



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON wewn. 5126/99

Bogdan ZDRODOWSKI
Mirosław MARCINIAK

DOKTRYNA POWIETRZNA NATO



52257

WARSZAWA

1999

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ

AON wewn. 5126/99

Bogdan ZDRODOWSKI
Mirosław MARCINIAK

DOKTRYNA POWIETRZNA NATO



Opracowanie redakcyjne

Barbara Lisowska

Redaktor techniczny

Beata Klarowska

Korekta

Jolanta Puchalska

Grafika komputerowa

autorzy

ISBN 83-88062-40-9

Skład, druk i oprawa

Akademia Obrony Narodowej - Wydział Wydawniczy
01-910 Warszawa, al. gen. A. Chruściela 103, tel./fax 681-37- 52
Zam. nr 764/98

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
1. Istota doktryny	8
1.1. Ujęcie doktryny	8
1.2. Historia doktryn i strategii wojennych NATO	10
1.3. Dokumenty doktryny sił powietrznych NATO	14
2. Uwarunkowania doktryny	17
2.1. Prawnomiędzynarodowe ograniczenia użycia sił powietrznych	17
2.2. Przestrzeń powietrzna jako obszar działań zbrojnych	19
2.3. Dominacja w przestrzeni powietrznej	21
2.3.1. Istota dominacji w powietrzu	21
2.3.2. Stopnie dominacji w powietrzu	24
3. Miejsce sił powietrznych w aktualnej doktrynie użycia sił zbrojnych NATO ...	26
3.1. Struktura sojuszniczych sił zbrojnych NATO	27
3.2. Potęga powietrzna	28
3.3. Siły powietrzne NATO	32
4. Siły powietrzne NATO w pozawojennych działaniach militarnych	38
4.1. Aspekty prawne użycia sił powietrznych w działaniach pozawojennych .	40
4.2. Zasady wojskowych operacji pozawojennych (MOOTW)	41
4.3. Działania w ramach wojskowych operacji pozawojennych	43
4.4. Powietrzne wsparcie wojskowych operacji pozawojennych	44
4.5. Reguły reagowania	46
5. Działania bojowe sił powietrznych NATO	48
5.1. Ogólne spectrum użycia sił powietrznych	48
5.2. Podstawowe zasady prowadzenia połączonych i sojuszniczych działań ...	51
5.3. Działania połączone sił powietrznych	54
5.3.1. Poziomy sojuszniczych działań połączonych	54
5.3.2. Typy połączonych sojuszniczych działań sił powietrznych NATO .	55
5.3.2.1. Zwalczanie sił powietrznych przeciwnika	55
5.3.2.2. Działania przeciwko siłom lądowym i morskim	59
5.3.2.3. Strategiczne działania powietrzne	63
5.3.2.4. Wspierające działania powietrzne	63
5.4. Obrona powietrzna	65
5.4.1. Zasady obrony powietrznej	66
5.4.2. Aktywna i pasywna obrona powietrzna	69
5.4.3. Możliwości komponentów sojuszniczych sił połączonych w zakresie obrony powietrznej	70
5.4.4. Zintegrowany system obrony powietrznej	71

6.2. Aktualny i perspektywiczny system dowodzenia siłami powietrznymi NATO	76
6.3 Kompetencje decyzyjne w dowodzeniu	81
6.4. Planowanie działań sił powietrznych	83
7. Kontrola przestrzeni powietrznej NATO w czasie kryzysu i wojny	87
7.1. Organizacja systemu kontroli przestrzeni powietrznej	89
7.2. Środki kontroli przestrzeni powietrznej.....	91
Słownik pojęć i akronimów	96

WSTĘP

Każda cywilizacja, na swoim etapie rozwoju, preferuje właściwe sobie sposoby prowadzenia wojen. Historia ludzkich zmagañ wojennych pełna jest opisów wielkich operacji lądowych, z udziałem milionów ludzi, zorientowanych na fizyczne zniszczenie przeciwnika i zajęcie jego terytorium. Ostatnia wojna światowa wprowadziła pojęcie operacji powietrznych prowadzonych wysiłkiem setek samolotów, z zadaniem zniszczenia wojennej i cywilnej infrastruktury strony przeciwnej. Po II wojnie światowej, zagrożenie globalnym konfliktem zantagonizowanych stron, wywołało wyścig zbrojeń na niespotykaną dotychczas skalę. W konsekwencji powstały potężne arsenały sił zbrojnych, w tym powietrznych, ponad miarę i potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa narodowego.

Koniec bipolarnego podziału świata zmniejszył wprawdzie groźbę nuklearnego samounicestwienia, ale wyzwolił również drżące dotąd sprzeczności. W ostatnim dziesięcioleciu XX wieku Europa jest świadkiem konfliktów zbrojnych stwarzających wyzwanie zarówno politykom, jak i wojskowym. Często przebiegają one w sposób nie uwzględniający podstawowych zasad humanitaryzmu. Zawsze jednak, podważają sens istnienia ociężałych, złożonych, obarczonych dużą inercją operacyjną struktur wojskowych, jako niezdolnych do reagowania kryzysowego w różnych zakątkach Europy.

Na przełomie drugiego tysiąclecia rodzą się wizje pokojowych działań polityczno-militarnych, w których wybranym komponentom sił zbrojnych przypisuje się nowe, odpowiedzialne zadania, a dotychczasowe podlegają gruntownemu przewartościowaniu.

Siły powietrzne NATO stanowią obecnie najistotniejszy w czasie pokoju czynnik odstraszania militarnego, gwarantujący wczesne wykrycie, rozpoznanie i śledzenie wszelkich zagrożeń. Pozwalają na wywieranie nacisku polityczno-militarnego, bez konieczności bezpośredniego użycia uzbrojenia - przez samą tylko obecność - stając realną groźbę precyzyjnego i skutecznego oddziaływania.

Stopniowanie przymusu i wywieranie nacisku przez groźbę użycia sił powietrznych jest często obecnie jedyną gwarancją wymuszenia i utrzymania pokoju w rejonach zapalnych, w których realna jest ewolucja konfliktu w kierunku działań zbrojnych.

Siły powietrzne umożliwiają również prowadzenie operacji humanitarnych (np. tworzenie mostów powietrznych) zarówno w działaniach zbrojnych, jak i podczas klęsk żywiołowych. Lotnictwo sił powietrznych można z powodzeniem użyć w operacjach antyterrorystycznych oraz w akcjach policyjnych przeciwko zorganizowanej przestępczości. Trudno także przecenić rolę transportu powietrznego w przerzucie wojsk aeromobilnych oraz w operacjach logistycznych.

W obowiązującej koncepcji bezpieczeństwa europejskiego siły powietrzne NATO tworzą strukturę militarną, która może nieść pomoc i powstrzymać stosowanie przemocy, a swoją zdolnością do natychmiastowej, zdecydowanej, skutecznej interwencji w najodleglejszym zakątku Europy może ograniczyć konflikt zbrojny lub go wręcz uniemożliwić.

Siły powietrzne (SP) są nowym i specyficznym rodzajem sił zbrojnych. Przed 80 laty spełniały wobec wojsk lądowych i sił morskich rolę usługowo – zabezpieczającą. Jednak już doświadczenia I wojny światowej zrodziły - śmiało wówczas - pomysły przypisywania lotnictwu roli nie siły zabezpieczającej, lecz czynnika decydującego bezpośrednio o zwycięstwie nawet w wojnie. Wykorzystano je w II wojnie światowej, częściowo na europejskim teatrze działań, a jeszcze szerzej na Pacyfiku. Jednak ówczesny poziom rozwoju technologicznego lotnictwa stanowił istotną barierę w pełnym urzeczywistnieniu tej wizji.

Okres zimnej wojny charakteryzował się specyficzną sytuacją militarną w Europie Środkowej, wynikającą m.in. z konfrontacyjnego rozlokowania wielkich zgrupowań strategicznych Układu Warszawskiego i małej głębokości operacyjnej ówczesnej RFN. Zmuszało to NATO do utrzymywania swoich sił zbrojnych w stałej gotowości do obrony pozycyjnej, a SP przede wszystkim do wspierania wojsk lą-

dowych. Lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte bieżącego stulecia to okres, w którym siły powietrzne i ich poszczególne rodzaje wojsk podległe zintegrowanym dowództwom, prowadząc wspólne działania z pozostałymi rodzajami sił zbrojnych, stanowiły zaledwie element połączonych operacji lądowo-powietrzno-morskich. Jednak już doświadczenia wojen izraelsko-arabskich odkryły na nowo potencjał drzemiący w lotnictwie.

Konflikty zbrojne na początku lat dziewięćdziesiątych, szczególnie wojna o Kuwejt, wykazały ograniczoność dotychczasowych poglądów na użycie sił powietrznych. Proces perfekcyjnego przemieszczenia w rejon konfliktu, planowania i użycia sił sojuszniczych potwierdził w praktyce znaczenie, wysuwanych już 70 lat temu, teorii samodzielnych operacji powietrznych, prowadzących – w znacznym stopniu – do bezpośredniego osiągnięcia celów kampanii, a nawet wojny.

Wobec tych doświadczeń należy oczekiwać wyznaczenia siłom powietrznym NATO o wiele poważniejszej roli i o wiele większej listy zadań w ramach nowej strategii Sojuszu. Siły powietrzne NATO będą odgrywać coraz większą rolę w siłach natychmiastowego i szybkiego reagowania w okresie pokoju, będą także prowadzić samodzielne operacje powietrzne, obok dotychczasowych wspólnych operacji z siłami lądowymi i morskimi.

1. ISTOTA DOKTRYNY

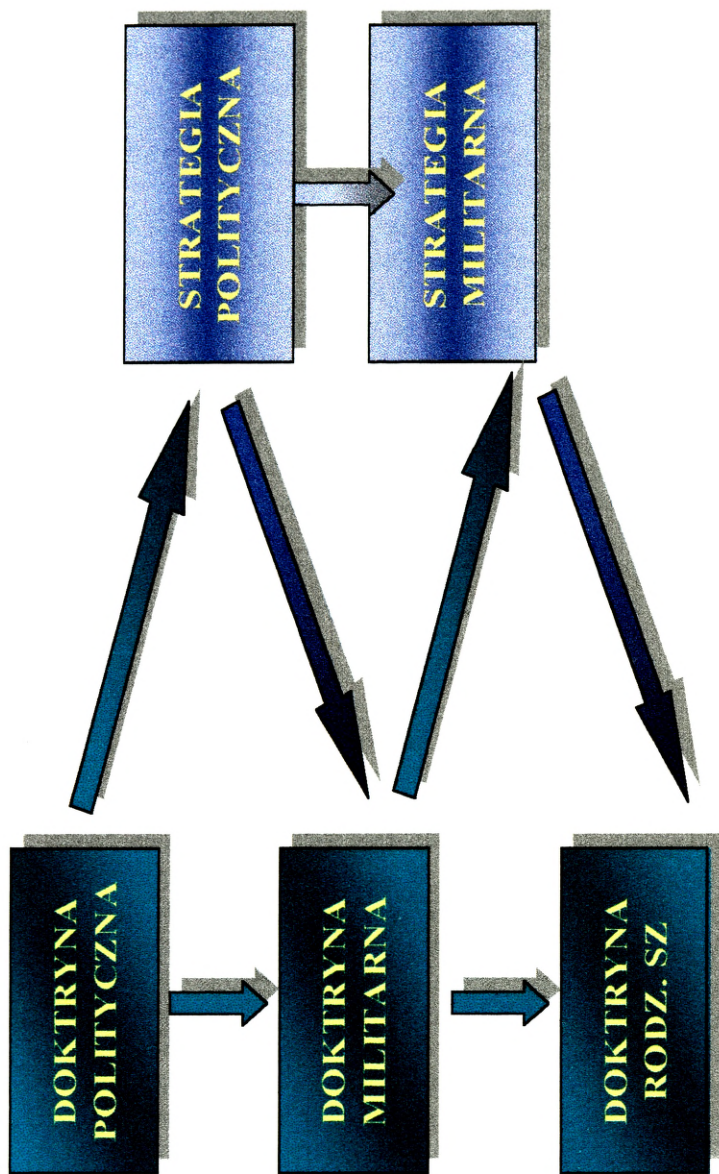
Poglądy państw NATO na użycie sił zbrojnych zawarte są w wielu dokumentach, mających często w nazwie słowo „doktryna”¹. Termin ten, upowszechniający się w profesjonalnym języku wojskowości, występuje często łącznie z pojęciem „strategia” lub „koncepcja strategiczna”.

W obszarze poglądów na funkcjonowanie państwa w układzie wewnętrznym i zewnętrznym *doktryna polityczna* jest pojęciem najstarszym i najszerszym. Stanowi podstawę koncepcyjną wszelkich zamierzeń państwa na płaszczyźnie politycznej, ekonomicznej, militarnej, ekologicznej, itp. zarówno w wymiarze wewnętrznym, jak i międzynarodowym. Przyjęta doktryna polityczna przekształca się w warstwę pragmatycznej w określonej linii postępowania czynników państwowych, tworząc adekwatną do doktryny *strategię polityczną*.

1.1. UJĘCIE DOKTRYNY

W kontekście problematyki angażowania zasobów państwa w interesie bezpieczeństwa narodowego, pojęciem najszerszym jest *doktryna militarna* (wojenna, obronna, itp.). Obejmuje ona teorię i praktykę wykorzystania całości sił zbrojnych państwa (sojuszu) w procesie osiągania celów państwowych. Wyrazem jej stosowania jest przyjęcie określonej *strategii militarnej*, a czasami również *koncepcji strategicznych*. Koncepcja strategiczna jest wobec strategii militarnej pojęciem zarówno węższym, jak i bardziej konkretnym w zakresie użycia sił zbrojnych, w konkretnej sytuacji strategicznej.

¹ Doktryna – zespół poglądów filozoficznych, naukowych, politycznych lub społecznych, powiązanych wspólną podstawową koncepcją, stanowiących pewną całość; teoria, system, nauka. *Mały słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 1993.



Uwzględnia aktualne cele polityczno-militarne i zasoby potencjału państwowego, w tym przede wszystkim wojskowe.

Doktryna rodzajów wojsk stanowi – w tym układzie – pojęcie najważniejsze. Uwzględnia ustalenia aktualnej strategii militarnej państwa (koncepcji strategicznej) oraz możliwości bojowe rodzajów wojsk.

Określa ona podstawy funkcjonowania rodzajów wojsk, w kontekście aktualnych celów polityczno-militarnych i możliwości ich bojowego użycia.

Pojęcie „doktryna” zyskuje więc obecnie nowe, poszerzone w stosunku do definicji słownikowej, znaczenie. Obecnie przyjmuje się, że:

- *doktryna* jest formalnym odzwierciedleniem oficjalnego, obowiązującego w państwie poglądu na realizację zadań, w określonej dziedzinie (politycznej, ekonomicznej, militarnej);

- *doktryna* znajduje swoje urzeczywistnienie w przyjętej linii postępowania – *strategii*;

- *doktryna*, obejmując najistotniejsze założenia, często nie wskazuje całej skali celów, założeń, prognoz, itp. elementów;

- *doktryna*, często formułując wytyczne, nie zawiera jednak szczegółowych rozwiązań o charakterze instrukcyjnym czy regulaminowym;

- *doktryna wojskowa* jest oficjalnym poglądem na realizację zadań militarnych w obszarze bezpieczeństwa narodowego, wyrazem wybranej i realizowanej strategii politycznej (bezpieczeństwa narodowego), w obszarze całych sił zbrojnych, ich rodzaju lub służby, stanowi rdzeń i drogowskaz prowadzonej polityki militarnej.

Dokumenty AAP-6 i AJP-3.3 stanowią, że *doktryna jest zbiorem fundamentalnych zasad, według których siły zbrojne prowadzą swoją działalność, osiągając wytyczone cele. Doktryna chociaż autorytatywna, wymaga rozsądku w jej stosowaniu. Doktryna dostarcza filozoficznej bazy dla konkretnego działania sił zbrojnych, a przede wszystkim uzasadnień dla tego działania. Doktrynę tworzą uznane i trwałe (w określonych ramach czasowych) zasady, oparte na doświadczeniu, ale również na innowacyjności – w technologicznym i konceptualnym aspekcie.*

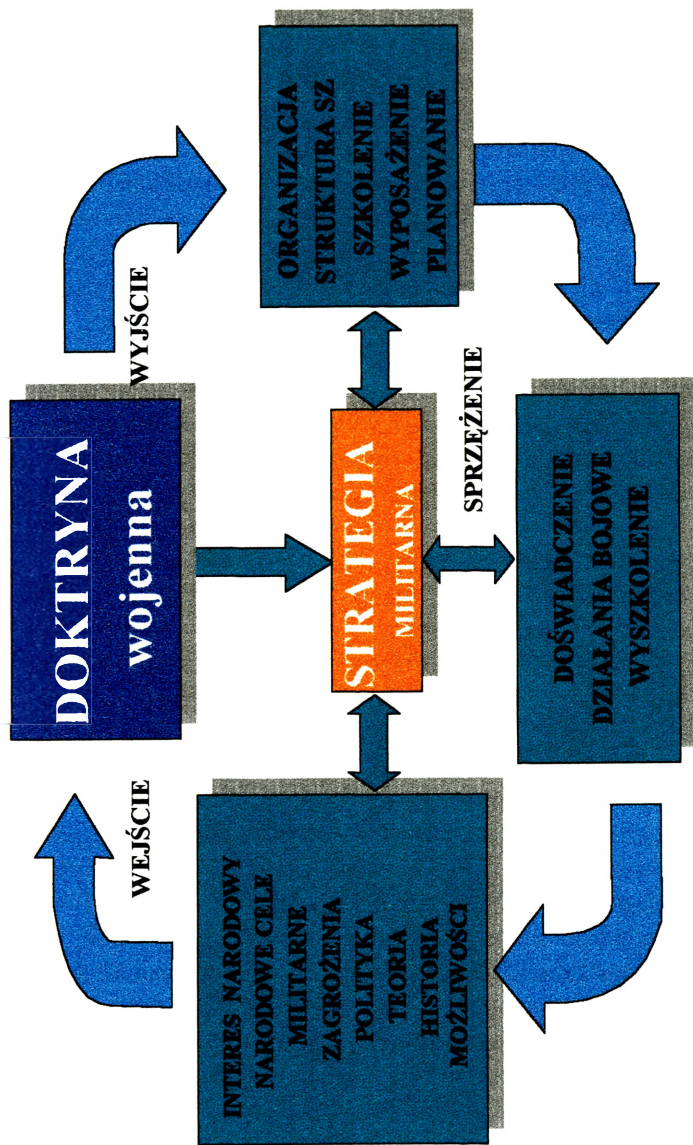
Doktryna militarna (wojskowa) stanowi zbiór podstawowych zasad, którymi kierują się siły zbrojne lub ich elementy w osiąganiu celów. Jej główne założenia muszą uwzględniać obowiązującą doktrynę polityczną i będącą jej konsekwencją strategię polityczną (strategię bezpieczeństwa) danego państwa (sojuszu militarnego). Doktryna militarna stanowi jednocześnie integralną część doktryny politycznej państwa w zakresie bezpieczeństwa narodowego.

Tworzenie doktryny militarnej jest procesem ciągłym i przebiegającym cyklicznie. Na poszczególnych etapach tego procesu występuje wzajemna stymulacja jego elementów, gwarantująca tworzenie faktycznej zdolności do urzeczywistnienia założeń doktrynalnych. Punktem kluczowym tego procesu jest strategia bezpieczeństwa narodowego, jako pragmatyczne urzeczywistnienie doktryny politycznej, wywierająca zasadniczy wpływ na wszystkie jego zasadnicze elementy.

1.2. HISTORIA DOKTRYN I STRATEGII WOJENNYCH NATO

Opracowywanie strategii bezpieczeństwa jest procesem długotrwałym i skomplikowanym. Stąd też, nie może ona ulegać częstym zmianom. W całym okresie powojennym zostały opracowane i wprowadzone do realizacji tylko dwie strategie wojenne – „zmasowanego odwetu” (przyjęta w USA w 1954 r.) oraz „elastycznego reagowania” (przyjęta w 1962 r. w USA i w 1967 r. przez NATO). Przy czym zmiana doktryn była spowodowana – jak się powszechnie uważa – przede wszystkim wprowadzeniem do uzbrojenia nowych środków walki.

W ramach strategii „elastycznego reagowania”, obowiązywała przez dłuższy czas koncepcja strategiczna „wysuniętych rubieży (wysuniętej obrony)”, oparta na rozmieszczeniu sił zbrojnych NATO w strefie ich operacyjnego rozwinięcia oraz gotowości do szybkiego podjęcia tam działań bojowych.



Od 1984 r. do końca lat osiemdziesiątych obowiązywała strategiczno-operacyjna koncepcja „zwalczania drugich rzutów i odwodów” (tzw. koncepcja FOFA) zakładająca wykonywanie głębokich uderzeń, przede wszystkim lotniczych i raketowych, z chwilą rozpoczęcia konfliktu zbrojnego w Europie. Celem tych uderzeń miało być obezwładnienie lotnictwa na ziemi, zdeorganizowanie systemów dowodzenia i komunikacji oraz opóźnienie wejścia do strefy działań bojowych – drugich rzutów operacyjnych i odwodów strategicznych sił zbrojnych Układu Warszawskiego.

Rozpad struktur militarnych Układu Warszawskiego rozpoczął nowy etap modyfikacji strategii wojennej NATO. Dostosowanie doktryny politycznej państw Sojuszu Północnoatlantyckiego do zupełnie nowej sytuacji polityczno-militarnej w Europie pociągnęło za sobą potrzebę zmiany strategii bezpieczeństwa, strategii wojskowej oraz niektórych koncepcji strategicznych, które określają sposób działania jego sił zbrojnych.

Prace nad aktualną doktryną wojenną sojuszu zostały rozpoczęte na podstawie decyzji Rady NATO już w lipcu 1990 r. Rada NATO postanowiła, że przyszła strategia Sojuszu Północnoatlantyckiego będzie zmodyfikowaną wersją obowiązującej dotychczas „strategii elastycznego reagowania”.

Przekształcenie strategii NATO zostało zapoczątkowane na londyńskim szczycie Sojuszu Północnoatlantyckiego w lipcu 1991 r. a następnie kontynuowane na szczycie w Rzymie w listopadzie 1991 r. oraz w Brukseli w styczniu 1994 r., gdzie oficjalnie przedstawiono program współpracy wojskowej NATO z krajami Europy Środkowo-Wschodniej, w ramach programu „Partnerstwo dla Pokoju” (PfP).

W 1991 r. przywódcy Sojuszu Północnoatlantyckiego uznali, że dotychczasowe struktury militarne są nieadekwatne do nowych realiów geopolitycznych i wynikających z nich wyzwań. Podjęto więc decyzję o opracowaniu nowej koncepcji strategicznej nazwaną „wysuniętej obecności wojskowej” (Forward Military Presence). W ten sposób został zapoczątkowany proces modyfikowania założeń strategii „elastycznego reagowania”, w myśl której przez całe dziesięcio-

lecia doskonalono różne koncepcje strategiczne użycia sił zbrojnych Sojuszu Północnoatlantyckiego w ewentualnych konfliktach.

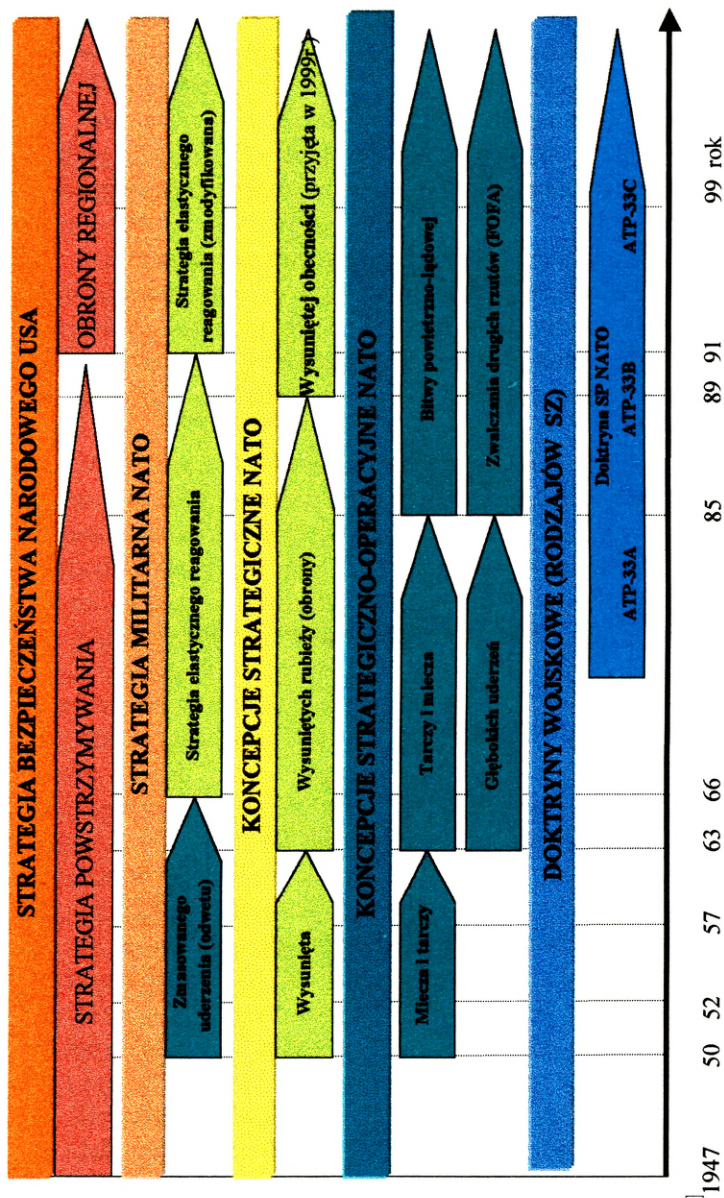
Fundament nowej koncepcji strategicznej NATO tworzy spójne spectrum zadań, rozciągające się od projekcji stabilizacji polityczno-militarnej, osiąganej przez dialog; kooperację i partnerstwo w wymiarze europejskim; przez zapobieganie i sterowanie kryzysami – łącznie z operacjami wsparcia pokoju i działaniami w ramach kontroli proliferacji rozwiązań siłowych w stosunkach wewnętrznych i międzynarodowych – aż po wszelkie formy kolektywnej obrony, będącej podstawowym zadaniem Sojuszu.

Podstawą zmodyfikowanej strategii NATO jest gotowość do dialogu i odprężenia międzynarodowego, połączona z wysokim stopniem gotowości obronnej państw członkowskich.

Modyfikacja ta wyraża się następująco:

- siły zbrojne Sojuszu muszą być zdolne do powstrzymywania agresji na możliwie najdalej wysuniętych rubieżach;
- broń jądrowa ma stanowić środek ostateczny w działaniach militarnych;
- pokojowe nadzorowanie wysuniętych rubieży (granic) NATO niewielkimi siłami (wysunięta obecność), z zachowaniem gotowości wzmocnienia wybranych rejonów (kierunków) w sytuacji bezpośredniego zagrożenia;
- odchodzenie od zasady prowadzenia pozycyjnych działań obronnych, w oparciu o naturalne przeszkody, na rzecz wysokomobilnych działań zbrojnych o charakterze powietrzno-lądowo-morskim (w tym desantowo-amfibijnym), prowadzonych na całą głębokość ugrupowania przeciwnika.

Struktura sił zbrojnych NATO dostosowywana jest już dzisiaj do wykonywania zadań (misji) zapobiegania kryzysom, ich rozwiązywania oraz stawienia czoła zbrojnemu najeźdźcy. Sojusznicze siły zbrojne muszą systematycznie uczestniczyć w procesie niedopuszczenia do wojny w Europie i w jej otoczeniu. Formułowane jest więc dla nich zadanie przygotowania się do zapobiegania kryzysom i konfliktom militarnym, ponieważ koncentrowanie się jedynie na obro-



nie własnego terytorium nie będzie w przyszłości wystarczające.

Według nowej strategii siły zbrojne Sojuszu muszą być zdolne do powstrzymania ofensywy przeciwnika na jak najdalej wysuniętych rubieżach. Ponadto muszą być gotowe do prowadzenia działań bojowych w warunkach złożonych działań o charakterze powietrzno-lądowo-morskim.

Nowa koncepcja strategiczna „wysuniętej obecności” narzuca siłom powietrznym Sojuszu konieczność rozmieszczenia, już w okresie pokoju, określonych sił i środków technicznych oraz stworzenia infrastruktury w pobliżu granic Sojuszu. Siły te będą wzmacniane w okresach narastania napięcia i zagrożenia zbiorowego bezpieczeństwa.

Modyfikacja strategii wojskowej NATO miała również na celu ograniczenie znaczenia broni jądrowej, jako czynnika odstraszenia militarnego. Rolę tę mają spełniać, zgodnie z nową koncepcją, Siły Natychmiastowego i Siły Szybkiego Reagowania NATO. W realizacji tej koncepcji ogromną rolę przypisuje się siłom powietrznym.

Ogólna doktryna wojenna Sojuszu obowiązuje wszystkie rodzaje sił zbrojnych, wszystkich państw członkowskich NATO. Zgodnie z jej założeniami opracowywane są plany wojenne z uwzględnieniem możliwości oraz potrzeb użycia wszystkich rodzajów sił zbrojnych, wojsk i służb. Na jej podstawie opracowywane są również bardziej szczegółowe doktryny (strategie) dotyczące zastosowania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych (np. doktryna sił powietrznych), a także sposobów prowadzenia różnego rodzaju działań zbrojnych (np. doktryna kontroli przestrzeni powietrznej).

W tej sytuacji siły powietrzne znalazły należne im miejsce w siłach zbrojnych NATO. Są bowiem tym orężem, które w największym stopniu zapewnia wysuniętą obecność wojskową Sojuszu. Jest to możliwe dzięki znacznym możliwościom przestrzennego wykrywania, rozpoznania i oddziaływania SP.

Generalne założenia obowiązującej od listopada 1986 r. „Taktycznej doktryny powietrznej NATO” zdają się być nadal aktualne, mimo że przygotowywane nowe dokumenty doktrynalne sił powietrznych

(ATP-33C z nowym oznaczeniem AJP-3.3) nie są w zasadzie uaktualnieniem treści poprzedniego dokumentu, a raczej jego rozwinięciem.

W najbliższej przyszłości należy oczekiwać przyjęcia szeregu nowych dokumentów doktrynalnych w zakresie użycia Sojuszniczych Sił Połączonych (Allied Joint Forces – AJF) NATO, w tym i sił powietrznych.

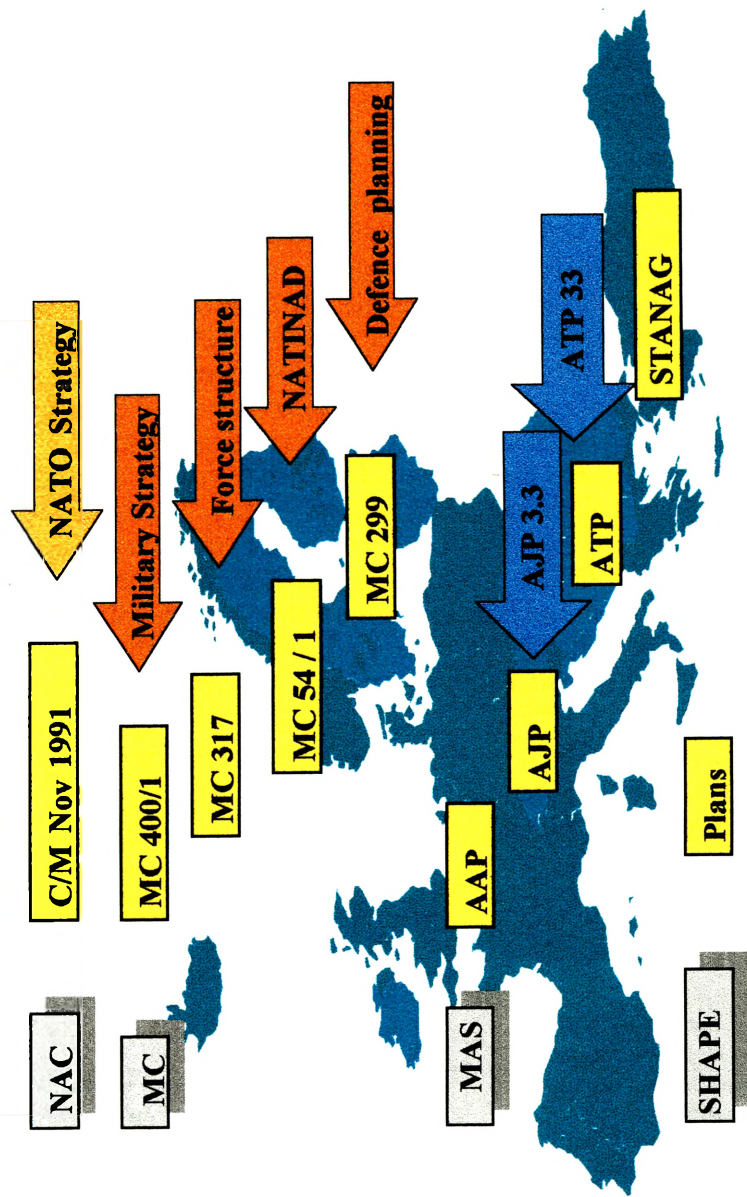
Jest to wynikiem procesów integracyjnych w działaniach Sojuszniczych Sił Połączonych NATO, szczególnie na płaszczyźnie centralizacji dowodzenia operacjami wielonarodowych komponentów, reprezentujących wszystkie rodzaje sił zbrojnych, rodzaje wojsk i służb.

1.3. DOKUMENTY DOKTRYNY SIŁ POWIETRZNYCH NATO

W oparciu o założenia nowej strategii politycznej NATO, sformułowane przez Radę Północnoatlantycką (North Atlantic Council), Komitet Wojskowy NATO (Military Committee) opracował strategię wojskową, która została zawarta w dokumencie MC-400 (Military Committee Directive for Military Implementation of the Alliances Strategic Concept).

Struktura sił zbrojnych NATO zbudowana jest na podstawie ustaleń zawartych w dokumencie MC-317 (NATO Force Structures for the Mid-1990s and Beyond). Powyższy dokument stanowi, iż podstawą struktury sił zbrojnych NATO są wysoce mobilne, mające możliwość rozpoczęcia działań w krótkim czasie – siły reagowania, a także główne siły obronne oraz siły wsparcia. Ponadto określa się w nim wielkość narodowych kontyngentów wojskowych każdego z państw członkowskich w lądowych, powietrznych i morskich połączonych strukturach sił zbrojnych NATO.

Innym, ważnym dokumentem NATO jest przyjęty przez Komitet Wojskowy dokument MC 54/1, który zawiera ustalenia dotyczące zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO. Zawarte są



Rys. 4. Strategie militarne i doktryny rodzajów wojsk w dokumentach NATO

w nim zadania, które państwa członkowskie postawiły dowódcy Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie w celu zapewnienia bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej NATO w okresie pokoju, kryzysów i wojny.

Niżej w hierarchii dokumentów doktrynalnych NATO znajdują się liczne plany i procedury sporządzane przez szczeble dowodzenia strategicznego i operacyjnego NATO, np. plany operacyjne Naczelnego Dowództwa Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie, Dowództwa PSZ NATO w Europie Środkowej oraz najważniejsze – z naszego punktu widzenia – plany operacyjne Dowództwa Połączonych Sił Powietrznych NATO w Europie Środkowej.

Wspólną cechą tych dokumentów jest zakres ich obowiązywania – są one wiążące we wszystkich regionach dla wszystkich rodzajów sił zbrojnych, rodzajów wojsk i służb, bez względu na ich usytuowanie terytorialne i strukturalne.

Przedstawiciele wszystkich krajów NATO biorą udział w pracach nad sojuszniczymi publikacjami administracyjnymi – Allied Administration Publications (AAP), publikacjami dotyczącymi użycia sojuszniczych sił zbrojnych – Allied Tactical Publications (ATP) i Allied Joint Publications (AJP) oraz porozumieniami standaryzacyjnymi – Standarisation Agreement (STANAG).

Tabela 1

HIERARCHIA DOKUMENTÓW DOKTRYNALNYCH NATO

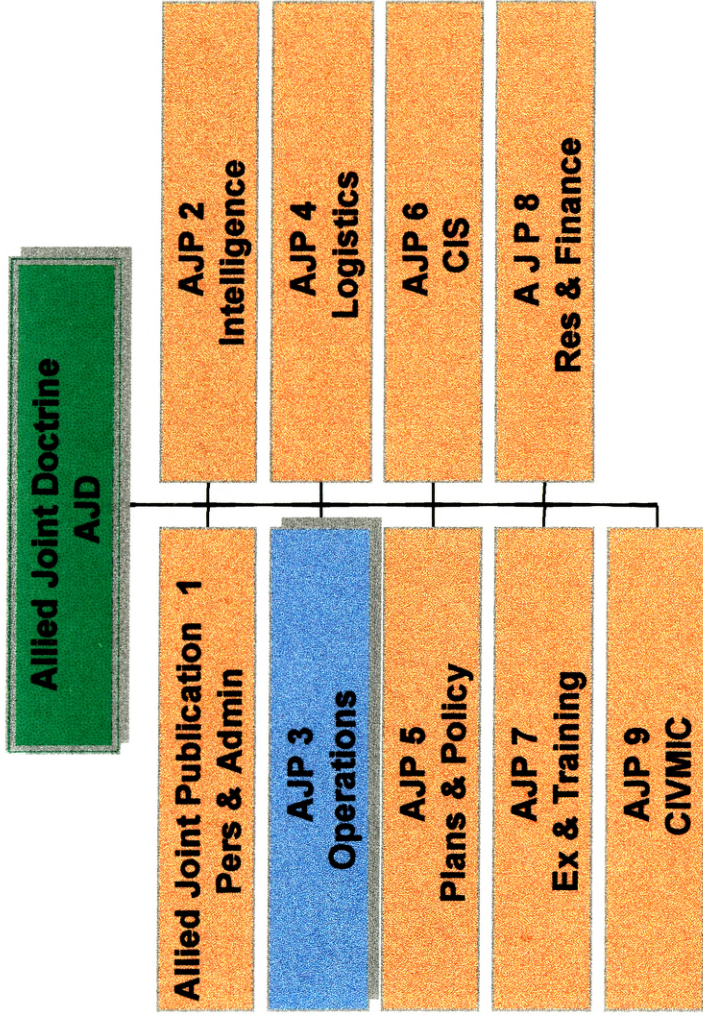
Organ stanowiący	Nazwa dokumentu	Zakres treści
Rada Północnoatlantycka	C/M Nov 91	Strategia bezpieczeństwa NATO
Komitet Wojskowy	MC 400/1 MC 317 MC 54/1 MC 299	Strategia wojskowa Struktura SZ NATO Organizacja OP NATO Planowanie obronne
Wojskowa Agencja Standaryzacyjna	AAP ATP AJP STANAG	Dokumenty administracyjne Doktryny rodzajów SZ Doktryny użycia SZ Dokumenty standaryzacyjne
Kwatera Główna Sojuszniczych SZ w Europie – SHAPE	Plany	Użycie sił zbrojnych w kampaniach

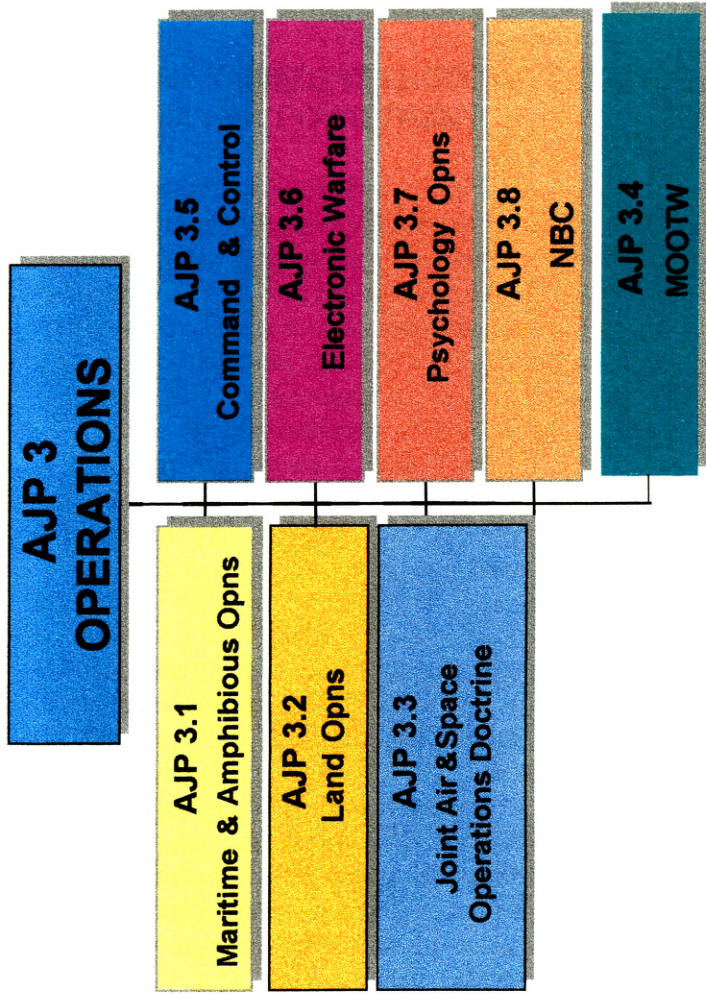
Formy, rodzaje i sposoby wykorzystania i działania sił powietrznych, w tym poglądy na obronę powietrzną NATO, były dotychczas określane głównie w następujących dokumentach:

1. ATP-27(B) „Ofensywne wsparcie lotnicze”.
2. ATP-33(B) „Taktyczna doktryna powietrzna NATO”.
3. ATP-34 „Taktyczne wsparcie lotnicze operacji morskich”.
4. ATP-40(A) „Doktryna kontroli przestrzeni powietrznej w czasie kryzysu i wojny”.
5. ATP-42(B) „Doktryna zwalczania potencjału sił powietrznych przeciwnika”.
6. ATP-44 „Walka radioelektroniczna”.
7. ATP-56 „Tankowanie w powietrzu”.

Problematyka sił powietrznych obowiązująca w całym obszarze NATO ujęta była dotychczas w wielu dokumentach serii ATP, dotyczących m.in. operacji lądowych, morskich i morskich operacji desantowych. Zawarte są w nich liczne ustalenia dotyczące udziału sił powietrznych we wszystkich możliwych operacjach połączonych sił zbrojnych, ale zawsze są one zgodne z ustaleniami zawartymi w podstawowych dokumentach doktrynalnych sił powietrznych. Są to dokumenty zawierające założenia bojowego wykorzystania SP w działaniach defensywnych, ofensywnych, wsparcia oraz specjalnych.

Podstawowe dokumenty dotyczące połączonych, wielonarodowych operacji są dokumentami określanymi mianem AAP, ATP, AJP oraz STANAG wraz z odnośną numeracją. Dokumenty serii AJP mają stanowić zbiór uaktualnionych dokumentów doktrynalnych NATO Allied Joint Doctrine – AJD.





Rys. 6.

2. UWARUNKOWANIA DOKTRYNY

2.1. PRAWNOMIĘDZYNARODOWE OGRANICZENIA UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH

Działania bojowe sił powietrznych tworzą specyficzny zbiór zdarzeń wojennych określanych często mianem „wojny powietrznej”. Przebiegają one zgodnie z wypracowanymi teoretycznymi i praktycznymi wskazaniem użycia bojowego. Historia konfliktów zbrojnych uzmysłowiła jednak konieczność stworzenia dodatkowych norm regulujących działania zbrojne sił powietrznych. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w międzynarodowym prawie konfliktów zbrojnych.

Pojęcie „wojny powietrznej” nie jest jednoznaczne. Najczęściej – w rozumieniu prawa międzynarodowego – wojną powietrzną są działania wojenne prowadzone przez siły lotnicze stron wojujących w powietrzu i z powietrza.

W literaturze zagranicznej, szczególnie niemieckiej i anglosaskiej, coraz częściej do wojny powietrznej zalicza się – oprócz wspomnianych elementów – również działania przeciwpowietrzne (tzn. skierowane z ziemi, lądu, morza – ostatnio także z kosmosu – przeciwko statkom powietrznym).

Współcześnie, w międzynarodowym prawie konfliktów zbrojnych, przyjmuje się, że w odniesieniu do wojny powietrznej znajdują zastosowanie trzy rodzaje przepisów:

- odnoszące się do wszystkich rodzajów działań wojennych;
- odnoszące się do wojny lądowej bądź wojny morskiej, które przez analogię należy stosować w wojnie powietrznej;
- odnoszące się wyłącznie do wojny powietrznej.

Do ostatniej kategorii można zaliczyć przede wszystkim przyjęte przez Komisję Prawników 19 lutego 1923 r. tzw. haskie reguły wojny powietrznej.

Zgodnie z nimi wojskowy statek powietrzny powinien nosić zewnętrzną oznakę wskazującą jego przynależność państwową oraz jego wojskowy charakter. Przyjęto, że poza obrębem jurysdykcji państwa wojującego lub neutralnego wszystkie statki powietrzne będą miały pełną swobodę przelatywania i wodowania. W czasie wojny każde państwo wojujące albo neutralne może w obrębie swojej jurysdykcji zabronić statkom powietrznym dostępu, poruszania się lub pobytu, bądź może wydawać w tej sprawie przepisy. Żaden statek powietrzny nie może posiadać więcej aniżeli jednej przynależności państwowej.

Szczególnie ważny – ze względów humanitarnych – jest zapis mówiący, że w wypadku uszkodzenia statku powietrznego nie wolno atakować znajdujących się w nim osób, które usiłują ocalić się za pomocą spadochronu – w czasie opadania.

W związku z szerokim wykorzystywaniem w działaniach bojowych wojsk powietrznodesantowych, prowadzenie walki z desantem powietrznym jest przesłanką naruszenia zasady nieatakowania ratujących się osób. Obecnie przeważa pogląd, że gdy mamy do czynienia z oczywistym desantem powietrznym można go zwalczać w czasie opadania, natomiast w sytuacji pojedynczych skoków należy dążyć do ograniczenia ostrzału, a skoczka ująć na ziemi.

Bombardowanie lotnicze jest dozwolone tylko wtedy, gdy dotyczy obiektów wojskowych, których całkowite lub częściowe zniszczenie będzie stanowiło dla przeciwnika wyraźną korzyść wojskową. Przewidziano również środki konieczne dla ochrony przed bombardowaniami lotniczymi obiektów szczególnych. Dowódca musi – w miarę możliwości – oszczędzać budynki poświęcone kultowi, sztuce, nauce i dobroczynności, pomniki historyczne, szpitale oraz miejsca zgromadzenia rannych pod warunkiem, że te budynki, obiekty i miejsca nie są jednocześnie wykorzystywane do celów wojskowych.

2.2. PRZESTRZEŃ POWIETRZNA JAKO OBSZAR DZIAŁAŃ ZBROJNYCH

Domeną działań sił powietrznych jest „przestrzeń powietrzna”. Pojęciem tym określa się część atmosfery ziemskiej nad obszarem danego państwa i stanowiącej jego własność. Granice państwa wyznaczają zatem zakres tej własności, traktowanej jako dobro narodowe. Dotychczas nie ma jednak wytyczonej traktatowo górnej granicy przestrzeni powietrznej. Przyjęto zwyczajowo, że przestrzeń powietrzna kończy się na wysokości zaniku siły wyporu aerodynamicznego. W zależności od szerokości i długości geograficznej, pory roku i innych czynników siła wyporu aerodynamicznego zanika na wysokości 30-40 km. Powyżej tej granicy rozciąga się bliska przestrzeń kosmiczna, dostępna już wszystkim państwom, podobnie jak otwarte morza.

Przestrzeń powietrzna państw NATO stanowi w pewnym sensie wspólne dobro, podlegające szczególnej ochronie oraz precyzyjnemu zarządzaniu, zarówno w czasie pokoju, jak i kryzysu oraz wojny. Zintegrowany Cywilno-Wojskowy System Zarządzania Ruchem Lotniczym państw NATO zapewnia w czasie pokoju pierśnięstwo komercyjnemu wykorzystaniu przestrzeni powietrznej, przy zapewnieniu względnej swobody jej użycia przez szkolące się komponenty sił powietrznych NATO. Duże nasilenie cywilnego ruchu lotniczego wydatnie ogranicza swobodę szkolenia lotniczego w SP NATO i zmusza państwa europejskie NATO do korzystania z ośrodków lotniczego szkolenia bojowego w USA.

W czasie kryzysu i wojny zarządzanie przestrzenią powietrzną przejmują właściwe komórki organów dowodzenia OP. Zapewnia to całkowity priorytet i swobodę działań sił powietrznych w operacyjnej i taktycznej strefie działań zbrojnych, jednocześnie nie wykluczając swobody działania lotnictwa cywilnego poza tą strefą. Podległe elementy służby kierowania ruchem lotniczym kontrolują czas i właściwe wykorzystanie przydzielonej części przestrzeni powietrznej poszczególnym komponentom bojowym rodzajów sił zbrojnych.

Obecny podział przestrzeni powietrznej państw NATO zakłada, iż np. Środkowoeuropejski Rejon Obrony NATO jest podzielony na trzy obszary kontroli przestrzeni powietrznej, pokrywające się ze strefami odpowiedzialności Ośrodków Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi – CAOC. Odpowiedzialność za nadzór obiektów powietrznych w każdej ze stref spoczywa w rękach dowódców CAOC.

Współczesna wojna może być prowadzona w trzech wymiarach. W operacjach połączonych przestrzeń powietrzna jest równie ważna jak teren. Przestrzeń powietrzna jest wykorzystywana do wielu różnych celów, m.in. do rozpoznania i obserwacji pola walki, wykonania manewru, prowadzenia ognia, transportu sił i środków oraz dowodzenia walką. Efektywny nadzór oraz wykorzystanie przestrzeni powietrznej bezpośrednio wpływa na wynik kampanii, ważnych operacji, walk i bitew. Dowódcy szczebla operacyjnego koordynują wykorzystanie przydzielonej im przestrzeni powietrznej przez wszystkie podległe im komponenty sił zbrojnych, we wszystkich planach operacyjnych. Należy również brać pod uwagę, że przeciwnik będzie rywalizował w wykorzystaniu przestrzeni powietrznej, a ponadto będzie dążył do osiągnięcia takiego poziomu dominacji w powietrzu, który umożliwi mu osłonę swoich wojsk przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza.

W przyszłej strukturze dowodzenia siłami powietrznymi NATO zarządzanie przestrzenią powietrzną w czasie kryzysu i wojny w Europie Środkowej będzie w kompetencji dowódcy komponentu powietrznego regionu „Północ” (Ramstein) Sojusznicznych Sił Połączonych NATO. Niektóre kompetencje w tym zakresie mogą być delegowane na dowódcę CAOC, a kompetencje kontroli ruchu lotniczego przejmą właściwe komórki Ośrodka Kontroli i Powiadamiania (CRC).

W obszarze zarządzania przestrzenią powietrzną Polski i państw NATO istnieją jeszcze zasadnicze rozbieżności. Jesteśmy na etapie opracowywania rozwiązań teoretycznych, prawnych i organizacyjnych zgodnych z wymaganiami NATO.

2.3. DOMINACJA W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Problematyka swobody działania sił powietrznych w przestrzeni powietrznej jest ściśle związana z aspektami dominacji sił powietrznych nad siłami przeciwnika zarówno w wymiarze ilościowym, jakościowym, jak i operacyjno-taktycznym.

2.3.1. Istota dominacji w powietrzu

W podstawowych dokumentach doktrynalnych sił powietrznych NATO, terminem oddającym istotę zjawisk związanych z dominacją w powietrzu – jest „Control of the Air” lub „Air Domination”. Podkreśla się, że jest to pewien stan, mniej lub bardziej stabilny, istniejący w określonym czasie i miejscu obszaru działań bojowych, mający swoje poziomy, a uwarunkowany czynnikami ilościowymi, jakościowymi i operacyjno-taktycznymi sił powietrznych. Jest on z jednej strony zadaniem i efektem działań bojowych sił powietrznych, z drugiej warunkiem brzegowym powodzenia wszelkich działań zbrojnych w określonym obszarze.

Osiągnięcie koniecznego poziomu dominacji jest szczególnie ważne dla pomyślnego przebiegu działań bojowych wszystkich pozostałych komponentów sił zbrojnych. Wybrany poziom dominacji uzyskuje się w wyniku prowadzenia przez siły powietrzne ofensywnych i defensywnych działań powietrznych – „Counter-Air Operations”.

Poglądy na dominację w powietrzu zawarte w AJP-3.3 ukształtowały się w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. W latach siedemdziesiątych wyróżniano bowiem w zasadzie dwa terminy: „Air Superiority” – traktowany jako przewaga w powietrzu oraz „Air Supremacy” – oznaczający panowanie w powietrzu. Definicja przewagi i panowania zawarta w „Reference Book”² z roku 1972 ujmuje je następująco:

² *Reference Book U.S. Air Force Basic Data*, Army Command and General Staff College, Ford Leavenworth, Kansas 1972.

„Przewaga w powietrzu to taki stan dominacji sił powietrznych jednej strony nad siłami powietrznymi drugiej strony, który pozwala siłom lądowym i morskim tej pierwszej strony na prowadzenie działań w danym miejscu i czasie, w warunkach braku skutecznego przeciwdziałania sił powietrznych drugiej strony”.

„Przez panowanie w powietrzu rozumie się taki stan przewagi w powietrzu, kiedy siły zbrojne przeciwnika są niezdolne do skutecznego przeciwdziałania”.

Z definicji tych wynika, że panowanie w powietrzu jest najwyższym stopniem dominacji. Determinantami przewagi będą natomiast:

- posiadanie inicjatywy i możliwość narzucania swojej woli przeciwnikowi, a w domyśle – prowadzenie działań bez silnego oddziaływania jego lotnictwa i obrony powietrznej;
- możliwość wykonywania zadań przez siły lądowe i flotę w warunkach braku skutecznego przeciwdziałania sił powietrznych przeciwnika.

Pojęcie „Air Superiority” często występowało wraz z przymiotnikami: lokalne i ogólne. Można je przetłumaczyć jako lokalna lub ogólna przewaga w powietrzu. Termin ten oznaczał taką przewagę, która pozwalała własnym siłom powietrznym uzyskać większą efektywność oddziaływania bojowego niż miały ją siły powietrzne przeciwnika. Przy tym, przewaga lokalna odnosiła się do dominacji w określonym rejonie i czasie. Natomiast przewaga ogólna obejmowała cały rejon działań (na kilku kierunkach operacyjno-taktycznych).

Termin „Air Supremacy”³ był traktowany jako najwyższy stopień dominacji i można go przetłumaczyć jako panowanie w powietrzu. Oznaczał on taki stopień dominacji w powietrzu, przy którym własne siły powietrzne są zdolne narzucić nieprzyjacielskim siłom powietrznym własną wolę, w dowolnym czasie lub miejscu, w granicach kontrolowanego obszaru.

³ Do tej grupy można również zaliczyć termin „air superiority”, lecz wyłącznie z przymiotnikami: kompletna, całkowita (complete) i absolutna, bezwzględna (absolute). Te przymiotniki wraz z terminem „air superiority” były synonimami „air supremacy”.

Termin „Air Supremacy” akcentuje posiadanie inicjatywy i swobody działania lotnictwa, dopuszczając jednak, chociaż nie w pełni, efektywne przeciwdziałanie sił powietrznych przeciwnika. Zakładano bowiem, że pełne (absolutne) rozbicie sił powietrznych przeciwnika jest niemożliwe i nierealne, zwłaszcza w warunkach porównywalnych sił przeciwstawnych stron.

W ATP-33B, dokumencie powstałym w 1986 r. precyzuje się, że przewaga w powietrzu może mieć charakter miejscowy (lokalny, taktyczny) lub ogólny (operacyjny); występuje także (najbardziej wyraźnie) w formie panowania. Ponadto, podkreśla się ograniczony rejon i czas przewagi lokalnej (miejscowej), niezbędny do wykonania określonego zadania⁴ oraz wskazuje, że przewaga ogólna odnosi się do niemal całego rejonu prowadzenia działań sił lądowych, morskich i powietrznych przez stosunkowo długi okres.

Dość precyzyjnie istotę przewagi i panowania w powietrzu ujmowano w materiałach powstałych na bazie ATP-33B⁵: „Podstawowym celem działań sił powietrznych jest zdobycie panowania w powietrzu. Występuje ono wówczas, gdy własne siły powietrzne mogą bez przeszkód prowadzić działania, a siły powietrzne przeciwnika utraciły zdolność bojową w takim stopniu, że nie stanowią zagrożenia dla sił lądowych, morskich i powietrznych wykonujących zadania bojowe (operacyjne). Jeżeli panowanie w powietrzu jest nieosiągalne, to trzeba wywalczyć ogólną przewagę w powietrzu. Umożliwia ona bowiem swobodę działania w czasie prowadzenia operacji w powietrzu, na ziemi i morzu, bez skutecznego i trwałego przeciwdziałania sił powietrznych nieprzyjaciela. Przeciwnik zaś nie ma tej swobody działania zarówno w powietrzu, jak i na lądzie oraz morzu. W razie niemożliwości wywalczenia i utrzymania przewagi ogólnej, trzeba dążyć do jej zdobycia w takim miejscu i czasie, gdzie będą realizowane najistotniejsze zadania bojowe.”

⁴ Zob. *Militarisches Studienglossar. English*, tom I, Bundessprachenamt, 1993, s. 492.

⁵ Ch. Scheffel, *Podstawowe założenia doktryny taktycznych sił powietrznych NATO*, AON, 1996, s. 8.

Zauważalny jest wpływ angielskich poglądów na problematykę dominacji w przestrzeni powietrznej, jej identyfikację i typologię, co znalazło swoje odzwierciedlenie w późniejszych dokumentach doktrynalnych NATO. W angielskiej doktrynie sił powietrznych⁶, oprócz przewagi i panowania w powietrzu, wyróżnia się bowiem także pierwszy (najniższy) stopień dominacji (kontroli) w przestrzeni powietrznej, zwany uprzywilejowaną (dogodną, korzystną) sytuacją powietrzną. Przez taką sytuację (*favourable air situation*) określa się stan, w którym wielkość sił powietrznych przeciwnika jest niewystarczająca, by mógł on osiągnąć sukces na lądzie, morzu i w powietrzu. Wskazuje się jednocześnie, że w drugim stopniu kontroli (dominacji) przestrzeni powietrznej, tj. w przewadze powietrznej, istnieje możliwość zdobycia czasowej i lokalnej przewagi.

2.3.2. Stopnie dominacji w powietrzu

Stopniami dominacji w powietrzu „Control of the Air”, wg aktualnie przygotowywanego dokumentu doktrynalnego sił powietrznych NATO AJP-3.3, są:

- korzystna sytuacja powietrzna;
- przewaga w powietrzu;
- panowanie w powietrzu.

Korzystna sytuacja powietrzna „Favourable Air Situation” – jest to taka sytuacja, w której rozmiar stosowanego przez siły powietrzne przeciwnika wysiłku powietrznego jest niewystarczający do osłabienia powodzenia sojuszniczych operacji lądowych, morskich i powietrznych. Stanowi ona warunek brzegowy prowadzenia wszelkich działań zbrojnych.

Przewaga w powietrzu „Air Superiority” – jest to taki poziom dominacji w powietrzu jednych sił nad drugimi, który pozwala prowadzić działania bojowe przez wszystkie komponenty rodzajów sił zbrojnych, we wskazanym miejscu i czasie, bez znaczącej ingerencji sił przeciwnych.

⁶ *Air Power Doctrine AP 3000*, 2 nd Edition, W. Brytania, 1993, s. 39.

Panowanie w powietrzu „Air Supremacy” – jest to taki stan dominacji sił powietrznych w obszarze i poza obszarem działań bojowych, który gwarantuje prowadzenie działań przez siły zbrojne przy minimalnym ryzyku. Przeciwnik nie może wówczas wykonywać lotów lub ich wykonywanie wiąże się ze znacznymi stratami, przy braku znaczących korzyści militarnych.

Należy podkreślić, że w siłach powietrznych NATO zawsze eksponowano konieczność zdobycia i utrzymania odpowiednio wysokiego poziomu dominacji w powietrzu w celu zapewnienia swobody działań i pomyślnego prowadzenia operacji na lądzie, morzu i w powietrzu.

3. MIEJSCE SIŁ POWIETRZNYCH W AKTUALNEJ DOKTRYNIE UŻYCIA SIŁ ZBROJNYCH NATO

Trwająca od 1990 r. reorientacja celów i zadań polityczno-militarnych NATO, wymusiła istotne zmiany w koncepcji użycia wojsk poszczególnych rodzajów sił zbrojnych.

Ograniczono znaczenie broni jądrowej, jako czynnika odstraszenia. Rolę tę mają spełniać, zgodnie z nową koncepcją, Siły Natychmiastowego (Immediate Reaction Forces) i Szybkiego Reagowania (Rapid Reaction Forces). W realizacji tej koncepcji ogromną rolę odgrywają siły powietrzne NATO, są one bowiem tym orężem, który w największym stopniu zapewnia wysuniętą obecność wojskowego paktu. Jest to możliwe dzięki ich możliwościom przestrzennego wykrywania, rozpoznania i oddziaływania.

Obecna organizacja sił zbrojnych NATO sprawia, że są one zdolne do wykonania wielu zadań w czasie pokoju, kryzysu lub wojny. Najczelniejszym celem Sojuszu pozostaje niezmiennie utrzymanie odpowiedniego poziomu gotowości bojowej sił zbrojnych oraz przygotowanie do kolektywnego działania w ramach wspólnej obrony. Cel ten Sojusz urzeczywistnia w praktycznych rozwiązaniach pozwalających państwom członkowskim NATO szeroko korzystać z politycznych, wojskowych i materialnych dobrodziejstw wspólnej obrony.

Rozwiązania te, to przede wszystkim Zintegrowana Struktura Wojskowa Sojuszu oraz współpraca i koordynacja wspólnej obrony z obroną poszczególnych państw członkowskich.

Głównymi cechami zintegrowanej struktury są: kolektywne planowanie sił zbrojnych; stacjonowanie wojsk poza własnym terytorium, w koniecznych wypadkach na zasadzie wzajemności; jednolite postępowanie w sytuacjach kryzysowych i działania wspierające; procedury konsultacyjne; wspólne standardy uzbrojenia, szkolenia, ćwiczeń i logistyki, a w ślad za tym wspólne ćwiczenia, sprzęt wojskowy, infrastruktura i współpraca logistyczna.

3.1. STRUKTURA SOJUSZNICZYCH SIŁ ZBROJNYCH NATO

W siłach zbrojnych, będących w dyspozycji NATO, wyróżnia się trzy grupy:

- Siły Reagowania (Reaction Forces – RF);
- Główne Siły Obrony (Main Defence Forces – MDF);
- Siły Wzmocnienia (Augmentation Forces – AF).

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

W skład **Sił Natychmiastowego Reagowania i Sił Szybkiego Reagowania** wchodzi wojska lądowe, powietrzne i marynarka wojenna. Powietrzne Siły Natychmiastowego Reagowania i Szybkiego Reagowania tworzą wybrane narodowe jednostki o podwyższonej gotowości bojowej.

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

W skład **Sił Wzmocnienia** wchodzi pozostałe wojska, o różnym stopniu gotowości bojowej, zdolne do użycia w każdym regionie NATO do odstraszenia, rozwiązywania kryzysów lub obrony.

Państwa członkowskie NATO wydzielają znaczną część swojego potencjału sił powietrznych do **Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej NATO** (NATO Integrated Air Defence – NATINAD).

Są to jednostki lotnicze i rakietowe OPL oraz systemy wczesnego wykrywania i walki radioelektronicznej. Podstawową cechą wydzielonych narodowych komponentów sił powietrznych do NATINAD jest ich pełna kompatybilność techniczna oraz interoperacyjność. Scen-

tralizowane, ponadnarodowe i międzynarodowe dowodzenie systemem NATINAD gwarantuje każdemu państwu członkowskiemu jednakowo skuteczną osłonę przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza.

3.2. POTĘGA POWIETRZNA

„Potęgą powietrzna to zdolność do zrobienia czegoś w powietrzu. Składa się na nią przenoszenie wszelkiego rodzaju rzeczy z jednego miejsca na drugie”⁷. Kilkudziesięcioletnia historia lotnictwa doprowadziła do zmodyfikowania definicji potęgi powietrznej (Air Power). Niemniej jednak, jak to wyraził Sir Winston Churchill, „Potęga powietrzna jest najtrudniejszą do mierzenia ze wszystkich form sił zbrojnych, a nawet do wyrażenia jej precyzyjną terminologią”⁸. Uważa się też, że potęga powietrzna to zdolność użycia dla militarnych celów, platform operujących w przestrzeni powietrznej lub przelatujących przez nią⁹.

Podobną definicję prezentuje także najnowsze wydanie podstawowej doktryny Sił Powietrznych USA - AFDD-1, według której: powietrzna i kosmiczna potęga definiowana jest jako synergiczne użycie powietrznych, kosmicznych i informacyjnych systemów dla zastosowania globalnej, strategicznej potęgi militarnej.

Definicja potęgi powietrznej w NATO została opublikowana m.in. w projekcie nowej doktryny połączonych działań powietrznych i kosmicznych¹⁰. Według tego dokumentu powietrzna i kosmiczna

⁷ Maj Gen William Mitchell, *Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Power-Economic and Military* (Port Washington, N.Y.: Kennikat Press, first published in 1925, reissued in 1971), xii.

⁸ *Royal Air Force Air Power Doctrine AP 3000*, 2nd Edition, Prepared under the direction of the Chief of the Air Staff 1993, s. 13.

⁹ Definicja podana w *Air Force Manual 1-1 Basic Aerospace Doctrine of the United States Air Force*, March 1992. Jest wiele definicji potęgi powietrznej, na przykład Lord Arthur William Tedder definiuje ją w ten sposób: „Potęga powietrzna jest zdolnością użycia przestrzeni powietrznej dla służb ofensywnych, defensywnych i logistycznych oraz zdolnością wzbraniania użycia tej przestrzeni przez nieprzyjaciela”. Air Chief Marshal of the Royal Air Force Lord Tedder, *Air Power in War* (London: Hodder and Stoughton, 1948), 30.

¹⁰ ATP 33(C) (AJP-3.3) *Joint Air & Space Operations Doctrine*, Second Study Draft, October 1997, s. 1-2.

potęgą (Air and Space Power) to militarne zastosowanie¹¹ (employment) dowolnych systemów, które operują w przestrzeni powietrznej lub kosmicznej, lub przemieszczają się przez nie. Systemy te obejmują uzbrojenie klasy ziemia-powietrze, załogowe i bezzałogowe pojazdy. Potęga kosmiczna odnosi się do zastosowania satelitów i platform kosmicznych używanych do wsparcia nie zaś bezpośredniego stosowania siły zbrojnej.

Z definicji potęgi powietrznej wynika, że nie jest ona wyłącznie domeną sił powietrznych. W zależności od sytuacji, w różnych krajach również wojska lądowe, marynarka wojenna i inne rodzaje sił zbrojnych używają sprzętu operującego w przestrzeni powietrznej.

Z założenia potęgi powietrznej wynika, że istnieją dwa składniki potęgi powietrznej. Pierwszy – obejmuje platformy operujące w środowisku powietrznym, drugi – odnosi się do użycia lub wykorzystania środowiska powietrznego dla celów militarnych¹².

Uogólniając, **potęgę powietrzną należy rozumieć jako część potencjału państwa lub sojuszu (całość struktur organizacyjnych, potencjału ludzkiego, potencjału technicznego – w tym statków powietrznych – infrastruktury, ustawodawstwa, itp.), przy pomocy którego można sprawować zwierzchnictwo nad własną przestrzenią powietrzną, a w czasie kryzysu i wojny – w strefie działań bojowych. Umożliwia ona osiągnięcie niezbędnego poziomu dominacji w przestrzeni powietrznej, a także skuteczne wsparcie działań bojowych innych rodzajów sił zbrojnych.**

Allied Joint Operations Doctrine AJP-1 – podstawowy dokument doktrynalny NATO w zakresie połączonych działań sojuszniczych formułuje pojęcie potęgi powietrznej oraz podstawowe założenia sojuszniczych połączonych działań powietrznych.

¹¹ Mogą się rodzić wątpliwości czy potęga nie powinna oznaczać jakiejś organizacji czy systemu. Jednak i w języku polskim mamy przykłady słów, które przynajmniej w jednym ze znaczeń mają podobne odniesienie, np. wg *Słownika języka polskiego* „gospodarka” to 1. organizacja produkcji, sposobów produkcji; (...) 3. Gospodarowanie, dysponowanie, zarządzanie czymś.

¹² R. Szpyra, *Współczesna wojna powietrzna. Wybrane problemy*, AON, Warszawa 1998, s. 12-14.

Sojusznicze połączone działania powietrzne (Allied Joint Air Operations – AJAO) można określić jako planowe użycie potęgi powietrznej w celu wsparcia kampanii dowódcy połączonych sił sprzymierzonych (Commander Allied Joint Forces – COMAJF). Potęga powietrzna jest zaangażowana nie tylko do uzyskania i utrzymania dominacji w powietrzu, ale także jako rodzaj sił zbrojnych wspierający lub działający niezależnie w kampaniach sił zbrojnych sprzymierzonych. Sojusznicze połączone działania powietrzne mogą zabezpieczać działania bojowe przydzielonych COMAJF sił morskich (desanty i operacje lotnictwa morskiego), sił lądowych (działania bojowe lotnictwa wojsk lądowych), oraz sił specjalnych wchodzących w skład sojuszniczych sił połączonych - AJF. Z drugiej strony, wymienione komponenty AJF mogą wspierać siły powietrzne i zwiększać efektywność działań powietrznych. W szczególnych wypadkach powietrzny komponent może funkcjonować bez wsparcia innych rodzajów sił zbrojnych.

Potęga powietrzna ma specyficzne cechy, różniące jej działania od działań marynarki wojennej i sił lądowych, przede wszystkim zdolność do wykorzystania trzeciego wymiaru - przestrzeni powietrznej. Dlatego umiejętne wykorzystanie potęgi powietrznej umożliwia w większości sytuacji operacyjno-taktycznych skuteczne i efektywne powstrzymanie przeciwnika. Dowódcy dysponujący siłami powietrznymi, powinni zdawać sobie sprawę z właściwości potęgi powietrznej, które nieraz decydują o sukcesie połączonej operacji, ale również z ograniczeń, które są właściwe potędze powietrznej.

Doktryna sojuszniczych działań połączonych określa cztery zasadnicze cechy potęgi powietrznej: elastyczność, zasięg, szybkość i manewrowość.

Elastyczność

Jest to być może jedna z najważniejszych cech potęgi powietrznej, rozumiana jako jej zdolność do różnorodnego zastosowania w działaniach. Najbardziej efektywne wykorzystanie potęgi powie-

trzej zapewnia się przez właściwy dobór dysponowanych sił i uzbrojenia do wykonywanego zadania.

Zasięg

Potęgą powietrzna może oddziaływać prawie wszędzie na naszym globie, niezależnie od ukształtowania powierzchni ziemi i przeszkód. Tankowanie w powietrzu zwiększa zasięg lotnictwa, umożliwia atakowanie odległych obiektów, dostęp do izolowanych miejsc i często uniezależnia od konfiguracji politycznych, pozwalając unikać lub omijać restrykcje, takie np. jak odmowa zgody na przelot.

Szybkość

Prędkość samolotu pozwala na szybkie zastosowanie dysponowanej siły. Umożliwia to również zakończenie w krótkim czasie misji i zwiększa możliwość wykonania zadań w określonym terminie. Lotnictwo może oddziaływać na obiekty znajdujące się na znacznych obszarach. Prędkość samolotu zmniejsza prawdopodobieństwo jego zniszczenia, a tym samym zwiększa jego żywotność.

Manewrowość

Zdolność samolotu do operowania w dużym zakresie wysokości umożliwia lotnictwu obserwację i dominację nad przeciwnikiem naziemnym, nawodnym i podwodnym. Pozwala to na bezpośredni atak z powietrza, w tym z użyciem sił powietrznodesantowych i manewrem w trzech, a nie w dwóch wymiarach.

Połączenie elastyczności, zasięgu, prędkości i manewrowości stwarza siłom powietrznym olbrzymie możliwości, które właściwie wykorzystywane mogą w dużym stopniu wpływać na sukces połączonej kampanii. Tymi możliwościami są: wszechobecność, szybkość reagowania, koncentracja i precyzja.

Wszechobecność

Kombinacja takich atrybutów potęgi powietrznej, jak prędkość, wysokość, zasięg, elastyczność oraz adaptacyjność pozwala odpowiadać na uderzenia lub stwarzać zagrożenie użycia siły w dużo większej przestrzeni niż mogą to uczynić wojska lądowe czy marynarka wojenna.

Wszechobecność potęgi powietrznej umożliwia całym siłom zbrojnym rozpoznanie, skuteczne oddziaływanie bojowe, odstraszenie, wymuszanie lub niszczenie w wymaganym miejscu i czasie.

Szybkość reagowania

Potęga powietrzna może w krótkim czasie osiągać najodleglejsze obszary działań, zapewniając tym samym terminowe i efektywne wsparcie sprzymierzonych sił lub odstraszać agresora. Szybkość reagowania potęgi powietrznej jest tak samo ważna zarówno podczas kryzysów, jak i wojny.

Koncentracja

Prędkość, zasięg i elastyczność - pozwalają na koncentrowanie wysiłku w każdej formie, w czasie i przestrzeni, zgodnie z potrzebami.

Koncentracja pozwala na uzyskanie przewagi w obszarach i czasie tego wymagających. Również moralne i psychiczne efekty takiej koncentracji są często decydujące o osiągnięciu sukcesu operacyjnego.

Precyzja

Zaletą działań bojowych w trzecim wymiarze jest między innymi możliwość dokładnej nawigacji, precyzyjnego użycia dysponowanego uzbrojenia, zdolność do atakowania zarówno na dużych obszarach przestrzeni powietrznej (w tym celów powierzchniowych), jak i w ograniczonej przestrzeni (celów punktowych), ale zawsze zachowując przy tym możliwość precyzyjnego operowania. Dzięki temu, współcześnie kilka samolotów może wykonać zadanie, które wcześniej niejednokrotnie wykonywały setki.

3.3. SIŁY POWIETRZNE NATO

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 specyficznymi cechami.

- Siły powietrzne są zdolne do prowadzenia walk, bitew i operacji w przestrzeni powietrznej, w tym w znacznym stopniu operacji

samodzielnych. Dotyczy to zwłaszcza powietrznych operacji w początkowym okresie wojny, których jednym z głównych celów jest zdobycie przewagi w powietrzu.

- Istotną cechą operacji sił powietrznych jest integracja działań zaczepnych i obronnych. Współdziałanie lotnictwa z naziemnymi środkami OP uznaje się jako jeden z najtrudniejszych problemów i zadań przypisywanych dowódcom sił powietrznych.

- We współczesnych siłach powietrznych dominującymi elementami są: lotnictwo (różnych rodzajów), rakiety przeciwlotnicze oraz podsystemy rozpoznania i dowodzenia.

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

Siły powietrzne NATO, w aspekcie celów, są przeznaczone głównie do odparcia agresji powietrznej przeciwnika, osłabienia jego potencjału bojowego oraz tworzenia warunków do prowadzenia przez wojska lądowe i marynarkę wojenną skutecznej operacji obronnej na terytorium kraju.

Aspekt zadaniowy wskazuje, że siły powietrzne przeznaczone są do prowadzenia walk, bitew i operacji w przestrzeni powietrznej, w tym w znacznym stopniu samodzielnych powietrznych operacji obronnych i zaczepnych.

Siły powietrzne pozwalają osiągnąć cele polityczne i militarne działań wojennych samodzielnie, ale przede wszystkim we współdziałaniu z pozostałymi rodzajami sił zbrojnych.

Zdobycie i utrzymanie wymaganego stopnia dominacji w powietrzu, a w tym zapewnienie panowania wciąż stanowi niezbędny warunek skuteczności operacji obronnych i zaczepnych.

Czynnikiem stwarzającym szczególną trudność w działaniach sił powietrznych NATO jest wysoki poziom złożoności jednoczesnych działań komponentów powietrznych, lądowych i morskich, we wspólnym obszarze i czasie.

W czasie pokoju siły powietrzne NATO są obecnie najważniejszym czynnikiem odstraszania militarnego, gwarantującym wcześnie wykrycie, rozpoznanie i śledzenie wszelkich zagrożeń, w tym

działań zbrojnych. Umożliwiają wywieranie nacisku polityczno-militarnego bez potrzeby bezpośredniego użycia uzbrojenia przez samą tylko obecność w obszarze konfliktu oraz stwarzanie zagrożenia precyzyjnego i skutecznego oddziaływania zbrojnego. Stopniowanie przymusu i wywieranie nacisku przy użyciu sił powietrznych często gwarantuje wymuszenie i utrzymanie pokoju w rejonach zapalnych, grożących ewolucją konfliktu w zbrojny wymiar. Opanowanie przestrzeni powietrznej przez siły powietrzne odbiera każdemu przeciwnikowi ważny obszar działań bojowych, ograniczając lub wręcz wykluczając uzyskanie powodzenia w stosowaniu przemocy militarnej.

Siły powietrzne umożliwiają prowadzenie operacji humanitarnych (np. tworzenie mostów powietrznych) zarówno w warunkach działań zbrojnych, jak i podczas klęsk żywiołowych. Możliwe jest użycie sił powietrznych w operacjach antyterrorystycznych oraz przeciwko zorganizowanej przestępczości.

Trudno również przecenić rolę transportu powietrznego w przetransporcie wojsk aeromobilnych oraz operacjach logistycznych.

Siły powietrzne NATO są przygotowane do aktywnych działań na rzecz zachowania pokoju w Europie i najbliższym otoczeniu. Podstawowym atutem jest ich zdolność do użycia siły zbrojnej w celu zapobiegania i przeciwdziałania wszelkim formom destabilizacji.

Główne zadania sił powietrznych NATO podczas kryzysu militarnego i wojny to:

- zwalczanie potencjału powietrznego przeciwnika;
- obezwładnienie kluczowych (newralgicznych) elementów systemu obronnego przeciwnika;
- wsparcie lotnicze wojsk lądowych i marynarki wojennej.

Siły powietrzne NATO, realizując wytyczone zadania, prowadzą ofensywne i defensywne działania powietrzne, mające na celu wywalczenie niezbędnego stopnia dominacji w powietrzu, oraz zwalczają potencjał (zasoby) powietrzny, lądowy i morski przeciwnika. Ponadto uczestniczą w obezwładnianiu systemu obronnego przeciwnika (uczestnicząc w ataku strategicznym), prowadzą również działania wspierające operacje powietrzne.

Walkę o dominację w powietrzu uznaje się w siłach powietrznych NATO za główne zadanie. Jest ona prowadzona w toku całej operacji, a najintensywniej w pierwszych dniach wojny (operacji).

Wszystkie państwa członkowskie Sojuszu wydzielają swoje siły zbrojne do zintegrowanej struktury dowodzenia wojskowego NATO, z wyjątkiem Islandii (kraj ten nie ma sił zbrojnych) oraz Francji i Hiszpanii, wobec których stosuje się oddzielne rozwiązania w zakresie współpracy militarnej i koordynacji działań zbrojnych.

Z punktu widzenia polskiego nazewnictwa, w strukturze organizacyjnej sił powietrznych NATO wyróżnia się następujące komponenty sił powietrznych:

- wojska lotnicze;
- wojska raketowe obrony przeciwlotniczej i przeciwraketowej;
- systemy rozpoznania i walki radioelektronicznej;
- systemy dowodzenia.

Ponadto w składzie sił powietrznych NATO znajdują się również jednostki logistyczne oraz centra i specjalistyczne ośrodki szkoleniowe.

W strukturach organizacyjnych nowoczesnych sił zbrojnych występują w składzie MW i wojsk lądowych wyspecjalizowane siły lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczej. Według polskiej terminologii jest to: lotnictwo wojsk lądowych i wojska obrony przeciwlotniczej.

Postęp naukowo-techniczny w dziedzinie konstrukcji i technologii wojskowych (włączając w to wyspecjalizowaną elektronikę) przyczynia się do wprowadzania do uzbrojenia sił powietrznych NATO nowych generacji uzbrojenia i sprzętu bojowego, umożliwiających zwiększenie zdolności rozpoznania i rażenia, przy jednoczesnej redukcji ilości potrzebnej techniki bojowej i zabezpieczenia oraz stanów osobowych.

Obecnie większość potencjału lotniczego sił powietrznych NATO stanowią samoloty wielozadaniowe, umożliwiające elastyczne ich użycie zarówno w operacjach obronnych, jak i zaczepnych oraz do działań innych niż wojna. Dysponowane uzbrojenie i wyposażenie umożliwia uzyskanie niezbędnego stopnia dominacji w powietrzu, w każdych warunkach pogodowych, w dzień i w nocy.

Szczególne miejsce w problematyce użycia sił powietrznych zajmuje **Zintegrowany System Obrony Powietrznej NATO – NATI-NAD**. Cechuje go wysoka zdolność wykrywania, rozpoznawania, identyfikacji, śledzenia i niszczenia aparatów powietrznych, uznanych za zagrażające bezpieczeństwu zbiorowemu państw NATO.

Obrona powietrzna w NATO oparta jest na fundamentalnych zasadach, które tworzą podstawę bezpieczeństwa zbrojnego. Są to:

- solidarność polityczna;
- promowanie współpracy i silnych więzi w osiągnięciu wspólnych i indywidualnych celów;
- dzielenie ról i odpowiedzialności oraz uznanie wzajemnych zobowiązań;
- utrzymanie odpowiednich sił zbrojnych dla wspierania obowiązującej strategii sojuszu.

Realizacja polityki bezpieczeństwa NATO wywiera znaczny wpływ na funkcjonowanie i strukturę jej obrony powietrznej. Obrona powietrzna, mająca z założenia charakter defensywny, spełnia przede wszystkim rolę odstraszającą, przyczyniając się do zniechęcenia agresora do podjęcia akcji zbrojnej.

Struktura systemu kierowania i dowodzenia OP NATO zapewnia natychmiastowe reagowanie na sytuacje kryzysowe.

W nowej strategii NATO zrezygnowano z obrony strefowej, uznając ją za rozwiązanie mało efektywne. Przyjęto zasadę, że należy mieć „mniej liczebne siły obrony powietrznej lecz skuteczniejsze”. W ten sposób ukształtowała się tendencja do zastępowania licznych środków OP mniejszymi, ale skuteczniejszymi.

Współczesna obrona powietrzna NATO charakteryzuje się:

- gotowością do szybkiego ześrodkowania dysponowanych sił w obszarach zagrożeń;
- możliwością jednoczesnego użycia mobilnych jednostek rakietowych, odpowiednio urzutowanych w strefach działania, zarówno w osłonie obiektów pojedynczych, jak i grupowych, a nawet całych rejonów;
- stosowaniem środków przeciwlotniczych do bezpośredniej osłony ważnych obiektów (lotniska, SD, bazy, zgrupowania wojsk, itp.).

Z zadań stojących przed siłami zbrojnymi NATO wynika, że obrona powietrzna musi być zdolna do działania w czasie pokoju, kryzysu, i przede wszystkim – wojny.

Do głównych zadań obrony powietrznej, w czasie pokoju, należy ochrona i kontrola obszaru powietrznego, ostrzeganie i alarmowanie o zagrożeniu z powietrza oraz utrzymanie podległych sił w odpowiednich stopniach gotowości bojowej. W sytuacjach kryzysowych podstawowym zadaniem obrony powietrznej jest udział w międzynarodowych przedsięwzięciach, zmierzających do osłabienia napięć i zapobiegania wojnie.

W czasie wojny obrona powietrzna NATO jest przeznaczona do osłony obszaru powietrznego państw członkowskich i udziału w wywalczeniu niezbędnego stopnia dominacji w powietrzu oraz osłony sojuszniczego potencjału zarówno cywilnego, jak i wojskowego przed rozpoznaniem i uderzeniami środków napadu powietrznego (ŚNP) agresora.

Od właściwego użycia sił OP zależy:

- uzyskanie dominacji w przestrzeni powietrznej;
- wsparcie działań wojsk lądowych i marynarki wojennej;
- zapewnienie swobody i bezpieczeństwa wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników w celu efektywnego wykonania realizowanych zadań.

Walka z przeciwnikiem powietrznym nad własnym obszarem zakłada pełne wykorzystanie dysponowanych sił powietrznych w realizacji zadań obrony powietrznej. Powinna zatem być ona wyjątkowo sprawnie zorganizowana i bazować na strukturach o wysokim stopniu gotowości bojowej.

4. SIŁY POWIETRZNE NATO W POZAWOJENNYCH DZIAŁANIACH MILITARNYCH

Konflikty pozawojenne powstają wówczas, gdy dwie strony lub więcej dążą do osiągnięcia sprzecznych celów, uciekając się do przemocy lub groźby jej użycia. Ich podłożem są przede wszystkim: terroryzm, problemy etniczne lub dążenia separatystyczne, kwestionowanie granic, rewanzyzm, itp.

W takich okolicznościach działalność dyplomatyczna i wojskowa społeczności międzynarodowej skupia się na zapobieganiu i rozwiązywaniu konfliktu przez prowadzenie intensywnych negocjacji. Reakcją stron trzecich na konflikt pozawojenny może być aktywne, lecz z zasady mało agresywne zaangażowanie ich potencjału wojskowego. Często reakcją na konflikt pozawojenny są działania bojowe o charakterze zapobiegawczym.

Wojskowe operacje pozawojenne (Military Operations Other Than War – MOOTW) definiowane są jako działania mające na celu zapobieganie wojnie i propagowanie pokoju. W dużym stopniu zależą one od czynników politycznych, w mniejszym od wojskowych. Personel cywilny i wojskowy zaangażowany w takie misje, powinien jednoznacznie rozumieć cele polityczne i ograniczenia oraz wpływ ewentualnych działań zbrojnych na przebieg konfliktu.

Wkomponowując się w nową strategię Sojuszu, NATO od 1992 r. ogłosiło swoją gotowość do prowadzenia operacji utrzymania pokoju, pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych i Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie. W styczniu 1994 r., podczas szczytu szefów państw sojuszników, potwierdzono tę deklarację, lansując program Partnerstwa dla Pokoju, który obejmuje między innymi wspólne uczestnictwo w operacjach utrzymania pokoju, operacjach humanitarnych, akcjach poszukiwawczo-ratowniczych i innych stanowiących przez właściwe międzynarodowe organizacje polityczne.

Sojusz stale wnosi wkład operacyjny i instytucjonalny do społeczności międzynarodowej (ONZ i OBWE), będąc w gotowości do zapobiegania konfliktom i pokojowego rozwiązywania kryzysów oraz sporów. Władze NATO podkreślają, że będą umacniały OBWE¹³.

OBWE, w rozumieniu rozdziału VIII Karty Narodów Zjednoczonych, jest porozumieniem regionalnym, które powinno odgrywać kluczową rolę w swoim regionie w zapobieganiu konfliktom i reagowaniu w sytuacjach kryzysowych. Zgodnie z artykułem 52 Karty Narodów Zjednoczonych państwa członkowskie OBWE powinny podejmować wszelkie kroki dla osiągnięcia pokojowego rozwiązywania lokalnych sporów przed przekazaniem ich do Rady Bezpieczeństwa ONZ. Na konferencji w Budapeszcie, w 1994 r., Sekretarz Generalny NATO podkreślił, że organizacja ta jest gotowa oddać do dyspozycji OBWE swoje zasoby (środki) i przekazać doświadczenia w celu wsparcia misji pokojowych i reagowania w sytuacjach kryzysowych, tak jak uczyniła to w odniesieniu do ONZ.

Sojusz pozostaje gotowy do wsparcia operacji pokojowych i innych, mających mandat ONZ i OBWE, ale uważa się, że ich skuteczność zależy od efektywnego współdziałania i koordynacji na płaszczyźnie polityczno-militarnej, strategicznej i taktycznej¹⁴.

W wojskowych operacjach pozawojennych NATO zapewnia:

- dysponowane zasoby (środki);
- międzynarodową strukturę dowodzenia i kierowania ;
- wspólne procedury dowodzenia i kontroli (C2) dla wielonarodowych sił;
- infrastrukturę;
- dysponowane siły zbrojne.

¹³ Do 1994 roku używano nazwy Konferencja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie, a następnie przyjęto nazwę Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie – OBWE. Dlatego w dalszej części pracy stosowana jest nazwa OBWE.

¹⁴ NATO *Vademecum*, Bellona, Warszawa 1995, s. 73 i 74.

4.1. ASPEKTY PRAWNE UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH POZAWOJENNYCH

Artykuł pierwszy Karty Narodów Zjednoczonych stwierdza, że głównym celem tej organizacji jest utrzymanie międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Ponadto rozwijanie przyjaznych stosunków między narodami, rozwiązywanie problemów gospodarczych i społecznych na drodze współpracy międzynarodowej oraz koordynacja działalności międzynarodowej zmierzającej do zapewnienia osiągnięcia zarówno celów wspólnych, jak i narodowych.

Karta ONZ stwarza wiele możliwości rozwiązywania sporów i konfliktów środkami pokojowymi. W tym celu Sekretarz Generalny ONZ, zgodnie z art. 41, upoważniony jest do podjęcia stosownych działań, włącznie z użyciem siły.

Wyróżnia się dwa rodzaje (typy) operacji (działań) prowadzonych przez Organizację Narodów Zjednoczonych:

- Operacje autoryzowane, prowadzone przez wyznaczone siły międzynarodowe, kierowane są przez jedno z państw członkowskich. Najczęściej celem takiej operacji jest wymuszenie sankcji nałożonych przez Organizację Narodów Zjednoczonych.

- Operacje kierowane, prowadzone przez wyznaczone siły międzynarodowe pod auspicjami i stałą kontrolą Organizacji Narodów Zjednoczonych.

- W swej wieloletniej działalności NATO wykazało gotowość wspierania operacji utrzymania pokoju, prowadzonych przez Organizację Narodów Zjednoczonych. Działania te najczęściej wymagały wydzielenia odpowiednich sił do rejonów konfliktu w celu jego zdławienia, przywrócenia pokoju czy powstrzymania eskalacji przemocy. Siły NATO brały również udział w działaniach przywracających pokój.

4.2. ZASADY WOJSKOWYCH OPERACJI POZAWOJENNYCH (MOOTW)

Operacje pozawojenne obejmują szeroki zakres działań wojskowych, takich jak: zagwarantowanie celów narodowych, zapobieganie wojnie, działania pokojowe, wsparcie cywilnych organów władzy.

Ogólne zasady działania sił zbrojnych w operacjach pozawojennych nabierają specyficznej treści. Szczególnie podkreślane są:

- cel i celowość;
- jednoosobowe dowodzenie;
- bezpieczeństwo;
- powściągliwość;
- wytrwałość;
- legalność.

Cel i celowość jest jednym z podstawowych czynników osiągnięcia powodzenia w jakimkolwiek działaniu wojskowym. Znajomość celu działań pozwala podwładnym na lepsze zrozumienie zamiarów i rozkazów przełożonego oraz podjęcie efektywnych działań.

W operacjach pozawojennych może brać udział wiele różnych agencji i instytucji zarówno wojskowych, rządowych, jak i pozarządowych (non-governmental authorities).

Jednoosobowe dowodzenie jest prawdopodobnie najtrudniejszym wyzwaniem dla dowódcy. Brak możliwości ustanowienia i sprawowania jednoosobowego jednolitego dowodzenia wszystkimi agencjami na teatrze działań zbrojnych może doprowadzić do niepowodzenia misji lub poniesienia znacznych strat.

Powiązania między Organizacją Narodów Zjednoczonych a dowódcami komponentów zbrojnych NATO są określane przez Radę Północnoatlantycką NATO (NAC). Na teatrze działań dowódca sił wojskowych (Force Commander - FC) lub – jeśli jest ustanowiony – specjalny przedstawiciel Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych (Special Representative of the UN Secretary General – SRSG), będzie odpowiedzialny jako szef misji (Head of Mission) za wszystkie aspekty prowadzenia działań w obszarze ope-

racji. Powinien on posiadać uprawnienia także w stosunku do cywilnych komponentów misji. Jeśli nie można osiągnąć jedności dowodzenia nad wszystkimi elementami w obszarze teatru działań, to musi być osiągnięte porozumienie ze wszystkimi organizacjami cywilnymi (niewojskowymi).

Bezpieczeństwo obejmuje ochronę interesów połączonych sił sojusznicznych, przed agresją wrogo usposobionych grup, a nawet pojedynczych osób. Zagrożenie mogą powodować grupy terrorystyczne, które sprzeciwiają się prowadzonej operacji.

Powściągliwość (samoograniczanie się) w operacjach pozawojennych wyraża się w użyciu siły proporcjonalnej do zagrożenia, lecz zapewniającej osiągnięcie zakładanych celów operacji. Działania pojedynczych osób oraz jednostek wojskowych w tych operacjach są zgodne ze specyficznymi regułami użycia środków walki. W wojskowych operacjach pozawojennych reguły te są bardziej surowe (nakazują większe ograniczenia), bardziej szczegółowe, uwzględniające czynniki polityczne. Ponadto mogą one ulegać zmianom w czasie trwania operacji. Błędne bowiem użycie angażowanych środków walki może wywołać konsekwencje polityczne. Dlatego tak wielkie znaczenie przypisuje się znajomości zasad użycia sił zbrojnych w operacjach pozawojennych przez wszystkie międzynarodowe jednostki.

Wytrwałość wyraża się w dążeniu do osiągnięcia założonych celów operacji. Operacje pokojowe mogą być prowadzone nawet przez kilka lat. Dlatego cierpliwość i wytrwałość w dążeniu do wyznaczonych celów powinny cechować wszystkie czynniki zaangażowane w te działania.

Legalność wynika z międzynarodowego charakteru wojskowych operacji pozawojennych, z reguły prowadzonych pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych.

4.3. DZIAŁANIA W RAMACH WOJSKOWYCH OPERACJI POZAWOJENNYCH

Wojskowe operacje pozawojenne mogą obejmować:

- odbudowanie pokoju;
- kontrolę zbrojeń (uzbrojenia);
- pomoc humanitarną;
- pomoc wojskową udzielaną cywilnym organom władzy.

Zgodnie z MC 327 budowanie pokoju obejmuje działania po konflikcie, zmierzające do umocnienia i utrwalenia rozwiązań politycznych zapobiegających ponownemu konfliktowi.

Pomoc humanitarna obejmuje działania wspierające ludność w trudnych sytuacjach, zwłaszcza gdy władze narodowe nie mogą (lub nie chcą) takiej pomocy udzielić. Może być ona prowadzona w ramach wojskowej operacji pozawojennej lub jako całkowicie oddzielne zadanie¹⁵.

W warunkach konfliktu, w zakresie wojskowych operacji pozawojennych, mogą być prowadzone następujące działania:

- antyterrorystyczne;
- demonstracje siły (rajdy i uderzenia lotnicze);
- interwencje;
- wymuszanie sankcji;
- ewakuacja bez użycia siły zbrojnej;
- wsparcie pokoju (utrzymanie – peacekeeping i wymuszenie pokoju – peace enforcement).

Utrzymanie pokoju polega na ograniczeniu, łagodzeniu lub zakończeniu działań zbrojnych między stronami konfliktu dzięki bezstronnej interwencji sił zbrojnych i komponentu cywilnego społeczności międzynarodowej, uzupełniając polityczny proces rozwiązywania konfliktów oraz przywrócenia i utrzymania pokoju. Działanie to prowadzone jest zawsze zgodnie z postanowieniami rozdziału VI Karty Narodów Zjednoczonych.

¹⁵ Wszystkie definicje są zaczerpnięte z dyrektywy NATO *Doctrine for Peace Support Operations*, Bruksela 1995, s.6.

Wymuszanie pokoju (wg definicji zawartej w MC 327) obejmuje działania zgodne z postanowieniami rozdziału VII Karty NZ i polega na wykorzystaniu środków militarnych do przywrócenia pokoju w rejonie konfliktu. Operacje takie mogą być prowadzone w razie konfliktu międzypaństwowego i wewnętrznego lub zaprzestania funkcjonowania instytucji państwowych, zwłaszcza w celu udzielenia pomocy humanitarnej poszkodowanej ludności.

4.4. POWIETRZNE WSPARCIE WOJSKOWYCH OPERACJI POZAWOJENNYCH

Rosnąca efektywność sił powietrznych stopniowo rozszerza zakres ich zastosowania w operacjach pozawojennych. Użycie sił powietrznych następuje znacznie wcześniej, zanim rozpoczną się jakiegokolwiek działania interwencyjne. Zastosowanie sił powietrznych, w tego typu operacjach, obejmuje wiele możliwości, począwszy od promowania dobrych stosunków międzynarodowych i udzielania pomocy, poprzez odstraszenie, do użycia siły włącznie.

Zadania sił powietrznych w operacjach pozawojennych (MO-OTW) obejmują:

- rekonesans, obserwację i rozpoznanie;
- kontrolę przestrzeni powietrznej;
- transport powietrzny;
- uderzenia lotnicze (surface attack);
- obezwładnianie środków obrony powietrznej przeciwnika

(Suppression of Enemy Air Defence – SEAD).

Rekonesans, obserwacja i rozpoznanie prowadzone są przez siły powietrzne za pomocą dostępnych środków i urządzeń: fototechnicznych, radiolokacyjnych, radioelektronicznych. Gwarantuje to wysoką skuteczność rozpoznania. Ponieważ tradycyjnymi przyczynami konfliktów i sporów są zazwyczaj: zasoby naturalne, zanieczyszczenia, granice naturalne i terytorialne, dlatego siły powietrzne mające możliwość wykrycia, monitorowania i informowania o wspomnia-

nych potencjalnych przyczynach kryzysów, są do tego szczególnie przeznaczone. Wyposażenie współczesnych powietrznych środków rozpoznania pozwala na przekazywanie w krótkim czasie bardzo dokładnych informacji rozpoznawczych. Ponadto informacje te mogą być przekazywane w sposób ciągły.

Kontrola przestrzeni powietrznej w rejonie konfliktu jest działaniem niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa i skutecznego działania w wymiarze powietrznym, lądowym i morskim. W tym celu wyznacza się strefy wyłączne (strefy zakazu lotów), podejmuje powietrzne działania policyjne (Air Policing)¹⁶ oraz prowadzi bojowe patrole powietrzne (Air Combat Patrols). Kontrolę przestrzeni powietrznej prowadzi się w celu:

- osłony samolotów Sojuszu (również neutralnych) przed atakiem z powietrza i ziemi;
- monitorowania przestrzeni powietrznej;
- wymuszenia obowiązujących reguł postępowania wobec obiektów powietrznych odmawiających posłuszeństwa w określonych strefach przestrzeni powietrznej przez sprowadzenie ich na ziemię lub (w ostateczności) zniszczenie w powietrzu;
- podjęcia skutecznej obrony przed atakami z powietrza.

Transport powietrzny obejmuje:

- przewóz personelu i dostawy środków materiałowych;
- operacje wspierające siły pokojowe;
- ewakuację rannych drogą powietrzną.

Uderzenia lotnicze na obiekty naziemne są w wojskowych operacjach pozawojennych zadaniem bardzo trudnym. Jest to uwarunkowane aspektami prawnymi. Zastosowanie siły może być czasami konieczne, szczególnie do wsparcia jednostek lądowych, zaatakowanych przez strony konfliktu. Wówczas należy szczegółowo rozważyć zarówno pożądane efekty uderzenia, jak i zniszczenia. Istotne znaczenie ma również reakcja na takie działanie stron konfliktu, sił neutralnych oraz obserwatorów.

¹⁶ Według APP-6, Air Policing to użycie samolotu przechwytyjącego w czasie pokoju w celu zagwarantowania nienaruszalności określonego obszaru powietrznego.

Każde uderzenie lotnicze musi być skoordynowane z działaniami sił lądowych. Ponadto musi być zapewnione bezpośrednie naprowadzanie samolotów uderzeniowych na atakowane cele. Naprowadzanie to realizują oficerowie naprowadzania lotnictwa (Forward Air Controllers – FAC). Oficerowie ci powinni koordynować działania grup uderzeniowych i kierować samolotami ze stanowisk, położonych możliwie najbliżej obiektów uderzeń, informując załogi samolotów o położeniu celów przewidzianych do zniszczenia oraz położeniu wojsk własnych. Atakowane cele muszą być rozpoznane wzrokowo. Należy przy tym uwzględniać wpływ warunków atmosferycznych na możliwość użycia odpowiednich, precyzyjnych środków rażenia. Wymaga to wiarygodnej informacji meteorologicznej, niezbędnej do prawidłowego planowania użycia sił powietrznych w tych operacjach.

Obezwładnianie obrony powietrznej przeciwnika jest działaniem wyjątkowo ważnym dla bezpieczeństwa, ponieważ naziemne środki obrony powietrznej (Ground Base Air Defence) stanowią największe zagrożenie dla sił powietrznych biorących udział w misjach. Praktycznie działania takie są realizowane tylko w samoobronie. Mało prawdopodobne jest wykonywanie uderzeń rakietami przeciwradiolokacyjnymi, bombami kierowanymi i klasycznymi na naziemne środki obrony powietrznej uczestników konfliktu w celu odwetu, np. za zniszczenie samolotu sił pokojowych. Tego typu działania są wyjątkowo rzadko akceptowane przez stosowne organa polityczne i wojskowe. Najczęściej obezwładnianie obrony powietrznej następuje wskutek zastosowania zakłóceń radioelektrycznych. Takie działania są zgodne z zasadami użycia środków walki (rules of engagement).

4.5. REGUŁY REAGOWANIA

Zasady zaangażowania sił (reguły reagowania), dostarczają dowódcom wskazówki i instrukcje w ramach dyrektyw politycznych. Definiują one sposób, w jaki wojska mogą działać w określonych

warunkach. Elastyczne stosowanie reguł użycia sił zapewnia osiągnięcie wskazanych celów, stosownie do warunków. Zasady zaangażowania sił muszą być zgodne z prawem międzynarodowym i mają zastosowanie w stosunku do wszystkich rodzajów sił zbrojnych i wojsk, we wszystkich operacjach pokojowych.

Reguły reagowania mogą być również opracowane dla specyficznej operacji bądź obszaru. W czasie planowania operacji dowódca połączonych sił musi je uwzględnić, ponieważ warunkują one sukces operacji. Dowódcy zawsze zachowują prawo do samoobrony, kierując się zasadą proporcjonalności (użycia siły proporcjonalnie do potrzeb). Nie mogą oni podejmować akcji odwetowych i stosować sankcji karnych.

Użycie sił zbrojnych w operacjach militarnych jest zawsze ustanowione przez prawo międzynarodowe, w szczególności prawo konfliktu zbrojnego (Low of Armed Conflict – LOAC).

5. DZIAŁANIA BOJOWE SIŁ POWIETRZNYCH NATO

Działania prowadzone przez sojusznicze siły NATO, ze względu na wielość biorących w nich udział rodzajów sił zbrojnych wojsk oraz przynależność państwową, obejmują:

- działania połączone sił powietrznych;
- działania połączone rodzajów sił zbrojnych;
- sojusznicze działania połączone.

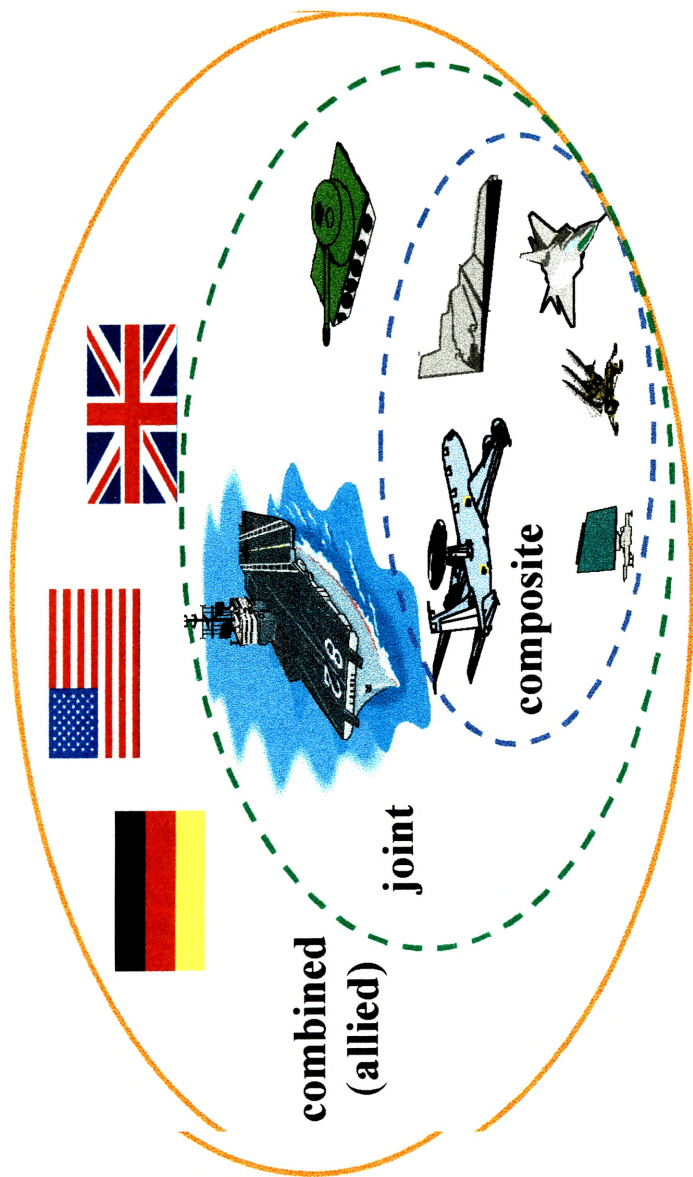
Działania połączone sił powietrznych (Composite Air Operations – COMAO) to działania różnych rodzajów wojsk, w których jednostki o różnym przeznaczeniu (różnego typu) są oddane pod komendę jednego dowódcy dla osiągnięcia określonego, specyficznego celu. Są one limitowane czasem, rozmachem działań oraz przestrzenią (lub niektórymi z ww. kryteriów).

Działania połączone rodzajów sił zbrojnych (np. Joint Air Operations) to działania, w których biorą udział elementy (pododdziały, oddziały, stanowiska dowodzenia, itd.) więcej niż jednego rodzaju sił zbrojnych, należące do tego samego państwa. Jeżeli w działaniach biorą udział tylko niektóre rodzaje sił zbrojnych, to określa się je jako np. Joint Army – Navy Operations.

Sojusznicze działania połączone (np. Combined Air Operations lub Allied Joint Air Operations) to działania, w których biorą udział komponenty więcej niż jednego rodzaju sił zbrojnych, więcej niż jednego państwa członkowskiego NATO. Według takiej samej zasady klasyfikowane są połączone sztaby, dowództwa, instytucje, itp.

5.1. OGÓLNE SPECTRUM UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH

Dokument AJP-3,3 zawiera szereg rozważań doktrynalnych nt. priorytetowego użycia sił powietrznych w połączonych kampaniach sojuszniczych czy działaniach strategicznych. Analiza wybranych



Rys. 7

7. Podstawowa typologia działań połączonych NATO

aspektów sztuki operacyjnej pozwala wyszczególnić kilka podstawowych prawidłowości użycia sił powietrznych.

Dominowanie w powietrzu (Control of the Air)

Podstawowe rozważania, które są podejmowane w trakcie opracowywania planu kampanii, dotyczą stworzenia takiego środowiska działań zbrojnych w powietrzu, na lądzie i morzu, aby zapewnić własnemu wojskom możliwość bezkolizyjnego współdziałania oraz osłonę przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza. Dlatego, osiągnięcie określonego stopnia dominacji w powietrzu ma życiowe znaczenie dla powodzenia działań bojowych i jest ważnym wkładem potęgi powietrznej w proces osiągania wspólnych celów kampanii. Określenie niezbędnego poziomu dominacji w powietrzu jest więc warunkiem wstępnym dalszego planowania, pierwszym krokiem na drodze do uzyskania założonych rezultatów politycznych i militarnych.

Udział w działaniach strategicznych (Strategic Operations)

Siła potęgi powietrznej i zdolność do koncentracji wojsk pozwala na użycie ich w szerokim zakresie działań strategicznych. Siły powietrzne mogą wówczas wykonywać zarówno zadania destrukcyjne, jak i niedestrukcyjne. Te ostatnie mogą dotyczyć np. zbioru informacji strategicznej lub realizacji strategicznego mostu powietrznego wspierającego operacje humanitarne. Dlatego potęga powietrzna lub groźba jej użycia stwarza szerokie możliwości wywierania presji lub uderzeń na przeciwnika przy jednoczesnym zapewnieniu ekonomii wysiłku. Możliwość – niezależnego od innych rodzajów wojsk – stosowania sił powietrznych decyduje o specyficznej roli sił powietrznych jako instrumentu polityczno-militarnego oddziaływania.

Przejmowanie inicjatywy (Initiative)

Opracowywanie planu kampanii zakłada daleko idącą aktywność sił powietrznych – jako przeciwwieństwa reaktywności – w szerokim zakresie zadań: od ustanowienia embarga, poprzez podnoszenie gotowości bojowej, zbrojną obecność, aż do prowadzenia działań bojowych dla osiągnięcia taktycznych, operacyjnych czy strategicznych celów. W sytuacji, gdy w ramach stricte defensywnej strategii uznaje

się, że atak jest najlepszą obroną przejęcie inicjatywy gwarantuje osiągnięcie powodzenia w jakichkolwiek działaniach militarnych. Prędkość, zasięg, wszechobecność i elastyczność sił powietrznych stwarzają okazje do przejmowania inicjatywy poprzez np. zaskoczenie, wstrząs oraz równoczesne prowadzenie różnorodnych operacji.

Równoległe wykonywanie różnych zadań (Parallel Operations)

Elastyczność, zasięg i zdolność do koncentracji wojsk pozwalają siłom powietrznym prowadzić równoległe – lub wspierać – różne operacje przeciwko różnorodnym celom, na różnych poziomach wojny. Ponadto, siły powietrzne mogą być przekierowywane z jednej roli lub celów do innych w ramach, lub poza teatrem działań, bez konieczności przebazowywania. Tak więc, siły powietrzne mogą względnie szybko i łatwo dostosowywać się do zmieniających się wymagań operacyjnych. Zapewnia to dowódcy zdolność do przenoszenia wysiłku, lub stosowania operacyjnych przerw w działaniach bez zmniejszenia siły oddziaływania na przeciwnika. Pozwala mu na kontrolowanie tempa działań, które w efekcie pozbawią przeciwnika spójności lub woli prowadzenia dalszej walki.

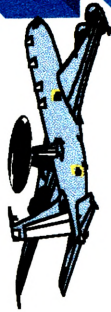
Symetryczność i asymetryczność prowadzonych działań (Symmetric and Asymmetric Operations)

Siły powietrzne stwarzają dowódcy kampanii możliwość wykorzystania zarówno własnych możliwości, jak i słabości przeciwnika – co zapewni mu swobodę działania. Może on prowadzić działania symetryczne, tj. używać sił powietrznych przeciwko siłom powietrznym przeciwnika. Niemniej, bardziej celowe jest wykorzystanie specyficznych właściwości sił powietrznych do wykonywania uderzeń na te systemy militarne przeciwnika, które są szczególnie wrażliwe na uderzenia z powietrza, np. systemy C3, infrastruktura komunikacyjna itp. Ponadto, siły powietrzne umożliwiają uzupełnianie wojsk oraz kompensowanie niedostatków w innych elementach bojowych.

Dominowanie w powietrzu



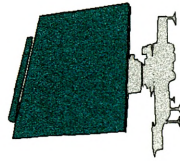
Równolegle wykonywanie różnych zadań



Udział w ataku strategicznym

Symetryczność i asymetryczność prowadzonych działań

Przejmowanie inicjatywy



5.2. PODSTAWOWE ZASADY PROWADZENIA POŁĄCZONYCH I SOJUSZNICZYCH DZIAŁAŃ

Doktryna sił powietrznych NATO precyzyjnie formułuje kluczowe zasady działań połączonych i sojuszniczych działań połączonych. Zasady te mają charakter nakazowy, ale ich stosowanie musi być elastyczne, nawet jeśli będzie to oznaczać przyznawanie niektórym działaniom większego znaczenia – w określonej sytuacji strategiczno-operacyjnej. Wymaga to jednak wcześniejszych sojuszniczych porozumień i uzgodnień.

Cel (Objective)

Połączone wielonarodowe operacje muszą zmierzać ku jasno określonym i zrozumiałym celom. Cele, misje i zadania muszą być precyzyjnie określone jeszcze przed rozpoczęciem operacji. Gdy cel jest określony, wówczas wszystkie wysiłki muszą koncentrować się na jego osiągnięciu. W procesie określania celów stosuje się tzw. „klucz czterech pytań”:

- Co jest celem misji?
- Jakie są kryteria przy realizacji misji?
- Jakie są kryteria wyjściowe?
- Kto deklaruje zwycięstwo lub sukces?

Jedność wysiłku (Unity of Effort)

Bazując na wcześniej określonych celach działań, dowódcy wszystkich uczestniczących narodowych komponentów sił zbrojnych muszą zjednoczyć swoje wysiłki dla osiągnięcia końcowego, określonego rezultatu. Spójność zależy od kooperacji pomiędzy narodowymi komponentami sił zbrojnych, natomiast jedność wysiłku zależy od współpracy liderów politycznych, dyplomatów i dowódców wojskowych.

Kooperacja (Cooperation)

Połączone operacje zależą od kooperacji, której celem jest koordynacja wszystkich działań w osiągnięciu maksymalnego efektu. Dobra wola i wspólny cel, a także jasny i uzgodniony podział odpowie-

działności oraz orientowanie się w możliwościach i wzajemnych ograniczeniach są podstawowymi czynnikami kształtującymi kooperację.

Ciągłość (Sustainment)

Ciągłe planowanie obejmuje tworzenie wszystkich administracyjnych dokumentów, koniecznych do pomyślnego wprowadzenia w życie planu operacyjnego. Dlatego zapewnienie solidnej bazy administracyjnej musi być – od początku – częścią planowania operacyjnego. Również logistyka jest podporządkowana celom operacji i może być decydującym czynnikiem w określeniu wykonalności działań lub realności przyjętego planu.

Koncentracja siły (Concentration of Force)

Walczące siły, aby osiągnąć rozstrzygające rezultaty działań zbrojnych muszą skoncentrować swe komponenty bojowe i zabezpieczające w decydującym czasie i miejscu. Przewaga siły nie jest sprawą liczebności, lecz przede wszystkim umiejętności walki, spójności, morale, selekcji celów oraz wykorzystania zaawansowanej technologii.

Ekonomia wysiłku (Economy of Effort)

W przypadku ograniczonych zasobów konieczne jest podejmowanie ryzyka w tych rejonach, gdzie nie realizuje się zadań w osiągnięciu najważniejszych (głównych) celów. Zasada ekonomii wysiłku określa, że decydująca siła będzie wykorzystana w tych rejonach, gdzie jej użycie będzie najbardziej efektywne, a osiągnięcie celów będzie możliwe dzięki wycofaniu się z rejonów o niższym priorytecie. Ekonomia wysiłku wymaga równowagi sił i rozsądnego zużycia zapasów zgodnie z założonym celem.

Elastyczność (Flexibility)

Plany muszą być dostatecznie elastyczne, aby mogły uwzględnić niespodziewane sytuacje i pozwalały dowódcom na swobodę działania. Wymaga to rozumienia intencji wyższych dowódców, elastyczności myślenia przy podejmowaniu szybkich decyzji, dobrej organizacji łączności. Elastyczności sprzyja również mobilność, która pozwala siłom na szybką koncentrację w decydujących okresach i miejscach.

Inicjatywa (Initiative)

Inicjatywy nie da się wyuczyć, można ją rozwijać i wykształcać przez odpowiedzialność, wzajemne zrozumienie i trening, a także rozpoznawanie i określanie przeciwności oraz przez rozwiązywanie problemów oryginalnymi sposobami. Należy więc przede wszystkim dać dowódcy swobodę działania. W dalszej kolejności dowódca musi zachęcać swoich podwładnych do przejawiania własnej inicjatywy. Przejawianie inicjatywy nie powinno powodować poniesienia konsekwencji w wyniku niepowodzenia.

Utrzymanie morale (Maintenance of Moral)

Dowódca powinien swoim stylem dowodzenia i osobowością dawać przykład, inspirować podwładnych do identyfikowania się ze wspólnym zamiarem działań, budować poczucie solidarności oraz stawiać przed nimi osiągalne cele. Wysokie morale zależy od charyzmy dowódcy – dodaje podwładnym odwagi, energii i determinacji.

Zaskoczenie (Surprise)

Zaskoczenie opiera się na szybkości, skrytości, podstępnie i jest podstawą do destrukcji spójności działań przeciwnika w osiąganiu przez niego celów.

Bezpieczeństwo (Security)

Bezpieczeństwo wzmacnia swobodę działania przez ograniczanie nieprzyjacielskich działań i zagrożeń. Aktywne i pasywne środki pomagają maskować działania własne i dezinformować przeciwnika.

Prostota (Simplicity)

Proste plany i precyzyjne rozkazy minimalizują nieporozumienia i sprzyjają dowodzeniu, koordynacji i kontroli działań zbrojnych.

5.3. DZIAŁANIA POŁĄCZONE SIŁ POWIETRZNYCH

5.3.1. Poziomy sojusznicznych działań połączonych

Działania Sojusznicznych Sił Połączonych (Allied Joint Forces – AJF's), według poglądów NATO, ukierunkowuje się, planuje i prowadzi na trzech poziomach. Na szczeblu strategicznego dowodzenia siłami zbrojnymi formułuje się wskazówki dotyczące przygotowania kampanii. Planowanie i prowadzenie działań realizuje się na szczeblu operacyjnym i taktycznym.

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

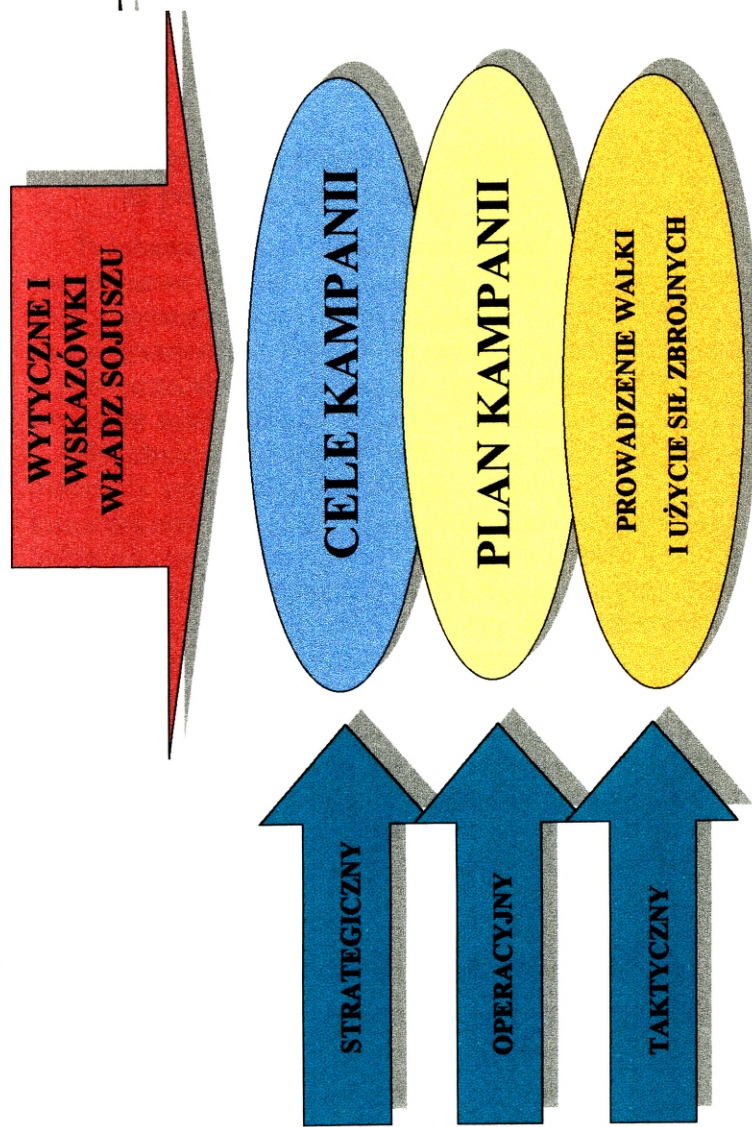
W przypadku NATO szczebel strategiczny stanowią między innymi Rada Północnoatlantycka i Komitet Wojskowy.

Do ich zadań należy m.in. realne określenie wkładu, jaki mogą wnieść siły zbrojne w proces osiągania celów politycznych Sojuszu. Komitet Wojskowy formułuje w tym zakresie rady i przekazuje je za pośrednictwem Rady Planowania Obronnego (Defence Planning Council-DPC) do Rady Północnoatlantyckiej.

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

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

W siłach lądowych NATO szczebel taktyczny stanowią jednostki organizacyjne – do korpusu włącznie, natomiast w siłach powietrz-



R

ys. 9. Poziomy działań zbrojnych sojusznicych sił połączonych NATO

nych szczebel ten tworzą Ośrodki Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi (CAOC) wraz z podporządkowanymi im siłami.

5.3.2. Typy połączonych sojuszniczych działań sił powietrznych NATO

Połączone sojusznicze działania powietrzne można zdefiniować jako planowe użycie sił powietrznych w celu wsparcia kampanii dowódcy sojuszniczych sił połączonych – COMAJF. Siły powietrzne są zaangażowane nie tylko do uzyskania i utrzymania dominacji w powietrzu, ale także do wspierania sił lądowo-morskich, w osiągnięciu celów kampanii sojuszniczych sił połączonych – AJF.

Połączone operacje powietrzne mogą stanowić działania zabezpieczające przydzielone COMAJF siły morskie (desanty i operacje lotnictwa morskiego), siły lądowe (działania bojowe lotnictwa wojsk lądowych), oraz siły specjalne wchodzące w skład AJF. Z drugiej strony, wymienione komponenty AJF mogą przyczyniać się do zwiększania efektywności operacji powietrznych. W szczególnych przypadkach siły powietrzne mogą funkcjonować bez wsparcia ze strony innych komponentów AJF.

Połączone operacje powietrzne prowadzone są w celu wywalczenia i utrzymania żądanego stopnia dominacji w powietrzu dla wykorzystania jej przez sojusznicze siły połączone, w czasie i przestrzeni określonej przez COMAJF. Kolejne operacje powietrzne mogą być ukierunkowane na wsparcie połączonych kampanii AJF pod kierownictwem COMAJF.

5.3.2.1. Zwalczanie sił powietrznych przeciwnika

Zwalczanie sił powietrznych przeciwnika (Counter Air Operations - CAO) określane jest również jako walka o dominację w powietrzu, osiągnięcie i utrzymanie wymaganego stopnia kontroli przestrzeni powietrznej, której rozmiary – w aspekcie jakościowym, przestrzennym i czasowym – są określane przez COMAJF. Zwalcza-

nie sił powietrznych przeciwnika, jako jedno z podstawowych zadań sił powietrznych NATO, jest prowadzone w toku całej operacji sojusznicznych sił połączonych na TDW, najintensywniej jednak w pierwszych dniach wojny.

Głównym celem sił powietrznych w czasie zwalczania sił powietrznych przeciwnika jest zapewnienie osłony wojskom własnym i swobody wykorzystania przestrzeni powietrznej własnemu lotnictwu oraz uniemożliwienie lotnictwu przeciwnika swobodnego wykorzystania tej przestrzeni.

Celami działań, w ramach zwalczania sił powietrznych przeciwnika, są:

- uzyskanie pożądanego stopnia dominacji w przestrzeni powietrznej;
- zapewnienie swobody działania w przestrzeni powietrznej w celu wykonania postawionych zadań;
- wzbranianie (utrudnianie) przeciwnikowi działań w powietrzu;
- osłona działań wojsk własnych.

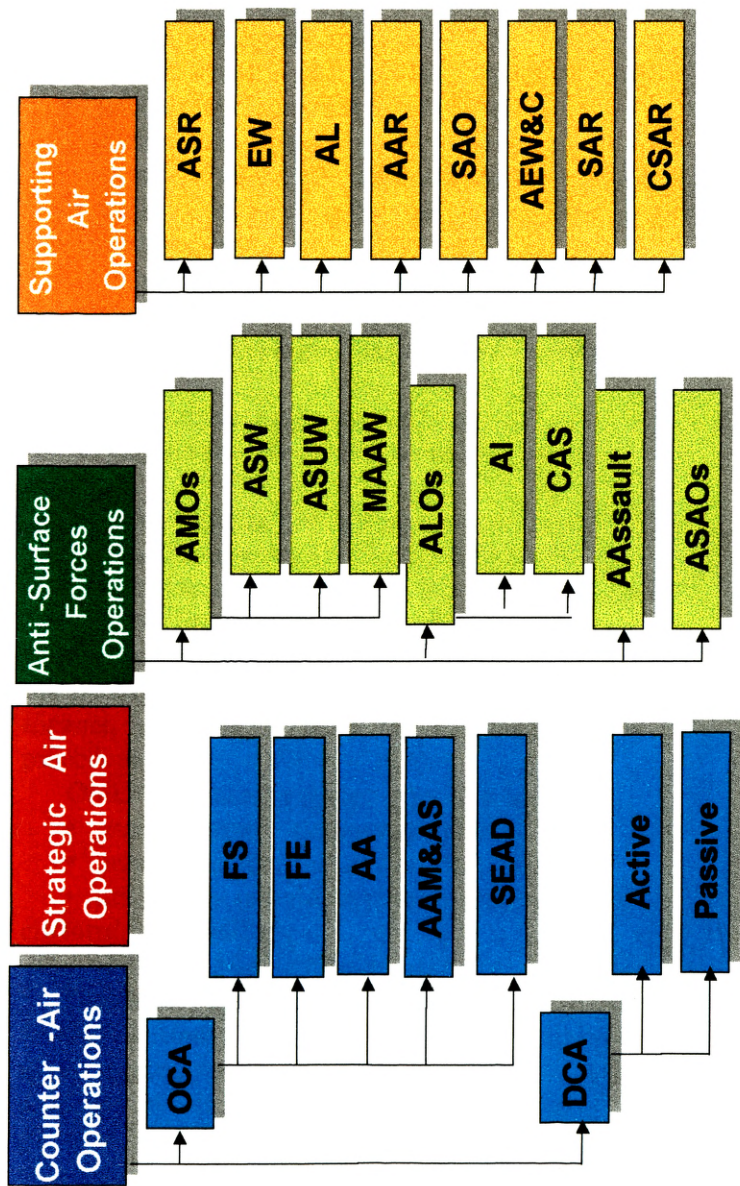
CAO realizowane jest w formie:

- ofensywnej walki ze środkami napadu powietrznego (ŚNP) (Offensive Counter Air - OCA);
- defensywnej walki ze ŚNP (Defensive Counter Air - DCA).

W walce ofensywnej są to:

- uderzenia lotnicze na lotniska i bazy;
- uderzenia na rakiety bazowania naziemnego i systemy zabezpieczające;
- obezwładnianie OP i OPL;
- osłona lotnictwa uderzeniowego: wymiatanie, towarzyszenie.

Uderzenia lotnicze na lotniska i bazy (Airfield Attack - AA) oraz uderzenia na rakiety bazowania naziemnego i systemy zabezpieczające (Attacs Against Missiles and Associated Systems – AAM&AS) mają, w myśl dokumentów doktrynalnych NATO, wielkie znaczenie w zdobyciu dominacji w powietrzu i zapewnienia tym samym dogodnych warunków do prowadzenia działań przez wojska własne. Uderzenia na lotniska eliminują działanie lotnictwa przeciwnika



Rys. 10. Typologia działań sił powietrznych NATO wg AJP-3.3

bardziej niż jakikolwiek system obrony przeciwlotniczej czy własne lotnictwo myśliwskie. Celem tych uderzeń jest zwalczanie potencjału sił powietrznych przeciwnika na ziemi.

Obiektami ataku są:

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

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

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

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

Obiektami rażenia w tego typu działaniach są:

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

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

Prowadzenie działań w ramach tzw. wymiatania polega na wykonaniu przez grupy lotnictwa myśliwskiego lotu po (lub w pobliżu) planowanej trasie lotu grup uderzeniowych lotnictwa myśliwsko-bombowego w celu związania walką i zwalczania samolotów myśliwskich przeciwnika dla zapewnienia samolotom uderzeniowym bezpiecznego dolotu do celu. Tego typu działania osłabiają siłę lotnictwa myśliwskiego realizującego zadania osłony własnego terytorium, toteż znajdują zastosowanie tylko w sytuacjach uzasadnionych nadrzędnym celem planowanych działań.

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

W walce defensywnej wyróżnia się:

- aktywną obronę powietrzną (Active DeCA);
- pasywną obronę powietrzną (Passive DeCA).

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

Celem pasywnej obrony powietrznej jest zmniejszenie skutków uderzeń ŚNP przeciwnika przez ostrzeganie o nalotach ŚNP, rozśrodkowanie własnych sił i środków, maskowanie i dezinformację, rozbudowę inżynierię (schrony i ukrycia dla ludzi oraz sprzętu), możliwie szybkie usuwanie skutków uderzeń z powietrza (remonty dróg startowych i kołowania oraz innych urządzeń lotniskowych), składowanie paliw (MPS) w podziemnych zbiornikach oraz środków rażenia i zapasów materiałowych w umocnionych schronach.

Przedsięwzięcia realizowane w ramach Passive DeCA powodują:

- wydłużanie się czasu planowania uderzeń z powietrza;
- zwiększanie liczby obiektów przeznaczonych do rażenia;
- obniżanie efektywności uzbrojenia lotniczego;

- zwiększanie ilości sił niezbędnych do uzyskania potrzebnego stopnia rażenia celów;
- konieczność wydłużania czasu przebywania samolotów przeciwnika w strefie rażenia własnych środków OP i OPL.

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

DeCA obejmuje użycie aktywnych systemów broni obrony powietrznej, takich jak myśliwce, rakiety „ziemia-powietrze”, artyleria plot, uzupełnionych pasywnymi środkami obrony. 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.

Zauważalną tendencją w rozwoju doktryny sił powietrznych NATO jest preferowanie obiektowej i punktowej obrony powietrznej, w mniejszym stopniu strefowej.

5.3.2.2. Działania przeciwko siłom lądowym i morskim

Działania przeciwko siłom lądowym i morskim (Anti-Surface Force Operations – ASFO) składają się z szeregu zadań, których celem jest zniszczenie, zneutralizowanie lub opóźnienie działań nieprzyjacielskich sił lądowych lub morskich. Operacje te mogą być przeprowadzone w bezpośredniej bliskości sił sojuszników i mogą wymagać połączenia misji z manewrem i ogniem tych sił. Stopień osiągnięcia dominacji w przestrzeni powietrznej i rodzaj misji będzie zależeć od położenia nieprzyjacielskich obiektów w stosunku do naszych wojsk.

Działania przeciwko siłom lądowym i morskim dzielą się na:

A. Działania powietrzno-morskie (Air-Maritime Operations – AMO)

Działania te mogą obejmować zwalczanie okrętów podwodnych, nawodnych i obronę przeciwlotniczą. Takie operacje zakładają oczywiście użycie lotnictwa morskiego, ale – używając procedur TASMO

(ATP34) – lotnictwo sił powietrznych może być wezwane do wsparcia operacji morskich.

Celem działań sił powietrznych na morzu będzie obezwładnienie i niszczenie sił morskich przeciwnika oraz obrona własnych sił morskich.

W ramach wsparcia lotniczego sił morskich siły powietrzne mogą być wykorzystane do wykonywania zadań walki o dominację w powietrzu nad akwenem morskim, zwalczania obiektów morskich oraz minowania, rozpoznania i wykrywania, a także izolacji portów, w tym głównie do:

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

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

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

Siły powietrzne są wykorzystywane do wsparcia lotniczego sił morskich tylko wówczas, gdy marynarka wojenna nie dysponuje odpowiednią ilością własnego lotnictwa.

Działania powietrzno-morskie (Air-Maritime Operations – AMO) obejmują:

- zwalczanie łodzi podwodnych (Anti-Submarine Warfare – ASW);

- zwalczanie jednostek nawodnych (Anti-Surface Unit Warfare – ASUW);
- zwalczanie lotnictwa marynarki wojennej (Maritime Anti-Air Warfare – MAAW).

B. Działania powietrzno-lądowe (Air-Land Operations – ALO)

Działania powietrzno-lądowe, według dokumentów doktrynalnych NATO, stanowią podstawowy wymiar współczesnych działań zbrojnych i zasadniczy czynnik w osiągnięciu celu działań przez siły lądowe. Celem działań powietrzno-lądowych jest wyeliminowanie z walki silnych zgrupowań wojsk i środków rakietowych przeciwnika, naruszenie jego ugrupowania bojowego, udaremnienie lub opóźnienie natarcia lub osłabienie jego obrony. Wsparcie lotnicze sił lądowych obejmuje:

- izolację rejonu działań bojowych;
- bezpośrednie wsparcie lotnicze.

Izolacja rejonu działań bojowych (Air Interdiction – AI)

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

Celem izolacji rejonu działań bojowych jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez pierwszorzutowe związki taktyczne i operacyjne sojusznich sił połączonych NATO. Powinna ona zapewnić im czas i warunki do przejęcia inicjatywy w działaniach bojowych.

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

Izolacja rejonu działań bojowych obejmuje uderzenia na:

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

Bezpośrednie wsparcie lotnicze (Close Air Support - CAS)

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

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

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

C. Szturm powietrzny – działania powietrznodesantowe (Air Assault – AA)

Powietrzne działania szturmowe (powietrznodesantowe) prowadzone są przez siły powietrzne w skali operacyjnej i strategicznej. Lotnicze działania szturmowe polegają na przeprowadzeniu samolotowego (czasami śmigłowcowego) desantu powietrznego w celu dostarczenia wojsk bezpośrednio do obiektu uderzenia. Zadaniem działań szturmowych jest zazwyczaj wykonanie lotniczych i desantowych uderzeń na kluczowe elementy infrastruktury militarnej przeciwnika w celu opanowaniu terenu lub ważnych obiektów.

D. Wsparcie powietrzne desantowych operacji amfibijnych (Air Support for Amphibious Operations – ASAO)

Lotnicze wsparcie desantowych operacji amfibijnych zwykle składa się z typowych działań realizowanych przez siły powietrzne jak np. z lotniczej izolacji rejonu działań bojowych, bezpośredniego wsparcia lotniczego, zwalczania łodzi podwodnych, zwalczania jednostek nawodnych oraz zwalczania lotnictwa marynarki wojennej i prowadzone są przez siły powietrzne w wymiarze powietrzno-lądowo-morskim. Zadaniem sił powietrznych jest wykonanie uderzeń na przeciwnika broniącego dostępu do brzegu oraz osłona desantu amfibijnego przed uderzeniami z lądu, wody i powietrza.

5.3.2.3. Strategiczne działania powietrzne

Operacje te są przeprowadzane na poziomie strategicznym (rzadziej operacyjnym) i są uwarunkowane celami politycznymi oraz przyjętymi ograniczeniami. Atak strategiczny jest skierowany przeciwko ważnym centrom i istotnym obiektom systemu obronnego państwa, np.: centrom dowodzenia, ośrodkom produkcji wojennej, kluczowym obiektom logistycznym, infrastrukturze społecznego komunikowania czy wojskom w polu. Celem ataku jest osiągnięcie takiego poziomu zniszczenia i dezorganizacji sił wojskowych i cywilnego potencjału przeciwnika, aby utracił on możliwość lub wolę prowadzenia działań agresywnych lub wojny.

5.3.2.4. Wspierające działania powietrzne

Działania w ramach wsparcia operacji powietrznych prowadzi się w celu zabezpieczenia realizacji głównych działań sił powietrznych. Siły powietrzne mogą w celu wsparcia operacji użyć wszystkich typów samolotów we wszystkich warunkach.

Wsparcie operacji powietrznych wymaga ścisłej koordynacji i integracji działań obejmujących walkę elektroniczną, śledzenie i rozpoznawanie powietrzne, tankowanie w powietrzu, transport powietrzny, działania poszukiwawczo-ratownicze oraz specjalne operacje powietrzne.

Walka elektroniczna (Electronic Warfare - EW)

Powietrzna walka elektroniczna (aktywna i pasywna) powinna być prowadzona w celu maskowania własnej aktywności oraz uniemożliwienia lub zmniejszenia aktywności działań przeciwnika. W tym celu wykorzystuje się pełny zakres widma elektromagnetycznego stosowanego przez wojska własne oraz przeciwnika. Podstawą walki elektronicznej jest współpraca i koordynacja działań zgodnie ze szczegółowym planem COMAJF.

Śledzenie i rozpoznanie powietrzne (Surveillance and Reconnaissance – SR)

Rozpoznawcze operacje powietrzne dostarczają na bieżąco informacji ostrzegającej o działaniach przeciwnika, zagrożeniach oraz wykrywają zmiany jego potencjału i dyslokacji. Takie operacje polegają na zbiorze informacji z systemów powietrznych o działaniach, sile i zapasach przeciwnika lub potencjalnego przeciwnika. Źródła, z których korzystają dowódcy operacyjni (COMAJF) to między innymi Powietrzny System Wczesnego Wykrywania (AEW), Powietrzny System Wykrywania i Dowodzenia (AWACS, JSTARS), samoloty rozpoznania marynarki wojennej (MPA) oraz samoloty bezałogowe (UMA).

Tankowanie w powietrzu (Ait-to-Air Refuelling – AAR)

Tankowanie w powietrzu przyczynia się do zwiększenia rozmachu operacji powietrznych przez zwiększenie potencjału, zasięgu oddziaływania, elastyczności, mobilności oraz umożliwia wybór racjonalnych relacji pomiędzy ciężarem paliwa, uzbrojenia lub ładunku. Umożliwia użycie lotnictwa na dużych odległościach i koncentrowanie jego wysiłku w odpowiednim miejscu i czasie.

Transport powietrzny (AL)

Operacje transportu powietrznego (strategiczne i taktyczne) zapewniają prędkość, elastyczność i mobilność, które gwarantują komponentom sojusznich sił połączonych – AJF szybkie dostarczenie, odebranie, podtrzymanie lub ewakuację z rejonu działań bojowych. Dostępność niezbędnego transportu powietrznego oraz jego nośność będą znacząco wpływać na plany kampanii COMAJF.

Działania poszukiwawczo-ratownicze (Search and Rescue – SAR) oraz **bojowe działania poszukiwawczo-ratownicze** (Combat Search and Rescue – CSAR)

Operacje SAR mogą obejmować użycie mieszanego lub rotacyjnego skrzydła lotniczego, wyspecjalizowanych zespołów i sprzętu w celu poszukiwania i ratowania personelu będącego w niebezpieczeństwie na ziemi lub na morzu. Ponieważ operacje SAR są w zakresie odpowiedzialności narodowej, dlatego COMAJF musi koordynować swoje działania SAR lub CSAR z dowódcą regionalnym – RCC odpowiedzialnym za swoje rejony ratownictwa.

Specjalne operacje powietrzne (Special Air Operations – SAO)

Operacje te są działaniami powietrznymi prowadzonymi przez specjalnie zorganizowane, wyszkolone i wyposażone siły w celu osiągnięcia wojskowych, politycznych, ekonomicznych lub psychologicznych celów niekonwencjonalnymi wojskowymi środkami. Operacje te prowadzone są w czasie pokoju, kryzysu i konfliktu, samodzielnie lub w koordynacji z operacjami sił specjalnych lub konwencjonalnych wojsk lądowych i marynarki wojennej.

5.4. OBRONA POWIETRZNA

Obrona powietrzna (Air Defence – AD) jest definiowana jako całość działań i środków przeznaczonych do zerwania lub ograniczenia ofensywnych akcji powietrznych przeciwnika. Obrona powietrzna w obszarze odpowiedzialności COMAJF musi bazować na uzgodnionej doktrynie w zakresie organizowania obrony powietrznej, co umożliwia spójne formułowanie koncepcji operacji, uszczegóławianie planów, kompatybilną taktykę działania oraz technikę pracy i procedury.

Celem obrony powietrznej, jako integralnej części operacji zwalczania potencjału powietrznego przeciwnika, jest osiągnięcie odpowiedniego stopnia dominacji w przestrzeni powietrznej, a poprzez to właściwej ochrony własnych sił. Najlepszym sposobem jest takie

przygotowanie zintegrowanej AD, aby realizowana połączonym wysiłkiem, spełniała wymagania każdego komponentu sił.

COMAJF w swojej koncepcji operacji przygotowuje założenia i wskazówki do organizacji obrony powietrznej przed nieprzyjacielem, który może wykonywać uderzenia z użyciem szerokiego arsenału środków bojowych od balistycznych rakiet taktycznych, poprzez rakiety wycelowane na cele morskie i lądowe (odpalane spoza zasięgu obrony) do konwencjonalnych bombowców i samolotów myśliwsko-bombowych, szturmowych i samolotów bezpilotowych. Koncepcja ta musi również obejmować możliwości aktywnego szeroko rozumianego rozpoznania oraz konieczność destrukcyjnego oddziaływania na jego systemy dowodzenia i kierowania.

5.4.1. Zasady obrony powietrznej

Dokumenty doktrynalne NATO dotyczące sojuszniczych działań połączonych zawierają szereg zasad obrony powietrznej, które obejmują dominację w przestrzeni powietrznej, przeciwdziałanie rozpoznaniu, ostrzeganie, obronę w głębi, skoordynowane działania AD, skoordynowane operacje powietrzne, dowodzenie i realizację.

Dominacja w przestrzeni powietrznej

Posiadany stopień dominacji w przestrzeni powietrznej można określić jednym z trzech podstawowych stopni:

Korzystna sytuacja powietrzna – następuje wówczas, gdy rozmiar zastosowanego wysiłku przez siły powietrzne nieprzyjaciela jest niewystarczający do zadania szkód zagrażających powodzeniu operacji morskich, lądowych i powietrznych.

Przewaga w powietrzu – jest definiowana jako stopień dominacji w bitwie powietrznej jednych sił powietrznych nad drugimi, pozwalający prowadzić operacje przez te pierwsze (ich siły lądowe, morskie i powietrzne) w wyznaczonym czasie i miejscu bez oddziaływania sił powietrznych przeciwnika.

Panowanie w powietrzu – jest definiowane jako taki stopień dominacji w powietrzu, który uniemożliwia siłom powietrznym przeciwnika jakiegokolwiek skuteczne działanie.

Przeciwdziałanie rozpoznaniu

Polega na przeciwdziałaniu prowadzonemu przez przeciwnika rozpoznaniu operacyjnemu i taktycznemu. Celem jest niedopuszczenie do pozyskania przez nieprzyjaciela informacji niezbędnych do przeprowadzenia przez niego ataku lub, w najgorszym razie, do zakłócenia (skomplikowania) przebiegu jego procesów kierowania i planowania tym zbiorem informacji rozpoznawczej, niedopuszczenie do uzyskania przez przeciwnika powodzenia w ataku.

Ostrzeganie

Polega na rozwinięciu na wybranych pozycjach dodatkowych środków nakazanych przez ośrodek analizy i dystrybucji informacji o sytuacji powietrznej RAP (Recognized Air Picture) w celu zwiększenia możliwości rozpoznania. Ostrzeganie zakłada również wykorzystywanie wszystkich dostępnych w tym zakresie danych strategicznych, operacyjnych i taktycznych. Posiadane środki walki i znajomość sytuacji geograficznej powinna zrównoważyć potencjalne zagrożenie oraz pozwolić zaplanować skuteczne warianty kontrataku. Wykorzystywanie wojskowego systemu ostrzegania zapewni podjęcie odpowiedniej reakcji na działania nieprzyjaciela w zależności od rozwijającej się sytuacji.

Obrona w głębi

W zależności od możliwości czasowych systemu ostrzegania systemy uzbrojenia mogą nawiązywać walkę z przeciwnikiem w określonym czasie. Dlatego też system ostrzegania determinuje położenie (dyslokację) i stan gotowości bojowej systemów uzbrojenia. Obronę głęboko urzutowaną osiąga się poprzez integrację przestrzeni i systemów broni defensywnej. Wykorzystanie strefowe systemów uzbrojenia średniego i dalekiego zasięgu pozwala bronić szerokiego rejonu przed celami przechodzącymi przez strefy ognia tych systemów. Możliwości wykorzystania systemu obrony punktowej ograniczone są ich zasięgiem i dlatego przeznaczone są do obrony specyficznych obiektów. W planowanym rejonie obrony dowódca obrony powietrznej (ADC – Air Defence Commander) ustala liczbę *linii użycia broni* lub tzw. *linii śmierci*, które określą pozycję gdzie atakujące systemy

nieprzyjaciela – w celu niedopuszczenia go do użycia swojego uzbrojenia – powinny być odparte. Liczba warstw obrony zależy od ilości i jakości środków walki będących w dyspozycji ADC, rozmiaru bronionego obszaru, infrastruktury kierowania, potrzebnego czasu ostrzegania, kierunku zagrożenia.

Skoordynowane działania AD

W strukturze systemu dowodzenia i kierowania połączonych sił sprzymierzonych (AJFC2) i - jeżeli jest to możliwe - w funkcjonującej organizacji AD kraju - gospodarz ADC może wyznaczyć podporządkowanych sobie dowódców odpowiedzialnych za wyszczególnione regiony i sektory. Regiony i sektory mogą być wyznaczone oddzielnie nad morzem lub lądem, lub też mogą obejmować obydwa, mogą one być zabezpieczone przez środki walki bazujące na morzu lub lądzie i powinny być kierowane przez najbardziej kompetentne dowództwo. W każdym regionie i sektorze procedury dla zamiany RAP, kierowania bitwą powietrzną, koordynacji systemu uzbrojenia i zmniejszenia wzajemnej ingerencji powinny być wcześniej ustalone. Może być to realizowane przez dostarczone rozkazy lub wykorzystanie proceduralnych środków bardziej odpowiednich dla efektywnej integracji zaangażowanych sił.

Skoordynowane operacje powietrzne

Siły obrony powietrznej nie tylko biorą udział w operacji AD, ale wspierają również prowadzenie całej walki powietrznej. Sprzyja to współdziałaniu wojsk w realizacji działań obronnych (defensywnych) i ofensywnych (zabezpieczających) w operacjach powietrznych. AD zabezpiecza wyjście do ataku sił ofensywnych lub wydzielając część sił do składu COMAO (Composite Air Operations) wspiera całą misję.

Dowodzenie i realizacja

Zasada scentralizowanego dowodzenia ze zdecentralizowanym wykonaniem gwarantuje maksymalny stopień swobody bojowego użycia rozmaitych systemów uzbrojenia szczególnie w nieprzyjaznym, aktywnym środowisku. Ta zasada wymaga rozległego i wiary-

godnego systemu łączności. Zakres kompetencyjny dowodzenia musi być dokładnie zdefiniowany dla każdego poziomu, aby mógł zapewnić funkcjonowanie systemu i kontrolowane przesyłanie rozkazów, wytycznych oraz informacji pozwalających na bieżące określanie efektywności działań innych elementów struktury połączonej AD.

5.4.2. Aktywna i pasywna obrona powietrzna

Połączona AD obejmuje zarówno aktywne, jak i pasywne działania obronne. O równowadze pomiędzy nimi będzie decydować otoczenie operacyjne.

Aktywna obrona powietrzna

Aktywne operacje AD zawierają wszystkie bezpośrednie działania obronne przeprowadzone w celu zmniejszenia zagrożenia ataku z powietrza.

Działania te obejmują:

- kierowanie walką powietrzną;
- kontrolę przestrzeni powietrznej;
- środki C2W;
- wykrywanie celu;
- identyfikację;
- ocenę przeciwnika (zależnie od zasad prowadzenia walki (ROE – Rules of Engagement);
- walkę (zależnie od zasad prowadzenia walki (ognia) – ROE).

Pasywna obrona powietrzna

Pasywna AD składa się ze wszystkich innych przedsięwziętych środków celem zminimalizowania efektów ofensywy powietrznej przeciwnika. Wymagania wobec pasywnej obrony powietrznej zakładają, że działania aktywnej AD mogą być niepomysłne. Pasywne środki AD obejmują:

- C2W;
- rozproszenie;
- ochronę psychologiczną;

- zabezpieczenie żywotności (STO – Survival To Operate) obejmujące szybką naprawę samolotów i utrzymanie funkcjonalnych powierzchni (lotnisk, pozycji);
- środki ochrony i obrony przed BMR (NBC – Nuclear, Biological and Chemical);
- zapasy w systemach, wyposażeniu i funkcjonalnych powierzchniach;
- system alarmowania, ostrzegania i odwoływania;
- taktyczny podstęp, stonowanie, ukrycie, maskowanie i wykorzystanie środowiska.

5.4.3. Możliwości komponentów sojusznicznych sił połączonych w zakresie obrony powietrznej

Marynarka wojenna

Obrona powietrzna marynarki wojennej może wykorzystywać samoloty myśliwskie, AEW, EW i zabezpieczenie ARR, pociski rakietowe dalekiego i średniego zasięgu klasy woda-powietrze, systemy obrony przed rakietami balistycznymi, rakiety obrony punktowej (PDMS) i systemy uzbrojenia małego zasięgu. Czujniki (sensory) mogą stanowić radary mające możliwość identyfikacji celów, przeciwdziałania zakłóceniom radioelektronicznym i zmiany parametrów pracy (np. częstotliwości). Morskie systemy AD działają w zintegrowanym systemie kontroli przestrzeni powietrznej (ACS), umożliwiając nadzorowanie dodatkowych obszarów odpowiedzialności. Ten stan może ulec zmianie, wówczas, gdy jednostki marynarki wojennej wejdą w rejon wód przybrzeżnych, gdzie połączenie trudności nawigacyjnych i zmniejszony czas ostrzegania może spowodować, że kierowanie proceduralne będzie bardziej odpowiednie.

Komponent lądowy

Lądowy komponent AD może zawierać systemy rakietowe dalekiego i średniego zasięgu, przenośne zestawy obrony przeciwlotniczej lub systemy małego zasięgu. Systemy SHORAD i MANPADS/VSHORAD będą stosowane w lądowym komponencie, w strefie ope-

racyjnej. Zastosowanie systemów SAM będzie wymagało koordynacji z ADC w celu wypracowania pełnego zintegrowanego planu AD dla AJF. Uzbrojenie nieprzeznaczone bezpośrednio do AD tworzy ostatnią warstwę w naziemnej AD. Wszystkie systemy AD funkcjonują zgodnie ze wspólnym planem kontroli (nadzoru) przestrzeni powietrznej (ACP – Airspace Control Plan), w obszarze zabezpieczanym wspólną informacją rozpoznawczą. Przechodzą one do dowodzenia proceduralnego tam, gdzie występuje brak informacji lub jej niska jakość nie zapewnia efektywnego wykorzystania posiadanych środków.

Komponent lotniczy

Na ogólne możliwości lotnictwa, w ramach AD, składają się zarówno możliwości samolotów myśliwskich, jak i samolotów wczesnego ostrzegania, walki radioelektronicznej, powietrznego tankowania (AEW, EW, AAR), możliwości posiadanej sieci lotniskowej, mobilnych i stałych RLS obserwacji przestrzeni powietrznej, a także ilość, jakość i rozmieszczenie posiadanych środków walki. Dodatkowy wpływ na możliwości LM ma fakt osłony lotnisk przez systemy rakietowe średniego i dalekiego zasięgu, także przez systemy obrony przed rakietami balistycznymi (BMD).

Systemy AD będą koordynowane przez CAOC i operowały zgodnie z planem kontroli przestrzeni powietrznej – ACP, a tylko w wyjątkowych sytuacjach – okresowo zakłada się realizację kierowania proceduralnego.

5.4.4. Zintegrowany system obrony powietrznej

Podczas organizowania zintegrowanego systemu obrony powietrznej sprzymierzonych (AJF AD) uwzględnia się wymagania wynikające z treści planu kampanii COMAJF, zapewniające osiągnięcie celów operacji COMAJF przez osłonę przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza przede wszystkim sił walczących na teatrze działań wojennych i systemu dowodzenia.

Podstawowymi czynnikami, uwzględnianymi przy tworzeniu systemu AD, są:

- zagrożenie;
- obszar rejonu odpowiedzialności;
- liczba, lokalizacja, obszar, ważność rejonów i środków walki, które będą ochraniać i poziom wymaganej obrony;
- możliwości własnych systemów uzbrojenia;
- warunki środowiska w rejonie odpowiedzialności.

5.4.5. Dowodzenie w obronie powietrznej NATO

COMAJF osobiście wyznacza dowódcę obrony powietrznej (ADC – Air Defense Commander). Głównym obowiązkiem ADC jest ochrona AJF przed działaniami sił powietrznych przeciwnika. Zakres jego obowiązków obejmuje:

a) integrację lub koordynację środków AD każdego komponentu AJF, w ramach tworzenia połączonego planu obrony powietrznej. Dodatkowo może zaistnieć potrzeba koordynacji połączonego planu z systemami AD kraju – gospodarza oraz konieczność dostarczania informacji na potrzeby zabezpieczenia jego obrony cywilnej;

b) wykorzystanie wszystkich możliwości AD w celu zwalczania potencjału powietrznego przeciwnika, przy jednoczesnym przestrzeganiu ograniczeń prowadzenia działań (ROE) wydanych przez wyższe władze (wyższych przełożonych);

c) koordynacja działań z władzami kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) w celu przygotowania planu kontroli przestrzeni powietrznej na czas prowadzenia operacji AD. Gdy ADC nie jest równocześnie wyznaczony jako ACA, wówczas jest konieczna koordynacja ADC z ACA celem zagwarantowania pełnego zabezpieczenia AD przez plan kontroli przestrzeni powietrznej;

d) opracowanie i ogłoszenie wspólnych procedur w zarządzaniu walką powietrzną i eliminowanie wzajemnych zakłóceń w tym zakresie.

Czynnikami charakteryzującymi proces dowodzenia połączonymi operacjami AD są:

- poziom integracji operacji połączonych sił, zawierających komponent systemów uzbrojenia AD oraz zakres koordynacji JAD z komponentem morskim, lądowym i pozostałymi siłami powietrznymi;
- szybkość i elastyczność w koncentrowaniu sił przeciwko środkom napadu powietrznego, osiągnane przez:
 - utworzenie i utrzymanie odpowiednich stanów gotowości bojowej wszystkich środków AD w strefie odpowiedzialności AJF;
 - wczesne ostrzeganie i obserwacja przestrzeni powietrznej, aktywnymi i pasywnymi środkami wraz z ESM;
 - efektywne dowodzenie, na które składają się: wymiennność funkcji, niezawodność i pewność identyfikacji;
 - mobilność i manewrowość elementów systemu AD;
 - ścisłą koordynację i kooperację pomiędzy wszystkimi elementami AD, przydzielonymi do wzmocnienia oraz środkami OPL wojsk lądowych, marynarki wojennej i sił powietrznych;
- wymiennalność systemów uzbrojenia komponentów AD między regionalnymi systemami uzbrojenia i AJF.

6. DOWODZENIE SIŁAMI POWIETRZNYMI NATO

6.1. ZASADY I PROCES DOWODZENIA

Jednolite działanie ma zasadnicze znaczenie dla efektywności potęgi powietrznej. Dlatego też, by osiągnąć maksymalne efekty należy w decydującym punkcie czasu i przestrzeni skoncentrować wysiłek sił powietrznych. Jakkolwiek, właściwa dla poszczególnych wojsk i jednostek sił powietrznych prędkość, zasięg i elastyczność pozwala realizować jednocześnie różne i często odmienne zadania, to może to jednak doprowadzić do rozdrobnienia, a w konsekwencji, do rozproszenia wysiłku. Dążąc do osiągnięcia niezbędnej siły działań powietrznych oraz pełnego wykorzystania możliwości potęgi powietrznej w danych warunkach, należy stosować następujące zasady dowodzenia i kontroli: jedność dowodzenia, scentralizowane planowanie, zdecentralizowane wykonanie oraz zgodność zadań taktycznych ze strategicznymi celami.

Jedność dowodzenia (Unity of Command)

Istotą dowodzenia jest integracja wysiłku wojsk sił powietrznych. Jest to osiągalne wtedy, kiedy dowodzi się środkami sił powietrznych z możliwie najwyższego szczebla, na którym najlepiej można oszacować priorytet zapotrzebowań na te środki. Tylko COMAJF jest w stanie równoważyć zmieniające się, a często sprzeczne zapotrzebowania na wysiłek powietrzny ze strony współdziałających wojsk. Tym samym, tylko COMAJF powinien być jedynym ośrodkiem decyzyjnym w stosunku do wszystkich zasobów powietrznych na teatrze działań bojowych, zgodnie z zasadami i warunkami ich przydzielania.

Zcentralizowane planowanie



**Jedność
dowodzenia**

**Zgodność zadań
taktycznych z
celami
strategicznymi**

Zdecentralizowane wykonanie

Scentralizowane planowanie (Centralised Planning)

Z powyższego wynika, że scentralizowane planowanie ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia integracji wysiłku powietrznego w myśl ogólnych priorytetów sformułowanych przez COMAJF. Pozwoli to wykluczyć przypadkowe lub nieskoordynowane użycie środków sił powietrznych przez dysponentów z innych rodzajów sił zbrojnych lub wojsk, a także wyeliminować przypadki stawiania zadań do osiągnięcia niepraktycznych celów lub podziału na małe i nieefektywne grupy bojowe, co ograniczać może w konsekwencji elastyczność sił powietrznych i zdolność do szybkiej koncentracji sił. W ten sposób, można skoncentrować ograniczone zasoby sił powietrznych w krytycznym miejscu i czasie osiągając decydujące rezultaty i maksymalizując efekty współdziałania.

Zdecentralizowane wykonanie (Decentralised Execution)

Pojedynczy dowódca nie może osobiście kierować wykonaniem wszystkich poszczególnych elementów złożonej kampanii powietrznej. Stanowi to istotę zdecentralizowanego wykonania, realizowanego poprzez delegowanie na podporządkowanych i wspierających dowódców uprawnień do stawiania zadań. Istotne jest, że dowódcy, na których delegowano uprawnienia są w pełni świadomi celów operacyjnych przełożonego oraz mogą działać z własnej inicjatywy nie osłabiając spójności kampanii rozbieżnymi przedsięwzięciami.

Zgodność zadań taktycznych ze strategicznymi celami (Strategy-to-Task)

Po to, aby nie marnowały się ograniczone środki sił powietrznych cel każdego zadania dla jednostki sił powietrznych musi być wynikiem operacjonalizacji celów na każdym szczeblu dowodzenia siłami powietrznymi i uwidaczniać związek z celami strategicznymi.

Proces dowodzenia jest cyklem składającym się z czterech głównych faz: analizy, planowania, wykonania i oceny.

Analiza (Analysis)

Efektywna analiza położenia ma zasadnicze znaczenie dla procesu dowodzenia siłami powietrznymi i kontroli działań bojowych.

Wymaga to stałego zbioru i oceny wszelkiej informacji o dyslokacji, ugrupowaniu i działaniach sił własnych i przeciwnika. Właściwa analiza sytuacji jest podstawą fazy planowania.

Planowanie (Planning)

Podczas planowania ustala się z innymi dowódcami zakres współpracy i koordynacji działań, poszukuje sposobów pełnego wykorzystania zdolności podległych wojsk, opracowuje się i ocenia warianty działań oraz – w rezultacie – wybiera się najlepszy sposób działania. Wstępne rozwiązania tworzą zarys planu działań, który zawiera wskazówki – stosownie do określonego czasu i przestrzeni – do organizacji i koordynacji działań użytych sił. Pozwala to opracować szczegółowy plan działania zawierający opis niezbędnych sił, zadań, personelu i wyposażenia, określić odpowiedzialność (zwykle funkcjonalnie lub obszarowo) oraz delegować uprawnienia decyzyjne w ramach struktury organizacyjnej dowodzenia.

Wykonanie (Implementation)

Po zakończeniu fazy planowania dyrektywa operacyjna oraz rozkazy powinny być doprowadzone do wiadomości wszystkich współdziałających i zainteresowanych jednostek, dowództw i agencji. Tylko w ten sposób plan może być następnie realizowany.

Ocena (Assessment)

W trakcie realizacji planu, przebieg działań powinien być monitorowany, a jego rezultaty na bieżąco oceniane. Efektywność działań wojsk własnych powinna być stale kontrolowana, błędy korygowane, a plan działań stosownie modyfikowany.

6.2. AKTUALNY I PERSPEKTYWICZNY SYSTEM DOWODZENIA SIŁAMI POWIETRZNYMI NATO

System dowodzenia SP jest jednym z elementów składowych zintegrowanej struktury dowodzenia NATO, która powstała w wyniku przeprowadzonych w 1993 roku reorganizacji.

Najwyższym wojskowym przełożonym SP NATO w Europie jest

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

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

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

Każdemu z głównodowodzących (Commander in Chief) wyższych dowództw podporządkowani są dowódcy głównych podległych dowództw, czyli dowództw komponentów: lądowego, powietrznego i morskiego.

W Europie, w regionie centralnym, który posłuży za przykład, głównodowodzącemu CINCENT podporządkowane są trzy główne dowództwa podległe, a mianowicie:

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

Dopiero dowódcom sił powietrznych tego szczebla podlegają organa dowodzenia szczebla taktycznego. Są to Ośrodki Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi (CAOC), którym są bezpośrednio podporządkowane jednostki lotnictwa, wojsk rakietowych, radiotechnicznych i inne.

CAOC kierują całością działań powietrznych zarówno ofensywnych (lotnictwa taktycznego), jak i defensywnych (siłami obrony powietrznej) podporządkowanych im sił na obszarze swojej odpowiedzialności. Do podstawowych zadań CAOC w czasie działań bojowych należy:

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

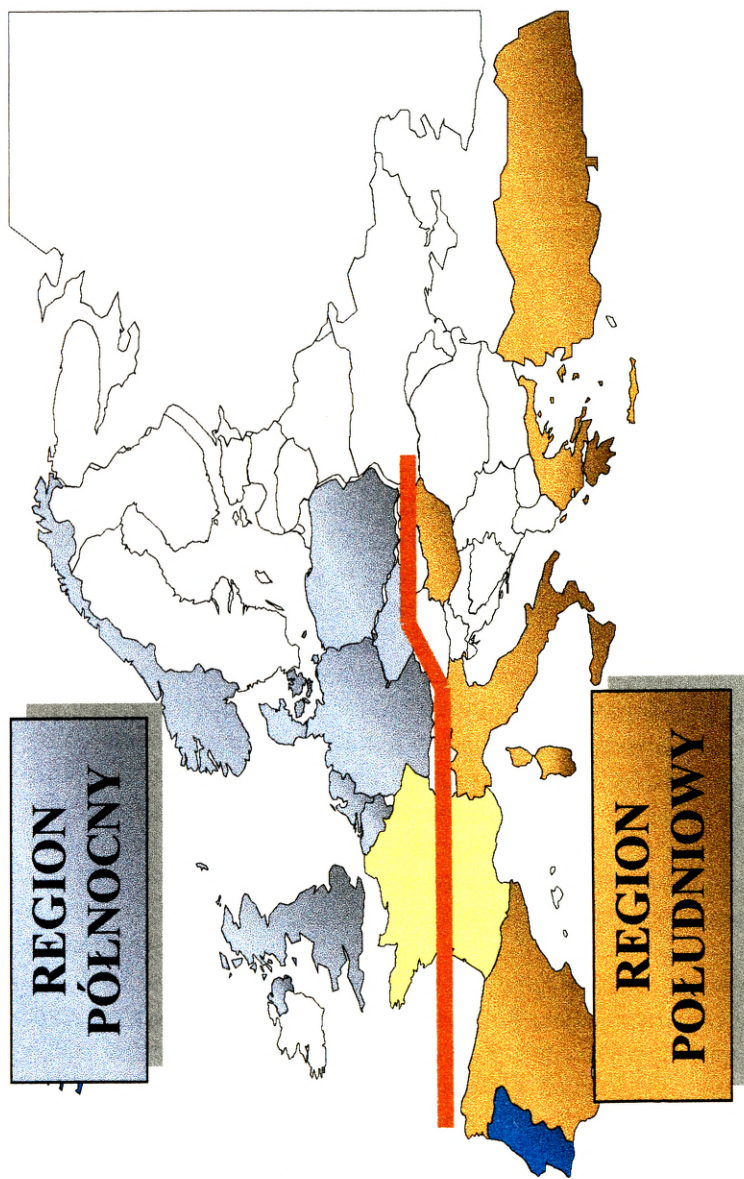
W najbliższych latach (prawdopodobnie 2002-2003) liczba wyższych dowództw NATO w Europie ulegnie zmniejszeniu z trzech do dwóch. Będą to:

- Regionalne Dowództwo Północ (Regional Command North) obejmujące obszar sojuszu na północ od ALP z siedzibą w Brunsum w Holandii (obecna siedziba CINCENT);
- Regionalne Dowództwo Południe (Regional Command South) obejmujące obszar na południe od Alp z siedzibą w Neapolu we Włoszech (obecna siedziba COMAFCENT).

Każdemu z dowództw regionów z kolei będą podlegać dowództwa połączone. W regionie północnym będą to:

- Dowództwo Sił Powietrznych „Północ” (Component Command Air North) w Ramstein w Niemczech;
- Dowództwo Sił Morskich (Component Command Navy) w Northwest w Wielkiej Brytanii;
- Połączone Subregionalne Dowództwo „Północ” (Joint Subregional Command North) w Stavanger w Norwegii;
- Połączone Subregionalne Dowództwo „Północny-Wschód” (Joint Subregional Command North East) w Karup w Danii;
- Połączone Subregionalne Dowództwo „Centrum” (Joint Subregional Command Center) w Heidelbergu w Niemczech.

Obroną powietrzną, w obszarze odpowiedzialności Dowództwa PSZ NATO (zarówno w strukturach dotychczasowych jak i w nowych), kieruje dowódca sił powietrznych, który wobec dysponowa-



Rys. 12. Nowy podział obszaru Europy na rejony odpowiedzialności NATO

nych (wydzielanych) sił ma uprawnienia do dowodzenia operacyjnego (OPCOM) i zarządzania operacyjnego (OPCON). Dowódca Połączonych Sił Powietrznych NATO Europy Centralnej (COMAIRCEN) kieruje obroną powietrzną, koordynuje ofensywne działania powietrzne oraz kontroluje przestrzeń powietrzną nad obszarem odpowiedzialności Dowództwa PSZ NATO Europy Środkowej.

Główne zadania realizowane przez niego to: opracowanie planów przygotowania operacji powietrznych, łącznie z działaniami o charakterze humanitarnym, opracowanie planu kontroli przestrzeni powietrznej w regionie, utrzymanie w gotowości bojowej podporządkowanych mu sił i środków oraz dowodzenie lotnictwem taktycznym i obroną powietrzną.

Podobne zadania realizują dowódcy Połączonych Sił Powietrznych NATO Europy Północno-Zachodniej oraz Południowej. Dowódcy PSP NATO Europy Środkowej (COMAIRCEN) są podporządkowane Ośrodki Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi – CAOC. Są to zintegrowane stanowiska dowodzenia sił powietrznych, które kierują działaniami lotnictwa i obrony powietrznej na szczeblu taktycznym. Wykonują plany działania podległych im jednostek oraz prowadzenia bitew i walk.

Proces dowodzenia SP NATO w Europie jest obecnie wspierany przez zautomatyzowany system dowodzenia, transmisji danych i łączności OP NATO, który umożliwia centralne i elastyczne zobrazowanie sytuacji w obszarze powietrznym oraz właściwe kierowanie systemami uzbrojenia. Wyposażony jest w urządzenia radiolokacyjne, cyfrowe urządzenia przetwarzania i zobrazowania informacji o sytuacji powietrznej oraz w systemy łączności dowodzenia sił powietrznych.

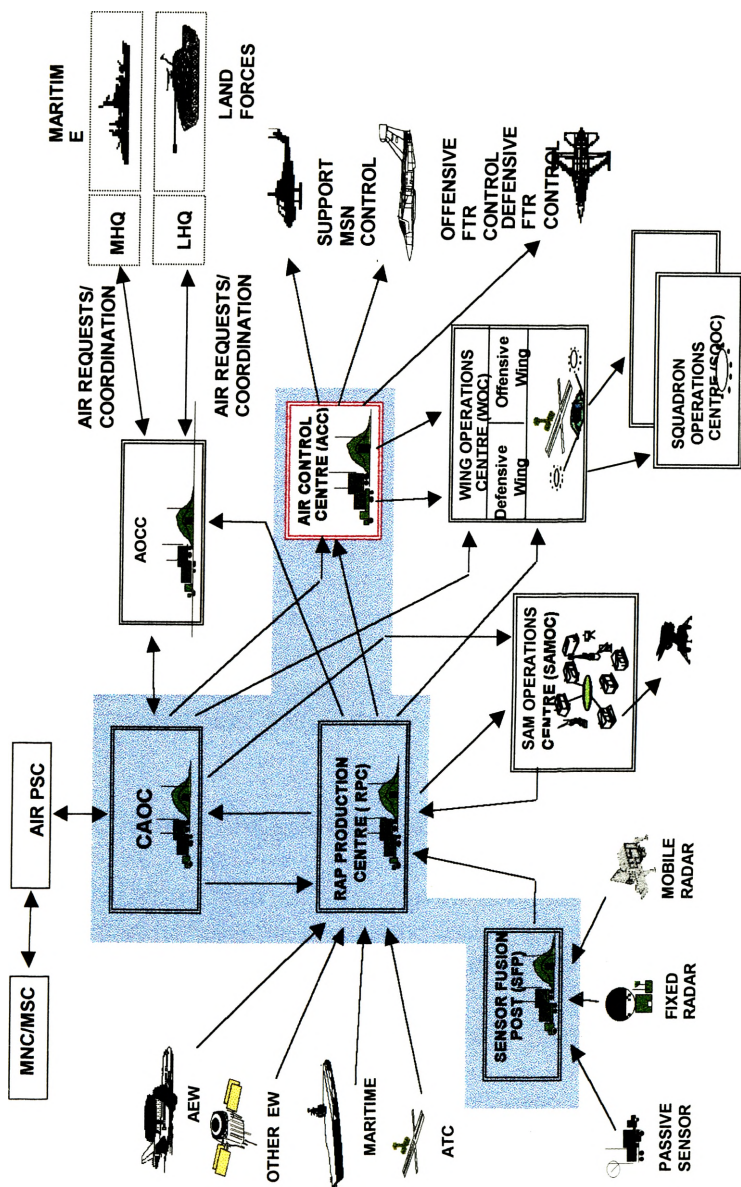
Władze NATO zdecydowały się na wprowadzenie nowego zautomatyzowanego systemu dowodzenia operacjami powietrznymi ACCS – Air Command and Control System, w pełni zintegrowanego z systemem ACCIS dowództwa PSZ NATO w Europie oraz z systemem gromadzenia i wykorzystania informacji pola walki BICES (Battlefield Information Collection Exploitation System).

Systemy te będą powiązane zintegrowanym systemem łączności NICS (NATO Integrated Communication System). Do zadań ACCS należeć będzie dowodzenie wszystkimi operacjami powietrznymi na europejskim teatrze działań, w tym zapewnienie:

- stałego dopływu informacji do wszystkich szczebli dowodzenia o aktualnej sytuacji;
- możliwości scentralizowanego dowodzenia działaniami powietrznymi;
- możliwości współdziałania sił powietrznych z innymi rodzajami sił zbrojnych.

Uzupełnieniem stacjonarnych elementów systemu będą stanowiska mobilne rozwijane w rejonach kryzysowych. Założenia techniczne systemu ACCS zostały opracowane w latach 1983-1989, w ramach programu ACCS Master Plan. Zgodnie z tym programem strukturę ACCS mają tworzyć elementy funkcjonalne, które mogą być ze sobą integrowane, w zależności od potrzeb wynikających z realizacji określonego zadania. Należą do nich:

- połączone ośrodki dowodzenia lotnictwem taktycznym i obroną powietrzną przeznaczone do planowania i dowodzenia operacjami powietrznymi na szczeblu taktycznym – Combined Air Operation Centre (CAOC);
- centrum kierowania i kontroli realizacji operacji powietrznych – Air Control Centre (ACC);
- mobilny element wsparcia ACC w kierowaniu działaniami samolotów bojowych - Air Control Unit (ACU);
- stanowisko dowodzenia skrzydła samolotów bojowych – Wing Operations Centre (WOC);
- stanowisko dowodzenia eskadry samolotów – Squadron Operations Centre (SQOC);
- stanowisko dowodzenia przeciwlotniczych zestawów rakietowych w ramach obrony strefowej – SAM Operations Centre (SAMOC);
- stanowisko kontroli ruchu lotniczego w określonym obszarze operacji powietrznej – Air Traffic Control Radar Unit (ATCRU);



- centrum koordynacji operacji powietrznych, do którego zadań należy koordynacja współdziałania między siłami powietrznymi i lądowymi NATO na szczeblu korpusu armijnego – Air Operations Coordination Centre (AOCC);

- centrum koordynacji operacji powietrznych, do którego zadań należy realizacja współdziałania sił powietrznych i morskich NATO – Maritime ACCS Ship-Shore Tactical Interface Component (MASTIC);

- centrum wstępnej analizy danych z rozpoznania powietrznego w zakresie zobrazowania regionalnego – Recognized Air Picture (RAP) Productin Centre (RPC);

- ośrodek zbierania danych do zobrazowania regionalnego – Sensor Fusion Post (SFP);

- posterunki wczesnego ostrzegania, które wykrywają cele powietrzne, lokalizują je, identyfikują i klasyfikują, a następnie przekazują do SFP – Reporting Post (RP).

Ze względów organizacyjnych i ekonomicznych planuje się w przyszłości połączenie obiektów ACC, RPC i SFP w jeden ośrodek ARS, będący odpowiednikiem obecnego ośrodka wczesnego ostrzegania i naprowadzania – CRC, oraz niektórych stanowisk CAOC z ośrodkami ARS i stworzenie stanowiska dowodzenia CARS.

6.3. KOMPETENCJE DECYZYJNE W DOWODZENIU

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

Dowodzenie operacyjne (OPCOM) – określane jako uprawnienia przyznane dowódcy w zakresie :

- wydawania rozkazów podporządkowanym mu dowódcom oraz stawiania im zadań;
- zmiany rozmieszczenia podległych mu sił;

- zmiany podporządkowania organizacyjnego podległych mu sił bądź zachowania wyłącznie dla siebie uprawnień w zakresie kierowania (zarządzania) operacyjnego i taktycznego, w sytuacjach kiedy uzna to za konieczne.

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

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

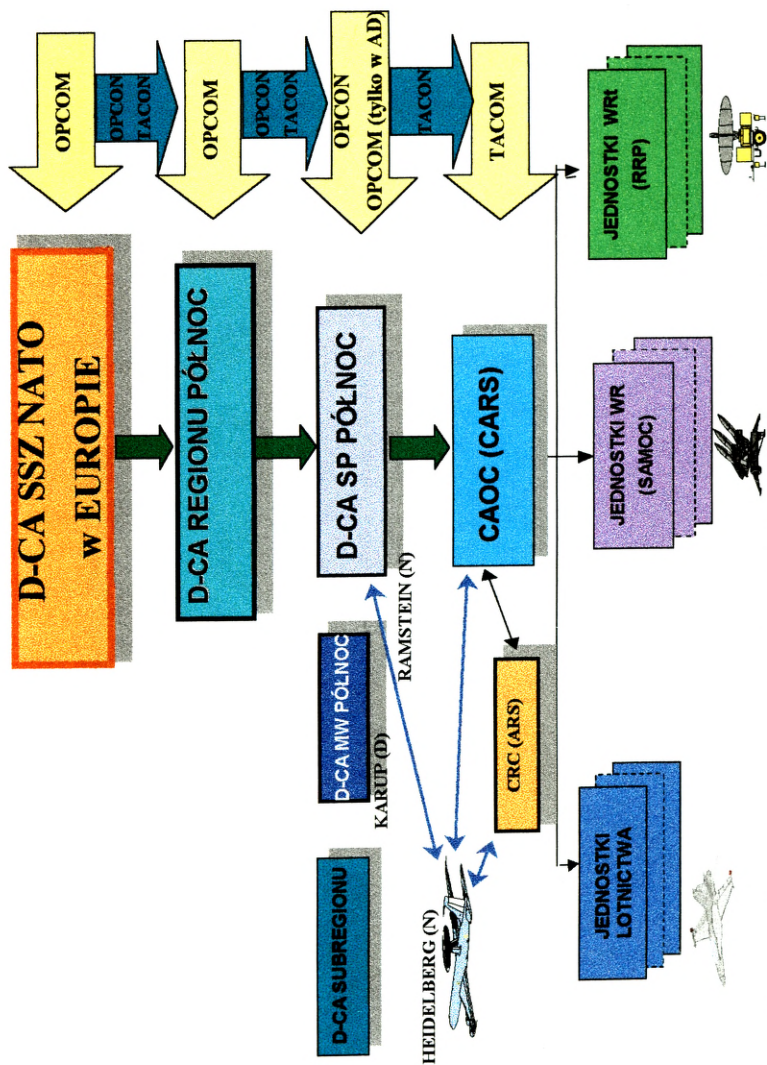
- kierowania przydzielonymi siłami w celu wykonania określonych, zwykle ograniczonych co do rozmachu, czasu i obszaru zadań;
- zmiany dyslokacji sił przydzielonych do wykonania określonego zadania;
- przekazywania bądź zachowywania uprawnień w zakresie taktycznego kierowania (zarządzania) przydzielonymi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

Kompetencje decyzyjne z kierowaniem (zarządzaniem) operacyjnym nie obejmują uprawnień do oddzielnego wykorzystania podporządkowanych sił i środków, wykraczającego poza zadanie przydzielone przez przełożonego. Nie obejmują również uprawnień administracyjnych.

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

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

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



6.4. PLANOWANIE DZIAŁAŃ SIŁ POWIETRZNYCH

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

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

CINCENT posiada uprawnienia do zmiany stałego bądź względnie trwałego podporządkowania podległych mu sił lotnictwa taktycznego (ASSIGNMENT). Ponadto decyduje on o priorytetach w użyciu lotnictwa określając je w procentowym bądź hierarchicznym podziale wysiłku na poszczególne rodzaje działań (APPORTIONMENT) na okres trwania operacji.

Dowódca Sił Powietrznych Europy Centralnej (AIRCENT) prowadzi ogólne planowanie działań na następne sześć dni operacji oraz szczegółowe planowanie działań lotnictwa taktycznego na następny dzień. AIRCENT jest odpowiedzialny za kontrolę przestrzeni powietrznej w swoim rejonie odpowiedzialności (Region Centralny). Posiada uprawnienia w zakresie:

- zmiany stałego bądź względnie trwałego podporządkowania podległych mu sił lotnictwa taktycznego (ASSIGNMENT);
- czasowej zmiany podporządkowania podległych mu sił lotnictwa taktycznego (ALLOTMENT);

- wykorzystania szczególnie ważnych dla powodzenia działań sił i środków lotnictwa taktycznego (Critical Resources) np. samolotów walki radioelektronicznej, samolotów rozpoznawczych czy samolotów obezwładnienia środków przeciwlotniczych (SEAD);

- priorytetów użycia podległych mu sił lotnictwa taktycznego poprzez określanie ich w procentowym bądź hierarchicznym podziale wysiłku;

- zmiany bazowania sił lotnictwa taktycznego;

- szczegółowego określania liczby samolotów lotnictwa do wykonania poszczególnych rodzajów działań (ALLOCATION).

AIRCENT w wyniku szczegółowego planowania działań lotnictwa taktycznego na dzień następny opracowuje i przesyła co 24 godziny dyrektywę operacyjną sił powietrznych (Air Operation Directive – AOD) podległym mu dowódcom Ośrodków Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi.

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

Dowódca Sił Lądowych Europy Centralnej (LANDCENT) współpracuje z dowódcą Sił Powietrznych Europy Centralnej (AIRCENT) w zakresie ogólnego planowania użycia lotnictwa taktycznego w ramach wsparcia wojsk lądowych oraz izolacji rejonu działań. Wspólnie z AIRCENT określa on hierarchię obiektów zwalczanych w ramach wsparcia oraz izolacji rejonu działań, a także wielkość wysiłku wydzielonego na korzyść poszczególnych korpusów. LANDCENT koordynuje z AIRCENT położenie linii koordynacji wsparcia ogniowego FSCL oraz linii planowania izolacji i rozpoznania (RIPL).

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

Zmiany w sytuacji operacyjno-taktycznej powstałe w wyniku uderzeń przeciwnika, np. zablokowanie części sił na lotniskach, mogą wymuszać konieczność doraźnego modyfikowania planów działania zawartych w ATO. Służą temu opracowane przez grupę dowodzenia zarządzenia bojowe (Air Task Message – ATM), w których zawarte są obowiązujące ustalenia. ATM wykonywane są do zmiany zadań dla sił, z reguły nie większych niż eskadra, oraz do uszczegółowienia postawionych w ATO zadań dla sił wykonujących bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS) albo izolację pola walki (BAI).

Cykl planowania działań i stawiania zadań w siłach powietrznych składa się z następujących podstawowych przedsięwzięć: procesu organizowania współdziałania, realizacji podziału sił oraz stawiania zadań w zakresie realizacji planowanych misji powietrznych i lotów bojowych. Cykl powinien być wrażliwy na zmiany rozporządzeń, rozkazów COMAJF, prośby wsparcia skierowane od któregośkolwiek z dowódców komponentów oraz na zmiany sytuacji taktycznej. Uogólniając, w wyniku realizacji całego cyklu następuje dokładne przyporządkowanie dostępnej ilości sił do niszczenia poszczególnych celów. Cykl ten można podzielić na następujące etapy:

Podział wysiłku (Apportionment)

Po konsultacjach z dowódcami innych komponentów dowódca AJFACC dokonuje podziału wysiłku, a następnie rekomenduje go COMAJF. COMAJF zatwierdza lub koryguje przedstawiony podział uwzględniając możliwą całkowitą wielkość wysiłku powietrznego oraz określone cele i przyjętą koncepcję operacji.

Wyznaczanie celów (Targeting)

Wyznaczanie celów zapewnia osiągnięcie celów i priorytetów dostarczonych przez COMAJF. Informacje o wszystkich potencjalnych celach są przetwarzane przez JAOC (zespół planowania walki), który rozpoznaje, określa ważność, wyróżnia specyficzne cechy celów, odpowiadających COMAJF. Efektem klasyfikacji celów jest lista celów wg ważności, nazywana zazwyczaj JIPTL (Joint Integrated Prioritised Target List). Zakończenie tego procesu ma miejsce wtedy, kiedy cele są zatwierdzone i zawarte w rozkazie bojowym.

Uzbrojenie i przydział sił (Weapon/Allocation)

Podczas tej fazy, w zależności od charakteru obiektu (celu), jest ustalone odpowiednie uzbrojenie samolotów. Sporządzona jest rekomendacja - w formie dokumentu OTR (Over Target Requirement) - co do wyboru sił i środków przeznaczonych do niszczenia poszczególnych obiektów (realizacji określonych celów). Informacje dotyczące najważniejszych, priorytetowych celów umieszczane są w MAAP (Master Air Attack Plan). Tak przygotowany MAAP jest planem przyszłych działań, który formułuje założenia ATO. Realizacja czasowego przydziału sił występuje wówczas, gdy AJFACC przelicza podział wysiłku na dokładną liczbę i typy samolotów lub typy uzbrojenia udostępnionego dla operacji lub zadania.

ATO rozwinięcie (ATO Development)

Po zatwierdzeniu MAAP przez AJFACC sztab planowania powinien przygotować połączony ATO, specjalne instrukcje (SPINS) i jeśli jest AJFACC – również ACA i ACO. Bazując na celach COMAJF, nadmiar sił bojowych nie wymaganych do bezpośredniego wsparcia innych komponentów może być oddany z powrotem do dyspozycji AJFACC (Re-Allotment).

Realizacja (Execution)

AJFACC powinien kierować realizacją planów operacji i zaęgniowaniem konfliktów wszystkimi możliwymi, dostępnymi siłami wg danego ATO. Komponenty, które realizują zadania bojowe określone w ATO, po ich zakończeniu przedstawiają meldunki do AJCAOC. Analiza zawartych w nich informacji stanowi podstawę przez COMAJF do uściślenia bieżących potrzeb.

Analizy operacyjne (oceny działań) (Operational Analysis)

Efektywne planowanie i przeprowadzenie kampanii wymagają ciągłej oceny wpływu działań połączonych sił na możliwości nieprzyjaciela. Operacyjna analiza jest prowadzona ciągle na wszystkich szczeblach dowodzenia i dlatego COMAJF powinien ustalać scentralizowany operacyjny system analiz w celu właściwego informacyjnego zabezpieczenia podległych sił. Analizy operacyjne kończą cykl wyznaczania celów i jednocześnie częściowo dostarczają danych wejściowych do realizacji przyszłego kolejnego cyklu.

7. KONTROLA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ NATO W CZASIE KRYZYSU I WOJNY

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

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

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

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

Obecnie w Europie dowódcami odpowiedzialnymi za kontrolę przestrzeni powietrznej są dowódcy sił powietrznych: północno-zachodniej, centralnej oraz południowej Europy. W perspektywie obowiązki te przejmą dowódcy komponentu powietrznego regionu.

Podobnie jest w przypadku działań poza obszarem NATO; dowódca operacji tworzy system kontroli powietrznej na obszarze swojej odpowiedzialności, wyznaczając odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej.

Dowódca odpowiedzialny za kontrolę przestrzeni powietrznej ma za zadanie:

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

- zapewniać spójność i standaryzację systemu kontroli przestrzeni powietrznej obszaru z systemami obszarów sąsiednich i podobszarów;

- określać potrzeby tworzenia podobszarów kontroli przestrzeni powietrznej oraz wyznaczać dowódcę odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej w podobszarze;

- wypracować i rozpowszechnić w swoim planie kontroli przestrzeni powietrznej instrukcje dla kontroli przestrzeni powietrznej;

- akceptować bądź odrzucać plany kontroli przestrzeni powietrznej przedstawiane przez podległych dowódców;

- realizować plan wydając rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Order).

Dowódcy podlegli bądź czasowo podporządkowani dowódcy operacji są odpowiedzialni za:

- zapewnienie współdziałania wszystkich swoich sił z systemem kontroli przestrzeni powietrznej;

- koordynowanie swoich zapotrzebowań na wykorzystanie przestrzeni powietrznej z dowódcą odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej;

- zorganizowanie i utrzymywanie kontaktu z dowódcą odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej w celu planowania i koordynowania działań powietrznych;

- zapewnienie odpowiedniego sprzętu i personelu na potrzeby systemu kontroli przestrzeni powietrznej w wyznaczonych podobszarach;

- wydzielenie swoich reprezentantów lub łączników przy dowódcy odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej (w razie konieczności);

- zapewnienie kontroli przestrzeni powietrznej w wyznaczonym obszarze zgodnie z wytycznymi dowódcy odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej.

7.1. ORGANIZACJA SYSTEMU KONTROLI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Kontrolę przestrzeni powietrznej można prowadzić stosując jedną z dwóch metod: pozytywną (radiolokacyjną) bądź proceduralną lub używając ich kombinacji.

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

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

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

Elektroniczne środki identyfikacji „swój – obcy” (IFF) są uważane za uzupełniające w stosunku do kontroli proceduralnej.

W skład systemu kontroli przestrzeni powietrznej wchodzi:

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

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

- koordynowanie oraz akceptowanie bądź odrzucanie zapotrzebowań na środki kontroli przestrzeni powietrznej;

- rozstrzyganie spornych zapotrzebowań na środki kontroli przestrzeni powietrznej, a w razie niemożliwości rozstrzygnięcia przedstawienie problemu dowódcy odpowiedzialnemu za kontrolę przestrzeni powietrznej podobszaru;

- przekazywanie wojskom informacji o aktywowaniu, modyfikacjach bądź likwidacji środków kontroli przestrzeni powietrznej poprzez wydawanie rozkazów o kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Order – ACO);

- koordynowanie działań z sąsiednimi dowódcami odpowiedzialnymi za kontrolę przestrzeni powietrznej, gdy zachodzi taka potrzeba.

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

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

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

Do końca 1995 r. każdy rozkaz obowiązywał przez 8 godzin. W związku z tym, że rozkaz bojowy (Air Tasking Order – ATO) wydawany jest na 24 godziny wobec tego trzykrotna zmiana, w tym czasie, ustaleń w zakresie kontroli przestrzeni powietrznej powodowała trudności w planowaniu i organizowaniu działań. Dlatego też

w ćwiczeniach prowadzonych w AIRCENT w 1996 r. rozpatrywano możliwość opracowywania rozkazu (ACO) raz na 24 godziny i trenowano ten wariant.

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

7.2. ŚRODKI KONTROLI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

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

Wyróżniamy następujące środki:

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

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

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

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

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

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

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

- wymiary poziome i pionowe strefy;
- uprawnienia do dowodzenia;
- czasy obowiązywania strefy;
- częstotliwości radiowe.

Niskie drogi tranzytowe (LLTR) - są dwukierunkowymi droga-

mi wydzielonymi w przestrzeni powietrznej nad wojskami własnymi, pozostającymi w styczności z siłami przeciwnika. Niskie drogi tranzytowe mogą się łączyć z korytarzami tranzytowymi bądź występować oddzielnie.

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

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

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

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

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

- poziomych i pionowych wymiarów korytarza;
- jego przebiegu według charakterystycznych punktów w terenie bądź współrzędnych;
- okresu obowiązywania;
- użytkowników (jeśli to konieczne).

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

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

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

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

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

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

Gdy informacje o przerwie czasowej są zawarte w rozkazach innych niż rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej, wówczas konieczne jest uzyskanie potwierdzenia przyjęcia rozkazu przez wszystkich użytkowników, których dotyczą ograniczenia.

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

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

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

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

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

SŁOWNIK POJĘĆ I AKRONIMÓW

AAP	Allied Administrative Publication	Sojusznicze publikacje administracyjne
AAR	Air to Air Refueling	Tankowanie w powietrzu
AAW	Anti-Air Warfare	Działania przeciwlotnicze, zwalczanie lotnictwa
ACA	Airspace Control Authority	Zwierzchnik kontroli przestrzeni powietrznej
ACC	Airspace Control Centre	Centrum kontroli przestrzeni powietrznej
ACE	Allied Command Europe	Sprzymierzone dowództwo w Europie
ACCS	Air Command and Control System	System kontroli i dowodzenia siłami powietrznymi (nowy system dowodzenia NATO)
ACM	Airspace Control Means	Środki kontroli przestrzeni powietrznej
ACMREQ	Airspace Control Means Request	Zapotrzebowanie na środki kontroli przestrzeni powietrznej
ACO	Airspace Control Order	Rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej
ACP	Airspace Control Plan	Plan kontroli przestrzeni powietrznej
ACS	Airspace Control System	System kontroli przestrzeni powietrznej
AD	Air Defence	Obrona powietrzna
AEW	Airborne Early Warning	Powietrzny system wczesnego ostrzegania
AOA	Amphibious Operations Area	Obszar działań amfibijnych
APP	Allied Procedures Publication	Publikacje procedur sił sprzymierzonych

AR	Air Route	Trasa lotnicza
ARS		Element systemu dowodzenia (ACCS), tworzą go ulokowane w jednym miejscu centra i ośrodki ACC, RPC i SFP
ASC	Airspace Control	Kontrola przestrzeni powietrznej
ASM	Airspace Management	Zarządzanie przestrzenią powietrzną
ASUW	Anti-Surface Units Warfare	Zwalczanie obiektów nawodnych
ASW	Anti-Submarine Warfare	Zwalczanie okrętów podwodnych
ATAF	Allied Tactical Air Force	Sprzymierzone lotnictwo taktyczne
ATC	Air Traffic Control	Kontrola ruchu lotniczego
ATFM	Air Traffic Flow Management	Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
ATM	Air Traffic Management	Zarządzanie ruchem lotniczym
ATO	Air Tasking Order	Rozkaz dowódcy CAOC dla jednostek sił powietrznych
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
AUP	Airspace Use Plan	Plan wykorzystania przestrzeni powietrznej
AWACS	Airborne Warning and Control System	Powietrzny system ostrzegania i kontroli

BDZ	Base Defence Zone	Strefa obrony bazy
CAP	Combat Air Patrol	Bojowy patrol lotniczy
CAS	Close Air Support	Wsparcie lotnictwa taktycznego
CBA	Cross-Border Area	Przestrzeń przekraczania granicy – TSA, ustanowiona ponad granicami dla specjalnych wymagań operacyjnych
CDR	Conditional Route	Warunkowa trasa lotnicza (droga lotnicza, lub jej część), która może być planowana do wykorzystania w ściśle określonych warunkach
CAOC	Combined Air Operations Centre	Ośrodek dowodzenia połączonymi działaniami powietrznymi
CARS		Element systemu dowodzenia (ACCS), tworzą go ulokowane w jednym miejscu centra i ośrodki CAOC, ACC, RPC i SFP
CFMU	Central Flow Management Unit	Centralna Jednostka Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego
CINCEASTLANT	Commander in Chief Allied Forces Eastern Atlantic	Naczelny dowódca sił sprzymierzonych Wschodniego Atlantyku
CINCENT	Commander in Chief Allied Forces Central Europe	Naczelny dowódca sił sprzymierzonych w Europie Środkowej
CINCIBERLANT	Commander in Chief Iberian Atlantic	Naczelny dowódca sił sprzymierzonych w obszarze iberyjskim Atlantyku
CINCNORTHWEST	Commander in Chief Allied Forces Northwest Europe	Naczelny dowódca sił sprzymierzonych w Europie Północnozachodniej

CINCSOUTH	Commander in Chief Allied 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	Coordination Level	Poziom koordynacji
CTR	Control Zone	Strefa kontrolowana (lotniska) – przestrzeń powietrzna kontrolowana rozciągająca się od powierzchni ziemi do określonej górnej granicy
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 Bałtyku
COMCANLANT	Commander Canadian Atlantic	Dowódca sił sprzymierzonych na Atlantyku Kanadyjskim
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
COMNAVNORTHWEST	Commander Allied Naval Forces Northwest Europe	Dowódca sprzymierzonych sił morskich 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	Commandr 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
COMNAVNORTHWEST	Commendar 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
COMSTRIKFLTANT	CommanderStrike Fleet Atlantic	Dowódca Floty Uderzeniowej na Atlantyku
COZ	Crossover Zone	Strefa graniczna
CRC	Control Report Center	Centrum kierowania działaniami powietrznymi (organ, który w nowym systemie ACCS przekształci się w ACC)
ECM	Electronic Countermeasuers	Elektroniczne środki zakłócające
FACA	Force Air Coordination Area	Obszar koordynacji sił powietrznych
FCZ	Forward Control Zone	Wysunięta strefa kontroli
FEZ	Fighter Engagement Zone	Strefa atakowania przez samoloty myśliwskie
FIR	Flight Information Region	Rejon informacji lotniczej
FIS	Flight Information Service	Służba informacji lotniczej

FM	Force Marshalled	Flota będąca w dyspozycji
HIDACZ	High Density Airspace Control Zone	Strefa kontroli przestrzeni powietrznej o wysokim zagęszczeniu
IFF	Identification Friend or Foe	Identyfikacja „swój - obcy”
JANSC	Joint Air Navigation Srevices Council	Połączony Zespół Służb Nawigacji Powietrznej
LLTR	Low-Level Transit Route	Niska trasa tranzytowa
MACM	Maritime Airspace Control Means	Morskie środki kontroli przestrzeni powietrznej
MAT	Military Air Traffic	Wojskowy ruch lotniczy
MATO	Military Air Traffic Operation	Kierownictwo wojskowego ruchu lotniczego
MEZ	Missile Engagement Zone	Strefa atakowania przez pociski
MILTACC	Military Air Traffic Control Centre	Wojskowe Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego
MNC	Major NATO Commander	Wyższy dowódca NATO
MOD	Ministry of Defence	Ministerstwo Obrony
MOT	Ministry of Transport	Ministerstwo Transportu
MSC	Major Subordinate Commander	Wyższy dowódca podporządkowany
NATINAD	NATO Integrated Air Defence (SACEUR SUP 10001D)	Zintegrowana obrona powietrzna NATO
OPTASK AAW	Operational Tasking Anti-Air Warfare	Rozkaz operacyjny dowództwa obrony powietrznej
PA	Prohibited Area	Strefa zakazana - przestrzeń powietrzna o ustalonych wymiarach ponad lądem lub wodą, w obrębie której zabroniony jest lot wszystkich statków powietrznych
PSC	Principal Subordinate Commander	Główny dowódca podporządkowany

R	Restricted Area	Strefa o ruchu ograniczonym - przestrzeń powietrzna o ustalonych wymiarach ponad lądem lub wodą, w obrębie której lot statku powietrznego jest zabroniony na podstawie ściśle określonych przepisów
RCA	Reduced Coordination Airspace	Przestrzeń powietrzna o zmniejszonym stopniu koordynacji
RAOC	Regional Air Operations Centre	Regionalny ośrodek dowodzenia lotnictwem
ROZ	Restricted Operations Zone	Strefa operacji ograniczonych
SACA	Sub-Area Airspace Control Authority	Władza kontroli przestrzeni powietrznej podobszaru
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe	Naczelný dowódca sił sprzymierzonych w Europie
SACLANT	Supreme Allied Commander Atlantic	Naczelný dowódca sił sprzymierzonych na Atlantyku
SACO	Standing Airspace Control Order	Stały rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej
SAMOC	Surface-to-Air Operations Centre	Ośrodek dowodzenia oddziałami wojsk rakietowych
SC	Special Corridor	Korytarz specjalny
S/CTA	Special Control Area	Specjalna przestrzeń kontrolowana
S/CTR	Special Control Zone	Specjalna strefa kontrolowana (lotniska)
SCH	Ship Control Zone	Strefa kontroli okrętów
SL	Safe Lane	Strefa bezpieczeństwa
SOC	Sector Operations Centre	Ośrodek dowodzenia sektora
SSMEZ	Silente SAM Missile Engagement Zone	Cicha strefa atakowania przez pociski SAM

TC	Transit Corridor	Korytarz tranzytowy
TEM	Target Engagement Message	Informacja wskazująca cel
TF	Task Force	Flota (siła uderzeniowa)
TG	Task Group	Flota (grupa uderzeniowa)
TL	Traverse Level	Poziom trawersowy
TMA	Terminal Control Area	Rejon kontrolowany lotniska (lub węzła lotnisk) - obszar kontrolowany, ustanowiony zwykle u zbiegu dróg lotniczych, w pobliżu jednego lotniska lub kilku (węzła) lotnisk
TSA	Temporary Segregated Area	Przestrzeń wydzielana tymczasowo - przestrzeń powietrzna o ustalonych wymiarach zastrzeżona dla ściśle określonych użytkowników w obrębie które wszelkie działania lotnictwa wymagają uprzednich uzgodnień
TWR	Tower	Kontrola lotniska (wieża)
TMRR	Temporary Minimum Risk Route	Tymczasowa trasa minimalnego ryzyka
TOA	Transfer of Authority	Przekazywanie władzy
TS	Time Slot	Okno czasowe
UAC	Upper Area Control Centre	Centrum Kontroli Górnego Obszaru
UIR	Upper Flight Information Region	Górny Obszar Informacji Lotniczej
WCO	Weapons Control Order	Rozkaz kontroli broni
WCS	Weapons Control Status	Status kontroli broni
WFZ	Weapons Free Zone	Strefa wolnej broni

