



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON wewn. 4983/97

Do użytku służbowego

Egz. Nr 145

Plk prof. dr hab. Eugeniusz ZABŁOCKI

SIŁY POWIETRZNE NATO



50249

WARSZAWA

1998

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
1. Siły Powietrzne we współczesnych siłach zbrojnych	8
1.1. Założenia ogólne	8
1.2. Siły powietrzne w operacjach	23
2. Struktury organizacyjne i skład bojowy SP NATO	32
3. Zasady ogólne użycia SP NATO	46
4. Działania bojowe SP NATO	54
5. Kontrola przestrzeni powietrznej w czasie kryzysu i wojny	62
Zakończenie	91
Terminy i definicje	92
Podstawowe skróty	98
Bibliografia	105

WSTĘP

Polska wkroczyła w decydującą fazę integracji z Paktem Północnoatlantyckim (NATO). Siły Zbrojne RP muszą więc spełniać podstawowe warunki interoperacyjności z siłami zbrojnymi tego paktu. Jednym z tych warunków jest przygotowanie kadr dowódczych i sztabowych, szczególnie w zakresie zasad i procedur dowodzenia. Aby ten warunek spełnić, konieczne jest jednak poznanie i zrozumienie podstawowych założeń i zasad użycia Sił Powietrznych NATO (także innych rodzajów sił zbrojnych).

Opracowany materiał należy traktować jako zbiór podstawowych informacji o SP NATO i wprowadzenie do problematyki operacyjnego ich użycia.

Jest on przeznaczony dla studentów studiów dyplomowych i podyplomowych oraz doktoranckich, a także kadry AON. Może być także wykorzystany przez oficerów dowództw i sztabów w wojskach.

Podstawą opracowania były oryginalne dokumenty obowiązujące w NATO, a głównie:

- *Taktyczna doktryna powietrzna NATO - ATP - 33 (B)*;
- *Zwalczanie potencjału sił powietrznych przeciwnika - ATP - 42 (B)*;
- *Doktryna kontroli przestrzeni powietrznej w okresie kryzysu i wojny - ATP - 40 (A)*.

Wykorzystano także opracowane w Wydziale WL i OP materiały, dotyczące wybranych elementów użycia SP NATO (ujęte w bibliografii).

W związku z napływającymi ciągle nowymi dokumentami źródłowymi oraz koniecznością równoległego opracowywania wielu materiałów dydaktycznych, mogą w nich wystąpić powtórzenia i nieścisłości. Będą one eliminowane w kolejnych wydaniach.

Rozdział pierwszy ma charakter wprowadzenia, w którym ujęto podstawowe założenia ogólne i prawidłowości użycia współczesnych SP, w tym także NATO.

W rozdziale drugim scharakteryzowano struktury organizacyjne SP NATO, koncentrując się na relacjach między tzw. stałymi (integrującymi) i narodowymi elementami tych struktur.

Rozdział trzeci poświęcono zasadom ogólnym i wymaganiom operacyjnym wobec tych sił.

W rozdziale czwartym scharakteryzowano formy i rodzaje działań bojowych SP NATO.

Rozdział piąty jest wprowadzeniem do problematyki zarządzania przestrzenią powietrzną. Pełne zrozumienie zawartych w nim treści wymaga opanowania przynajmniej podstaw wiedzy z zakresu dowodzenia.

W opracowaniu ujęto tylko te elementy, które dotyczą SP w całości, jako rodzaju sił zbrojnych. Rozwinięciem tych problemów będą (częściowo już są) materiały traktujące o poszczególnych rodzajach działań, rodzajach wojsk, dowodzeniu, rozpoznaniu itp.

Na początek warto przypomnieć sobie, cytowane niżej, zapisy Karty Atlantyckiej, które definiują generalne zasady wykorzystania sił zbrojnych w rozwiązywaniu konfliktów.

KARTA ATLANTYCKA

Waszyngton, 4 kwietnia 1949 r.

Preambuła

- *Strony potwierdzają swą wiarę w cele i zasady Karty Narodów Zjednoczonych i swe pragnienie współzycia w pokoju ze wszystkimi narodami i wszystkimi rządami.*
- *Są zdecydowane ochraniać wolność, wspólne dziedzictwo i cywilizację swych narodów, oparte na zasadach demokracji, wolności jednostki i praworządności.*
- *Będą dążyć do umacniania stabilizacji i dobrobytu na obszarze północnoatlantyckim.*
- *Są zdecydowane połączyć swe wysiłki w celu zbiorowej obrony oraz zachowania pokoju i bezpieczeństwa.*

Artykuł 1

- *Strony zobowiązują się załatwiać wszelkie spory między-narodowe za pomocą środków pokojowych.*
- *Strony zobowiązują się powstrzymywać w swych stosunkach międzynarodowych od użycia lub groźby użycia siły w sposób niezgodny z celami Narodów Zjednoczonych.*

Artykuł 2

- *Strony będą dążyły do usuwania nieporozumień w swej międzynarodowej polityce gospodarczej i będą popierały współpracę gospodarczą pomiędzy którymkolwiek z nich lub wszystkimi.*

Artykuł 3

- *Każda ze stron z osobna i wszystkie razem, przez stałą i skuteczną samopomoc i pomoc wzajemną będą utrzymywały i rozwijały swoją indywidualną i zbiorową zdolność do odparcia zbrojnej napaści.*

Artykuł 4

- *Strony będą się konsultowały, ilekroć zdaniem którejkolwiek z nich zagrożona będzie integralność terytorialna, niezależność polityczna lub bezpieczeństwo któregośkolwiek z nich.*

Artykuł 5

- Strony zgadzają się, że zbrojna napaść na jedną lub kilka z nich w Europie lub Ameryce Północnej będzie uważana za napaść przeciwko nim wszystkim.
- Strony zgadzają się, że jeżeli taka napaść nastąpi, każda z nich udzieli pomocy stronie lub stronom tak napadniętym, podejmując natychmiast indywidualnie i w porozumieniu z innymi stronami taką akcję, jaką uzna za konieczną, nie wyłączając użycia siły zbrojnej.

Artykuł 8

- Strony zobowiązują się, że do niezaciągania żadnych zobowiązań międzynarodowych sprzecznych z niniejszym Traktatem.

Artykuł 9

- Strony ustanawiają Radę, w której każda z nich będzie reprezentowana, w celu rozpatrywania spraw dotyczących realizacji niniejszego Traktatu.
- Rada utworzy takie organy pomocnicze, jakie okażą się konieczne.

Artykuł 10

- Strony mogą, za jednomyślną zgodą, zaprosić do przystąpienia do Traktatu każde inne państwo europejskie będące w stanie popierać zasady Traktatu i przyczyniać się do bezpieczeństwa obszaru północnoatlantyckiego.
- Każde państwo w ten sposób zaproszone może stać się stroną Traktatu, składając Rządowi Stanów Zjednoczonych Ameryki dokument przystąpienia.
- Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki powiadomi każdą ze stron o złożeniu każdego takiego dokumentu przystąpienia.

Artykuł 11

- Traktat musi być ratyfikowany, a jego postanowienia zostaną wprowadzone w życie zgodnie z ich procedurami konstytucyjnymi.

Artykuł 13

- Po dwudziestoletnim okresie obowiązywania Traktatu każda ze stron może zeń wystąpić po upływie roku od zawiadomienia o swym wypowiedzeniu złożonym Rządowi Stanów Zjednoczonych Ameryki, który powiadomi Rządy innych stron o złożeniu zawiadomienia o wypowiedzeniu.

1. SIŁY POWIETRZNE WE WSPÓŁCZESNYCH SIŁACH ZBROJNYCH

1.1. Założenia ogólne

Obrona powietrzna stała się jednym z głównych czynników determinujących charakter współczesnej wojny. Jest ona nieodłącznym elementem działań bojowych wszystkich rodzajów wojsk i sił zbrojnych zarówno w skali strategicznej, operacyjnej, jak i taktycznej. Główne jej cele i zadania przypisuje się jednak siłom powietrznym.

W literaturze wojskowej spotyka się różne interpretacje pojęcia „siły powietrzne”. Umownie można wyróżnić interpretacje „strukturalne” i „funkcjonalne” (rys. 1).

W ujęciu strukturalnym siły powietrzne traktuje się jako rodzaj sił zbrojnych o określonej strukturze organizacyjnej, składzie bojowym i uzbrojeniu. Z reguły w ich skład bojowy wchodzi lotnictwo i naziemne środki obrony powietrznej (OP). Środki te (lotnictwo i środki OP) występują także w strukturach innych rodzajów sił zbrojnych - lądowych i morskich. Pod tym względem istnieją dość duże różnice w odniesieniu do poszczególnych państw, w zależności od przyjętych założeń doktrynalnych i strategicznych oraz możliwości ekonomicznych.

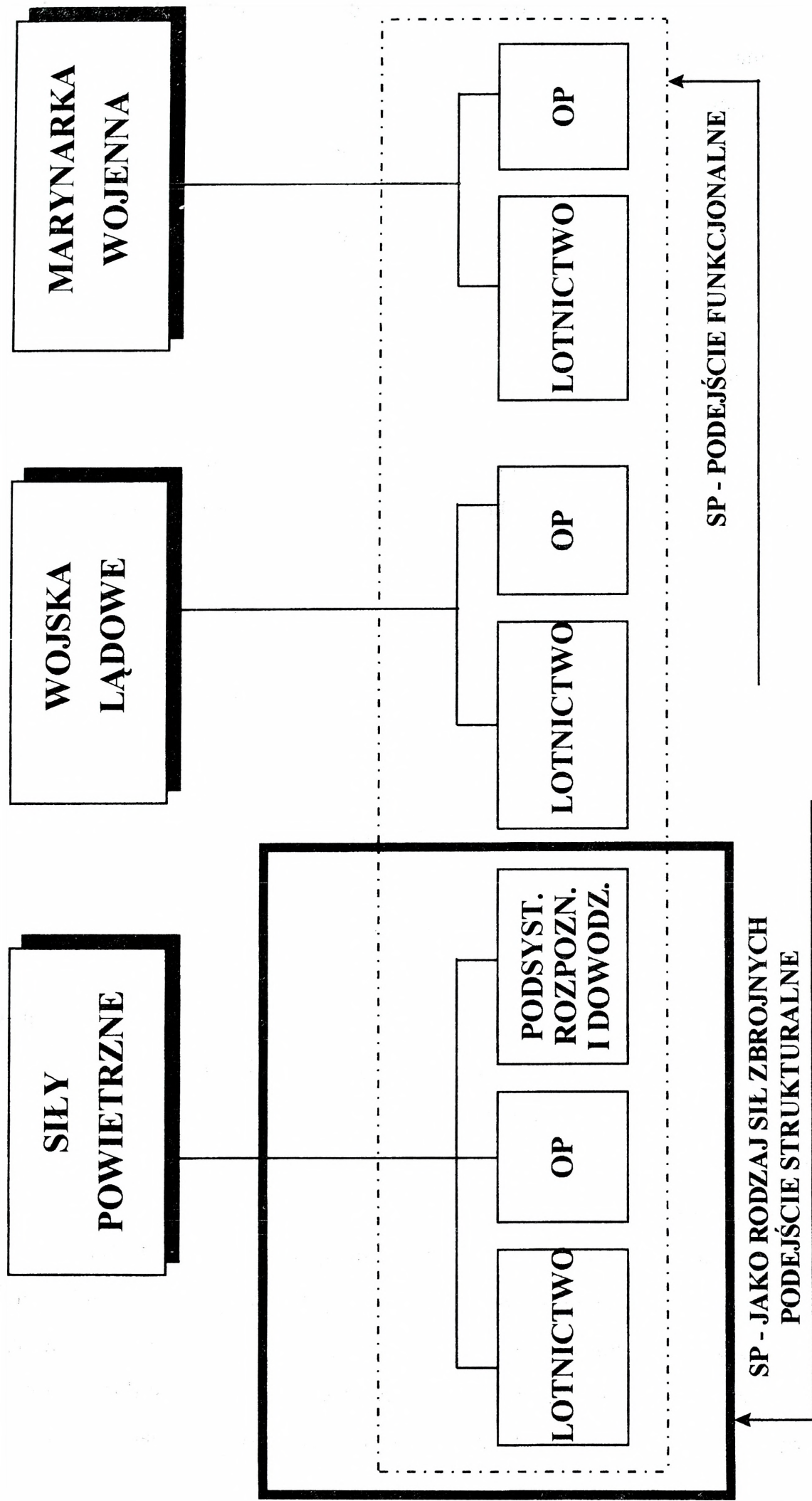
Z operacyjnego punktu widzenia bardziej istotna wydaje się interpretacja **funkcjonalna**, w której przez pojęcie „siły powietrzne” należy rozumieć całość sił lotnictwa i OP, bez względu na ich formalny podział organizacyjny. W tym wypadku za podstawę analiz merytorycznych bierze się przeznaczenie i zadania operacyjne tych sił.

Natomiast wnioski mogą służyć do wypracowania racjonalnych struktur organizacyjnych.

Źródłem analiz teoretycznych są niewątpliwie doświadczenia z konfliktów zbrojnych, opinie teoretyków wojskowych oraz założenia doktrynalne i strategiczne innych państw.

W założeniach doktrynalnych (strategicznych) większości państw i w opiniach teoretyków wojskowych przyjmuje się, że klasycznym początkiem współczesnej wojny jest walka o przewagę w powietrzu. Potwierdzają to również doświadczenia z konfliktów zbrojnych. Zdobywanie przewagi w powietrzu traktuje się jako warunek skutecznego prowadzenia operacji na lądzie i morzu - zarówno obronnych, jak i zaczepnych.

Jest więc bardzo prawdopodobne, że wojna rozpocznie się natarciem radioelektronicznym i uderzeniami środków napadu powietrznego. Następnie - wykorzystując efekty tych działań - przeszłyby do operacji zaczepnej zgrupowania uderzeniowe wojsk lądowych, a także marynarki wojennej (MW).



Rys. 1. Siły powietrzne - podejście strukturalne i funkcjonalne

Nie ulega więc wątpliwości, że następuje coraz większe powiązanie między działaniami wojsk lądowych, marynarki wojennej i sił powietrznych. Ściśle mówiąc, rośnie zależność sukcesu na lądzie od przewagi w powietrzu, szczególnie w początkowym okresie wojny.

Jednocześnie ze wzrastającymi powiązaniem operacyjnymi między rodzajami sił zbrojnych następuje coraz większa ich specjalizacja, co dotyczy również sił powietrznych. Jest to związane z ich nasyceniem wyspecjalizowaną techniką, specyficznymi zasadami prowadzenia walk, bitew i operacji w przestrzeni powietrznej, a także złożonymi technicznie i organizacyjnie systemami rozpoznania i dowodzenia. Wymaga to przygotowania wysoko kwalifikowanych kadr dowódczych i technicznych (specjalistycznych).

Należy również uwzględnić, że współczesne działania wojsk lądowych, prowadzone w „wymiarze lądowo-powietrznym”, charakteryzować się będą dużą zmiennością sytuacji, manewrem sił i ognia oraz dążeniem do wykorzystania powodzenia na wybranych kierunkach i szybkiego osiągania zakładanych celów (rubieży terenowych).

Teoretycznej interpretacji wymaga stosowane powszechnie pojęcie „powietrzno-lądowy” lub „lądowo-powietrzny” wymiar działań.

Wydaje się, że pojęcie to należy interpretować z dwóch punktów widzenia.

Po pierwsze, oznacza ono wspomniane już powiązania działań wojsk lądowych i sił powietrznych, jako rodzajów sił zbrojnych.

Po drugie, jest to przejmowanie pewnych funkcji i zadań naziemnych środków broni pancernej i przeciwpancernej (i nie tylko) przez śmigłowce. Działania śmigłowców i wyspecjalizowanych środków obrony przeciwlotniczej (OPL) stanowią integralny element walki wojsk lądowych przeniesiony w przestrzeń powietrzną.

W założeniach teoretycznych i zasadach dotyczących użycia rodzajów sił zbrojnych w walce i operacji siłom powietrznym przypisuje się z reguły dwa główne zadania: walkę o przewagę w powietrzu oraz wsparcie lotnicze wojsk.

Ze względu na operacyjne znaczenie i charakter tych zadań, siły powietrzne w zdecydowanej większości państw (w zasadzie we wszystkich europejskich) stanowią wyodrębniony organizacyjnie rodzaj sił zbrojnych, obok sił (wojsk) lądowych i morskich - te ostatnie w zależności od położenia geograficznego. W ich skład bojowy wchodzi z reguły lotnictwo (uderzeniowe, myśliwskie, wielozadaniowe) oraz rakiety przeciwlotnicze. Siły powietrzne tworzą także podsystemy rozpoznania i dowodzenia integrujące działania wszystkich sił lotnictwa i OP na terytorium danego kraju. Podsystemy te stanowią podstawę ostrzegania (informowania)

wojsk oraz władz wojskowych i cywilnych o zagrożeniach i uderzeniach z powietrza oraz organizacji ruchu lotniczego.

Reasumując, można więc przyjąć, że w większości państw europejskich, w tym we wszystkich państwach NATO, przez pojęcie „siły powietrzne” rozumie się rodzaj sił zbrojnych, który z punktu widzenia jego przeznaczenia i zakresu zadań charakteryzuje się następującymi podstawowymi cechami.

1. Siły powietrzne są przeznaczone do prowadzenia walk, bitew i operacji w przestrzeni powietrznej, w tym w znacznym stopniu operacji samodzielnych. Dotyczy to zwłaszcza powietrznych operacji obronnych lub zaczepnych w początkowym okresie wojny, których głównym celem jest zdobycie przewagi w powietrzu.

2. Istotną cechą operacji sił powietrznych jest integrowanie (koordynacja) działań obrony powietrznej (niszczenie przeciwnika w powietrzu) i lotnictwa (niszczenie przeciwnika na ziemi i morzu). Współdziałanie lotnictwa z naziemnymi środkami OP uznaje się jako jeden z najtrudniejszych problemów i zadań przypisywanych dowódcom sił powietrznych.

3. W skład bojowy sił powietrznych wchodzi trzy główne elementy: lotnictwo (różnych rodzajów), rakiety przeciwlotnicze oraz podsystemy rozpoznania i dowodzenia.

4. Podsystemy rozpoznania i dowodzenia tworzą rozwiniętą infrastrukturę dowodzenia dla wszystkich sił lotnictwa i OP na terytorium danego kraju.

Z punktu widzenia polskiego nazewnictwa, w strukturze organizacyjnej Sił Powietrznych wyróżnia się następujące rodzaje wojsk:

- Wojska Lotnicze (WL), w skrócie nazywane lotnictwem;
- Wojska Raketowe (WR);
- Wojska Radiotechniczne (WRt);
- jednostki rozpoznania radioelektronicznego (RRe) i walki radioelektronicznej (WRe).

Ponadto są to jednostki logistyczne oraz szkoły i specjalistyczne ośrodki szkoleniowe.

Jako prawidłowość w nowoczesnych siłach zbrojnych, jednak w państwach bogatych, należy uznać występowanie w strukturach organizacyjnych i w składzie bojowym MW i wojsk lądowych wyspecjalizowanych sił lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczej. Według polskiej terminologii jest to Lotnictwo Wojsk Lądowych (LWL) i Wojska Obrony Przeciwlotniczej (OPL).

Najwięcej wniosków w zakresie znaczenia Sił Powietrznych w nowoczesnych siłach zbrojnych dostarczają współczesne konflikty zbrojne, w których szczególną rolę odgrywa wojna w Zatoce Perskiej.

Wnioski z wojny o Kuwejt muszą jednak być traktowane relatywnie, przynajmniej z dwóch powodów.

Pierwszy powód to znacząca różnica potencjałów bojowych walczących stron. Po stronie Koalicji zgromadzono najnowsze uzbrojenie sił powietrznych. Praktycznie żadne państwo, z wyjątkiem mocarstw, nie ma możliwości takiego nasycenia swoich wojsk „supertechniką”.

Drugim powodem są specyficzne uwarunkowania polityczno - militarne w rejonie Zatoki Perskiej, a także szczególne właściwości terenowe i klimatyczne.

Konflikt ten potwierdził w pełni znaczenie sił powietrznych we współczesnej wojnie. Stworzona przewaga liczebna i jakościowa spowodowały, że temu rodzajowi sił zbrojnych wyznaczono rolę rozstrzygającą. Prowadzone przez 38 dni, w zasadzie samodzielne, działania lotnictwa i tylko 4 doby trwająca decydująca operacja lądowo - powietrzno - morską to symptomatyczne cechy tej wojny.

Niewątpliwie największy wpływ na sukces Koalicji miała przewaga jakościowa (technologiczna) w lotnictwie. Dotyczy to jego uzbrojenia, ale także infrastruktury logistycznej, rozpoznania, dowodzenia i co szczególnie ważne - przewagi w walce radioelektronicznej. Pozwalało to podejmować działania, wobec których obrona powietrzna Iraku była niemal bezradna - precyzyjne uderzenia, działania nocne i inne.

Natomiast sam przebieg działań (kolejność) sił powietrznych Koalicji nie był dla specjalistów zaskoczeniem. Z teoretycznego punktu widzenia można go nawet uznać za klasyczny. Ich istotą było wykorzystanie wspomnianej przewagi jakościowej. Z tego względu nie podejmowano w zasadzie nietypowych zaskakujących rozwiązań taktycznych. W ten sposób zminimalizowano ryzyko ponoszenia większych strat przez Koalicję.

W pierwszej kolejności w krótkim czasie zdobyto przewagę w powietrzu, głównie przez radioelektroniczne obezwładnienie (natarcie radioelektroniczne) systemu rozpoznania i dowodzenia Iraku, a następnie fizyczne zniszczenie jego systemu OP. Obiekty uderzeń w walce o przewagę w powietrzu były również typowe: bazy raketowe i lotnicze oraz ośrodki rozpoznania i dowodzenia.

W ślad za zdobyciem przewagi w powietrzu natychmiast rozpoczęto tzw. izolację rejonów działań bojowych, co w praktyce oznaczało odcięcie głównych zgrupowań wojsk lądowych Iraku w Kuwejcie od dopływu sił i zaopatrzenia. W tej sytuacji głównymi obiektami uderzeń lotnictwa były elementy infrastruktury przemysłu obronnego, logistyki, linie komunikacyjne i inne.

Efektom tych działań było wytworzenie wzorcowych wręcz warunków do przeprowadzenia krótkiej i rozstrzygającej operacji na lądzie.

Obrona powietrzna Iraku była skazana na przegraną głównie ze względu na przewagę jakościową lotnictwa Koalicji, a wobec pocisków samosterujących i nowoczesnych samolotów F-117 (tzw. niewidzialnych) była zupełnie bezradna. Tym niemniej uzyskane przez nią efekty były niewspółmiernie niskie w stosunku do możliwości. Nie wykorzystano nawet nowoczesnych samolotów, np. MiG-29 i Mirage.

Zasadniczą przyczyną tych niepowodzeń (poza wspomnianą przewagą lotnictwa Koalicji) była niska efektywność systemu dowodzenia i walki radioelektronicznej. Spowodowało to, że w warunkach silnych zakłóceń radioelektronicznych Irak nie miał możliwości pełnego wykorzystania własnego lotnictwa i środków OP. Na niską efektywność „techniczną” nałożyły się błędy w zakresie organizacji dowodzenia. Przy nadmiernej i źle rozumianej jego centralizacji, poszczególne związki i oddziały nie były przygotowane do prowadzenia samodzielnych działań w „swoich” strefach i sektorach.

Okazało się natomiast, że przeciwko nowoczesnej technice lotniczej stosunkowo skuteczne było maskowanie (częściowo tradycyjne) i rozbudowa inżynieryjna. Z kolei w obronie powietrznej najskuteczniejsze były środki najprostsze środki bezpośredniej OP na małych wysokościach i odległościach, charakteryzujące się dużą autonomicznością, tzn. niezależnością od nadrzędnych, złożonych systemów rozpoznania i dowodzenia.

Można więc przyjąć uogólniony wniosek, że obrona powietrzna Iraku została obezwładniona środkami walki radioelektronicznej i uderzeniami ogniowymi lotnictwa. Trudno ocenić, które z nich miały większe znaczenie.

Wojna w Zatoce Perskiej niewątpliwie potwierdziła zależność skuteczności działań bojowych sił powietrznych (lotnictwa i systemu OP) od efektywności rozpoznania, dowodzenia i walki radioelektronicznej. Siły powietrzne pozbawione tych elementów w znacznym stopniu tracą zdolność bojową.

Wojna ta potwierdziła również, że obrona powietrzna jest systemem złożonym, który może skutecznie wypełniać swoje funkcje, kiedy działają efektywnie wszystkie jego elementy. Sparaliżowanie choćby jednego z nich (np. rozpoznania) z reguły powoduje istotne, a często całkowite obniżenie skuteczności całego systemu. Inaczej mówiąc, współczesne samoloty i rakiety przeciwlotnicze są skuteczne w zasadzie tylko w powiązaniu z nowoczesnymi systemami rozpoznania, dowodzenia i walki radioelektronicznej. W sytuacji, kiedy warunek ten nie jest spełniony, bardziej efektywne okazują się najmniej złożone środki obrony przeciwlotniczej, takie jak artyleria lufowa, rakiety przeciwlotnicze małego zasięgu na podczerwień, a w lot-

nictwie „proste” samoloty szturmowe (np. A-10). Są to bowiem środki, które zachowują względną skuteczność bojową nawet w warunkach totalnej walki radioelektronicznej.

Na podstawie konfliktów zbrojnych można także wyróżnić cechy charakterystyczne potencjałów bojowych współczesnych Sił Powietrznych.

Pierwszą ich cechą jest znacząca liczebność samolotów wielozadaniowych (myśliwsko-bombowych, taktycznych myśliwców) o bardzo dużych możliwościach wykonywania uderzeń na obiekty naziemne i nawodne. Są one także przystosowane do prowadzenia walk powietrznych.

Drugą cechą jest rosnąca liczebność i jakość, a w ślad za nimi rosnące możliwości i zakres zastosowania śmigłowców na współczesnym polu walki.

Trzecia cecha to coraz doskonalsze przeciwlotnicze zestawy rakietowe - mobilne, autonomiczne, a jednocześnie mające znaczący zasięg ognia.

Nie ulega wątpliwości, że siły te, pod względem ilościowym i jakościowym, są potencjalnie przygotowane do zdecydowanych działań zaczepnych w skali strategicznej i operacyjnej.

Mogą one wykonywać uderzenia z powietrza na dużej głębokości operacyjnej, atakując bronione obiekty z dużych i małych odległości oraz z różnych wysokości i kierunków.

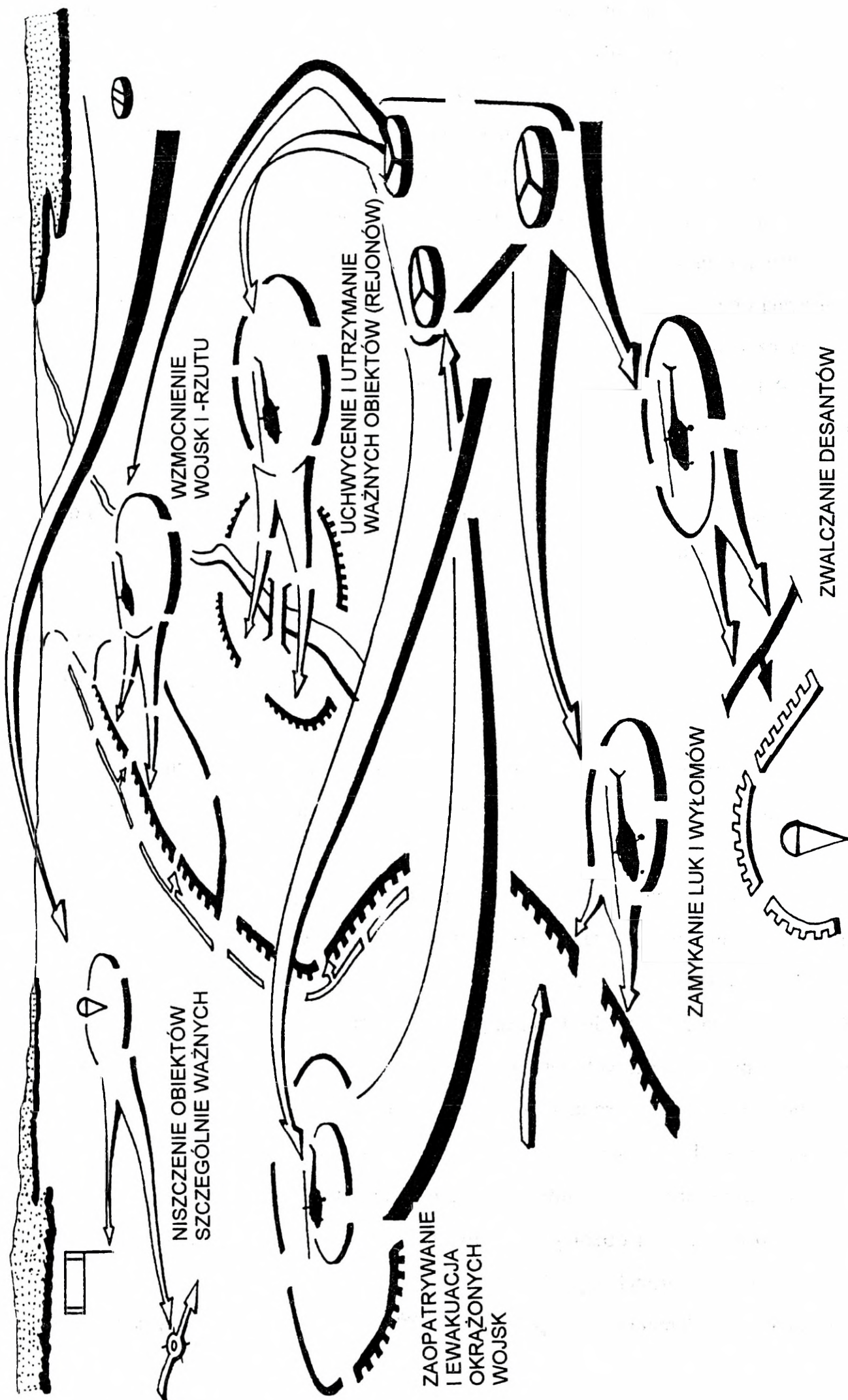
Na możliwości te nakłada się coraz bardziej widoczna jedna z cech współczesnych armii, to znaczy rosnące ich nasycenie jednostkami (związkami) powietrzno-desantowymi, a co jeszcze ważniejsze - powietrzno-szturmowymi.

Tego typu jednostki, w powiązaniu z siłami powietrznymi, tworzą nową jakość w zakresie zagrożeń i charakteru przyszłej wojny, a szczególnie początkowego jej okresu.

Mogą one bowiem tworzyć zgrupowania uderzeniowe, charakteryzujące się następującymi cechami (możliwościami), (rys. 2):

- zdolnością do zaskakujących uderzeń, w krótkim czasie, bez długotrwałych przygotowań i przegrupowań;
- możliwościami znaczącego porażenia ogniowego przeciwnika, osłabienia jego potencjału bojowego, ale także uchwycenia istotnych przyczółków, a nawet rubieży terenowych - jeszcze przed rozwinięciem i wprowadzeniem do działań głównych zgrupowań wojsk operacyjnych.

Działania tych sił mogą więc mieć decydujące znaczenie dla początkowego okresu konfliktu zbrojnego, a w konsekwencji dla czasu trwania wojny. Jeżeli na przykład celem agresji będzie zdobycie określonego pasa terenu o głębokości rzędu 100 km, to czas takiego konfliktu można mierzyć w dobach. Nie oznacza to czasu trwania całej wojny, który trudniej prognozować.



Rys. 2. Działania powietrzno-szturmowe

Wydaje się, że taki wariant rozpoczęcia wojny i jej przebiegu w początkowym okresie należy uznać za jeden z podstawowych, chociaż nie jedyny.

Jest to główny powód, uzasadniający potrzebę, a nawet konieczność posiadania w działaniach obronnych sił o podobnych walorach, utrzymywanych w wysokim stopniu gotowości bojowej. Dotyczy to tzw. sił szybkiego reagowania oraz Sił Powietrznych w całości.

Jak już sygnalizowano, specjaliści zgodnie uznają, że klasycznym początkiem współczesnej wojny jest walka o przewagę w powietrzu, w której w działaniach strony atakującej wiodącą rolę odgrywają obezwładnianie radioelektroniczne i uderzenia lotniczo-rakietowe. Za klasykę można również uznać kolejność takich działań: natarcie radioelektroniczne; obezwładnienie systemów OP, baz lotniczych i dowodzenia, a w ślad za tym uderzenia wojsk lądowych i MW.

Byłaby to typowa relacja między działaniami sił powietrznych i wojsk lądowych, szczególnie w początkowym okresie wojny. Nie można jednak wykluczyć innych wariantów (rys. 3).

Rolę i miejsce Sił Powietrznych w systemie obronnym danego państwa (koalicji) determinują także znacząco założenia (konceptje) strategii obronnej.

W poglądach i pracach B. Balcerowicza eksponuje się strategię obronno-zaczepną z elementami obrony powszechnej. Poglądy w zakresie strategii obronnej są jednak zróżnicowane - częściowo w sprawach zasadniczych, a z całą pewnością w zakresie szczegółów oraz ich interpretacji.

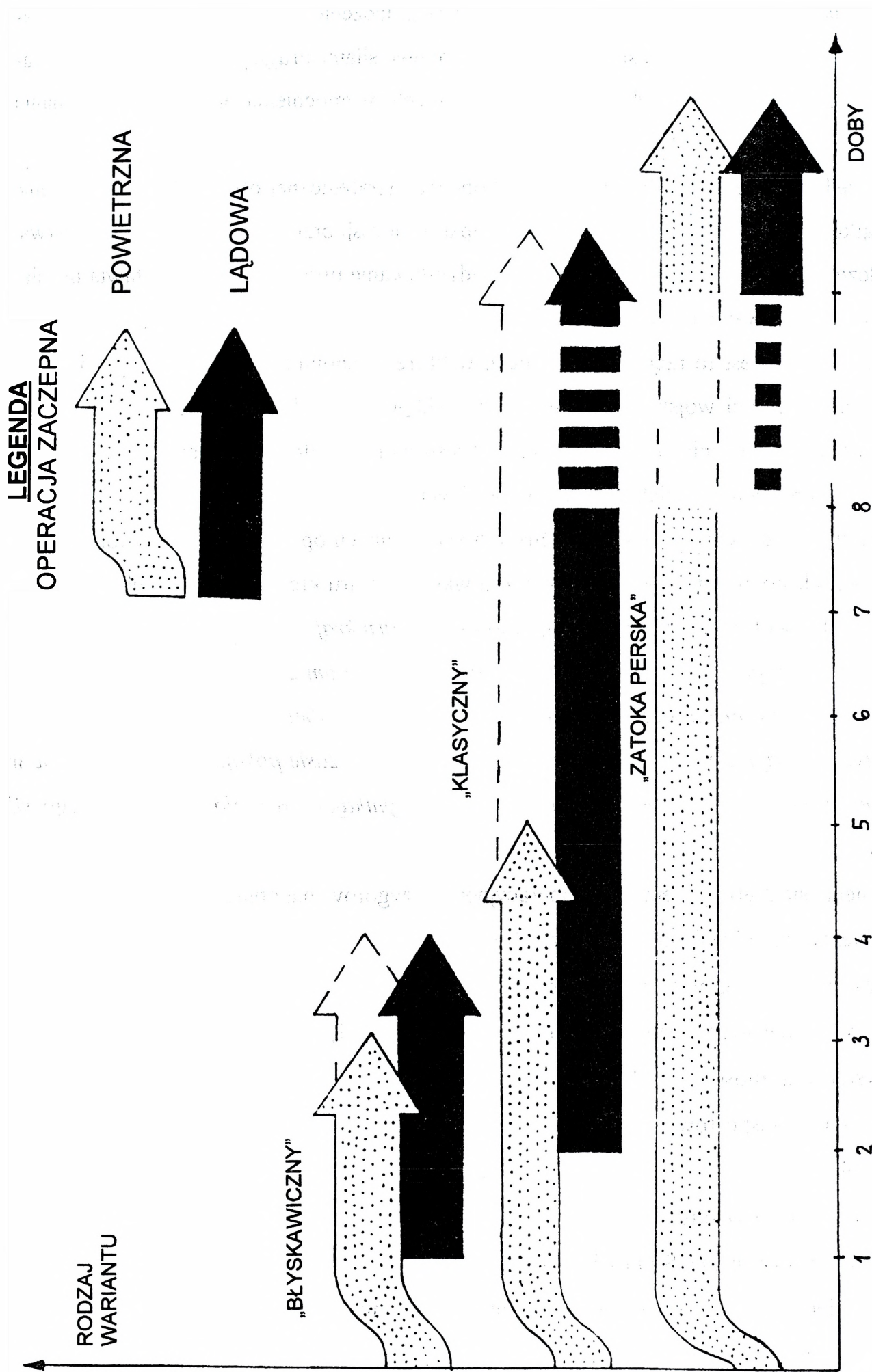
W wypadku agresji lokalnej eksponuje się dwa główne zadania Sił Zbrojnych:

1. Zatrzymanie, lokalizacja, a następnie rozbitcie lub wyparcie poza granice kraju sił przeciwnika.
2. Uchwycenie pozycji stwarzających warunki do prowadzenia rozmów pokojowych.

Autorzy tej koncepcji sugerują, że osiągnięcie celów i realizacja zadań obrony w warunkach Polski wymaga przyjęcia (sygnalizowanej już) strategii obronno-zaczepnej z elementami powszechnej obrony narodowej. Strategia ta powinna opierać się na wykorzystaniu - oprócz armii regularnej - powszechnej woli obrony narodu oraz obronnego przygotowania terytorium.

Zgodnie z koncepcją obronno-zaczepną zakłada się w strategicznej operacji obronnej równoczesne prowadzenie obrony przed wtargnięciem powietrzno - lądowych zgrupowań przeciwnika, obrony przeciwdesantowej i przeciwlotniczej na całym terytorium oraz wykonanie manewru przez wojska operacyjne i odwód naczelnego dowódcy na kierunek uderzenia przeciwnika (główny kierunek zagrożenia).

W wypadku przełamania przez przeciwnika strategicznej rubieży obrony na jednym z kie-



Rys. 3. Warianty początkowego okresu wojny

runków, byłaby prowadzona bitwa obronna, będąca połączeniem obrony regularnej z działaniami nieregularnymi. Jednocześnie zakłada się manewr siłami drugiego rzutu i odwodu naczelnego dowódcy na drugą rubież strategiczną, w celu wzmocnienia obrony lub wykonania przeciwuderzenia.

W przedstawionej w ogólnych zarysach koncepcji strategicznej obrony istotne znaczenie ma początkowy okres wojny. Jest to problem odparcia agresji przeciwnika na granicy państwa. Doświadczenia wojenne wskazują bowiem, że odzyskiwanie utraconego terenu stawia broniącego się w zdecydowanie trudniejszej sytuacji.

Wydaje się, że jest to racjonalna strategia, w której eksponuje się odparcie agresji już na granicy państwa siłami wojsk operacyjnych. Przewiduje się działania w głębi kraju, ale jako wymuszone niepowodzeniami początkowego okresu wojny. Natomiast działania nieregularne są istotnym uzupełnieniem działań wojsk operacyjnych.

Nieco inne rozłożenie akcentów można spotkać w innych opracowaniach. W koncepcjach J. Marcza¹ eksponuje się operacyjne przygotowanie obszaru kraju, jako warunek skutecznej obrony. Według Autora *operacyjne przygotowanie obszaru kraju do obrony jest częścią infrastruktury obronnej państwa, tworzoną w celu zapewnienia siłom zbrojnym dogodnych warunków dyslokacji, rozwinięcia i prowadzenia działań bojowych. Obejmuje ono obiekty i urządzenia logistyczne, inżynieryjne, techniczne i inne budowane w czasie pokoju i rozbudowywane w czasie zagrożenia i wojny, odpowiednio do potrzeb wynikających z planu operacyjnego sił zbrojnych.*

Wymienia się 3 grupy elementów operacyjnego przygotowania obszaru kraju:

1. Obiekty i urządzenia infrastruktury obronnej kraju:

- baza obszarowa, place ćwiczeń, poligony, strzelnice;
- systemy kierowania państwem i dowodzenia wojskami;
- systemy łączności;
- systemy transportowo-komunikacyjne;
- lotniska;
- porty i bazy morskie;
- obiekty i urządzenia Sił Powietrznych.

2. Inżynieryjne przygotowanie i umacnianie terytorium:

- fortyfikacje;

¹ *Operacyjne przygotowanie obszaru kraju do obrony*, AON, 1994.

- zapory inżynieryjne;
- drogi i przeprawy.

3. Przygotowanie logistyczne:

- systemy obsługi garnizonowej;
- baza produkcyjna i techniczno-remontowa;
- obiekty służby zdrowia;
- składnice i magazyny;
- obiekty produkcji i transportu oraz magazyny paliw płynnych.

Wobec Polski Autor wysuwa następujące postulaty (priorytety):

a. Przygotowanie zawczasu ukryć dla stanowisk kierowania państwem i dowodzenia wojskami oraz najważniejszych środków walki (samolotów, rakiet itp.) stanowi podstawowy warunek zachowania zdolności obronnej państwa.

b. Ukrycie wojsk i sprzętu bojowego przed obserwacją i rażeniem z powietrza oraz budowa obiektów pozornych - stanowią skuteczny środek zachowania zdolności bojowej wojsk oraz środek radykalnego zmniejszenia efektywności rozpoznania i rażenia nowoczesnych środków walki.

c. Przygotowanie terytorium i wojsk do masowego użycia zapór minowych umożliwi skuteczne sparaliżowanie uderzeń i ruchu lądowych zgrupowań uderzeniowych przeciwnika.

Autor przywiązuje więc bardzo dużą wagę do przygotowania terenu (rozbudowy inżynieryjnej, maskowania itp.), wyciągając słuszne wnioski z doświadczeń historycznych i współczesnych konfliktów. Upatruje w tym również skutecznego antidotum na manewrowe działania lotnictwa oraz wojsk powietrzno - szturmowych, odwołując się do konfliktów w Jugosławii, Afganistanie i innych. Cytuje gen. Beaufre, który twierdzi, że *bitwa może toczyć się na obszarze, a nie jak niegdyś wzdłuż frontu*.

Podobnie jak B. Balcerowicz wymienia podstawowe elementy strategii, dostrzegając znaczenie manewrowych działań wojsk operacyjnych. Stwierdza jednak², że *... w Polsce powinna obowiązywać wiarygodna strategia przygotowanej, powszechnej obrony narodowej*. Dalej - *przygotowanie i wykorzystanie terytorium do obrony jest największym atutem militarnym naszego państwa, atutem, jakiego nie będzie mieć ewentualny agresor*. Wskazuje jednak, że zakres obrony Polski wymaga posiadania sił zbrojnych złożonych z dwojakiego rodzaju formacji

² J. Marczak, *Warunki, wymogi oraz możliwości obrony strategicznej RP*, Myśl Wojskowa nr 5, 1994.

- wojsk operacyjnych i wojsk obrony terytorialnej na całym terytorium, które stanowią istotny element odstraszania.

Trudno nie zgodzić się z tymi tezami. Warto jednak zwrócić uwagę na niektóre elementy tej koncepcji.

Po pierwsze jest to koncepcja przygotowania się do wojny na dużą skalę, zakładając, że przedmiotem konfliktu będzie całe terytorium Polski, całe państwo; stąd powszechne przygotowanie do obrony (terenu, narodu itp.).

Po drugie, z koncepcji tej wynika konieczność posiadania sprawnych, dobrze uzbrojonych i manewrowych wojsk operacyjnych, a jednocześnie rozbudowaną infrastrukturę obronną na całym terytorium kraju. Wydaje się, że ze względów ekonomicznych nie jest to możliwe. Wręcz przeciwnie, konieczne jest dokonanie wyboru - jeśli natomiast będziemy rozwijać obydwa te elementy, to każdy z nich prawdopodobnie okaże się słaby.

Z koncepcją powszechnego przygotowania obronnego wiąże się lansowana często strategia manewrowo - odwrotowa (obrona manewrowa). W sztuce wojennej jest ona znana, jako sposób prowadzenia operacji przy przewadze przeciwnika. Najważniejsza jest jednak interpretacja osiągania celów w tej strategii. Zakłada się mianowicie z góry, że przeciwnik osiągnie powodzenie i zdobędzie część naszego terytorium. Działania manewrowo - odwetowe mają zapewnić stawienie znaczącego oporu i opóźnienie działań przeciwnika. Jednocześnie zakłada się podjęcie powszechnej obrony, w tym działań nieregularnych, w oczekiwaniu na interwencje międzynarodową lub sojuszniczą. Może to oznaczać wieloletnią wojnę na wzór Afganistanu, Wietnamu lub Czeczenii. Są to założenia dostosowane do całkowicie samodzielnych działań obronnych. Sytuacja zmienia się radykalnie w warunkach gwarancji sojuszniczych w ramach NATO. Głównym celem tego sojuszu jest bowiem nienaruszalność granic, a nie odzyskiwanie terytorium.

Przyjęcie (wybór) określonej koncepcji obronnej ma istotne znaczenie dla strategii, roli i zadań Sił Powietrznych - podobnie jak innych rodzajów Sił Zbrojnych.

Ważne są również generalne zadania wojsk operacyjnych, do których zalicza się:

- przygotowanie obrony lądowej i powietrznej najważniejszych kierunków i rejonów;
- szybki manewr na kierunki zagrożenia oraz przejście na nich do obrony lub przeciuderzenia;
- uderzenia na wojska i obiekty przeciwnika.

Wykonanie tak trudnych zadań przez wojska lądowe (zatrzymanie przeciwnika na granicy państwa) jest zależne w sposób bezpośredni od skuteczności działań Sił Powietrznych już w pierwszej fazie wojny, często krótkotrwałej i rozstrzygającej.

Jeśli przyjmiemy niejako klasyczny wzorzec (ideę) strategii obronno - zaczepnej to i rola Sił Powietrznych byłaby klasyczna.

Dotyczy to jednak korzystnej sytuacji, kiedy wojska operacyjne (lądowe) są w pełni rozwinięte w ugrupowanie obronne już od początku konfliktu.

Uderzenie przeciwnika może się jednak rozpocząć, kiedy wojska te będą w trakcie operacyjnego rozwinięcia.

W takiej sytuacji rola Sił Powietrznych staje się niejako potrójna.

Muszą one zapewnić możliwości natychmiastowej reakcji na agresję przeciwnika, wsparcie i osłonę sił szybkiego reagowania, a jednocześnie osłonę rozwinięcia głównych zgrupowań obronnych wojsk lądowych.

Najważniejsze będzie więc wypełnienie swoistej luki operacyjnej między rozpoczęciem agresji a czasem pełnego rozwinięcia wojsk (rys. 4).

Generalnie można przyjąć, że w strategii obronno - zaczepnej główna rola Sił Powietrznych obejmuje odparcie agresji powietrznej (element obronny) oraz wykonanie lotniczo - raketowych uderzeń odwetowych (element zaczepny).

W dotychczasowych materiałach, opracowanych przez AON³ i WLOP, definiuje się główne przeznaczenie i zadania Sił Powietrznych.

Siły Powietrzne są rodzajem sił zbrojnych, **przeznaczonym głównie** do odparcia agresji powietrznej przeciwnika, osłabienia jego potencjału bojowego oraz tworzenia warunków do prowadzenia skutecznej operacji obronnej na terytorium kraju przez wojska lądowe i marynarkę wojenną.

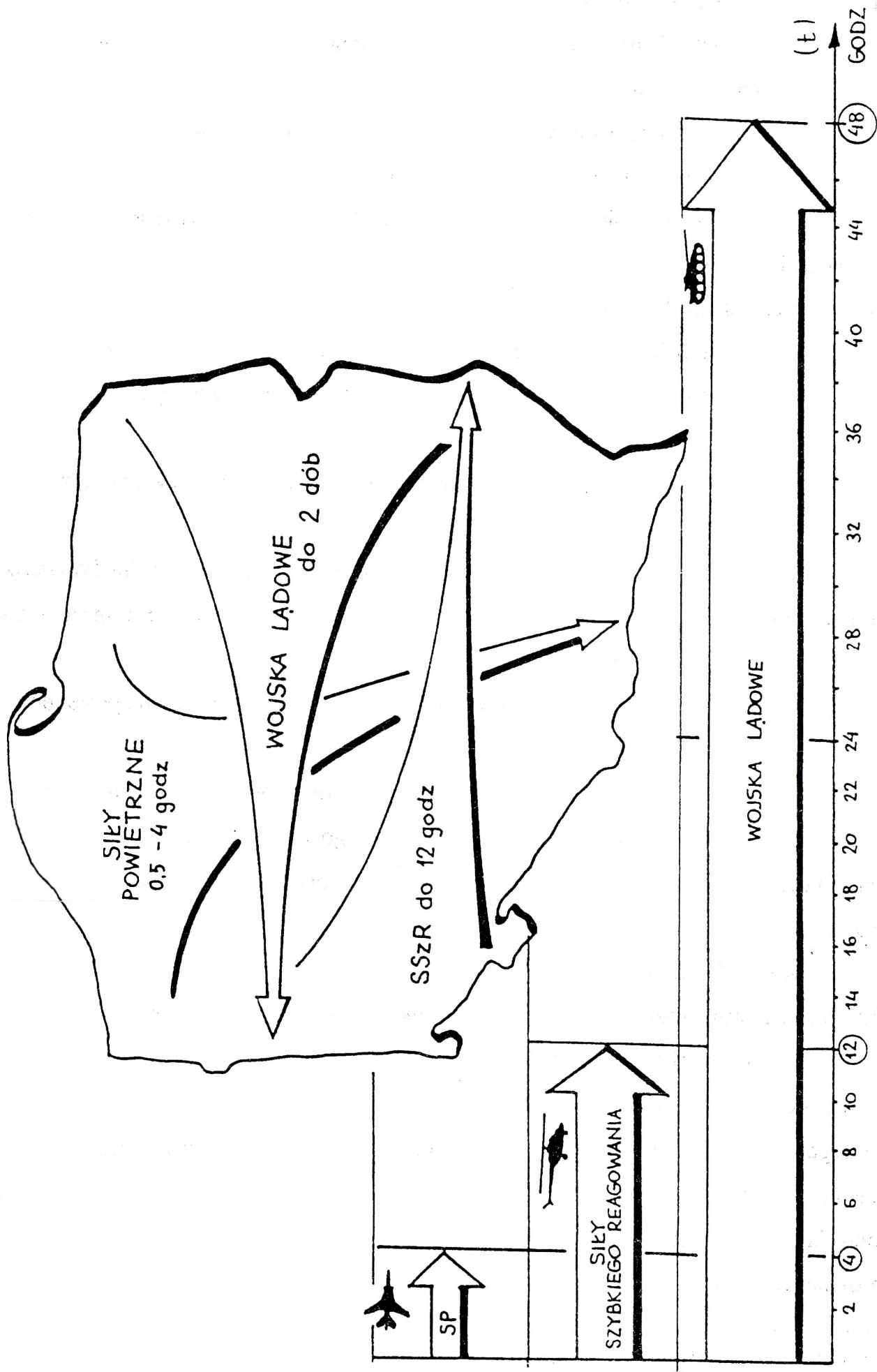
Zadania główne Sił Powietrznych to:

1. Obrona powietrzna, rozumiana szerzej jako walka o przewagę w powietrzu.
2. Wsparcie lotnicze wojsk.

Ponadto w skali sił zbrojnych i Państwa:

1. Ostrzeżenie i powiadamianie wojsk oraz władz wojskowych i cywilnych o zagrożeniach i uderzeniach z powietrza.
2. Kontrola ruchu lotniczego.
3. Ratownictwo lotnicze.

³ *Siły Powietrzne w systemie obronnym państwa*, AON, 1996.



Rys. 4. Czas reakcji wojsk lądowych, SSzR i SP

W przeznaczeniu lub inaczej w celach działań Sił Powietrznych za najważniejsze uznaje się odparcie agresji powietrznej oraz zapewnienie warunków prowadzenia operacji obronnej przez wojska lądowe i marynarkę wojenną.

Znaczne osłabienie potencjału bojowego przeciwnika jest natomiast zależne wprost od liczebności i jakości lotnictwa uderzeniowego.

Według niektórych materiałów opracowanych przez dowództwo WLOP wyróżnia się trzy zadania główne:

1. Walka o przewagę w powietrzu.
2. Obrona powietrzna wojsk i obiektów.
3. Wsparcie lotnicze wojsk.

Merytorycznie jest to ten sam zakres zadań, jak podany wyżej. Ze względu na rangę obrony powietrznej została ona wymieniona jako oddzielne zadanie, a nie w połączeniu z walką o przewagę w powietrzu.

Nieco inaczej są one formułowane w NATO, o czym w następnym rozdziale.

1.2. Siły Powietrzne w operacjach

Jednym z istotnych problemów teoretycznych jest odróżnianie zaczepnych i obronnych operacji powietrznych, ponieważ z założeń doktrynalnych wynika, że ani Polska ani NATO nie będą prowadzić operacji zaczepnych. Dlatego wszelkie działania zbrojne w skali makro będą mieć z natury charakter obronny, przynajmniej z punktu widzenia celów militarnych i politycznych. Natomiast w skali operacyjnej nie wyklucza się tzw. zwrotów zaczepnych, ale będących elementami operacji obronnej (działań obronnych).

Siły Powietrzne są przystosowane do działań zarówno w roli tarczy (obrona powietrzna), jak i miecza (uderzenia lotnicze). Elementy te występują w operacjach zaczepnych i obronnych. Różnice dotyczą szczegółów - częściowo operacyjnych, ale głównie taktycznych.

Ze względów teoretycznych można więc wyróżnić powietrzne operacje obronne i zaczepne, ale przy założeniu, że te ostatnie dotyczą potencjalnego agresora. Natomiast w warunkach Polski i NATO należy eksponować powietrzną operację obronną, wyróżniając w niej specyficzne działania w czasie operacyjnych zwrotów zaczepnych. Szczególna sytuacja powstaje jednak wtedy, kiedy w wyniku działań przeciwnika tracimy część terytorium. W takich warunkach trudno mówić jedynie o zwrocie zaczepnym. Operacja o odzyskanie terenu będzie mieć

cechy operacji zaczepnej. Czy dotyczy to również Sił Powietrznych? Jednoznaczna odpowiedź na tak postawione pytanie nie jest możliwa. Wydaje się jednak celowe sformułowanie zasad i sposobów działania Sił Powietrznych, w zależności od charakteru operacji powietrznej, z uwzględnieniem generalnych założeń strategii obronnej.

W niektórych opracowaniach teoretycznych spotkać można pojęcie *sposobów walki zbrojnej*⁴.

Do tradycyjnych sposobów walki zbrojnej zaliczono natarcie i obronę. Natarcie to *zdecydowany i ciągły ruch wojsk pancernych i zmechanizowanych w głąb ugrupowania nieprzyjaciela, zsynchronizowany z ogniem i działaniem innych rodzajów wojsk, stosowany w celu rozgromienia (zniszczenia lub wzięcia do niewoli) wojsk nieprzyjaciela oraz opanowania zajmowanego przez niego terenu (obiektów), podstawowy rodzaj działań bojowych zapewniający osiągnięcie całkowitego zwycięstwa nad nieprzyjacielem*⁵.

Z kolei według tego samego źródła obrona to *przeciwdziałanie napaści (natarciu) wroga; rodzaj działań bojowych wojsk o charakterze wymuszonym lub zawczasu planowany (zamierzony), prowadzony w celu zatrzymania lub odparcia natarcia nieprzyjaciela i stworzenia warunków zapewniających przejście wojsk własnych do działań zaczepnych*.

Są to sformułowania, które powstały w okresie funkcjonowania Układu Warszawskiego. Wynika z nich, że zwycięstwo militarne osiąga się niemal wyłącznie przez działania zaczepne (natarcie). Obrona jest natomiast działaniem wymuszonym, chociaż nie wyklucza się, że jest ono zamierzone (zaplanowane). Byłoby to niemal dosłowne rozumienie i rozwinięcie powietrznej często zasady, że *najlepszą obroną jest atak*.

Według Z. Ścibiorka⁶ *celem obrony jest udaremnianie lub odparcie natarcia przeciwnika, zadanie mu maksymalnych strat i utrzymanie zajmowanych rejonów (pozycji, obiektów)*.

Podobnie w regulaminie Bundeswehry przyjmuje się, że *obrona ma na celu zniszczenie lub rozbicie możliwie największych sił nieprzyjaciela oraz utrzymanie określonych obszarów*.

Według cytowanego opracowania B. Balcerowicza, do podstawowych sposobów współczesnej walki zbrojnej zalicza się uderzenie (ogniowe, wojskami, radioelektroniczne), manewr (wojskami, ogniem) oraz obronę stałą znaczącą *nic innego, niż fizyczne trzymanie przez wojska nakazanej rubieży ..., bez śladu myśli o kroku w tył*⁷.

⁴ B. Balcerowicz, J. Marczak, J. Pawłowski, *Sposoby i rodzaje walki zbrojnej w obronie Polski*, AON, 1994.

⁵ *Leksykon wiedzy wojskowej*, Warszawa 1979, s. 238.

⁶ Z. Ścibiorek, *Rozważania o obronie*, Warszawa 1993.

⁷ F. Skibiński, *Rozważania o sztuce wojennej*, Warszawa 1972, s. 326.

Klasyczny podział na natarcie i obronę oraz ich dosłowne rozumienie były adekwatne do stanu uzbrojenia wojsk do II Wojny Światowej i częściowo w czasie tej wojny.

Sytuacja zmieniła się radykalnie po wprowadzeniu do uzbrojenia wojsk nowoczesnych środków walki o bardzo dużym zasięgu działania (setek, tysięcy kilometrów - samoloty, rakiety).

Z tych względów autorzy sugerują następujące rozumienie natarcia i obrony (nie są to cytaty):

- natarcie jest połączeniem (kompozycją) różnych sposobów walki - głównie uderzeń ogniowych, manewru i uderzeń wojskami, a także obrony stałej (np. przy odpieraniu kontrataków i przeciwuuderzeń, osłonie skrzydeł i utrzymywania opanowanego terenu bądź obiektów);
- obrona jest połączeniem (kompozycją) różnych sposobów walki - obrony stałej, manewru wojskami i ogniem, a także uderzeń wojskami (kontrataki, przeciwuuderzenia) i ogniem.

Wskazuje się więc wyraźnie, że zarówno w obronie, jak i w natarciu występują niemal te same sposoby walki. Inne jest natomiast ich znaczenie i zakres stosowania.

Największy wpływ na sposoby działań bojowych (walk, bitew i operacji) miały rozwój lotnictwa i broni raketowej.

Najbardziej spektakularnym przykładem była wojna nad Zatoką Perską, gdzie decydujące znaczenie miały uderzenia lotniczo - raketowe trwające kilka tygodni, a natarcie wojsk lądowych około 100 godzin. Najważniejsze było więc uderzenie ogniowe, a nie tradycyjnie rozumiane natarcie.

Uderzenia lotnicze i raketowe były już w II Wojnie Światowej jednym z ważnych sposobów osiągnięcia celów walki w skali taktycznej, operacyjnej i strategicznej. Można je uznać za samodzielny rodzaj walki zbrojnej, prowadzonej według specyficznych reguł.

Z kolei atak Stanów Zjednoczonych na Libię jest jaskrawym przykładem osiągnięcia ograniczonych celów politycznych za pomocą wyłącznie uderzeń lotniczych.

Autor sugeruje wręcz, że uderzenia ogniowe współczesnymi środkami pozwalają osiągnąć cele przypisywane tradycyjnie natarciu czy operacjom zaczepnym.

Za samodzielną „formę walki” uznaje również manewr, zwłaszcza wojskami przy użyciu powietrznych środków transportu.

Najciekawsza jest jednak teza mówiąca o tym, że *celowość a właściwie konieczność różnicowania obrony stałej - jako sposobu walki zbrojnej, od obrony - jako rodzaju działań bojowych (obejmującej zwykle obronę stałą, manewr wojskami i ogniem oraz uderzenia ogniem i*

wojskami) jest punktem wyjścia w rozumieniu współczesnego charakteru obrony w warunkach Polski, w rozumieniu owej clausewitzowskiej przewagi obrony nad natarciem. Zaznacza się jednak, że obrona stała nie może być utożsamiana z historycznym pojęciem obrony pozycyjnej z czasów I Wojny Światowej.

Teza o przewadze obrony nad natarciem jest dyskusyjna, jeśli potraktujemy ją w aspekcie generalnych uogólnień teoretycznych. Natomiast w pełni można się zgodzić z wnioskami dotyczącymi oceny znaczenia współczesnych możliwości uderzeń ogniowych dla obrony militarnej Polski i nie tylko, do których należy zaliczyć:

1. Przetrvanie uderzeń lotniczo - raketowych agresora (nie dać się zniszczyć) jest podstawowym celem współczesnej obrony, bez osiągnięcia którego mało prawdopodobne jest kontynuowanie walki.

2. Zdolność do uderzeń ogniowych, zwłaszcza lotniczo - raketowych (odwetowych) jest istotnym warunkiem skuteczności obrony, a także wiarygodnym czynnikiem odstraszania militarnego.

3. Manewr wojskami i środkami walki w obronie będzie coraz bardziej utrudniony i ryzykowany (o ile w ogóle możliwy), szczególnie w warunkach dużej przewagi przeciwnika w powietrzu.

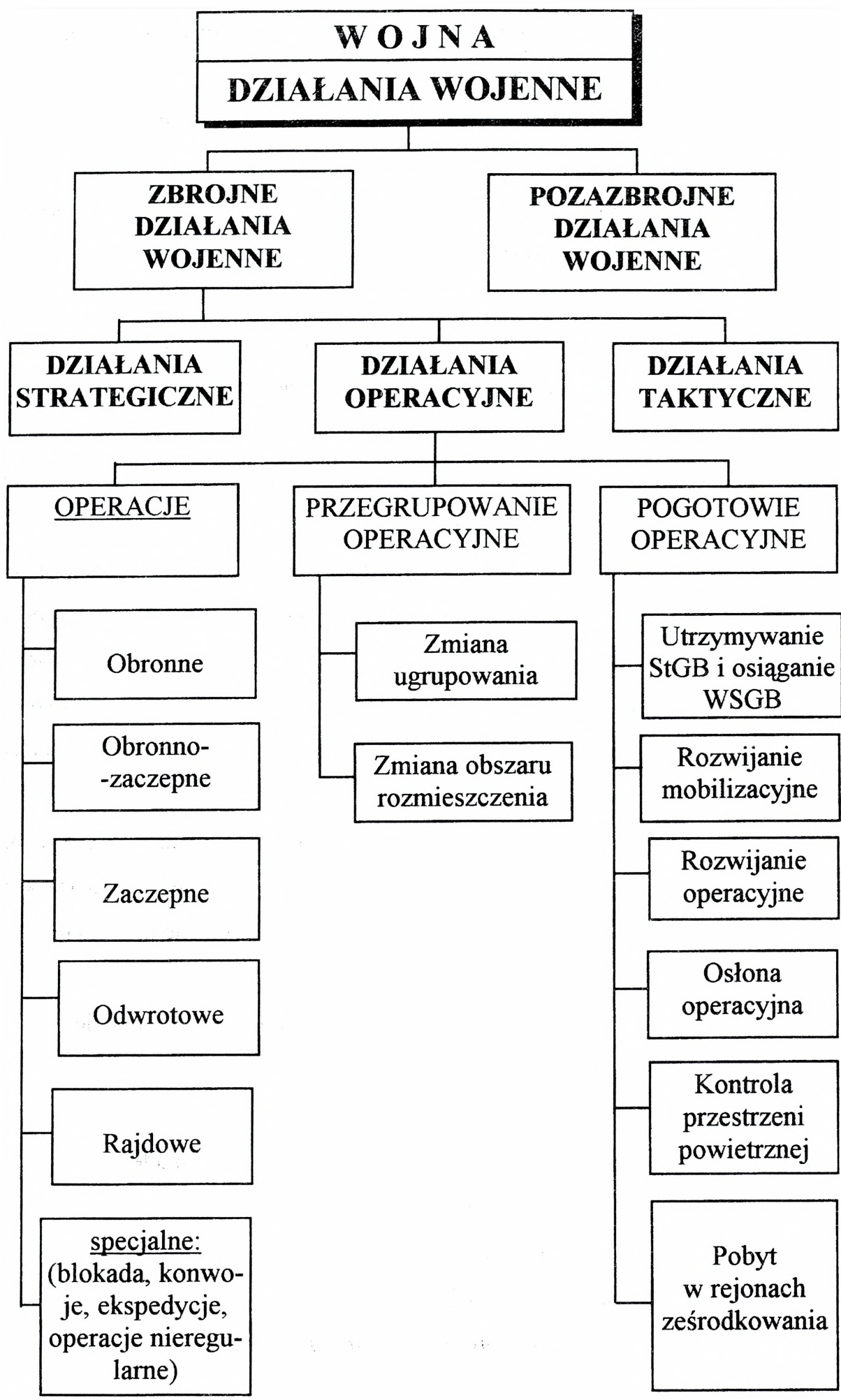
Wnioski te są fundamentalne dla organizacji współczesnej obrony oraz formułowania zasad operacji obronnej, w tym operacji powietrznej. Szczególne znaczenie należy przypisywać ocenie możliwości wykonywania manewru wojskami lądowymi w obronie, w warunkach przewagi przeciwnika w powietrzu. Problem ten często jest pomijany i przemilczany. Dotyczy on w całej pełni tzw. mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia wojsk w początkowym okresie konfliktu zbrojnego. Z tego właśnie względu dość powszechnie dąży się do zwiększania mobilności wojsk, tworzenia sił szybkiego reagowania (na śmigłowcach), mniej zależnych od tzw. stałej infrastruktury komunikacyjnej - dróg, mostów, przepraw itp.

Z teoretycznego punktu widzenia bardzo trudno zdefiniować pojęcie „operacja”.

S. Koziej⁸ wyróżnia tzw. działania operacyjne, które dzielą się na trzy rodzaje: operacje, przegrupowanie operacyjne i pogotowie operacyjne (rys.5).

Według tego samego opracowania: *operacje to takie działania, których treścią jest starcie zbrojne z przeciwnikiem w skali operacyjnej. Główną część operacji stanowi bitwa, będąca skumulowanym w czasie i przestrzeni starciem sił głównych przeciwstawnych związków opera-*

⁸ S. Koziej, J. Pawłowski, R. Kordas, *Działania operacyjne wojsk lądowych*.



Rys. 5. Podstawowe pojęcia operacyjne

cyjnych (taktyczno - operacyjnych). Można wyróżnić operacje obronne i zaczepne, obronno - zaczepne, odwrotowe, rajdowe i specjalne.

Według Leksykonu Wiedzy Wojskowej, operacja to zespół walk, bitew, uderzeń ognio- wych i manewrów toczonych na lądzie, w powietrzu i na morzu przez związki operacyjne (zgrupowania operacyjne) różnych rodzajów wojsk i sił zbrojnych, połączonych wspólną myślą przewodnią, prowadzonych pod jednym kierownictwem, dla doprowadzenia do osiągnięcia celu operacji (bitwy) lub celu strategicznego

Według tego samego źródła operacja powietrzna, całokształt działań bojowych związków operacyjnych i taktycznych lotnictwa strategicznego, prowadzonych we współdziałaniu różnych rodzajów lotnictwa i rodzajów sił zbrojnych. O.p. prowadzi się według jednolitego zamiaru i planu naczelnego dowództwa w określonych celach operacyjnych i strategicznych w ramach poszczególnych lądowych i morskich teatrów działań wojennych.

Leksykon został wydany w 1979 r. Z tego względu cytowane definicje były formułowane w innych uwarunkowaniach polityczno - militarnych. Eksponuje się w nich operacje powietrzne w ramach teatrów działań wojennych. Służyły one osiągnięciu celów strategicznych przez Układ Warszawski. Siły Zbrojne RP (wtedy PRL) miały wykonywać część zadań strategicznych, biorąc udział w określonych operacjach. Nie eksponowano natomiast (przynajmniej oficjalnie) samodzielnych operacji o charakterze narodowym.

Nie wydaje się, aby definicje te należało odrzucać w całości. Działania zbrojne w układzie koalicyjnym mają swoją specyfikę, polegającą (między innymi) na dość precyzyjnym określeniu roli każdego z koalicjantów. Operacje strategiczne są z reguły planowane na szczeblu połączonych (międzynarodowych) kierownictw polityczno-militarnych.

Interesujące są poglądy płk A. Tomaszewskiego, który uważa, że w strategicznej operacji obronnej należy wyróżnić następujące elementy (operacje) (rys. 6).

1. Powietrzna operacja obronna.
2. Lądowe operacje obronne związków operacyjnych na kierunkach uderzeń przeciwnika.
3. Powietrzno - lądowe operacje zaczepne w formie przeciwuderzeń.

Każdej z tych operacji przypisywano określone zadania.

Zadaniem powietrznej operacji obronnej jest: *nie dopuścić do dezorganizacji organizmu państwowego oraz zapewnić warunki pomyślnego wykonania zadań przez siły zbrojne.* Jest to zadanie przypisywane głównie Siłom Powietrznym.

Lądowe operacje obronne mają *nie dopuścić sił przeciwnika do wtargnięcia na obszar kraju lub zlokalizować i powstrzymać jego uderzenia na określonych rubieżach.* Jest to zada-

STRATEGICZNA OPERACJA OBRONNA

Powietrzna operacja obronna

Nie dopuścić do dezorganizacji organizmu państwowego oraz zapewnić warunki pomyślnego wykonania zadań przez SZ

SP

Lądowe operacje obronne ZO na kierunkach uderzeń przeciwnika

Nie dopuścić sił przeciwnika do wtargnięcia na obszar kraju lub zlokalizować i powstrzymać jego uderzenia na określonych rubieżach

Wojska Lądowe (MW)

Powietrzno-lądowe operacje zaczepne w formie przeciwuuderzeń

Rozbić (rozciąć) główne zgrupowania sił przeciwnika w rejonach włamania i odzyskać utracone obszary

Wojska Lądowe i WLotn.

Rys. 6. Podstawowe elementy oraz cele strategicznej operacji obronnej

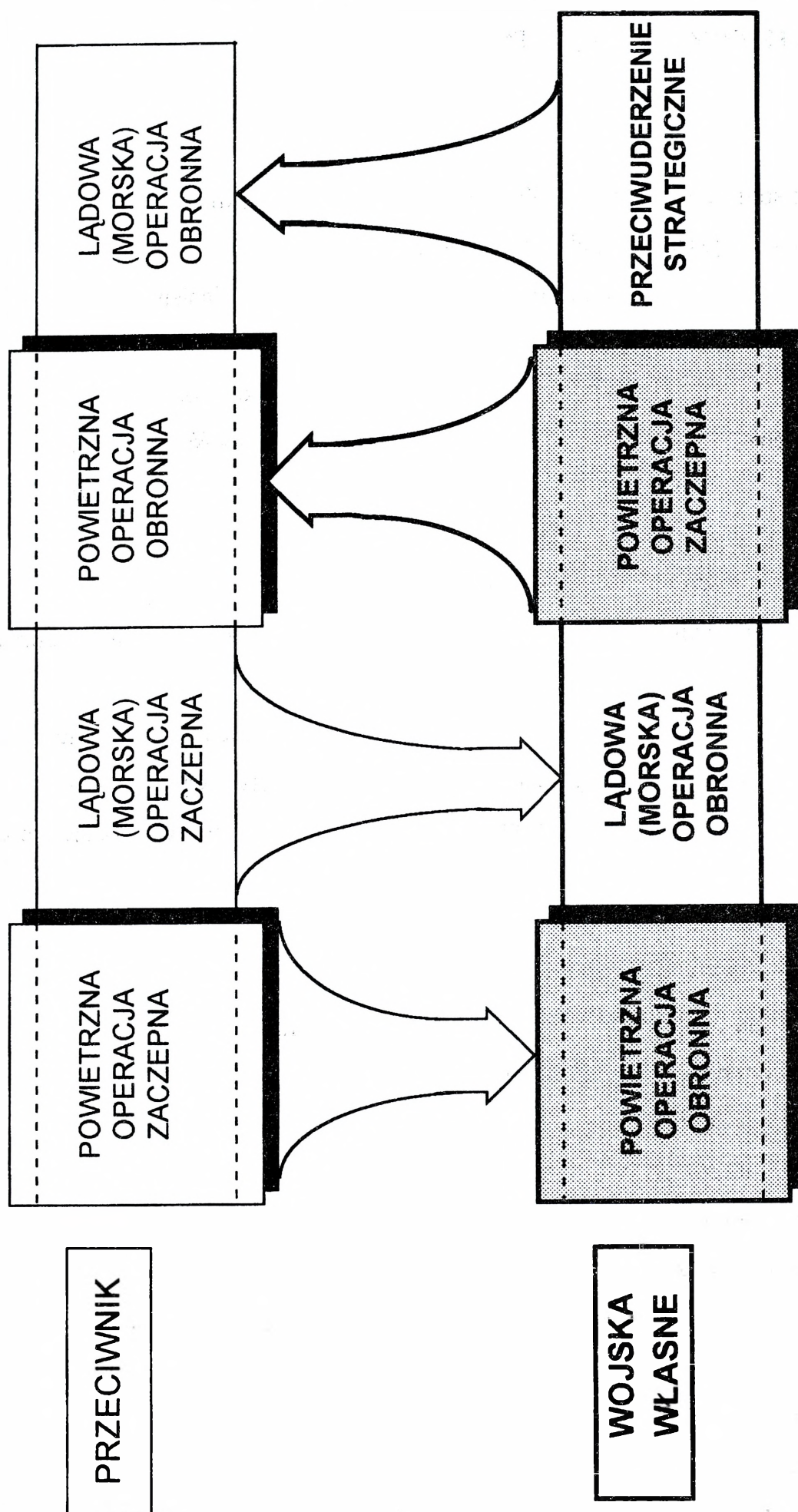
nie Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej. Główną rolą Sił Powietrznych jest osłona i wsparcie tych działań.

Zadaniem powietrzno - lądowym operacji zaczepnej w formie przeciwuderzeń jest *rozbić (rozciąć) główne zgrupowania sił przeciwnika w rejonach włamania i odzyskać utracone obszary*. Jest to zadanie Wojsk Lądowych oraz Sił Powietrznych.

W zdefiniowaniu charakteru i zakresu operacji, a także ich rodzajów jest pewien problem terminologiczny. Występują bowiem operacje w operacji, to znaczy w strategicznej operacji obronnej, jako jej elementy, wyróżnia się rodzaje operacji w odniesieniu do rodzajów sił zbrojnych (powietrzna, lądowa, lądowo-powietrzna lub powietrzno-lądowa).

Według S. Kozieja należy strategiczną operację obronną nazwać kampanią obronną, w której skład wchodziłyby poszczególne rodzaje operacji.

W przedstawionych koncepcjach zarysowują się założenia i rola sił powietrznych w operacjach, co obrazuje rys. 7.



Rys. 7. Siły Powietrzne w operacji obronnej

2. STRUKTURY ORGANIZACYJNE I SKŁAD BOJOWY SIŁ POWIETRZNYCH NATO

NATO jest sojuszem obronnym. Zgodnie z cytowanym artykułem 5, zaatakowanie któregoś z członków sojuszu jest atakiem na sojusz.

Zapewnienie bezpieczeństwa każdego z państw sojuszu jest zadaniem Sił Zbrojnych NATO, zgodnie z ideą **wspólnej obrony**.

Większość SZ NATO w okresie pokoju znajduje się pod kontrolą państw członkowskich. Istotą jest więc współpraca i koordynacja działań, zapewniające skuteczność użycia tych sił w walce.

Koordynację i sprawność działań zapewniają stałe elementy SZ NATO, tzw. Zintegrowana Struktura Wojskowa Sojuszu, do której zalicza się:

- zintegrowane sztaby dowództw NATO;
- część zintegrowanej OP wraz z Powietrznymi Siłami Wykrywania i Naprowadzania (NATO AIRBORNE EARLY WARNING FOCES);
- niektóre jednostki łączności oraz stałe Siły Morskie z elementami Sił Reagowania.

Do wymienionych struktur organizacyjnych wszystkie państwa wydzielają określone siły, z wyjątkiem Islandii (nie ma SZ) oraz Francji i Hiszpanii, wobec których stosuje się oddzielne rozwiązania.

Głównymi funkcjami zintegrowanej struktury są:

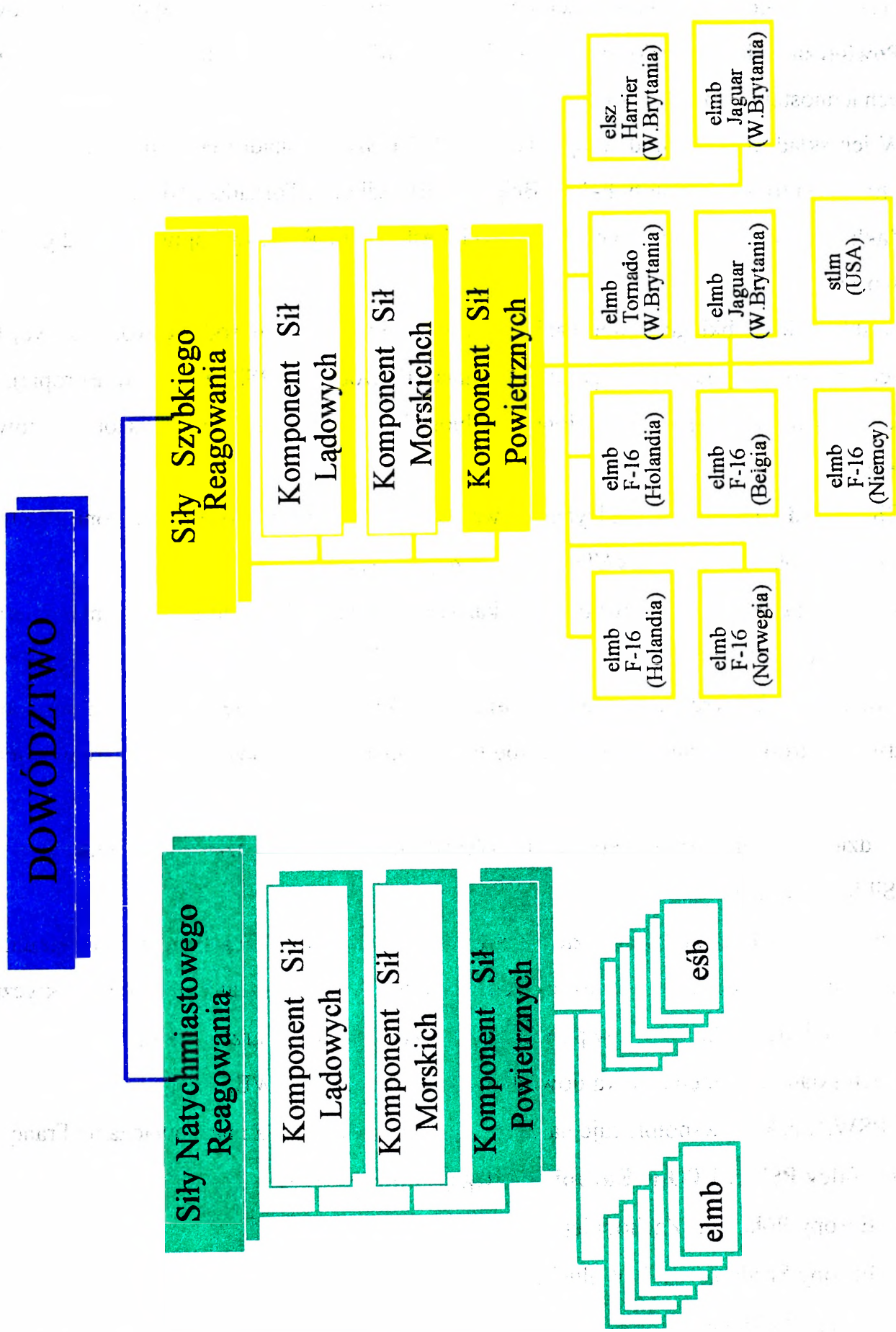
- kolektywne planowanie użycia sił zbrojnych;
- stacjonowanie wojsk państw poza własnym terytorium;
- jednolite postępowanie w sytuacjach kryzysowych;
- procedury konsultacyjne;
- wspólne standardy uzbrojenia, ćwiczeń i logistyki;
- wspólne manewry.

Siły zbrojne NATO dzielą się na trzy grupy:

- siły reagowania NATO (NATO REACTIONS FORCES) - 10-15%;
- główne siły obrony (MAIN DEFENS FORCES) - 50%;
- siły wzmocnienia (AUGMENTATION FORCES) - pozostałe.

Siły reagowania dzielą się z kolei na (rys. 8):

- Siły Natychmiastowego Reagowania (IMMEDIATE REACTION FORCES - IRF);
- Siły Szybkiego Reagowania (RAPID REACTION FORCES).



Rys. 8. Sily Reagowania NATO

Siły Reagowania to mobilne jednostki wszystkich rodzajów wojsk, utrzymywane w wysokim stopniu gotowości bojowej, zdolne do natychmiastowego użycia w sytuacji kryzysowej.

Powietrzne Siły Natychmiastowego Reagowania IRF (Air) - będą się składać z narodowych jednostek o podwyższonej gotowości.

W ich skład mogą wchodzić np.: skrzydło LT USA, 2 eskadry Holandii, 4 eskadry WB. Ponadto mogą to być samoloty F-16 z Belgii i Norwegii oraz Tornado z Niemiec.

Zakłada się ogółem około 6 eskadr LMB i 5 eskadr śmigłowców bojowych w 72 godzinnej gotowości.

W skład Sił Szybkiego Reagowania także wchodzi wszystkie rodzaje wojsk. Z wojsk lądowych jest to Korpus Szybkiego Reagowania (Dowództwa PSZ NATO w Europie). Siły Powietrzne i morskie będą wydzielone z jednostek narodowych o podwyższonej gotowości bojowej.

Główne siły obrony to międzynarodowe i narodowe jednostki o różnym stopniu gotowości, zdolne do obrony państw NATO przed każdą agresją.

Siły wzmocnienia mogą być użyte w każdym regionie NATO do odstraszenia, rozwiązywania kryzysów lub do obrony.

Zintegrowana Struktura Dowodzenia NATO została podzielona na dwa wyższe dowództwa - Europy i Atlantyku oraz Grupę Planowania Regionalnego dla terytorium Kanady i USA.

Wydziela się ponadto Powietrzne Siły Wykrywania i Naprowadzania oraz Sztab Powietrznych Sił Reagowania (rys. 9 i 10).

Głównym zadaniem Powietrznych Sił W i N jest strategiczna kontrola przestrzeni odpowiedzialności Sojuszu, ale coraz częściej są one wykorzystywane do zadań taktycznych (wykrywanie i identyfikacja celów powietrznych, ratownictwo, ostrzeżenie itp.).

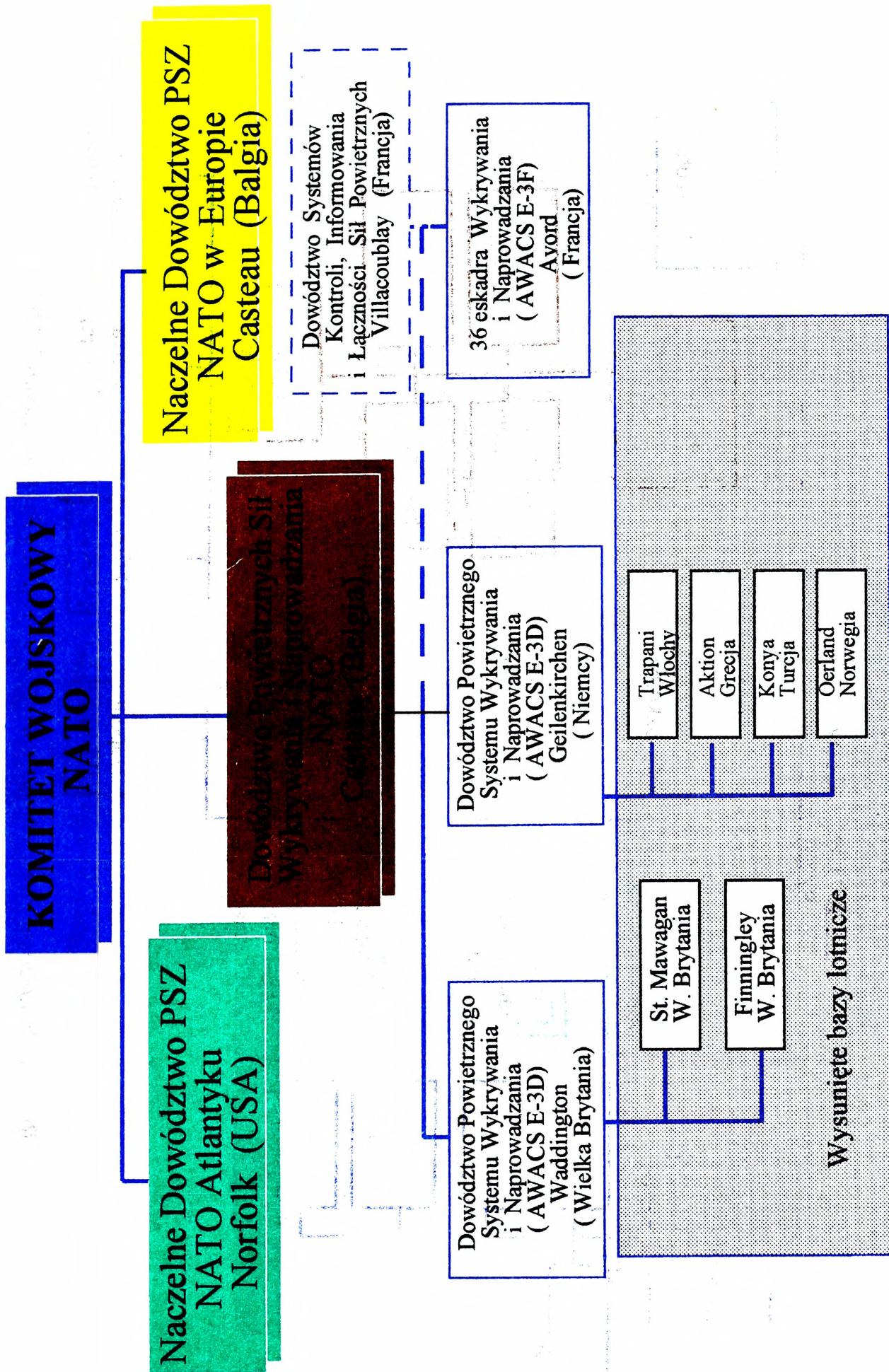
W ich składzie występują dwa dowództwa - w Niemczech i WB.

Z PSWiN NATO współpracuje narodowy system wykrywania i naprowadzania Francji.

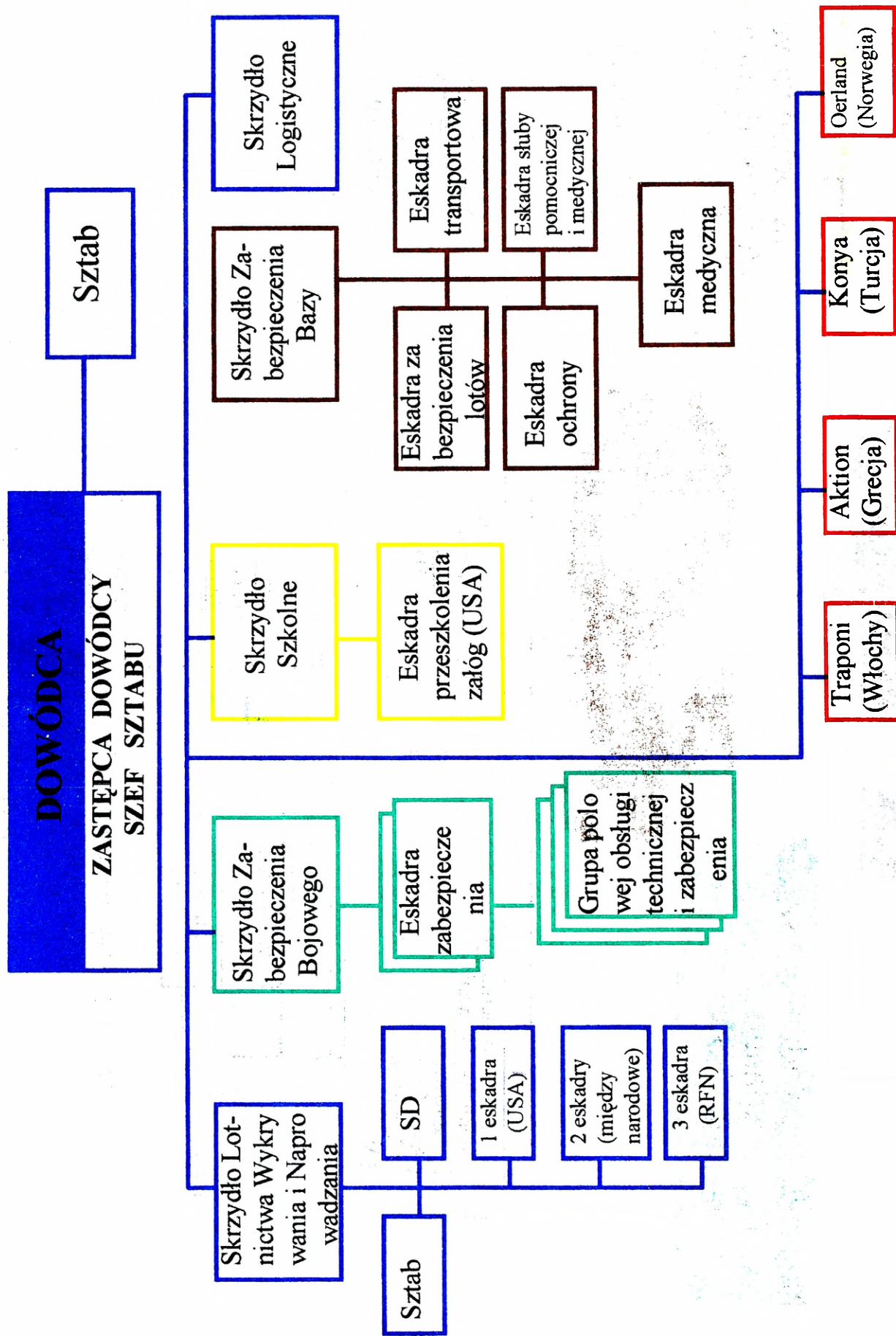
Dowódcy PSZ NATO w Europie podlegają 3 dowództwa:

- Europy Północno-Zachodniej;
- Europy Środkowej (Centralnej);
- Europy Południowej.

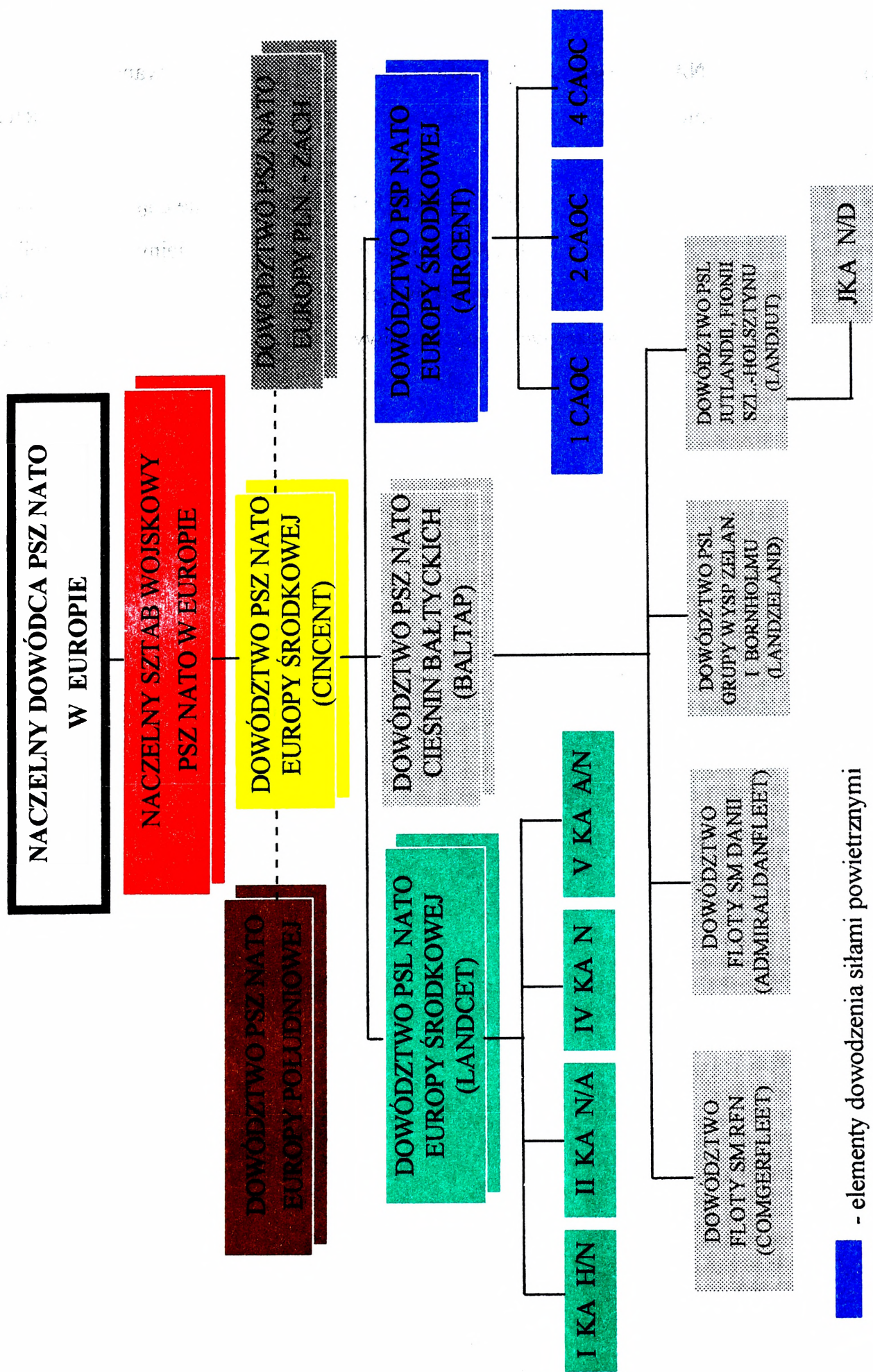
W każdym z tych rejonów zorganizowane są Dowództwa Połączonych SP (AIRCENT) - (rys. 11).



Rys. 9. Powietrzne Siły Wykrywania i Naprowadzania NATO



Rys. 10. Organizacja Powietrznego Systemu Wykrywania i Naprowadzania NATO



- elementy dowodzenia siłami powietrznymi

Rys. 11. Struktura organizacyjna dowództwa PSZ NATO Europy Środkowej

Do działań w składzie PSP Europy Środkowej przewiduje się użycie sił powietrznych Niemiec, Holandii, Belgii, Danii - we współdziałaniu z wydzielonymi siłami USA, WB i Kanady (rys. 12-18).

Skład bojowy SP NATO jest generalnie nowoczesny, ale dość zróżnicowany.

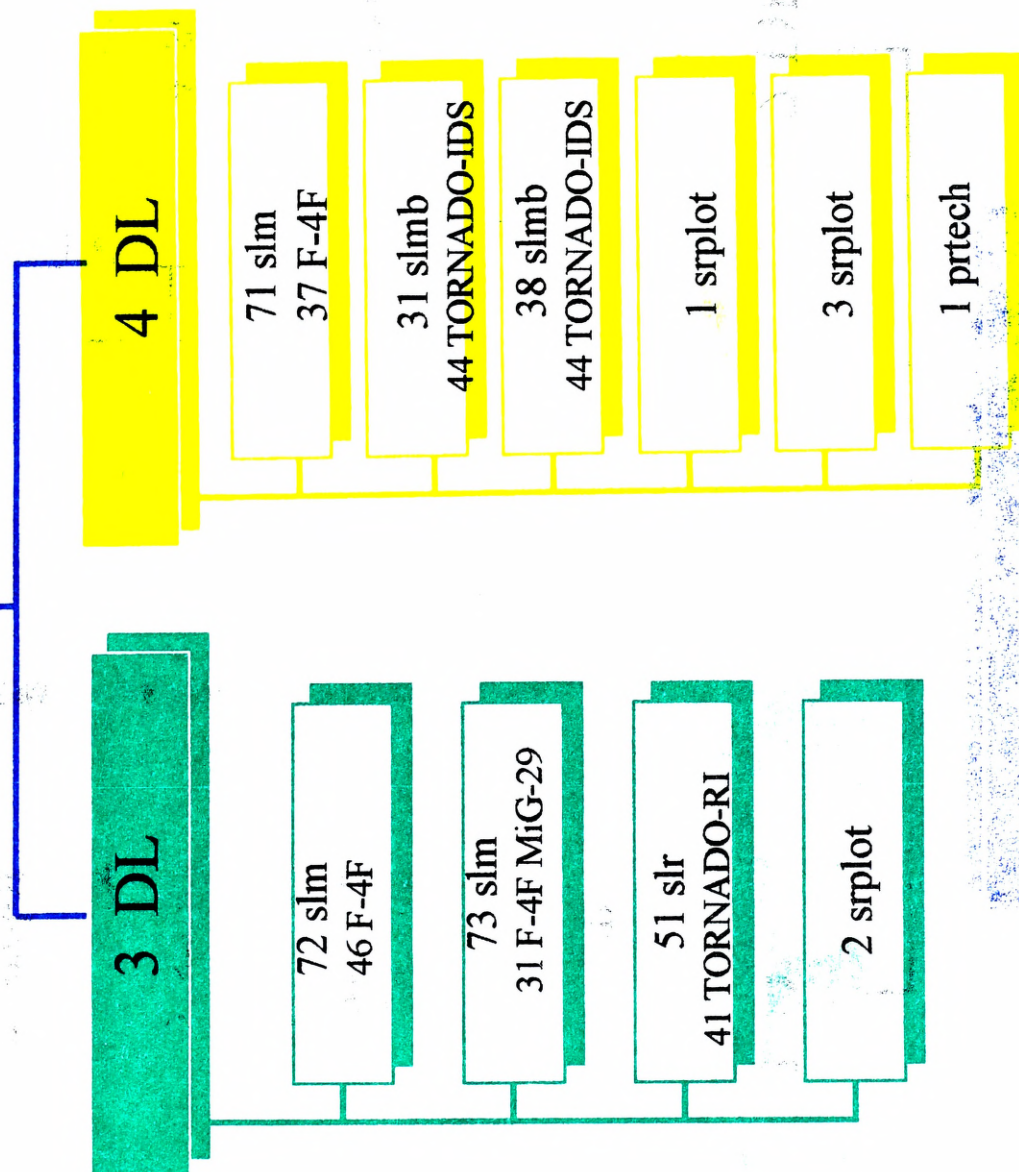
Rakiety przeciwlotnicze to np. zmodernizowane zestawy HAWK, nowoczesne PATRIOT i RAPIER.

Samoloty TORNADO, F-16, F-15, MiG-29, JAGUAR, HARRIER, ale ciągle także F-4.

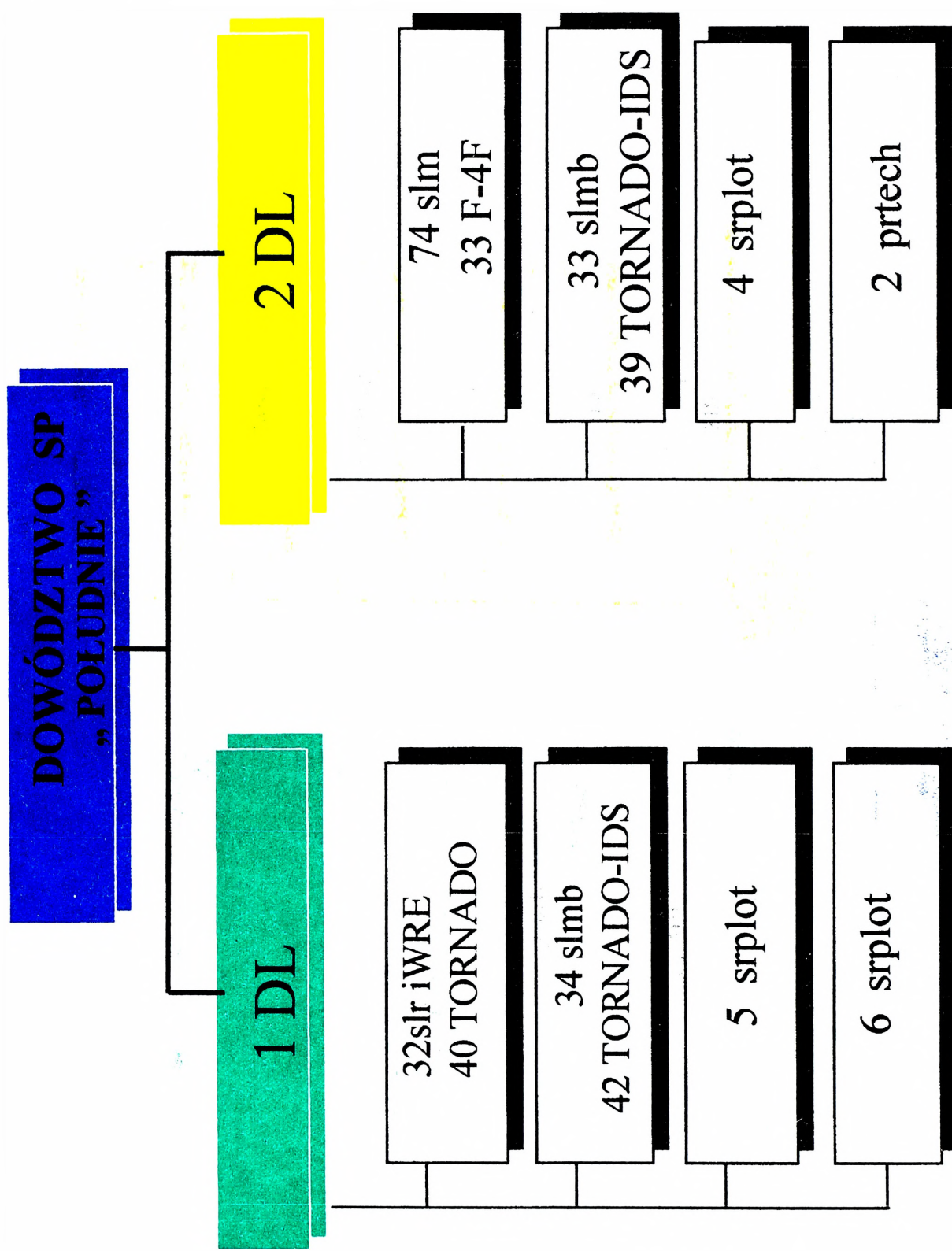
Trudno określić, kiedy jednymi z podstawowych staną się samoloty kolejnych generacji.

Wspólną cechą charakterystyczną tych środków jest dostosowanie (kompatybilność) ich awioniki i wyposażenia do nowoczesnych i standardowych systemów dowodzenia i logistyki NATO.

**DOWÓDZTWO SP
„PÓLNOC”**

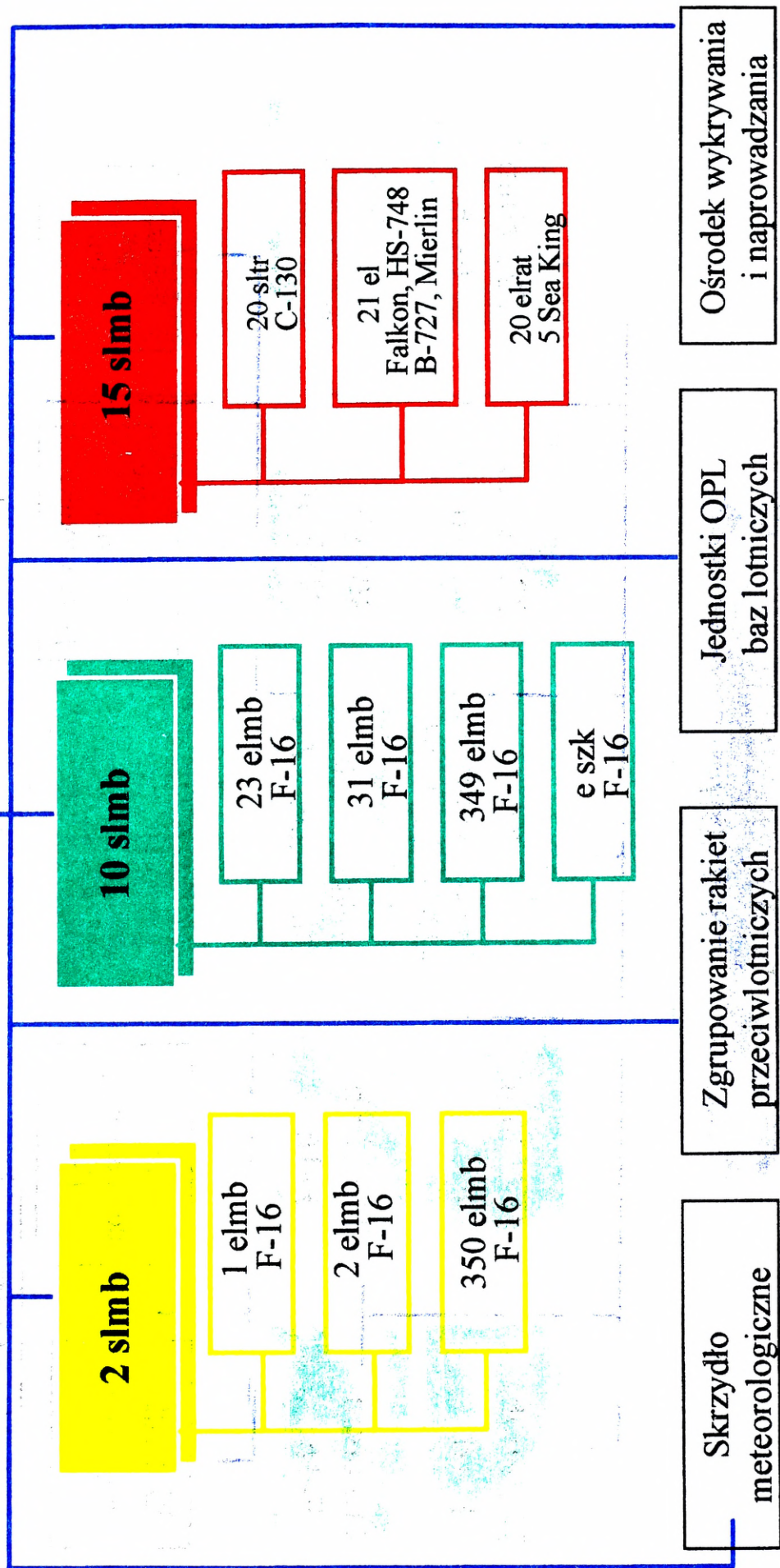


Rys. 12. Siły Powietrzne „Północ”



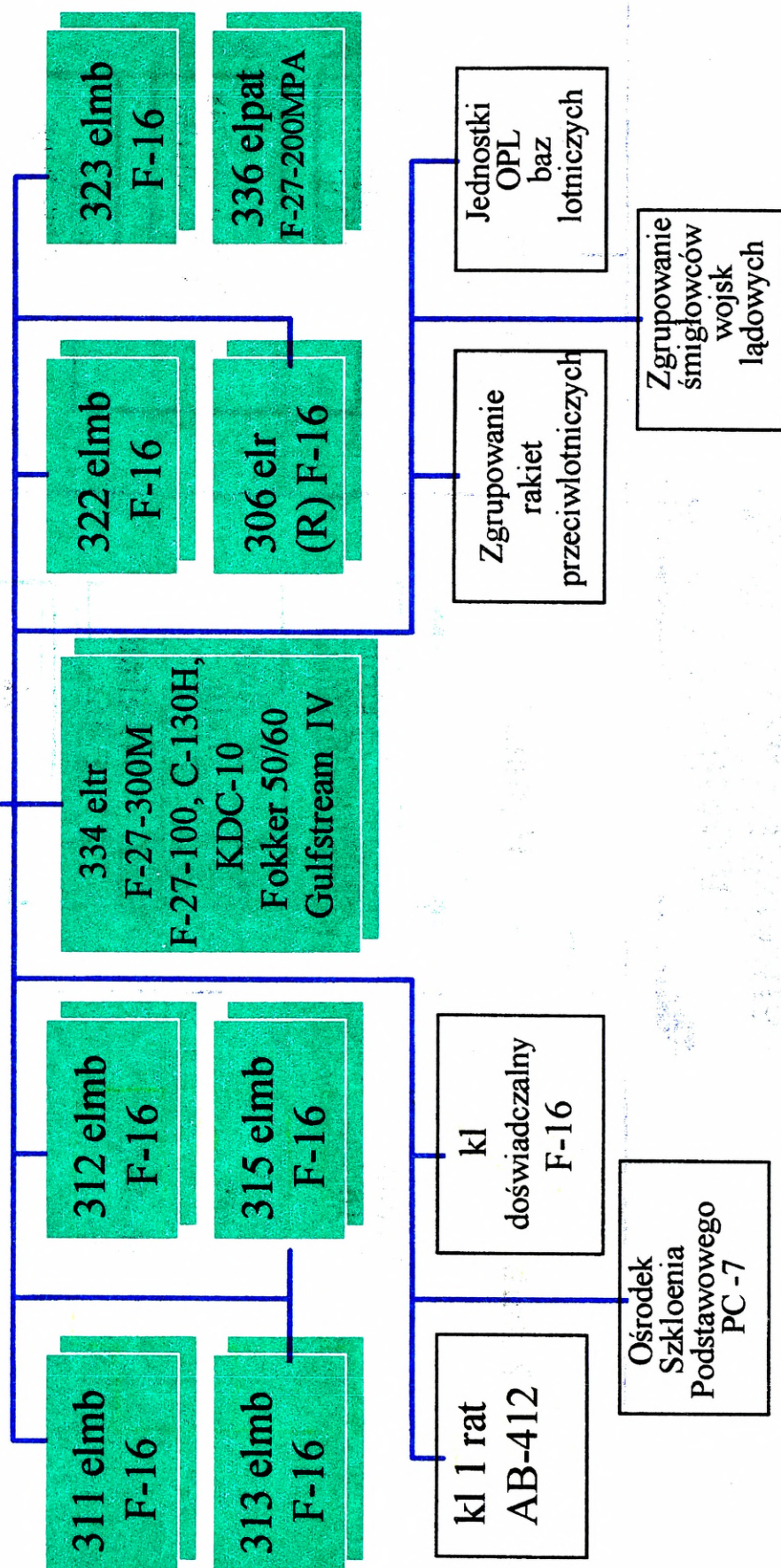
Rys. 13. Siły Powietrzne „Południe”

**DOWÓDZTWO
SIŁ POWIETRZNYCH
BELGII**

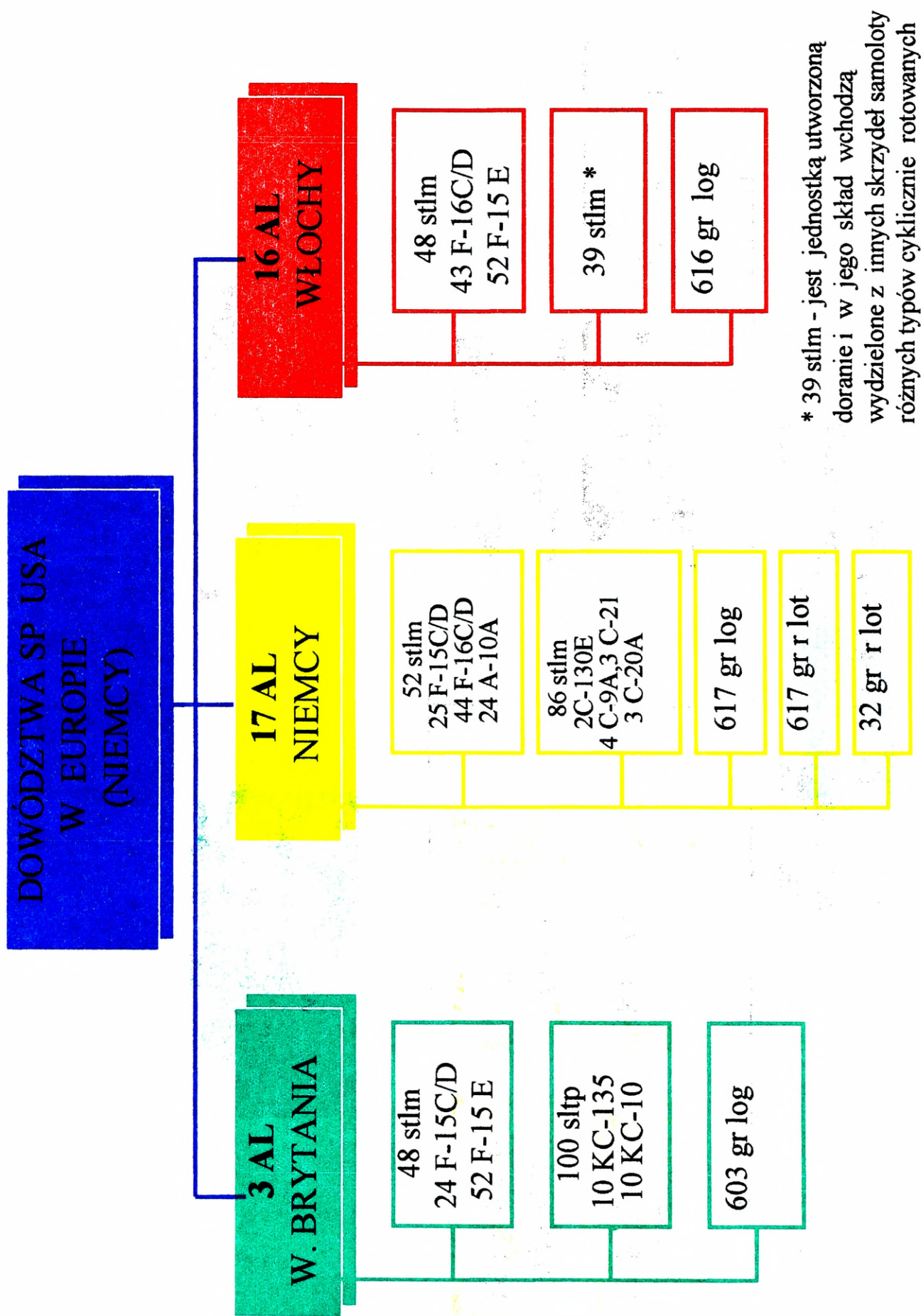


Rys. 14. Siły Powietrzne Belgii

**DOWÓDZTWO TAKTYCZNYCH
SIL POWIETRZNYCH
HOLANDII**

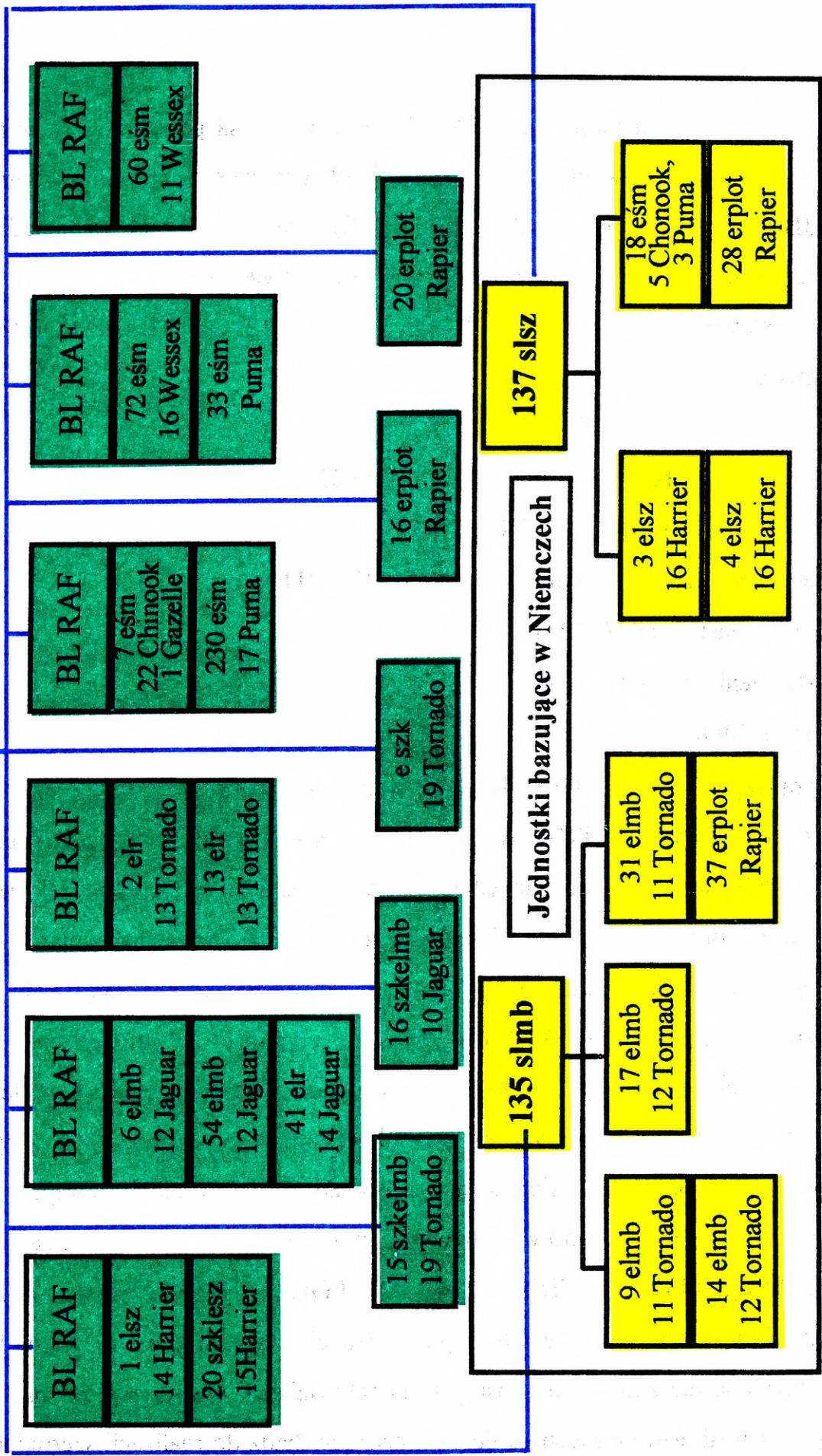


Rys. 15. Siły Powietrzne Holandii



Rys. 17. Sily Powietrzne Stanów Zjednoczonych w Europie

1 GRUPA Benson



Rys. 18. Siły Powietrzne W. Brytanii w Europie Środkowej

3. ZASADY OGÓLNE 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) wymienia się niektóre zasady sztuki wojennej, jako podstawę do rozważań na temat użycia 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 MANAGMENT).

Cel i celowość (SELECTION AND MAINTENANCE OF THE AIM/OBJECTIVE/) jest jedną z podstawowych zasad decydujących o powodzeniu w jakimkolwiek działaniu wojskowym. Jej znajomość pozwala podwładnym na lepsze zrozumienie zamiarów i rozkazów przełożonego oraz podjęcie odpowiednich działań dla osiągnięcia założonego celu.

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

Koncentracja sił (CONCENTRATION OF FORCE) jest kluczową zasadą 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 powodzeniu w działaniach i osiągnięciu celu głównego.

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 osiągania 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 może należeć początkowo do potencjalnego przeciwnika. Stąd też niezwykle ważne jest dla taktycznych sił powietrznych, aby nie dopuścić do jego wykorzystania i przejąć inicjatywę. Zaskoczenie może być uzyskiwane poprzez stosowanie zaskakującej taktyki, nowych systemów uzbrojenia, walki radioelektronicznej itp. Według ustaleń normatywnych ATP-33B zaskoczenie 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 RIGHTING 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. Powo-

dzenie 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 działań (SUSTAINED OPERATIONS);
- zdolność 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 zabezpieczenia 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) oznacza, że 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 wydatnie 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 ENVIRONMENT) 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 raketowy, 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. Rozśrodkowanie sił i środków jest dodatkowym sposobem zwiększenia żywotności sił powietrznych, 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 koniecznym dla zapewnienia możliwości wykonania uderzeń przez lotnictwo taktyczne na siły przeciwnika w decydującym miejscu i czasie, oraz 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 każdym 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 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 Sił Powietrznych 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 Sił Powietrznych, konieczne jest tworzenie dodatkowych systemów.

Generalne założenia (zasady) użycia SP NATO są ściśle powiązane z ich strukturą organizacyjną i dowodzenia (i odwrotnie).

W strukturze organizacyjnej można wyróżnić trzy główne elementy:

- infrastrukturę logistyczną;
- system dowodzenia;
- jednostki bojowe.

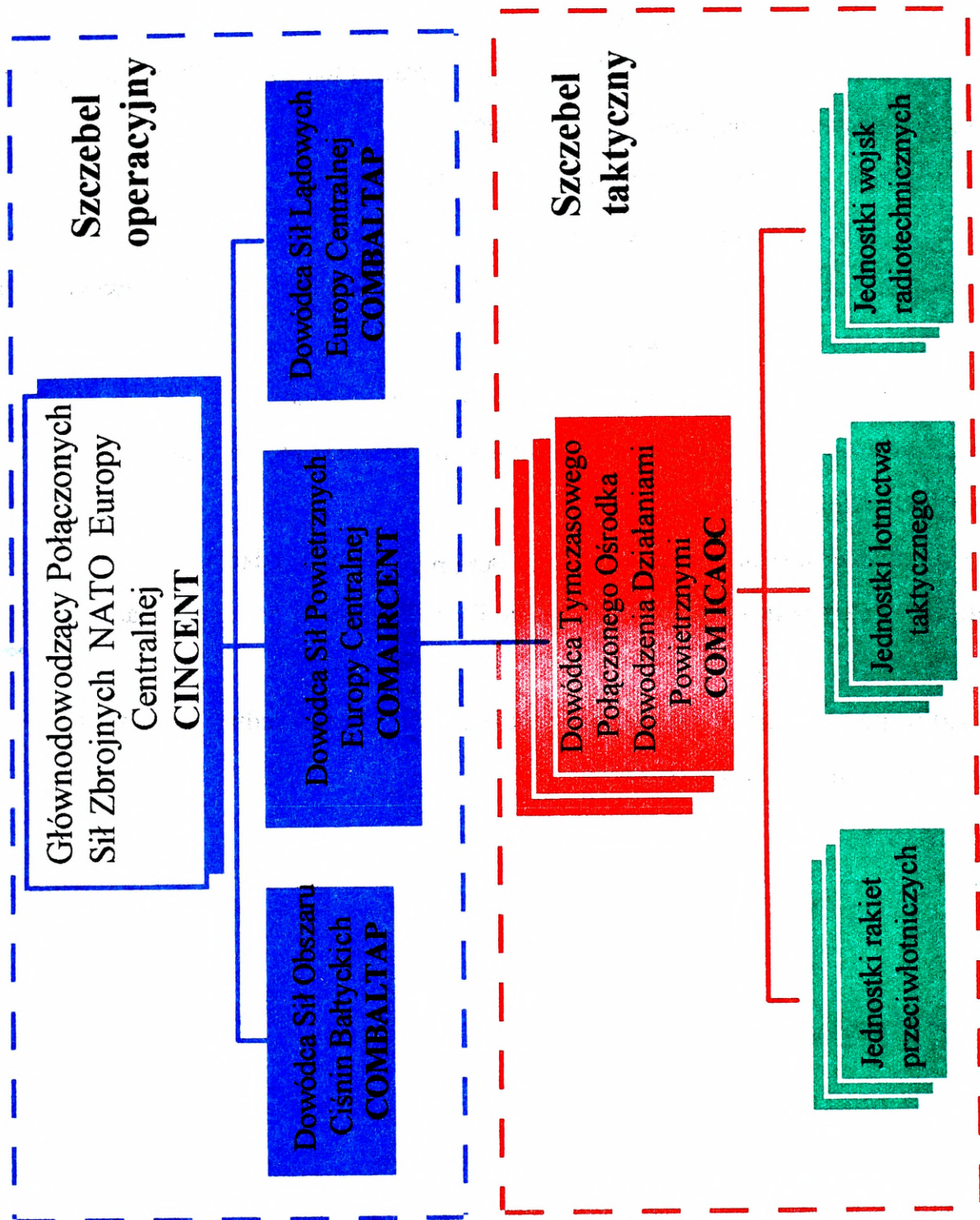
Przy względnie stałych (terytorialnych) elementach logistyki i dowodzenia, jednostki bojowe mają dużą swobodę działań i manewru w dowolnym rejonie.

Regułą jest, że najwięcej elementów stałych jest w systemie dowodzenia. Natomiast logistyka jest sprawą „narodową” (warunek kompatybilności), a jednostki bojowe są „wydzielane” ze składu bojowego poszczególnych państw.

W dowodzeniu wyróżnia się szczeble organizacyjne (szczeble dowodzenia) i przypisuje ich dowództwom określone kompetencje w zakresie użycia SP.

W Europie Środkowej są dwa szczeble dowodzenia (rys. 19):

- operacyjny - Dowództwo SP Europy Środkowej (Comaircent);
- taktyczny - Tymczasowe Centrum (ośrodek) Dowodzenie Działaniami Powietrznymi (ICAOC).



Rys. 19. Struktura dowodzenia SP NATO na przykładzie Regionu Centralnego w Europie

Wyróżnia się pojęcia: dowodzenie operacyjne, kierowanie (zarządzanie) operacyjne, dowodzenie taktyczne, kierowanie (zarządzanie) taktyczne.

Dowodzenie operacyjne uprawnia do:

- wydawania rozkazów oraz stawiania zadań podporządkowanym dowódcom;
- zmiany rozmieszczenia podległych sił;
- zmiany podporządkowania organizacyjnego sił bądź zachowania dla siebie uprawnień kierowania (zarządzania) operacyjnego i taktycznego).

Uprawnienia te nie dotyczą zabezpieczenia logistycznego.

Kierowanie (zarządzanie) operacyjne:

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

Uwaga: uprawnienia te nie mogą wykraczać poza postawione zadania.

Dowodzenie taktyczne - stawianie zadań podległym siłom w celu wykonania zadań postawionych przez przełożonych.

Kierowanie (zarządzanie) taktyczne - szczegółowe, bezpośrednie kierowanie manewrem, przemieszczeniem wojsk itp. (rys. 20).

SZCZEBEL DOWODZENIA	ZAKRES UPRAWNIEN DECYZYJNYCH	ZAKRES PRZEKAZYWANIA UPRAWNIEN DECYZYJNYCH
Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie	Dowodzenie operacyjne	Kierowanie (zarządzanie) operacyjne Kierowanie (zarządzanie) taktyczne
SAS EUR	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 Połączonych Ośrodków Dowodzenia Działaniami Powietrznymi	Dowodzenie taktyczne	Kierowanie (zarządzanie) taktyczne
ICAOC	TACOM	TACON

Rys. 20. Zakres kompetencji decyzyjnych w zakresie użycia SP NATO (na przykładzie Regionu Centralnego w Europie)

4. DZIAŁANIA BOJOWE SP NATO

Podstawową formą użycia SP NATO są **operacje powietrzne** - defensywne i ofensywne.

W wymienionych operacjach wyróżnia się **rodzaje działań operacyjnych** (rys. 21):

- rozpoznanie (RECONNAISSANCE - RECCE);
- zwalczanie zasobów powietrznych (COUNTER AIR - CA);
- zwalczanie zasobów lądowych (AIR OPERATIONS AGAINST ENEMY SURFACE ASSEST);
- zwalczanie zasobów morskich;
- taktyczny transport powietrzny (TACTICAL AIR TRANSPORT TAT);
- specjalne (wspierające) operacje powietrzne (SUPPORTING AIR OPERATIONS - SAO).

Taktyczne Siły Powietrzne, zgodnie z dokumentami normatywnymi wykonują **główne zadania** związane ze zwalczaniem potencjału (zasobów) powietrznych, lądowych i morskich, do których zalicza się:

- walkę o przewagę w powietrzu - nazywaną także zwalczaniem potencjału powietrznego (COUNTER AIR - CA);
- izolację rejonu działań bojowych (AIR INTERDICTION - AI);
- wsparcie lotnicze sił lądowych (OFFENSIVE AIR SUPPORT - OAS);
- taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich (TACTICAL AIR SUPPORT OF MARITIME OPERATIONS - TASMO);
- rozpoznanie powietrzne (AIR RECONNAISSANCE - AR).

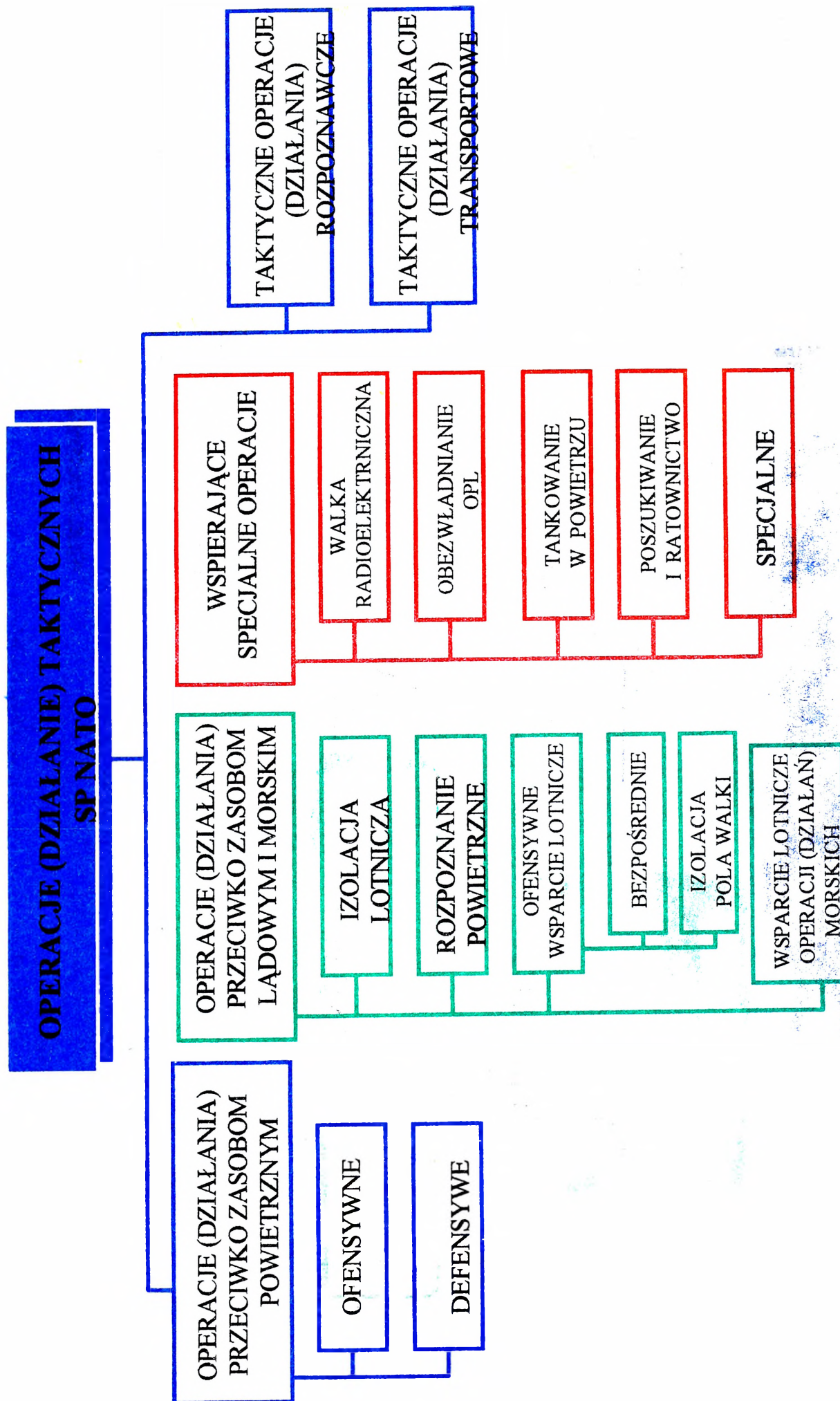
Za główne zadanie SP NATO uznaje się walkę o przewagę w powietrzu. Jest ona prowadzona w toku całej operacji, a najintensywniej w pierwszych dniach wojny.

W walce o przewagę w powietrzu wyróżnia się dwa rodzaje działań (rys. 22, 23):

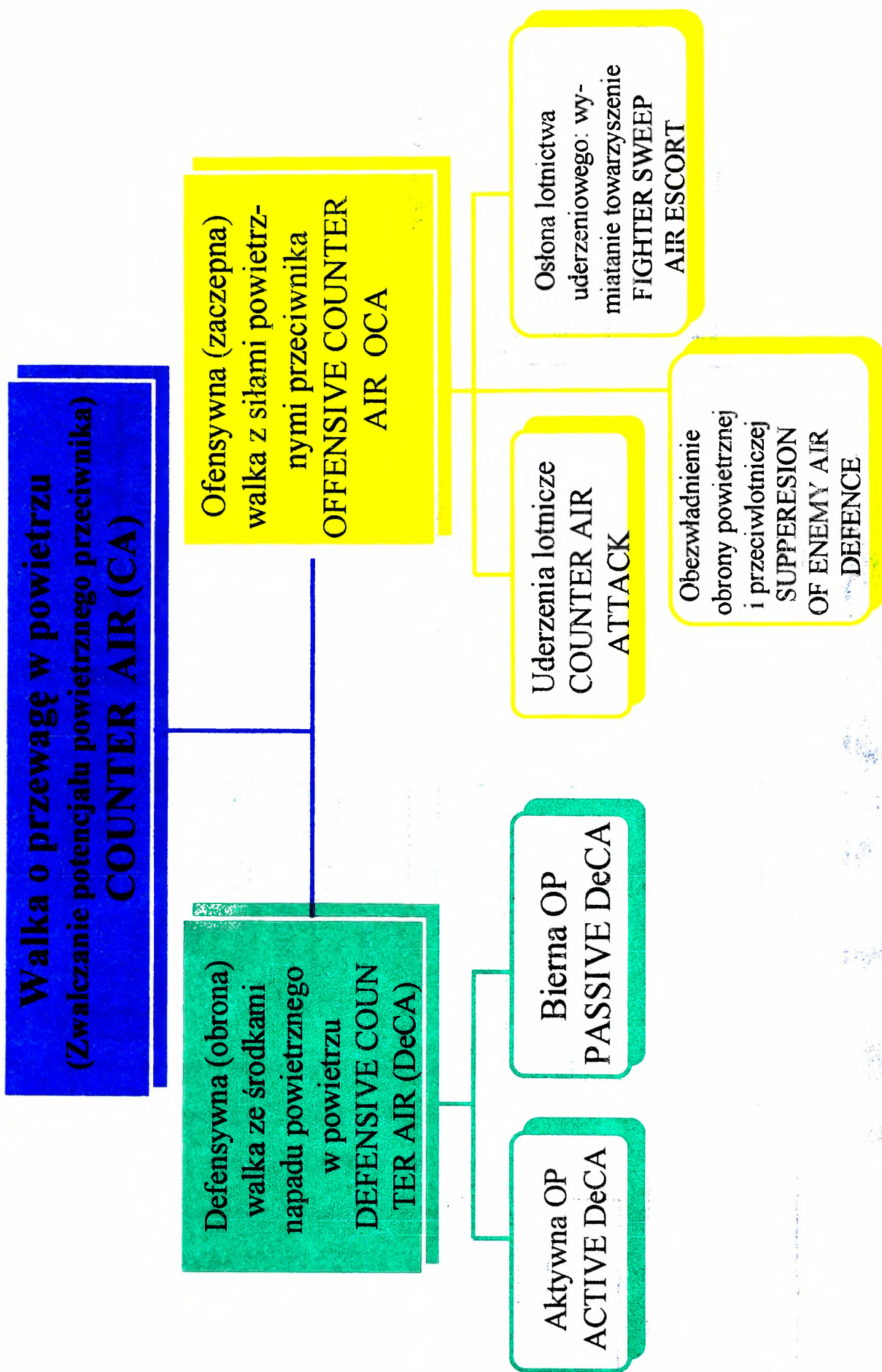
- defensywna walka z ŚNP (DEFENSIVE COUNTER AIR - DECA);
- ofensywna walka z ŚNP (OFFENSIVE COUNTER AIR - OCA).

W walce defensywnej wyróżnia się:

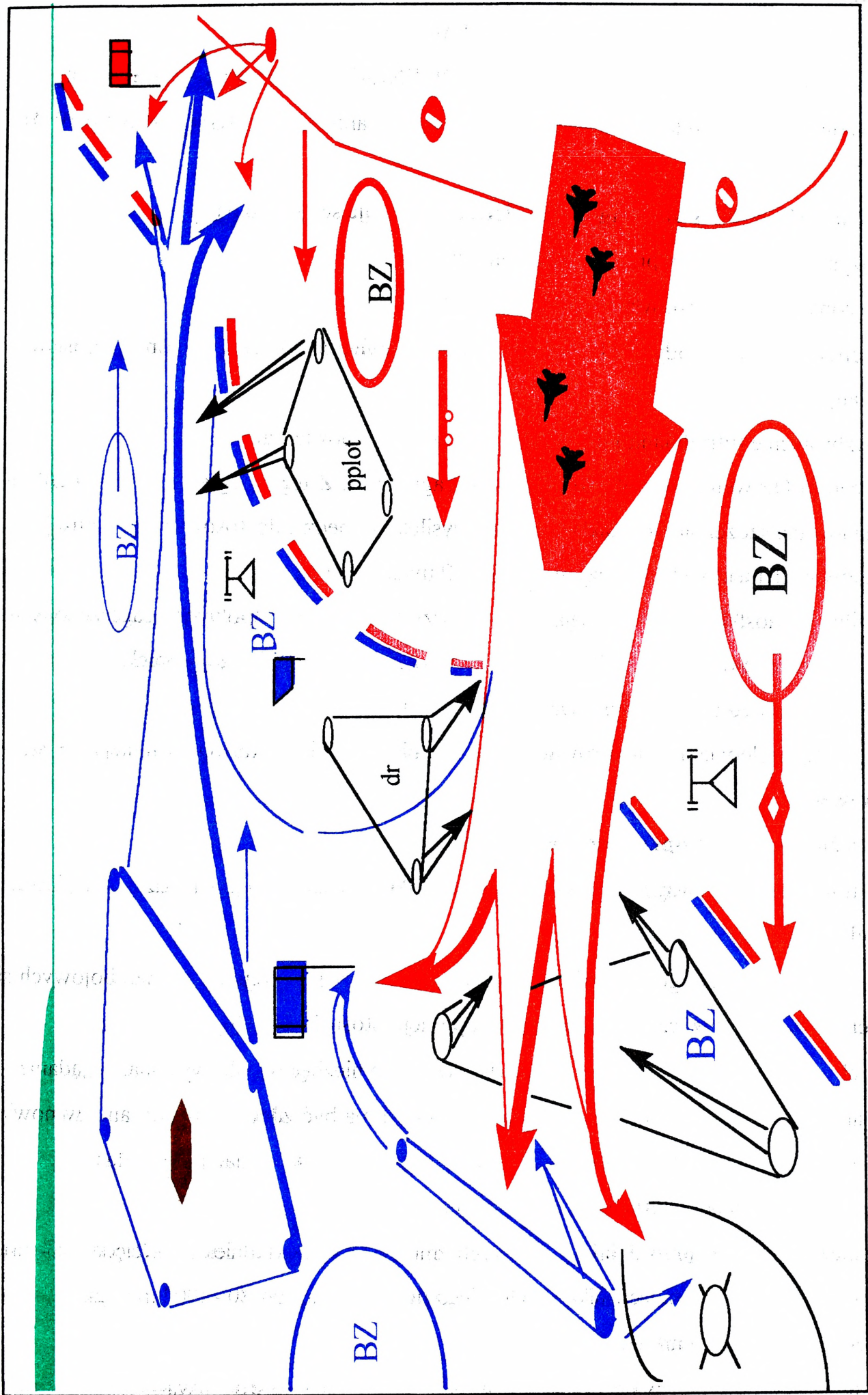
- aktywną OP (ACTIVE DECA);
- pasywną OP (PASSIVE DECA).



Rys. 21. Rodzaje operacji (działań operacyjnych) SP NATO



Rys. 22. Walka o przewagę w powietrzu (zwalczanie potencjału powietrznego)



Rys. 23. Walka o przewagę w powietrzu (graficzny)

W walce ofensywnej są to:

- uderzenia lotnicze (COUNTER AIR ATTACK);
- obezwładnianie OP i OPL (SUPRESION OF ENEMY AIR DEFENSE - SEAD);
- osłona lotnictwa uderzeniowego: wymiatanie, towarzyszenie (FIGHTER SWEEP AIR ESCORT).

Główne cele walki o przewagę w powietrzu formułuje się następująco:

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

Koncepcja OP wynika z braku konkretnego zagrożenia. Z tego względu użycie sił OP nie jest zaplanowane szczegółowo. Zakłada się, że wysiłek OP będzie dostosowany do sytuacji.

Za główny element wykonawczy aktywnej OP uważa się LM.

Mobilne jednostki raketowe mają być wykorzystywane we wspólnych „zagęszczonych” strefach (różne zestawy) - CLUSTER - głównie do osłony „rejonów” i grup obiektów.

Środki bezpośredniej OPL - głównie do osłony lotnisk, SD itp.

Generalną tendencją jest preferowanie obrony obiektowej i punktowej, w mniejszym stopniu strefowej.

Wyróżnia się trzy stopnie przewagi w powietrzu:

- strategiczną przewagę w powietrzu - na TDW nad całym rejonem działań bojowych (trudna do osiągnięcia);
- operacyjną przewagę w powietrzu (nazywaną ogólną) - w rejonie działań bojowych sił lądowych lub morskich w czasie prowadzenia operacji (stosunkowo długo);
- taktyczną przewagę w powietrzu - tylko w czasie niezbędnym do wykonania zadania.

Ostatecznym celem walki o przewagę w powietrzu ma być zdobycie panowania w powietrzu (AIR SUPREMACY), tj. stworzenie możliwości wykonania zadań przez własne SZ, bez istotnego przeciwdziałania lotnictwa OP i OPL przeciwnika.

Lotnicza izolacja rejonu działań bojowych zmierza do obezwładnienia i odcięcia naziemnego potencjału sił lądowych przeciwnika, w głębi jego ugrupowania - od 80 - 100 km w głąb.

Obejmuje ona uderzenia na:

- drugie rzuty i odwody operacyjne w marszu i w rejonach ześrodkowania;

- środki transportu i infrastrukturę komunikacyjną;
- obiekty infrastruktury logistycznej.

Wsparcie lotnicze sił lądowych obejmuje:

- bezpośrednie wsparcie lotnicze (CLOSE AIR SUPPORT - CAS);
- izolację pola walki (BATTLEFIELD AIR INTERDICTION - BAI).

Bezpośrednie wsparcie - od linii styczności wojsk do linii koordynacji ognia, na głębokość 15-30 km.

Izolacja pola walki - od 30 km do tylnej granicy pierwszego rzutu operacyjnego przeciwnika, tj. do 100 km.

Inaczej mówiąc, są to działania w głębi strefy taktycznej oraz w bliskiej strefie operacyjnej (rys. 24).

Taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich jest dla lotnictwa taktycznego zadaniem drugorzędnym.

Może ono być wykorzystane głównie do walki o przewagę w powietrzu nad akwenem morskim, zwalczania obiektów morskich oraz minowania, rozpoznania, a także do izolacji portów morskich - 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;
- rozpoznania w ramach przygotowania operacji desantowych;
- zwalczania desantów morskich;
- niedopuszczania sił morskich przeciwnika do własnych baz i linii komunikacyjnych.

Z reguły zadania te są wykonywane we współdziałaniu z lotnictwem morskim, rzadziej samodzielnie.

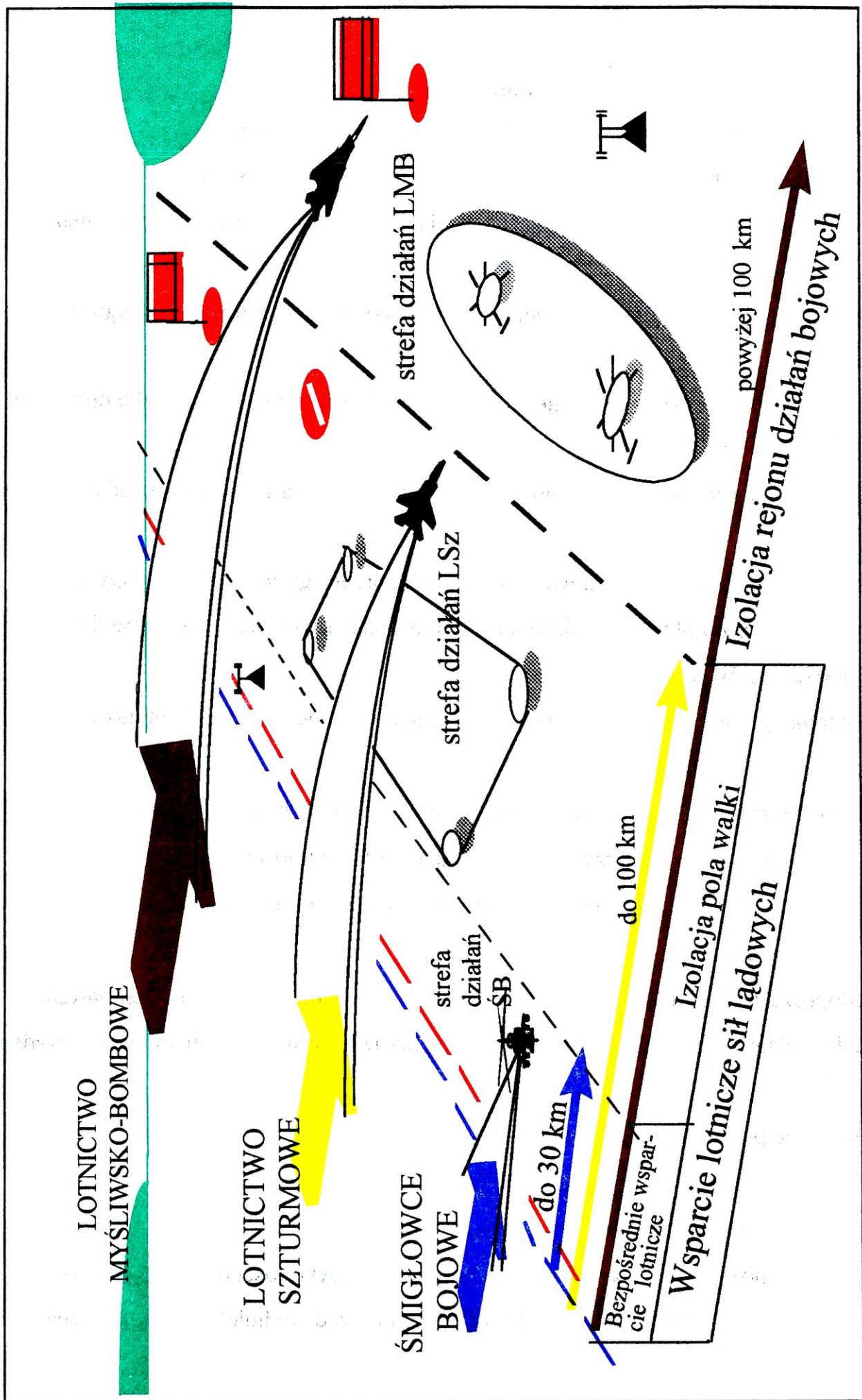
Rozpoznanie powietrzne obejmuje:

- taktyczne rozpoznanie powietrzne;
- rozpoznanie powietrzne (obserwacja) pola walki.

Taktyczne rozpoznanie powietrzne jest prowadzone na głębokości do 1000-1200 km.

Dzieli się ono na rozpoznanie: wzrokowe, fotograficzne, radiolokacyjne i radioelektroniczne.

Rozpoznanie pola walki jest częścią taktycznego rozpoznania powietrznego i jest prowa-



Rys. 24. Izolacja rejonu działań bojowych. Wsparcie lotnicze sił lądowych

dzione na głównych kierunkach działań w strefie taktyczno-operacyjnej. Na podstawie danych z tego rozpoznania planuje się i wykonuje uderzenia ogniowe.

Do prowadzenia rozpoznania powietrznego w strefie taktycznej i operacyjnej TDW, na korzyść dowództw wszystkich rodzajów SZ, przeznaczony jest lotnictwo rozpoznawcze.

W działaniach Sił Powietrznych NATO wyróżnia się:

- działania połączone (JOINT OPERATIONS);
- sojusznicze działania połączone (kombinowane) - COMBINED OPERATIONS.

Działania połączone prowadzą siły więcej niż jednego rodzaju SZ, ale jednego państwa.

Sojusznicze działania połączone mają miejsce w wypadku użycia sił więcej niż jednego państwa.

SP NATO wykonują z reguły zadania o charakterze operacyjnym. Głównym z nich jest walka o przewagę w powietrzu. Jej zdobycie jest traktowane jako warunek powodzenia wszystkich innych operacji.

5. KONTROLA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W CZASIE KRYZYSU I WOJNY

Historia wojen jest pełna przykładów atakowania statków powietrznych przez własną obronę przeciwlotniczą lub też ich niezamierzonego uszkodzenia ogniem jednostek zaprzyjżnionych. Wprowadzenie bardziej wyrafinowanych środków obrony przeciwlotniczej (AD) problem skomplikowało. Atakowanie własnych obiektów latających daje w wyniku nie tylko ogromne straty sprzętu i załóg, ale również marnotrawstwo zasobów obrony przeciwlotniczej, które powinny być kierowane na nieprzyjaciela.

Elektroniczne środki identyfikacji, w szczególności system identyfikacji „swój-obcy” (IFF), zostały zaprojektowane po to, aby móc odróżniać własne obiekty latające od obiektów nieprzyjacielskich. Praktyka wykazuje jednak, że istniejące współcześnie systemy mają pewne braki, co oznacza, że same tylko wskazania systemu IFF nie mogą być uważane za kryterium decyzji - atakować czy nie. Wobec tego, że nawet i wzrokowe rozpoznanie szybkiego, nisko lecącego obiektu jest trudne, operatorzy optycznie naprowadzanych środków obrony przeciwlotniczej, mają zaledwie kilka sekund na decyzję otwierać ogień czy nie.

Ryzyko strat po własnej stronie może być zredukowane przez nałożenie pewnych ograniczeń na własne operacje powietrzne i na swobodę działań elementów systemu obrony przeciwlotniczej. Może jednak obniżyć operacyjną elastyczność sił własnych, jak również sprawić, że co najmniej część z nieprzyjacielskich obiektów latających wtargnie w broniony obszar nie będąc atakowana. Zwiększenie swobody działań sił plot, w celu zmaksymalizowania szans atakowania nieprzyjaciela, prawie na pewno spowoduje także zaatakowanie nierozpoznanych latających obiektów własnych.

Obiekty latające, zarówno samoloty jak i śmigłowce, załogowe i bezzałogowe, narażone są nie tylko na trafienie przez broń przeciwlotniczą wymierzoną w nie, ale także na niezamierzony kontakt z pociskami wystrzelonymi przez broń powierzchniową (ziemia-ziemia). Z tego względu systemy te (ziemia-ziemia) powinny być traktowane jako dodatkowi użytkownicy przestrzeni powietrznej i nie powinni być pomijani przy planowaniu zagospodarowania przestrzeni powietrznej. Działania tych systemów, gdzie tylko jest to możliwe, powinny być skoordynowane, ale nie należy przesadzać we wprowadzaniu ograniczeń.

Jest sprawą istotną, aby wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej mieli świadomość

problemów i dysponowali wiedzą o środkach podejmowanych dla zminimalizowania zagrożenia obiektów latających ze strony ognia własnego przy równoczesnym zmaksymalizowaniu swobody działań.

Zadaniem kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) jest maksymalizacja skuteczności operacji wojskowych przez stwarzanie siłom lądowym, powietrznym i morskim możliwości operowania w sposób sprawny, zintegrowany i elastyczny, z minimalizacją wzajemnego przeszkadzania sobie i bez przesadnych ograniczeń. Służba kontroli przestrzeni (ASC) zapewnia dowódcy operacyjną elastyczność, służącą skutecznemu rozwijaniu sił.

Dla osiągnięcia maksymalnej skuteczności operacyjnej własne obiekty latające muszą mieć możliwość operowania przy minimum ryzyka, że zostaną zaatakowane przez swoją obronę przeciwlotniczą. Co więcej, ta obrona przeciwlotnicza musi być zdolna do rozróżniania między latającymi obiektami własnymi i nieprzyjacielskimi, tak aby atakować wroga, a nie swojego. Aby osiągnąć te cele dowódca operacyjny musi wprowadzić właściwy system kontroli. Musi on mieć na uwadze, że przy próbie minimalizacji zagrożenia dla własnych obiektów latających powstaje ryzyko, że wykorzystać to może nieprzyjaciel i przeniknąć przez obronę nie będąc atakowany. W sytuacji odwrotnej, przy dążeniu do osiągnięcia wysokiego prawdopodobieństwa zaatakowania każdego nieprzyjacielskiego obiektu latającego, na ryzyko mogą być narażone latające obiekty własne. O tym, jak ma być zachowana równowaga między tymi zagrożeniami zdecydować musi dowódca operacyjny.

Dowódcą operacyjnym jest ten dowódca NATO, któremu nadano uprawnienie do operacyjnego dowodzenia połączonymi siłami powietrznymi, lądowymi i/lub morskimi, jakie działają w obszarze jego kompetencji.

System kontroli przestrzeni powietrznej (ACS) jest zespołem tych organizacji, personelu, polityk, procedur i urządzeń, jakie są wymagane dla sprawowania funkcji kontroli przestrzeni powietrznej (ASC).

Władzą systemu ACS jest ten podporządkowany dowódca, którego dowódca operacyjny wyznaczył jako osobę odpowiedzialną za działania systemu ACS w kontrolowanym obszarze ASC.

Podstawowym geograficznym elementem systemu ACS jest **obszar kontroli przestrzeni powietrznej**. Obrzeża jego są określane przez granice, zazwyczaj zgodne z granicami obszarów odpowiedzialności obrony przeciwlotniczej. System kontroli ACS działa wewnątrz tego obszaru.

Struktury dowodzenia i dysponowane przez nie możliwości; sytuacja militarna, realizowane misje, czynniki geograficzne, złożoność kontroli danej przestrzeni powietrznej oraz wymagania stawiane przez obronę przeciwlotniczą mogą zmusić do podziału obszaru kontroli ASC na **podobszary ASC**. Te podobszary będą zazwyczaj pokrywać się z podziałami istniejącymi wewnątrz obszarów obrony przeciwlotniczej⁹.

Władzą kontroli przestrzeni powietrznej podobszaru (SACA) jest podporządkowany dowódca, któremu władza kontroli przestrzeni powietrznej ACA powierzyła ogólną odpowiedzialność za działania systemu kontroli ACS w wyznaczonym podobszarze.

Władza kontroli przestrzeni powietrznej ACA i podległy jej system kontroli ACS wydatnie zwiększają, po stronie dowódcy operacyjnego, możliwości rozwijania sił w sposób elastyczny i zintegrowany. Z tego względu zarówno władza ACA jak i system ACS nie są i nie powinny być uważane za podmioty funkcjonujące w izolacji, nie związane z wykonywaną misją, jak również działające w oderwaniu od władzy i organizacji dowódcy operacyjnego.

Przy wyznaczaniu władzy kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) dowódca operacyjny nie wprowadza żadnych zmian do istniejących operacyjnych linii zależności i odpowiedzialności dowódców podporządkowanych. Stosownie do tego dowódca operacyjny zachowuje wszystkie elementy władzy dowództwa operacyjnego nad dowódcami podporządkowanymi. Dowódcy podporządkowani zachowują wszystkie elementy nadanych im uprawnień operacyjnych.

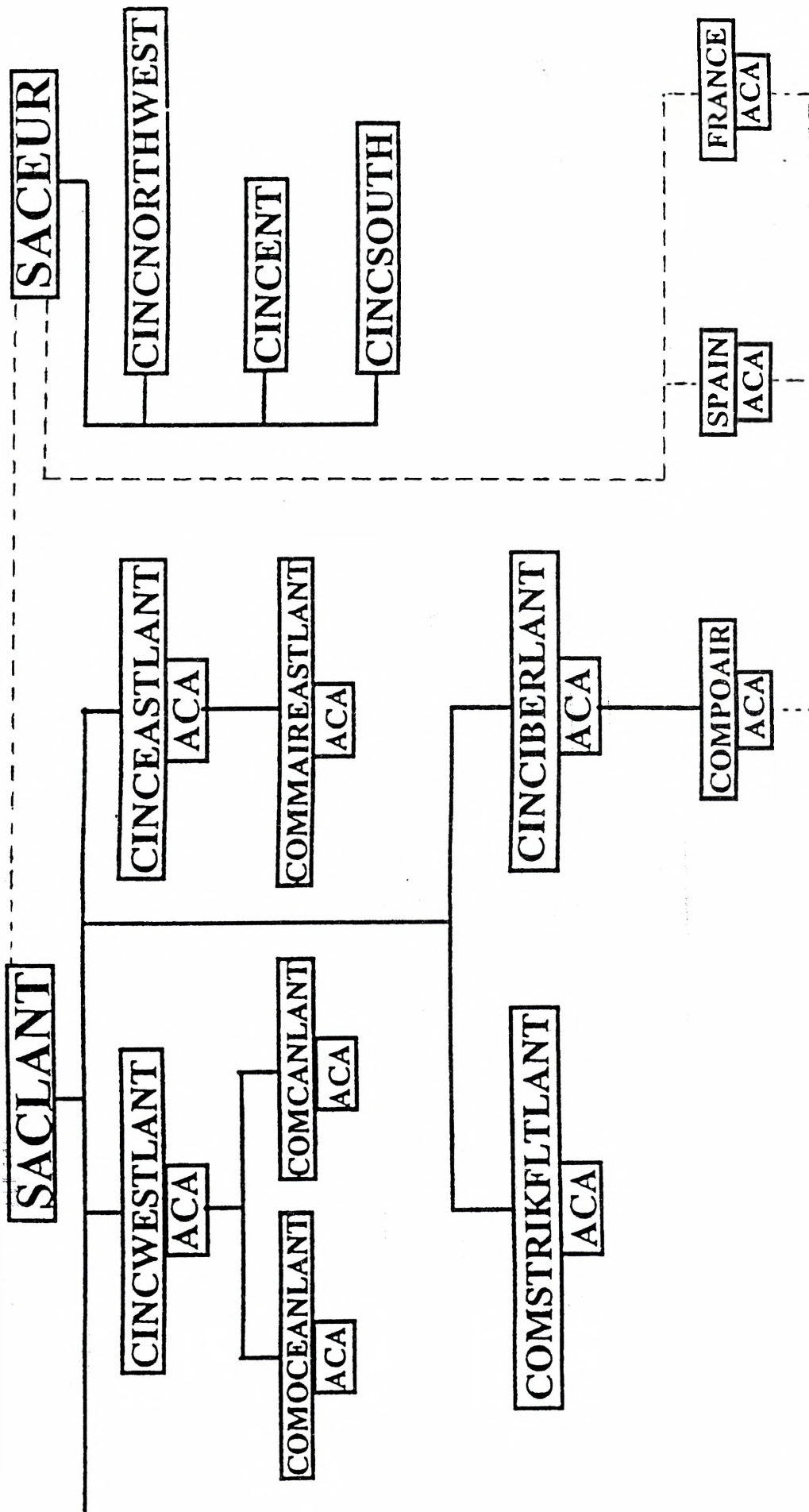
Koordinacja z elementami ASC sąsiednich dowódców operacyjnych będzie mieć miejsce, przede wszystkim, na etapie planowania trybu kontroli ASC. Zasadnicze znaczenie ma uzyskanie wzajemnego porozumienia co do sposobu kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) między właściwymi dowódcami operacyjnymi, dowódcami podporządkowanymi, wyznaczonymi władzami kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) i innymi zainteresowanymi władzami sąsiadów.

Struktura dowodzenia

Struktura organizacji dowodzenia kontrolą przestrzeni powietrznej ASC dla podległego Naczelnemu Dowódcy Sił Sprzymierzonych w Europie (SACEUR) obszaru odpowiedzialności za tę kontrolę jest przedstawiona na rys. 25, a struktura organizacji dla obszaru podległego Naczelnemu Dowódcy Sił Sprzymierzonych na atlantyku (SACLANT) jest przedstawiona na rys. 26.

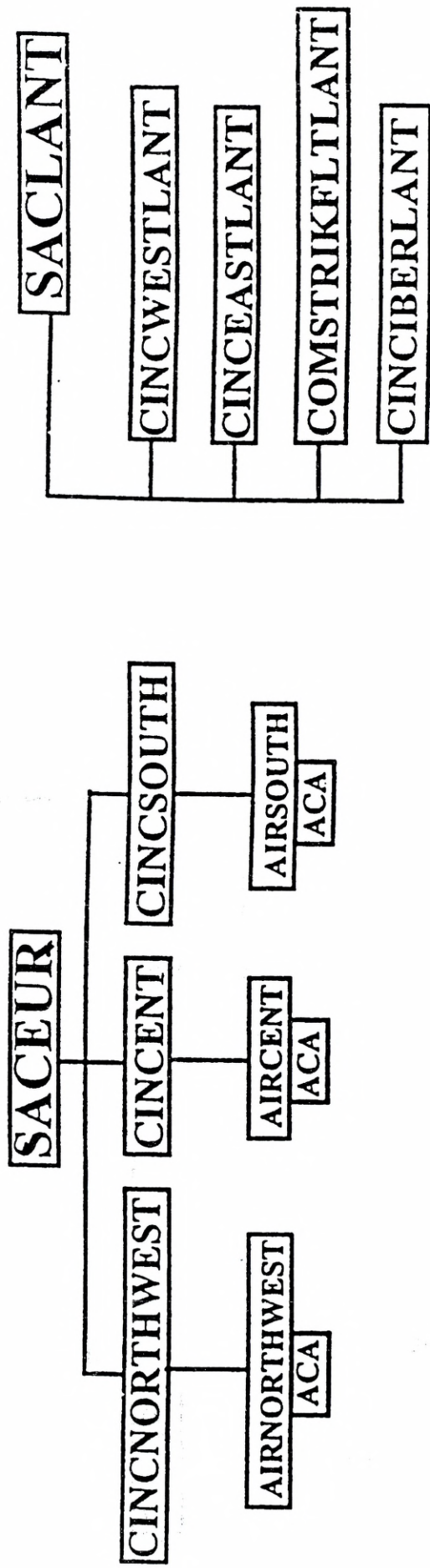
⁹ Jeśli naruszane są interesy jakiegoś kraju, między zainteresowanymi państwami musi zostać osiągnięte jednomyślne porozumienie.

SACLANT



Rys. 25. Schemat organizacyjny władzy kontroli przestrzeni powietrznej

SACEUR



UWAGA:

1. AIRSOUTH może mianować jednostki SACA poprzez 5 ATAF, 6 ATAF i 7 ATAF (jeśli są do tego wyznaczone)
2. Jednostki SACA AIRNORTHWEST nie zostały wyznaczone.

Rys. 26. Schemat organizacyjny władzy kontroli przestrzeni powietrznej

Więcej szczegółowych wytycznych na temat opracowywania i rozpowszechniania planów kontroli przestrzeni powietrznej u dowódców operacyjnych zawierają dokumenty o nazwie SUPPLANS, wydawane przez dowódcę SACEUR.

Większość operacji w obrębie obszaru odpowiedzialności dowódcy operacyjnego będzie wykonywanych przez dowódców jemu podporządkowanych. Będą jednak takie sytuacje, kiedy w obszarze dowódcy operacyjnego działać będą też siły inne (np. siły zaangażowane w operacjach amfibijnych i samoloty bazujące na lotniskowcu). Siły takie, jeśli dowodzone są przez dowódcę podporządkowanego dowódcy operacyjnemu, są traktowane w niniejszym dokumencie jako siły afiliowane. Ostateczna odpowiedzialność za działania w sferze kontroli przestrzeni powietrznej spoczywa na tym dowódcy, który stanowi władzę tej kontroli (ACA).

Procedury kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) nie odbierają żadnemu z użytkowników tej przestrzeni prawa do samoobrony. Nie jest ani intencją, ani zamiarem stwarzanie systemu indywidualnej, bezpośredniej kontroli wszystkich sił, tak ofensywnych, jak i defensywnych.

Szczególne znaczenie ma jednak to, aby między lotniczymi, lądowymi i morskimi użytkownikami przestrzeni powietrznej istniała wspólnota w następujących sprawach:

- a. Łączność i automatyzacja.
- b. Stosowanie współrzędnych nawigacyjnych i geograficznych.
- c. Procedury identyfikacyjne.
- d. Rozkazy kontroli broni (WCO) i status kontroli broni (WCS).
- e. Terminologia.
- f. Symbole.

Zakresy odpowiedzialności

Na wyższych dowódcach NATO (MNC), dowódcach operacyjnych, władzach kontroli przestrzeni powietrznej (ACS) oraz wszystkich podporządkowanych i afiliowanowanych dowódcach ciąży odpowiedzialność za planowanie kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) oraz za działania systemu tej kontroli (ACS).

Odpowiedzialność wyższych dowódców NATO

Wyżsi dowódcy NATO są odpowiedzialni za sformułowanie szeroko rozumianej polityki kontroli przestrzeni powietrznej i wytycznych co do delegowania, lub nie, na niższy poziom dowództwa operacyjnego władzy nad kontrolą tej przestrzeni. Każdy wyższy dowódca NATO, w obszarze sobie podległym i w zakresie swych kompetencji dowódczych, opracowuje wytyczne

dotyczące służby kontroli przestrzeni powietrznej (ACS), jak również bierze udział w jej planowaniu. Dodatkowo każdy z tych dowódców, dla zapewnienia kompatybilności funkcji kontroli przestrzeni powietrznej, zwłaszcza w obszarach możliwego pokrywania się zakresów władzy i odpowiedzialności, koordynuje swe plany z innymi wyższymi dowódcami NATO i z przedstawicielami krajów nie należących do NATO.

Odpowiedzialność dowódcy operacyjnego

Dowódca operacyjny będzie przenosić na władzę kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) ogólną odpowiedzialność za tę kontrolę, uwzględniając kryteria wymienione poniżej:

a. Zdolność do sporządzenia skoordynowanego planu funkcjonowania systemu kontroli przestrzeni powietrznej (ACS) wraz z działaniami wszystkich wchodzących do niego służb dowódczych i, jeśli jest to celowe, innych sił.

b. Zdolność przejęcia ogólnej odpowiedzialności za operacje służby kontroli przestrzeni powietrznej (ACS).

c. Potencjał obrony przeciwlotniczej i związany z nim zakres odpowiedzialności.

d. Urządzenia, personel i wyposażenie dla realizacji wspólnego dowodzenia i kontroli, nadzoru i identyfikacji.

e. Inne urządzenia właściwe dla pełnienia funkcji kontroli przestrzeni powietrznej (ASC).

Ze względu na powyższe, jako władza kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) zazwyczaj powoływany bywa dowódca lotniczy. Może jednak zaistnieć sytuacja, że ze względu na takie czynniki jak rodzaj bojowych obiektów latających, charakter wykonywanej misji i wymagany zakres usług kontroli (ASC) władza nad kontrolą przestrzeni powietrznej (ACA) może zostać powierzona dowódcy lądowemu lub morskemu.

Aby osiągnąć spełnienie swych operacyjnych celów dowódca określa i definiuje zarówno generalną koncepcję, jak i priorytety operacji.

Dowódca operacyjny przekazuje informacje o misjach i zadaniach dowódcom podporządkowanym, określając, tam gdzie zaistnieje taka konieczność, priorytety korzystania z przestrzeni powietrznej.

Funkcje planowania i kierowania, wykonywane przez dowódcę operacyjnego, przebiegają równolegle do analogicznych działań u wyższych dowódców NATO (MNC).

Dowódca operacyjny będzie monitorować system kontroli przestrzeni powietrznej (ACS) dla upewnienia się co do zgodności działań z wytycznymi i priorytetami, określonymi zarówno przez niego samego jak i przez wyższych dowódców NATO.

Dowódca operacyjny będzie zatwierdzać lub odrzucać plany kontroli przestrzeni powietrznej przedkładane mu przez dowódców sprawujących władzę nad kontrolą przestrzeni (ACA).

Władza kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) ponosi odpowiedzialność za ogólne planowanie pracy systemu kontroli przestrzeni i za koordynację współdziałania operacyjnego dowódcy z podporządkowanymi dowódcami lotniczymi, lądowymi i morskimi oraz z przedstawicielami zaangażowanych państw. Dowódca sprawujący tę władzę jest zobowiązany:

- a. Przygotować plan kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).
- b. Planować, ustanawiać i zapewniać funkcjonowanie systemu kontroli przestrzeni powietrznej (ACS) w odpowiedzi na potrzeby zgłaszane przez dowódcę operacyjnego i użytkowników przestrzeni powietrznej.
- c. Opracowywać zasady i procedury zapewniające koordynację oraz rozwiązywać konflikty wynikające z różnych wymagań użytkowników przestrzeni powietrznej, w celu osiągnięcia jedności i standaryzacji w stosowaniu kontroli przestrzeni w podobszarach i w rejonach sąsiadujących.
- d. Określać wymagania dotyczące ustanawiania podobszarów kontroli przestrzeni powietrznej i, jeśli ma to uzasadnienie, mianowania dla tych podobszarów władzy kontroli przestrzeni. Za operacje podobszarowych systemów kontroli odpowiedzialna jest władza kontroli przestrzeni powietrznej podobszaru (SACA).
- e. Opracowywać i przekazywać do wiadomości instrukcje dotyczące kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) w zakresie swojego planu kontroli (ACP).
- f. Zatwierdzać lub uchylać plany kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) przekładane przez dowódców podporządkowanych.
- g. Realizować plan kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) przez wydawanie rozkazów o kontroli (ACO).

Władza kontroli przestrzeni powietrznej w podobszarach (SZCA) jest odpowiedzialna za:

- a. Operacje podobszarowego systemu kontroli przestrzeni powietrznej (ACS).
- b. Wykonanie podobszarowego planu kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) w koordynacji z dowódcami innych służb.
- c. Planowanie, koordynację i wdrażanie podobszarowych planów kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).
- d. Przygotowanie i rozprowadzanie rozkazów kontroli przestrzeni (ACO).

Dowódcy podporządkowani, którzy podlegają bezpośrednio dowódcy operacyjnemu, jak i dowódcy afiliowani, ponoszą podobną odpowiedzialność za kontrolę przestrzeni powietrznej (ASC).

Skuteczna kontrola przestrzeni powietrznej (ASC) zwiększa możliwość szybkiej, niezawodnej i bezpiecznej identyfikacji obiektów latających. Tam, gdzie jest to tylko możliwe, powinny być stosowane elektroniczne środki identyfikacji, ale że nie zawsze są one dostępne, lub nie ma pewności co do ich niezawodności, istnieć musi również inny system, pracujący równoległe z podstawowym. Metody identyfikacji muszą minimalizować ryzyko dla własnych obiektów latających, gdy dochodzi do udzielenia obronie przeciwlotniczej swobody działania.

Istnieją dwie podstawowe metody realizowania kontroli przestrzeni powietrznej:

a. **Nakazowa kontrola przestrzeni powietrznej.** Metoda kontroli (ASC) polegająca na nakazowym kierowaniu trasą i kierunkiem zidentyfikowanego statku powietrznego, realizowana przy pomocy środków elektronicznych przez agencję dysponującą władzą i odpowiedzialnością w tym zakresie.

b. **Proceduralna kontrola przestrzeni powietrznej.** Metoda kontroli (ASC) polegająca na kombinacji uprzednio uzgodnionych i podanych do powszechnej wiadomości zarządzeń i procedur (AAP-6). Kontrola proceduralna obejmuje takie techniki, jak segmentacja przestrzeni powietrznej objętościowo (trójwymiarowo) i czasowo i/lub stosowanie statusów kontroli broń. Zawsze muszą być w dyspozycji procedury, które zapewnią natychmiastowe wprowadzenie systemu rezerwowego, gdyby okazało się, że kontrola nakazowa nie skutkuje, lub gdyby kontrola nakazowa nie była uznana za właściwą w stosunku do aktualnie przebiegającej operacji.

Obie metody kontroli przestrzeni powietrznej (ASC), nakazowa i proceduralna, muszą stanowić elementy wzajemnie się uzupełniające. Sytuacje operacyjne, ogólnie biorąc, mogą wymagać mieszanki obu metod. Stosowanie elektronicznych środków identyfikacji jest traktowane jako uzupełnienie kontroli proceduralnej.

Każdy dowódca, który dla wykonania powierzonej sobie misji żąda wykorzystania przestrzeni powietrznej, musi uczestniczyć w planowaniu takiego wykorzystania. W procesie planowania kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) powinny być uwzględniane żądania wszystkich dowódców.

Priorytety i cele przedstawione przez wyższego dowódcę NATO i każdego dowódcę operacyjnego, wraz z żądaniami lotniczych, lądowych i morskich dowódców podporządkowanych i afiliowanych, będą sumowane i przekazywane do wiadomości i wykorzystania w planie kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

W następnej kolejności zostaną przygotowane, przez dowódców podporządkowanych, plany szczegółowe, stanowiące odpowiedź na możliwość dostosowania planu dowódcy operacyjnego do wymogów odpowiednich, podległych tym dowódcom, obszarów. Następująca potem koordynacja tych planów szczegółowych przez władzę kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) jest wykonywana po to, aby zapewnić przestrzeganie priorytetów i zgodność z wytycznymi wyższego dowódcy NATO (MNC) i dowódcy operacyjnego, jak również z działaniami sąsiednich obszarów kontroli. Po wstępnym procesie planowania następuje ostateczne uaktualnienie głównego planu kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) i planów dowódców podporządkowanych; czynność ta będzie wykonywana w zależności od warunków, tak aby zapewnić planowi dynamikę i zdolność szybkiego reagowania.

Plan kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) będzie zawierać spis zakresów odpowiedzialności obszarowych i podobszarowych władz tej kontroli (ACA i SACA), oraz dodatkowo, szczegółowe określenie granic obszarów i podobszarów kontroli przestrzeni powietrznej (ASC). Plan kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) jest przygotowany przez władzę kontroli przestrzeni (ACA) i zatwierdzany przez dowódcę operacyjnego. Dla zapewnienia skuteczności kontroli przestrzeni powietrznej ważne znaczenie ma istnienie interfejsu (połączenia z obroną przeciwlotniczą. W planie kontroli przestrzeni powietrznej (ACP), są także: geograficzne rozmieszczenie broni i lokalizacja określonych typów operacji obrony przeciwlotniczej, jak również procedury służące identyfikacji obiektów latających.

Plan kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) powinien zostać uzgodniony (skoordynowany) z przedstawicielami państwa - gospodarza i działaniami lotnictwa cywilnego.

Ponadto plan ten powinien:

- określać środki kontroli przestrzeni powietrznej (ACM), jakie mają być stosowane w obszarze operacji i jak wiadomość o nich zostanie przekazana do wiadomości.
- przedstawić procedury służące celowi pełnej integracji zasobów, istniejących w urządzeniach wojskowej kontroli przestrzeni powietrznej, odpowiedzialnych za kontrolę obszarów wokół portów lotniczych.
- zawierać instrukcje dla wykonywania operacji kontroli przestrzeni powietrznej i obrony przeciwlotniczej w zdegradowanym środowisku C3.

Ciągłość kontroli

Dla zapewnienia ciągłości kontroli przestrzeni powietrznej w środowisku nieprzyjaznym lub zdegradowanym, obszarowe i podobszarowe władze kontroli przestrzeni (ACA i SACA)

ustanowią procedury przeniesienia swych uprawnień do sprawowania kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) na wyraźnie określone władze alternatywne. Przejmowałyby one to zadanie, gdyby przez władze ACA i SACA utracona została zdolność wywiązywania się z obowiązków dotyczących kontroli przestrzeni. Ta procedura przenoszenia uprawnień wymaga zatwierdzenia przez dowódcę operacyjnego.

Na etapie planowania i koordynowania operacji, w celu wykonania określonej misji, obszarowe i podobszarowe władze kontroli przestrzeni powietrznej (ACA/SACA) mogą przekazać przestrzeń powietrzna pod władanie innego dowódcy. W takiej sytuacji władza kontroli przestrzeni powietrznej w obszarze (ACA) wyznaczy czasowo tego dowódcę władzą kontroli przestrzeni dla odpowiedniej jej części i dokona z nim uzgodnień koordynacyjnych, które zapewnią, że zachowana będzie jedność działań i minimum interferencji wzdłuż granic z sąsiadami, uzgodnione będą procedury koordynacji wymiany informacji lotniczych, tryb udzielania zezwoleń dla statków powietrznych na wlot i wylot z sąsiednich obszarów oraz koordynacja ze służbami kontroli przestrzeni powietrznej (ASC).

Struktura systemu

Urządzenia zdolne do wykonywania funkcji kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) będą wzajemnie łączone interfejsami, przyłączane do środków łączności i integrowane z procedurami, tak aby utworzony został z nich system kontroli przestrzeni (ACS). Istnieje wymaganie identyfikacji tych elementów, których integracja tworzy normalnie system ogólny, wraz z elementami możliwymi do uzyskania spoza obszaru dowodzenia operacyjnego, takimi jak:

- a. Agencje/urządzenia kontroli (w celu włączenia elementów funkcjonujących na morzu i w powietrzu).
- b. Potencjał łącznościowy i automatyzacyjny.
- c. Urządzenia śledzenia i identyfikacji.
- d. Procedury mające zastosowanie zarówno do proceduralnych jak i nakazowych metod kontroli.

Centrum kontroli przestrzeni powietrznej (ACC)

Centrum kontroli przestrzeni powietrznej powinno, w wyznaczonym dla siebie obszarze odpowiedzialności, spełniać następujące funkcje i wykonywać wymienione zadania:

- a. Koordynować i zatwierdzać lub uchylać żądania zastosowania określonych środków kontroli przestrzeni (ACM).

b. Rozstrzygać spory związane z żądaniami środków kontroli przestrzeni powietrznej, a te, które na tym poziomie nie mogą być rozstrzygnięte, przedkładać swojej podobszarowej władzy (SACA) do ostatecznej decyzji. Problemy, których nie można będzie załatwić na tym poziomie, będą przedkładane do decyzji dowódcy regionalnego.

c. Przekazywać do wiadomości zainteresowanych, za pośrednictwem rozkazów o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO), informacje o wprowadzaniu do akcji (aktywizacji), wstrzymaniu działania (deaktywizacji) lub modyfikacji środków kontroli przestrzeni powietrznej (ACM).

d. Koordynować działania z dowódcami NATO lub dowódcami sił poszczególnych państw członkowskich, władzami kontroli przestrzeni powietrznej w sąsiadujących obszarach i, jeśli zachodzi taka potrzeba, z innymi agencjami.

Funkcjonowanie systemu kontroli przestrzeni powietrznej

a. **Żądanie środka kontroli przestrzeni powietrznej (ACMREQ).** Każdy dowódca, sprawujący kontrolę nad obiektami latającymi, które korzystają z przestrzeni powietrznej, musi nieustannie myśleć z wyprzedzeniem, tak aby mógł w każdej chwili określić swe wymagania co do przestrzeni powietrznej. Władza kontroli przestrzeni (ACA) musi jednak być przygotowana, gdy wymaga tego zmieniająca się sytuacja na polu bitwy, na koordynowanie nieoczekiwanych żądań, i to w czasie znacznie krótszym niż normalnie. Dla przykładu: dowódca lądowy może planować operację, wymagając zastrzeżenia przestrzeni powietrznej dla wsparcia lotniczego, artyleryjskiego i moździerowego. Dowódcy lotniczy, którzy otrzymają zadanie operacji ofensywnych będą żądać korytarzy lub tras, wiadomość o których może być przekazana do wiadomości sił własnych. Na niższych poziomach formacje i jednostki mogą mieć wymagania odnośnie przestrzeni powietrznej bardziej zlokalizowane. Aby zaspokoić ich potrzeby operacyjne, podporządkowani i afiliowani dowódcy lotniczy, lądowi i morscy, będą przedkładać obszarowej władzy kontroli przestrzeni (ACA) żądania ustanowienia, aktywizacji i deaktywizacji środków kontroli przestrzeni (ACM) i/lub związanych z nimi procedur. Sztab władzy kontroli przestrzeni (ACA) będzie korelował te wszystkie żądania i próbował rozwiązać możliwe sprzeczności żądań. Jeśli na poziomie władzy obszarowej (ACA) i zainteresowanych użytkowników przestrzeni sprzeczności te nie będą mogły być usunięte, sprawa powinna zostać przedstawiona do rozstrzygnięcia przez dowódcę operacyjnego. Żądania środków kontroli przestrzeni powietrznej (ACMREQ) będą przedkładane przy użyciu formularza opisanego w APP-8.

b. **Rozkaz o kontroli powietrznej.** Po skorelowaniu wszystkich żądań i rozwiązaniu sytuacji konfliktowych władza kontroli przestrzeni (ACA) przekaże do wiadomości informacje o

aktywizacji zaplanowanych wcześniej środków kontroli przestrzeni powietrznej (ACM) i procedurach, wprowadzeniu środków i procedur nowych, jak również rozpowszechni inne informacje dotyczące kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) przez wydanie rozkazu o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO). Środki kontroli przestrzeni i procedury są normalnie do dyspozycji przez czas równy okresowi ważności rozkazu ACO. Dla takich misji lotniczych, które wymagają wcześniejszego zaplanowania jeszcze w czasie pokoju, jak również dla uwzględnienia sytuacji powstałych w następstwie nagłego ataku, odpowiednia władza kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) wyda rozkazy stałe (ACO lub SACO).

c. **Wydawanie rozkazów o kontroli przestrzeni powietrznej.** System kontroli przestrzeni powietrznej będzie nieskuteczny, dopóki informacja o kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) nie zostanie rozprowadzona we właściwym czasie do tych wszystkich, którzy jej potrzebują, a w szczególności do tych, którzy są odpowiedzialni za faktyczne użycie broni, do załóg latających, którym powierzone zostają misje powietrzne oraz do władz obszarów sąsiadujących. Rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO) może być depeszą długą i skomplikowaną, zaś informacje, na które czekają poszczególne jednostki, mogą nie od razu być oczywistymi. Dlatego właśnie rozkazy ACO muszą być przekazywane odpowiednio przed czasem wejścia ich w życie, tak aby szczegółowe informacje mogły zostać „wyłuskane” z całości tekstu i we właściwym czasie skierowane w dół łańcucha dowódczego. Władza kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) musi jednak być przygotowana, jeśli wyniknie to z przebiegu operacji, na rozpowszechnianie ograniczonych modyfikacji do już realizowanych rozkazów kontroli przestrzeni (ACO).

Środki kontroli przestrzeni powietrznej

Dowódca operacyjny dokona wyboru tych środków kontroli przestrzeni powietrznej (ACM), które będą najbardziej właściwymi dla podległego mu obszaru odpowiedzialności i realizowanej misji. Jeśli zajdzie potrzeba, może on określać środki dodatkowe. Szczegóły będą podawane w planie kontroli przestrzeni (ACP). Podana poniżej lista obejmuje środki kontroli (ACM), przewidywane do uwzględniania w planowaniu i funkcjonowaniu kontroli przestrzeni powietrznej:

a. **Trasy lotnicze (AR).** Trasy lotnicze są to dwukierunkowe drogi powietrzne ustanawiane, tam gdzie zachodzi taka potrzeba, dla przeprowadzania statków powietrznych przez tyłowe obszary działania obrony przeciwlotniczej z minimum ryzyka. Trasy lotnicze (AR) będą wykorzystywane tylko przez ruch lotniczy nieoperacyjny i związany ze wspieraniem operacji,

np. przez samoloty mostu powietrznego z posiłkami, czy też samoloty transportu lokalnego i dalszego.

Planowane wcześniej trasy lotnicze (AR) są dostosowane głównie do istniejącej w czasie pokoju struktury korytarzy służb kontroli ruchu lotniczego (ATS), opisanej w krajowych publikacjach informacji lotniczych (AIP).

Poziome i pionowe wymiary tras lotniczych (AR) będą publikowane w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

Krajowe służby kontroli ruchu lotniczego będą kontynuować sprawowanie usług kontroli na rzecz statków powietrznych lecących po trasach lotniczych (AR).

Żądania uruchomienia dodatkowych tras lotniczych (AR) muszą być kierowane do własnych lub afiliowanych ośrodków kontroli przestrzeni powietrznej (ASCC).

Informacje o uruchamianych trasach lotniczych (AR) będą zamieszczane w rozkazach o kontroli przestrzeni (ACO).

b. Strefa obrony bazy (BDZ). Strefy obrony bazy są ustanawiane wokół baz lotniczych dla zwiększenia skuteczności lokalnych, naziemnych systemów obrony przeciwlotniczej.

Strefy obrony baz, ustanowione wcześniej, będą opisane w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

Żądania aktywizacji stref obrony baz (ABDZ) muszą być kierowane do własnych lub afiliowanych ośrodków kontroli przestrzeni powietrznej (ACC).

Informacje o aktywizacji stref obrony baz (BDZ) będą zamieszczane w rozkazach o kontroli przestrzeni (ACO).

Dla stref obrony baz (BDZ) zostają ustalone specjalne procedury wlotu i wylotu oraz identyfikacji (IFF).

c. Poziom koordynacji (CL). Poziom koordynacji jest doradczym środkiem ustanawianym dla zwiększenia zasobu wiedzy załóg latających o istniejących na małych wysokościach kontrowersjach między ruchem statków powietrznych szybkich i wolnych.

Wysokość poziomu koordynacji (CL) będzie podawana w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

Ruch wolnych statków powietrznych będzie odbywał się poniżej poziomu koordynacji (CL), natomiast ruch statków powietrznych szybkich - zazwyczaj powyżej tego poziomu.

d. Strefa kontroli przestrzeni powietrznej o wysokim zagęszczeniu (HIDACZ).

Strefa kontroli przestrzeni powietrznej o wysokim zagęszczeniu jest tą jej częścią, która znajduje się nad obszarem geograficznym stosowanym dla koordynacji operacji lotniczych i lądowych.

Informacje o planowanych wcześniej strefach HIDACZ będą publikowane w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

Żądania aktywizacji stref HIDACZ muszą być kierowane do własnych lub afiliowanych ośrodków kontroli przestrzeni powietrznej (ACC).

Jeśli w planie kontroli przestrzeni nie będzie podane inaczej, informacje o aktywnych strefach HIDACZ będą publikowane w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

Podana do wiadomości informacja o takich strefach powinna zawierać:

- wymiary pionowe i poziome;
- władzę kontrolującą;
- czasy aktywizacji;
- częstotliwości radiowe.

e. **Niska trasa tranzytowa (LLTR)**. Niskie trasy tranzytowe są to dwukierunkowe drogi powietrzne przeprowadzone przez wysunięte obszary, w których rozwinięte są własne siły. Niskie trasy tranzytowe (LLTR) powinny unikać przebiegu przez strefy broni wolnej (WFZ) i strefy obrony bazy (BDZ).

Na trasy tranzytowe (LLTR) mogą łączyć się z korytarzami tranzytowymi lub występować samodzielnie.

Poziome i pionowe wymiary niskich tras tranzytowych (LLTR) będą publikowane w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

Żądania uruchomienia niskich tras tranzytowych (LLTR) muszą być przekładane we własnych lub afiliowanych ośrodkach kontroli przestrzeni powietrznej (ACC).

Informacje o uruchomionych niskich trasach tranzytowych (LLTR) będą publikowane w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

f. **Strefa operacji ograniczonych (ROZ)**. Strefy operacji ograniczonych są ustanawiane w celu zarezerwowania przestrzeni powietrznej dla działań specjalnych, w których liczba wykonujących operacje użytkowników przestrzeni jest ograniczona do jednego lub więcej (np. orbitalne strefy uzupełniania paliwa z latających tankowców, strefy wyczekiwania przed podejściem, strefy lądowań i zrzutów itp.).

Informacje o planowanych wcześniej strefach operacji ograniczonych będą publikowane w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

Żądania aktywizacji stref operacji ograniczonych (ROZ) muszą być przedkładane we własnych lub afiliowanych ośrodkach kontroli przestrzeni powietrznej (ACC).

Informacje o uruchomionych (zaktywizowanych) strefach operacji ograniczonych (ROZ) będą publikowane w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

Jeśli w planie kontroli przestrzeni (ACP) nie będzie podane inaczej, przekazana do wiadomości informacja o takich strefach powinna zawierać:

- wymiary pionowe i poziome;
- zastosowanie (przeznaczenie);
- czasy aktywizacji;
- władzę kontrolującą i częstotliwości (jeśli trzeba).
- ograniczenia w stosunku do innych użytkowników przestrzeni powietrznej, np. status kontroli broni (WCS).

g. **Bezpieczne pasmo (SL).** Bezpieczne pasmo jest ustanawiane dla przeprowadzania statków powietrznych z miejsca startu lub lądowania. Bezpieczne pasma (SL) mogą być również stosowane do łączenia zaktywizowanych tras i korytarzy.

Wymiary bezpiecznych pasm będą określone w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

Informacje o planowanych wcześniej bezpiecznych pasmach będą publikowane w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

Bezpieczne pasma (SL), zawarte w stałym rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej (SACO), są aktywizowane automatycznie po wprowadzeniu w życie planów kontroli przestrzeni; w stosunku do nich nie wymaga się zatem stawiania żądań.

Zaktywizowane (czynne) bezpieczne pasma (SL) będą wymienione w rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

Po odlocie lub przy powrocie statki powietrzne są obowiązane trzymać się pasm bezpiecznych (SL), dostosowując się, w razie potrzeby, do miejscowych procedur dodatkowych.

h. **Korytarz specjalny (SC).** Korytarze specjalne zostają ustanowione dla spełnienia specjalnych wymagań trasowych, związanych z realizowanymi misjami.

Żądania uruchomienia korytarzy specjalnych (SC) muszą być przedkładane we własnych lub afiliowanych ośrodkach kontroli przestrzeni powietrznej (ACC).

Informacje o uruchomionych korytarzach specjalnych będą publikowane w rozkazach kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

Przekazana do wiadomości informacja o takich korytarzach powinna zawierać:

- przebieg trasy wyrażony oznakowaniem lub łatwymi do identyfikacji wielkościami odniesienia;

- wymiary pionowe i poziome;
- okresy aktywizacji;
- jeśli trzeba - wskazanie użytkowników.

i. Czasowe trasy minimalnego ryzyka (TMRR). Czasowe trasy minimalnego ryzyka są ustanawiane dla przeprowadzenia ruchu lotniczego między niskimi trasami tranzytowymi (LLTR) lub między tylną granicą obszaru wysuniętego i jego obszarami operacyjnymi, w celu udzielenia bezpośredniego wsparcia operacjom lądowym. Czasowe trasy minimalnego ryzyka (TMRR) mogą również być ustanawiane między lądowiskami statków powietrznych i ich obszarami operacyjnymi tych statków, lub dla zaspokojenia potrzeb większych operacji w obszarze korpusu armii.

Ze względu na krótki czas, jaki jest wymagany dla zadaniowej aktywizacji czasowych tras minimalnego ryzyka, w rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO) wzmianki o nich nie będzie.

Czasowe trasy minimalnego ryzyka (TMRR) będą tworzone na drodze bezpośredniego porozumienia między stosownymi agencjami na poziomie korpusu armii.

Plany kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) muszą odzwierciedlać odpowiedni mechanizm koordynacji i tryb upowszechniania informacji o zaktywizowanych czasowych trasach minimalnego ryzyka (TMRR).

Do korzystania z uruchomionych (aktywnych) czasowych tras minimalnego ryzyka (TMRR) uprawnione są tylko obiekty latające wykonujące określone zadania.

j. **Okno czasowe (TS).** Okno czasowe (TS) jest okresem czasu, w którym pewne działania lotnicze, odbywające się w przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, zostają zawieszane po to, aby innym użytkownikom zapewnić większą swobodę operacji. Na końcu tego okresu zawieszenie zostaje zniesione automatycznie.

Przekazana do wiadomości informacja o oknie czasowym powinna zawierać:

- wymiary poziome (powierzchnie, promień);
- wymiary pionowe (wysokość, wzniesienia, poziomy lotu);
- zawieszony system użytkownika;
- okres zawieszenia.

Informacja o ustanowieniu okna czasowego (TS) może być rozpowszechniona rozkazem o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO) lub rozkazem taktycznym. Jeśli zostanie opublikowana w rozkazach taktycznych, to przed zrealizowaniem okna czasowego (TS) ze strony

wszystkich systemów, których dotyczy zawieszenie, muszą być uzyskane potwierdzenia otrzymania informacji.

k. Korytarz tranzytowy (TC). Korytarze tranzytowe są to dwukierunkowe drogi powietrzne ustanowione dla przeprowadzania statków powietrznych przez obszary działania obrony przeciwlotniczej, jeśli trzeba również w strefie tyłowej, z zachowaniem minimum ryzyka.

Informacje o planowanych wcześniej korytarzach tranzytowych (TC) będą publikowane w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) wraz z ich poziomymi i pionowymi wymiarami.

Dla ruchu lotniczego odbywającego się w korytarzu tranzytowym (TC) usługi kontroli ruchu lotniczego normalnie wykonywane nie będą.

Żądania uruchomienia korytarzy tranzytowych (TC) muszą być przedkładane we własnych lub afiliowanych ośrodkach kontroli przestrzeni.

Informacje o uruchomionych korytarzach tranzytowych (TC) będą publikowane w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

l. Poziom trawersowy (TL). Poziomy trawersowe są specyficznymi poziomami, na których statek powietrzny może, jeśli zachodzi taka potrzeba, pokonać tranzytem obszar tyłowy. Informacja o nich jest przekazywana do wiadomości dla poprawienia efektywności systemów obrony przeciwlotniczej przez dostarczenie dodatkowego elementu rozróżnienia sprzętu własnego.

Poziom trawersowy (TL) będzie stosowany w połączeniu z korytarzami tranzytowymi (TC), tak jak jest to opisane w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

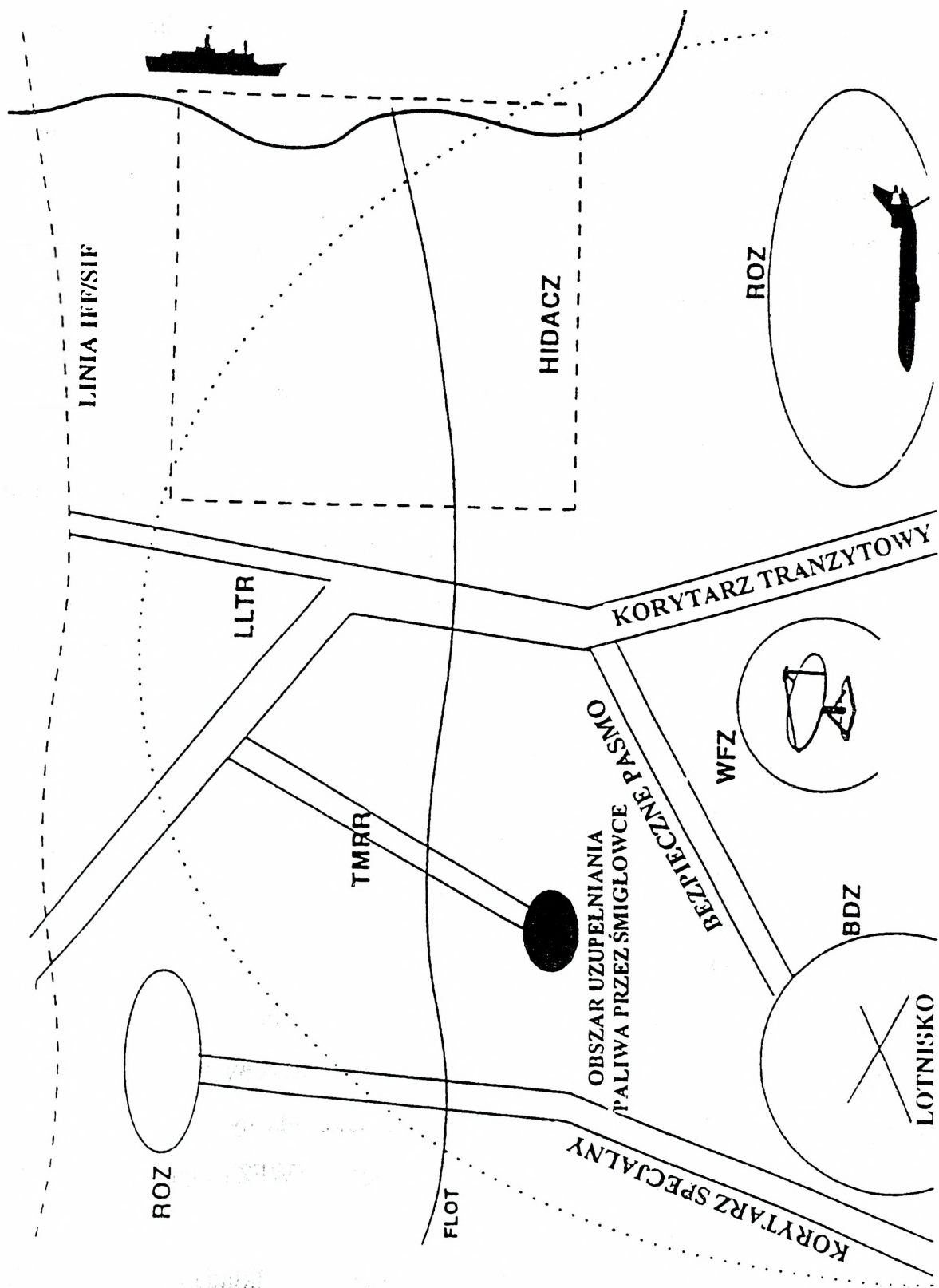
Informacja o czynnych (zaktywizowanych) poziomach trawersowych będzie opublikowana w rozkazie o kontroli przestrzeni (ACO).

m. Strefa broni wolnej (WFZ). Strefy broni wolnej są ustanawiane wokół kluczowych obiektów lub urządzeń, które zasługują na specjalną ochronę przez bazowaną na ziemi obronę przeciwlotniczą, ale nie są bazami lotniczymi, gdzie ogień broni może być otwierany w stronę każdego dowolnego celu nie zidentyfikowanego pozytywnie jako własny.

Informacje o planowanych wcześniej strefach broni wolnej (WFZ) będą publikowane w planach kontroli przestrzeni powietrznej (ACP).

Żądania uaktywniania stref broni wolnej (WFZ) muszą być przedkładane we własnych lub afiliowanych ośrodkach kontroli przestrzeni.

Informacje o uaktywnionych strefach broni wolnej (WFZ) będą publikowane w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).



Rys. 27. Łądowe środki kontroli przestrzeni powietrznej

Jeśli w planach kontroli przestrzeni powietrznej nie określono inaczej, przekazana do wiadomości informacja o strefach WFZ powinna zawierać:

- wymiary pionowe i poziome;
- władzę kontrolującą i częstotliwość.

Morskie środki kontroli przestrzeni powietrznej

W środowisku morskim stosowane są dodatkowe środki kontroli przestrzeni powietrznej (ACM):

- a. strefa atakowania przez pociski (MEZ);
- b. strefa graniczna (COZ);
- c. strefa atakowania przez samoloty myśliwskie (FEZ);
- d. bezpieczny zasięg identyfikacji (ISR);
- e. sektor bezpieczeństwa;
- f. sektor zbliżania;
- g. strefa kontroli okrętów (SCZ);
- h. brama przekazywania;
- i. brama wlotowa/wylotowa;
- j. brama sygnałowa;
- k. zastrzeżenie wysokości (ALTREV).

Kontrola przestrzeni powietrznej i koordynacja w operacjach morskich

Ze względu na środowisko, w którym operują siły morskie, istnieje dla niego wiele metod kontroli i koordynacji przestrzeni powietrznej, funkcjonujących w połączeniu z metodami już opisanymi w niniejszej publikacji.

Koncepcja kontroli przestrzeni powietrznej w operacjach morskich. Pełniący obowiązki władzy kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) wyższy dowódca NATO ponosi odpowiedzialność za kształt planu kontroli przestrzeni (ACP) oraz za koordynację między wyższymi dowódcami podporządkowanymi (MSC) i innymi wyższymi dowódcami NATO. Kontrola przestrzeni jest osiągana przez możliwie wczesne przekazywanie planów na poziom dowódców podobszarów i rozpowszechnienie ich poprzez morską strukturę dowodzenia i kontroli. Aby zapewnić niezbędną elastyczność, szczegółowe planowanie, koordynacja i wykonawstwo będzie osiągane albo na poziomie głównego dowódcy podporządkowanego (PSC) albo na poziomie floty (zespołu uderzeniowego/grupy uderzeniowej) (TF/GF). Morskie metody kon-

troli przestrzeni powietrznej (ASC) i morskie środki kontroli przestrzeni (MACM) będą normalnie stosowane tylko wewnątrz ściśle określonego obszaru, zwanego obszarem koordynacji sił powietrznych (FACA). Gdy ustanowiony zostanie obszar FACA, oficer - dowódca taktyczny (OTC) staje się odpowiedzialny za koordynację pracy morskich środków kontroli przestrzeni powietrznej (MACM) z pracą innych środków kontroli (ACM) lub władzami kontroli przestrzeni (ASC), które mogą funkcjonować w tym samym lub sąsiadującym obszarze. Podsumowując: dla zaplanowania, kontroli i koordynacji korzystania z przestrzeni powietrznej w operacjach morskich i dla skutecznego przekazu informacji o tym, muszą być wykorzystane następujące elementy:

a) określenie poziomów planu kontroli przestrzeni powietrznej (ACP) i wyższego dowódcy NATO.

b) szczegółowe zaplanowanie wstępne na poziomie wyższego dowódcy podporządkowanego (MSC);

c) zdefiniowanie funkcji i zakresu odpowiedzialności na poziomie głównego dowódcy podporządkowanego (PSC) lub poziomu floty (zespołu uderzeniowego grupy uderzeniowej) (TF/TG);

d) metody kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) stosowane w marynarce;

e) morskie środki kontroli przestrzeni powietrznej.

Odpowiedzialność za kontrolę przestrzeni powietrznej w siłach morskich. Zakres obowiązków i odpowiedzialności, związanych z kontrolą przestrzeni powietrznej w rejonie operowania sił morskich, jest ustalana w sposób podany poniżej (pełny wykaz obowiązków i zakresów odpowiedzialności znajduje się w dokumencie ATP-1 (C):

a. **Oficer - dowódca taktyczny (OTC).** Oficer - dowódca taktyczny (OTC) ponosi ogólną odpowiedzialność za kontrolę przestrzeni powietrznej (ASC) w obszarze swego zainteresowania i kompetencji. Z zasady deleguje on jednak odpowiedzialność za szczegółowe planowanie i realizację kontroli przestrzeni (ASC) na dowódcę walki z lotnictwem i na koordynatora lotniczego.

b. **Dowódca walki z lotnictwem (AAWC).** Dowódca walki z lotnictwem ponosi odpowiedzialność za planowanie i przebieg bitwy lotniczej, łącznie z użyciem obiektów latających, stanowiących narzędzie walki z lotnictwem (AAW). Dowódca walki z lotnictwem (AAWC) kształtuje politykę koordynacji wykorzystywania obszaru koordynacji morsko-powietrznej (FACA) w tej materii jest wspierany przez wyznaczonego koordynatora lotniczego (AC), który plan koordynacji realizuje. Dwaj inni dowódcy bojowi, dowódca walki z obiektami nawod-

nymi (ASUWC) i dowódca walki z okrętami podwodnymi (ASUWC), wyznaczają, zachowując zgodność z ogólnym planem koordynacji z lotnictwem, zadania dla samolotów i śmigłowców, jakie są zaangażowane w ich obszarach.

c. **Koordynator lotniczy (AC).** Koordynator lotniczy (AC) jest wykonawcą planu koordynacyjnego wewnątrz obszaru FACA. Obowiązki i odpowiedzialność koordynatora lotniczego (AC) obejmują ustanowienie takich środków koordynacyjnych wewnątrz przestrzeni powietrznej i w ramach operujących w niej sił, jakie są niezbędne dla koordynacji, kontroli i monitorowania całego ruchu lotniczego wewnątrz obszaru FACA, tak aby zapewnione były separacje wysokościowe i poziome i, w razie konieczności, kontrola tego ruchu. Gromadzi on również informacje napływające z przestrzeni powietrznych poszczególnych państw i z przestrzeni międzynarodowej, a także dane o ograniczeniach, które mogą wpływać na sytuację sił morskich.

d. **Koordynator zasobów lotniczych (AREC).** Koordynator zasobów lotniczych (AREC) kieruje we właściwe miejsca plan rozkazów z zadaniami dla lotnictwa (ATO/FLIGHT), tak aby spełnić zadaniowe wymagania dowódców bojowych (AAWC, ASUWC, ASWC). Jeśli siły morskie są podporządkowane wspólnemu dowództwu na lądzie, koordynator AREC jest wykonawcą wspólnych rozkazów o zadaniach dla lotnictwa (ATO), zapewniającym brak konfliktów z rozkazem o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

e. **Dyspozytor sił (FM).** Dyspozytora sił (FM) powołuje zazwyczaj dowódca walki z lotnictwem (AAWC). Szczególnym zadaniem dyspozytora jest identyfikacja i kontrola wszystkich statków powietrznych, przybywających tranzytem do floty (sił morskich) z lądu. Po przechwyceniu statków powietrznych dyspozytor będzie przekazywać kontrolę nad nimi do odpowiedniego dowódcy bojowego, tak aby mogły wykonać swoje zadania. Dyspozytor sił (FM) również kieruje ruchem statków powietrznych opuszczających rejon floty i dokonuje ich przekazania do kontroli na brzegu.

Morskie metody kontroli przestrzeni powietrznej:

a. W morskiej kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) stosowane są następujące metody koordynacji z lotnictwem:

- 1) Morskie metody i procedury identyfikacji.
- 2) Morskie metody i procedury identyfikacji broni.
- 3) Morskie środki koordynacji w przestrzeni powietrznej (MACM).

b. Morskie metody kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) są stosowane tylko w obrębie wyznaczonych obszarów koordynacji lotniczej (FACA). FACA jest to obszar otaczający flotę,

wewnątrz którego, dla zapobieżenia wzajemnej interferencji między wszystkimi własnymi obiektami pływającymi i latającymi, oraz ich systemami broni, wymagane są specjalne środki koordynacji z lotnictwem.

Morskie metody i procedury identyfikacji. Aby ułatwić identyfikację statku powietrznego jako SWOJEGO, w jednostkach morskich stosowanych jest wiele metod i procedur.

a. **Procedury przekazywania.** Gdy dochodzi do przekazywania kontroli nad statkiem powietrznym z jednej agencji do drugiej, zastosowana procedura powinna umożliwiać wyraźne przekazanie kontroli do nowej agencji (wraz z odpowiedzialnością za bezpieczeństwo operacji statku powietrznego) i jednoznaczne zidentyfikowanie statku powietrznego w chwili przejmania kontroli. Procedury przekazywania kontroli mogą być podzielone na dwie kategorie, szczegółowo opisane w dokumencie ATP-34(B):

- 1) Przekazywanie radarowe.
- 2) Przekazywanie nieradarowe.

Przekazywanie jest dokonywane przy użyciu następujących morskich środków kontroli przestrzeni powietrznej (MACM):

- 1) Brama przekazywania.
- 2) Brama wlotowa.
- 3) Brama wylotowa.
- 4) Brama sygnałowa.
- 5) Bezpieczny zasięg identyfikacji.
- 6) Korytarz zbliżania.
- 7) Punkt bezpieczeństwa identyfikacji.
- 8) Strefa kontroli okrętów.

b. **Procedury identyfikacji.** Procedury identyfikacji wynikają albo ze standardowych zasad identyfikacji statków powietrznych jako SWOJE, lub ze specjalnych kryteriów identyfikacyjnych zarządzonych przez oficera - dowódcę taktycznego (OTC) (lub delegowaną władzę), albo dowódcę obrony przeciwlotniczej. Specjalne kryteria identyfikacyjne i procedury są przekazywane do wiadomości w depe szach dowództwa walki z lotnictwem (OPTASK AAW). W braku kryteriów specjalnych powinno się stosować zasady standardowe.

Morskie metody i procedury koordynacji broni. Celem koordynacji broni jest upewnienie się, że wszystkie systemy broni są używane w taki sposób, aby:

- a. Żaden cel nie wtargnął w broniony obszar, nie będąc zaatakowanym.

- b. Skuteczność broni była zmaksymalizowana.
- c. Wzajemna interferencja była jak najmniejsza.
- d. Bezpieczeństwo własnych statków powietrznych było jak największe.

Metody koordynacji broni. W operacjach morskich istnieją dwie metody koordynacji broni:

a. **Koordynacja strefowa.** Typ koordynacji broni w obszarze koordynacji lotnictwa (FACA), w którym samoloty myśliwskie i rakiety SAM są stosowane w różnych strefach przestrzeni powietrznej, mając wewnątrz nich swobodę działania. Strefy są rozdzielone sektorowo, wysokościowo i w zależności od odległości od stosowanego punktu centralnego. Jest to w środowisku morskim normalna metoda koordynacji broni. Gdy dochodzi do koordynacji stref, ustanawiane są następujące morskie środki kontroli przestrzeni powietrznej (MACM):

- 1) Strefa atakowania przez pociski (MEZ).
- 2) Strefa graniczna (COZ).
- 3) Strefa atakowania przez samoloty myśliwskie (FEZ).
- 4) Sektor bezpieczeństwa.
- 5) Łuk pocisku.

b. **Koordynacja obszarowa.** Typ koordynacji broni w obszarze koordynacji lotnictwa (FACA), w którym samoloty myśliwskie, rakiety SAM i elektroniczne środki zakłócające (ECM) są stosowane w tej samej przestrzeni powietrznej. Strefy atakowania przez pociski (MEZ), strefy atakowania przez samoloty myśliwskie (FEZ) i strefy graniczne (COZ) nie są aktywizowane tak długo, dopóki dowódca walki z lotnictwem (AAWC) nie zarządzi inaczej. Koordynacja obszarowa jest stosowana tylko wtedy, gdy istnieje jasny obraz rozpoznania powietrznego, niezawodna jest łączność i koordynacja walki z lotnictwem.

Metody nakładania ograniczeń na użycie broni. Aby zapewnić bezpieczeństwo operacji własnych statków powietrznych wewnątrz obszaru koordynacji lotnictwa (FACA), stosowanie broni może być obłożone ograniczeniami. W tym celu podane zostają do wiadomości statusy kontroli broni (WCS) i rozkazy kontroli broni (WCO), albo zastosowane zostają depesze dotyczące atakowania celów (TEM), treść których znaleźć można w ATP 1(C), Vol.I lub w zbiorze morskich haseł (AAP-7). Ograniczenia użycia broni odnoszą się do statków powietrznych, rakiet SAM i broni strzeleckiej. Odmianami statusu kontroli broni (WCS) i rozkazu kontroli broni (WCO) są hasła:

- a. **BRONŃ WOLNA (WEAPONS FREE).** Można otwierać ogień do dowolnego celu, który nie został zidentyfikowany jako SWÓJ.
- b. **BRONŃ W POGOTOWIU (WEAPONS TIGHT).** Nie otwierać ognia dopóki cel nie zostanie zidentyfikowany jako OBCY.

c. **BRONŃ ZABEZPIECZONA (WEAPONS SAFE)**. Nie otwierać ognia / zaprzestać strzelania. Ogień może być otwarty tylko w samoobronie lub w odpowiedzi na wyraźny, formalny rozkaz.

d. **WSTRZYMAĆ OGIENŃ (HOLD FIRE)**. Nie otwierać ognia / zaprzestać strzelania (lejące już pociski muszą zostać zniszczone).

e. **ZAPRZESTAĆ STRZELANIA (CEASE FIRE)**. Nie otwierać ognia / zaprzestać strzelania (lejącym już pociskom można pozwolić na kontynuowanie przechwycenia celu).

Morskie środki kontroli przestrzeni powietrznej

STREFA ATAKOWANIA PRZEZ POCISKI (MEZ) (MISSILE ENGAGEMENT ZONE)

W środowisku morskim istnieją dwa typy stref atakowania przez pociski (MEZ):

a. **Standardowa strefa atakowania przez pociski SAM (MEZ)**. Określona przestrzeń powietrzna, w której, przy statusie kontroli broni (WCS) „Broń wolna”, okręty mają automatycznie pełną swobodę otwierania ognia w stronę każdego celu, który narusza strefę, chyba, że zostanie zidentyfikowany jako swój, przestrzega procedur kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) lub gdy dowódca walki z lotnictwem (AAWC) wyda inne dyspozycje.

b. **Cicha strefa atakowania przez pociski SAM (SSMEZ)**. Określona przestrzeń powietrzna, podana do wiadomości w depeszy dowództwa walki z lotnictwem (OPTASK AAW), w której:

- Okręty pozostają ukryte.
- Status kontroli broni staje się automatycznie **BRONŃ WOLNA**.
- Żadnemu swojemu statkowi powietrznemu nie wolno wlatywać do cichej strefy atakowania przez pociski SAM (SSMEZ), w wyjątkiem tych samolotów wczesnego ostrzegania (AEW) oraz samolotów i śmigłowców do zwalczania okrętów podwodnych (ASW) i pływających obiektów nawodnych (ASUW), od których wymaga się operowania w strefie SSMEZ, pod warunkiem spełnienia następujących warunków:

- okręty z raketami SAM są ostrzeżone o wykonywanej misji;
- statki powietrzne znajdują się pod nakazową kontrolą;
- trasy statków powietrznych są śledzone w sposób ciągły a informacje o ich pozycjach są transmitowane łączami danych;
- zabezpieczenie łącz między jednostką dostarczającą dane i okrętem z raketami SAM jest niezawodne.

- W cichej strefie atakowania przez pociski SAM (SSMEZ) nie ustanawia się sektorów bezpieczeństwa.

STREFA GRANICZNA (COZ) (CROSSOVE ZONE)

Strefa graniczna (COZ) stanowi tę część przestrzeni powietrznej poza strefą atakowania przez pociski (MEZ), do której wolno wlatywać patrolom bojowym (CAP), gdy uczestniczą w „gorącym” pościgu dla zakończenia przechwycenia. Do uzyskania kontaktu bojowego samoloty patrolu bojowego (CAP) muszą w strefie granicznej mieć do dyspozycji czas liczony w sekundach.

Strefa graniczna (COZ) z zasady rozciąga się 15 mil morskich poza strefę atakowania przez pociski (MEZ).

Informacja o strefie granicznej (COZ) jest przekazywana do wiadomości w depeszy dowództwa walki z lotnictwem (OPTASK AAW).

STREFA ATAKOWANIA PRZEZ SAMOLOTY MYŚLIWSKIE (FEZ) (FIGHTER ENGAGEMENT ZONE)

Strefa atakowania przez samoloty myśliwskie (FEZ) jest przestrzenią powietrzną, rozciągającą się poza strefą graniczną aż do granic określonych przez oficera-dowódcę taktycznego (OTC) lub dowódcę walki z lotnictwem (AAWC), w której samoloty myśliwskie mają swobodę rozpoznawania i atakowania nieprzyjacielskich celów latających.

Wielkość strefy FEZ jest określana, do jej zewnętrznych granic, promieniem zaczynającym się w środkowym punkcie floty.

SEKTOR BEZPIECZEŃSTWA (SAFETY SECTOR)

Sektorem bezpieczeństwa jest ten wycinek przestrzeni, w którym statki powietrzne są bezpieczne od ataku przez własne samoloty myśliwskie lub broń przeciwlotniczą. Służy on do umożliwienia statkom powietrznym realizacji zbliżania lub powrotu do sił morskich.

Sektory bezpieczeństwa są określane przez dowódcę walki z lotnictwem (AAWC), a informacja o nich powinna zawierać:

- a. Środkowy punkt floty.
- b. Długość.
- c. Kierunek.
- d. Szerokość.
- e. Pasma wysokości.
- f. Czas.

Sektory powinny być wyznaczone i ponumerowane przez dowódcę walki z lotnictwem (AAWC). Sektory te są zazwyczaj bezczynne („uśpione”) do chwili ich zaktywizowania.

ŁUK POCISKU (MISSILE ARC)

Łukiem pocisku jest wycinek kołowy o kącie 10 stopni (lub innym wyznaczonym) wycelowanym na kierunku celu i rozciągający się do maksymalnego zasięgu rakiet SAM. Łuk pocisku jest ustanawiany, gdy system SAM wchodzi w kontakt z celem i gdy nie ma już w jego granicach żadnego własnego statku powietrznego; status kontroli broni w łuku pocisku przechodzi wtedy na poziom BRONŃ WOLNA.

STREFA KONTROLI WOKÓŁ OKRĘTÓW (SCZ) (SHIP CONTROL ZONE)

Strefa kontroli okrętów (SCZ) jest obszarem aktywizowanym w sąsiedztwie okrętu, z którego operują statki powietrzne, do którego nawet własne samoloty i śmigłowce nie mogą wlatywać bez zezwolenia.

BRAMA PRZEKAZYWANIA (HAND-OVER GATE)

Brama przekazywania jest punktem, w którym kontrola nad statkiem powietrznym, jeśli stosowane jest przekazywanie radarowe, przechodzi z rąk jednego kontrolera do drugiego.

BRAMA WLOTOWA /WYLOTOWA (ENTRY/EXIT GATE)

Brama wlotowa/wylotowa jest punktem, do którego kierowany jest statek powietrzny dla rozpoczęcia tranzytowej fazy lotu z lotniska na lądzie do floty na morzu, lub odwrotnie.

BRAMA SYGNAŁOWA (DYSPOZYTORSKA) (MARSHALLING GATE)

Brama sygnałowa (dyspozytorska) jest to punkt, do którego statki powietrzne lecą, po starcie lub przed lądowaniem, dla potrzeb kontroli ruchu lotniczego przed rozpoczęciem tranzytowej fazy lotu.

BEZPIECZNY ZASIĘG IDENTYFIKACJI (ISR) (IDENTIFICATION SAFETY RANGE)

W operacjach morskich bezpiecznym zasięgiem identyfikacji (ISR) jest minimalna odległość, na którą statek powietrzny, nie będąc pozytywnie rozpoznany jako SWÓJ, może zbliżyć się do floty (TF/TG), w celu upewnienia się, że flota nie pomyli go z OBCYM.

Bezpieczny zasięg identyfikacyjny (ISR) jest podawany do wiadomości w rozkazie operacyjnym lub stosownej depeшы taktycznej.

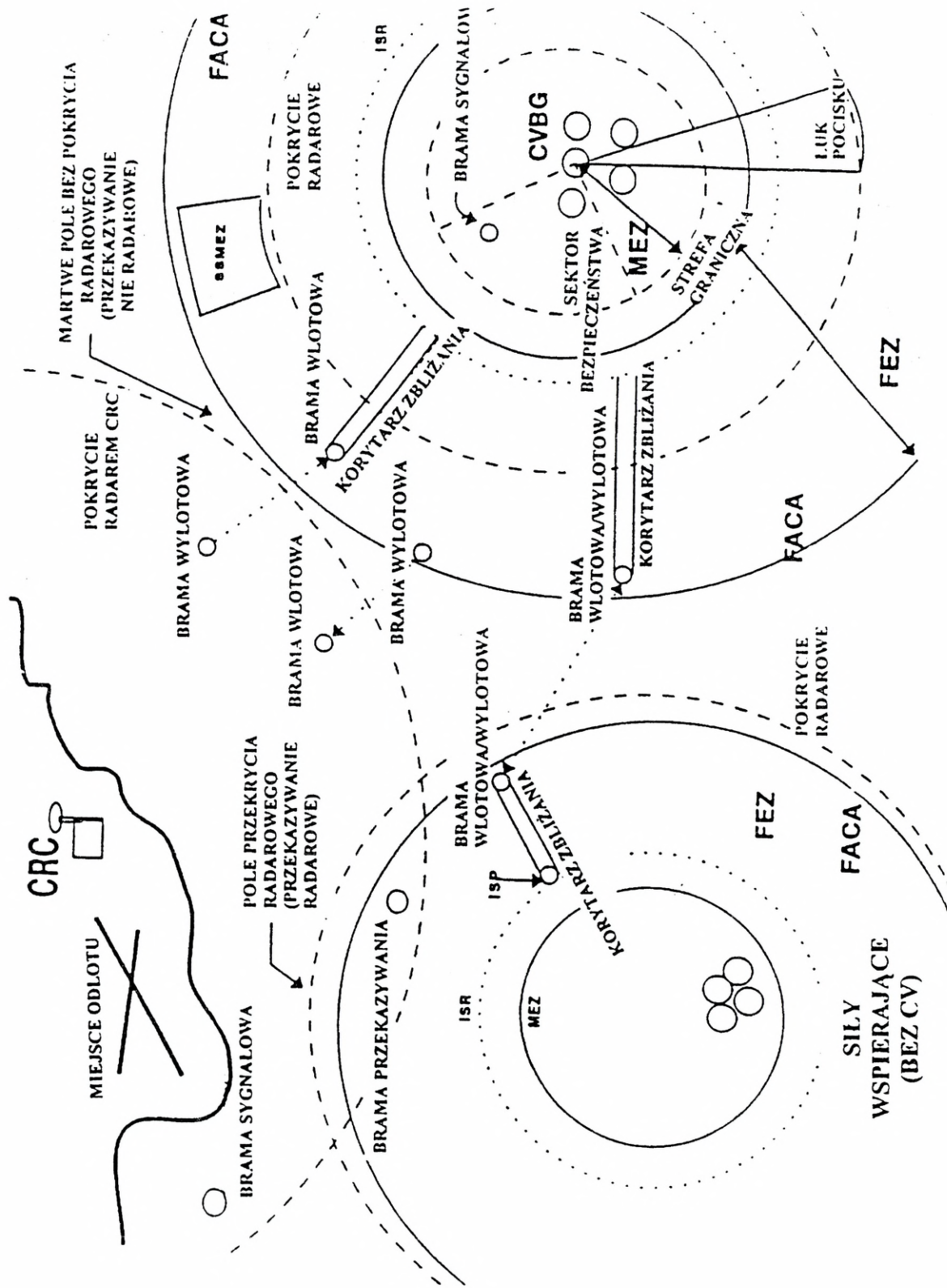
KORYTARZ ZBLIŻENIA (APPROACH CORRIDOR)

Korytarz zbliżania jest ustanawiany dla zapewnienia bezpiecznego przejścia bazowanych na lądzie statków powietrznych, dołączających do floty (TF/TG) lub od niej odlatujących.

Korytarz bezpieczeństwa jest zazwyczaj ustanawiany na linii łączącej BRAMĘ WLOTOWĄ/WYLOTOWĄ z centrum dyspozycyjnym floty lub wzdłuż wektora jej pozycji i zamierzonego ruchu (PIM).

PUNKT BEZPIECZEŃSTWA IDENTYFIKACJI (ISP) (IDENTIFICATION SAFETY POINT)

Punktem bezpieczeństwa identyfikacji (ISP) jest punkt, w którym statek powietrzny, dołączający do floty, będzie próbować nawiązać dwustronną łączność z jednostkami nawodnymi i rozpocząć procedury identyfikacji.



Rys. 28. Morskie środki kontroli przestrzeni powietrznej

ZAKOŃCZENIE

Siły Powietrzne NATO są dynamicznie rozwijającym się rodzajem sił zbrojnych. Z tego względu treści zawarte w niniejszym opracowaniu wymagać będą ciągłej weryfikacji. Dotyczy to zwłaszcza doskonalenia procedur i środków dowodzenia, rozwiązań organizacyjnych w zakresie Sił Reagowania, relacji między stałymi i narodowymi elementami struktur Sił Powietrznych NATO.

Pełne zrozumienie zagadnień operacyjnego i taktycznego użycia SP NATO wymaga równoległych i w miarę szczegółowych studiów w zakresie struktur, zasad i procedur dowodzenia tymi siłami. Bez takich studiów nie w pełni przejrzyste mogą być szczególnie zagadnienia kontroli przestrzeni powietrznej ujęte w rozdziale piątym. Chodzi głównie o jednolity aparat pojęciowy (terminy, definicje) stosowany w obydwu tych dziedzinach - dowodzeniu i zarządzaniu przestrzenią powietrzną.

TERMINY I DEFINICJE

Dla zapewnienia jednoznaczności, poniżej podane są definicje pewnych podstawowych pojęć, stosowanych w operacjach kontroli przestrzeni powietrznej.

Dowódca afiliowany (AFFILIATED COMMANDER): Pod pojęciem dowódcy afiliowanego do spraw czynności kontroli przestrzeni powietrznej jest rozumiany dowódca sił operujących w obszarze odpowiedzialności innego dowódcy operacyjnego. W strukturze dowodzenia obszaru jest on traktowany jako dowódca podporządkowany.

Obrona przeciwlotnicza (AD) (AIR DEFENCE): Wszystkie środki przeznaczone do likwidacji lub redukcji skuteczności nieprzyjacielskich działań lotniczych.

Trasa lotnicza (AR) (AIR ROUTE): Dwukierunkowa trasa ustanawiana, gdy zachodzi potrzeba przeprowadzania statków powietrznych przez obronę przeciwlotniczą obszarów tyłowych z zapewnieniem minimalnego ryzyka. Trasy lotnicze będą wykorzystywane wyłącznie przez ruch lotniczy nieoperacyjny i związany ze wsparciem operacyjnym, tj. obejmujący most powietrzny z uzupełnieniami oraz loty samolotów transportowych wewnątrzregionalne i zewnętrzne.

Kontrola przestrzeni powietrznej (ASC) (AIRSPACE CONTROL): Kombinacja procedur planowania organizacji przestrzeni powietrznej, wynikających z tego struktur kontrolnych i funkcji koordynacyjnych, której celem jest zminimalizowanie ryzyka i umożliwienie skutecznego i elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej przez wszystkie zaangażowane elementy połączonych operacji lotniczych, lądowych i morskich.

Obszar kontroli przestrzeni powietrznej (ASC-AREA) (AIRSPACE CONTROL AREA): Przestrzeń powietrzna określona bocznymi granicami obszaru operacyjnego. Obszar kontroli przestrzeni powietrznej może być dzielony na podobszary kontroli.

Władza kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) AIRSPACE CONTROL AUTHORITY): Dowódca wyznaczony do przejścia, w obszarze kontroli, ogólnej odpowiedzialności za system kontroli przestrzeni powietrznej.

Granica kontroli powietrznej (ASC-BOUNDARY) (AIRSPACE CONTROL BOUNDARY): Boczne limity obszaru kontroli przestrzeni powietrznej, podobszaru kontroli przestrzeni powietrznej, strefy kontroli przestrzeni powietrznej o wysokim zagęszczeniu lub też obszarów z ograniczeniami przestrzeni powietrznej.

Centrum kontroli przestrzeni powietrznej (ACC) (AIRSPACE CONTROL CENTRE):

Agencja koordynująca wykorzystywanie przestrzeni powietrznej za pomocą środków kontroli, opisanych w rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej.

Urządzenie kontroli przestrzeni powietrznej (ACF) (AIRSPACE CONTROL FACILITY):

Urządzenie, bezpośrednio podległe władzy przestrzeni powietrznej.

Podobszar kontroli przestrzeni powietrznej (AIRSPACE CONTROL SUB-AREA):

Zarządzony przez władzę kontroli przestrzeni powietrznej jej podział.

System kontroli przestrzeni powietrznej (ACS) AIRSPACE CONTROL SYSTEM):

Zespół organizacji, personelu, polityki, procedur i urządzeń wymaganych dla spełniania funkcji kontroli przestrzeni powietrznej (AAP-6).

Ograniczenia przestrzeni powietrznej (AIRSPACE RESTRICTIONS): Specjalne środki restrykcyjne, stosowane wobec pewnych segmentów przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach. (AAP-6).

Centrum taktycznych operacji sił sprzymierzonych (ATOC) (ALLIED TACTIOCAL OPERATIONS CENTRE): Centrum operacyjne dowódcy lotnictwa taktycznego, za pośrednictwem którego sprawuje on taktyczną kontrolę nad siłami ofensywnymi.

Wysokość (ALTITUDE): Pionowe oddalenie poziomu, punktu, lub obiektu traktowanego jak punkt, mierzone od średniego poziomu morza. (AAP-6).

Obszar celów amfibijnych (AOA) (AMHIBIOUS OBJECTIVE AREA): Obszar geograficzny, opisany w dyrektywie inicjatywnej, służący celom dowodzenia i kontroli, w którym rozmieszczone są cele podlegające zabezpieczeniu przez uderzeniowe siły amfibijne. Obszar ten musi być dostatecznie duży dla zapewnienia wykonawstwa misji sił amfibijnych i musi zapewnić obszar dostateczny dla wykonania operacji morskich, lotniczych i lądowych. (AAP-6).

Korytarz zbliżania (APPROACH CORRIDOR). Linia między bramą wlotu/wylotu i centrum obszaru zajmowanego przez flotę, lub, jeśli nie może być ono określone radarem statku powietrznego, linia między bramą wlotową/wylotową i pozycją położenia i zamierzonego przemieszczenia.

Strefa obrony bazy (BDZ) (BASE DEFENCE ZONE): Strefa ustanowiona wokół baz lotniczych dla zwiększenia skuteczności lokalnych naziemnych systemów obrony przeciwlotniczej.

Wsparcie lotnictwa taktycznego (CAS) (CLOSE AIR SUPOORT): Działania lotnicze przeciwko celom nieprzyjacielskim, które znajdują się w pobliżu sił własnych, wymagające szczególnej integracji każdej misji lotniczej z ogniowymi działaniami i ruchami tych sił. (AAP-6).

Poziom koordynacyjny (CL) (CO-ORDINATION LEVEL): Środek doradczy, ustanawiany dla zwiększenia świadomości załóg latających o niezgodnościach między ruchem, na niskim poziomie, obiektów latających powoli i szybko.

Strefa graniczna (COZ) (CROSSOVER ZONE). Rozszerzenie przestrzeni powietrznej strefy atakowania przez pociski (MEZ), do którego mogą wlatywać patrole bojowe (CAP), gdy uczestniczą w „gorącym” pościgu dla zakończenia przechwycenia, pod warunkiem, że na żądanie kontrolera patrole te podadzą czas do wlotu.

Brama wlotowa/wylotowa (ENTRY/EXIT GATE). Brama wlotowa/wylotowa jest punktem, do którego kierowany jest statek powietrzny dla rozpoczęcia tranzytowej fazy lotu z lotniska na lądzie do floty na morzu, lub odwrotnie.

Strefa atakowania przez samoloty myśliwskie (FEZ) (FIGHTER ENGAGEMENT ZONE). Część przestrzeni powietrznej, rozciągająca się poza strefą graniczną (COZ) aż do granic określonych przez oficera-dowódcę taktycznego (OTC) (przy uwzględnieniu bojowego promienia działania samolotu myśliwskiego i skutecznego zasięgu broni), w której samoloty myśliwskie mają swobodę rozpoznawania i atakowania nieprzyjacielskich celów latających.

Obszar koordynacji lotnictwa floty (FACA) (FORCE AIR COORDINATION AREA). Obszar otaczający flotę, w którym, dla zapobieżenia wzajemnej interferencji między własnymi jednostkami pływającymi i latającymi oraz ich systemami broni, wymagane są środki koordynacji operacji lotniczych.

Obszar wysunięty (FORWARD AREA): Obszar, bliski linii frontu, w którym rozwinięte są wszystkie naziemne systemy broni SAM i SHORAD. Przednie (linie włączania systemu IFF „swoj-obcy”) i tylne granice tego obszaru będą publikowane w rozkazach o kontroli przestrzeni powietrznej.

Brama przekazywania (HAND-OVER GATE). Punkt, w którym kontrola nad statkiem powietrznym, jeśli stosowane jest przekazywanie radarowe, przechodzi z rąk jednego kontrolera do drugiego.

Strefa kontroli przestrzeni powietrznej o wysokim zagęszczeniu (HIDACZ) (HIGH DENSITY AIRSPACE CONTROL ZONE). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, wyznaczona przez władzę kontroli przestrzeni powietrznej, w której ma miejsce skoncentrowane zaangażowanie licznych i różnych użytkowników przestrzeni i ich broni (AAP-6).

Punkt bezpieczeństwa identyfikacji (ISP) (IDENTIFICATION SAFETY POINT). Punkt, w którym statek powietrzny, zamierzający dołączyć do floty, podejmie próbę ustanowienia dwustronnej łączności z okrętami i rozpoczęcia procedur identyfikacyjnych.

Bezpieczny zasięg identyfikacji (ISR) (IDENTIFICATION SAFETY RANGE). W operacjach morskich jest to minimalna odległość, na którą statek powietrzny, nie będąc pozytywnie rozpoznany jako swój, może zbliżyć się do floty, w celu upewnienia się, że nie pomyli go ona z obcym.

Niska trasa tranzytowa (LLTR) (LOW LEVEL TRANSIT ROUTE): Korytarz tymczasowy o określonych wymiarach, ustanowiony w obszarze wysuniętym w celu zmniejszenia, po stronie własnych statków powietrznych, ryzyka zaatakowania przez swoją obronę przeciwlotniczą lub siły lądowe (AAP-6).

Brama sygnałowa (dyspozytorska) (MARSHALLING GATE). Punkt, do którego statki powietrzne lecą, po starcie lub przed lądowaniem, dla potrzeb kontroli ruchu lotniczego, przed rozpoczęciem tranzytowej fazy lotu.

Łuk pocisku (MISSILE ARC). Obszar wycinka kołowego o kącie 10 stopni, lub o wielkości wyznaczonej przez oficera-dowódcę taktycznego (OTC), wycelowany na kierunku celu i rozciągający się do maksymalnego zasięgu rakiet SAM. Łuk pocisku:

1. Jest automatycznie ustanawiany, gdy wydany zostaje rozkaz atakowania celu, przekazywanego ze strefy atakowania przez samoloty myśliwskie (FEZ) do systemu SAM.
2. Zostaje automatycznie opuszczony przez wszystkie swoje statki powietrzne, gdyż status kontroli broni w Łuku pocisku przechodzi na poziom „Broń wolna” (WEAPONS FREE).

Dowódca operacyjny (OPERATIONAL COMMANDER): Dowódca NATO, któremu, w podległym mu obszarze odpowiedzialności, powierzono operacyjne dowodzenie kombinowanymi siłami lotniczymi, lądowymi i/lub morskimi.

Regionalne centrum operacji lotniczych (RAOC) (REGIONAL AIR OPERATIONS CENTRE): Centrum operacyjne regionalnego dowódcy lotniczego, z którego koordynowane

są regionalne, obronne i ofensywne, działania będące reakcją na atak nieprzyjacielski. (NATIONAD).

Strefa operacji ograniczonych (ROZ) (RESTRICTED OPERATIONS ZONE): Przestrzeń powietrzna zarezerwowana dla działań specjalnych.

Pasmo bezpieczne (SL) (SAFE LANE): Pasmo ustanowione dla przeprowadzenia statków powietrznych do miejsca startów i lądowań lub z nich. Bezpieczne pasma (SL) mogą również być stosowane do łączenia sąsiadujących z sobą tras i korytarzy.

Sektor bezpieczeństwa (SAFETY SECTOR). Wycinek przestrzeni w obszarze walki z lotnictwem (AAW), określony przez dowódcę tej walki (AAWC) w kategoriach zasięgu, kursu do środka strefy, szerokości, granicznych wysokości i czasu, w którym statki powietrzne są bezpieczne od ataku przez własne samoloty myśliwskie, pociski lub broń samoobrony, ze względu na to, że status kontroli broni przechodzi automatycznie, po aktywizacji sektora, na poziom „Broń w pogotowiu” (WEAPONS TIGHT).

Dowódca sektora (SECTOR COMMANDER): Oficer ponoszący odpowiedzialność za taktyczną kontrolę sił obrony przeciwlotniczej i operacje wykonywane przez znajdujące się w sektorze urządzenia obrony przeciwlotniczej. (AAP-6).

Sektorowe centrum operacyjne (SECTOR OPERATIONS CENTRE): Stanowisko dowodzenia lokalnego dowódcy obrony przeciwlotniczej, z którego, lub poprzez które, kieruje on ogólnym taktycznym użyciem broni przeciwlotniczej w swoim sektorze. (NATIONAD).

Strefa kontroli okrętów (SOC) (SHIP CONTROL ZONE): Obszar wokół okrętu, z którego operują statki powietrzne, do którego, aby zapobiec nieporozumieniom, nawet własne statki powietrzne nie mogą wlatywać bez zezwolenia.

Korytarz specjalny (SC) (SPECIAL CORRIDOR): Korytarz ustanowiony dla zaspokojenia specjalnych wymagań trasowych, związanych z określonymi misjami.

Standardowa strefa atakowania przez pociski (STANDARD MISSILE ENGAGEMENT ZONE). Określona przestrzeń powietrzna, w której, przy statusie kontroli broni (WCS) „Broń wolna”, okręty mają automatycznie pełną swobodę otwierania ognia w stronę każdego celu, który narusza strefę, chyba, że zostanie zidentyfikowany jako swój, przestrzega procedur kontroli przestrzeni powietrznej (ASC) lub gdy dowódca walki z lotnictwem (AAWC) wyda inne dyspozycje.

Władza kontroli przestrzeni powietrznej podobszaru (SACA) (SUB-AREA AIRSPACE CONTROL AUTHORITY): Podporządkowany dowódca, wyznaczony przez władzę kontroli przestrzeni powietrznej do ponoszenia ogólnej odpowiedzialności za funkcjonowanie systemu kontroli przestrzeni w wyznaczonym podobszarze.

Tymczasowa trasa minimalnego ryzyka (TMRR) (TEMPORARY MINIMUM RISK ROUTE): Trasa ustanowiona w celu przeprowadzenia, dla bezpośredniego wsparcia bitwy lądowej, statków powietrznych między niskimi trasami tranzytowymi lub tylną granicą obszaru wysuniętego i ich obszarami operacyjnymi. Trasy TMRR mogą również być ustanawiane między polowymi lotniskami statków powietrznych i ich obszarami operacyjnymi, lub dla obsłużenia większych operacji w obszarze korpusu.

Okno czasowe (TS) (TIME SLOT): Okres, w którym działania lotnictwa w przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach zostają wstrzymane, aby zapewnić innym użytkownikom większą swobodę działań.

Przekazywanie władzy (TOA) (TRANSFER OF AUTHORITY). Działanie, poprzez które państwo członkowskie lub dowództwo NATO przekazuje dowodzenie operacyjne lub kontrolę operacyjną (albo obie funkcje naraz) nad określonymi siłami do innego państwa członkowskiego lub do innego dowództwa NATO.

Korytarz tranzytowy (TC) (TRANSIT CORRIDOR): Dwukierunkowy korytarz ustanowiony dla przeprowadzania statków powietrznych przez rejony obrony przeciwlotniczej, jeśli trzeba to w obszarze tyłowym, z zachowaniem minimalnego ryzyka.

Poziom trawersowy (TL) (TRAVERSE LEVEL): Pionowe oddalenie ponad działającymi na małych wysokościach systemami obrony przeciwlotniczej, wyrażone zarówno jako wysokość nad ziemią jak i wysokość na poziomie morza, na której statek powietrzny może dokonać przelotu obszaru.

Strefa broni wolnej (WFZ) WEAPONS FREE ZONE): Strefa obrony przeciwlotniczej, ustanowiona wokół obiektów o kluczowym znaczeniu lub wokół urządzeń, które zasługują na specjalną ochronę przez naziemne elementy obrony przeciwlotniczej ale nie są bazami lotniczymi, w której broń może otwierać ogień do dowolnego celu i który nie został rozpoznany jako swój.

PODSTAWOWE SKRÓTY

AAP - ALLIED ADMINISTRATIVE PUBLICATION - Administracyjne publikacje sił sprzymierzonych.

AAR - AIR TO AIR REFUELING - Pobieranie paliwa z samolotu-cysterny.

AAW - ANTI-AIR WARFARE - Działania przeciwlotnicze, walka przeciw lotnictwu.

AAWC - ANTI-AIR WARFARE COMMANDER - Dowódca walki z lotnictwem.

AC - AIR COORDINATOR - Koordynator lotniczy.

ACA - AIRSPACE CONTROL AUTHORITY - Władza kontroli przestrzeni powietrznej.

ACC - AIRSPACE CONTROL CENTRE - Centrum kontroli przestrzeni powietrznej.

ACE - ALLIED COMMAND EUROPE - Sprzymierzone dowództwo w Europie.

AFC - AIRSPACE CONTROL FACILITY - Urządzenie kontroli przestrzeni powietrznej.

ACM - AIRSPACE CONTROL MEANS - Środek kontroli przestrzeni powietrznej.

ACMREQ - AIRSPACE CONTROL MEANS REQUEST - Żądanie środków 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.

AD - AIR DEFENCE - Obrona powietrzna.

AEW - AIRBORNE EARLY WARNING - Latający system wczesnego ostrzegania.

AI - AIR INTERDICTION - Lotnicza izolacja rejonu działań bojowych.

AIP - AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION - Zbiór informacji lotniczych.

AIRCENT - ALLIED AIR FORCE CENTRAL EUROPE - Połączone Siły Powietrzne NATO w Europie Centralnej.

ALO - AIR LIAISON OFFICER - Oficer łącznikowy lotnictwa.

ALTREV - ALTITUDE RESERVATION - Zastrzeżenie wysokości.

AOA - AMPHIBIOUS OPERATIONS AREA - Obszar operacji amfibijnych.

AOCC - AIR OPERATIONS COORDINATION CENTRE - Ośrodek koordynacji działań powietrznych (działań lotnictwa).

APP - ALLIED PROCEDURES PUBLICATION - Publikacje procedur sił sprzymierzonych.

AR - AIR ROUTE - Trasa lotnicza.

AREC - AIR RESOURCE ELEMENT COORDINATOR - Koordynator wykorzystywania elementów zasobów lotniczych.

ARM - ANTI RADIATION MISSILE - Raketowy pocisk przeciwradiolokacyjny.

ASC - AIRSPACE CONTROL - Kontrola przestrzeni powietrznej.

ASUW - ANTI-SURFACE WARFARE - Walka z obiektami nawodnymi.

ASUWC - ANTI-SURFACE WARFARE COMMANDER - Dowódca walki z obiektami nawodnymi.

ASW - ANTI-SUBMARINE WARFARE - Walka z okrętami podwodnymi.

ASWC - ANTI-SUBMARINE WARFARE COMMANDER - Dowódca walki z okrętami podwodnymi.

ATAF - ALLIED TACTICAL AIR FORCE - Sprzymierzone lotnictwo taktyczne.

ATO - AIR TASKING ORDER - Rozkaz wyznaczający zadanie lotnicze.

ATOC - AIR TACTICAL OPERATIONS CENTRE - Operacyjne centrum lotnictwa taktycznego.

ATP - ALLIED TACTICAL PUBLICATION - Publikacje taktyczne sił sprzymierzonych.

ATS - AIR TRAFFIC SERVICE - Służba kontroli ruchu lotniczego.

AWACS - AIRBORNE WARNING AND CONTROL SYSTEM - Latający system ostrzegania i kontroli.

BAI - BATTLEFIELD AIR INTERDICTION - Izolowanie pola walki.

BDZ - BASE DEFENCE ZONE - Strefa obrony bazy.

BR - BATTLEFIELD RECONNAISSANCE - Rozpoznanie powietrzne pola walki.

CAA - COUNTER AIR ATTACK - Uderzenia lotnicze.

CAP - COMBAT AIR PATROL - Bojowy patrol lotniczy.

CAS - CLOSE AIR SUPPORT - Wsparcie lotnictwa taktycznego.

CINCEASTLANT - COMMANDER IN CHIEF ALLIED FORCES EASTERN ATLANTIC - Naczelný dowódca sił sprzymierzonych na Wschodnim Atlantyku.

CINCENT - COMMANDER IN CHIEF ALLIED FORCES CENTRAL EUROPE - Naczelný dowódca sił sprzymierzonych w Europie Środkowej.

CINCIBERLANT - COMMANDER IN CHIEF IBERIAN ATLANTIC - Naczelný dowódca sił sprzymierzonych na Atlantyku Iberyjskim.

CINCNORTHWEST - COMMANDER IN CHIEF ALLIED FORCES NORTHWEST EUROPE - Naczelný dowódca sił sprzymierzonych w Europie Północnozachodniej.

CINCSOUTH - COMMANDER IN CHIEF FORCES SOUTHERN EUROPE - Naczelný dowódca sił sprzymierzonych w Europie Południowej.

CINCWESTLANT - COMMANDER IN CHIEF ALLIED FORCES WESTERN ATLANTIC - Naczelný dowódca sił sprzymierzonych na Zachodnim Atlantyku.

CL - CO-ORDINATION LEVEL - Poziom koordynacyjny.

COMAIRCENT - COMMANDER ALLIED AIR FORCES CENTRAL EUROPE - Dowódca sprzymierzonych sił lotniczych w Europie Środkowej.

COMAIRNORTHWEST - COMMANDER ALLIED AIR FORCES NORTHWEST EUROPE - Dowódca sprzymierzonych sił lotniczych w Europie Północnozachodniej.

COMAIRSOUTH - COMMANDER ALLIED AIR FORCES SOUTHERN EUROPE - Dowódca sprzymierzonych sił lotniczych w Europie Południowej.

COMBALTAP - COMMANDER ALLIED FORCES BALTIC APPROACHES - Dowódca sił sprzymierzonych w Obszarze Bałtyku.

COMCANLANT - COMMANDER CANADIAN ATLANTIC - Dowódca sił sprzymierzonych na Atlantyku Kanadyjskim.

COMFIVEATAF - COMMANDER FIFTH ALLIED TACTICAL AIR FORCE - Dowódca 5. Sprzymierzonej Taktycznej Armii Lotniczej

COMLANDCENT - COMMANDER ALLIED LAND FORCES CENTRAL EUROPE - Dowódca sprzymierzonych sił lądowych w Europie Środkowej.

COMMAIREASTLANT - COMMANDER ALLIED AIR FORCES EASTERN ATLANTIC - Dowódca sprzymierzonych sił lotniczych na Wschodnim Atlantyku.

COMNAVORTHWEST - COMMANDER ALLIED NAVAL FORCES NORTHWEST EUROPE - Dowódca sprzymierzonych sił morskich w Europie Północnozachodniej.

COMNORTH - COMMANDER ALLIED FORCES NORTHERN EUROPE - Dowódca sprzymierzonych sił w Europie Północnej.

COMOCEANLANT - COMMANDER ALLIED FORCES OCEAN ATLANTIC - Dowódca sprzymierzonych sił na Oceanie Atlantyckim.

COMPOAIR - COMMANDER PORTUGAL AIR FORCE - Dowódca lotnictwa Portugalii.

COMSEVENATAF - COMMANDER SEVENTH ALLIED TACTICAL AIR FORCE - Dowódca 7. Sprzymierzonej Taktycznej Armii Lotniczej.

COMSIXATAF - COMMANDER SIXTH ALLIED TACTICAL AIR FORCE - Dowódca 6. Sprzymierzonej Taktycznej Armii Lotniczej.

COMSTRIKFLTLANT - COMMANDER STRIKE FLEET ATLANTIC - Dowódca Floty Uderzeniowej na Atlantyku.

COZ - CROSSOVER ZONE - Strefa graniczna.

CRC - Control and Reporting Centre - Ośrodek kontroli i powiadamiania.

ECM - ELECTRONIC COUNTERMEASURES - Elektroniczne środki zakłócające.

FAC - FORWARD AIR CONTROLLER - Oficer naprowadzania lotnictwa.

FACA - FORCE AIR COORDINATION AREA - Obszar koordynacji sił powietrznych.

FAOR - FIGHTER AREA OF RESPONSIBILITY - Strefa odpowiedzialności LM.

FCZ - FORWARD CONTROL ZONE - Wysunięta strefa kontroli.

FEZ - FIGHTER ENGAGEMENT ZONE - Strefa atakowania przez samoloty myśliwskie.

FLOT - FORWARDE LINE OF OWN TROOPS - Przednia linia wojsk własnych.

FM - FORCE MARSHALLED - Flota zadysponowana.

FSCL - FIRE SUPPORT COORDINATION LINE - Linia koordynacji wsparcia ogniowego.

GLO - GROUND LIAISON OFFICER - Oficer łącznikowy sił lądowych.

HIDACZ - HIGH DENSITY AIRSPACE CONTROL ZONE - Strefa kontroli przestrzeni powietrznej o wysokim zagęszczeniu.

HQ - HEADQUARTER - Dowództwo (stanowisko dowodzenia) np. HQAIRCENT.

ICAOC - INTERIM COMBINED AIR OPERATIONS CENTRE - Tymczasowy połączony ośrodek dowodzenia działaniami powietrznymi.

IFF - IDENTIFICATION FRIEND OR FOE - Identyfikacja „swoj-obcy”.

ISP - IDENTIFICATION SAFETY POINT - Punkt bezpieczeństwa identyfikacji.

ISR - IDENTIFICATION SAFETY RANGE - Bezpieczny zasięg identyfikacji.

LLTR - LOW-LEVEL TRANSIT ROUTE - Niska trasa tranzytowa.

MACM - MARITIME AIRSPACE CONTROL MEANS - Morskie środki kontroli przestrzeni powietrznej.

MEZ - MISSILE ENGAGEMENT ZONE - Strefa atakowania przez pociski.

MNC - MAJOR NATO COMMANDER - Wyższy dowódca NATO.

MSC - MAJOR SUBORDINATE COMMANDER - Wyższy dowódca podporządkowany.

NATIONAD - NATO INTEGRATED AIR DEFENCE (SECEUR SUP 10001D) - Zintegrowana obrona lotnicza NATO.

OAS - OFFENSIVE AIR SUPPORT - Ofensywne wsparcie lotnicze sił lądowych.

OPTASK AAW - OPERATIONAL TASKING ANTI-AIR WARFARE - Zadaniowa depesza operacyjna dowództwa walki z lotnictwem.

OTC - OFFICER IN TACTICAL COMMAND - Oficer-dowódca taktyczny.

PIM - POSITION AND INTENDED MOVEMENT - Wektor pozycji zamierzonego ruchu.

PSC - PRINCIPAL SUBORDINATE COMMANDER - Główny dowódca podporządkowany.

PTAD - PRIMARY TACTICAL AIR DIRECTION FREQUENCY - Podstawowa częstotliwość powietrznej sieci dowodzenia lotnictwa taktycznego.

RAOC - REGIONAL AIR OPERATIONS CENTRE - Regionalne centrum operacji lotniczych.

RIPL - RECONNAISSANCE AND INTERDICTION PLANNING LINE - Linia koordynacji rozpoznania i izolowania.

ROZ - RESTRICTED OPERATIONS ZONE - Strefa operacji ograniczonych.

RRP - REMOTE RADAR POST - Wysunięty posterunek radiolokacyjny.

SACA - SUB-AREA AIRSPACE CONTROL AUTHORITY - Władza kontroli przestrzeni powietrznej podobszaru.

SACEUR - SUPREME ALLIED COMMANDER EUROPE - Naczelny dowódca sił sprzymierzonych w Europie.

SACLANT - SUPREME ALLIED COMMANDER ATLANTIC - Naczelny dowódca sił na Atlantyku.

SACO - STANDING AIRSPACE CONTROL ORDER - Stały rozkaz o kontroli powietrznej.

SAMOC - SURFACE-TO-AIR-OPERATIONS CENTRE - Centrum operacyjne broni „woda (ziemia)-powietrze”.

S.C. - SPECIAL CORRIDOR - Korytarz specjalny.

SCL - SPECIAL CONFIGURATION LOADING - Wariant uzbrojenia.

SCZ - SHIP CONTROL ZONE - Strefa kontroli okrętów.

SL - SAFE LANE - Pasma bezpieczeństwa.

SOC - SECTOR OPERATIONS CENTRE - Sektorowe centrum operacyjne.

SSMEZ - SILENT SAM MISSILE ENGAGEMENT ZONE - Cicha strefa atakowania przez pociski SAM.

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.

TASMO - TACTICAL AIR SUPPORT OF MARITIME OPERATIONS - Taktyczne wsparcie lotnicze operacji morskich.

TC - TRANSIT CORRIDOR - Korytarz tranzytowy.

TEM - TARGET ENGAGEMENT MESSAGE - Depesza dotycząca atakowania celów.

TF - TASK FORCE - Flota (Siła uderzeniowa).

TG - TASK GROUP - Flota (Grupa uderzeniowa).

TGT - TARGET - Cel, obiekt uderzenia.

TL - TRAVERSE LEVEL - Poziom trawersowy.

TMRR - TEMPORARY MINIMUM RISK ROUTE - Tymczasowa trasa minimalnego ryzyka.

TOA - TRANSFER OF AUTHORITY - Przekazywanie władzy.

TOT - TIME ON TARGET - Czas nad celem.

TRP - TIME REFERENCE POINT - Punkt wyjścia w czasie.

TS - TIME SLOT - Okno czasowe.

WCO - WEAPONS CONTROL ORDER - Rozkaz kontroli broni.

WCS - WEAPONS CONTROL STATUS - Status kontroli broni.

WFZ - WEAPONS FREE ZONE - Strefa wolnej broni.

BIBLIOGRAFIA

(główne pozycje)

1. Zabłocki E., *Sily Powietrzne w systemie obronnym państwa*, AON, 1996.
2. Zajac S. (zespół), *Wybrane aspekty doktryny Sił Powietrznych NATO*, AON, 1997.
3. Bobkowski A., Ocieczek A., *Zwalczanie w NATO potencjału SP przeciwnika*, AON, 1997.
4. *Doktryna kontroli przestrzeni powietrznej w czasach kryzysu i wojny - ATP - 40 (A)*, MON, 1997.

Druk AON nr 535/WW

