy czym sposób ten także wymaga wydzielenia dodatkowej przestrzeni powietrznej (tym razem w pionie).

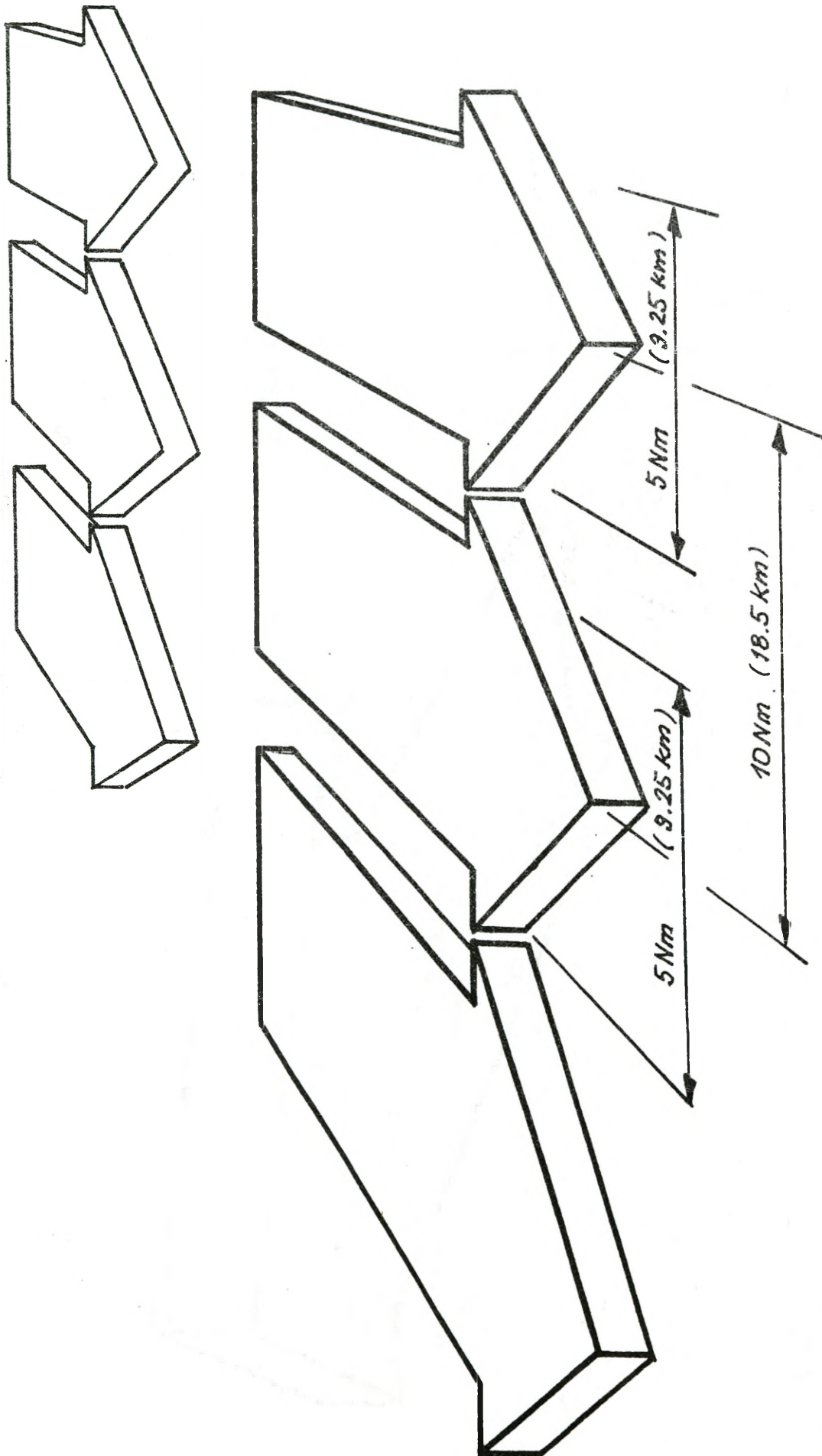
Sposób przelotu „Ściana” (Wall) polega na jednoczesnym przekroczeniu przez grupy samolotów (packages) FLOT, w większej ilości korytarzy przelotu rozmieszczonych w niewielkiej odległości od siebie na różnych wysokościach. Metoda ta łączy w sobie „Poziome schody” (Horizontal Spread) oraz „Pionowe schody” (Vertical Stack).

Przedstawione powyżej metody znajdują szerokie zastosowanie w planowaniu przeniknięcia nad terytorium przeciwnika i dolotu do rejonów działań (obiektów uderzeń) - Ingress. Cechą charakterystyczną jest to, że działania te mogą być bez większych problemów koordynowane.

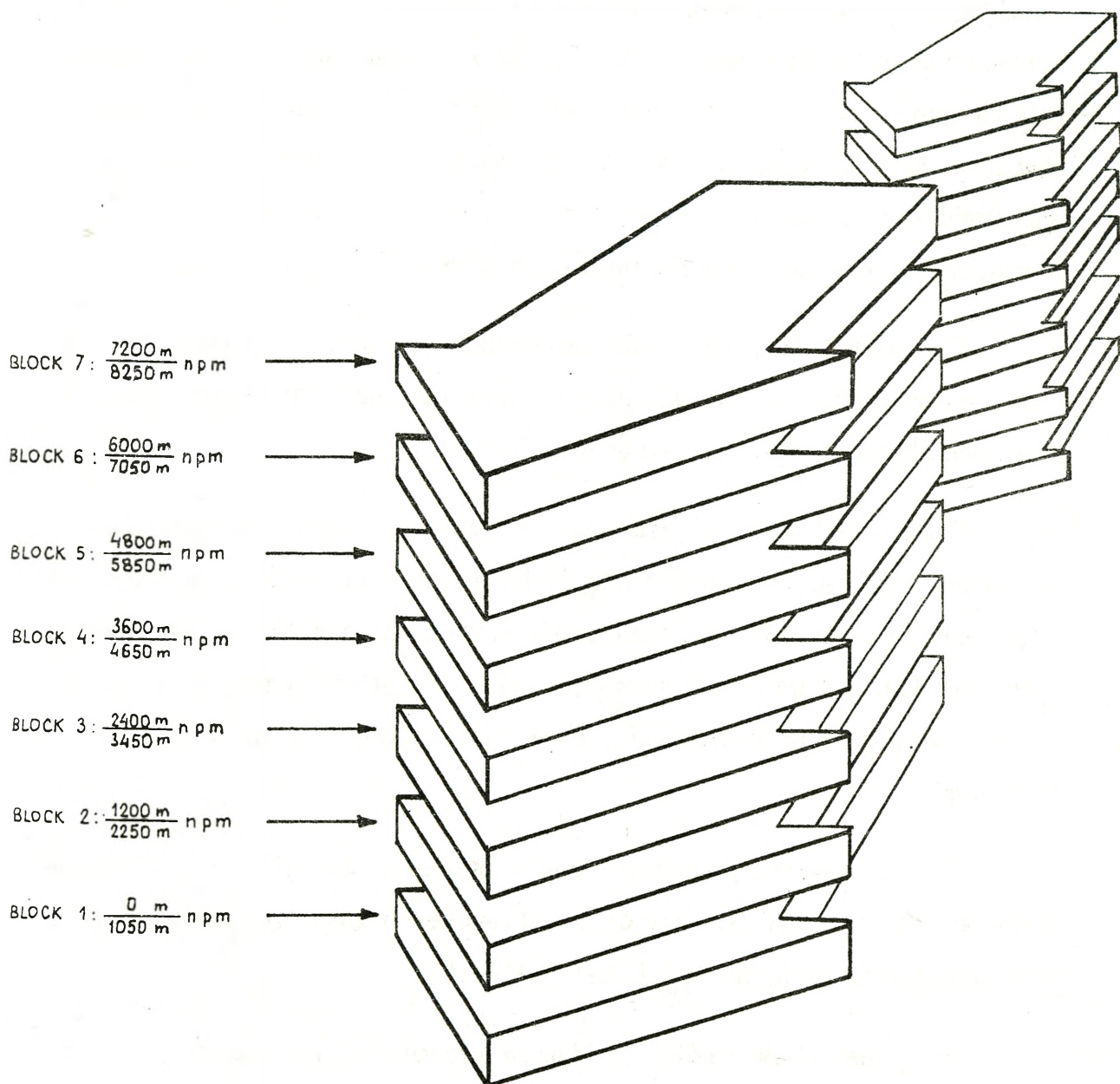
Równie istotny, jeśli nie istotniejszy problem stanowi umożliwienie grupom uderzeniowym prowadzenia działań w rejonie celów, a także zapewnienie bezpiecznego powrotu nad własne terytorium (Egress). Wymaga to zapewnienia możliwie największej przestrzeni powietrznej. Doświadczenia z ćwiczeń wojskowych oraz scenariusze możliwych działań bojowych wskazują, że po wykonaniu uderzeń jest bardzo trudno odtworzyć ugrupowanie lotnictwa, zwłaszcza gdy samoloty były zmuszone



Rys. 24. Pokonanie FLOT metodą „Potok” (Stream)



Rys.25. Pokonanie FLOT metodą „Poziome rozśrodkowanie” (Horizontal Spread)



Rys.26. Pokonanie FLOT metodą „Pionowe schody” (Vertical Stack.)

wykonywać manewry przeciwnyśliwskie. Dlatego powrót z rejonu działań odbywa się zwykle samodzielnie, niewielkimi grupami samolotów i po najkrótszej trasie. Jeżeli jednak w połączonych działaniach lotnictwa taktycznego bierze udział bardzo duża liczba samolotów, może pojawić się konieczność koordynacji czasu powrotu poszczególnych grup uderzeniowych do rejonu, gdzie jest możliwość kierowania ruchem powietrznym. Koordynacja ta może polegać na określeniu czasu uderzeń poszczególnych grup lotnictwa oraz określeniu czasu, w którym te grupy będą musiały znaleźć się nad wyznaczonymi wyjściowymi punktami trasy powrotnej - Ingress Route Points - ERP.

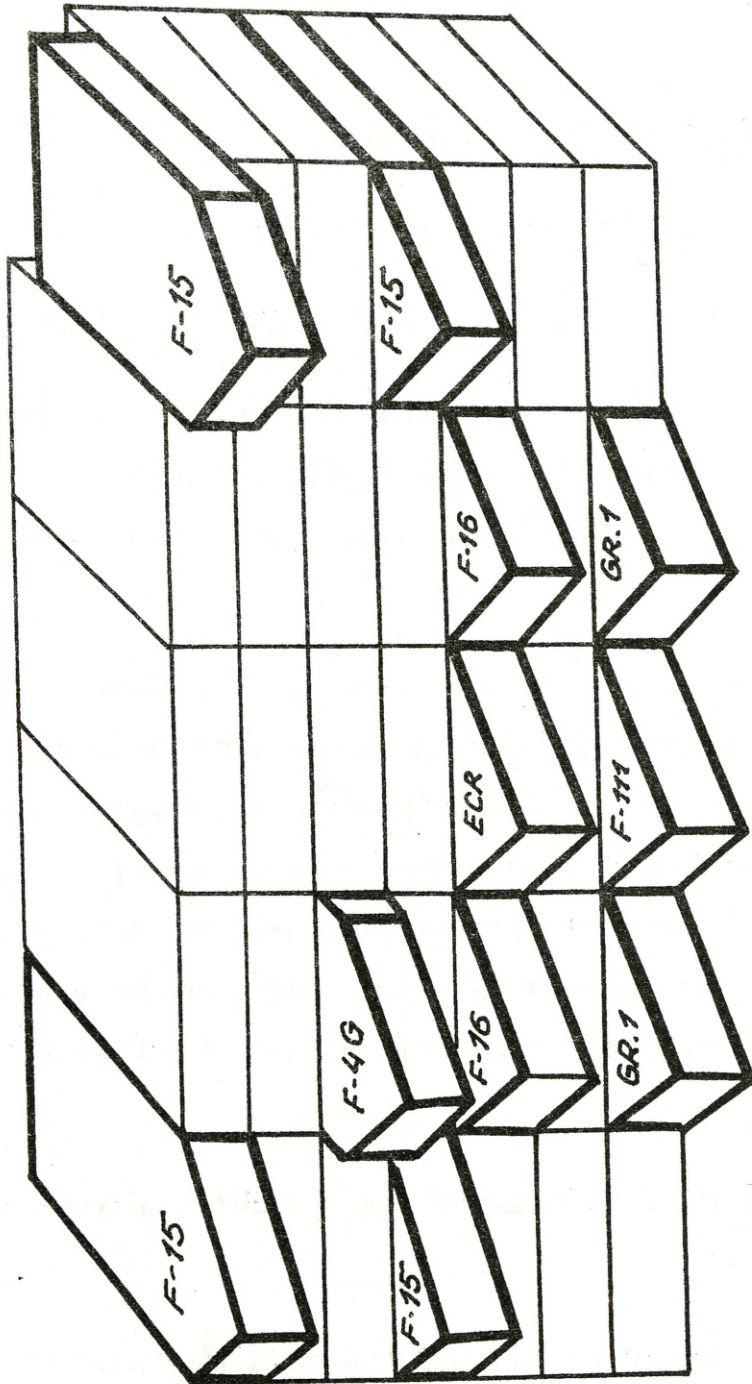
Koordynacja działań grup uderzeniowych w locie powrotnym, ma szczególnie istotne znaczenie podczas prowadzenia połączonych działań lotnictwa taktycznego w dzień, w trudnych warunkach atmosferycznych oraz w nocy.

Podczas wykonywania przez lotnictwo taktyczne zadań w ramach COMAO stosowane mogą być różne profile lotu. Podobnie jak w przypadku planowania tras lotu i metod przelotu FLOT, decyzja o przyjęciu konkretnego profilu lotu opiera się na ocenie sytuacji, rodzaju i ilości sił wsparcia pozostających w dyspozycji, warunków atmosferycznych oraz możliwości użycia poszczególnych grup uderzeniowych (Packages).

Rozróżnia się trzy podstawowe profile lotu: niski - Low (L); średni - Medium (M) oraz wysoki - High (H). Przy czym jest również możliwe wykorzystanie profili zmiennych (mieszanych) np.: H-L-L; L-L-H; H-L-H.

Profil niski (Low profile) znajduje zastosowanie w sytuacjach dużego zagrożenia ze strony naziemnych środków OP i OPL przeciwnika.

Profile średni i wysoki (Medium and High profiles) powinny być zastosowane w przypadku przelotu grup uderzeniowych przez rozpoznane wyłomy (luki) w systemie naziemnej obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika. Wymagają one określonego wsparcia sił EW / SEAD.



Rys.27. Pokonanie FLOT metoda „Ściana” (Wall)

Zastosowanie profili mieszanych: H-L-L; H-L-H; L-L-H, jest uwarunkowane konkretnymi warunkami, w jakich połączone działania lotnictwa taktycznego będą realizowane. Szczególną uwagę w tym wypadku należy poświęcić następującym czynnikom:

- ilości i jakości sił wsparcia oraz ich możliwościom;
- ocenie możliwego przeciwdziałania ze strony przeciwnika;
- położeniu celów (obiektów działania) w stosunku do zasięgu własnych samolotów.

Podane w charakterystykach poszczególnych profili wady i zalety każdego z nich, nie są w pełni wyczerpujące, niemniej pozwalają dostrzec potrzebę kompleksowego rozważenia czynników wpływających na ten element planowania połączonych działań lotnictwa taktycznego.

Połączone działania lotnictwa taktycznego jak już wspomniano nie stanowią samodzielnej formy działań prowadzonych przez siły powietrzne. Pewne ustalone zasady prowadzenia połączonych działań lotnictwa taktycznego, w sensie taktycznego użycia sił biorących w nich udział należy rozumieć jako instrument pozwalający na elastyczne użycie tych sił. Przy czym nie należy zapominać o tym, że w trakcie planowania i prowadzenia połączonych działań lotnictwa taktycznego jest możliwe wystąpienie szeregu problemów, które będą wymagać inicjatywy i twórczego myślenia w ich rozwiązywaniu.

Do najistotniejszych zalet połączonych działań lotnictwa taktycznego można zaliczyć:

- możliwość podjęcia elastycznych, stosownych do dynamicznie zmieniającej się sytuacji działań;
- możliwość optymalnego wykorzystania możliwości technicznych i materiałowych posiadanych sił i środków;

- wzajemne uzupełnianie się zalet poszczególnych form działań sił powietrznych, realizowanych w trakcie połączonych działań lotnictwa taktycznego, oraz użytych w niej systemów uzbrojenia;
- spełnienie wymogu jedności dowodzenia.

Wykorzystanie zalet poszczególnych komponentów tworzących obraz połączonych działań lotnictwa taktycznego, zwiększa ogólną efektywność działań oraz obniża straty zadane przez przeciwnika. Sukces połączonych działań lotnictwa taktycznego w sposób bezpośredni korzystnie wpływa na operacyjną swobodę działań własnych wojsk.

Podstawą sukcesu w prowadzeniu połączonych działań lotnictwa taktycznego, jest pozostający do dyspozycji potencjał informacyjny. W przypadku posiadania zbyt małej ilości informacji, lub gdy są one nieaktualne (np. dotyczące pozostającej w dyspozycji ilości i rodzaju uzbrojenia), jest niemożliwe dokonanie optymalnego zestawienia sił przewidzianych do udziału w działaniach, lub planuje się użycie takich sił, które nie mogą zostać użyte.

Planowanie i przeprowadzenie połączonych działań lotnictwa taktycznego, w każdym wypadku wymaga ogromnego wysiłku koordynacyjnego, który jest tym większy, im większa jest ilość sił przewidziana do udziału w działaniach.

Podczas prowadzenia analizy ryzyka i korzyści, należy dokładnie rozważyć jakie cele będzie można osiągnąć, i za pomocą jakich środków.

Zdarza się również, że korzyści uzyskane w trakcie działań połączonych maleją z powodu niewykorzystania wywalczonej swobody operacyjnej w trakcie następnych działań.

Ostatni, rozległy obszar problemowy, to spełnienie wymogu jak najlepszego, szczegółowego planowania połączonych działań lotnictwa taktycznego, w tym planowania alternatywnego, uwzględniającego wszystkie aspekty działań i zakładającego reagowanie na dynamicznie zmieniającą się sytuację.

Wymagania wobec połączonych działań lotnictwa taktycznego to:

1. Podstawowym wymogiem sprawnego prowadzenia połączonych działań lotnictwa taktycznego wynikającym z opisanych problemów jest ześrodkowanie (zgrupowanie) różnych sił w jednym czasie i miejscu. Dzięki ześrodkowaniu w odpowiednim czasie i miejscu sił możliwa jest trudno osiągalna w innych warunkach koordynacja działań pomiędzy różnymi komponentami połączonych sił, a tym samym czas niezbędny na przygotowanie do działań zostaje znacznie skrócony.
2. Drugim wymogiem, niezbędnym dla zapewnienia efektywnego prowadzenia działań w ramach połączonych działań lotnictwa taktycznego, jest stworzenie jednolitych metod postępowania w procesie planowania i realizacji. Już w okresie pokoju trzeba standaryzować niektóre procedury procesu planowania i wypracowywać wzorce postępowania bez naruszania zasady elastycznego, stosownego do zaistniałej sytuacji, reagowania.
3. Jako trzeci wymóg należy wymienić konieczność prowadzenia wielonarodowych, wieloszczeblowych ćwiczeń w wykonywaniu połączonych działań lotnictwa taktycznego. Kompleksowe i skomplikowane przedsięwzięcia (a do takich z całą pewnością można zaliczyć opisywany sposób działań), mogą być skutecznie realizowane tylko wówczas, gdy jednostki biorące w nich udział są nieustannie przygotowane w systematycznej praktyce ćwiczebnej.

7. OGÓLNE ZASADY KONTROLI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W DZIAŁANIACH LOTNICTWA TAKTYCZNEGO NATO

System kontroli przestrzeni powietrznej NATO na okres kryzysu lub wojny tworzony jest w oparciu o zasady, siły i środki czasu „P”.

Przestrzeń powietrzna państw członkowskich podzielona jest na obszary kontroli przestrzeni powietrznej, z reguły identyczne z obszarami odpowiedzialności obrony powietrznej. Sytuacja operacyjno-taktyczna, specyfika zadań wykonywanych przez lotnictwo bądź potrzeby obrony powietrznej mogą powodować konieczność tworzenia podobszarów kontroli przestrzeni powietrznej, zwykle identycznych z podobszarami odpowiedzialności obrony powietrznej.

Dowódcy szczebli strategicznych i operacyjnych NATO są odpowiedzialni za organizację i działanie systemu kontroli przestrzeni powietrznej na swoich obszarach odpowiedzialności (rys. 28).

Dowódcy szczebli operacyjnych wyznaczają spośród podległych im dowódców odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej (Airspace Control Authority). Zazwyczaj jest to dowódca komponentu powietrznego, chociaż nie jest to sztywną regułą.

W Europie dowódcami odpowiedzialnymi za kontrolę przestrzeni powietrznej są dowódcy Sił Powietrznych: Północnozachodniej, Centralnej oraz Południowej Europy.

Podobnie jest w przypadku działań poza obszarem NATO. Dowódca operacji tworzy system kontroli powietrznej na obszarze swojej odpowiedzialności, wyznaczając odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej (rys. nr 29).

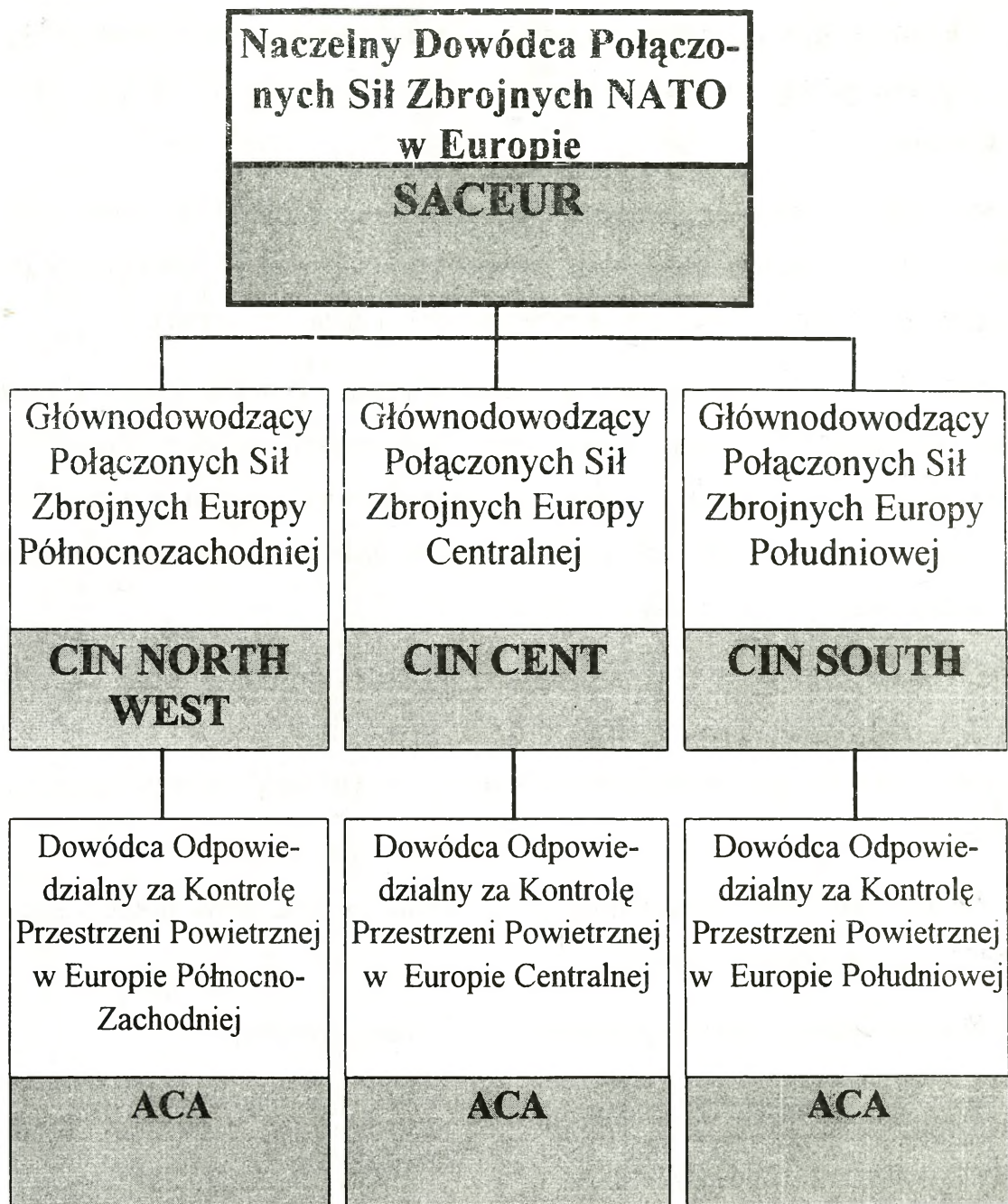
Dowódca odpowiedzialny za kontrolę przestrzeni powietrznej ma za zadanie:

- przygotować plan kontroli przestrzeni powietrznej;
- planować, organizować i utrzymywać system kontroli przestrzeni powietrznej odpowiednio do potrzeb dowódcy operacji oraz użytkowników przestrzeni powietrznej;

- zapewniać spójność i standaryzację systemu kontroli przestrzeni powietrznej obszaru z systemami obszarów sąsiednich i podobszarów;
- określać potrzeby tworzenia podobszarów kontroli przestrzeni powietrznej oraz wyznaczać dowódcę odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej w podobszarze;
- wypracować i rozpowszechnić w swoim planie kontroli przestrzeni powietrznej instrukcje dla kontroli przestrzeni powietrznej;
- akceptować bądź odrzucać plany kontroli przestrzeni powietrznej przedstawiane przez podległych dowódców;
- realizować plan wydając rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Order).

Dowódcy podlegli bądź czasowo podporządkowani dowódcy operacji są odpowiedzialni za:

- zapewnienie współdziałania wszystkich swoich sił z systemem kontroli przestrzeni powietrznej;
- koordynowanie swoich zapotrzebowań na wykorzystanie przestrzeni powietrznej z dowódcą odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej;
- zorganizowanie i utrzymywanie kontaktu z dowódcą odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej w celu planowania i koordynowania działań powietrznych;
- zapewnienie odpowiedniego sprzętu i personelu na potrzeby systemu kontroli przestrzeni powietrznej w wyznaczonych podobszarach;
- wydzielenie swoich reprezentantów lub łączników przy dowódcy odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej, jeśli będzie to konieczne;
- zapewnienie kontroli przestrzeni powietrznej w wyznaczonym obszarze zgodnie z wytycznymi dowódcy odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej.



Rys. 28. Struktura dowodzenia w systemie kontroli przestrzeni powietrznej NATO w Europie na szczeblu operacyjnym

Organizacja systemu kontroli przestrzeni powietrznej

Kontrola przestrzeni powietrznej może być prowadzona za pomocą jednej z dwóch metod: pozytywnej (radiolokacyjnej) bądź proceduralnej lub też przy użyciu ich kombinacji.

Pozytywna (radiolokacyjna) kontrola przestrzeni powietrznej (positive airspace control) opiera się na identyfikacji, śledzeniu i kierowaniu statków powietrznych przy użyciu środków radioelektronicznych przez upoważnione do tego organa.

Proceduralna (procedural airspace control) kontrola przestrzeni powietrznej opiera się na kombinacji wcześniej uzgodnionych i rozpowszechnionych rozkazów i procedur, zawierających ustalenia dotyczące między innymi podziału przestrzeni powietrznej na części, według czasu wykorzystania bądź określenie stopni swobody działania poszczególnych jej użytkowników.

Z reguły sytuacja operacyjno-taktyczna wymaga stosowania kombinacji tych dwóch metod. Proceduralna kontrola przestrzeni powierzchni zapewnia utrzymanie ciągłości wykorzystania przestrzeni powietrznej w przypadku przerwania kontroli pozytywnej.

Elektroniczne środki identyfikacji „swoj - obcy” są uważane za uzupełniające w stosunku do kontroli proceduralnej.

W skład systemu kontroli przestrzeni powietrznej wchodzi:

- organa kontroli przestrzeni powietrznej (również morskie i powietrzne);
- środki łączności i automatyzacji;
- środki obserwacji i identyfikacji;
- procedury stosowane w pozytywnej (radiolokacyjnej) i proceduralnej metodach kontroli przestrzeni powietrznej.

Organami wykonawczymi dowódcy odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej są centra kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Center - ACC). Do ich podstawowych zadań w określonym rejonie odpowiedzialności należy:

- koordynowanie oraz akceptowanie bądź odrzucanie zapotrzebowań na środki kontroli przestrzeni powietrznej;
- rozstrzyganie spornych zapotrzebowań na środki kontroli przestrzeni powietrznej, a w przypadku niemożliwości rozstrzygnięcia przedstawienie problemu dowódcy odpowiedzialnemu za kontrolę przestrzeni powietrznej podobszaru;
- przekazywanie wojskom informacji o aktywowaniu, modyfikacjach bądź likwidacji środków kontroli przestrzeni powietrznej poprzez wydawanie rozkazów o kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Order - ACO);
- koordynowanie działań z sąsiednimi dowódcami odpowiedzialnymi za kontrolę przestrzeni powietrznej, gdy zachodzi taka potrzeba.

Każdy dowódca, któremu podlegają siły wykorzystujące przestrzeń powietrzną musi w sposób ciągły, z wyprzedzeniem określać swoje potrzeby w zakresie użycia środków kontroli przestrzeni powietrznej. Planowanie połączonych działań lotnictwa, wojsk lądowych i marynarki wojennej związane jest z koniecznością koordynowania, jednoczesnego wykorzystywania przestrzeni powietrznej przez różnych użytkowników.

Sztab dowódcy odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej koordynuje zapotrzebowania poszczególnych dowódców (Airspace Control Measures Request - ACMREQ), rozstrzygając sprawy sporne, bądź przedstawiając je dowódcy operacyjnemu.

W wyniku rozwiązania powyższych problemów dowódca odpowiedzialny za kontrolę przestrzeni powietrznej wydaje rozkaz (ACO), w którym informuje zainteresowanych dowódców o aktywowaniu, modyfikacjach bądź likwidacji wcześniej planowanych środków kontroli przestrzeni powietrznej i procedur z nimi związanych. Okres obowiązywania środków kontroli przestrzeni powietrznej jest zwykle taki sam, jak czas ważności rozkazu o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

Do końca 1995 roku każdy rozkaz obowiązywał przez 8 godzin. W związku z tym, że rozkaz bojowy (Air Tasking Order - ATO) wydawany jest na 24 godziny, trzykrotne w tym czasie zmienianie ustaleń w zakresie kontroli przestrzeni powietrznej

powodowało trudności w planowaniu i organizowaniu działań. Dlatego też w ćwiczeniach prowadzonych w AIRCENT w 1996 r. rozpatrywano możliwość opracowywania rozkazu (ACO) raz na 24 godziny i trenowano ten wariant.

W przypadku wykonywania specyficznych zadań, gdy potrzebne jest wcześniejsze, szczegółowe planowanie środków kontroli przestrzeni powietrznej oraz procedur z nimi związanych, a także na wypadek niespodziewanego ataku przeciwnika dowódca odpowiedzialny za kontrolę przestrzeni powietrznej (ACA) przygotowuje stały rozkaz (ACO).

Rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej zawiera całość informacji o środkach kontroli przestrzeni powietrznej na danym obszarze bądź podobszarze.

Wyróżniamy następujące środki:

- droga lotnicza (Air Route - AR);
- strefa obrony bazy lotniczej (Base Defence Zone - BDZ);
- poziom koordynacji (Coordination Level - CL);
- strefa intensywnej kontroli przestrzeni powietrznej (High Density Airspace Control Zone - HIDACZ);
- niska droga tranzytowa (Low Level Transit Route - LLTR);
- korytarz specjalny (Special Corridor - SC);
- okresowe drogi minimalnego ryzyka (Temporary Minimum Risk Routes);
- zastrzeżona strefa działań (Restricted Operation Zone - ROZ);
- linia bezpieczeństwa (Safe Line - SF);
- przerwa czasowa (Time Slot - TS);
- korytarz tranzytowy (Transit Corridor - TC);
- poziom przejścia (Traverse Level - TL);
- strefa zakazana dla statków powietrznych (Weapons Free Zone - WFZ).

Drogi lotnicze (ARs) są dwukierunkowymi drogami wydzielonymi w przestrzeni powietrznej w strefie tylowej, zapewniającymi minimalne ryzyko przelotu samolotów przez strefy ognia środków przeciwlotniczych. Drogi te wykorzystywane są jedynie przez lotnictwo nieoperacyjne np. transport powietrzny wzmocnienia, bądź transport lotniczy na teatrze działań wojennych.

1. Planowane wcześniej drogi lotnicze z reguły opierają się na sieci istniejących w czasie pokoju dróg lotniczych cywilnej służby ruchu lotniczego.
2. Poziome i pionowe wymiary dróg lotniczych zawarte są w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).
3. Narodowe służby ruchu lotniczego kierują przelotami samolotów w drogach lotniczych.
4. Zapotrzebowanie na udostępnienie dodatkowych dróg lotniczych powinno być składane do właściwego Centrum Kontroli Przestrzeni Powietrznej (ASCC).

Strefy obrony baz lotniczych (BDZs) to strefy tworzone wokół baz lotniczych w celu zwiększenia swobody działania i efektywności ich naziemnych środków przeciwlotniczych. Strefy te posiadają odrębne procedury startu i lądowania (wyjścia i wejścia) oraz rozpoznania swój - obcy (IFF).

Poziom koordynacji (CL) jest dodatkowym środkiem kontroli przestrzeni powietrznej zwiększającym bezpieczeństwo lotów statków powietrznych na małych wysokościach. Statki powietrzne wolnolatające z reguły wykonują loty poniżej tego poziomu, natomiast pozostałe nad nim.

Strefa intensywnej kontroli przestrzeni powietrznej (HIDACZ) - to wydzielona część przestrzeni powietrznej nad określonym terenem używana do koordynacji działań powietrznych i lądowych.

Informacje o utworzeniu strefy podawane są w rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO) i obejmują:

- wymiary poziome i pionowe strefy;

- uprawnienia do dowodzenia;
- czasy obowiązywania strefy;
- częstotliwości radiowe.

Niskie drogi tranzytowe (LLTR) - są dwukierunkowymi drogami wydzielonymi w przestrzeni powietrznej nad wojskami własnymi, pozostającymi w styczności z siłami przeciwnika. Niskie drogi tranzytowe mogą się łączyć z korytarzami tranzytowymi bądź występować oddzielnie.

Korytarze specjalne (SC) są tworzone dla zaspokojenia szczególnych wymagań w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej przez lotnictwo w trakcie wykonywania przez nie niektórych zadań. Informacje w rozkazie powinny zawierać dane dotyczące:

- poziomych i pionowych wymiarów korytarza;
- jego przebieg według charakterystycznych punktów w terenie bądź współrzędnych;
- okres obowiązywania;
- użytkownicy (jeśli to konieczne).

Okresowe drogi minimalnego ryzyka (TMRR) są tworzone w celu kierowania ruchu lotniczego pomiędzy niskimi drogami tranzytowymi oraz zapewnienia możliwości przelotów lotnictwa wykonującego zadania bezpośredniego wsparcia wojska nad wojskami własnymi będącymi w styczności z przeciwnikiem.

Okresowe drogi minimalizacji ryzyka mogą być również tworzone pomiędzy lotniskami i rejonami działań lotnictwa, w celu ułatwienia wykonywania przez nie najważniejszych zadań w rejonie odpowiedzialności korpusu armijnego. Wielkość tych dróg każdorazowo powinna być dostosowana do wykonywanych zadań. Ze względu na krótki czas potrzebny na utworzenie okresowych dróg minimalnego ryzyka informacje o nich nie są ujmowane w rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej. Prawo do korzystania z tych dróg mają jedynie te siły lotnictwa, które uzyskały na to bezpośrednią zgodę od organów ruchu lotniczego korpusu armijnego.

Zastrzeżone strefy działań (ROZ) są tworzone w celu zarezerwowania przestrzeni powietrznej wyłącznie dla prowadzenia określonych działań przez jednego bądź więcej użytkowników. Do takich stref można zaliczyć: strefy tankowania w powietrzu, strefy dyżurowania samolotów AWACS, strefy zrzutu bądź lądowania itp.

W rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO) podawane są następujące informacje dotyczące zastrzeżonych stref działania:

- wymiary poziome i pionowe;
- użytkownik;
- czas obowiązywania strefy;
- uprawnienia do dowodzenia;
- ograniczenia dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- częstotliwości radiowe (jeśli jest to konieczne).

Ścieżka bezpieczeństwa tworzona jest w celu doprowadzenia statków powietrznych do lotnisk lub lądowisk, a także dla połączenia sąsiednich dróg lotniczych bądź korytarzy.

Przerwa czasowa (Time Slot) aczkolwiek nie jest środkiem kontroli przestrzeni powietrznej, ma zastosowanie w koordynacji jej wykorzystania przez różnych użytkowników. Jest to okres czasu w trakcie którego niektóre z działań w przestrzeni powietrznej o zdefiniowanych granicach są ograniczane bądź zakazane w celu zapewnienia większej swobody działań określonym jej użytkownikom. Informacje o wprowadzeniu przerwy czasowej mogą być zawarte w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej bądź w innych rozkazach. Muszą one obejmować: wymiary poziome (obszar bądź promień) i pionowe (wysokości poziome lotu) strefy, w której stosowana jest przerwa czasowa, użytkowników przestrzeni powietrznej, których dotyczą ograniczenia oraz okres obowiązywania tych ograniczeń.

W przypadku, gdy informacje o przerwie czasowej są zawarte w rozkazach innych niż rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej, konieczne jest uzyskanie potwier-

dzenia przyjęcia rozkazu przez wszystkich użytkowników, których dotyczą ograniczenia.

Korytarze tranzytowe są dwukierunkowymi drogami w przestrzeni powietrznej strefy tyłowej wojsk tworzonymi w celu zabezpieczenia ruchu lotniczego oraz zapewnienia bezpieczeństwa przelotów przez strefy odpowiedzialności środków ognio- wych obrony powietrznej.

Granice poziome i pionowe wcześniej planowanych korytarzy tranzytowych są publikowane w planach kontroli przestrzeni powietrznej, a dane dotyczące udostęp- nionych dla ruchu lotniczego korytarzy ujmowane są w rozkazach o kontroli prze- strzeni powietrznej.

Statkom powietrznym wykonującym loty w korytarzach tranzytowych nie za- pewnia się z reguły pomocy ze strony służb ruchu lotniczego.

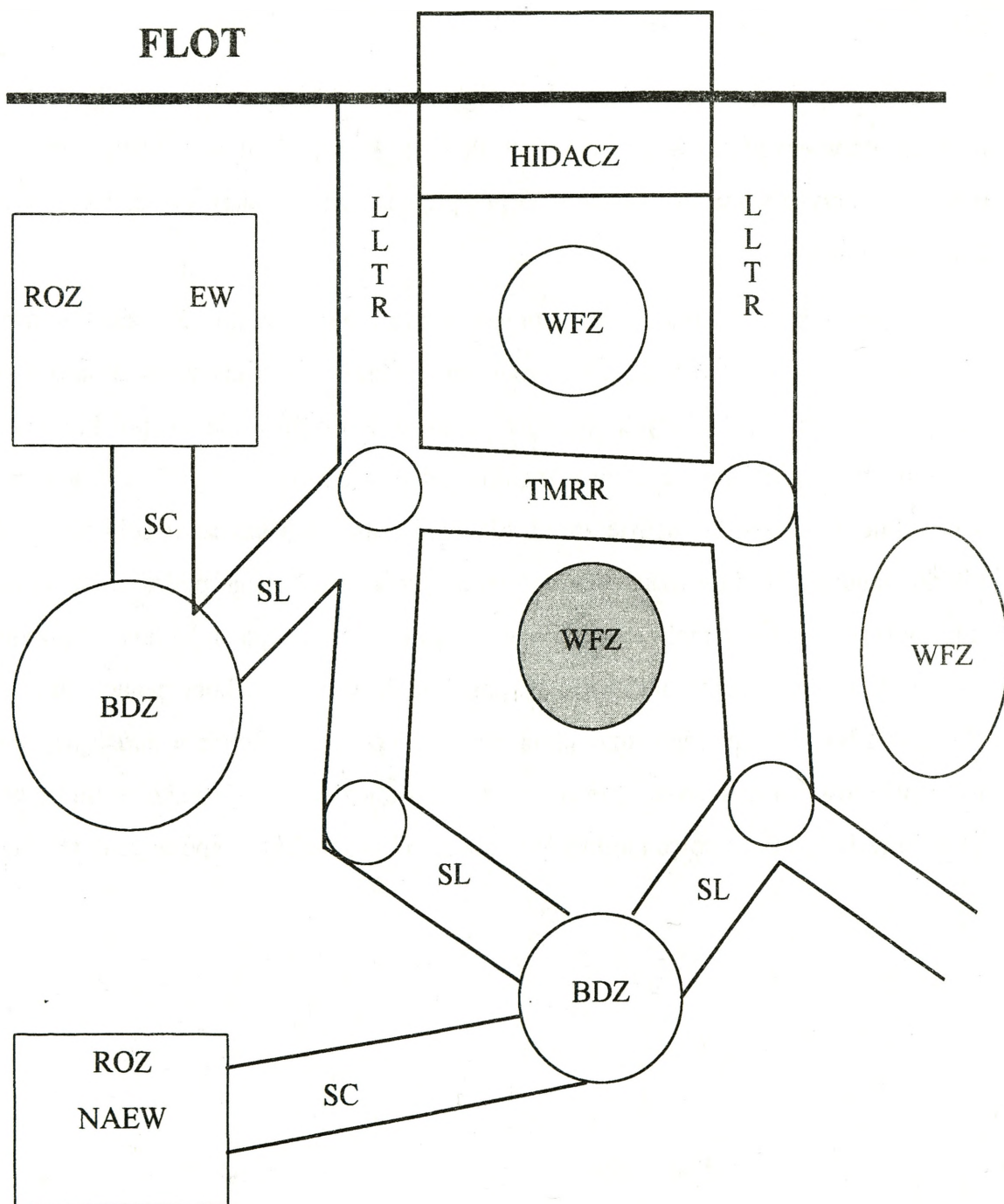
Poziomy przejścia (Traverse Levels) są wydzielonymi poziomami lotu udo- stępnionymi dla tranzytowego ruchu lotniczego przez strefę tyłową. Stosowanie tego środka pozwala na zwiększenie efektywności rozpoznawania własnych statków po- wietrznych, dzięki zapewnieniu dodatkowej cechy rozpoznawczej (wysokości lotu).

Strefy zakazane dla lotnictwa (Weapons Free Zones) są tworzone wokół szczególnie ważnych sił, środków i obiektów (oprócz baz lotniczych) wymagających specjalnej obrony przez naziemne raketowe i artyleryjskie środki obrony powietrznej, które mają prawo do prowadzenia ognia do każdego statku powietrznego, nierozpo- znanego jako własny. Planowane wcześniej strefy zakazane ujęte są w planach kontroli przestrzeni powietrznej, a informacje o aktualnie obowiązujących strefach zawarte są w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej.

W przypadku tworzenia doraźnych stref zakazanych dla lotnictwa informacje o nich ujmowane są w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej i zawierają:

- poziome i pionowe granice strefy;
- uprawnienia do dowodzenia w strefie;
- częstotliwości radiowe.

W szczególnych przypadkach statki powietrzne mogą wykorzystywać przestrzeń powietrzną w granicach stref zakazanych. Dotyczy to jednak jedynie samolotów myśliwskich biorących udział w odpieraniu zmasowanych nalotów środków napadu powietrznego przeciwnika.



Rys.29. Przykład organizacji przestrzeni powietrznej w strefie działań bojowych

ZAKOŃCZENIE

We współczesnych warunkach rośnie rola sił powietrznych w działaniach wojennych. Potwierdziła to wojna w Zatoce Perskiej, gdzie ich główny komponent - lotnictwo stworzyło wszelkie warunki do przeprowadzenia błyskawicznej, stugodzinnej kampanii lądowej.

Polskie siły powietrzne stają przed nowymi wyzwaniami. Z jednej strony w perspektywie najbliższych kilku lat dokonana zostanie wymiana wyeksploatowanego sprzętu lotniczego oraz innych środków na nowe. Z drugiej z kolei, polskie siły powietrzne staną się jednym z komponentów sił powietrznych NATO w Europie. To spowoduje, iż niezbędne będzie zmodyfikowanie zasad ich użycia w celu dostosowania do standardów obowiązujących w Pakcie. Treści niniejszego podręcznika są jedną z pierwszych prób ujednoczenia wiedzy o organizacji i zasadach użycia sił powietrznych NATO. Wymagają one w miarę poszerzania wiedzy o koncepcjach użycia sił zbrojnych NATO, dalszego rozwijania oraz ujednoczenia. Bowiem podstawą wspólnych pokojowych działań jest nie tylko znajomość języka, ale jednakowe pojmowanie określonych definicji, pojęć i terminów oraz zasad i sposobów wspólnego działania.

BIBLIOGRAFIA

1. AAP - 6 (U) NATO Glossary of Terms and Definitions, 1995 r.
2. ATP - 10 (U) Search and Rescue, 1995 r.
3. ATP - 27 (B) Offensive Support Operations, 1980 r.
4. ATP - 33 (B) NATO Tactical Air Doctrine, 1986 r.
5. ATP - 35 Land Force Tactical Doctrine, 1992 r.
6. ATP - 40 (A) Doctrine for Airspace Control in Times of Crisis and War, 1995 r.
7. Lotnictwo taktyczne państw NATO . MON, Warszawa 1989 r.
8. ATP - 42 Counter Air Operations, 1992 r.
9. Scheffel C. B., Taktyczne operacje sił powietrznych cz..I, AON, Warszawa 1996 r.
10. Scheffel C. B., Taktyczne operacje sił powietrznych cz.II, Counter Air (CA). Zwalczanie potencjału lotniczego przeciwnika. AON, Warszawa 1996 r.
11. Scheffel C. B. Taktyczne operacja sił powietrznych cz.II. Zwalczanie sił, środków i obiektów naziemnych przeciwnika przez lotnictwo RFN, AON, Warszawa 1996 r.
12. Scheffel C. B., Composite Air Operations COMAO. Połączone operacje powietrzne, AON, Warszawa 1996 r.
13. Scheffel C. B., Dowodzenie. Zasady dowodzenia i wykorzystania sił powietrznych, AON, Warszawa 1996 r.
14. Scheffel C. B., Ćwiczenia i treningi dowódczo-sztabowe połączonego stanowiska dowodzenia operacjami powietrznymi, AON, Warszawa 1996 r.

- 1. A. J. ...
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...
- 6. ...
- 7. ...
- 8. ...
- 9. ...
- 10. ...
- 11. ...
- 12. ...
- 13. ...
- 14. ...



1986 03/04 02/22 11/2