SI/4694

AKADEMIA
OBRONY NARODOWEJ

AON 5290/2001

Płk dr hab. inż. Bogdan ZDRODOWSKI
Mjr dr inż. Maciej MARSZAŁEK

WYBRANE PROBLEMY UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM

53650

WARSZAWA 2001

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ

AON 5290/2001

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid. 53650
II
Akademii Obrony Narodowej

Płk dr hab. inż. Bogdan ZDRODOWSKI
Mjr dr inż. Maciej MARSZAŁEK

WYBRANE PROBLEMY UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

WARSZAWA 2001

Powielenie i oprawa:
Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy
Zam. nr 1345/2000

WSTĘP

„Utrzymanie pokoju nie jest zadaniem
żołnierzy, lecz tylko oni mogą tego dokonać".

Dag Hammarskajold
szwedzki polityk, dyplomata i ekonomista, były Sekretarz Generalny ONZ, laureat Nagrody Nobla

Jednym z głównych priorytetów naszych sił zbrojnych jest uzyskanie pełnej interoperacyjności polskich sił powietrznych z siłami powietrznymi pozostałych członków NATO. Wobec przyjętych założeń nowej strategii militarnej NATO na szczycie waszyngtońskim w kwietniu 1999 roku, główne zadania sił zbrojnych sojuszu koncentrują się na przygotowaniu ich do działań innych niż wojna, w tym głównej ich siły reagowania – sił powietrznych. Zatem rola i miejsce Polskich Sił Powietrznych w nowej strategii, będzie przede wszystkim determinowana naszym wkładem w działania inne niż wojna.

Wymaga to wypracowania naszego poglądu zarówno na aspekty prawne, ale również na zasady i sposoby przygotowania i użycia sił powietrznych RP w tych warunkach. Sądzimy, że każde państwo członkowskie sojuszu, posiadające specyficzne prawo, siły zbrojne i zasoby, powinno wypracować swoje poglądy na ich przygotowanie i użycie w działaniach innych niż wojna. Jest to niezbędne chociażby po to, by móc wnieść swój dorobek intelektualny na forum sojuszu.

W programach studiów dyplomowanych i podyplomowych w coraz szerszym zakresie uwzględniania jest problematyka użycia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna. Opracowany materiał jest adresowany przede wszystkim do studentów specjalistów zgłębiających tę problematykę. Oparty on został w znacznej mierze na dorobku i doświadczeniach wiodących państw NATO oraz całego sojuszu.

1. UWARUNKOWANIA UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

Problem użycia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna jest wyjątkowo złożony i trudny. Jego złożoność wynika między innymi z dużej liczby zaangażowanych organizacji (ONZ, OBWE, organizacje rządowe, poza rządowe, humanitarne, itd.) oraz różnych, z reguły międzynarodowych komponentów wojskowych. Innym czynnikiem charakteryzującym złożoność, jest odmienne środowisko w stosunku do tradycyjnych działań bojowych (wojny). Najważniejszym problemem jest jednak pogodzenie działań z użyciem sił militarnych (wojskowych), w tym także sił powietrznych z pokojowym charakterem tych operacji. Tak więc, operacje inne niż wojna zawierają zarówno różnorodny charakter działań, jak i zróżnicowane cele w stosunku do typowych konfliktów zbrojnych. Trudność rozwiązania tak skomplikowanego problemu, jakim jest użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna, wynika przede wszystkim z faktu, że dotychczas polskie siły powietrzne nie brały czynnego udziału w tego rodzaju (typu) operacjach. Z konieczności więc musimy korzystać z oficjalnych dokumentów NATO i wybranych państw członkowskich oraz publikowanych i wygłaszanych poglądów kompetentnych organów sojuszu i ich przedstawicieli.

Siły powietrzne posiadając wyjątkowe możliwości bojowe, mogą być wykorzystane w szerokim zakresie operacji innych niż wojna. Rosnąca skuteczność sił powietrznych stopniowo rozszerza zakres możliwości ich użycia. Siły powietrzne umożliwiają między innymi promowanie stosunków międzynarodowych, demonstrację siły, bądź karanie za łamanie ustaleń pokojowych. Aktywne użycie sił powietrznych umożliwia także sterowanie międzynarodowymi kryzysami oraz ukryte i jawne odstraszanie. Ukryte działania odstraszające wyrażają się głównie w rozmieszczeniu samolotów rozpoznawczych i inwigilujących w obszarze zagrożenia konfliktem. Ich obecność sygnalizuje potencjalnemu agresorowi (państwu nie przestrzegającemu postanowień pokojowych), że działania jego są obserwowane i nie pozostaną bez reakcji ze strony społeczności międzynarodowej. Natomiast jawne odstraszanie, to zdecydowane uderzenie na obiekty położone na terytorium państwa wyłamującego się z reguł społeczności międzynarodowej. Reakcja taka daje jemu wyraźnie do zrozumienia, że w przypadku dalszego agresywnego postępowania siły powietrzne będą działały nad jego terytorium, zagrażając suwerenności państwa. Jednym z wielu

przykładów takiej reakcji było, nagłe rozmieszczenie sił powietrznych w Zatoce Arabskiej w odpowiedzi na koncentrację wojsk irackich na granicy z Kuwejtem, w 1994 roku. Tak zdecydowane i szybkie działanie było silnym impulsem odstraszającym, powodującym zaprzestanie dalszych działań przez stronę iracką.

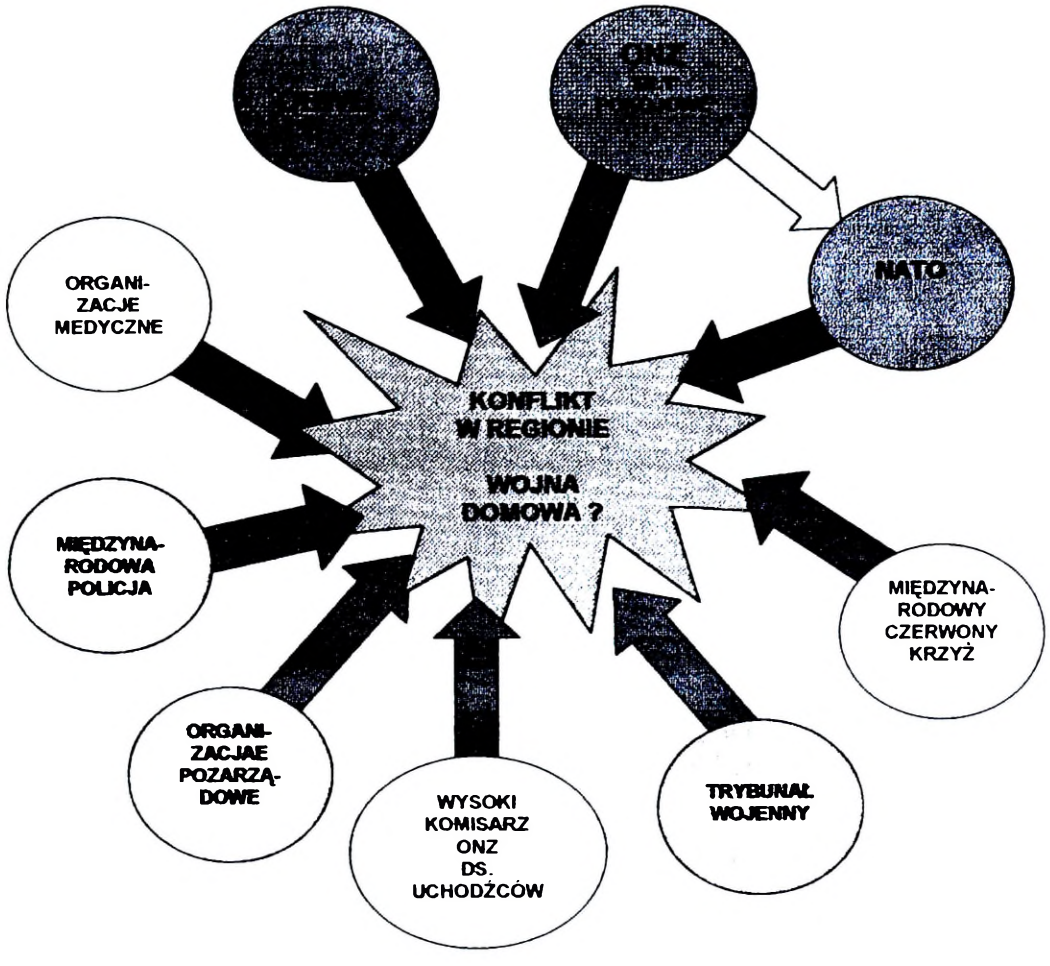
Lotnictwo może być wykorzystane także do niesienia pomocy w sytuacjach kryzysowych Najczęściej jest to związane z koniecznością nagłego wycofania personelu zaangażowanego w operacje wsparcia pokoju (mediatorów, obserwatorów, osoby zbierające informacje w obszarze kryzysu, czasami jednostek wojskowych) w sytuacji ich bezpośredniego zagrożenia. Siły powietrzne mogą prowadzić w stosunku do państwa, które swoimi poczynaniami zagraża międzynarodowemu bezpieczeństwu i pokojowi działania odbierane przez to państwo jako kara. Celem takich akcji jest dążenie do powstrzymania rozprzestrzeniania się konfliktu i wybuchu wojny. Przykładem takiego postępowania mogą być uderzenia lotnicze na wybrane obiekty w odpowiedzi na agresję, akty terrorystyczne lub działania partyzantów. Ataki lotnicze mogą być również wykonywane w celu egzekwowania sankcji nałożonych przez Organizację Narodów Zjednoczonych (lub inną uprawnioną organizację). Zakłada się, że nie musi to być akcja drastyczna, gdyż wystarczy precyzyjne uderzenie i zniszczenie mostu, aby udaremnić manewry wojskowe lub rozmieszczenie sił w terenie w ramach przygotowania do działań bojowych (wojennych). Nadmiar zastosowanej siły może wzbudzić powszechną dezaprobatę i sprzeciw społeczności międzynarodowej.

W działaniach innych niż wojna, a szczególnie w operacjach wsparcia pokoju, obowiązują stosowne zasady odnoszące się do wszystkich rodzajów wojsk i sił zbrojnych, a więc również sił powietrznych. Do najważniejszych z nich można zaliczyć: cel i celowość; jedność wysiłku; bezpieczeństwo; ograniczenie; wytrwałość; legalność.

Cel i celowość jest jednym z podstawowych czynników osiągnięcia powodzenia w jakichkolwiek działaniach militarnych. Jego znajomość pozwala podwładnym na lepsze zrozumienie zamiarów i rozkazów przełożonego oraz podjęcie odpowiednich działań dla osiągnięcia założonego celu operacji o charakterze innym niż wojna.

Jedność wysiłku jest zasadą, której respektowanie stwarza warunki do realizacji zakładanych celów w każdej operacji. Zasada ta może być jednak szczególnie trudna do zrealizowania w wypadku działań militarnych innych niż wojna. W tego typu (rodzaju) operacjach bierze udział wiele różnych organizacji i instytucji, w tym

również organizacji pozarządzowych, które mogą być organem kierującym operacją (rys.1).



Rys.1. Organizacje zaangażowane w rozwiązywanie sytuacji zagrażających międzynarodowemu bezpieczeństwu i pokojowi

Ustanowienie i sprawowanie jednoosobowego dowodzenia nad wszystkimi organizacjami i instytucjami jest największym wyzwaniem dla dowódcy Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (Combined Joint Task Force – CJTF). Jeśli praktyczne spełnienie tej zasady nie jest możliwe, to dąży się przynajmniej do osią-

gnięcia stosownych porozumień z zaangażowanymi w operację organizacjami cywilnymi.

Bezpieczeństwo w kontekście działań innych niż wojna dotyczy ochrony Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych przed wszystkimi wrogo usposobionymi do interwencji pokojowej grupami, frakcjami, a nawet pojedynczymi osobami. Dowódcy zatem zawsze powinni być przygotowani do podjęcia działań stosownych do sytuacji, która w tego rodzaju operacjach ulega częstym i nie zawsze korzystnym zmianom.

Ograniczenie w militarnych działaniach innych niż wojna wyraża się w użyciu minimalnej siły, proporcjonalnej do zagrożenia, lecz zapewniającej osiągnięcie zakładanych celów działań. Zakres jej zastosowania regulują reguły użycia siły (rules of engagement – ROE), które w działaniach nie objętych artykułem V Traktatu Północnoatlantyckiego są bardziej surowe i większym stopniu uzależnione od czynników politycznych, niż w typowych działaniach wojennych. Nieprzestrzeganie wspomnianych reguł, lub błędna ich interpretacja może odnieść zupełnie przeciwny skutek niż przewidywano.

Wytrwałość wyraża się w konsekwentnym dążeniu do osiągania założonych celów operacji. Praktyczne działania dowiodły, że jedna operacja może trwać bardzo krótko, inna natomiast wymaga długoletniego zaangażowania, zanim zostanie osiągnięty założony na wstępie cel. Zasada ta jest kluczem do skutecznego wykonania operacji o charakterze innym niż wojna.

Legalność jest zasadą, której znaczenie wynika z międzynarodowego charakteru militarnych działań innych niż wojna. Zatem wszelkie takie działania usankcjonowane są stosownymi rezolucjami Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych, która jest niekwestionowanym autorytetem w zakresie utrzymania międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju. Dzięki temu nie budzą one sprzeciwu ze strony społeczności międzynarodowej, a szczególnie opinii publicznej państw przeciwnych interwencji wojskowej w celach pokojowych.

W dokumentach NATO oprócz wyżej wymienionych, określa się również takie zasady, jak: cywilno – wojskową współpracę (CIMIC), swobodę przemieszczeń oraz elastyczność.

Cywilno wojskowa współpraca, jak podkreślają przedstawiciele z NATO jest obecnie jednym z najważniejszych problemów, które należy jak najszybciej rozwiązać. Dotyczy to szczególnie operacji wsparcia pokoju (a w tym jego utrzymania lub

wymuszania) oraz działań humanitarnych. Właściwa koordynacja wysiłków różnych instytucji (organizacji) w znacznym stopniu wpływa na efektywne wykorzystanie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna.

Swoboda przemieszczeń jest niezbędna do wykonania każdej operacji o charakterze innym niż wojna. W związku z tym, wszystkie jednostki wojskowe biorące w niej udział powinny być zdolne w każdej chwili (o każdej porze roku i doby) do wykonania zadań w różnych rejonach, w obszarze prowadzenia działań. Jest to szczególnie ważne, gdyż z reguły zwaśnione strony utrudniają, a wręcz narzucają ograniczenia w zakresie swobody poruszania się Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Siły powietrzne charakteryzują się takimi właściwościami, dzięki którym mogą bardzo łatwo realizować tę zasadę.

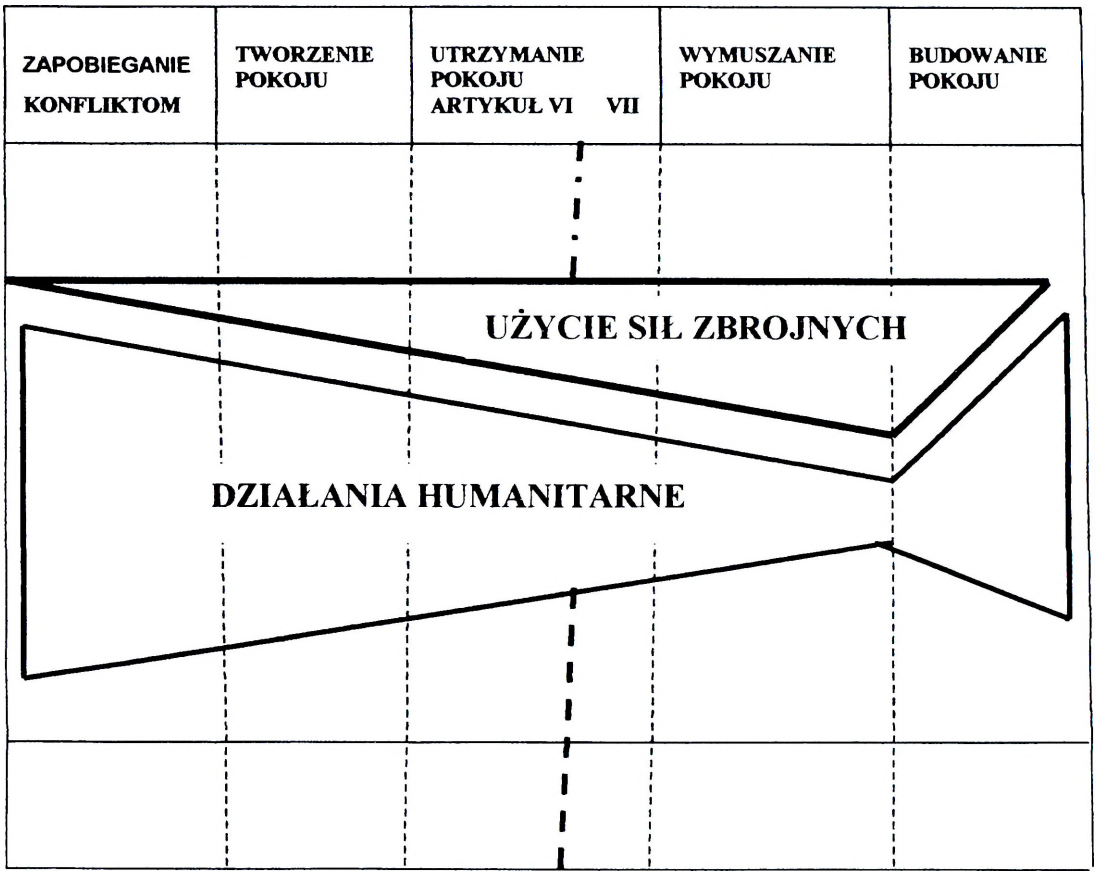
Elastyczność wyraża się w możliwości szybkiego dostosowania jednostek sił powietrznych (i nie tylko) do zmiany wykonywanych zadań. Elastyczność jest potrzebna zarówno w przygotowaniu do działań, jak i w trakcie wykonywania misji. W związku z tym, struktura organizacyjna i uzbrojenie (wyposażenie) jednostek musi zapewnić im możliwość dostosowania się do zmieniającej sytuacji w obszarze konfliktu (kryzysu), bez poddawania się naciskom ze strony zaangażowanych stron. Siły powietrzne nie mają z tym problemu, ponieważ dysponując samolotami wielozadaniowymi, mogą bardzo łatwo przejść od wykonania zadań o charakterze ofensywnym (izolacja, bezpośrednie wsparcie lotnicze) do działań typowo obronnych (obrony powietrznej) i odwrotnie.

Za zapewnienie odpowiedniego uzbrojenia i wyposażenia jednostek sił powietrznych, a także ich przygotowanie do działań innych niż wojna, odpowiadają państwa zgłaszające akces do udziału w tego typu operacjach.

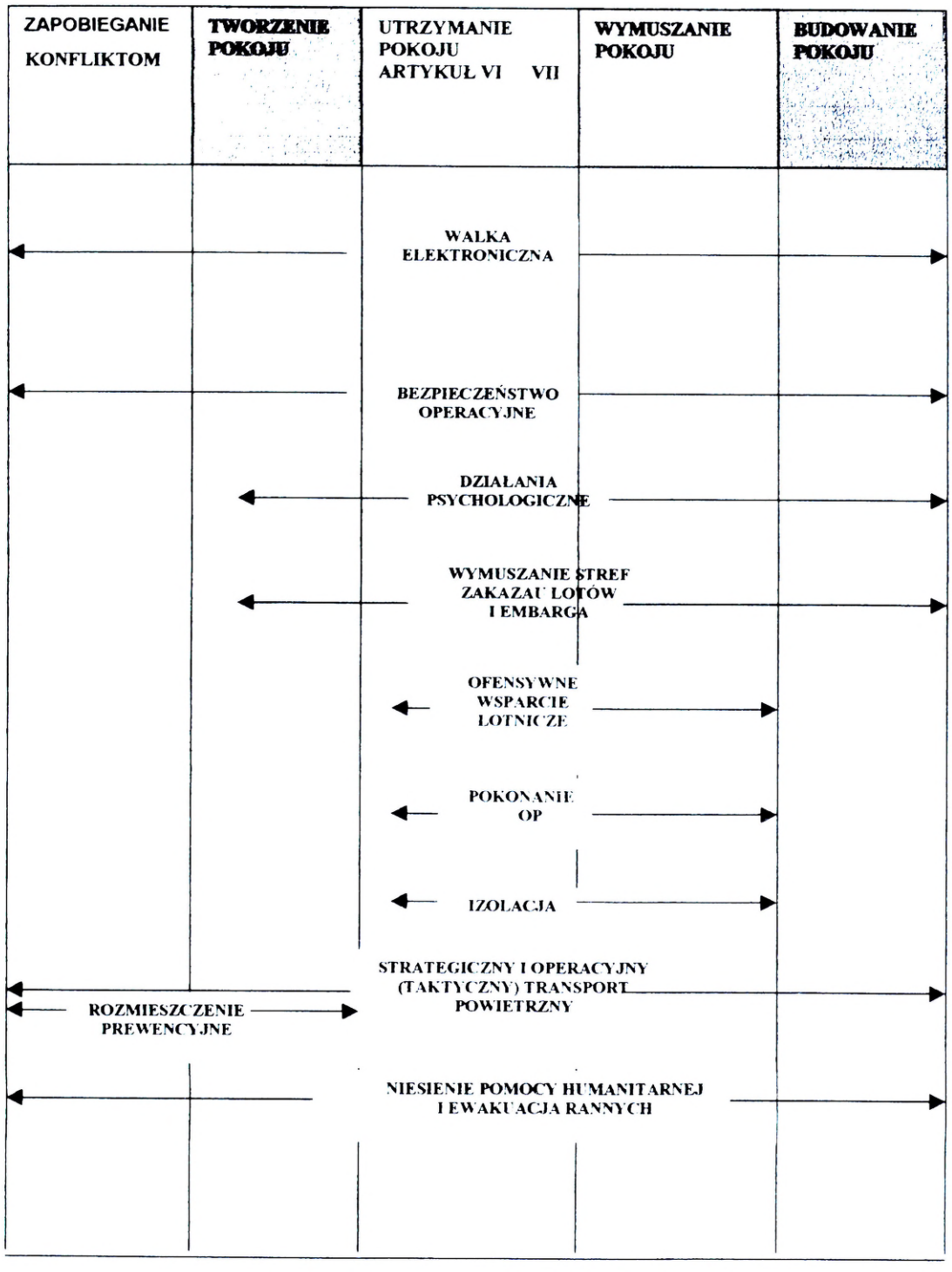
Innym, równie ważnym problemem jest określenie zakresu wykorzystania sił powietrznych w działaniach (operacjach) innych niż wojna. Wnioski z dotychczasowego ich użycia dowodzą, że jest on różny i zależy od wielu czynników. Największy jest w operacjach związanych z wymuszaniem pokoju, a najmniejszy w działaniach wspierających dyplomatyczne rozwiązanie kryzysu. Odnosi się to do całości komponentu wojskowego, a więc również i do sił powietrznych. W operacjach wymuszania pokoju siły powietrzne wykonują praktycznie wszystkie przypisane im rodzaje działań, poczynając od obrony powietrznej, a kończąc na niszczeniu obiektów naziemnych i nawodnych. Natomiast w zapobieganiu konfliktom (według amerykańskiej terminologii – dyplomacji prewencyjnej) działania sił powietrznych koncentrują się na

realizacji zadań transportu powietrznego oraz wykonywaniu misji obserwacyjnych i rozpoznawczych.

W dokumentach sojuszniczych, wymienia się również inne operacje, w których siły powietrzne mogą odegrać istotną rolę. Do nich zalicza się działania ewakuacyjne oraz zapobiegające niekontrolowanemu rozprzestrzenianiu się broni masowego rażenia. Siły powietrzne, co wielokrotnie podkreślają eksperci z NATO, w militarnych działaniach innych niż wojna odgrywają bardzo istotną rolę (rys.3.). Współcześnie trudno sobie wyobrazić tę kategorią działań bez ich użycia. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że w wielu przypadkach możliwości sił powietrznych w zakresie rozwiązywania międzynarodowych konfliktów (sporów) są w dużym stopniu ograniczone uwarunkowaniami prawnymi.



Rys.2. Siły powietrzne w środowisku operacji wsparcia pokoju



Rys.3. Rola sił powietrznych w środowisku wsparcia pokoju

1.1. Aspekty prawne

Aspekt prawny w działaniach innych niż wojna odgrywa fundamentalne znaczenie. W konfliktach poprzedzających kampanię powietrzną w Kosowie, wszelkie działania militarne usankcjonowane były prawnie. Dotyczy to szczególnie operacji wymuszania pokoju przeprowadzonej przez koalicję państw w Zatoce Perskiej oraz wsparcia lotniczego udzielonego przez siły powietrzne NATO siłom pokojowym UNPROFOR. W obu wymienionych przypadkach można było zaobserwować wyjątkowo ścisłą koordynację działań pomiędzy Radą Bezpieczeństwa, a odpowiednimi władzami i sztabami NATO.

Dzięki Rezolucji 781 Rady Bezpieczeństwa ustanawiającej strefę zakazu lotów (Non - Fly Zone) nad Bośnią i Hercegowiną, samoloty powietrznego systemu powiadamiania i ostrzegania w październiku 1992 roku rozpoczęły operację monitorowania przestrzeni powietrznej tego państwa. W marcu następnego roku (1993) Rada Bezpieczeństwa ONZ przyjęła Rezolucję 816, upoważniającą do wprowadzenia - z użyciem siły - zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną oraz rozszerzenie go na wszystkie samoloty i śmigłowce, z wyjątkiem tych, które mają zezwolenie UNPROFOR. W razie kolejnych naruszeń, Rada upoważniła państwa członkowskie do zastosowania wszystkich wymaganych środków gwarantujących przestrzeganie zakazu.

W lipcu 1993 roku, na podstawie Rezolucji Rady Bezpieczeństwa 819 i 824 Sarajewo, Tuzla, Srebrenica, Goražđże i Zepa zostały uznane za strefy bezpieczeństwa, które winny być wolne od jakichkolwiek zbrojnych ataków lub wrogich aktów. Serbowie jednak nie przestrzegali tego i w lipcu 1995 roku zajęli Srebrenicę i Zepę, wysiedlając stamtąd kilkadziesiąt tysięcy ich mieszkańców oraz dokonując jednocześnie licznych aktów okrucieństw. Było to sprzeczne z artykułami 59 i 60 I Protokołu Dodatkowego o miejscowościach nie bronionych i strefach zdemilitaryzowanych, które zakazują rozszerzenia działań zbrojnych na miejscowości i strefy będące pod szczególną ochroną oraz stanowią, że obecność w nich sił policyjnych pozostawionych w celu utrzymania porządku publicznego nie jest sprzeczna z warunkami określającymi status takich miejscowości lub stref. Artykuł 85 p.3 paragraf d I Protokołu Dodatkowego uznaje ataki na miejscowości nie bronione i strefy zdemilitaryzowane za jego ciężkie naruszenie, traktowane jako zbrodnia wojenna.

Reakcją społeczności międzynarodowej na takie działania była rezolucja 836 Rady Bezpieczeństwa ONZ o ochronie stref bezpiecznych upoważniająca Radę Północnoatlantycką do podjęcia ostrych, zdecydowanych kroków przeciwko siłom działającym w tych strefach, włącznie do wykonania uderzeń lotniczych. Uderzenia te miały być stosowną reperkusją na przedłużające się oblężenie Sarajewa oraz zakłócanie dostarczania pomocy humanitarnej dla tego regionu.

Do czasu kampanii o Koswo wszelkie działania mające na celu rozwiązanie konfliktów (sytuacji kryzysowych), a związane z użyciem sił powietrznych i innych komponentów sił pokojowych prowadzone były zgodnie z uchwalonymi rezolucjami lub na wniosek Rady Bezpieczeństwa. W historii powojennej był to przypadek bez precedensu, który przez ekspertów w dziedzinie stosunków międzynarodowych, określony został mianem użycia siły bez *„wykorzystania autorytetu ONZ"*. NATO rozpoczynając wówczas operacje militarne przeciwko Serbii, dokonało agresji na suwerenne państwo i tym samym złamało prawo międzynarodowe. Karta Organizacji Narodów Zjednoczonych nie dopuszcza bowiem użycia siły przeciw innym państwom bez zgody ONZ. Jedynym wyjątkiem jest obrona własna. Złamany został też artykuł VII Karty Narodów Atlantyckiej, który uznaje *„zasadniczą odpowiedzialność Rady Bezpieczeństwa za utrzymanie pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego"*. Decyzję NATO można jednak zrozumieć. Jednocześnie wyjątkowo wyraźnie dostrzegalne jest niedostosowanie norm prawa międzynarodowego do obecnych warunków i wartości, którym coraz bardziej hołduje świat. Przyczyny decyzji NATO były jasne i zrozumiałe, moralnie trudne do zakwestionowania. Sojusz pomijając Radę Bezpieczeństwa powoływał się zarazem na jej wcześniejsze potępienie polityki Belgradu. Decyzję sojuszników uzasadnia się także przywołując uregulowania dotyczące zbrodni przeciw ludzkości i obowiązku niesienia pomocy ofiarom. Była to zatem pierwsza w historii, budząca poważne kontrowersje ***„wojna o prawa człowieka"***, która w efekcie doprowadziła do osiągnięcia rozwiązania niemożliwego do osiągnięcia środkami dyplomatycznymi[1]. Faktem jednak jest, że z prawnego punktu widzenia NATO stało na grząskim gruncie i że problem jest przede wszystkim polityczny. Chodzi tu bowiem o istotną zmianę w stosunkach międzynarodowych. Jej elementem jest właśnie zakwestionowanie bezwzględnego charakteru narodowej suwerenności i wzrost znaczenia norm etycznych w stosunkach międzynarodowych.

[1] Spory i konflikty międzynarodowe. Aspekty prawne i polityczne (pod red. W. Molendowskiego). Wydawnictwo Atla 2. Wrocław, 1999, s. 51

Istotnym problemem jest także uzyskanie pozwolenia na korzystanie z przestrzeni powietrznej obcego państwa. Ma to szczególne znaczenie dla działań o charakterze innym niż wojna, ponieważ z natury są one prowadzone poza terytorium Sojuszu. Siły powietrzne muszą więc z konieczności korzystać z przestrzeni państw, które nie zawsze są członkami NATO. Uzyskanie takiej zgody wymaga stosownej działalności dyplomatycznej, która jak wykazały doświadczenia, może być procesem długotrwałym i nie zawsze zakończonym sukcesem. W przypadku kampanii powietrznej w Kosowie, w Bukareszcie rozegrała się wręcz batalia o przyznanie samolotom NATO nieograniczonego dostępu do rumuńskiej przestrzeni powietrznej. Przed zwróceniem się z tym wnioskiem do parlamentu, prezydent Rumunii uzyskał poparcie Najwyższej Rady Obrony Kraju i przekonał przywódców koalicji. W kontekście zarzutów opozycji lider ugrupowania politycznego chadeków Diaconescu powiedział prasie, że *„to oficjalne stanowisko Rumunii nie będzie pogwałceniem traktatu z Jugosławią, bo operacje NATO nie są agresją przeciw państwu jugosłowiańskiemu, ale środkiem obrony praw określonej mniejszości narodowej"*. W efekcie 22 kwietnia parlament rumuński wydał zgodę na korzystanie z przestrzeni powietrznej przez samoloty NATO.

Na podstawie doświadczeń z przeprowadzonych operacji o charakterze innym niż wojna, a przede wszystkim operacji wymuszania i utrzymania pokoju można stwierdzić, że usankcjonowane prawnie działania Sojuszu nie budzą wątpliwości opinii publicznej oraz władz zainteresowanych państw. W przypadku braku podstaw prawnych wszelkie potknięcia sił interwencyjnych odbijają się szerokim echem w środkach masowego przekazu i międzynarodowej społeczności. Taki właśnie efekt odniósł przypadkowy atak samolotów NATO w wyniku, którego zniszczono ambasadę chińską w Belgradzie. Pomyłka ta, która nie była jedyną w tym konflikcie, została odpowiednio nagłośniona i wykorzystana przez prezydenta Federacyjnej Republiki Jugosławii. Tego rodzaju sytuacje mogą doprowadzić do sporów w kręgu Sojuszu, gdzie w przypadku kampanii powietrznej w Kosowie nie było zgodności poglądów na sposób jej przeprowadzenia, a taką zgodność osiągnięto we wcześniejszych działaniach wokół Zatoki Perskiej oraz w Bośni i Hercegowinie (IFOR, SFOR).

Zakłada się, że w przyszłości każda interwencja humanitarna, może prowadzić do poważnego konfliktu międzynarodowego. Jej uruchomienie będzie wymagało trzech zasadniczych elementów:

- Konieczne jest zapewnienie prawomocności interwencji. Jej źródłem mogą być tylko organizacje międzynarodowe: Rada Bezpieczeństwa, bądź organizacje regionalne.
- Potrzebne jest przywództwo i sprawny aparat militarny. W Europie przywództwo takie i sprawny aparat wojskowy są w dyspozycji NATO, ale z rosnącym w przyszłości znaczeniem tożsamości europejskiej.
- Niezbędna jest perspektywa stabilizacji, integracji i rozwoju, której źródłem na naszym kontynencie może być tylko zjednoczona Europa[2].

1.2. Zagrożenia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna

Zagrożenie sił powietrznych istnieje w każdej operacji o charakterze innym niż wojna, szczególnie zaś w tych, które Amerykanie określają mianem bojowych. Zagrożenie to należy postrzegać dwuwariantowo: w kontekście udziału sił powietrznych w rozwiązywaniu konfliktów międzypaństwowych i konfliktów wewnętrznych (wojny domowe). Typowym przykładem pierwszego z nich była wojna w Zatoce Perskiej. Natomiast drugi przypadek – to wszystkie konflikty na Bałkanach.

Jedną z wielu zalet rozwiązywania konfliktów i sytuacji kryzysowych z użyciem sił powietrznych jest ich bazowanie, najczęściej poza obszarem prowadzenia operacji. Można zatem z dużym prawdopodobieństwem wykluczyć zagrożenie interweniujących sił powietrznych na ziemi. Nie można natomiast wyeliminować zagrożenia towarzyszącego wykonywaniu misji w powietrzu. Wypracowane sposoby działania sił powietrznych NATO w znacznym stopniu umożliwiają ograniczenie tego zagrożenia. Podstawowym wymogiem w każdej operacji o charakterze innym niż wojna jest w pierwszej kolejności zapewnienie bezpieczeństwa własnym siłom, a następnie realizacja zadań wynikających z misji.

Współcześnie, bardzo dużą rolę w walce w powietrznym wymiarze odgrywają środki bezpilotowe. Bezzałogowe aparaty latające stanowią jeden z najbardziej wyrafinowanych i zaawansowanych technicznie środków walki nowoczesnej armii. Wprowadzenie do uzbrojenia ich wersji uderzeniowej, wyposażonej w pociski kierowane (samosterujące) i broń o działaniu powierzchniowym, umożliwia szybkie i skuteczne osiągnięcie powodzenia w działaniach bojowych oraz przygotowanie dogodnego środowiska dla użycia sił powietrznych i wojsk lądowych. Środki te są coraz

[2] A. Smolar.: Świat po Kosowie. Centrum Stosunków Międzynarodowych. Warszawa 2000, s. 144.

częściej używane na szeroką skalę do rozpoznania, śledzenia sytuacji na polu walki, wykrywania celów i ich lokalizacji, itp. W najbliższej przyszłości, środki bezpilotowe zyskają możliwości wykonywania zadań, które obecnie realizują samoloty załogowe. Środki te mogą wykonywać zadania w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych, pojedynczo lub w dużych formacjach. Jeżeli środki bezpilotowe wykorzystuje się do zadań rozpoznawczych, z reguły nie są one uzbrajane. Jednakże, jeśli zostaną wyznaczone do wykrywania celów o specjalnym znaczeniu, tzw. środków ciężkości[3], mogą być wówczas uzbrajane i stosowane jako precyzyjny środek rażenia. Wypełniając natomiast funkcję przekazywania danych o celach lub ich wskazywania, mogą dostarczać innym systemom uzbrojenia informację w czasie rzeczywistym. Współczesne środki bezpilotowe zapewniają zatem możliwość nowoczesnego prowadzenia działań, a osiągnięcie założonych celów walki staje się realne, między innymi dzięki szeroko zakrojonym operacjom powietrznym z użyciem bezzałogowych aparatów latających.

Nowe miejsce wśród zagrożeń powietrznych zajmują konwencjonalne pociski taktyczne[4]. Przewartościowanie ich roli, wśród zagrożeń powietrznych, nastąpiło po wojnie w Zatoce Perskiej, gdzie sprzymierzeni zmuszeni atakami irackich rakiet SCUD, wydzielili znaczny potencjał wojsk OP do osłony przeciwrakietowej zaprzyjaźnionego państwa (Izraela). Nieskuteczna obrona rakietowa mogła być przyczyną rozpadu koalicji.

Innym rodzajem środków powietrznych, mogących być w posiadaniu zwaśnionych stron, są śmigłowce. Ich wersje uzbrojone i opancerzone, mogą być wykorzystane głównie do wsparcia wojsk lądowych, ale również do pokonania naziemnego komponentu sił obrony powietrznej (np. jednostek rakiet przeciwlotniczych). Przewiduje się, że śmigłowce będą wykonywały uderzenia na obiekty naziemne w odpowiednim ugrupowaniu bojowym, z zachowaniem bardzo małych odstępów, na wysokości 5 metrów nad ziemią, wykorzystując ukształtowanie terenu. Innym atutem śmigłowców jest krótki czas przebywania na pozycji ataku. Śmigłowce mają również możliwość wykonywania uderzeń zza ukryć terenowych, kiedy jest on podświetlany

---

[3] *Środki ciężkości (centres of graviły)* to wojska, obszary oraz urządzenia (ośrodki administracyjno – przemysłowe), które przeciwnik musi pokonać, aby osiągnąć zakładane cele walki. Dlatego też te obszary i środki muszą być szczególnie chronione.

[4] W NATO do konwencjonalnych pocisków taktycznych zalicza się: taktyczne pociski aerodynamiczne i balistyczne.

przez żołnierza wskazującego cel lub za pomocą kamery umieszczonej na jego pokładzie.

Pomimo dużej gamy produkowanych obecnie bezpilotowych środków napadu powietrznego i stosunkowo niskiej ich ceny, samoloty w dalszym ciągu stanowią największe zagrożenie dla sił powietrznych działających w ramach operacji innej niż wojna. W uzbrojeniu współczesnego lotnictwa występuje wiele różnych typów samolotów bojowych. Ich precyzyjny podział jest wyjątkowo trudny, ponieważ konstrukcje obecnych aparatów aerodynamicznych najczęściej łączą w sobie cechy charakterystyczne dla kilku samolotów i mogą być wykorzystywane zarówno do zwalczania celów powietrznych, jak i naziemnych. Dlatego praktyczne znaczenie ma jedynie podział wynikający z charakteru zadań, do których poszczególne typy samolotów zostały konstrukcyjnie przystosowane. Ogólnie podzielono je na samoloty, przeznaczone do:

- zwalczania celów powietrznych;
- zwalczania celów naziemnych;
- prowadzenia rozpoznania;
- realizacji walki radioelektronicznej.

Zwalczanie celów powietrznych może realizować większość współczesnych samolotów bojowych. Niemniej w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy, mogą działać jedynie samoloty wyposażone w stacje radiolokacyjne do wykrywania i śledzenia celów powietrznych. Samoloty te charakteryzują się dużą prędkością lotu oraz silnym uzbrojeniem „powietrze – powietrze".

Zwalczanie celów naziemnych jest wykonywane głównie przez samoloty myśliwsko – bombowe i szturmowe, ponieważ ich uzbrojenie jest najbardziej przystosowane do tego. Samoloty te z reguły mają wielowariantowe uzbrojenie, dobierane stosownie do charakteru wykonywanego zadania. Mogą one działać w różnych warunkach meteorologicznych, w dzień i w nocy, wykonując zadania na małych wysokościach w promieniu do 700 kilometrów[5], zaś ze zmiennym profilem lotu – do 1800 kilometrów.

Samoloty szturmowe cechuje na ogół dobre przystosowanie do działań na współczesnym polu walki. Silne opancerzenie i zabezpieczenie przeciwpożarowe oraz wyposażenie w urządzenia do lotu na małych wysokościach, a także sprzęt

[5] W źródłach zachodnich wielkość promienia podaje się w granicach od 300 do 700 kilometrów.

ostrzegania i przeciwdziałania radioelektronicznego, zwiększają ich odporność na działanie wojsk obrony powietrznej.

Wśród zagrożeń występujących w czasie prowadzenia operacji innych niż wojna dużą rolę odgrywają także naziemne siły obrony powietrznej stron konfliktu. Współczesne przeciwlotnicze systemy rakietowe charakteryzują się wysoką mobilnością i możliwością jednoczesnego niszczenia kilku celów powietrznych. W związku z tym, stanowią one szczególne zagrożenie dla sił powietrznych i w przypadku ich użycia wymagały będą stosownej reakcji. Ponadto, w dalszym ciągu bardzo groźnym środkiem pozostają przenośne systemy rakietowe, które ze względu na specyficzny sposób działania są wyjątkowo trudne do wykrycia i praktycznie niemożliwe do zniszczenia.

Rozpoznanie powietrzne może być prowadzone przez załogi wszystkich samolotów bojowych, głównie jednak przez taktyczne samoloty rozpoznawcze. Na ogół do wykonania zadań taktycznego rozpoznania powietrznego są wykorzystywane specjalnie wyposażone wersje samolotów myśliwsko – bombowych. Wyposażenie rozpoznawcze tych samolotów stanowią: lotnicze aparaty fotograficzne do zdjęć pionowych, ukośnych i panoramicznych; urządzenia skanujące, pracujące w podczerwieni oraz stacje radiolokacyjne obserwacji bocznej. Dane z rozpoznania mogą być przekazywane drogą radiową w czasie rzeczywistym.

Wnioski z wykorzystania sił powietrznych w działaniach innych niż wojna wskazują, że stopień ich zagrożenia zależy od wielu różnorodnych czynników, szczególnie jednak od rodzaju operacji w jakich biorą udział oraz wielkości dysponowanego potencjału bojowego przeciwnej strony konfliktu[6]. W przypadku operacji wymuszania pokoju w Zatoce Perskiej, największe zagrożenie dla sił koalicyjnych stanowiły taktyczne rakiety balistyczne (SCUD). Natomiast w konfliktach bałkańskich największym atutem Federacyjnej Republiki Jugosławii były jej naziemne siły obrony powietrznej. Niemożliwość całkowitego ich zniszczenia w znacznym stopniu wpłynęła na warunki działania sił powietrznych NATO. Wszelkie loty musiały być wykonywane na wysokościach powyżej 5000 metrów. Znacznie mniejsze zagrożenie stanowiło lotnictwo myśliwskie, które dysponowało także rosyjskimi samolotami MiG – 29.

[6] Strony konfliktu są bardzo często fanatycznie zaangażowane. Trudno jest zatem zrozumieć ich racje i zidentyfikować cele do jakich dążą. Z reguły mają ograniczone wpływy, zapasy, środki finansowe i siły wojskowe. Najczęściej zabiegają więc o wsparcie z zewnątrz.

1.3. Zakres użycia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna

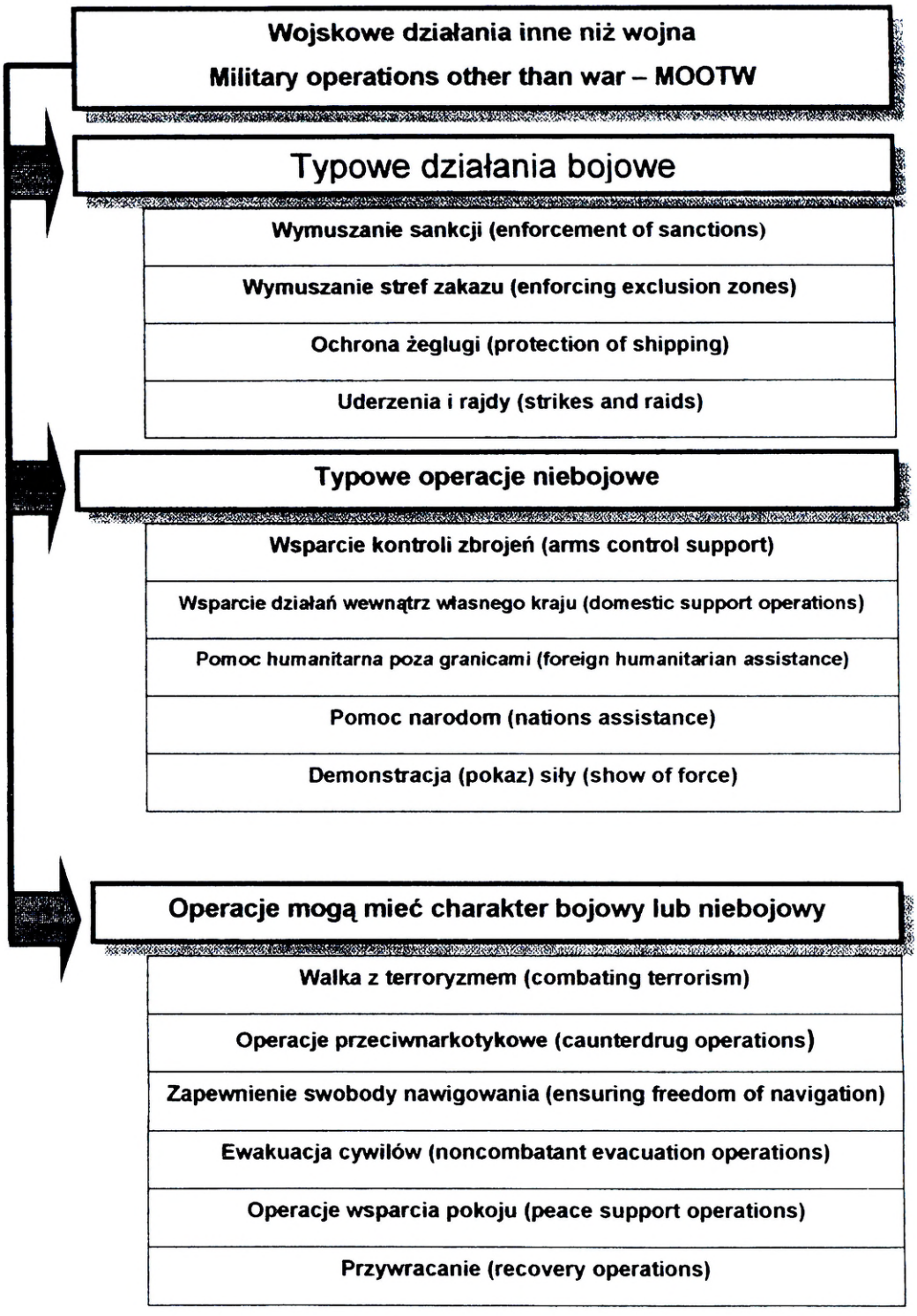
W ramach działań nie objętych artykułem V Traktatu Północnoatlantyckiego zakres użycia sił zbrojnych, w tym sił powietrznych jest różny. Jego określenie wiąże się przede wszystkim ze sprecyzowaniem relacji zachodzących pomiędzy kategoriami (typami, rodzajami) operacji - a potrzebami w zakresie użycia sił powietrznych.

Działania sił powietrznych w aspekcie globalnego rozwiązania konfliktów, miały dotychczas charakter wspierający, mimo że w poszczególnych fazach odgrywały często dominującą rolę (np. w wojnie w Zatoce Perskiej, w konflikcie w Kosowie).

Użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna może mieć charakter typowo bojowy lub niebojowy (rys.4). Część z zaangażowanych sił może zatem realizować zadania bojowe, część zaś niebojowe.

Wymuszanie sankcji (Enforcement of Sanctions) jest typowym działaniem bojowym. Definiowane jest jako działania zmierzające do zablokowania przekazywania zakazanych dóbr do określonego kraju, lub obszaru i odwrotnie. Ich celem jest stworzenie selektywnej bariery, przez którą mogą przejść tylko towary nieobjęte sankcjami. Lotnictwo blokuje nielegalny przepływ drogą powietrzną. Pewna niedogodność w wykorzystaniu sił powietrznych do tego typu operacji zachodzi podczas bezpośredniego kontaktu ze statkiem powietrznym łamiącym zakaz, który pomimo wyraźnych ostrzeżeń (np. serią pocisków przed nosem samolotu), nie reaguje i dalej wykonuje lot. W takiej sytuacji jedynym skutecznym rozwiązaniem może być tylko jego zestrzelenie. Należy jednak liczyć się z międzynarodowymi konsekwencjami, wynikającymi z tego zdarzenia.

Ochrona żeglugi (Protection of Shipping), to działania mające na celu zapewnienie ochrony statkom, ludziom na ich pokładzie lub innym obiektom należącym do państwa na wodach międzynarodowych oraz ponad nimi. W czasie ochrony konwojów wydzielone jednostki z sił powietrznych mogą wykonywać przechwytywanie lub prowadzić działania defensywne (obrony powietrznej).



Rys.4. Reprezentatywne przykłady użycia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna

Uderzenia i rajdy (Strikes and Raids) w swojej istocie są bardzo zbliżone do poprzedniego rodzaju działań. Zarówno jeden, jak i drugi rodzaj oparty jest na szybkim rozpoczęciu działania, natychmiastowym osiągnięciu pożądanych rezultatów oraz na planowanym wycofaniu. Uderzenie to nic innego jak atak, zaś rajd to operacja na małą skalę w celu niedopuszczenia do rozpoczęcia działań ofensywnych przez stronę przeciwną (państwo lub grupę ludzi). W tego typu działaniach istotnym czynnikiem ograniczającym rozmach, zakres i sposób działania jest czas. Słusznie uważa się, że siły powietrzne są najbardziej odpowiednim środkiem do ich realizacji. Charakterystycznym przykładem tego typu działań była operacja „EL DORADO CANYON", przeprowadzona w Libii w 1986 roku. Wówczas to samoloty myśliwskie F – 111 lotnictwa Stanów Zjednoczonych, zaatakowały cele położone na terytorium Libii. Celem tego uderzenia było ostrzeżenie Kadafiego przed dalszym wspomaganiem terroryzmu.

Wymuszanie stref zakazu (Enforcing Exclusion Zones) jest działalnością mającą na celu ustanowienie zakazu pewnego rodzaju czynności np. lotów czy ruchu statków w ściśle określonej przestrzeni. Lotnictwo sił powietrznych zapewnia nadzór i rozpoznanie z powietrza bez ograniczeń geograficznych, a zatem bierze udział w wymuszaniu stref w powietrzu, na lądzie i na morzu.

Do działań niebojowych zalicza się przede wszystkim ***wsparcie kontroli zbrojeń (Arms Control Support)***. Kontrola zbrojeń oraz zabiegi przeciw jej rozprzestrzenianiu to działania podejmowane drogą dyplomatyczną. W tym przypadku siły powietrzne stosowane są do określania: typu, liczby i rozmieszczenia systemów uzbrojenia objętych traktatami. Lotnictwo może także eskortować dostawy legalnego uzbrojenia i broni, transportować komisje powołane do badania przestrzegania limitów uzbrojenia. Siły powietrzne mogą wykonywać również wcześniej zaplanowane przeloty o charakterze rozpoznawczym, nad terytorium państw w celu wsparcia działań związanych z kontrolą zbrojeń.

Wsparcie operacji wewnątrz własnego państwa (Domestic Support Operations), to szeroki zakres działalności, który można podzielić na dwie kategorie: wojskowe wsparcie władz cywilnych oraz wojskowe wsparcie agencji wymuszających przestrzeganie prawa. Lotnictwo może: transportować potrzebne materiały, realizować ewakuację medyczną, dostarczać pomoc medyczną (transport leków i zespołów medycznych), żywność oraz zapewniać łączność ze światem itp.

Operacje niesienia pomocy humanitarnej poza granicami (Foreign Humanitarian Assistance) zmierzają do zmniejszenia rezultatów kataklizmów zarówno powodowanych siłami przyrody, jak i przez człowieka oraz w innych przypadkach cierpień ludzkich z powodu chorób lub głodu. Siły powietrzne aktywnie uczestniczą w tego typu operacjach. Przykładem są liczne operacje podejmowane w latach dziewięćdziesiątych, takie jak: „RESTORE HOPE" w Somalii oraz „SUPPORT HOPE" w Rwandzie. Dostarczanie pomocy humanitarnej może być realizowane w ramach innej kategorii operacji pozawojennych lub jako samodzielna operacja. Taki przypadek miał miejsce w Somalii, gdzie prowadzono równocześnie operację wymuszenia pokoju i działania humanitarne.

Walka z terroryzmem (Combating Terrorism) zawiera środki defensywne zwane antyterroryzmem (antiterrorism - zmniejszenie wrażliwości na ataki terrorystyczne) oraz ofensywne określane mianem przeciwterroryzmu (counterterrorism). Siły powietrzne uczestniczą w działaniach antyterrorystycznych, zabezpieczając swoje jednostki przed atakami terrorystów. W działaniach przeciwterrorystycznych prowadzą natomiast rozpoznanie, transport powietrzny, bojowe poszukiwanie i ratownictwo, wsparcie lotnicze, izolację oraz w skrajnych sytuacjach atak strategiczny.

W ***operacjach przeciwnarkotykowych (Caunterdrug operations)*** siły powietrzne mogą: wykrywać, rozpoznawać, śledzić oraz identyfikować trasy przerzutu narkotyków.

Zapewnienie swobody nawigowania (Ensuring Freedom of Navigation), to działania sił powietrznych polegające na ochronie samolotów, ich załóg oraz pasażerów przed bezprawnymi działaniami sił bądź środków obcych państw nad międzynarodowymi obszarami.

Działania ewakuacyjne (Noncombatant Evacuation Operations - NEO) są tym rodzajem operacji, który można zakwalifikować zarówno do bojowych, jak i niebojowych. Mogą być one prowadzone w środowisku przyjaznym lub wrogo usposobionym do sił ewakuacyjnych. W związku z tym i zakres użycia sił powietrznych będzie różny. W pierwszym przypadku może być ograniczony tylko do działań transportowych. Natomiast w drugim może obejmować zarówno działania transportowe, jak i bojowe użycie sił powietrznych. Transport powietrzny bowiem jest często jedynym sposobem ewakuacji ludności cywilnej z zagrożonego miejsca. Siły powietrzne wspierają ewakuacje ludzi nieuzbrojonych (cywilów, żołnierzy) realizując transport, bojowe poszukiwanie i ratownictwo, ewakuację medyczną, tankowanie w powietrzu,

izolację, działania defensywne, wsparcie lotnicze, rozpoznanie, łączność oraz działania psychologiczne.

Operacje wsparcia pokoju (Peace Support Operations) obejmują dwie kategorie działań sił wojskowych zmierzających do wzmocnienia wysiłków dyplomatycznych, ukierunkowanych na ustanowienie i utrzymanie pokoju. Są to:

- *Operacje wymuszania pokoju*, w których siły powietrzne wspierają cel ogólny operacji, głównie poprzez wsparcie lotnicze, izolację pola walki, rozpoznanie, transport, zadania OP.
- *Operacje utrzymania pokoju*. Warunkiem ich prowadzenia jest zawieszenie broni oraz zgoda stron. Osiąga się to drogą dyplomatyczną. Utrzymanie pokoju oznacza raczej kontrolę przestrzegania zawartego zawieszenia broni. Wyzwaniem dla bezstronnej „trzeciej", nadzorującej strony jest rozładowywanie napięć bez angażowania się po którejś ze stron. Tradycyjnie siły powietrzne realizują w tych operacjach przede wszystkim: transport lotniczy, rozpoznanie, patrolowanie oraz obserwowanie.

Możliwe jest także przekształcenie się operacji o charakterze innym niż wojna w wojnę, i odwrotnie. Klasycznym tego przykładem były wydarzenia nad Zatoką Perską w latach 1990 - 1991. Działania zaczęły się demonstracją siły koalicji antyirackiej (operacja „DESERT SHIELD") mającą zmusić Irak do wycofania się z Kuwejtu oraz przekonać go o poważnych konsekwencjach, jakie mogą spotkać agresora. Wielonarodowy pokaz siły, na szeroką skalę, wraz z zabiegami dyplomatycznymi oraz środkami ekonomicznymi nie przyniosły oczekiwanego efektu w postaci opuszczenia terytorium Kuwejtu przez wojska Irackie. W związku z tym przeprowadzono operację „DESERT STORM", którą zgodnie uznano jako wojnę. Po osiągnięciu celów politycznych, kontynuowano wykonanie kolejnych operacji wojskowych, ale już z grupy określanej mianem innych niż wojna: pomoc humanitarną dla Kurdyjskich uchodźców (operacja PROVIDE COMFORT) oraz wymuszanie zakazu lotów w strefie objętej takim ograniczeniem (operacja SOUTHERN WATCH). To stwierdzenie nieco komplikuje pogląd na wydarzenia w Zatoce Perskiej, gdyż „DESERT STORM" w kręgu międzynarodowym traktowana jest jako operacja pokojowa, gdyż przeprowadzona była przez koalicję państw pod auspicjami ONZ.

Celem ***operacji przywracania (Recovery Operations)*** jest poszukiwanie, określanie pozycji, identyfikowanie, ratownictwo oraz zapewnienie powrotu personelu, sprzętu i innych rzeczy, ważnych dla bezpieczeństwa narodowego. Operacje

ewakuacji medycznej mogą być prowadzone przez siły lotnicze, bądź też specjalne oddziały przeznaczone do bojowego poszukiwania i ratownictwa.

W zależności od stopnia ryzyka w obszarze prowadzenia operacji innych niż wojna, może być wykorzystane także cywilne lotnictwo transportowe. W wielu przypadkach transport powietrzny jest jedynym środkiem mogącym zapewnić pomoc humanitarną. Dzięki takiej działalności uratowano wiele istnień ludzkich, w różnych regionach świata.

Z analiz przebiegu sytuacji kryzysowych wynika, że siły powietrzne mogą być angażowane we wszystkich rodzajach i etapach operacji innych niż wojna, a szczególnie w działaniach związanych z wymuszaniem i utrzymaniem pokoju.

Już we wczesnej fazie podejmowania działań interwencyjnych, w ramach zapobiegania powstaniu konfliktu[7] i utrzymaniu międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju, siły powietrzne mogą wydzielić jednostki lotnicze do zabezpieczenia (obsługi) misji dyplomatycznych (transport VIP), przewozu obserwatorów, a także monitorowania i obserwacji obszarów oraz rejonów będących przedmiotem zainteresowania.

Siły powietrzne zatem w operacjach innych niż wojna odgrywają znaczącą rolę i spełniają wiele istotnych funkcji, które czynią je instrumentem wyjątkowo przydatnym w działaniach mających na celu utrzymanie międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju. Jedną z tych funkcji jest wspomniane już odstraszanie.

Odstraszanie ma takie samo znaczenie dla perswazji pokojowych, jakie ma poważniejsza konferencja na tematy nuklearne lub konwencjonalne. Zaangażowanie sił powietrznych w Bośni zostało opóźnione w skutek oczywistego braku zgody i politycznej determinacji Organizacji Narodów Zjednoczonych. W konsekwencji, nie powstrzymano działalności Serbów Bośniackich, nie zmuszono ich do poważnych negocjacji (trwało to aż do września 1995 roku, gdy ruszyła operacja „Rozważne działania" – „DELIBERATE FORCE"). Do głównych zadań sił powietrznych w tej fazie można zaliczyć:

- przerzut wojsk w rejon konfliktu (sytuacji kryzysowej);
- rozpoznanie powietrzne;
- demonstracja siły.

Pierwsze zadania realizuje zazwyczaj strategiczne lotnictwo transportowe, posiadające na wyposażeniu ciężkie samoloty transportowe dalekiego zasięgu. Z

[7] Konflikt jest definiowany z reguły jako niezgodność, sprzeczność interesów, poglądów, ich kolizję, spór o nie, jak i zatarg. Rozróżnia się konflikty wewnętrzne i międzynarodowe.

kolei rozpoznanie powietrzne prowadzą wyspecjalizowane samoloty rozpoznania radioelektronicznego oraz optycznego. Rozpoznanie lotnicze wspierane jest przez środki satelitarne (kosmiczne). W demonstracji siły mogą uczestniczyć wszystkie rodzaje lotnictwa, które znajdują się w bazach najbliżej położonych w stosunku do rejonu konfliktu.

Po wybuchu konfliktu siły powietrzne mogą uczestniczyć w misjach mediacyjnych, mających na celu przerwanie walk oraz zaprzestanie niehumanitarnych działań ze strony zwaśnionych stron. W dalszym ciągu jednym z podstawowych zadań jest obserwacja i rozpoznanie. Działania z tym związane mają na celu pozyskiwanie bieżących informacji o sytuacji w rejonie konfliktu, a w tym o położeniu wojsk (stron konfliktu), ilości posiadanych sił oraz danych niezbędnych do przygotowania operacji powietrznej. Przygotowanie to wymaga pozyskania informacji o systemie wykrywania i naprowadzania lotnictwa, dyslokacji elementów systemu obrony powietrznej i organicznej OP wojsk lądowych oraz stanie sił powietrznych stron zaangażowanych w konflikt.

W najszerszym zakresie siły powietrzne są wykorzystywane w wymuszaniu pokoju. Tego typu operacje wojskowe były dotychczas autoryzowane przez Radę Bezpieczeństwa ONZ. Z reguły upoważniała ona koalicję państw członkowskich do zastosowania wszelkich koniecznych środków dla przywrócenia pokoju. Umożliwiło to interwencję sił sprzymierzonych po inwazji Iraku na Kuwejt w 1991 roku, przeprowadzenie operacji humanitarnych w Somalii (1992) i Rwandzie (1994), przywrócenia do władzy demokratycznie wybranego prezydenta w Haiti (1994) oraz akcję przywrócenia porządku w Timorze Wschodnim (1999). W takich przypadkach przewiduje się wykorzystanie wielu środków militarnych w obszarze konfliktu, bez względu na to czy ma on charakter międzynarodowy czy wewnętrzny.

W operacji budowania pokoju i zapobieganiu odradzania się konfliktu siły powietrzne mogą być użyte do zadań nadzorowania zawieszenia broni i respektowania przestrzegania postanowień układów pokojowych. Może to również dotyczyć wymuszenia przestrzegania rezolucji Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczących wyznaczania stref zakazu lotów oraz rejonów wycofania określonych rodzajów broni, np. ciężkiej artylerii i czołgów. W ramach tych działań siły powietrzne mogą prowadzić kontrolę przestrzeni powietrznej, monitorowanie rejonów rozdzielenia wojsk, a nawet wykonywać uderzenia na obiekty nie respektujące decyzji Rady Bezpieczeństwa, a w tym zwalczać lotnictwo w powietrzu.

Po rozpoczęciu operacji budowania pokoju i skupieniu wysiłku na udzielaniu pomocy humanitarnej, przewiduje się znaczne zaangażowanie sił powietrznych do zadań transportowych związanych z przewozem zarówno ludzi, jak i towarów oraz różnego rodzaju sprzętu. W początkowym okresie, ze względu na możliwość odrodzenia się konfliktu (walk) w rejonie operacji, utrzymuje się także lotnictwo uderzeniowe wraz z jednostkami wojsk lądowych. Zadania bojowe sił powietrznych będą ukierunkowane na powietrzną osłonę punktów obserwacyjnych i działających w terenie Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych oraz ich wsparcia w razie zagrożenia.

Dotychczasowa praktyka wskazuje, że:

- Operacje o charakterze innym niż wojna, szczególnie zaś operacje wsparcia pokoju są ważnym instrumentem rozwiązywania konfliktów międzynarodowych oraz wewnętrznych. Cele operacji łączą zadania pokojowe realizowane przez instytucje polityczne z zadaniami stawianymi siłom zbrojnym.
- W dotychczasowych działaniach innych niż wojna najczęściej prowadzone były operacje pokojowe, które są organizowane i wykonywane według zróżnicowanych scenariuszy, tworzonych na strategicznym szczeblu politycznym. Ich wykonawcami są Wielonarodowe Połączone Siły Zadaniowe działające z mandatu i pod przewodnictwem organizacji globalnej, regionalnej lub sojuszu państw członkowskich.
- W ramach militarnego wsparcia wysiłków pokojowych znacznie wzrosła rola sił powietrznych. Dzięki swym właściwościom i możliwościom bojowym używane są we wszystkich rodzajach (kategoriach) działań innych niż wojna, a więc w znacznie większym zakresie niż w typowych operacjach utrzymania pokoju.
- Zadania sił powietrznych w operacjach innych niż wojna można podzielić na trzy grupy: bojowe, transportowe oraz wspierające.
- Coraz częściej siły powietrzne wykonują zadania typowo bojowe.

1.4. Potencjał sił powietrznych

Doświadczenia z Bośni i Hercegowiny potwierdziły słuszność formowania i użycia w operacjach innych niż wojna tzw. Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (Combined Joint Task Force - CJTF). Jednym z podstawowych ich komponentów są siły powietrzne. Potrzeba tworzenia tego typu sił wynika z charakteru samych działań innych niż wojna, które z reguły mają charakter operacji połączonych.

Poszczególne państwa członkowskie wydzielają różne jednostki lotnicze, które siłą rzeczy muszą być dowodzone przez jednego dowódcę – dowódcę komponentu powietrznego połączonych sił (Joint Force Air Component Commander – JFACC). Najczęściej na stanowisko to wyznacza się jednego z regionalnych dowódców sił powietrznych. Dlatego operacją (wsparcie United Nations Protection Force - UNPROFOR przez lotnictwo NATO) w byłej Jugosławii dowodził dowódca Połączonych Sił Powietrznych Regionu Europy Południowej (Commander AirSouth - COMAIRSOUTH). W skład komponentu lotniczego wielonarodowych sił wchodzą najczęściej różne rodzaje lotnictwa, które zapewniają wykonanie szerokiego zakresu zadań. Ich skład zależy przede wszystkim od kategorii (rodzaju) operacji o charakterze innymi niż wojna. Mogą to być kompletne jednostki lotnicze lub tylko pojedyncze samoloty i śmigłowce. Decydentem w tym zakresie jest państwo członkowskie Sojuszu, które zdecydowało się wziąć czynny udział w operacji. Należy jednak podkreślić, że zgoda państwa na przeprowadzenie operacji, nie jest równoznaczna z koniecznością wydzielenia przez nie sił.

Środkami tworzącymi potencjał sił powietrznych, które znajdują zastosowanie w militarnych operacjach (działaniach) innych niż wojna są:

- samoloty transportowe;
- śmigłowce;
- samoloty bojowe;
- samoloty wsparcia.

Każdy z wymienionych środków charakteryzuje się pewnymi właściwościami, które czynią je przydatnymi w tych operacjach. Na przykład, wojskowe samoloty transportowe, mimo że mają mniejsze możliwości przewozu ładunków w porównaniu ze środkami cywilnymi, to w przeciwieństwie do nich mogą działać z mniejszych lotnisk i w wyższych stopniach ryzyka (zagrożenia). Strategiczne i taktyczne samoloty transportowe mogą przewozić duże ilości ładunków, ludzi i środków do obszaru, lub w obszarze prowadzenia działań o charakterze innym niż wojna.

Często stosowanym środkiem w tego typu działaniach są śmigłowce, przede wszystkim transportowe oraz w mniejszym stopniu bojowe. Ich uniwersalność jest wykorzystywana do przewozu ładunków, ludzi, rozpoznania, łączności i ewakuacji medycznej.

Najliczniejszą grupę stanowią jednak samoloty bojowe. Środki te mogą działać bezpośrednio na korzyść innych komponentów (lądowego, morskiego lub sił specjalnych) lub prowadzić niezależne działania związane ze zwalczaniem przeciwnika powietrznego w ramach operacji związanych z wymuszaniem pokoju (np. egzekwowanie stref zakazu lotów). Do grupy samolotów bojowych oprócz samolotów myśliwskich zalicza się samoloty myśliwsko – bombowe oraz szturmowe. Współczesne samoloty myśliwsko – bombowe są środkami o dużej sile ognia, dobrej manewrowości oraz wysokiej odporności na przeciwdziałanie środków ogniowych oraz walki elektronicznej. Samoloty te mają z reguły wielowariantowe uzbrojenie, dobierane stosownie do wykonywanego zadania. Samoloty myśliwsko – bombowe mogą działać w różnych warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy. Mogą być również wykorzystywane jako samoloty myśliwskie do zwalczania celów powietrznych. Samoloty szturmowe z kolei cechuje dobre przystosowanie do działań we współczesnych warunkach. Silne opancerzenie i zabezpieczenie przeciwpożarowe oraz wyposażenie w urządzenia do lotu na małych wysokościach, a także ostrzegania i przeciwdziałania elektronicznego, zwiększają ich odporność na działanie środków przeciwlotniczych.

Nie można zapominać także o samolotach wykonanych w nowej technologii – stealth[8], a szczególnie o amerykańskim F –117. Jest on jednomiejscowym, poddźwiękowym samolotem wielozadaniowym ze szczególnym uwzględnieniem zadań szturmowych i rozpoznania. Przeznaczony jest on do precyzyjnego niszczenia ściśle wyselekcjonowanych obiektów obrony powietrznej, a także do prowadzenia rozpoznania taktycznego. Zadania te wykonuje z reguły w nocy lub w trudnych warunkach atmosferycznych na dużych lub małych wysokościach (wykorzystując rzeźbę terenu). Po raz pierwszy zostały one użyte z powodzeniem do bombardowania obiektów w Panamie, podczas inwazji w grudniu 1989 roku. Samoloty F –117A odegrały również istotną rolę w działaniach związanych z wymuszaniem pokoju w Zatoce Perskiej, w 1991 roku. Samoloty te z łatwością przenikały irackie linie obronne i docierały do ce-

[8] Nazwa ta oznacza tajemnicę, sekret lub tajemniczą metodę postępowania. W specjalistycznym czasopiśmie lotniczym „stealth" oznacza nazwę wielu już opracowanych i nadal doskonalonych metod umożliwiających skutecznie zmniejszenie wykrywalności wojskowych obiektów. Ponadto, mianem „stealth" określa się również programy amerykańskich badań prowadzo-

lów, niszcząc je z niespotykaną dotychczas precyzją. Potwierdzeniem tego są słowa szefa sztabu sił powietrznych Stanów Zjednoczonych, który stwierdził, że: ***„... zniszczenie 40 z 52 głównych mostów pomiędzy Bagdadem a Basrą jest zasługą samolotów F – 117A i bomb precyzyjnych. Wcześniejsze próby burzenia mostów przez samoloty F/A – 18 nie przyniosły oczekiwanych rezultatów"***. W trakcie całej operacji „Pustynna Burza" samoloty F – 117A wykonały łącznie 1271 lotów, uzyskując 85% skuteczności w niszczeniu celów.

Mimo, że współczesne tendencje zmierzają ku zastosowaniu samolotów wielozadaniowych, to w dalszym ciągu do ich zabezpieczenia wykorzystywane są samoloty wyspecjalizowane. Jak dowodzą konflikty i wojny lokalne, bez nich siły powietrzne nie byłyby tak skuteczne zarówno w typowych działaniach wojennych, jak i w działaniach innych niż wojna. Wśród wspomnianej grupy istotną rolę odgrywają samoloty walki elektronicznej. Samoloty te przeznaczone są do wykrywania, identyfikowania, lokalizowania, zakłócania oraz zwalczania źródeł emitujących energię elektromagnetyczną. Ich głównym zadaniem jest obezwładnienie (pokonanie) obrony powietrznej przeciwnika (stron lub strony konfliktu), a tym samym stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez siły powietrzne. Zadanie to najczęściej realizują samoloty systemu Wild Weasel, wyposażone w środki walki elektronicznej zapewniające wykrywanie i namierzanie stacji radiolokacyjnych przeciwnika oraz w rakietowe pociski przeciwradiolokacyjne przeznaczone do ich niszczenia. Do tej grupy przede wszystkim można zaliczyć samoloty EA – 6B, F – 4G, EF – 111, F –16 WW oraz Tornado ECR. Misje walki elektronicznej i obezwładnienia obrony powietrznej (Suppression of Enemy Air Defence - SEAD) przez nie realizowane, zdaniem ekspertów z sił powietrznych NATO należą do najbardziej niebezpiecznych. Wynika to z faktu, że działania te rozpoczynają się z nienaruszoną jeszcze i dobrze funkcjonującą obroną powietrzną (OP) przeciwnika (stron lub strony konfliktu). Dlatego też, ciągle prowadzone są prace badawcze nad rozwojem i doskonaleniem samolotów systemu WW.

Ważną rolę w operacjach innych niż wojna odgrywają także systemy powietrzne AWACS i JSTARS, które potwierdziły swoje możliwości bojowe w operacji wymuszania pokoju w Zatoce Perskiej, w trakcie wsparcia sił pokojowych UNPROFOR oraz sił implementacyjnych (Implementation Force – IFOR) i stabilizacyjnych

---

nych w celu opracowania takich metod i ich praktycznego stosowania przy budowie wojskowych statków powietrznych. Istotą techniki „stealth" jest zmniejszenie do minimum prawdopodobieństwa wykrycia statku powietrznego przez przeciwnika.

(Stabilisation Force – SFOR) w byłej Jugosławii. Podstawowym elementem pierwszego z wymienionych systemów są samoloty E – 3A/D z zespołem pokładowych urządzeń radiolokacyjnych, elektronicznych i radiowych. Przeznaczone są głównie do radiolokacyjnego wykrywania celów powietrznych na korzyść systemu obrony powietrznej, lotnictwa taktycznego i sił lądowych, a także wykrywania celów nawodnych oraz rozpoznawania elektronicznego urządzeń łączności i radiolokacji. Natomiast system JOINT STARS jest niezastąpiony w powietrznych działaniach wsparcia. Podstawowym jego elementem jest samolot E- 8A, na pokładzie którego znajduje się aparatura rozpoznawcza, kierowania i łączności. Integralną częścią tego systemu są naziemne, mobilne stacje odbioru danych z rozpoznania radiolokacyjnego. System ten umożliwia między innymi penetrację i rejestrowanie ruchu pojazdów mechanicznych i wolno latających śmigłowców.

Istotne znaczenie w działaniach innych niż wojna odgrywa rozpoznanie powietrzne. Obecnie odchodzi się od produkcji typowych samolotów rozpoznawczych, a wykorzystuje się inne typy samolotów, które odpowiednio przystosowane umożliwiają wykonanie zadań rozpoznawczych. Przystosowanie to można uzyskać poprzez zabudowanie aparatury rozpoznawczej w kadłubie samolotu, w miejscu przeznaczonym pierwotnie dla uzbrojenia. Przykładem takich rozwiązań są samoloty RF – 4C/E, Mirage F – 1CR – 200, RF – 18D Hornet. Innym rozwiązaniem jest podwieszenie specjalnych zasobników z aparaturą rozpoznawczą pod kadłubem lub skrzydłami samolotu, co wykorzystano w samolocie RF – 14 Tomcat. Zdaniem ekspertów w tej dziedzinie, szczególnie korzystny jest drugi wariant, w którym bez większych nakładów finansowych można otrzymać wartościowy samolot – zarówno rozpoznawczy, jak i uderzeniowy.

Analiza działania sił powietrznych w ostatnim konflikcie o Kosowo wykazała, że większość realizowanych misji bojowych wymagała użycia samolotów tankowania w powietrzu. Współcześnie eksploatowane samoloty tankowania w powietrzu, to zaadaptowane z lotnictwa komunikacyjnego lub zmodernizowane samoloty bombowe. Wiodącym państwem w Sojuszu w tym zakresie są Stany Zjednoczone, posiadające około 570 samolotów tankowania w powietrzu (KC – 135 i KC – 10).

Najczęściej stosowanym samolotem w NATO jest KC – 135. Samolot ten powstał na bazie B – 707. Przystosowany jest on do tankowania z dwóch podskrzydłowych zasobników z urządzeniami tankującymi. Dodatkowo wyposażony został w dwa podskrzydłowe zbiorniki paliwa oraz montowany w ładowni zbiornik o pojemności 13

627 dm^3. Ponadto, na grzbiecie kadłuba znajduje się końcówka do pobierania paliwa w locie. Z kolei KC – 10, to wojskowa wersja samolotu pasażerskiego DC – 10. Umożliwia on tankowanie z odchylonym przewodem teleskopowym. Samolot tankowania w powietrzu jest obecnie nieodzownym elementem zapewniającym skuteczne i efektywne użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna. Największy potencjał lotnictwa tankowania w powietrzu posiadają Stany Zjednoczone. Liczba samolotów tankowania w powietrzu będąca w uzbrojeniu państw europejskich nie zapewnia im możliwości samodzielnego (bez udziału Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych) prowadzenia operacji innych niż wojna.

Ze względu na ograniczenia polityczne, rygorystyczne zasady walki oraz dążenie do minimalizowania strat wśród ludności cywilnej, siły powietrzne powinny stosować jedynie środki precyzyjnego rażenia. Samoloty systemu AWACS i Joint STARS zapewniają skuteczne, a zarazem ekonomiczne użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna.

2. PRZYGOTOWANIE SIŁ POWIETRZNYCH DO DZIAŁAŃ INNYCH NIŻ WOJNA

Przygotowanie sił powietrznych do operacji innych niż wojna obejmuje realizację takich przedsięwzięć jak: planowanie, organizowanie oraz zabezpieczenie logistyczne. Wszystkie przedsięwzięcia są jednakowo ważne i w znacznym stopniu wpływają na osiągnięcie zakładanych celów działań. Jednym z fundamentalnych problemów jest stworzenie (sformowanie) sztabów, które mogą właściwie przygotować i opracować plany działań. W przypadku sił powietrznych takim organem jest sztab komponentu połączonych sił powietrznych (JFACC HQ).

2.1. Formowanie dowództwa (sztabu)

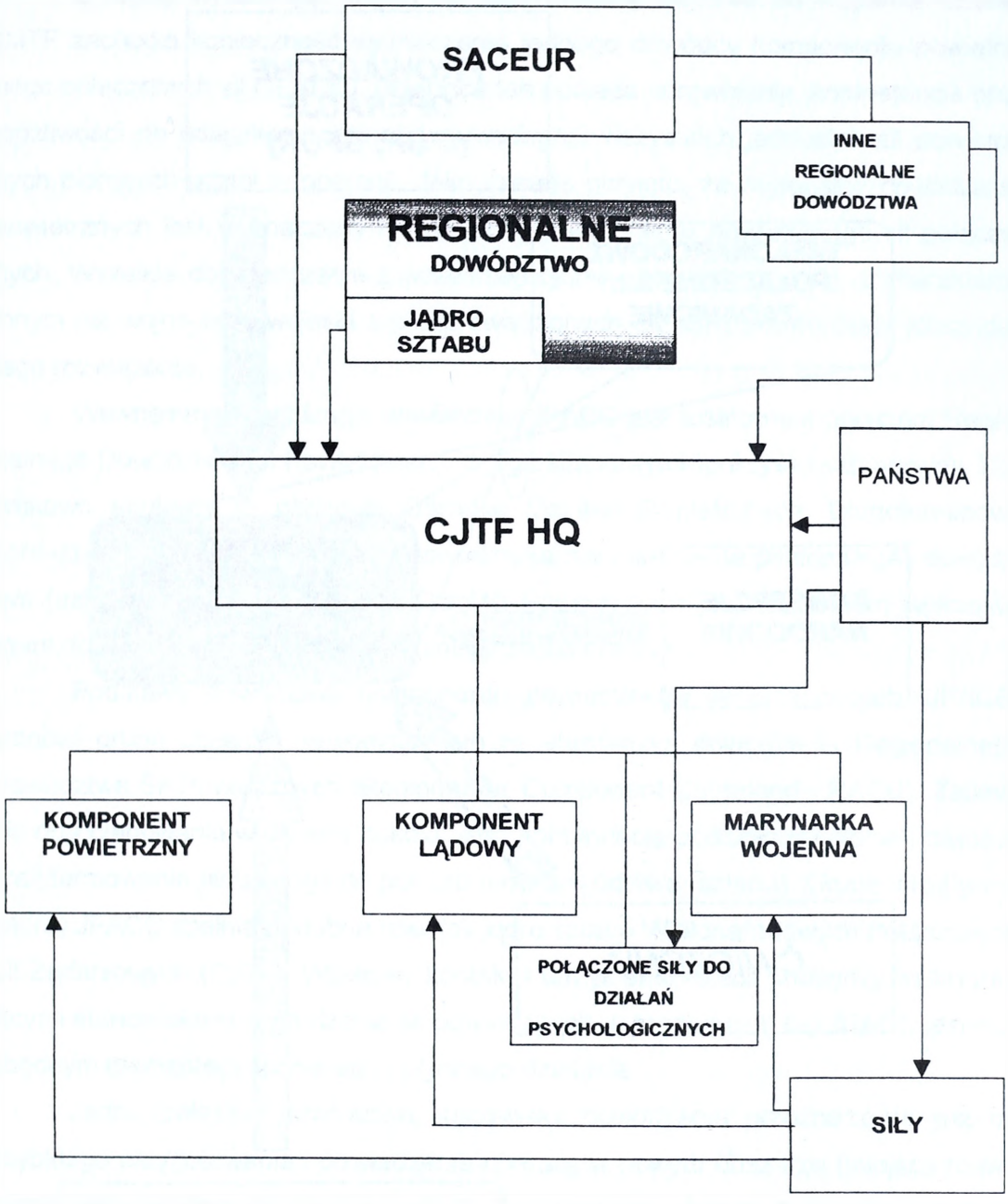
Dowództwo Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF) jest tworzone na bazie określonego rdzenia (jądra) wydzielonego z jednego, z głównych połączonych dowództw Sojuszu, np. Dowództwa Połączonych Sił Zbrojnych NATO Europy Południowej. Rdzeń ten stanowi zalążek dowództwa CJTF, który następnie wzmacniany jest personelem (oficerami) z innych dowództw NATO lub jeśli istnieje taka możliwość i potrzeba, z państw nie będących członkami Sojuszu (rys.5).

Dowództwu CJTF podlegają poszczególne komponenty sił zbrojnych (lądowy, morski i powietrzny) przewidziane do użycia w operacji o charakterze innym niż wojna. Państwa członkowskie NATO, które zdecydują się wziąć czynny udział w operacji zobligowane są wydzielić siły do odpowiednich komponentów.

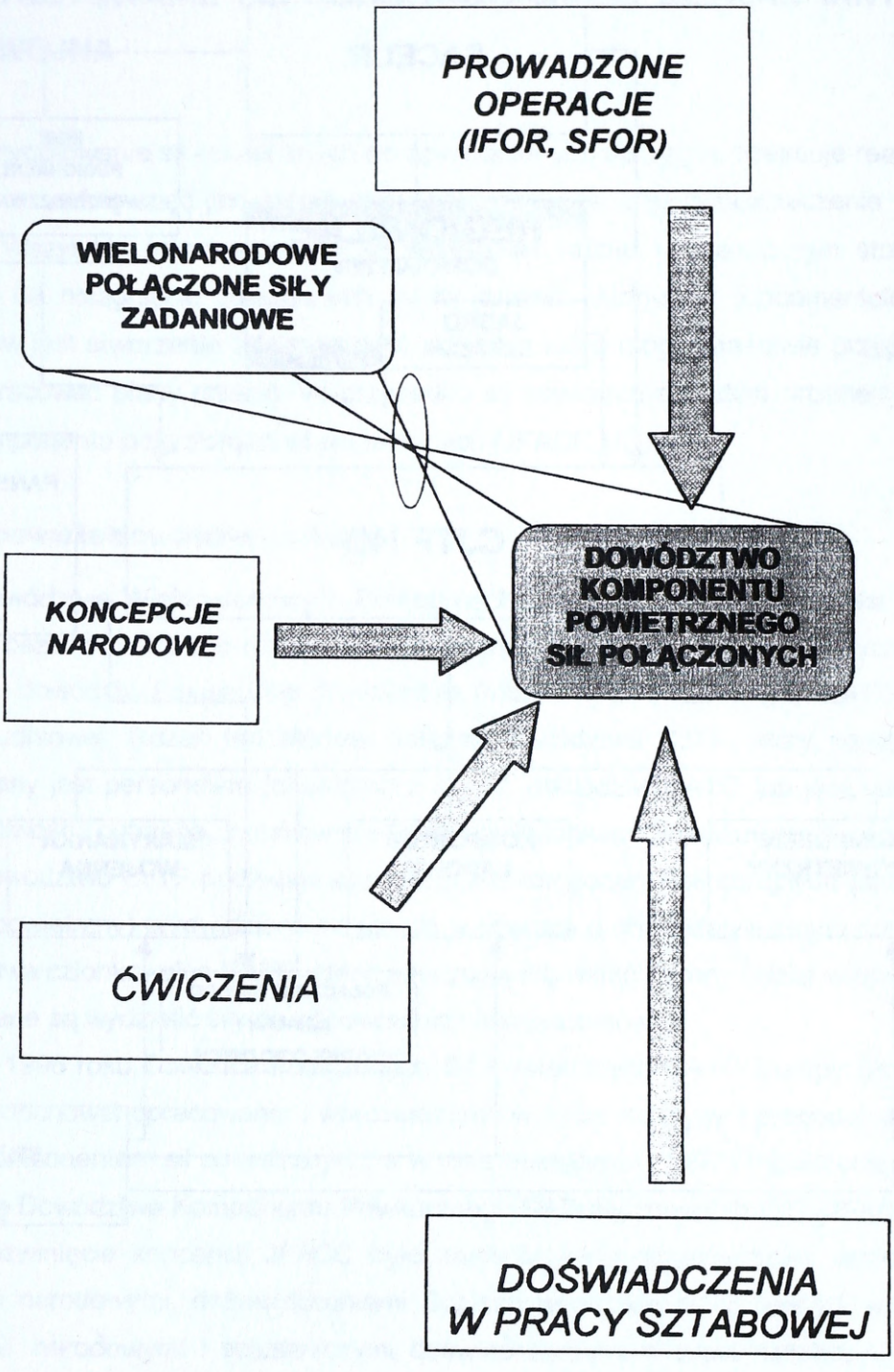
W 1996 roku Dowódca Połączonych Sił Powietrznych NATO Europy Środkowej[9] zaproponował opracowanie i wprowadzenie w życie doktryny i procedur dowodzenia komponentem sił powietrznych, a w roku następnym (1997) rozwinięcie jej w koncepcję Dowództwa Komponentu Powietrznego Sił Połączonych NATO (JFACC).

Rozwinięcie koncepcji JFACC było zainspirowane opracowanymi wcześniej modelami narodowymi, doświadczeniami Sojuszu wyniesionymi z operacji w byłej Jugosławii, narodowymi i sojuszniczymi doświadczeniami w pracy sztabowej oraz ćwiczeniami (rys.5).

[9] W nowej obowiązującej strukturze NATO jest to Dowództwo Połączonych Sił Zbrojnych NATO Europy Północnej.



Rys.5. Idea formowania Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (bez uwzględnienia połączonych sił specjalnych)



Rys.6. Rozwinięcie koncepcji dowództwa komponentu powietrznego połączonych sił

Z reguły wydzielając więcej niż jeden rodzaj lotnictwa do wsparcia działań CJTF zachodzi konieczność wyznaczenia jednego dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC). Dowódca ten posiada uprawnienia, kompetencje oraz możliwości do osiągnięcia jedności dowodzenia wszystkich jednostek sił powietrznych biorących udział w operacji. Jako zasadę przyjęto, że regionalny dowódca sił powietrznych jest wyznaczany na dowódcę komponentu powietrznego sił połączonych. Wszelkie doświadczenia z wcześniejszych i obecnych operacji o charakterze innym niż wojna oraz wnioski z przeprowadzonych ćwiczeń potwierdzają słuszność tego rozwiązania.

Wewnętrzna organizacja dowództwa JFACC jest lustrzanym odbiciem Regionalnego Dowództwa Sił Powietrznych, z jego kluczowymi funkcjami sztabowymi. Dodatkowo struktura ta obejmuje Ośrodek Działań Powietrznych. Długoterminowe sprawowanie funkcji planowania i dowodzenia ma miejsce na poziomie „A" dowództwa (sztabu). Natomiast Ośrodek Działań Powietrznych jest elementem wykonawczym dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił.

Podstawę dowództwa komponentu powietrznego sił połączonych (JFACC) stanowi grupa oficerów wywodząca się ze stanowiska dowodzenia Regionalnego Dowództwa Sił Powietrznych (Regional Air Component Command - RACC). Zapewnia ona planowanie w okresie pokoju, jego kontynuację podczas szkolenia i ćwiczeń oraz formowania aktualnego do potrzeb misji dowództwa (sztabu). Grupa inicjatywna (jądro) JFACC spełnia podobną rolę, jak jądro sztabu Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF). Właściwy kontakt i utrzymanie relacji pomiędzy funkcjonującymi stanowiskami dowodzenia sił powietrznych, a formującym się JFACC jest niezbędnym elementem sprawnego i płynnego działania.

Jądro (zalążek) dowództwa stanowiska dowodzenia przeznaczone jest do szybkiego przygotowania i prowadzenia operacji w nowym obszarze (miejscu rozwinięcia wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych). Jest to doskonale przygotowany zespół ludzi, zdolny do pracy jeszcze przed otrzymaniem sygnału do formowania dowództwa (stanowiska dowodzenia) JFACC. W fazie poprzedzającej sytuację kryzysową zalążek jest wzmacniany, głównie personelem z Dowództwa Komponentu Sił Powietrznych. Uzupełniający go zespół kierowania wydzielany jest natomiast z Tymczasowego Mobilnego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Połączonymi (Interim Deployable Combined Air Operations Centre - IDCAOC). Jest on przygotowany do rozwinięcia w terenie w normach czasowych przewidzianych dla sił reagowania.

Dzięki temu stanowi wydolny element systemu dowodzenia i kontroli (Command and Control - C2), posiadający wystarczające możliwości do działania w ograniczonym czasie. Wzmocnienie personelem z państw członkowskich i nie należących do Sojuszu oraz ze wspomnianego wcześniej Tymczasowego Mobilnego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Połączonymi umożliwia skompletowanie pełnej obsady dowództwa (stanowiska dowodzenia) komponentu powietrznego sił połączonych (JFACC). Po osiągnięciu wymaganego stanu etatowego, stanowisko dowodzenia zapewnia możliwość prowadzenia nawet długotrwałych operacji powietrznych. Zakres wzmocnienia zależy od scenariusza wydarzeń (sytuacji) i wynika z ekspertyzy przeprowadzonej w sztabie Komponentu Dowodzenia Siłami Powietrznymi.

Stanowisko dowodzenia dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił JFACC zapewnia dowódcy Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych informację o sytuacji w przestrzeni powietrznej oraz jej kontrolę, sprawne prowadzenie defensywnych i ofensywnych operacji powietrznych, bezkonfliktowego działania naziemnych sił obrony powietrznej, strategicznego i taktycznego transportu powietrznego, jak również walki radioelektronicznej, tankowania w powietrzu, ewakuacji medycznej oraz środków poszukiwania i ratownictwa.

2.2. Planowanie działań

Według procedur NATO proces planowania operacji innych niż wojna (np. operacji pokojowej) na szczeblu operacyjnym obejmuje pięć etapów:

- wstępny;
- orientowania operacyjnego;
- opracowania koncepcji misji;
- opracowania planu;
- analizy i korekty przygotowanego planu operacji.

Planowanie operacji może być zapoczątkowane na różnych szczeblach (poziomach) dowodzenia. Zależy to przede wszystkim od rozwoju sytuacji polityczno – wojskowej, w poszczególnych rejonach odpowiedzialności. W wyjątkowych sytuacjach dowódcy regionalni nie muszą czekać na stosowne wytyczne od wyższych przełożonych, a rozpocząć proces planowania samodzielnie uwzględniając zmieniającą się sytuację w ich regionie odpowiedzialności.

Z reguły w sytuacji kryzysu (konfliktu), główni dowódcy NATO otrzymują wskazówki i wytyczne od Rady Północnoatlantyckiej. Znajdują one odzwierciedlenie we wstępnych wytycznych wydawanych przez Radę Północnoatlantycką. Na ich podstawie dowódca rozpoczyna proces planowania na szczeblu strategicznym, opracowując ogólną koncepcję operacji. Obejmuje ona między innymi: strukturę dowodzenia, propozycję użycia sił oraz organizację działań na określonym teatrze. Po uzyskaniu akceptacji przez Radę Północnoatlantycką opracowuje on własne wytyczne dla podległych dowódców. Stanowią one podstawę do rozpoczęcia i ukierunkowania planowania na szczeblu operacyjnym. Wymienione w wytycznych jednostki i związki taktyczne mogą być również adresatami tego dokumentu, który powinien zawierać:

- informacje o istniejącej sytuacji;
- znane najważniejsze środki ciężkości (center of gravity);
- założenia misji (operacji);
- kompetencje i ograniczenia wynikające z uwarunkowań politycznych i wojskowych;
- cele strategiczne;
- oczekiwany stan końcowy (End State);
- zadania;
- wskazówki strategiczne;
- zasady użycia siły;
- siły i środki planowane do użycia w operacji;
- najważniejsze problemy dotyczące wsparcia logistycznego;
- terminarz (kluczowe terminy);
- uzgodnienia w zakresie dowodzenia i kierowania;
- bezpośrednie, łącznikowe, właściwe źródło informacji oraz punkty kontaktowe;
- inne.

Etap orientowania operacyjnego rozpoczyna się po otrzymaniu wstępnych wytycznych. Dowódca określa wówczas wszelkie przedsięwzięcia, które muszą być wykonane, aby osiągnąć zakładane cele operacji. W zależności od sytuacji etap inicjujący może wynikać z dyrektywy lub ustnie przekazanego na odprawie dowódców zadania. Efektywne planowanie, podczas tego etapu wymaga jasno sprecyzowanego oczekiwanego stanu końcowego operacji i zrozumiałego zamiaru wyższego dowód-

cy. W tym etapie realizuje się tzw. analizę misji, której celem jest określenie istoty problemu i potwierdzenie wyników, jakie powinny być osiągnięte po zakończeniu operacji. Za analizę misji odpowiedzialny jest dowódca, a oficerowie sztabu wykonują to zadanie uzyskując od niego akceptację wniosków przed rozpoczęciem planowania. Analizując misję uwzględnia się:

- sytuację (tło, zamiar sił przeciwnych i ich możliwości bojowe);
- zamiar przełożonego (wyższego dowódcy);
- stan końcowy, określony przez przełożonego – jaki powinien zaistnieć po zakończeniu misji (przygotowuje się własne propozycje);
- ograniczenia planistyczne (zakazy, nakazy, wstępne warunki do osiągnięcia powodzenia misji – operacji);
- wydarzenia (fakty), jakie miały dotychczas miejsce;
- wskazanie środka lub środków ciężkości;
- określenie celów strategicznych i operacyjnych (własnych i przeciwnika);
- możliwe do wykorzystania mocne i słabe strony wojsk własnych i przeciwnika;
- zapoznanie się z zadaniami przydzielonymi przez przełożonego i wynikającymi z realizacji przydzielonych zadań.

Zdefiniowanie misji (operacji) jest wynikiem przeprowadzonej analizy operacji i ma na celu rozróżnienie misji od zadania. Z misją mamy bowiem do czynienia wtedy, gdy można stwierdzić – kto będzie kierował operacją, co należy wykonać, kiedy zostanie przeprowadzona, gdzie oraz dlaczego będzie prowadzona. Zadaniem natomiast jest to, co należy wykonać lub funkcja, czy też zlecenie przydzielone podległej jednostce przez wyższy organ dowodzenia. Zadania są podrzędnymi działaniami, które muszą być zakończone, aby można było osiągnąć powodzenie misji. Po zdefiniowaniu misji należy dokonać jej oceny w stosunku do pożądanego stanu końcowego.

Przedstawienie dowódcy informacji strategicznej wymaga wypracowania zbieżności działania dowódcy z uzyskanymi wynikami analizy. Informacja o ocenie strategicznej i jej akceptacja przez dowódcę są podstawą do przygotowania wskazówek planistycznych.

Opracowanie wskazówek planistycznych zawierających wstępny zamiar dowódcy, jego intencje opisujące pożądaną sytuację końcową, określają cel planu oraz pozwalają na rozpoczęcie wstępnych przygotowań przez podległych dowódców.

Wskazówki planistyczne dowódcy są wynikiem przeprowadzonego orientowania operacyjnego.

Etap opracowania koncepcji misji jest realizowany w trzech fazach, obejmujących:

- wypracowanie sposobów działania (Course of Action Development);
- meldowanie dowódcy danych do decyzji;
- opracowanie koncepcji operacji (Concepct of Operations Development).

W wyniku realizacji kolejnych przedsięwzięć powstaje koncepcja operacji oparta na jednym z wybranych przez dowódcę - wariancie działania.

Sposoby działania przygotowują oficerowie sztabu, wypracowując kilka równorzędnych ich wariantów, umożliwiających wykonanie misji i co bardzo ważne zgodnych ze wskazówkami planistycznymi dowódcy. Samo wygenerowanie wariantów działania musi być poprzedzone analizą sytuacji. Jej celem jest określenie, czy w ogóle misja jest możliwa do wykonania oraz opracowanie tymczasowych wariantów działania, możliwych do wprowadzenia w życie i gwarantujących powodzenie misji (operacji). W ramach analizy faktów rozpatruje się:

a) Sytuację na teatrze przyszłych działań:
   - środowisko (geografię, topografię, hydrografię, oceanografię, warunki meteorologiczne);
   - infrastrukturę (ogólne aspekty, transport, porty, komunikację, zdolności przemysłowe);
   - sytuację polityczną;
   - sytuację gospodarczą;
   - sytuację społeczną;
b) Sytuację sił przeciwnika:
   - siły;
   - skład;
   - rozmieszczenie i gotowość bojową;
   - wielkość rezerw (odwodów);
   - zdolność manewrową;
   - możliwości w zakresie zabezpieczenia logistycznego;
   - zdolność rakietową na teatrze;
   - zdolność techniczną;
   - możliwości w zakresie rozpoznania;

- możliwości użycia broni chemicznej;
- odporność psychiczną;
- przegląd środków ciężkości.

c) Relacje zachodzące pomiędzy czasem, przestrzenią oraz ześrodkowaniem sił:
- krytyczne daty;
- czasy wynikające z nakazów i zakazów;
- czas na osiągnięcie założonych wariantów (opcji) działania;
- przewidywany czas, w jakim przeciwnik będzie mógł zareagować na nasze działania;

d) Ocenę zadań:
- przydzielone zadania;
- zadania dodatkowe;
- nakazy;
- zakazy;
- możliwości sił własnych;
- podtrzymanie zdolności bojowej;
- rozpoznanie.

e) Dowodzenie i kontrole:
- zależności w dowodzeniu (jedność dowodzenia, zasięg kontroli, komponenty);
- administracja;
- bezpieczeństwo;
- wymagania stanowiska dowodzenia.

f) System łączności i informacji:
- wymagania krytyczne;
- możliwości sił własnych;
- operacyjne ograniczenia.

Opracowanie sposobów działania obejmuje:
- przygotowanie najbardziej prawdopodobnych i zarazem najbardziej niebezpiecznych wariantów działania przeciwnika;
- wygenerowanie wariantów działania sił własnych, odnoszących się do wariantów przeciwnika (zapewniających wykonanie misji);
- porównanie sposobów działania sił własnych i przeciwnika;
- sprawdzenie proponowanych sposobów działania w aspekcie ich wykonalności.

Celem meldowania dowódcy danych do decyzji jest:

- przedstawienie możliwych wariantów działania i umożliwienie mu wyboru najlepszego z nich;
- poinformowanie dowódcy i podległych mu dowódców oraz sztab o przebiegu procesu planowania lub ewentualnych problemach;
- umożliwienie oficerom sztabu przedstawienia dowódcy uwag o proponowanych sposobach działania.

Podczas meldowania dowódca zapoznaje się z przedstawionym mu przez oficerów materiałem i udziela wskazówek, co do kolejnych działań w ramach procesu planowania, dotyczących, między innymi:

- opracowania dodatkowych wariantów sposobów działania lub połączenia różnych w jeden;
- odrzucenia niektórych z proponowanych sposobów;
- wyboru jednego z proponowanych sposobów działania, który powinien być ujęty w planie operacyjnym i stanowić zalążek koncepcji przeprowadzenia operacji.

Koncepcja operacji zawiera pogląd dowódcy (jego wolę) na planowaną misję (operację), szczególnie zaś na sposób jej realizacji. Po zatwierdzeniu koncepcji przez odpowiednie organy dowodzenia, które wydały wstępne wytyczne, jest ona przesyłana do wszystkich dowódców i związków taktycznych, zaangażowanych w proces opracowania planu operacji.

Etap opracowania planu misji (operacji) obejmuje:

- opracowanie i koordynację czynności planistycznych (określenie zadań, wymagań dla zaangażowanych sił, wyeliminowanie stwierdzonych braków, opracowanie i synchronizację planów wsparcia operacji);
- uzyskanie akceptacji przełożonych;
- wydanie i przesłanie planu do zaangażowanych dowództw;

Plan operacji powinien zawierać najlepsze rozwiązania, w których zostały wykorzystane wszelkie dostępne informacje oraz wskazówki polityczno – wojskowe udzielone przez Radę Północnoatlantycką, Naczelnego Dowódcę NATO i dowódcę wyznaczonego do prowadzenia operacji, a także: streszczenie operacji, plan zasadniczy (podstawowy), załączniki dodatkowe, szczegółowe dokumenty administracyjne opisujące koncepcję dowódcy. Na podstawie działań koordynacyjnych między odpowiednimi komórkami sztabu oraz podległymi dowództwami zostają wypracowane da-

ne, które są ujmowane w planie operacji. Najważniejszym problemem, jak wynika z wcześniejszych doświadczeń, jest precyzyjne określenie wymagań, w stosunku do potrzebnych sił.

Podczas prowadzenia operacji konieczne jest stałe dokonywanie analizy planu i na bieżąco wprowadzanie wszelkich poprawek mających na celu zapewnienie ostatecznego powodzenia misji. Z reguły zmieniająca się często sytuacja operacyjno – taktyczna w obszarze prowadzenia operacji o charakterze innym niż wojna wymusza korekty planu. W takim przypadku konieczne jest ustalenie czy zachodzi potrzeba opracowania planów dodatkowych. Po analizie planu operacyjnego oficerowie sztabu informują dowódcę, przedstawiając jednocześnie propozycje działań odpowiednich do zaistniałej sytuacji. Wszelkie zmiany planu powinny być zaakceptowane przez organ inicjujący. W sprzyjających warunkach plan misji (operacji) powinien być analizowany i weryfikowany w całym procesie jego tworzenia poprzez ćwiczenia i gry wojenne. Ponadto, możliwe jest wprowadzenie do planu poprawek przez oficerów nie zaangażowanych bezpośrednio w planowanie. Wzór planu operacji przedstawiono w załączniku 1.

2.3. Organizowanie sił

To, że państwa członkowskie NATO aprobują decyzję o przeprowadzeniu operacji innej niż wojna, nie gwarantuje automatycznie ich czynnego w niej udziału. Nie ma bowiem żadnego przymusu w tym zakresie. Jeśli państwa zgłaszają akces do wzięcia udziału w operacji, to same decydują ile i jakie siły wydzielą.

Wielkość i skład sił wydzielonych do operacji innej niż wojna będzie zdeterminowany przez cele, możliwości potencjalnego przeciwnika, stopień zagrożenia oraz warunki na teatrze działań. W toku prowadzonej operacji może nastąpić konieczność dokonania zmian w zakresie wielkości zaangażowanych sił i ich struktur. Będzie to miało miejsce wówczas, gdy wymagania operacyjne co do składu poszczególnych komponentów sił zbrojnych lub rozmiar konfliktu ulegną zmianie. Jeżeli czynnikiem decydującym o powodzeniu użytych sił będzie czas, to początkowo o ich wyborze zadecyduje dostępność gotowych sił oraz ich zdolność do wykonania zadania. W pierwszej kolejności wydzielane są więc jednostki o najwyższym stopniu gotowości bojowej. Z reguły wchodzą one w skład sił szybkiego reagowania.

Do działań w Kosowie, poszczególne państwa członkowskie NATO wydzieliły stosowne siły, których skład i wielkość były różne i zależały od dysponowanego po-

tencjału bojowego. Dominowali w tym względzie Amerykanie. Z państw europejskich natomiast stosowny wkład wniosły: Wielka Brytania, Niemcy, Francja, Włochy, Holandia, Belgia, Dania, Norwegia, Turcja, Portugalia i Hiszpania.

Holandia i Belgia doraźnie stworzyły wydzieloną jednostkę lotniczą, którą nazwano Deployable Air Task Force (DATF). W jej skład weszły 32 samoloty F – 16 oraz etatowe zespoły zajmujące się ich obsługą techniczną. Dowodzona była przez jednego dowódcę. W styczniu 1999 roku przebazowano ją z bazy Villafranca położonej w północnej części Włoch do bazy sił powietrznych Amendola w okolicach Fogii.

Norwegia i Dania także zorganizowały doraźnie jednostkę lotniczą, którą rozlokowano w bazie sił powietrznych Grazzanise w okolicach Neapolu. W przeciwieństwie do formacji belgijsko – holenderskiej, skandynawska jednostka dowodzona była przez dwóch dowódców narodowych. Pomimo, wyraźnie rozdzielonych kompetencji ściśle jednak ze sobą współpracowano

Siły powietrzne Portugalii na czas operacji „Allied Effort" oddały do dyspozycji NATO trzy samoloty F – 16 wraz z sześcioosobowym personelem. Portugalskie załogi wywodziły się z 201 Dywizjonu stacjonującego w bazie Monte Real. W czasie kampanii w Kosowie bazowali wspólnie z amerykańskim 555 Dywizjonem Myśliwskim w Aviano.

Turcja również desygnowała swoje siły do działań w Kosowie. Od kilku lat cztery samoloty z Tureckich Sił Powietrznych (TuAF) wraz z załogami stacjonowały w bazie sił powietrznych Ghedi, ponieważ wcześniej brały one udział w operacji „Denny Flight", prowadzonej nad Bośnią. Na czas operacji „Allied Effort" tureckie siły powietrzne dodatkowo oddały do dyspozycji NATO sześć samolotów F – 16, które dołączyły do wcześniej już rozmieszczonych w Ghedi i razem stworzyły tzw. ofensywną grupę zadaniową.

Największy jednak wkład wniosły jednak Stany Zjednoczone. W operacji wzięły udział między innymi dwa dywizjony (510 i 555) stale stacjonujące w bazie Avianio, gdzie przebazowano także samoloty F – 16 (blok 50) z 52 Skrzydła Myśliwskiego. Dodatkowo siły te wzmocniono samolotami F – 16 (blok 50) z 20 Skrzydła Myśliwskiego z bazy lotniczej Shaw w Południowej Karolinie. Dokładny skład sił i ich rozmieszczenie na terytorium Włoch przedstawiono na rysunku 7.

Rys.7. Bazowanie i skład sił powietrznych państw uczestniczących w operacji „Allied Effort"

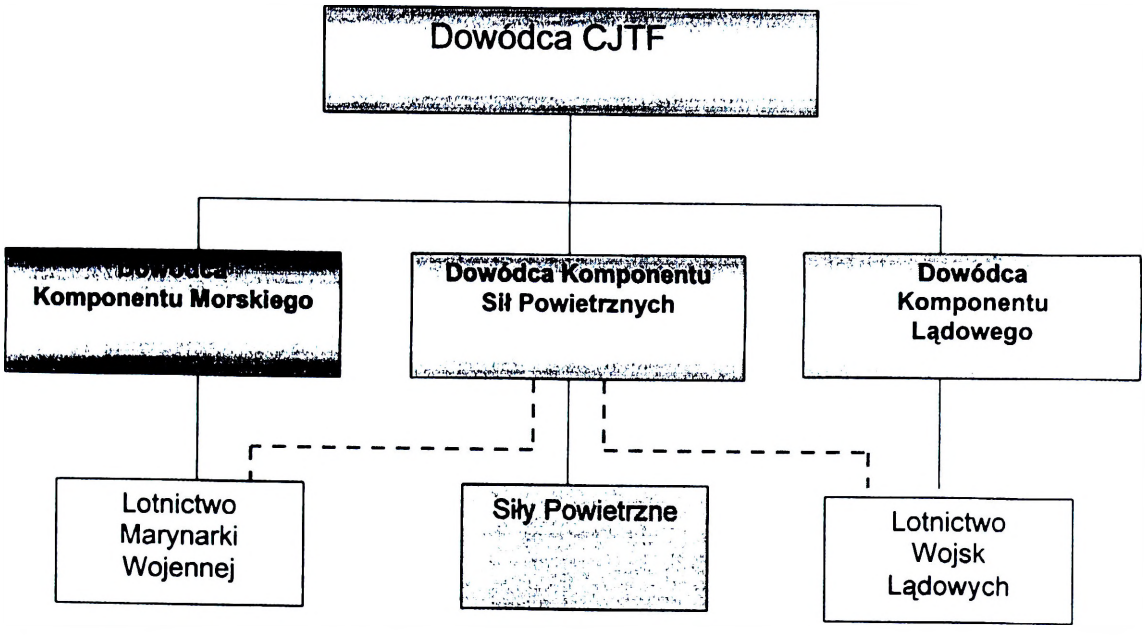
2.4. Dowodzenie

Zgodnie z zasadą scentralizowanej kontroli i zdecentralizowanego wykonania struktura dowodzenia siłami wydzielonymi do operacji innej niż wojna powinna zapewnić (umożliwić) dowódcy sprawowanie kontroli operacyjnej (OPCON), dowodzenia taktycznego (TACOM) lub taktycznej kontroli (TACON), z jednego stanowiska dowodzenia.

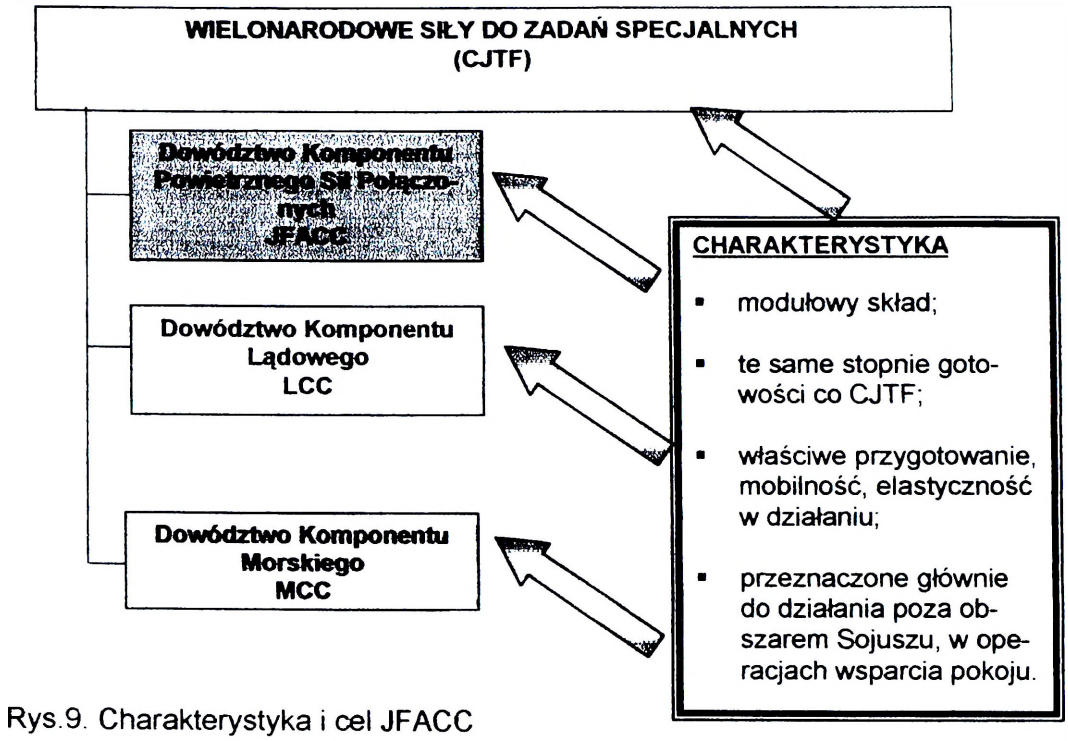
Dowódca wielonarodowych połączonych sił zadaniowych (Combined Joint Task Force Commander - CJTFC) i jego podwładni powinni elastycznie reagować na wszelkie potrzeby modyfikacji standardowych układów, poznawać specyficzne wymagania każdej sytuacji i dążyć do osiągnięcia jedności wysiłku. Oficerowie zajmujący się planowaniem muszą być przygotowani do uwzględniania gwałtownych zmian w misji, która zmienia typy i priorytety prowadzenia działań oraz przedsięwzięć w zakresie wsparcia.

Wymienialność systemów łączności między innymi jest jednym z najistotniejszych przedsięwzięć umożliwiających (zapewniających) osiągnięcie sukcesu w operacji o charakterze innym niż wojna.

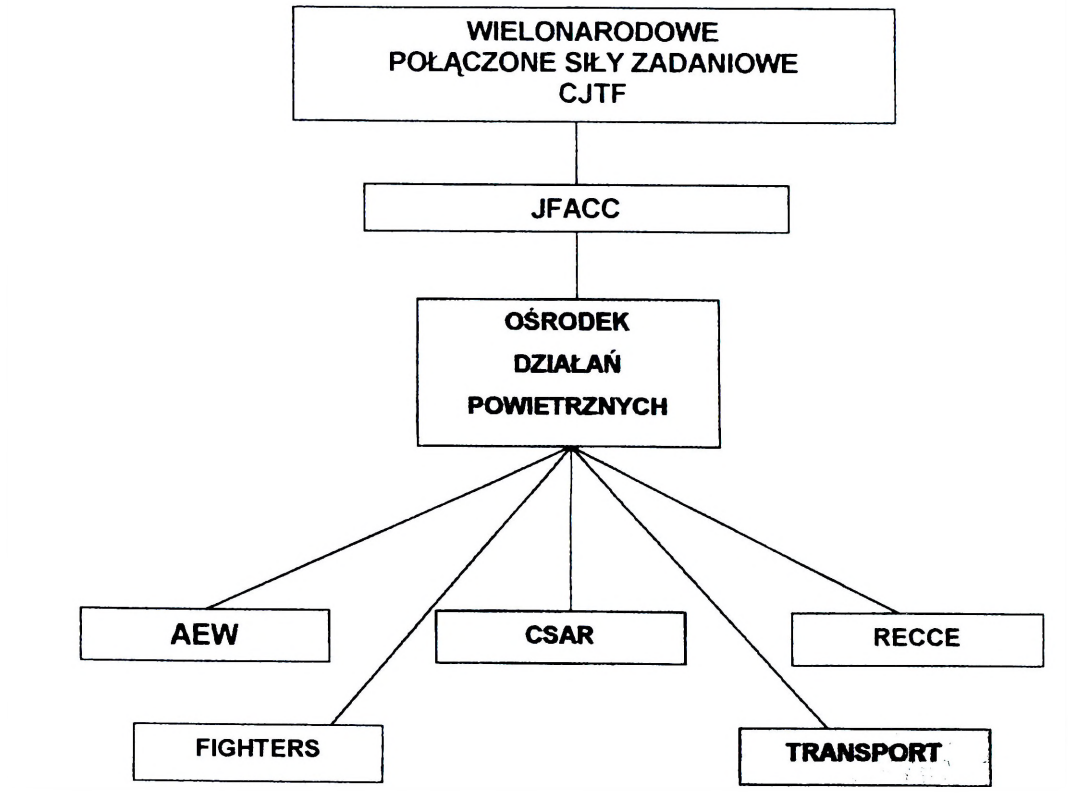
W przypadku prowadzenia tego typu operacji w ramach NATO, dowódca komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC) podlega bezpośrednio dowódcy Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (rys.8 i 10).



Rys. 8. Zależności w zakresie dowodzenia i kontroli pomiędzy dowódcą CJTF a dowódcą komponentu sił powietrznych



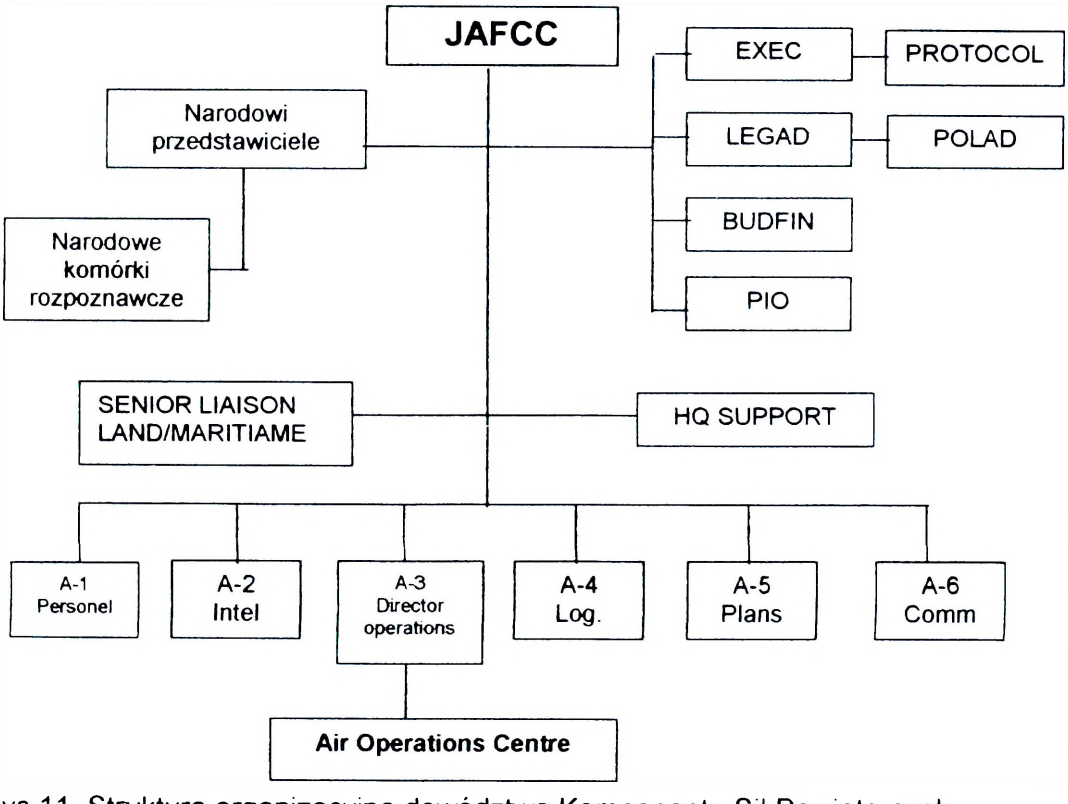
Rys.9. Charakterystyka i cel JFACC



Rys. 10. System dowodzenia i kontroli siłami powietrznymi w działaniach innych niż wojna

Dążąc do praktycznego respektowania zasady jedności wysiłku odpowiada za wszelkie działania prowadzone w powietrzu, nie tylko przez siły powietrzne, ale również lotnictwo marynarki wojennej i wojsk lądowych (rys.8).

Dowódca JAFCC posiada wszelkie uprawnienia do sprawowania kontroli przestrzeni powietrznej w obszarze operacji. W ramach tych uprawnień używa rozkazu o kontroli przestrzeni (Air Control Order - ACO), ustalającego i kontrolującego przestrzeń powietrzną dla wszystkich operacji, w stosunku do wszystkich jednostek działających w tym obszarze. Wszelkie cywilne i wojskowe loty w obszarze operacji innej niż wojna będą dostosowane do wskazówek określonych w ACO. Ponadto, mogą być przygotowane specjalne instrukcje (SPINI), Rozkazy Operacyjne (OO) i rozkazy bojowe dla lotnictwa taktycznego (Air Task Order - ATO). Realizację tych wymienionych funkcji zapewnia mu właściwa struktura organizacyjna dowództwa (rys.11).



Rys.11. Struktura organizacyjna dowództwa Komponentu Sił Powietrznych

Oznaczenia:

JFACC – dowódca Komponentu Powietrznego Połączonych Sił;

POLAD – doradca polityczny;

LEGAD – doradca prawny;

EXEC – sekcja wykonawcza;

BUDFIN – budżet i finanse;

AOC – Centrum Operacji Powietrznych;

A – 1 – komórka zajmująca się sprawami administracyjnymi i kadrowymi;

A – 2 – komórka rozpoznania;

A – 3 – komórka operacyjna;

A – 4 – komórka logistyczna;

A – 5 – komórka planowania;

A – 6 – komórka łącznościowa.

W przedstawionej powyżej strukturze organizacyjnej należy zwrócić uwagę na komórki, które mimo że bezpośrednio nie są zaangażowane w planowanie czy później kierowanie, to w działaniach innych niż wojna odgrywają szczególną, często wręcz kluczową rolę.

Jedną z osób funkcyjnych jest ***doradca prawny (Legal Adviser – LEGAD)***. Od oficera piastującego to stanowisko wymaga się bardzo dobrej znajomości prawa międzynarodowego oraz wojennego. Zakłada się, że bierze on udział w pracy dowództwa od pierwszego przedsięwzięcia planistycznego aż do ostatniej fazy związanej z wykonaniem zadań bojowych. W sytuacjach (operacjach) szczególnych, a do takich bez wątpienia władze polityczno – wojskowe NATO zaliczają użycie sił zbrojnych w operacjach nie objętych artykułem V Traktatu Północnoatlantyckiego (szczególnie zaś w działaniach wymuszania pokoju), doradca prawny dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił organizuje prawną komórkę doradczą. Jej działalność skupia się do:

- udzielania pomocy (wspierania) dowódcy komponentu połączonych sił (JFACC) w zakresie wyjaśniania wszelkich spraw związanych z mandatem misji (rezolucja Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych), ograniczeniami prawnymi limitującymi zakres stosowania siły (Rules of Engagement - ROE), akceptacją międzynarodowego prawa konfliktów zbrojnych, wyjaśnienia najistotniejszych zagadnień zagranicznego prawa kryminalnego i zgodności opracowanego planu działań Wielonarodowych Połączonych sił Zadaniowych (CJTF) oraz rozkazów nakazujących ich wykonanie;

- udzielania specjalistycznej pomocy w przygotowaniu i interpretowaniu międzynarodowych porozumień oraz memorandum o porozumieniu (MOU);
- uczestnictwa w opracowywaniu reguł użycia siły (ROE) dla komponentu powietrznego.

Istotne znaczenie odgrywają również oficerowie łącznikowi dowódcy JFACC, z innymi dowództwami i stanowiskami dowodzenia. Jedną z kluczowych postaci w tym obszarze jest ***oficer łącznikowy sił powietrznych przy dowództwie Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF)***. Jest on stałym doradcą dowódcy CJTF w zakresie wszelkich działań prowadzonych w powietrznym wymiarze. Stanowi istotne ogniwo łączące te dwa dowództwa, zapewniając stałą wymianę informacji pomiędzy nimi. W czasie rutynowanych spotkań w dowództwie Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych reprezentuje dowódcę komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC).

Starszy oficer łącznikowy sił powietrznych w dowództwie komponentu lądowego połączonych sił jest doradcą jego dowódcy w zakresie użycia sił powietrznych. Na bieżąco informuje go o planach, działaniach oraz możliwościach komponentu powietrznego połączonych sił. Stanowi tak zwany wysunięty element sił powietrznych (Forward Air Element - FAE), utrzymujący bezpośredni kontakt pomiędzy dowództwami komponentu lądowego i powietrznego. Celem wymiany informacji jest koordynacja działań wojsk lądowych, szczególnie zaś ich lotnictwa (Army Aviation) oraz organicznej obrony powietrznej (Army Organic Air Defence – AOAD), w obszarze prowadzenia operacji o charakterze innym niż wojna. Oficer łącznikowy zapewnia dowódcy specjalistyczne informacje związane ze wsparciem lotniczym, obserwacją i rozpoznaniem sytuacji powietrznej, zarządzaniem przestrzenią powietrzną, prowadzeniem walki elektronicznej oraz wsparciem informacyjno – łącznościowym realizowanym przez siły powietrzne.

Starszy oficer łącznikowy sił powietrznych przy dowództwie komponentu morskiego połączonych sił jest bezpośrednim doradcą dowódcy tego komponentu w zakresie planowania, prowadzenia działań przez siły powietrzne oraz ich możliwości bojowych. Jest bardzo ważnym ogniwem łączącym dowództwa tych dwóch komponentów. Dostarcza bowiem dowódcy wydzielonych sił marynarki wojennej wszelkich informacji niezbędnych do koordynacji działań w wymiarze morskim i powietrznym oraz w zakresie obrony rakietowej w obszarze prowadzenia operacji. Zapewnia

specjalistyczną pomoc (doradztwo) dowódcy komponentu morskiego dotyczącą działań sił powietrznych, operacji wsparcia lotniczego, obserwacji i rozpoznania przestrzeni powietrznej, jej zarządzania oraz innych przedsięwzięć realizowanych przez komponent powietrzny sił połączonych.

Starszy oficer łącznikowy sił powietrznych w dowództwie obszaru tyłowego jest doradcą jego dowódcy w zakresie polityki dowódcy komponentu powietrznego. Stanowi istotne ogniwo łączące te dwa dowództwa.

W dowództwie JFACC znajdują się również oficerowie łącznikowi z dowództw innych komponentów. Zatem są to oficerowie z poszczególnych rodzajów sił zbrojnych (wojsk) biorących udział w operacji innej niż wojna oddelegowani do dyspozycji dowódcy sił powietrznych.

Starszy oficer łącznikowy wojsk lądowych jest doradcą dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC) i podległego mu sztabu we wszystkich sprawach związanych z działaniami na lądzie. Jest zatem ogniwem łącznikowym, mającym za zadanie koordynowanie operacji wojsk lądowych, szczególnie zaś ich lotnictwa (Army Aviation) oraz organicznej obrony powietrznej w obszarze prowadzenia działań innych niż wojna.

Starszy oficer łącznikowy marynarki wojennej przy dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC) jest jego doradcą we wszystkich sprawach odnoszących się do działań na morzu. Przekazuje mu wszelkie dane, jakie są niezbędne do planowania i wykonania operacji. Jest koordynatorem działań marynarki wojennej, jej lotnictwa oraz obrony rakietowej w obszarze militarnych działań innych niż wojna.

Starszy oficer łącznikowy z amfibijnych sił zadaniowych jest doradcą dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił w zakresie operacji realizowanych przez te siły. Informuje i wyjaśnia mu wszelkie problemy związane z użyciem piechoty morskiej i sił amfibijnych wpływające na planowanie i wykonanie operacji powietrznych. Reprezentując swego dowódcę utrzymuje ścisły kontakt z dowódcą komponentu powietrznego i koordynuje działania piechoty morskiej, sił amfibijnych oraz ich lotnictwa w obszarze prowadzenia operacji o charakterze innym niż wojna.

Starszy oficer łącznikowy z sił specjalnych jest doradcą dowódcy komponentu powietrznego w zakresie wszelkich spraw związanych z działaniem tych sił.

Jest organem łącznikowym, bezpośrednio koordynującym działania sił powietrznych i połączonych sił specjalnych.

Podstawowym elementem dowództwa komponentu sił połączonych są jednak komórki organizacyjne na tzw. poziomie „A" . Ich liczba nie jest stała i waha się od sześciu do dziewięciu komórek. Jak wskazują dotychczasowe doświadczenia, najbardziej jest rozbudowana w przypadku przygotowania i prowadzenia działań o charakterze innym niż wojna.

Komórka A – 1 zajmuje się wszelkimi sprawami związanymi z działalnością kadrową oraz administracyjną. Ponadto, jest organem doradczym w zakresie polityki kadrowej, mającej na celu wzmocnienie lub uzupełnienie dowództwa Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF) oraz dowództw innych komponentów. Polityka ta obejmuje przede wszystkim rozwiązywanie problemów dotyczących przydziału specjalistów, określaniu czasu trwania misji (związane jest to z wymianą personelu po zakończeniu tury) oraz mianowaniem i wyznaczaniem na poszczególne stanowiska.

Komórka A – 2 jest odpowiedzialna za przedsięwzięcia związane z szeroko pojętym rozpoznaniem. Przede wszystkim zajmuje się informacyjną preparacją pola walki[10] oraz pomaga w opracowywaniu wariantów działania (Courses Of Action), dokonuje oceny uderzeń oraz ściśle współpracuje z Ośrodkiem Działań Powietrznych. Ponadto, współuczestniczy w określaniu obiektów uderzeń.

Komórka A – 3 jest odpowiedzialna za stawianie zadań, zarządzanie i nadzorowanie (monitorowanie) wszystkich operacji sił powietrznych. Nadzoruje działalność Ośrodka Działań Powietrznych (Air Operations Centre - AOC). W zależności od przyjętego wariantu działania szef komórki A – 3 może jednocześnie pełnić obowiązki dowódcy Ośrodka Działań Powietrznych. W ścisłym współdziałaniu z komórkami A - 2 i A – 5 opracowują, rozwijają połączoną hierarchiczną listę obiektów uderzeń (Joint Prioritised List – JPTL). Ponadto, sprawują funkcję administracyjną w roboczej grupie zajmującej się wyborem obiektów uderzeń. Komórka ta zajmuje się także opracowywaniem powietrznej dyrektywy operacyjnej (AOD) oraz stosownego rozkazu o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO). Odpowiada również za obronę przed bronią masowego rażenia, w zakresie której jest oficer A – 3 jest jedynym organem doradczym dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił.

[10] Więcej informacji na ten temat przedstawiono w załączniku 14.

Komórka A – 4 zajmuje się szeroko pojętym zabezpieczeniem logistycznym. Przekazuje wszystkie niezbędne w tym zakresie informacje do planowania kampanii powietrznej oraz koordynacji wsparcia logistycznego jednostek sił powietrznych i powietrznej ewakuacji medycznej w stosunku do wszystkich zaangażowanych w działania inne niż wojna sił.

Komórka A – 5 odpowiada za średnio i długofalowe planowanie działań sił powietrznych. Oficerowie pracujący w tej komórce przygotowują a następnie rekomendują dowódcy nowe (kolejne) warianty działania (Course of Action – COA) komponentu powietrznego połączonych sił. Wspólnie z oficerami z komórki A – 3 transformują wytyczne i wskazówki dowódcy Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF) w wytyczne dowódcy komponentu powietrznego do planowania operacji (działań). Monitorują także przebieg działań, wyciągają stosowne wnioski, które uwzględniają w planowaniu.

Komórka A – 6 jest odpowiedzialna za planowanie oraz utrzymanie bezpiecznego systemu łączności (informatycznego) dla wszystkich sił podległych dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił.

Komórka A – 8 zajmuje się sprawami budżetu i finansów (finansowania). W dowództwie połączonych sił powietrznych. Jest ona organizowana tylko wtedy, gdy dowództwo to nie jest rozmieszczone w dowództwie Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF).

Komórka A – 9 zajmuje się cywilno – wojskową współpracą (Civil Military Co – operation - CIMIC). Odgrywa ona szczególną rolę w operacjach innych niż wojna (zwłaszcza w operacjach wymuszania pokoju). Stanowi swoisty punkt kontaktowy z organizacjami rządowymi, pozarządowymi oraz prywatnymi organizacjami humanitarnymi. Opracowuje plan cywilno – wojskowej współpracy i kontroluje jego wykonanie. Wszelkie przedsięwzięcia w tym zakresie realizuje ściśle współpracując z jej odpowiednikami (komórkami CIMIC) na szczeblu dowództwa Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF) oraz dowództw innych komponentów, i organizacjami cywilnymi działającymi w obszarze prowadzenia operacji innych niż wojna.

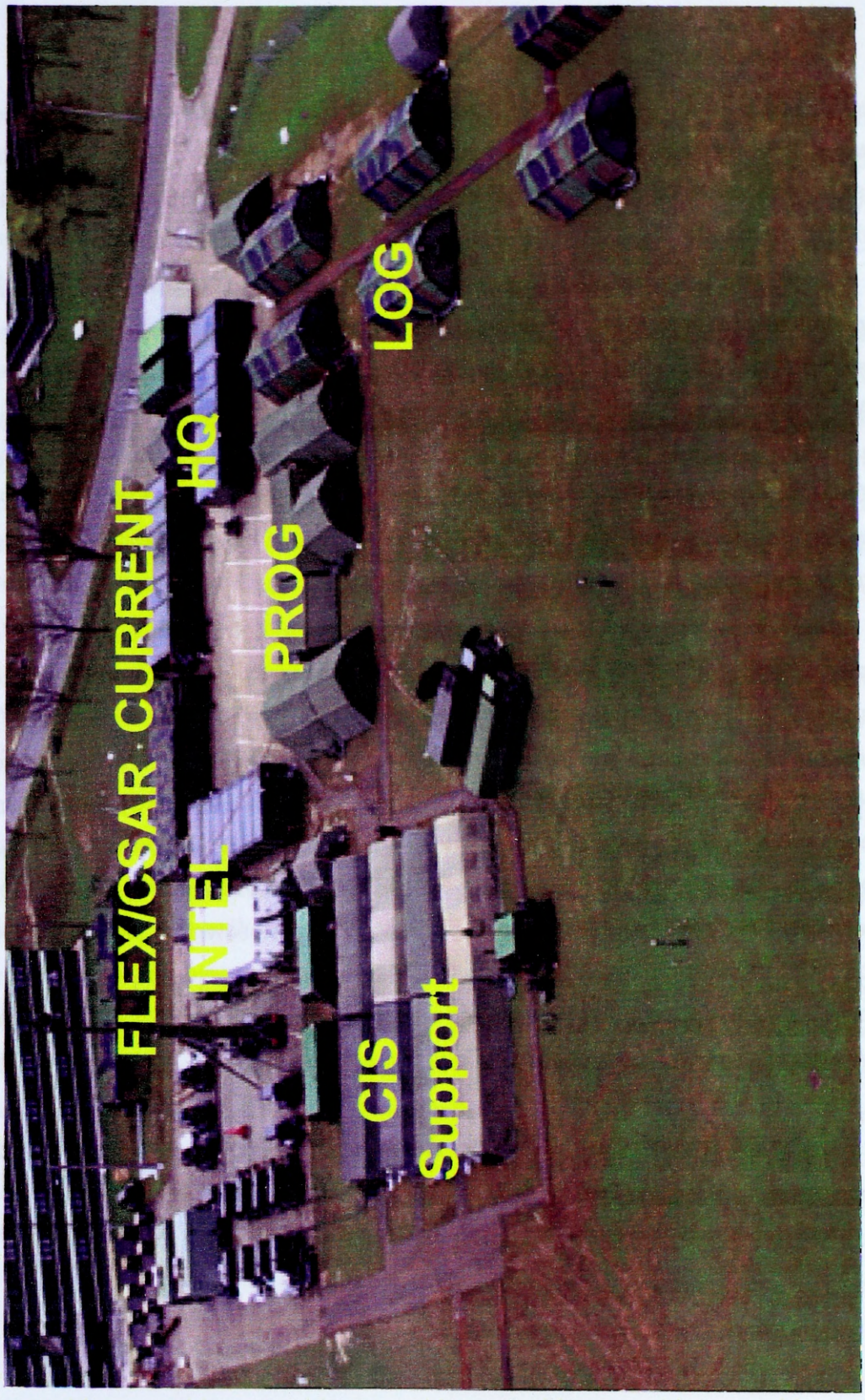
Jednostka wsparcia dowództwa (stanowiska dowodzenia) zajmuje się działalnością administracyjną oraz logistyczną, mającą na celu zabezpieczenie funkcjonowania (pracy) wszystkich elementów dowództwa. Z reguły przedsięwzięcia realizowane przez jednostkę skupiają się na zabezpieczeniu stanowiska dowodzenia

dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił. Ich zakres determinuje miejsce rozwinięcia stanowiska dowodzenia, oraz wkład wniesiony w tym zakresie ze strony państwa – gospodarza, jak również innych ugrupowanych w pobliżu jednostek i stanowisk dowodzenia.

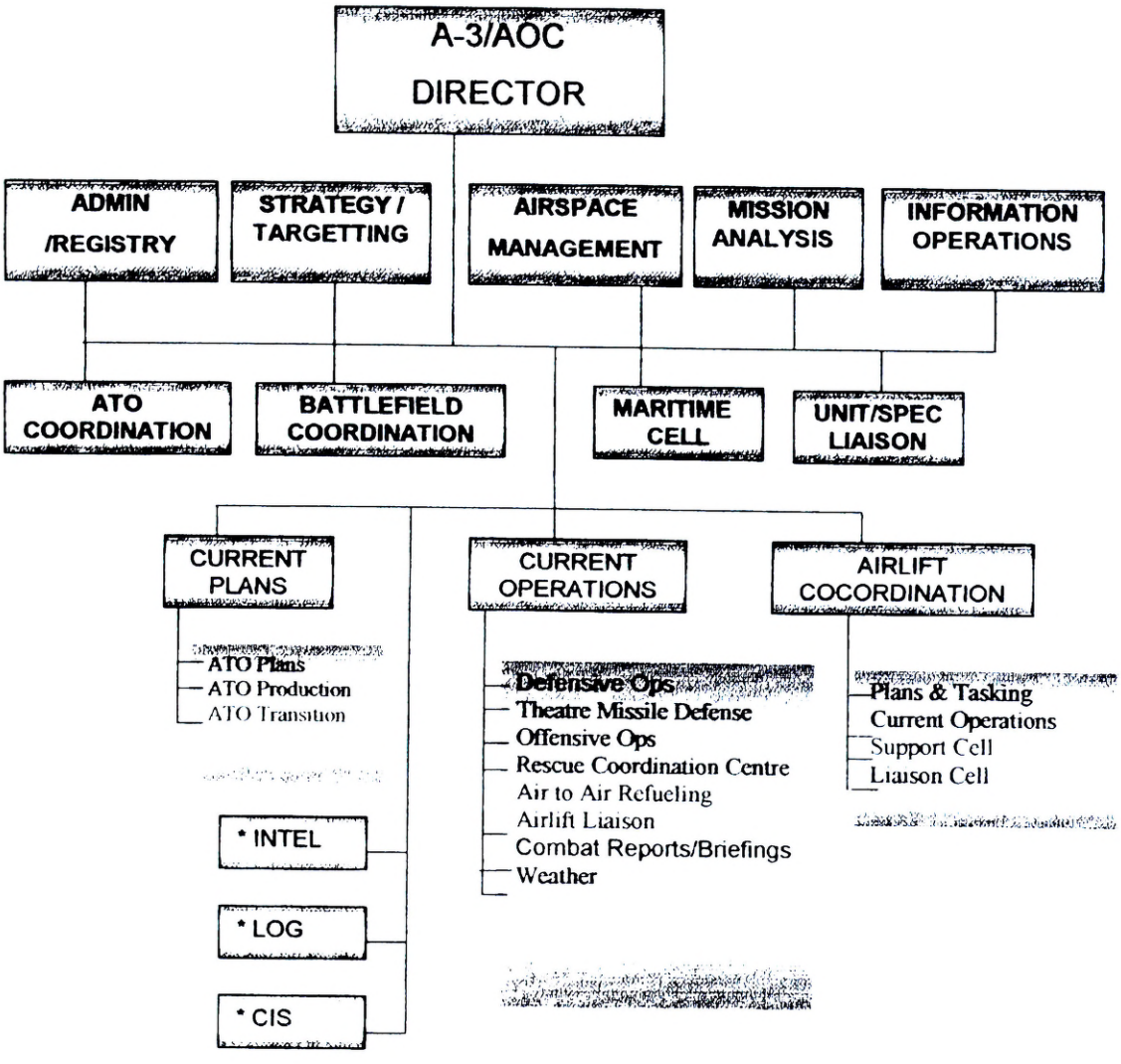
Niezwykle ważnym elementem systemu dowodzenia siłami powietrznymi w operacjach innych niż wojna jest Ośrodek Działań Powietrznych (rys.13). Jest on elementem wykonawczym dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC). Składa się z wielu różnych funkcjonalnych komórek sztabowych. Zalążek jego tworzy personel wydzielony z Połączonego Ośrodka Działań Powietrznych (CAOC) lub z jego mobilnego wariantu (DCAOC). Personel ten jest świetnie przygotowany do opracowywania i stawiania zadań, kontrolowania ich wykonania oraz koordynowania wszelkich operacji w powietrznym wymiarze.

Dowódca Ośrodka Operacji Powietrznych (Air Operation Centre) wprowadza w życie wypracowaną przez dowódcę komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC) powietrzną dyrektywę operacyjną (Air Operation Directive - AOD) i kieruje pracą podległego mu sztabu. Koordynuje wraz z Ośrodkiem Koordynacji Działań Powietrznych (Air Operations Co – ordination Centre - AOCC) oraz innymi elementami łącznikowymi ze sztabów pozostałych komponentów działania lotnictwa w obszarze prowadzenia operacji innych niż wojna. Monitoruje i ocenia je, melduje ich rezultaty oraz rekomenduje dowódcy wprowadzenie stosownych poprawek. Dowódca AOC może bezpośrednio podlegać dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC) lub szefowi komórki operacyjnej A – 3 na szczeblu dowództwa Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF).

Może także sprawować jednocześnie dwie funkcje: szefa komórki operacyjnej A – 3 na szczeblu JFACC i dowódcy AOC, i wówczas podlega bezpośrednio dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił.



Rys. 12. Rozmieszczenie elementów stanowiska dowodzenia JFACC



* = Cross functional support within the AOC

Rys.13. Struktura centrum operacji powietrznych

Komórka analizy zadań (misji) monitoruje i oszacowuje ATO oraz zapewnia dowódcy Ośrodka Działań Powietrznych aktualną (przekazaną w odpowiednim czasie) i dokładną ocenę rezultatów prowadzonych operacji powietrznych. Komórka ta analizuje i ocenia dyrektywy operacyjne, rozkazy, przekazane zadania, które pozwolą na terminowe uwagi mogące znacząco wpłynąć na zwiększenie efektywności przyszłych lub kolejnych działań sił powietrznych. Przygotowuje także dowódcy AOC meldunek, tzw. ASSESSREP.

Komórka koordynacji rozkazu taktycznego dla sił powietrznych (ATO) utrzymuje stały kontakt z komórkami planowania bieżącego oraz działań bieżących, a w szczególnych sytuacjach także z Ośrodkiem Koordynacji Transportu Powietrznego i z Wielonarodowym Ośrodkiem Koordynacji Ratownictwa (Combined Rescue Co – ordination Centre CRCC). W trakcie opracowania rozkazu ATO w Ośrodku Operacji Powietrznych, oficerowie koordynujący rozkaz taktyczny pracują konsultując się z sekcjami planowania i opracowania ATO, od momentu otrzymania powietrznej dyrektywy operacyjnej do jego napisania. Oficerowie ci znając bardzo dobrze dyrektywę operacyjną, zapewniają że wszelkie późniejsze zmiany wprowadzone w ATO są zgodne z zamiarem prowadzenia działań przez dowódcę Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF) oraz dowódcę komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC).

Komórka zarządzania przestrzenią powietrzną jest odpowiedzialna za koordynację wszelkich prowadzonych w tym zakresie działań w Ośrodku Działań Powietrznych. Jeśli zajdzie taka potrzeba współpracując z komórką A –3 będzie przygotowywała i rozsyłała do jednostek rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej.

Wydział Koordynacji Pola Walki (Battelfield Co – ordination Detachment – BCD) spełnia rolę łącznikową dowódcy komponentu lądowego połączonych sił (JFLCC) na poziomie taktycznym. Oficerowie pracujący w tym wydziale wywodzą się z wojsk lądowych. Zadaniem wydziału jest udzielanie pomocy w synchronizacji działań powietrznych i lądowych poprzez koordynację wsparcia lotniczego i wymianę bieżących i przyszłych informacji operacyjnych i rozpoznawczych. Najważniejszą jego funkcją jest zapewnienie dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił i ośrodkowi działań powietrznych (AOC) stałego, pełnego i terminowego obrazu operacji prowadzonych w wymiarze lądowym. Wydział przygotowuje dane wejściowe

informujące o działaniach komponentu lądowego istotne do opracowania rozkazu taktycznego (ATO) oraz rozkazu o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO).

Komórka rozpoznania (The Intelligence Cell) odpowiada przed dowódcą Ośrodka Działań Powietrznych za prowadzenie działań rozpoznawczych, analizowanie celów uderzeń oraz proponowanie niezbędnych środków rażenia. Wszystkie funkcje spełniane przez komórkę rozpoznania z jednej strony koordynowane są przez wydział A - 2 sztabu komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC). Komórkę tworzą dwie sekcje. Każda z nich wspiera swoją pracą (działalnością) zarówno komórkę planowania działań bieżących, jak i ich prowadzenia. Pierwsza z nich zajmuje się szeroko pojętymi działaniami rozpoznawczymi, druga natomiast rozpoznaniem celów (obiektów uderzeń). Komórka rozpoznania współpracuje ściśle z elementami łącznikowymi dowództw (sztabów) innych komponentów utrzymując kontakt ze współdziałającymi ośrodkami koordynacji działań powietrznych oraz bezpośrednio jednostkami lotniczymi.

Komórka planowania działań bieżących (Current Plans) jest odpowiedzialny za szczegółowe planowanie oraz opracowywanie dokumentów rozkazodawczych wszelkich operacji z użyciem sił powietrznych. W oparciu o powietrzną dyrektywę operacyjną (AOD) otrzymaną z wydziału A – 3 sztabu komponentu powietrznego połączonych sił, opracowuje (rozwija) oraz publikuje ATO i inne, obowiązujące dokumenty rozkazodawcze. Szef wydziału planowania działań bieżących koordynuje planowanie i stawianie zadań w Ośrodku Działań Powietrznych (AOC) oraz w innych współpracujących sztabach komponentów i podległych jednostkach. Wydział składa się z trzech sekcji:

- planowania ATO (ATO Plans);
- opracowywania ATO (ATO Production);
- przesyłania ATO (ATO Trasition).

Ośrodek Koordynacji Transportu Powietrznego (Arlift Co – ordination Centre – ALCC) jest elementem systemu dowodzenia i kontroli (Command and Control – C2) służącym zharmonizowaniu wszelkich działań lotnictwa transportowego, obejmujących także powietrzną ewakuację medyczną w obszarze prowadzenia operacji innych niż wojna. Jego obsada etatowa pozwala (umożliwa) na planowanie, przesyłanie rozkazów nadzorowanie ich wykonania w Ośrodku Działań Powietrznych.

Bazując na ustalonych przez dowódcę Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych priorytetach, planuje użycie lotnictwa transportowego przydzielonego dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC). Działalność ALCC koordynowana (nadzorowana) jest w Ośrodku Działań Powietrznych w celu integracji wszystkich strategicznych i taktycznych wylotów lotnictwa transportowego. Ośrodek Koordynacji Transportu Powietrznego przygotowuje i publikuje plan przemieszczeń powietrznych na obszarze teatru działań (Theater Air Movement Plan). Zawiera on stosowne kompetencje (uwagi) w zakresie samego ruchu powietrznego, jak i sił wydzielonych do załadunku oraz wykorzystania konkretnych lotniczych portów załadunkowych (airport of debarkation – APOD).

Wielonarodowy Ośrodek Koordynacji Ratownictwa (Combined Rescue Coordination Centre – CRCC) jest zobligowany do planowania, koordynowania oraz nadzorowanie wykonania połączonych bojowych operacji poszukiwawczo – ratunkowych (Joint Combat Search and Rescue – JCSAR), pomimo że za działania te ponoszą odpowiedzialność narodowi dowódcy poszczególnych komponentów (jednostek sił powietrznych) biorących udział w operacji innej niż wojna. Dowódca Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych może zorganizować Ośrodek Koordynacji Ratownictwa w swoim sztabie (na swoim stanowisku dowodzenia) i wyznaczyć oficera, który będzie jego szefem. Najczęściej jednak ośrodek ten znajduje się w sztabie dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił. Jego lokalizacja nie ma wpływu na kompetencje poszczególnych organów dowodzenia, gdyż i tak dowódca Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych ukierunkowuje i kontroluje pracę tego ośrodka. Z reguły przekazuje on jednak stosowne uprawnienia w tym zakresie dowódcy sił powietrznych, który posiada odpowiednie możliwości do prowadzenia operacji ratunkowych. Wysiłek sił powietrznych wspierany jest przez dowódców innych komponentów sił zadaniowych, którzy są odpowiedzialni za planowanie i wykonanie CSAR w swoich obszarach odpowiedzialności. Wszelkie działania ratownicze koordynowane są na szczeblu CRCC.

Bojowe działania poszukiwawczo – ratownicze za przyzwoleniem dowódcy Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych harmonizowane są przez Ośrodek Koordynacji Ratownictwa. Jej celem jest dążenie do zapewnienia optymalnego (racjonalnego) wykorzystani dostępnych środków i wzajemnego wsparcia pomiędzy różnymi rodzajami wojsk. Każda akcja poszukiwawczo – ratownicza prowadzona na

terytorium (z wykorzystaniem przestrzeni powietrznej) kraju – gospodarza wymaga ścisłej koordynacji jej z kompetentnymi organami państwowymi tego kraju. Wszelkie ustalenia pomiędzy nimi odbywają się poprzez Wielonarodowy Ośrodek Koordynacji Ratownictwa (CRCC). Jego szef poprzez dowódcę Ośrodka Operacji Powietrznych (AOC) podlega dowódcy komponentu powietrznego połączonych sił (JFACC) i odpowiada za planowanie i koordynowanie działań poszukiwawczo – ratowniczych pojedynczych pilotów i załóg lotniczych, które opuściły samolot nad terytorium państwa zaprzyjaźnionego (przyjaźnie nastawionego do CJTF). Planuje i koordynuje również akcje bojowego poszukiwania i ratowania w przypadku zestrzeleń nad obszarem przeciwnika oraz ich transportu do macierzystych baz lotniczych. W krytycznych sytuacjach, gdy wcześniejsze działania związane ewakuacją personelu wojskowego z zagrożonych obszarów prowadzenia operacji nie przyniosły pożądanych rezultatów, przygotowuje i nadzoruje taką operację.

Morski i amfibijny element łącznikowy (Naval and Amphibious Liaison Element – NALE) dostarcza Ośrodkowi Działań Powietrznych informacji o działaniach komponentu morskiego (marynarki wojennej) i sił amfibijnych. Skład osobowy zespołu tworzą oficerowie z komponentu morskiego połączonych sił (JFMCC). Zespół łącznikowy zajmuje się planowaniem, koordynacją i dekonfliktacją obszaru morskiego dla działań sił powietrznych. Jest on organem doradczym dowódcy Ośrodka Działań Powietrznych w zakresie rozwiązywania wszelkich problemów związanych z użyciem przestrzeni morskiej i powietrznej, które bezpośrednio lub pośrednio wpływają na połączone działania powietrzne.

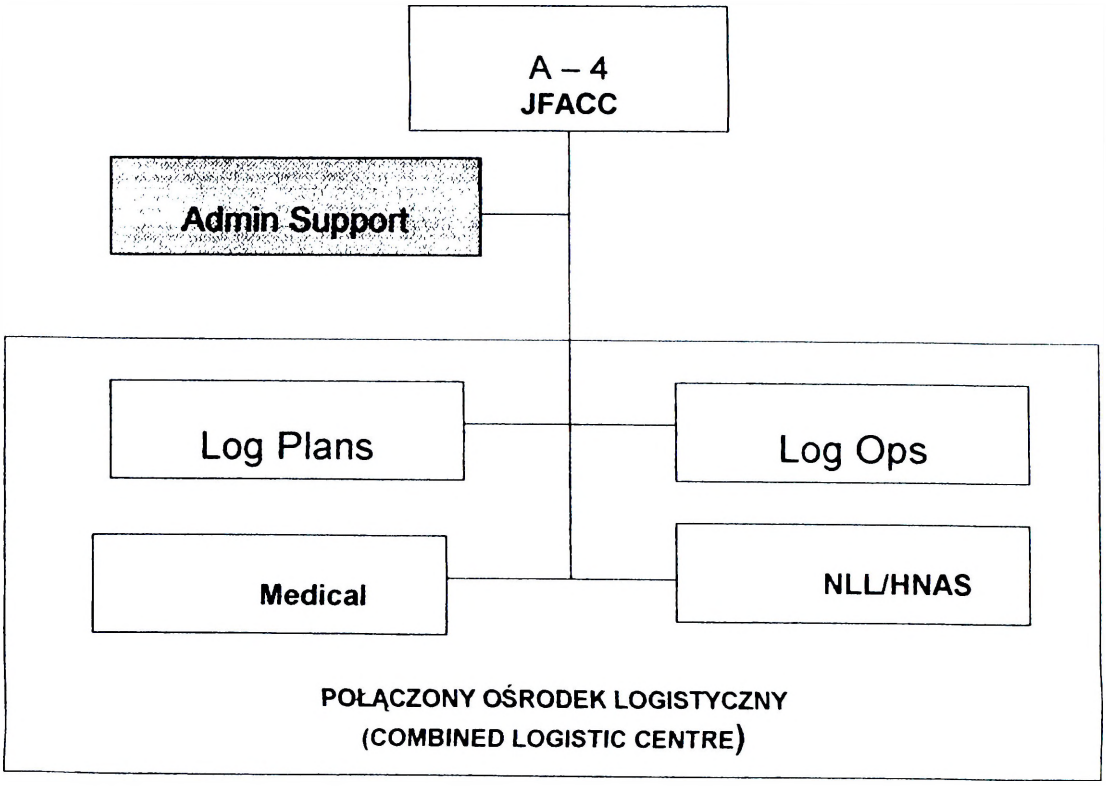
Jednostka wzmocnienia Ośrodka Działań Powietrznych (lub tylko wyznaczeni specjaliści) zapewnia Ośrodkowi Działań Powietrznych niezbędnych ekspertów z zakresu efektywnego użycia wyspecjalizowanych środków powietrznych. Służą oni fachową pomocą w planowaniu, opracowywaniu rozkazów bojowych, koordynowaniu i wykonaniu operacji powietrznych (dla swoich jednostek).

2.5. Logistyka

Komórka A – 4 spełnia funkcje typowo planistyczne mające na celu wsparcie w tym zakresie jednostek, praktycznie zajmujących się logistycznym zabezpieczeniem pododdziałów sił powietrznych, wchodzących w skład komponentu powietrznego sił połączonych.

Organizuje zatem połączony ośrodek logistyczny, składający się z trzech podstawowych elementów:

- działania logistyczne, planowanie i sztab służb medycznych;
- narodowy logistyczny zespół łącznikowy;
- sztab kraju – gospodarza (rys.14).



Rys. 14. Struktura organizacyjna i obszar zainteresowania komórki A – 4 dowództwa komponentu powietrznego połączonych sił.

Narodowe zespoły łącznikowe oraz sztab logistyki kraju – gospodarza wspierając wysiłek komórki A – 4, przyjmują do wykonania wiele zadań, które powinien realizować połączony ośrodek logistyczny. Dzięki temu stają się jego aktywnym, w pełni wartościowym i wiarygodnym członkiem. Sztab wsparcia logistycznego jest kontrolowany przez szefa komórki A – 4, mimo że poszczególne zespoły mogą być

przydzielone i pracować wspólnie z oficerami planowania i kierowania działaniami powietrznymi. Działalność służby medycznej na stanowisku dowodzenia komponentu powietrznego sił połączonych (JFACC HQ) ukierunkowana będzie (skupiona) na medyczną ewakuację. W tym zakresie ściśle współdziała z komórką Przemieszczeń i Transportu. Dlatego z reguły usytuowana jest w Ośrodku Koordynacji Transportu Powietrznego (ALCC). Komórka zajmująca się zbieraniem i analizą danych logistycznych umiejscowiona jest w sztabie A – 4. Jej podstawowym zadaniem jest dostarczanie dowódcy Ośrodka Działań Powietrznych operacyjnych danych logistycznych, niezbędnych do planowania i wykonania operacji powietrznych.

W przygotowaniach sił powietrznych do operacji innych niż wojna, a szczególnie w działaniach wymuszania pokoju wiele uwagi poświęca się sposobom zwiększenia ich możliwości. W praktyce wyraża się to w wyposażeniu sił powietrznych w nowoczesne samoloty i technikę bojową, poszukiwaniu efektywnych sposobów ich użycia oraz doskonalenia form zabezpieczenia działalności logistycznej.

Wnioski z dotychczasowego użycia lotnictwa zarówno w wojnach, jak i działaniach o charakterze innym niż wojna wyraźnie wskazują, że bardzo często występują braki środków umożliwiających realizację wszystkich zadań. Z tego też względu, coraz większego znaczenia nabiera efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów. Dla zapewnienia sprawnego kierowania i koordynowania zabezpieczeniem logistycznym sił powietrznych w działaniach innych niż wojna (poza terytorium Sojuszu) niezbędne jest dysponowanie pełnymi i aktualnymi informacjami o narodowych siłach i środkach logistycznych lotnictwa.

W działaniach innych niż wojna, zapotrzebowanie na wsparcie logistyczne może być niewspółmierne w stosunku do ich tradycyjnych zadań militarnych. Zajmujący się planowaniem tego rodzaju działań muszą być świadomi, że zwiększenie zadań logistycznych może powodować znaczne komplikacje wykonawcze. Siły logistyczne mogą poprzedzać komponent militarny, a w skrajnych sytuacjach mogą być jedynym komponentem sił międzynarodowych w obszarze prowadzenia operacji innych niż wojna. Personel logistyczny może być rozmieszczony poza obszarem Sojuszu dla wspierania narodowych sił państw członkowskich (np. amerykańskich) lub międzynarodowych. Jednostki logistyczne mogą także kontynuować swoją działalność pomimo wycofania jednostek bojowych, wspierając siły wielonarodowe lub prywatne organizacje ochotnicze i organizacje poza rządowe. W wyjątkowych, trudnych okolicznościach dowódcy muszą elastycznie reagować na wyłaniające się potencjal-

ne problemy w dużej mierze o podłożu politycznym, które wynikają z samej istoty działań innych niż wojna (np. udzielanie pomocy w klęskach żywiołowych lub w operacjach humanitarnych). Oficerowie planujący działania jednostek logistycznych powinni analizować zdolności ekonomiczne goszczącego ich kraju, w celu dostosowania wymagań wsparcia logistycznego międzynarodowych sił do możliwości państwa – gospodarza. Powinni także przeciwdziałać niekorzystnym zjawiskom wynikającym z warunków ekonomicznych tego kraju na zabezpieczenie logistyczne sił połączonych. Jednostki logistyczne podobnie jak wszystkie inne jednostki muszą być zdolne do samoobrony, w szczególności gdy rozmieszczane są wcześniej niż inne jednostki wojskowe (bojowe).

Pierwszym komponentem wkraczającym do obszaru operacji mogą być jednostki logistyczne. Jednostki te muszą uwzględnić więc wymagania wynikające z potrzeb transportowych. Lotniska i porty powinny być bowiem dostępne dla międzynarodowych jednostek logistycznych, szczególnie na terytorium państw słabo rozwiniętych gospodarczo. W wyniku oszacowania wymagań transportowych Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych może wyniknąć potrzeba stworzenia strategicznego mostu powietrznego do danego regionu. Sytuacja w regionie może wymagać budowy pełnej infrastruktury logistycznej. Szczególne natężenie potrzeb transportowych będzie występowało wraz ze zbliżaniem się zasadniczego rzutu sił zbrojnych do rejonu działań, ale również przy dostarczaniu zasadniczej części ładunków z pomocą humanitarną. Zatem w celu koordynacji transportu powietrznego, wszelkie potrzeby związane z przewozem ładunków są wcześniej zaplanowane i skoordynowane z innymi uczestnikami operacji, przy uwzględnieniu aktualnych możliwości portu lotniczego. Decydującym czynnikiem wpływającym na powodzenie działań służb logistycznych w tej fazie działań, jest zapewnienie dostaw paliwa lotniczego.

Przykładem właściwej działalności służb logistycznych w działaniach innych niż wojna był konflikt w Zatoce Perskiej. Rozmieszczenie sił powietrznych na terytorium Arabii Saudyjskiej miało kluczowe znaczenie dla sprawnego działania Koalicji. Bazy lotnicze i porty morskie w tym rejonie budowane były z myślą o ewentualnej akcji interwencyjnej Stanów Zjednoczonych. W okresie od sierpnia 1990 roku do stycznia 1991 roku Dowództwo Transportu Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych przerzuciło w rejon Zatoki Perskiej około 500 tysięcy żołnierzy, 6 milionów ton sprzętu i zaopatrzenia. Nie ma wątpliwości, że do sukcesu lotnictwa koalicji przyczyniły się służby logistyczne. W bazach zgromadzono wystarczającą ilość części za-

miennych i sprzętu obsługowego. W niektórych przypadkach obsługę prowadzili specjaliści fabryczni. Dzięki temu gotowość bojowa większości samolotów i śmigłowców była dużo większa podczas operacji „Pustynna Tarcza" i „Pustynna Burza" niż podczas normalnego funkcjonowania sił powietrznych w czasie pokoju.

Eskadry sił powietrznych Stanów Zjednoczonych przybyły do Arabii Saudyjskiej wraz z przydzielonymi im pododdziałami remontowo – obsługowymi. Pododdział taki składał się zwykle z 220 do 300 żołnierzy zajmujących się obsługą techniczną oraz około 300 żołnierzy pracujących w warsztatach na terenie bazy. Liczebność pododdziałów technicznych zależy od liczby roboczogodzin wymaganych na obsługę i remonty konkretnego sprzętu latającego i uzbrojenia. Eskadry nie posiadały etatowych warsztatów remontowych, rozwijanych zwykle w bazie lotniczej. Dowództwo Sił Powietrznych zdecydowało przeprowadzać większe remonty w bazach 17 Armii Lotnictwa Taktycznego w Europie, które zostały wzmocnione personelem technicznym przybyłym ze Stanów Zjednoczonych. Na przykład, 62 osobowy personel w warsztatach remontu silników w bazie Hahn wzmocniono 48 technikami z USA. W wyniku tego jego możliwości remontowe wzrosły dwukrotnie.

W celu zwiększenia możliwości remontowo – obsługowych w pododdziałach remontowych wprowadzono system zmian 12 godzinnych. Odstąpiono również od zasady indywidualnego przydziału żołnierzy – techników do określonego samolotu, za wyjątkiem dowódców załóg remontowych. W niektórych przypadkach oddziały zasilane były obsługami serwisowymi ze Stanów Zjednoczonych. Pododdziały remontowe miały zapewnione dostawy części zamiennych ze Stanów, wielokrotnie kosztem gotowości technicznej pododdziałów tam stacjonujących.

Duża liczba lotów bojowych i ich długotrwałość sprawiła, że wiele samolotów w przeciągu miesiąca wykonało około 200 godzin nalotu. Było to bardzo dużo zważywszy, że w warunkach pokojowych samoloty Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych (USAF) i śmigłowce wykonują średnio 300 do 400 godzin lotu rocznie. Ponadto, czas lotu w czasie działań nad Zatoką Perską był dwukrotnie dłuższy od planowanych na wypadek wojny oraz czterokrotnie dłuższy od rutynowych lotów ćwiczebnych. W związku z tym pododdziały obsługowe realizowały doraźny program obsług koncentrując się jedynie na zespołach bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo lotu. Przestrzegano harmonogramu i programu pełnych obsług po 200 godzinach nalotu. W jej trakcie rozbierano zasadnicze zespoły silnika i płatowca. Obsługa ta trwała zwykle dwa i pół dnia.

Pomimo dużego obciążenia lotami eskadry lotnicze uzyskiwały dużą programową gotowość techniczną. Nawet wysokie temperatury i niska wilgotność nie miały istotnego wpływu na sprawność techniczną samolotów. Nie odnotowano przypadków ponadnormatywnych uszkodzeń łopatek wieńców turbin i łożysk. Dla śmigłowców problemem był kurz i piasek. Stosowano wiele sposobów ochrony łopat wirników, silników wraz z systemami sterowania oraz urządzeń awioniki. Dowódcy pododdziałów remontowych stwierdzili, że system obsług technicznych i remontów opracowany i praktykowany przez wiele lat jest właściwy i nie należy go pochopnie zmieniać, sugerując się wnioskami z dość nietypowego konfliktu w warunkach pustynnych.

W działaniach innych niż wojna istotne znaczenie odgrywa również zabezpieczenie medyczne. Zwykle oddziały zabezpieczenia medycznego, które są planowane do wsparcia Wielonarodowych Połączonych Sił Zdaniowych, są przemieszczane do rejonu działań innych niż wojna wspólnie z tymi siłami. Najczęściej państwa członkowskie NATO uczestniczące w tego rodzaju operacjach dysponują narodowymi jednostkami medycznymi zdolnymi do wykonania większości zadań w zakresie zabezpieczenia medycznego.

Medyczne zabezpieczenie operacji chroni personel Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych i zwiększa zdolność do wykonania misji poprzez redukcję zagrożenia wynikającego z niekontrolowanych zachorowań. Planowanie usług medycznych wspomnianym siłom powinno zapewniać głównie środki indywidualne, ale także hospitalizację, kontrolę weterynaryjną, logistykę, zaopatrzenie w krew, kontrolę medyczną oraz plan ewakuacji powietrznej rannych i chorych.

Planując użycie sił powietrznych w operacjach innych niż wojna rozpatruje się zabezpieczenie medyczne zarówno połączonych sił zadaniowych oraz leczenie ludności miejscowej. W tym względzie analizuje się nie tylko możliwości wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych, ale również pomoc ze strony cywilnych służb medycznych. Prowadzone badania medyczne rdzennych mieszkańców, personelu koalicyjnego i innych środowisk często dostarczają jedynych w swoim rodzaju informacji, które można uzyskać tylko w ramach działań innych niż wojna.

3. UDZIAŁ SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

Z dotychczasowych doświadczeń w zakresie użycia sił powietrznych w operacjach o charakterze innym niż wojna jednoznacznie wynika, że zakres realizowanych przez nie zadań będzie zależał przede wszystkim od rodzaju operacji oraz zagrożenia stwarzanego przez strony konfliktu. Siły powietrzne w operacjach innych niż wojna mogą realizować:

- defensywną walkę ze środkami napadu powietrznego zagrażającym wysłanemu kontyngentowi wojskowemu, ale również zagrażającym stabilności w regionie;
- ofensywną walkę z siłami powietrznymi stron lub strony konfliktu;
- wsparcie lotnicze sił lądowych i morskich;
- rozpoznanie taktyczne;
- walkę elektroniczną;
- operacje wspierające.

Efektywność użycia sił powietrznych w każdym z wymienionych rodzajów działań zależy w dużej mierze od zastosowanych systemów uzbrojenia i środków rażenia. W działaniach innych niż wojna rozpatruje się możliwość zastosowania jedynie środków konwencjonalnych. Użycie broni masowego rażenia byłoby niezgodne z pokojowym charakterem tych operacji.

Możliwości współczesnych sił powietrznych powodują, że każdorazowe ich użycie zwraca (przyciąga) uwagę międzynarodowych mediów i opinii publicznej. Dlatego każde działanie sił powietrznych musi być szczegółowo zaplanowane i należy przewidywać również polityczne skutki ich użycia.

W działaniach innych niż wojna częściej, niż tradycyjnych działaniach wojennych, zachodzi konieczność zwalczania obiektów środkami precyzyjnego rażenia. Wynika to przede wszystkim z chęci i dążenia sił interwencyjnych do wyrządzenia jak najmniejszych szkód w środowisku cywilnym. Z tego powodu analitycy wojskowi rozpatrują między innymi możliwość zastosowania środków bojowych o zmniejszonej sile rażenia. Idealnym jednak rozwiązaniem byłoby wykorzystanie broni nieśmiercionośnej. Janet i Chris Morrisowie *„nieśmiercionośnymi"* nazwali *te technologie, które pozwalają przewidywać, wykrywać, wykluczać i zapobiegać użyciu śmiercionośnych*

środków walki, w ten sposób zmniejszając możliwość zabijania ludzi[11]. Komentator wojskowy CNN w czasie konfliktu w Zatoce Perskiej powiedział: „*stratedzy układający plany militarne po to, by precyzyjnie atakować cele muszą też rozważać rozwiązania inne niż wykorzystanie bomb i rakiet. Technologia może wkrótce pozwolić nam na unieszkodliwienie kluczowych celów militarnych bez całkowitego ich niszczenia i bez zabijania ludzi. Jeśli czołg przeciwnika możemy uczynić nieprzydatnym zatrzymując pracę jego silników, bądź też unicestwiając komputery sterujące ogniem jego dział, to możliwe staje się wygranie wojny (konfliktu) w następstwie stosowania środków w znacznej mierze nieśmiercionośnych.*

Wnioski z użycia sił powietrznych w konflikcie o Kosowo dowodzą, że nie zawsze założenia teoretyczne, znajdują odzwierciedlenie w praktycznych działaniach, szczególnie w rozwiązywaniu konfliktów o charakterze wewnętrznym. Mamy tu na myśli pomyłki, jakie popełniły siły powietrzne NATO, wykonując uderzenia na obiekty cywilne (zniszczenie ambasady Chińskiej i kolumny uchodźców). Brak broni nieśmiercionośnych próbuje się rekompensować precyzyjnymi środkami rażenia oraz respektując zasadę proporcjonalności, która najogólniej wyraża się w użyciu siły proporcjonalnej do zagrożenia lub potrzeb wynikających z sytuacji na teatrze prowadzenia operacji innych niż wojna. Zakres użycia sił zbrojnych, w tym również sił powietrznych określają stosowne reguły użycia siły (Rules of Engagement – ROE)[12].

3.1. Działania defensywne

W ramach działań defensywnych, zgodnie z doktryną powietrzną NATO wyróżnia się aktywną i pasywną obronę powietrzną. Celem aktywnej obrony powietrznej jest uniemożliwienie przeciwnikowi wykonania ataków z powietrza na osłaniane obiekty. Osiągnięcie tego celu wymaga zwalczania środków napadu powietrznego przeciwnika (ŚNP), zanim użyją przenoszonych przez siebie środków rażenia. Zakres działań realizowanych w ramach obrony powietrznej (działań defensywnych) zależy przede wszystkim od dwóch czynników, a mianowicie rodzaju operacji (utrzymanie, wymuszanie pokoju, itp.) i związanego z tym stopnia osiągniętego porozumienia przez strony konfliktu. W ramach operacji innej niż wojna lotnictwo może prowadzić następujące działania:

---

[11] A. i H. Toffler.: Wojna i antywojna. Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza S.A. Warszawa 1997, s.187.

[12] Reguluje je dokument MC 362. Reguły te są różne. Inne obowiązują bowiem w okresie pokoju, inne w okresie kryzysu, a jeszcze inne w czasie wojny.

- osłonę powietrzną baz lotniczych;
- osłonę powietrzną Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (bojowe patrole powietrzne – Combat Air Patrol – CAP);
- obronę szczególnie ważnych obiektów powietrznych (High Value Airborne Asset Defense);
- obronę powietrzną operacji morskich (Def Tactical Air Support for Maritime Operations).

Osłona powietrzna baz lotniczych realizowana jest gdy lotnictwo myśliwskie bazuje na wysuniętych lotniskach, pozbawionych osłony ze strony naziemnych sił obrony powietrznej. W takich sytuacjach, obrona baz może być realizowana sposobem dyżurowania na lotnisku lub dyżurowania wydzielonej części sił lotnictwa myśliwskiego w powietrzu. Dyżurowanie na lotniskach realizowane jest samolotami myśliwskimi znajdującymi się w ustalonym stopniu gotowości bojowej (pełniącymi dyżur) na lotnisku i startującymi po wykryciu środków napadu powietrznego przez elementy systemu rozpoznania, a niekiedy na podstawie danych z rozpoznania elektronicznego lub kosmicznego. W działaniach innych niż wojna informacje te najczęściej przekazywane są z samolotów systemu AWACS lub JOIN STARS.

Przechwytywanie celów powietrznych z położenia dyżurowania na lotnisku jest bardziej ekonomiczne. Taki sposób działania zapewnia mniejsze zużycie sprzętu i paliwa oraz zaangażowanie personelu latającego, jednak może nie gwarantować przechwycenia i zniszczenia środków napadu powietrznego (ŚNP) przed ich dolotem do bronionych baz lotniczych.

Powietrzny patrol bojowy (CAP) polega na patrolowaniu określonej przestrzeni nad obszarem prowadzenia operacji innej niż wojna przez jeden lub więcej samolotów. Jego celem jest ochrona komponentu lądowego bądź morskiego Wielonarodowych Połączonych sił Zadaniowych. Ten sposób działania lotnictwa wydzielonego do realizacji zadań defensywnych (OP) polega na samodzielnym poszukiwaniu i zwalczaniu obiektów powietrznych, np. nie przestrzegających obowiązujących porozumień międzynarodowych. Najczęściej odbywa się to bez udziału naziemnych środków rozpoznania i naprowadzania. Często mogą być one naprowadzane na cele powietrzne z samolotów systemu wykrywania i naprowadzania. Samodzielne poszukiwanie i zwalczanie celów powietrznych w dotychczasowych operacjach innych niż wojna było podstawowym sposobem działania lotnictwa myśliwskiego, szczególnie

wówczas gdy nie ma możliwości naprowadzania ich przez naziemne systemy radiolokacyjne i naprowadzania.

Obrona powietrzna operacji morskich odnosi się do taktycznego wsparcia jednostek marynarki wojennej na wodach terytorialnych i eksterytorialnych. Celem tych działań jest osłona sił morskich, prowadzących działania w ramach operacji o charakterze innym niż wojna (np. pokojowej). Operacje te mogą być prowadzone w wyznaczonych strefach odpowiedzialności dla lotnictwa myśliwskiego (FAOR) lub pod taktyczną kontrolą okrętu zdolnego do kierowania i prowadzenia obrony powietrznej. Działania w ramach obrony powietrznej operacji morskich mogą być prowadzone samodzielnie przez lotnictwo myśliwskie OP lub we współdziałaniu z lotnictwem morskim i siłami marynarki wojennej. W ramach tego rodzaju działań siły powietrzne mogą być wykorzystywane do realizacji zadań związanych z walką o panowanie w powietrzu nad akwenem morskim obszaru konfliktu (sporu). Sytuacja taka może mieć miejsce podczas wymuszenia embarga nałożonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych na jedną ze stron konfliktu. Praktycznym przykładem tego rodzaju działań było wymuszenie embarga na dostawy broni dla Jugosławii, nałożonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych. Operacja ta miała być prowadzona na Adriatyku. Decyzję w tej sprawie podjęła Rada Północnoatlantycka i Rada Unii Zachodnioeuropejskiej w dniu 8 czerwca 1993 roku. Rozpoczęta na jej mocy operacja „Czujna warta" kierowana była przez jednoosobowe dowództwo pod auspicjami Rad obu wspomnianych organizacji. Uprawnienia operacyjne kontroli (OPCON) w stosunku do Połączonego Zespołu Zadaniowego NATO/UZE przekazane zostały dowódcy Sojuszniczych Sił Morskich Południowej Europy (COMNAVSOUTH) w Neapolu. Działania sił morskich, przez cały czas trwania operacji, zabezpieczane były przez lotnictwo Sojuszu. Podczas operacji wymuszania embarga siły NATO i UZE zatrzymały około 74 000 statków, przeszukano na morzu prawie 6000 jednostek pływających, a ponad 1400 zawrócono i przeszukano w porcie. Nie zanotowano żadnego naruszenia embarga, chociaż udaremniono 6 takich prób, zatrzymując statki.

Jeszcze wcześniej, bo w lipcu 1992 roku okręty należące do Stałych Sił Morskich Regionu Morza Śródziemnego, wspierane przez samoloty patrolowe, rozpoczęły operację monitorowania Adriatyku. Operacje te podjęto w celu egzekwowania embarga nałożonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych na wszystkie republiki byłej Jugosławii (rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ, nr 713) oraz sankcje wobec Federalnej Republiki Jugosławii (Serbia i Czarnogóra).

3.1.1. Użycie naziemnych sił obrony powietrznej

Obrona powietrzna (OP) to nie tylko lotnictwo myśliwskie, ale również jej naziemne siły (w naszym rozumieniu – wojska rakietowe SP). Nie można zapominać o nich, ponieważ wojska rakietowe także mogą odegrać istotną rolę w operacjach innych niż wojna[13]. Obrona powietrzna jako integralna część tych działań, ukierunkowana jest na osiągnięcie określonego stopnia dominacji w przestrzeni powietrznej, a przez to właściwą osłonę sił własnych (Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych oraz poszczególnych stanowisk dowodzenia) przed zagrożeniami z powietrza. W działaniach innych niż wojna OP musi być przygotowana do stosownej reakcji na ewentualne uderzenia sił powietrznych zwaśnionych państw lub państwa. Z reguły dysponują one bogatym arsenałem środków napadu powietrznego, obejmującym samoloty bombowe i myśliwsko – bombowe, rakiety skrzydlate i środki bezpilotowe, a w skrajnych przypadkach nawet taktyczne pociski balistyczne.

Dotychczasowe użycie międzynarodowych sił interwencyjnych w działaniach innych niż wojna wskazuje, że spośród naziemnych sił obrony powietrznej wykorzystywano głównie wojska rakietowe (według terminologii NATO – GBAD) oraz w mniejszym stopniu wojska radiotechniczne. Najczęściej wojska rakietowe wykorzystywane są wyłącznie w działaniach związanych z wymuszaniem pokoju, bez względu na to, czy jest to operacja prowadzona przez NATO, czy przez koalicję państw, jak to miało miejsce w Zatoce Perskiej. Istotnym czynnikiem wpływającym na decyzję o użyciu naziemnych sił obrony powietrznej w działaniach innych niż wojna (głównie w operacji wymuszenia pokoju) ma liczebność i stan lotnictwa stron konfliktu. Jeżeli zaangażowane w konfliktu (spór) państwa mają niewielki potencjał sił powietrznych, to bezpieczeństwo sił interwencyjnych zapewnia tylko lotnictwo myśliwskie. W przeciwnym razie natomiast, do działań defensywnych wykorzystuje się obok lotnictwa myśliwskiego również naziemne siły obrony powietrznej (wojska rakietowe SP). Wojska rakietowe wnoszą wówczas stosowny wkład w walkę o uzyskanie pożądanego stopnia dominacji w powietrzu nad obszarem konfliktu.

Wyróżnia się trzy stopnie dominacji w powietrzu:

- ***korzystną sytuację powietrzną*** – występuje wówczas, gdy rozmiar zastosowanego wysiłku przez siły powietrzne przeciwnika jest niewystarczający do zadania szkód zagrażających powodzeniu operacji morskich, lądowych i powietrznych;

[13] Dotychczas najbardziej reprezentatywnym tego przykładem, była obrona rakietowa sił koalicji i terytorium Izraela.

- ***przewagę w powietrzu***, którą charakteryzuje taki stopień dominacji w bitwie powietrznej jednych sił powietrznych nad drugimi, który pozwala prowadzić operacje przez te pierwsze (ich siły lądowe, morskie i powietrzne) w wyznaczonym czasie i miejscu, bez oddziaływania sił powietrznych przeciwnika;
- ***panowanie w powietrzu***, określa taki stopień dominacji w powietrzu, w której siły powietrzne przeciwnika są niezdolne do jakiegokolwiek skutecznego przeciwdziałania.

Znajduje to odzwierciedlenie w poszczególnych regulaminach i podręcznikach NATO. Szczególnie duże znaczenie naziemnym siłom obrony powietrznej przypisują Amerykanie, którzy jako pierwsi wprowadzili kategorię działań innych niż wojna (działań pozawojennych – MOOTW). Wynika to z faktu, że w stosunku do innych państw członkowskich Sojuszu, znacznie szerzej postrzegają tę kategorię działań i związany z tym zakres użycia lotnictwa i naziemnego komponentu sił powietrznych.

W obronie powietrznej, w działaniach innych niż wojna przewiduje się zastosowanie nowoczesnych mobilnych systemów rakietowych. W zależności od potrzeb będą to przede wszystkim systemy PATRIOT oraz zmodernizowane zestawy HAWK i ROLAND. W uzasadnionych przypadkach, mogą być wykorzystane jedynie przenośne przeciwlotnicze systemy rakietowe. Wymienione systemy rakietowe znajdują się w uzbrojeniu zarówno jednostek wchodzących w skład sił głównych NATO, jak i jednostek wydzielonych do sił reagowania. Dzięki swym możliwościom manewrowym i przewozowym (możliwość korzystania z transportu powietrznego) mogą w krótkim czasie znaleźć się w rejonie konfliktu lub kryzysu.

Do tej pory tylko w dwóch przypadkach, na szerszą skalę, zastosowano naziemne siły obrony powietrznej. Pierwszy z nich miał miejsce w Zatoce Perskiej, gdzie siły koalicji pod przewodnictwem Stanów Zjednoczonych (zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych) przeprowadziły operację wymuszania pokoju. Drugi przykład dotyczy działań pokojowych sił NATO (IFOR, SFOR) w byłej Jugosławii. Na szczególną uwagę zasługuje wykorzystanie jednostek naziemnych sił obrony powietrznej w czasie konfliktu w Zatoce Perskiej. Jednostki te wyposażone w przeciwlotnicze systemy PATRIOT, stworzyły „parasol powietrzny" chroniący ważne obiekty na terenie Izraela przed uderzeniami irackich taktycznych rakiet balistycznych. Według opinii specjalistów amerykańskich, skuteczna realizacja tych zadań w znacznym stopniu warunkowała osiągnięcie celu strategicznego, jakim było nie dopuszczenie do rozpadu koalicji. Nie osiągnięcie tego celu mogło spowo-

dować wciągnięcie do wojny Izraela. To z kolei groziło utratą sojuszników arabskich, a przede wszystkim baz dla olbrzymiej ilości wojsk lądowych i sił powietrznych, a także jednostek logistycznych, dowodzenia oraz całej potężnej infrastruktury zgromadzonej w obszarze konfliktu. Oceniono, że w przypadku nie osiągnięcia tego celu przez naziemne siły obrony powietrznej cała operacja w Zatoce Perskiej mogłaby zakończyć się niepowodzeniem.

Pododdziały naziemnych sił obrony powietrznej ugrupowano w rejonie Tel Awiwu, Riadu, Dhramu oraz bazy lotniczej Incirlik w Turcji. Ugrupowanie to różniło się znacznie od typowego, przyjmowanego do walki z samolotami i rakietami skrzydlatymi. Wszystkie pododdziały rozmieszczane były sektorowo, na głównym kierunku zagrożenia. Ponadto, pododdziały te znajdowały się w odległości około 20 kilometrów za obiektem, w stosunku do najbardziej prawdopodobnego kierunku uderzenia. Odległości pomiędzy poszczególnymi elementami ugrupowania bojowego zależały od przyjętego sposobu ugrupowania oraz połączeń pomiędzy jego poszczególnymi elementami i wahały się w granicach od 2000 do 10000 metrów.

Rozwinięte w terenie baterie PATRIOT informacje o nadlatujących głowicach irackich rakiet balistycznych otrzymywały ze stanowiska dowodzenia batalionu[14]. Obsługa stacji radiolokacyjnej przechwytywała lecącą rakietę z reguły w końcowym etapie jej lotu. W celu ograniczenia czasu obserwacji przestrzeni powietrznej, obsługi systemów PATRIOT otrzymywały wstępne dane o celach, a przede wszystkim o kierunku dolotu rakiety balistycznej z satelitarnego systemu rozpoznania. Taka organizacja rozpoznania umożliwiała obsługom skupienie wysiłku na szybkim przeszukaniu odpowiednich sektorów. Z chwilą wykrycia pocisku balistycznego stacja wykrywania i naprowadzania rakiet przechodziła na automatyczne śledzenie celu oraz analizę i aproksymację trajektorii jego lotu i miejsca uderzenia. Jeśli pocisk miał razić cel w strefie odpowiedzialności zestawu, podejmowano decyzję do otwarcia ognia i zniszczenia nadlatującej głowicy na maksymalnym zasięgu. Dla zwiększenia skuteczności systemu, użyto specjalnej antybalistycznej głowicy bojowej, zawierającej nietypowe odłamki i dodatkowy radiolokator dopplerowski. Rezultaty niszczenia taktycznych pocisków balistycznych w czasie operacji wymuszania pokoju w Zatoce Perskiej przedstawiono w tabeli 1.

[14] Według źródeł amerykańskich, we wstępnej fazie operacji wymuszania pokoju, siły koalicji posiadały sześćdziesiąt systemów PATRIOT rozmieszczonych na teatrze działań.

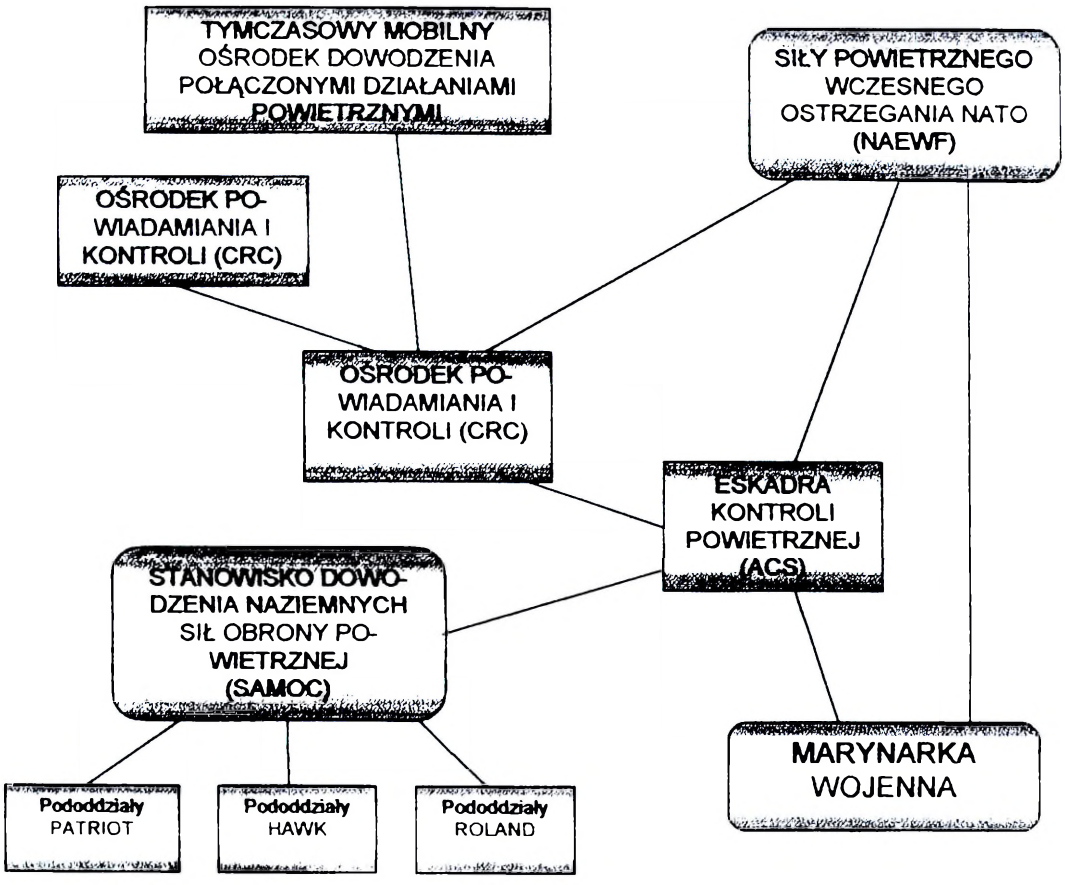
Tabela 1

Liczba wystrzelonych rakiet SCUD	Obiekty rażone przez rakiety SCUD		Liczba zniszczonych rakiet SCUD przez systemy PATRIOT	
	Celne	Niecelne	Skutecznie	Nieskutecznie
93	18	28	45	2

Doświadczenia wyniesione z działań naziemnych sił obrony powietrznej w Zatoce Perskiej dobitnie wskazują, że o ich skuteczności decydują nie tylko możliwości ogniowe użytych systemów, ale również odpowiednio zorganizowany system dowodzenia i rozpoznania. Dzięki temu możliwa była szybka reakcja i niszczenie pocisków balistycznych odpalanych przez Irakijczyków z ruchomych stanowisk ogniowych. Działania w Zatoce Perskiej wykazały także, jak wielkim zagrożeniem dla sił sojuszniczych mogą być taktyczne pociski balistyczne.

Samo przygotowanie systemu dowodzenia i kontroli naziemnych sił obrony powietrznej, przewidzianych do użycia w operacjach innych niż wojna w dużej mierze uzależnione jest od możliwości poszczególnych państw członkowskich Sojuszu. Istnieją jednak pewne elementy wspólne, które obejmują wszystkie rozwiązania. Istotę jednego z możliwych wariantów pokazano na rysunku 15. Przedstawia on rozwiązanie niemieckie, które odpowiada współczesnym wyzwaniom, związanym z użyciem naziemnych sił obrony powietrznej poza terytorium Sojuszu.

Istotnym jego elementem jest stanowisko dowodzenia wojskami rakietowymi (SAMOC). Umożliwia ono sprawowanie funkcji planistycznych i wykonawczych w dowolnym obszarze prowadzenia operacji typowo wojennych, jak i innych niż wojna. SAMOC może wykorzystywać również informacje otrzymywane z powietrznej eskadry kontroli powietrznej.



Rys. 15. System dowodzenia i łączności naziemnych jednostek sił obrony powietrznej (poza obszarem sojuszu z zastosowaniem eskadry kontroli powietrznej)

Wśród jednostek wojskowych zaangażowanych w działania w byłej Jugosławii była amerykańska 69 Brygada Artylerii Obrony Powietrznej. Jej zadaniem było:

- zapewnienie obrony (osłony) powietrznej przemieszczających się jednostek Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych;
- wspieranie działań połączonych sił;
- reagowanie na naruszanie przestrzeni powietrznej przez środki napadu powietrznego stron konfliktu;
- analizowanie sytuacji powietrznej w obszarze prowadzenia operacji wsparcia pokoju.

Do wykonania powyższych zadań brygada dysponowała następującym sprzętem bojowym:

- 10 mobilnymi zestawami przeciwlotniczymi BSFV (Bradley Stinger Fighting Vehicle);
- 15 mobilnymi zestawami Avanger;
- 11 drużynami wyposażonymi w przenośne przeciwlotnicze systemy rakietowe Stinger.

Jednostki wyposażone w systemy BSFV realizowały następujące zadania:

- osłonę przedniego rejonu manewrujących pododdziałów lądowego komponentu połączonych sił;
- wsparcie funkcjonujących elementów i innych ważnych środków walki wchodzących w skład Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych;
- osłonę sztabów i stanowisk dowodzenia tych sił.

Pododdziały wyposażone w zestawy Avanger wykonywały następujące zadania:

- kontrola przestrzeni powietrznej;
- identyfikacja statków powietrznych wykonujących loty w obszarze konfliktu;
- osłona sił pokojowych przed uderzeniami z powietrza.

Na potrzeby działających sił powietrznych (w tym ich naziemnego komponentu) w byłej Jugosławii rozwinięto system wczesnego ostrzegania. Dla uniknięcia ostrzelania własnych statków powietrznych zastosowano:

- scentralizowane dowodzenie i kontrolę;
- systemy identyfikacji „swój – obcy";
- zasady użycia środków walki (ROE);
- statusy kontroli broni (WCS).

Podczas operacji wymuszania pokoju na terenie byłej Jugosławii (w Bośni i Hercegowinie), nie odnotowano ogniowego oddziaływania jednostek naziemnych sił obrony powietrznej do celów powietrznych. Jak twierdzą eksperci z NATO, sama obecność tych sił wystarczyła do zapewnienia bezpieczeństwa pododdziałom wojsk lądowych sił pokojowych.

W razie konieczności naziemne siły obrony powietrznej mogą być zatem integralnym elementem Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Mogą one

skutecznie realizować zadania związane z osłoną ważnych elementów infrastruktury polityczno – militarnej zaangażowanych stron lub strony konfliktu oraz przede wszystkim sił połączonych, prowadzących operację o charakterze innym niż wojna, głównie przed zagrożeniem ze strony taktycznych rakiet balistycznych. Skuteczne wykonanie tych zadań zapewnia:

- właściwie zorganizowany system dowodzenia i kontroli oraz rozpoznania;
- użycie manewrowych przeciwlotniczych systemów rakietowych;
- odpowiednie przygotowanie obsług bojowych i oficerów stanowisk dowodzenia jednostek rakietowych.

3.1.2. Obrona samolotów szczególnego znaczenia (HVAA)

Prowadzenie współczesnych operacji o charakterze innym niż wojna, a szczególnie operacji wsparcia pokoju wymaga równoczesnego użycia wydzielonego lotnictwa do wielu zadań, w tym głównie myśliwskich, uderzeniowych i wspierających. Wraz z ciągle zmniejszającą się liczbą samolotów myśliwskich i uderzeniowych w siłach zbrojnych czołowych państw NATO wzrasta zapotrzebowanie na różnego rodzaju powietrzne działania wspierające. Samoloty i środki realizujące te zadania zakwalifikowano do kategorii określanej mianem szczególnego znaczenia, tzw. HVAA. Należą do nich samoloty typu: E-3A, RC-135, EC-130, EA-6B, E-8A JOINT STARS oraz samoloty tankowania w powietrzu. We współczesnych działaniach powietrznych ze względu na ich znaczenie, będą one w pierwszej kolejności obiektem uderzeń ze strony przeciwnika (w działaniach innych niż wojna – strony lub stron konfliktu). Zatem celem obrony lotnictwa o szczególnego znaczenia (HVAA) jest:

- Zapewnienie im bezpieczeństwa zarówno podczas wykonywania zadania, jak i w czasie wyjścia spod uderzenia (uniknięcie zagrożenia - tzw. wycofanie taktyczne).
- Wykrycie, zidentyfikowanie i zaatakowanie wszelkich zagrażających im środków napadu powietrznego.

Podczas operacji innych niż wojna (np. operacji wsparcia pokoju) zakłada się, że największe zagrożenie dla lotnictwa o szczególnym znaczeniu, stanowią samoloty myśliwskie i przeciwlotnicze zestawy rakietowe przeciwnika. Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że do zaatakowania statków powietrznych szczególnego znaczenia przeciwnik użyje najlepiej do tego przystosowanych samolotów myśliwskich. Zatem będą to myśliwce dysponujące możliwością wykrywania i zwalczania

celów na tle ziemi. Celem takich działań przeciwnika będzie zniszczenie środków powietrznych szczególnego znaczenia lub zmuszenie ich do przerwania wykonywania zadania, w dogodnym dla przeciwnika przedziale czasowym.

Atak może być przeprowadzony według kilku scenariuszy (wariantów), różniących się przede wszystkim wysokościami, z jakich będą wykonywane uderzenia. Pierwszy z nich zakłada dolot samolotów myśliwskich przeciwnika na bardzo małej wysokości z wyłączonymi lub pozostającymi na czuwaniu (bez emisji energii elektromagnetycznej) stacjami radiolokacyjnymi. Następnie wykonanie gwałtownego naboru wysokości, namierzenie celu (HVAA) i odpalenie kierowanych pocisków rakietowych klasy „powietrze – powietrze" krótkiego zasięgu.

Drugi scenariusz zakłada wykonanie ataku przez przeciwnika z dużej wysokości, z bardzo dużą prędkością. Może on nastąpić nawet z wysokości 20 000 metrów z prędkością około 2 Ma. W tym wariancie przeciwnik będzie stosował kierowane pociski rakietowe dużego lub średniego zasięgu, odpalane z maksymalnej odległości.

Inny z możliwych wariantów ataku przewiduje użycie dużej liczby samolotów myśliwskich z kilku różnych kierunków. Tego typu działanie zmusza stronę broniącą HVAA do rozproszenia wysiłku, co w konsekwencji stwarza przeciwnikowi dogodną sytuację do zniszczenia tego środka. Ponadto, zakłada się, że przeciwnik jednocześnie będzie realizował szereg przedsięwzięć związanych z maskowaniem, pozorowaniem oraz dezinformowaniem. Ich celem jest zmylenie sił obrony powietrznej, co do rzeczywistego obiektu uderzenia.

Dużym zagrożeniem dla powietrznych środków szczególnego znaczenia (HVAA) mogą być także nowoczesne przeciwlotnicze zestawy rakietowe dalekiego zasięgu. Planując zatem strefy ich użycia (HVAA), powinno uwzględniać się zagrożenie ze strony naziemnych sił obrony powietrznej.

Wśród statków powietrznych specjalnego znaczenia najważniejszą rolę odgrywają samoloty E-3 oraz E-8, dlatego zawsze są one przedmiotem szczególnie starannej osłony. W sytuacji, kiedy nie występuje bezpośrednie zagrożenie ze strony przeciwnika powietrznego, samoloty HVAA realizując przydzielone im zadania, nie są zobligowane do wykonywania ściśle określonych manewrów. Trasa ich lotu powinna mieścić się w przydzielonej im strefie działań (Restricted Operation Zone – ROZ). Natomiast, z chwilą wystąpienia bezpośredniego zagrożenia samoloty HVAA zostają wycofane ze strefy, zgodnie z opracowanym wcześniej planem, ujmującym sposoby i manewry tak zwanego wycofania taktycznego. W takiej sytuacji samolotom myśliw-

skim osłony należy zapewnić pełną swobodę działania w przestrzeni powietrznej, która jest niezbędna do realizacji określonych manewrów taktycznych oraz użycia kierowanych pocisków rakietowych klasy „powietrze – powietrze".

W pierwszym okresie działań innych niż wojna siły powietrzne mogą wykorzystywać jedynie niewielką liczbę samolotów HVAA. W takiej sytuacji przydziela się im ściśle określone trasy, w obrębie zastrzeżonych stref działań (ROZ). Samoloty myśliwskie natomiast powinny znajdować się w strefach dyżurowania pomiędzy zastrzeżonymi strefami działań, a najbardziej prawdopodobnym kierunkiem spodziewanego zagrożenia. Pełne wykorzystanie możliwości taktyczno - technicznych samolotów HVAA i ich specjalistycznego wyposażenia narzuca ich załogom dużą elastyczność w doborze trasy lotu, sposobu dyżurowania oraz wysokości lotu. Optymalne zatem wykorzystanie możliwości samolotu E-3 w strefie ROZ, wymaga uwzględnienia w procesie planowania następujących czynników:

- pożądanej (wymaganej) strefy wykrywania;
- warunków geograficznych, wpływających na zasięg strefy wykrywania;
- ograniczeń politycznych;
- „poziomu ryzyka" określanego w oparciu o ocenę ewentualnych zagrożeń, ważności zadania i dostępnych środków osłony (samoloty myśliwskie i PZR);
- obowiązujących zasad kontroli przestrzeni powietrznej;
- położenia aktywnych stref użycia lotnictwa i przeciwlotniczych zestawów rakietowych (FEZ i MEZ).

Doświadczenia z dotychczasowego użycia samolotów E-3 wskazują, że dla osiągnięcia optymalnej efektywności pracy pokładowych urządzeń specjalnych najlepsza jest tzw. trasa przypadkowa w ograniczonej strefie działań o wymiarach 140 – 180 kilometrów.

Samoloty rozpoznania elektronicznego chcąc skutecznie wykonywać postawione im zadania bojowe, muszą mieć zapewnioną pełną swobodę działania w przestrzeni powietrznej. Czasami mogą to być przeloty równoległe do przedniego skraju wojsk na całej długości linii styczności bojowej (wzdłuż strefy zdemilitaryzowanej).

Z kolei samoloty tankowania w powietrzu zazwyczaj operują w wyznaczonych, ściśle określonych strefach tankowania (AARROZ). Prowadzenie działań powietrznych na szeroką skalę wymaga zaangażowania dużej ilości samolotów tankowania i inych HVAA działających nad stosunkowo rozległym obszarem.

Osłonę środków powietrznych o szczególnym znaczeniu (HVAA) planuje się przy założeniu, że będą one działały w wyznaczonych im obszarach lub w precyzyjnie określonych strefach (ROZ). W sytuacji, gdy załogi samolotów HVAA realizują zadanie o szczególnym znaczeniu dla przebiegu operacji, bardzo często muszą wykonywać długotrwałe przeloty równolegle do linii styczności bojowej lub loty po trudnej do przewidzenia trasie nad rozległym obszarem. Najlepszym wówczas sposobem ich osłony jest wymiatanie lub tzw. „zapora".

Mimo, że w dotychczasowych operacjach o charakterze innym niż wojna nie odnotowano uderzeń na samoloty HVAA, to zapewnienie im osłony jest zawsze przedmiotem szczególnej troski dowódców sił powietrznych. Przedsięwzięcia związane z obroną samolotów HVAA są starannie planowane i szczegółowo, ale i elastycznie, realizowane. Obrona własnych sił jest bowiem jedną z podstawowych reguł obowiązujących w operacjach innych niż wojna. Znajduje ona odzwierciedlenie, między innymi, w osłonie samolotów HVAA, które są zbyt cenne, aby niepotrzebnie narażane były na zniszczenie.

3.2. Działania ofensywne

Ofensywne użycie sił powietrznych w działaniach o charakterze innym niż wojna przewiduje się głównie w operacjach wymuszania pokoju. Celem tych działań jest pomniejszenie potencjału bojowego przeciwnika (stron lub strony konfliktu), poprzez niszczenie jego sił i środków na ziemi. Działania sił powietrznych w ramach ofensywnego zwalczania lotnictwa przeciwnika muszą być wszechstronnie zabezpieczone. Celem tego zabezpieczenia jest zapewnienie bezpieczeństwa własnym samolotom oraz wyrządzenie jak najmniejszych szkód wśród ludności cywilnej.

W działaniach ofensywnych siły powietrzne mogą wykonywać:

- lotnicze uderzenia na lotniska (Airfield Attack);
- osłonę lotnictwa uderzeniowego realizowanego sposobem wymiatania (Fighter Sweep) lub towarzyszenia (Air Escort);
- lotniczą izolację rejonu działań bojowych.

Uderzenia na lotniska, których celem jest zmniejszenie potencjału sił powietrznych przeciwnika (stron lub strony konfliktu) mogących stanowić zagrożenie dla Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych lub innych sił interwencyjnych są i będą wykonywane za pomocą środków konwencjonalnych przez samoloty uderze-

niowe. W przeciwieństwie do działań bojowych na dużą skalę (równoznacznych z działaniami wojennymi) nie przewiduje się wykonania uderzeń na lotniska pociskami balistycznymi i rakietami samosterującymi. Regułą jest, że w pierwszej kolejności są niszczone lub blokowane te lotniska, z których siłom powietrznym zagraża największe niebezpieczeństwo. Dowodem potwierdzającym prawdziwość tej tezy był między innymi atak na lotnisko Udbina, w kontrolowanej przez Serbów części Chorwacji, które według oceny dowódcy operacji stanowiło stałe zagrożenie dla powietrznego komponentu sił pokojowych. Uderzenie to przeprowadzone zostało, z upoważnienia Rady Północnoatlantyckiej i Rezolucji 958 Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych. W oficjalnym komunikacie podano, że nalot był odpowiedzią na wykonywane ataki z tego lotniska na cele położone w rejonie Bihaca. Z kolei w konflikcie o Kosowo wykonano znacznie więcej uderzeń na lotniska, w porównaniu do wcześniejszych operacji prowadzonych w byłej Jugosławii. Jak wskazują oficjalne oświadczenia w wyniku tych ataków zniszczono na ziemi znacznie więcej samolotów niż w powietrzu. Lotniska były jednym z najczęściej atakowanych obiektów w tym konflikcie (załącznik 7). Dzięki temu uniknięto niepotrzebnych strat wśród personelu latającego, które mogłyby wystąpić w wyniku walk powietrznych.

W ramach działań ofensywnych przewiduje się osłonę lotnictwa uderzeniowego oraz transportowego, która może być realizowana poprzez wymiatanie lub bezpośrednie towarzyszenie. Wymiatanie może być prowadzone zarówno przed, jak i w trakcie wykonywania uderzeń lotniczych przez siły powietrzne NATO (koalicji, Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych lub sił pokojowych Organizacji Narodów Zjednoczonych). Działania te skierowane są przeciwko wszelkim aparatom latającym zagrażającym grupom uderzeniowym własnego lotnictwa, znajdującym się nad terytorium konfliktu (w obszarze prowadzenia operacji innej niż wojna). Wymiatanie polega na oczyszczaniu przestrzeni powietrznej poprzez wykrywanie i niszczenie celów powietrznych w nakazanym przedziale czasu, w pasie przelotu własnych grup samolotów bojowych lub transportowych. Zadaniem lotnictwa myśliwskiego jest więc zapewnienie samolotom uderzeniowym lub transportowym bezpiecznego dolotu do celu.

W ramach bezpośredniego towarzyszenia, lotnictwo myśliwskie wykonuje lot we wspólnym ugrupowaniu z samolotami uderzeniowymi i osłania je przed atakami lotnictwa myśliwskiego zwaśnionych stron lub strony konfliktu (sporu). W przypadku, gdy sama obecność samolotów myśliwskich sił pokojowych nie jest dla nich wystar-

czającym czynnikiem odstraszającym, to może dojść do ostrzelania samolotów przeciwnika. Decyzje w tym zakresie podejmuje jednak nie pilot a posiadający stosowne uprawnienia dowódca Ośrodka Działań Powietrznych (AOC) lub CAOC. Sposób zachowania się w takich sytuacjach jest ściśle określony przez reguły (ustalenia) użycia siły (ROE).

Lotnicza izolacja rejonu działań bojowych dotyczy działalności sił powietrznych, mającej na celu zwalczanie potencjału bojowego przeciwnika na ziemi. Tego rodzaju działania nie wymagają ścisłej koordynacji z innymi komponentami zaangażowanymi w operację inną niż wojna[15]. Celem izolacji rejonu działań bojowych jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia operacji przez komponent lądowy Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF).

W konfliktach bałkańskich na przykład, przeciwstawienie się Serbów Bośniackich naciskom dyplomatycznym wyeliminowane zostało poprzez bombardowanie dróg zaopatrzenia i magazynów wojskowych, w ciągu około trzech tygodni. Obiekty te dla Serbów miały strategiczne wręcz znaczenie, ponieważ na nich opierali osiągnięcie swych celów politycznych. Uderzenia na wspomniane obiekty wykonały samoloty typu F – 16, Harrier oraz Jaguar. Wiele misji realizowanych przez siły powietrzne w ramach izolacji rejonu działań w Kosowie, ukierunkowanych było na niszczenie mostów na Dunaju i innych mniejszych rzekach. Jest to więc klasyczny przykład izolacji rejonu działań w operacjach innych niż wojna, gdzie osiągnięcie celu działań nie musi być koniecznie związane z zabijaniem. Bezpośrednie działania lotnictwa NATO przeciwko nieustępliwym Serbom Bośniackim było dowodem na to, że możliwości sił powietrznych wybiegają daleko poza możliwości komponentu wojsk lądowych, działających w operacjach o charakterze innym niż wojna.

3.3. Wsparcie lotnicze komponentu lądowego

Działania powietrzno – lądowe według dokumentów doktrynalnych NATO, stanowią podstawowy wymiar współczesnej walki zbrojnej oraz działań o charakterze innym niż wojna. Działania te obejmują między innymi bezpośrednie wsparcie lotnicze oraz izolację pola walki.

W ogólnym znaczeniu bezpośrednie wsparcie lotnicze jest działaniem lotnictwa w taktycznej strefie działań bojowych, najczęściej w bezpośredniej styczności

[15] Wynika to z położenia obiektów uderzeń w stosunku do rozmieszczenia (ugrupowania) komponentu lądowego Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF).

wojsk. W typowych działaniach wojennych (zgodnych z artykułem V Traktatu Północnoatlantyckiego) 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.

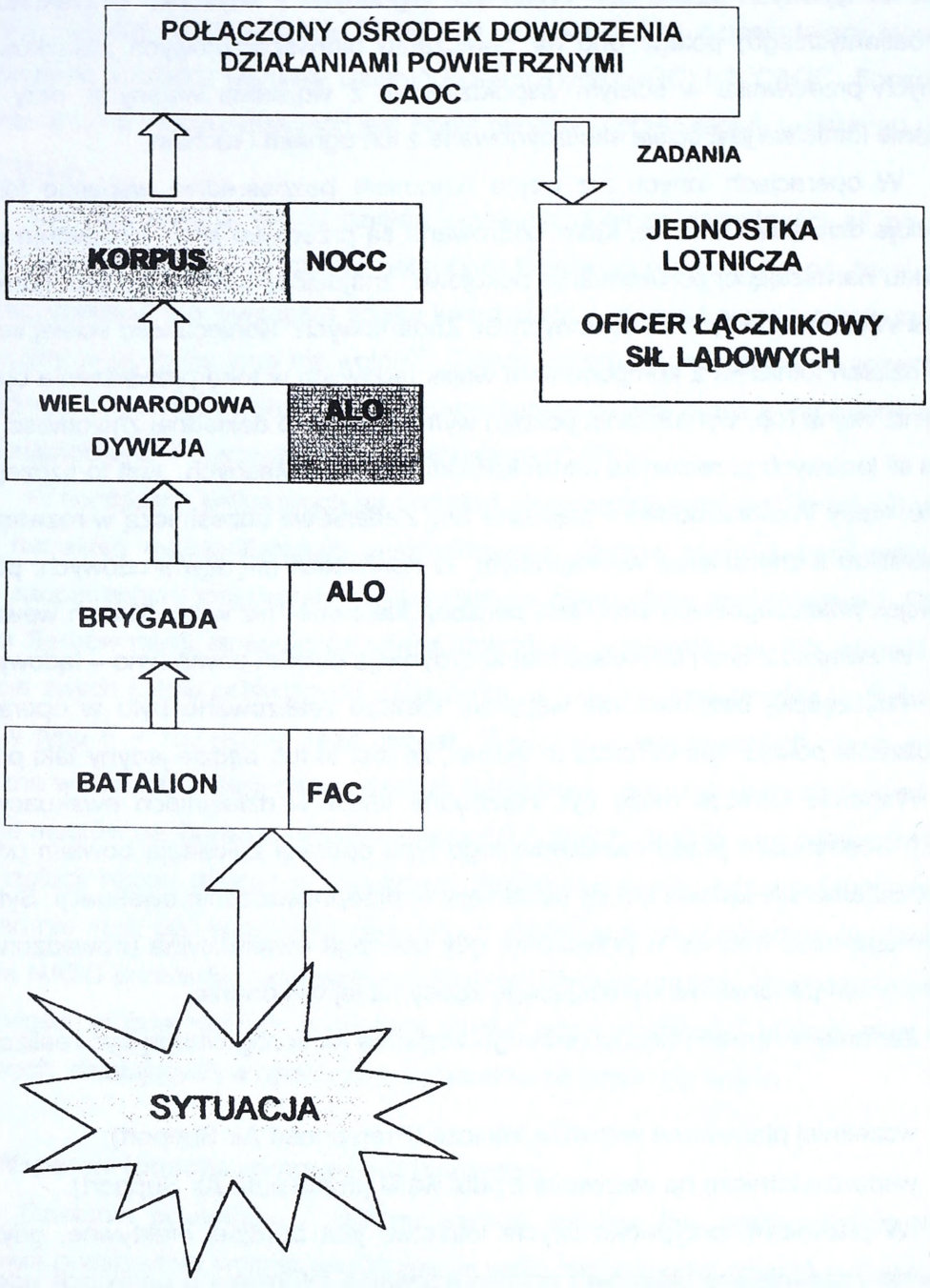
W operacjach innych niż wojna natomiast bezpośrednie wsparcie lotnicze obejmuje działania lotnictwa, które skierowane są przeciwko siłom i obiektom strony konfliktu naruszającej porozumienie pokojowe, znajdującym się w bezpośredniej bliskości Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Konieczność ścisłej koordynacji działań lotnictwa z komponentem wojsk lądowych w toku prowadzenia operacji innej niż wojna (np. wymuszania pokoju) wymaga bardzo dokładnej znajomości położenia sił lądowych przeciwnika (stron konfliktu) oraz sił własnych. Jest to szczególnie trudne, kiedy Wielonarodowe Połączone Siły Zadaniowe uczestniczą w rozwiązywaniu konfliktu o charakterze wewnętrznym. W konfliktach międzynarodowych, położenie wojsk poszczególnych stron jest bardziej „klarowne" niż w konfliktach wewnętrznych. W związku z tym i łatwiejsza jest koordynacja działań powietrzno – lądowych.

Najczęściej bezpośrednie wsparcie lotnicze realizowane było w operacjach wymuszania pokoju. Nie oznacza to jednak, że jest to lub będzie jedyny taki przypadek. Wsparcie lotnicze może być niezbędne także w działaniach ewakuacyjnych (NOE). Scenariusze przeprowadzenia tego typu operacji zakładają bowiem uderzenia lotnicze na siły lądowe strony utrudniającej przeprowadzenie ewakuacji. Sytuacje takie mogą mieć miejsce w przypadku, gdy operacja ewakuacyjna prowadzona jest na terytorium państwa nie wyrażającego zgody na jej wykonanie.

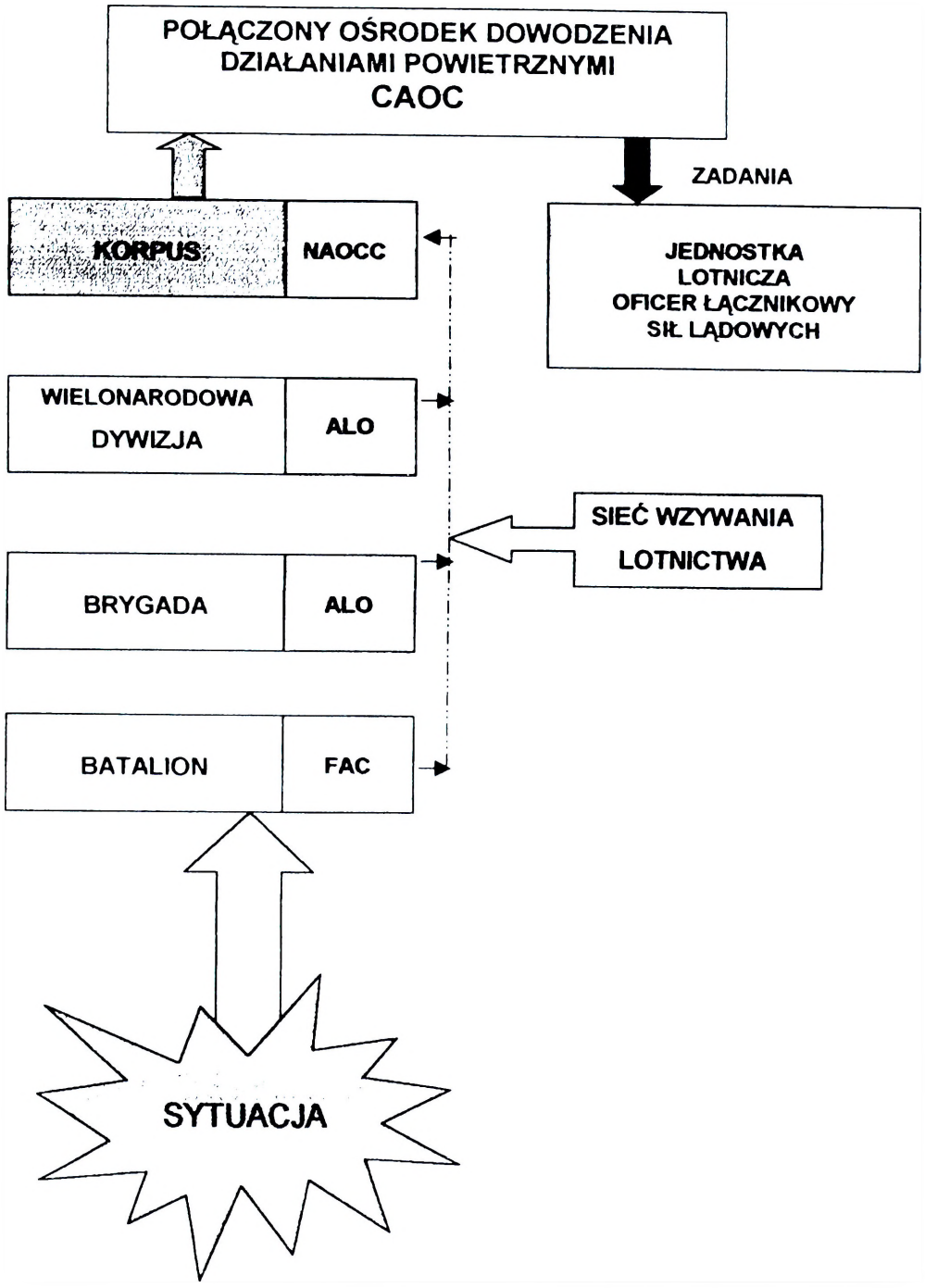
Zadania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego mogą być realizowane jako:

- wcześniej planowane wsparcie lotnicze (Preplanned Air Support);
- wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki (Immediate Air Support).

W pierwszym przypadku użycie lotnictwa jest bardziej efektywne, gdyż pozwala na wcześniejsze zebranie i przeanalizowanie informacji o obiektach uderzeń, dobór odpowiednich sił i środków rażenia do realizacji zadań, a także lepsze przygotowanie załóg, co szczególnie w operacjach innych niż wojna może zwiększyć efektywność ich działania (rys.16).



Rys.16. Obieg informacji między organami dowodzenia lotnictwem taktycznym przy wykonywaniu lotów wcześniej zaplanowanych w Bośni i Hercegowinie.



Rys.17. Obieg informacji między organami dowodzenia lotnictwem taktycznym przy wykonywania lotów na wezwanie z pola walki przez SFOR.

Natomiast bezpośrednie wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki obejmuje te działania, które wynikają z rozwoju sytuacji operacyjno – taktycznej w obszarze prowadzenia operacji innej niż wojna (np. wymuszania pokoju) i w związku z tym, nie mogą być wcześniej planowane. Zadania na wezwanie z pola walki mogą być realizowane z położenia dyżurowania na lotnisku lub z dyżurowania w powietrzu[16]. Optymalny czas wykonania zadania na wezwanie z pola walki wynosi około 30 minut od momentu zgłoszenia zapotrzebowania. Tak więc, w tym przypadku niemożliwy jest dobór najbardziej skutecznych środków rażenia oraz opracowanie szczegółowego planu uderzeń (rys.17).

Działania takie nie są zatem najbardziej efektywnym sposobem wykorzystywania lotnictwa do wsparcia komponentu lądowego sił połączonych w operacjach innych niż wojna. Ilość zaangażowanych sił lotnictwa w tego rodzaju działaniach zależała będzie od typu (kategorii) prowadzonej operacji, możliwości przeciwdziałania ze strony państw zaangażowanych w konflikt oraz koncepcji prowadzenia działań przez dowódcę Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych.

Istotnym problemem jest również zabezpieczenie bezpośredniego naprowadzania samolotów myśliwsko – bombowych na wybrane do ataku cele. W tego typu działaniach istotną rolę odgrywają grupy dowodzenia lotnictwem taktycznym, a szczególnie oficerowie naprowadzania lotnictwa[17].

W obowiązujących dokumentach NATO wyróżnia się trzy sposoby naprowadzania w siłach powietrznych NATO:

- naprowadzanie bezpośrednie;
- naprowadzanie pośrednie;
- naprowadzanie awaryjne.

Pierwszy sposób, znajduje zastosowanie wtedy, gdy oficer naprowadzania widzi zarówno własne samoloty, jak i obiekt uderzeń. Ponadto, musi mieć zapewnioną niezawodną łączność z naprowadzanymi samolotami. Zasadniczym zadaniem oficera naprowadzania jest skierowanie samolotu w miejsce, z którego załoga może wykryć cel oraz jego oznaczenie. Oficer naprowadzania ma również obowiązek podania dowódcy naprowadzanej grupy informacje dotyczące aktualnego położenia obiektu będącego przedmiotem ataku oraz obrony powietrznej przeciwnika (stron lub strony

[16] W wyjątkowych sytuacjach wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki może być wykonywane przez grupy lotnictwa, którym zmieniono zadanie w powietrzu (Air diversion).
[17] Zadania grup dowodzenia lotnictwem oraz oficerów naprowadzania przedstawiono w załączniku 2.

konfliktu). Jeżeli w rejonie obiektu zmieniają się warunki atmosferyczne, to także powinien powiadomić o tym dowódcę grupy.

Drugi sposób naprowadzania - naprowadzanie pośrednie jest stosowany wówczas, gdy niemożliwe jest naprowadzanie bezpośrednie. Podstawowymi kryteriami, umożliwiającymi naprowadzanie pośrednie są:

- odległość obiektu uderzenia od komponentu lądowego Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych;
- łatwość jego rozpoznania i stopień ryzyka.

Naprowadzanie pośrednie jest najczęściej stosowane w przypadku uderzeń lotniczych ze średnich i dużych wysokości lub z użyciem środków rażenia klasy „stand – off". Może być ono również stosowane w przypadku realizacji zadań w nocy. Sytuacja taka miała miejsce praktycznie przez cały czas trwania kampanii powietrznej w Kosowie. Wynikało to głównie z faktu, że misja zniszczenia lub przynajmniej obezwładnienia obrony powietrznej Federacyjnej Republiki Jugosławii, wbrew oficjalnym doniesieniom prasowym, nie przyniosła zakładanych rezultatów. Dlatego dowódca komponentu powietrznego sił połączonych zakazał wykonywania wszelkich lotów poniżej 5000 metrów.

Naprowadzanie awaryjne jest realizowane jedynie w szczególnych przypadkach. Jednym z nich jest sytuacja, kiedy naprowadzanie realizuje osoba nie będąca wyszkolonym oficerem naprowadzania lotnictwa. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo wspieranego komponentu lądowego ponosi wówczas jego dowódca. Inną możliwością naprowadzania awaryjnego jest bezpośrednie wsparcie lotnicze bez naprowadzania. W takich sytuacjach muszą być uzgodnione, przez dowódcę komponentu lotniczego i lądowego, stosowne procedury zapewniające bezpieczeństwo własnym wojskom lądowym. Również w tym przypadku odpowiedzialność za bezpieczeństwo wspieranych sił spoczywa na dowódcy lądowym.

Oficerowie naprowadzania 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 o położeniu wojsk własnych. Obowiązkowo, jak podkreśla się w podręcznikach NATO, powinni znać również możliwości (charakterystyki) wszystkich środków rażenia będących na uzbrojeniu sił powietrznych Sojuszu. Znając celność rażenia tych środków, oficerowie naprowadzania mogą zapewnić bezpieczeństwo własnym siłom oraz uniknąć niepotrzebnych zniszczeń w środowisku cywilnym, które

z reguły jest najbardziej pokrzywdzone w działań wojennych. Natomiast w operacjach innych niż wojna za wszelką cenę dąży się do tego, aby ich uniknąć lub co najmniej ograniczyć. Użycie systemu GPS przez oficerów naprowadzania lotnictwa oraz załogi samolotów zwiększa prawdopodobieństwo wykrycia celu oraz dokładność użycia uzbrojenia. Na wielu samolotach dokładne współrzędne geograficzne celu z GPS dostarczane przez oficerów naprowadzania pozwolą im na szybką wzrokową identyfikację celu oraz za pomocą specjalnych urządzeń (np. FLIR lub radaru pokładowego).

Nie ma więc jednej koncepcji naprowadzania lotnictwa. Państwa członkowskie NATO reprezentują różne podejście w tym zakresie. Najbardziej racjonalne stanowisko zajmują Niemcy i Stany Zjednoczone, które stanowiska oficerów naprowadzania lotnictwa obsadzają personelem z sił powietrznych[18]. Wszystkie kraje członkowskie NATO mają oficerów naprowadzania lotnictwa, działających na ziemi w składzie pierwszorzutowych batalionów piechoty (lub innych, np. pancernych). Natomiast Belgia, Kanada, Dania, Holandia, Wielka Brytania oraz Stany Zjednoczone posiadają również oficerów realizujących zadania z powietrza. Występują zatem dwa rodzaje oficerów naprowadzania lotnictwa.

Naziemny oficer naprowadzania lotnictwa (FAC), jak już wspomniano, działa w pierwszorzutowym batalionie, z reguły jak najbliżej linii styczności bojowej wojsk. Jego stanowisko znajduje się w lekko opancerzonym pojeździe. Do dyspozycji posiada radiostację (VHF, UKF i HF) oraz kierowcę, który jest również radiooperatorem. Oficer naprowadzania może kontrolować przebieg misji pośrednio lub bezpośrednio. Poważnym ograniczeniem, ze względu na ukształtowanie terenu oraz sytuację taktyczną są: zasięg widzialności oraz swoboda przemieszczania. Oficer naprowadzania powinien więc mieć ciągły nasłuch batalionowej sieci łączności, a tym samym posiadać aktualne informacje o sytuacji komponentu lądowego Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Zdaniem ekspertów z NATO, oficer naprowadzania lotnictwem powinien być najlepszym źródłem informacji dla załóg samolotów wykonujących bezpośrednie wsparcie lotnicze na korzyść wojsk lądowych. Nie mniej jednak uwzględnia się, że jest on bardzo podatny na uderzenia zarówno ogniowych środków rażenia jak i środków elektronicznych przeciwnika.

[18] Natomiast Belgia, Kanada, Dania, Holandia oraz Wielka Brytania do naprowadzania lotnictwa wykorzystują personel z wojsk lądowych.

Funkcjonowanie w powietrzu oficerów naprowadzania lotnictwa posiada wiele zalet, szczególnie w zakresie realizacji zadań bezpośredniego wsparcia lotniczego komponentu lądowego w działaniach innych niż wojna. Naprowadzanie i koordynacja uderzeń z samolotu umożliwia zajęcie dogodnej pozycji i obserwację celu z takiej samej perspektywy jak załogi samolotów uderzeniowych. Działanie z powietrza ułatwia również utrzymanie łączności z załogami.

Jednym z wielu przykładów ofensywnego użycia sił powietrznych była operacja wymuszania pokoju realizowana w celu niesienia pomocy humanitarnej przez siły pokojowe ONZ w Somalii. W dniu 12 czerwca 1993 roku do ataku na trzy składy amunicji, ośrodki łączności i stację radiową w Mogadiszu, znajdujących się pod kontrolą oddziałów SNA wystartowały z lotniskowca „WASP" trzy samoloty AC – 130H Spectre i kilka śmigłowców Super Cobra z Sił Powietrznych Operacji Specjalnych. Amerykanie świadomie wybrali do tego zadania środki wyposażone w celowniki laserowe, aby uniknąć strat wśród ludności cywilnej. Bombardowanie wyznaczonych obiektów zakończyło się sukcesem, gdyż większość z nich została zniszczona. Z kolei w nocy 16 czerwca wojska ONZ po raz pierwszy zaatakowały kwaterę generała Aidida w stolicy. Najpierw zbombardowały ją amerykańskie samoloty AC – 130H i śmigłowce. Następnie ruszyło natarcie marokańskiej, włoskiej oraz pakistańskiej piechoty wspieranych przez oddział francuski. Ogólnie akcja ta zakończyła się niepowodzeniem, gdyż nie ujęto generała Aidida. Nie wynikało to jednak z winy sił powietrznych, czy komponentu wojsk lądowych. Kwatera zajęta przez Pakistańczyków okazała się po prostu pusta. Ponadto, zaangażowanie się sił pokojowych w akcję zbrojną wywołało gwałtowny sprzeciw wielu państw domagających się wycofania wojsk z Somalii.

Innym przykładem jest wsparcie lądowego komponentu sił pokojowych (UNPROFOR) przez siły powietrzne NATO, we wczesnej fazie konfliktu w byłej Jugosławii. W dniach 11 i 12 kwietnia 1994 roku, na żądanie dowództwa UNPROFOR lotnictwo Sojuszu realizowało zadania związane z bezpośrednim wsparciem. Ataki te przeprowadzono w celu niedopuszczenia do zajęcia przez wojska stron konfliktu, ustanowionej przez Radę Bezpieczeństwa ONZ strefy bezpieczeństwa w miejscowości Goražde.

Izolacja pola walki obejmuje działania sił powietrznych przeciw naziemnym (nawodnym) obiektom położonym w głębi strefy taktycznej oraz w bliskiej strefie operacyjnej. Jej celem jest izolowanie pierwszorzutowych sił stron (strony konfliktu) za-

angażowanych w walkę (lub przygotowanych do walki). Od wzmocnienia i zaopatrzenia oraz ograniczenie ich możliwości manewrowych. W przypadku wykonywania tego typu misji w obszarze koordynacji wsparcia ogniowego wszelkie działania muszą być uzgodnione przez dowódców komponentów: lądowego i powietrznego połączonych sił. Koordynacja działań powinna mieć miejsce zarówno na etapie planowania, jak i ich wykonania.

Wykonanie zadań w zakresie izolacji pola walki może odbywać się podobnie jak w przypadku bezpośredniego wsparcia lotniczego, w formie: wylotów zawczasu zaplanowanych, wylotów na wezwanie z pola walki oraz samodzielnego poszukiwania i zwalczania celów. Wyloty wcześniej zaplanowane skierowane są głównie przeciwko stacjonarnym obiektom lub celom mało mobilnym. Wyloty na wezwanie z pola walki są wykonywane w „sytuacjach alarmowych", wynikających z potrzeby użycia lotnictwa w konkretnej sytuacji, w jak najkrótszym czasie. Samodzielne poszukiwanie i zwalczanie celów polega na wykryciu przez załogi samolotów dodatkowych celów w przydzielonych im rejonach lub znajdujących się na wyznaczonych do rozpoznania szlakach komunikacyjnych. Ta forma działań stosowana jest jedynie w wyjątkowych sytuacjach.

W czasie operacji o charakterze innym niż wojna izolacja rejonu działań bojowych ma na celu przede wszystkim zmuszenie przeciwnika do zaniechania nieakceptowanego przez społeczność międzynarodową działania. Istotne znaczenie ma także zniszczenie jego (ich) systemu dowodzenia i kontroli (Command and Control) oraz linii komunikacyjnych. Zadania te mogą być także wykonywane w celu wymuszenia na stronach (lub stronie) konfliktu podjęcia rozmów pokojowych i zaprzestanie działań militarnych. Jednym z ważniejszych wymogów jest zminimalizowanie strat po obu stronach konfliktu.

Zadania w ramach izolacji pola walki mogą być wykonywane z dyżurowania z powietrza lub na ziemi. W pierwszym przypadku samolot znajduje się w powietrzu nad wyznaczonym punktem i oczekuje na przydział celu. Sposób ten pozwala zabezpieczyć ich wykonanie w jak najkrótszym (minimalnym) czasie. Jednakże ze względu na wysiłek personelu latającego oraz duże zużycie sprzętu jest nieekonomiczny i mniej efektywny w porównaniu z innymi sposobami. Natomiast w przypadku działania z położenia dyżurowania na ziemi, samoloty myśliwsko – bombowe (szturmowe) utrzymywane są w określonym stanie gotowości do startu. Stopień gotowości samolotu dyżurującego określany jest w zależności od czasu liczonego w minutach,

po którym musi znaleźć się w powietrzu. W związku z tym samolot powinien być uzbrojony i gotowy do lotu. Załoga natomiast powinna znajdować się w kabinie lub w pobliżu miejsca stania samolotu.

W dotychczasowych operacjach o charakterze innym niż wojna siły powietrzne wielokrotnie wykonywały zadania na rzecz (korzyść) komponentu lądowego połączonych sił. Zakres ich użycia był różny i uwarunkowany głównie sytuacją w obszarze konfliktu. Można przyjąć, że wsparcie lotnicze jednostek lądowych sił pokojowych realizowane jest głównie w działaniach związanych z wymuszaniem pokoju. Jak podkreślają eksperci z sił powietrznych NATO, należy wówczas za wszelką ceną dążyć do minimalizowania strat wśród ludności cywilnej wykonując uderzenia tylko na te obiekty, których zniszczenie lub obezwładnienie rzeczywiście może zapewnić osiągnięcie zakładanych celów operacji. Ponadto, uderzenia te powinny być wykonywane z użyciem środków precyzyjnego rażenia.

Standardem w operacjach innych niż wojna staje się użycie broni precyzyjnego rażenia. Dysponowanie najnowocześniejszą techniką i bronią pozwalającą precyzyjnie niszczyć cele punktowe otwiera nowe możliwości zarówno przed dowódcami wojskowymi, jak i przed decydentami politycznymi. W konflikcie, w Zatoce Perskiej jedynie 10% stanowiła broń precyzyjna. Natomiast w Kosowie liczba ta wzrosła do 80%. Zakłada się, że w przyszłości wartość ta zwiększy się jeszcze bardziej.

3.4. Rozpoznanie powietrzne

Rozpoznanie powietrzne (taktyczne) – realizuje się by *zdobyć informacje rozpoznawcze, poprzez obserwację wzrokową lub stosowanie aparatury rozpoznawczej z wykorzystaniem statków powietrznych*. Jego celem jest zapewnienie terminowych i dokładnych informacji o położeniu wojsk stron konfliktu, ich składu, dokonywanych przemieszczeń (manewru) oraz monitorowanie rezultatów własnych działań.

W dotychczasowych operacjach innych niż wojna rozpoznanie było jednym z podstawowych i najczęściej realizowanych misji przez siły powietrzne koalicji i NATO. W Zatoce Perskiej rozpoznanie powietrzne prowadzone przez siły powietrzne koalicji w pierwszym etapie konfliktu, miało na celu stworzenie pełnego obrazu sytuacji elektronicznej oraz lokalizacji środków radiowych i elektronicznych Iraku. Do realizacji tego zadania wykorzystano samoloty rozpoznania elektronicznego RC – 135 „Rivet Joint", TR – 1A, U – 2, Nimrod i EC – 160 „Gabriel", które mogły zapewnić komplek-

sowe rozpoznanie przesyłając za pomocą satelity dane w czasie rzeczywistym na stanowiska dowodzenia sił sprzymierzonych.

Samoloty rozpoznania elektronicznego wykonywały zadania ze stref dyżurowania wzdłuż granicy iracko – saudyjskiej oraz iracko – tureckiej, w odległości około 100 kilometrów od tych granic i zasięgiem swym obejmowały całe terytorium Iraku. Główny wysiłek tych działań skierowany był na zbieranie danych niezbędnych do planowania walki elektronicznej.

Z kolei w drugim etapie samoloty rozpoznawcze realizowały zadania na rzecz operacji powietrznej, koncentrując główny wysiłek na:

- południowym zgrupowaniu wojsk irackich;
- miejscach rozmieszczenia stanowisk startowych rakiet SCUD i rakiet przeciwlotniczych;
- stanowiskach dowodzenia oraz ośrodkach i posterunkach kierowania obroną powietrzną i przeciwlotniczą;
- składach broni chemicznej i ośrodkach badań jądrowych;
- ważniejszych obiektach infrastruktury ekonomiczno - politycznej oraz rezultatach działania własnego lotnictwa na obiekty położone w Kuwejcie i Iraku.

Samoloty rozpoznawcze koalicji nieustannie patrolowały terytorium Iraku i za pomocą pokładowych czujników termalnych FLIR wykrywały wszelkie zmiany temperatury, występujące na powierzchni ziemi, identyfikując w ten sposób poszukiwane obiekty. W czasie nalotów wystąpiło zwiększone zapotrzebowanie na informację o dużym stopniu szczegółowości. Informacje te były niezbędne dla grup uderzeniowych.

W trzecim etapie, rozpoznanie powietrzne ukierunkowane było na rzecz wojsk lądowych, które przygotowywały się do działań ofensywnych. Główny wysiłek rozpoznania skoncentrowany był na śledzeniu ruchów wojsk oraz wykrywaniu odwodów przeciwnika. Zadania te realizowano wykorzystując samoloty systemu JOINT STARS. Samoloty te wyposażone były w aparaturę łączności systemu JTIDS (Połączony System Rozdziału Informacji Taktycznej), dzięki czemu miały bezpośrednią łączność z samolotami AWACS, z Ośrodkiem Dowodzenia Lotnictwem Taktycznym (TACC) i Powietrznym Ośrodkiem Koordynacji Lotów (ABCCC) zorganizowanym na samolocie EC – 130.

Zadania rozpoznawcze realizowane były z wysokości 9 000 do 12 000 metrów. Zwykle czas patrolowania wynosił około 11 godzin. Stacja radarowa systemu (AM/APY - 3) może przeszukiwać obszar o wymiarach 160 na 180 kilometrów, a więc powierzchnię zajmowaną przez korpus wojsk lądowych Stanów Zjednoczonych, w czasie 35 sekund.

Może wykrywać obiekty o skutecznej powierzchni odbicia około $10m^2$ dla mikrofal[19]. Sprzężony ze stacją komputer przetwarza w ciągu sekundy dane o kilku tysiącach obiektów. Ich położenie rejestruje w bazie danych z dokładnością do 100 metrów. Stacja, jak twierdzą amerykańscy eksperci, odróżnia pojazdy kołowe od gąsienicowych na zasadzie analizy odbicia dopplerowskiego od gąsienic będących w ruchu. Umożliwia ona śledzenie niskolecących śmigłowców, wolnolecących samolotów, oraz okrętów nawodnych i pojazdów mechanicznych na odległość około 200 kilometrów. W rodzaju pracy z tzw. syntetyczną aparaturą można śledzić z samolotu cele nieruchome. Dane o położeniu wykrytych celów (obiektów) przekazywano drogą radiową do sześciu modułów naziemnych systemu rozmieszczonych przy Połączonym Dowództwie Sił Zbrojnych i Ośrodku Dowodzenia Lotnictwem Taktycznym w Riyadzie oraz przy Dowództwach 7 i 18 Korpusu Armijnego, Korpusu Piechoty Morskiej i Brytyjskich Sił Interwencyjnych.

W praktyce okazało się, że rozdzielczość stacji radiolokacyjnej JOINT STARS jest zbliżona do rozdzielczości stacji będącej na wyposażeniu samolotu F – 15E. Właściwość ta, kiedy poznano konfigurację stanowisk startowych rakiet SCUD, przyczyniła się do szybkiego ich lokalizowania przez samoloty F – 15E, współdziałające z samolotami systemu JOINT STARS.

W czasie konfliktu w Zatoce Perskiej samoloty E – 8A wykrywały bezbłędnie kolumny wojsk irackich do szczebla batalionu włącznie. Liczne uderzenia lotnicze na poruszające się kolumny wojsk lądowych zmuszały dowódców irackich do zredukowania wielkości kolumn, do małych rozproszonych grup pojazdów (do szczebla plutonu). System JOINT STARS był szczególnie użyteczny w nocy, dostarczając danych dla samolotów F – 15E, F – 16C i F – 111F, które wyposażone były w systemy

---

[19] ***Skuteczna powierzchnia odbicia (SPO)*** w literaturze anglojęzycznej oznaczana RCS (Radar Cross Section) Jest to umowna powierzchnia, wyrazana w m^2, może być traktowana jako miara ilościowa pozwalająca określić, jaki jest stosunek mocy sygnału wtórnie promieniowanego przez cel powietrzny w kierunku odbiornika do mocy fali elektromagnetycznej opromieniowującej cel Wartość jej zależy od kształtu obiektu, materiału, z jakiego jest on wykonany, częstotliwości roboczej stacji radiolokacyjnej, kształtu sygnału sondującego oraz przestrzennego usytuowania obiektu względem źródła promieniowania.

nawigacji nocnej. Dzięki temu skutecznie pozbawiono wojska irackie możliwości skrytego przegrupowania swych sił. Do największych sukcesów zaliczono:

- wykrycie dwunastokilometrowej kolumny wojsk irackich zmierzających wzmocnić natarcie w rejonie Khafji. Kolumna ta została skutecznie zniszczona przez samoloty A – 10 i AC – 130;
- wykrycie kolumny wyrzutni taktycznych pocisków rakietowych FROG, wyposażonych w głowice chemiczne, która zniszczona została przez samoloty F – 16C z użyciem bomb kasetowych;
- przekazanie w czasie rzeczywistym do dowództwa 7KA współrzędnych wyrzutni rakiet przeciwlotniczych SA – 8, które następnie zniszczono ogniem artylerii korpusu;
- niedopuszczenie do zaatakowania przez pododdziały Korpusu Piechoty Morskiej prawego skrzydła pancernego zgrupowania brytyjskiego w pierwszych godzinach ofensywy lądowej.

System ten zapewniał kierowanie lotnictwem bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych oraz naprowadzanie samolotów w rejony wykrytych celów. Znajdująca się na samolocie E – 8A aparatura rozpoznawcza umożliwiała automatyczną cyfrową transmisję danych z pseudolosową i cyfrową zmianą częstotliwości w trakcie ich nadawania. Ponadto, załogi samolotów rozpoznawczych wykonywały bezpośrednie rozpoznanie obiektów przed uderzeniami lotniczymi.

Pozyskiwanie wiarygodnych informacji i aktualnych danych oraz uzyskiwanie pożądanego poziomu informacji na temat właściwości obiektów i ich znaczenia dla przeciwnika było również kluczowym problemem w operacji „Allied Force"[20]. Jednym z istotnych elementów rozpoznania wojskowego podczas konfliktu w Kosowie było rozpoznanie powietrzne. Do skutecznej realizacji zadań rozpoznawczych użyto szerokiej gamy samolotów oraz środków bezpilotowych. Do 31 maja wykonały one 1371 misji taktycznego rozpoznania powietrznego, 527 misji rozpoznania elektronicznego oraz 258 misji rozpoznania i śledzenia naziemnych systemów walki.

Ze względu na ukształtowanie terenu (teren górzysty), trudne warunku atmosferyczne oraz obronę powietrzną obiektów dowództwo sił powietrznych NATO nakazało większość zadań rozpoznawczych wykonywać z dużej wysokości. Inny

[20] Wynikało to zarówno z przyjętej koncepcji prowadzenia działań, która wyrażała się w wyznaczaniu **„środków ciężkości"** przeciwnika, a następnie konsekwentnego ich niszczenia. Istotnym elementem operacji była neutralizacja oddziaływania przeciwnika, polegająca na zwalczaniu jego systemu obrony powietrznej, w tym również podsystemu dowodzenia.

preferowany przez NATO sposób, określany mianem „stand – off", polegał na prowadzeniu rozpoznania w bezpiecznej odległości od obiektów. W tym celu stosowano różne systemy. Tam, gdzie nie można było wysyłać załóg rozpoznawczych, wysyłano bezpilotowe samoloty rozpoznawcze. Jak podają źródła NATO, w tej grupie środków poniesiono największe straty (prawdopodobnie 19 środków bezpilotowych).

Lotnictwo rozpoznawcze było jednym z najbardziej wykorzystywanych rodzajów lotnictwa w działaniach w Kosowie. Przyjmuje się, że wykonało ono około 10% ogólnej liczby wylotów w trakcie konfliktu. Jednym z podstawowych zadań realizowanych przez samoloty rozpoznawcze było pozyskiwanie informacji o lotniskach (rozpoznanie lotnisk). Istota rozpoznania sieci lotniskowej wyraża się w określeniu dokładnego miejsca położenia lotnisk, ich wymiarów, charakteru znajdujących się tam ukryć i liczby bazujących samolotów, miejsca rozmieszczenia magazynów oraz punktów kierowania obroną przeciwlotniczą. Istotne znaczenie ma również poszukiwanie nowych lotnisk, które realizowane jest poprzez wykonanie w tym celu specjalnych lotów lub przy okazji wypełniania innych zadań.

Należy podkreślić również, że w operacji użyto jedynie 30 samolotów odrzutowych. Prawdopodobnie wynikało to z dużego zaufania amerykańskich planistów do systemów rozpoznania satelitarnego i strategicznego, a także udoskonalonego systemu rozpoznawczego JOINT STARS z samolotami E – 8. Należy pokreślić również, że przed rozpoczęciem operacji w Kosowie siły powietrzne SFOR (wcześniej IFOR), monitorujące przestrzeganie porozumień pokojowych rozpoznały i zidentyfikowały ponad 450 priorytetowych celów na terytorium Jugosławii. Ponieważ zamiar operacji powietrznej obejmował wykonanie uderzeń na zaplanowane i wcześniej rozpoznane obiekty wraz ewentualną oceną skutków uderzeń wykonywaną przez satelity i strategiczne lotnictwo rozpoznawcze, to lotnictwo taktyczne rozpoczęło realizację misji rozpoznawczych dopiero 30 kwietnia.

Z perspektywy czasu można śmiało stwierdzić, że *dowództwo operacji za bardzo zaufało możliwościom rozpoznania strategicznego, nie przywiązując odpowiedniej wagi do rozpoznania taktycznego*. Był to jeden z poważniejszych błędów, jakie popełniono w kampanii powietrznej o Kosowo. Rozpoznanie satelitarne w warunkach atmosferycznych znacznie odbiegających od ideału oraz zbyt długi czas opracowywania danych, zapewniało informację rozpoznawczą dotyczącą oceny efektów uderzeń z opóźnieniem rzędu od 3 do 5 dni. Z kolei samoloty rozpoznania strategicznego, chodzi tu o U – 2 i Mirage IVP, nie były w stanie wykonać rozpoznania kontrolne-

go przy dziennej normie około 300 wylotów lotnictwa uderzeniowego. Ponadto, cykl opracowania danych z rozpoznania strategicznego wynosił 72 godziny. Wymienione czynniki spowodowały więc brak terminowej oceny rezultatów wykonanych uderzeń, przez co lotnictwo NATO wykonywało wiele ataków na obiekty już zniszczone lub nie wykonywało uderzeń ze względu na zmianę położenia obiektów, które miały być przedmiotem ataku.

Największy wkład w prowadzenie rozpoznania taktycznego wniósł francuski komponent lotniczy. W jego skład wchodziły następujące samoloty: Mirage F – 1CR, Mirage IVP, Etendard IVP oraz Atlantic. Samoloty Mirage – IV pochodziły ze składu eskadry rozpoznania strategicznego 1/91. W początkowym okresie konfliktu, ze względu na złe warunki pogodowe, samoloty te nie brały czynnego udziału w kampanii powietrznej. Dopiero później w pełni pokazały swoje możliwości, wykonując 20% wszystkich lotów rozpoznawczych. Każdego dnia kampanii Francuzi wykonywali zadania rozpoznawcze co najmniej raz dziennie. Zdarzały się również przypadki, że latano dwa lub trzy razy w ciągu jednego dnia. Najczęściej wykonywali zadania na wysokości od 40 do 50 tysięcy stóp, z prędkościami 2, 05 Ma, w wydzielonych strefach nad Belgradem oraz nad terytorium Kosowa. W każdej takiej strefie znajdowało się około 20 obiektów, które należało rozpoznać. W strefie rozpoznawanych obiektów samoloty znajdowały się nie dłużej niż 15 minut. Ponieważ załogom samolotów Mirage – IV wyznaczono duże wysokości, ich loty nie kolidowały z innymi sojuszniczymi operacjami. Jednak przy dziennej normie około 300 wylotów samolotów uderzeniowych, nie byli oni w stanie wykonać rozpoznania kontrolnego. Zbyt długi bo wynoszący 72 godziny cykl opracowania danych z rozpoznania strategicznego, powodował wielokrotnie brak terminowej oceny, a przez to wykonanie uderzeń z powodu zmiany dyslokacji celu. W związku z ograniczeniem dolnego pułapu do 15 000 stóp, część nowoczesnych czujników rozpoznawczych nie została w ogóle wykorzystana.

Samoloty Mirage F – 1CR prowadziły rozpoznanie taktyczne za pomocą integralnych i podwieszanych sensorów rozpoznawczych. Zasobniki RP – 35 zostały przystosowane do prowadzenia rozpoznania ze średnich wysokości poprzez umieszczenie w miejsce panoramicznej kamery Omera 40, nieprzydatnej przy wysokości powyżej 1500 metrów oraz dodatkowej kamery Omera 31 o obiektywie 600 milimetrów. W związku z tym, że samolot wykonywał lot na wysokości około 6000 metrów, kamery te ustawione były jedna w pozycji pionowej, a druga w pozycji ukośnej, zapewniając rozpoznanie pasa o szerokości około 10 kilometrów. Dzięki temu istniała

możliwość prowadzenia rozpoznania zarówno na terytorium Serbii, jak i Kosowa. W celu dokładnej lokalizacji i dowiązania gotowych już zdjęć do terenu wykonywano jednocześnie zdjęcia integralną pionową kamerą Omera 33, pozwalającą na zapis bezpośrednio na filmie takich informacji jak: pozycja, wysokość, prędkość i kurs. Dla wzajemnej osłony i zwiększenia możliwości rozpoznawczych przyjęto taktykę wykonywania lotów parami. Jeden z samolotów przenosił zasobnik fotograficzny, a drugi zasobnik SLAR typu Raphael TH lub zasobnik ELINT/ESM ASTAC.

Zarówno samoloty Etendard IVP startujące z lotniskowca Foch, jak i rozpoznawcze Jaguar A zostały wykorzystane do prowadzenia rozpoznania fotograficznego rejonu Kosowa. Wyposażone w zasobniki zawierające zestaw kamer o ogniskowych od 100 do 600 milimetrów prowadziły przede wszystkim rozpoznanie ruchów wojsk jugosłowiańskich oraz stanowisk artylerii.

Duży wkład w realizację misji rozpoznawczych wniosły także samoloty Tornado IDS, wydzielone z Sił Powietrznych Niemiec. Wykonywały one zadania rozpoznawcze wykorzystując multisensorowe zasobniki MBB/Aeritalia. Możliwości tego zasobnika zapewniały prowadzenie rozpoznania optycznego z użyciem kamery 610 milimetrowej, kamerą panoramiczną o pięciu soczewkach i ogniskowej 57 milimetrów, a także rozpoznania termalnego wysokoczułym detektorem IR. W czasie operacji „Allied Force" samoloty Tornado wykonały 212 misji rozpoznawczych, realizując przede wszystkim rozpoznanie efektów uderzeń na terytorium Jugosławii oraz zadania związane z wykrywaniem wojsk lądowych na terytorium Kosowa. Cykl rozpoznawczy pozwalał na przekazywanie do CAOC meldunku o wykrytych obiektach już po dwóch godzinach po wylądowaniu samolotu. Tak więc raport rozpoznawczy był gotowy po 4 godzinach, a zdjęcia w postaci cyfrowej mogły być przesłane po 6 godzinach. Problem przesyłania zdjęć przez jedyną dostępną sieć transmisji danych, został rozwiązany dzięki użyciu kurierów, dowożących opracowane materiały rozpoznawcze bezpośrednio do CAOC w Vicenzy[21].

Reasumując należy podkreślić, że taktyczne rozpoznanie powietrzne jest jednym z najważniejszych rodzajów działań sił powietrznych w operacjach innych wojna. Jest ono realizowane we wszystkich rodzajach operacji, określonych wspólnym mianem innych niż wojna. Różni się jedynie zakresem realizowanych misji rozpoznawczych.

[21] Na przykład, francuskie siły powietrzne wykorzystywały do tego celu samoloty Alpha Jet, które przewoziły zdjęcia z bazy lotniczej we Francji do CAOC, średnio dwa razy dziennie.

Istotnym problemem, jak wykazały między innymi działania w Kosowie, jest nie tylko sam sposób zdobywania informacji, ale również jej opracowanie i dystrybucja. Dąży się do tego, aby cykl rozpoznawczy był jak najkrótszy, dzięki czemu zapewniona będzie terminowość informacji.

Komponent sił powietrznych musi być przygotowany do prowadzenia działań rozpoznawczych w różnych, czasami niezwykle trudnych warunkach. Dlatego dowódca Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych powinien uwzględnić możliwości korzystania z różnych źródeł rozpoznania.

3.5. Walka elektroniczna

Powietrzna walka elektroniczna prowadzona jest 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 jest współpraca i koordynacja działań, zgodnie ze szczegółowym planem dowódcy sił sojuszniczych.

Ogólnie istota walki radioelektronicznej wyraża się w możliwości lokalizowania, nasłuchu oraz przeciwdziałania emisji energii elektromagnetycznej przeciwnika. Koncepcja walki radioelektronicznej obejmuje: ofensywne działania elektroniczne (atak), obronę elektroniczną oraz wsparcie. W większości przypadków działania te prowadzone będą w środowisku o niskim stopniu zagrożenia (w tzw. przyjaznym środowisku).

Walka elektroniczna jest zatem bardzo ważnym rodzajem działań sił powietrznych. Przedsięwzięcia wchodzące w jej zakres realizowane są praktycznie we wszystkich rodzajach (kategoriach) operacji innych niż wojna. W ramach walki elektronicznej siły powietrzne mogą wykonywać (realizować):

- pokonywanie obrony powietrznej (suppresion of Enemy Air Defence – SEAD);
- ograniczone pokonanie, które można utożsamiać z obezwładnianiem obrony powietrznej (Non Lethal SEAD).

W warunkach działań innych niż wojna nie można jednoznacznie wykluczyć, możliwości występowania aktów terrorystycznych i działań grup partyzanckich, posiadających przenośne przeciwlotnicze zestawy rakietowe. Zwalczanie tego typu środków przeciwlotniczych jest bardzo trudne, a w wielu przypadkach wręcz niemożliwe. Z tego powodu walka elektroniczna jest tym przedsięwzięciem, które w dużym stopniu może zrekompensować wymienione trudności, uniemożliwiając przeciwniko-

wi (stronie lub stronom konfliktu) zwalczanie samolotów komponentu powietrznego Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Zakres walki elektronicznej zależy od rodzaju prowadzonych operacji innych niż wojna. Na przykład, w trakcie działań mających na celu wymuszanie pokoju, będzie on większy, niż w tradycyjnej operacji utrzymania pokoju. Dlatego zakłada się, że w sytuacjach kiedy nie ma jednoznacznie określonego zagrożenia ze strony przeciwnika (zwaśnionego) państwa, walka elektroniczna jest wystarczającym działaniem zapewniającym bezpieczeństwo własnym samolotom i śmigłowcom.

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 i przeciwnika. Do prowadzenia walki elektronicznej w siłach powietrznych NATO wydzielono specjalne samoloty, wyposażone w odpowiednie urządzenia radioelektroniczne. Podczas wykonywania zadań bojowych lotnictwo walki elektronicznej stosuje następujące sposoby działań:

- osłonę grup uderzeniowych ze stref dyżurowania poza rejonem prowadzenia operacji pokojowej;
- osłonę grup uderzeniowych samolotami walki elektronicznej, znajdującymi się w ugrupowaniu bojowym;
- samodzielne poszukiwanie i zwalczanie naziemnych sił obrony powietrznej przeciwnika (strony lub stron konfliktu).

Pierwszy z wymienionych rodzajów działań ma na celu uniemożliwienie wykrycia przez przeciwnika kierunku głównego uderzenia lotnictwa (np. ataku na lotniska) i określenie składu grup samolotów. Osłona elektroniczna, z reguły realizowana jest przez kilka (2 – 4) specjalnych samolotów WRE. Dyżurujące w strefie samoloty mogą jednocześnie wykrywać i zakłócać pracę naziemnych stacji radiolokacyjnych wczesnego wykrywania i naprowadzania, pokładowych stacji celowników radiolokacyjnych samolotów oraz łączności radiowej stanowisk dowodzenia, a także środków naprowadzania lotnictwa myśliwskiego. Z reguły, strefy dyżurowania samolotów WRE znajdują się poza terenem prowadzenia operacji o charakterze innymi niż wojna.

Jednym z rodzajów działań sił powietrznych, obejmujących walkę elektroniczną jest pokonanie (obezwładnienie) obrony powietrznej (SEAD). Jest ono wyjąt-

kowo ważne dla zapewnienia bezpieczeństwa własnych samolotów i środków bezpilotowych, ponieważ w operacjach innych niż wojna naziemne siły obrony powietrznej stanowią dla nich największe zagrożenie. Z reguły w operacjach wsparcia pokoju obezwładnienie obrony powietrznej realizowane jest jedynie w samoobronie. W działaniach innych niż wojna na mniejszą skalę, mało prawdopodobne jest wykonywanie uderzeń rakietami przeciwradiolokacyjnymi, bombami kierowanymi i klasycznymi na stanowiska naziemnych sił obrony powietrznej stron konfliktu (kryzysu), w celu ukarania za zniszczenie samolotu sił wielonarodowych. Tego typu działania są wyjątkowo rzadko akceptowane przez stosowne organy polityczne i wojskowe. Najczęściej pokonanie obrony powietrznej następuje poprzez zastosowanie środków zakłóceń elektronicznych. Taki sposób pokonania obrony powietrznej określony jest w zasadach użycia siły. Był on bardzo często stosowany w początkowej fazie konfliktu w byłej Jugosławii.

Są to jednak tylko założenia teoretyczne, które nie zawsze mogą znaleźć praktyczne zastosowanie w działaniach innych niż wojna. Najczęściej, co potwierdzają dotychczasowe konflikty, rzeczywistość może być zupełnie inna. W tym przypadku konfliktu o Kosowo, który określono mianem *„działań na dużą skalę"*, dowódcy NATO otwarcie mówili, że celem pierwszych uderzeń lotniczych jest pokonanie lub co najmniej obezwładnienie obrony powietrznej i przeciwlotniczej Federacyjnej Republiki Jugosławii.

Po raz pierwszy jednak na tak dużą skalę wykorzystano systemy walki elektronicznej w Zatoce Perskiej. Przedsięwzięcia te stanowiły jeden z decydujących elementów operacji powietrznej w czasie konfliktu w tym rejonie świata. Walkę elektroniczną prowadziły wyspecjalizowane samoloty takie, jak: EF – 111 Raven, EA – 6B Prowler, TR – 1A, EC – 130 Compass Call, RC- 135, C – 160 Gabriel, F – 4G oraz samoloty wielozadaniowe, wyposażone w podwieszane nadajniki zakłócające typu: ALQ – 119, ALG – 131, ALQ – 126, ALQ –135.

Grupy uderzeniowe lotnictwa osłaniane były przez towarzyszące im samoloty walki elektronicznej EA – 6B lub EF – 111A, które dysponując bogatą biblioteką sygnałów irackich stacji radiolokacyjnych zdolne zakłócić szeroką gamę stacji naprowadzania rakiet systemów rakietowych obrony powietrznej Iraku. Każda grupa lotnictwa Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych składała się z czterech samolotów F – 4G uzbrojonych w pociski HARM, czterech samolotów EF – 111A z aparaturą zakłócającą ALQ – 99, dwanaście lub więcej samolotów uderzeniowych F – 16 i czte-

rech samolotów F –15C, zapewniających osłonę myśliwską. Lotnictwo USA skoncentrowało wysiłek na obezwładnienie rakietowego systemu obrony powietrznej wokół Bagdadu.

Taktyka lotnictwa marynarki wojennej polegała natomiast na wcześniejszym wyrzuceniu pułapek radarowych TALD przez samoloty EA – 6B. Iracka obrona powietrzna wykrywała dużą liczbę obiektów powietrznych i włączała zwykle stacje naprowadzania rakiet przeciwlotniczych systemów rakietowych, które dzięki temu stawały się obiektami ataków samolotów EA – 6B i A – 7, uzbrojonych w pociski HARM.

Taktyka lotnictwa sił powietrznych różniła się nieznacznie. W tym przypadku samoloty systemu Wild Weasel wnikały w głąb systemu obrony powietrznej, a kiedy OP Iraku włączała stacje naprowadzania rakiet, eliminowały je przy użyciu pocisków HARM. Wstępnie obezwładniony w ten sposób system obrony powietrznej był następnie niszczony przez samoloty F – 16 i F – 15 za pomocą bomb kasetowych CBU – 87 i bomb konwencjonalnych Mk. 82.

Dużą rolę w zwalczaniu obrony powietrznej mogą odegrać bezpilotowe aparaty latające, o czym przekonano się w Zatoce Perskiej. W początkowej fazie operacji (w jej pierwszych godzinach) siły powietrzne użyły 38 bezpilotowych statków powietrznych (bezpilotowych aparatów powietrznych) BQM – 74 Chukar[22], dla zmylenia operatorów irackiego systemu obrony powietrznej. Aparaty te startowały z terytorium Arabii Saudyjskiej i kierowane były w stronę Bagdadu. Za nimi podążały samoloty walki radioelektronicznej F – 4G uzbrojone w pociski przeciwradiolokacyjne HARM. W momencie uruchomienia przez Irakijczyków stacji naprowadzania rakiet, piloci samolotów walki elektronicznej odpalali pociski HARM. W czasie tej operacji, w pewnym momencie było jednocześnie w powietrzu ponad 200 pocisków HARM, odpalonych w kierunku pracujących stacji naprowadzania rakiet i stacji radiolokacyjnych wykrywania.

Obezwładnienie obrony powietrznej strony lub stron konfliktu, we współczesnych operacjach innych niż wojna, nabiera nowego znaczenia. Znajduje ono zastosowanie przede wszystkim w operacjach wymuszania pokoju, w których w uzasadnionych przypadkach może przybrać formę ogniowego oddziaływania. Do tego celu wykorzystuje się najczęściej specjalistyczne samoloty walki elektronicznej, które

[22] Bezpilotowe aparaty latające wyposażone są w silniki odrzutowe i mają zdolność manewrowania, skutecznie imitują samoloty (lepiej niż pułapki TALD, które poruszają się lotem szybowym na odległość od 50 do 120 kilometrów, w zależności od wysokości i prędkości ich zrzutu).

oprócz urządzeń umożliwiających rozpoznania i zakłócanie posiadają najnowszej generacje rakiet przeciwradiolokacyjnych.

Grupy obezwładniania obrony powietrznej są nieodłącznym elementem każdej misji bojowej o charakterze ofensywnym. Podstawowym ich zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa własnych samolotów, działających nad terytorium konfliktu, najczęściej w środowisku wrogim w stosunku do Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych.

Sposoby pokonywania obrony powietrznej są ciągle doskonalone i dostosowywane do sytuacji, w obszarze prowadzenia operacji. Załogi wykonujące te zadania są specjalnie do tego celu przygotowywane. Najczęściej są wybierane spośród najlepiej wyszkolonych pilotów sił powietrznych Sojuszu. Dążenie do spowodowania jak najmniejszych szkód w środowisku cywilnym powoduje, że w sytuacjach mniejszego zagrożenia samolotów własnych, siły powietrzne stosują jedynie zakłócenia elektroniczne.

3.6. Operacje wspierające

Działania wspierające w ramach operacji powietrznych, realizowane są w celu zabezpieczenia możliwości wykonania głównych zadań sił powietrznych. Siły powietrzne używają do tego wszystkich dostępnych typów samolotów, w każdych warunkach. Operacje wspierające prowadzone są praktycznie we wszystkich kategoriach działań innych niż wojna. Są równie ważne jak działania z użyciem bojowych środków walki. W ramach operacji wspierających siły powietrzne mogą realizować:

- wczesne ostrzeganie (Airborne Early Warning);
- tankowanie w powietrzu (Air – to Air Refueling – AAR);
- obserwację przestrzeni powietrznej i terytorium konfliktu (Air/Ground Surveillance – A/G S);
- działania poszukiwawczo – ratunkowe (Search and Rescue – SAR);
- transport powietrzny.

Wczesne ostrzeganie realizowane są przez specjalnie do tego wyznaczone tzw. siły powietrzne wczesnego ostrzegania NATO (NATO Airborne Early Warning Forces – NAEWF). Są to wielonarodowe oddziały składające się z:

- 18 samolotów, stacjonujących w Głównej Bazie Operacyjnej w Geilenkirchen, w Niemczech;

- 7 samolotów typu E – 3D stacjonujących w bazie RAF w Waddington, Wielkiej Brytanii.

Siły te już w okresie pokoju prowadzą rutynowe działania patrolowe, a w okresie kryzysu lub konfliktu tylko intensyfikują swoją działalność. Z reguły są pierwszym komponentem uczestniczącym w operacjach innych niż wojna. W konflikcie bałkańskim samoloty systemu AWACS z sił powietrznych wczesnego ostrzegania NATO rozpoczęły operację monitorowania już w październiku 1992 roku, wspierając Rezolucję 781 Rady Bezpieczeństwa ONZ dotyczącą strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną. Dzięki nim zdobywano informacje o nie respektowaniu postanowień ONZ i naruszaniu tej strefy. Dane te przekazywano następnie do stosowanych organów Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Jednym z najistotniejszych elementów wsparcia sił powietrznych w działaniach (operacjach) innych niż wojna jest tankowanie w powietrzu (AIR – TO AIR – REFUELING – AAR). Jest ono realizowane zarówno w czasie powietrznych operacji defensywnych, jak i działań ofensywnych, szczególnie w celu zabezpieczenia wykonania pełnego spektrum zadań w połączonych operacjach powietrznych.

Tankowanie w powietrzu przyczynia się do zwiększenia rozmachu operacji powietrznych, zasięgu oddziaływania, elastyczności, mobilności, jak również umożliwia wybór racjonalnych relacji pomiędzy ciężarem paliwa, uzbrojenia i ładunku. Tankowanie w powietrzu zapewnia możliwość działania sił powietrznych na dużych odległościach i koncentrowanie wysiłku tam, gdzie i kiedy jest to najbardziej potrzebne.

W przypadku działań o charakterze obronnym, tankowanie w powietrzu pozwala utrzymywać samoloty w powietrzu w gotowości do natychmiastowego użycia. Tym samym zwiększa więc możliwość szybkiej reakcji w sytuacjach kryzysowych. Natomiast w działaniach ofensywnych przede wszystkim zwiększa zasięg bojowego oddziaływania. W stosunku do transportu powietrznego tankowanie w powietrzu eliminuje konieczność międzylądowań, umożliwiając maksymalny załadunek samolotu.

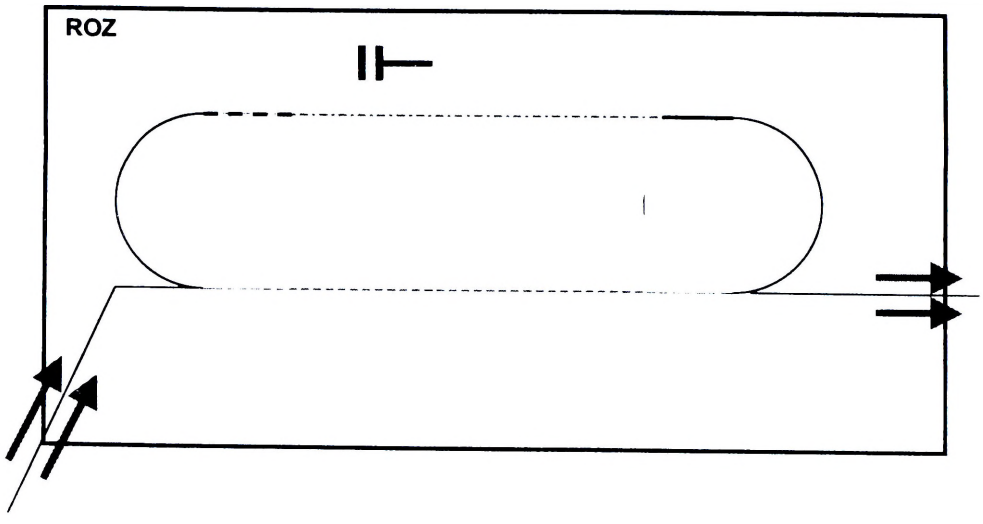
W zależności od warunków prowadzenia działań powietrznych w ramach operacji innych niż wojna, a szczególnie w sytuacji wymuszania pokoju stosuje się różne sposoby tankowania w powietrzu - tankowanie w wyznaczonych strefach oraz po trasie lotu.

Pierwszy z nich znajduje zastosowanie w przypadku konieczności tankowania dużej liczby samolotów w różnym czasie, a polega na utrzymywaniu, w wyznaczonych strefach samolotów cystern. Sposób ten umożliwia również tankowanie samo-

lotów na żądanie (rys.18). Samoloty tankowania działające w tych strefach są najczęściej osłaniane przez samoloty myśliwskie.

Drugi sposób, to tankowanie po trasie. Wykonują go dwa tego samego typu samoloty, z których jeden ma podwieszany zbiornik z instalacją do tankowania w powietrzu. Odbywa się ono w czasie lotu po wyznaczonej trasie.

Zadanie tankowania w powietrzu jest precyzowane w rozkazie bojowym. Określa się w nim pozycję samolotu – cysterny, typ samolotu – cysterny (wysięgnik czy kotwa), parametry tankowania (wydajność), przedział wysokości i czas dyżurowania w miejscu tankowania.



Rys. 18. Tankowanie w wyznaczonych strefach (tzw. Restriction Operation Zone – ROZ).

Wysięgnik to teleskopowa rura, w którą wyposażony jest każdy samolot tankujący. Jej koniec zakończony jest dyszą, łączącą się z gniazdem, dwa stateczniki, które umożliwiają operatorowi płynne łączenie końcówki dyszy z gniazdem samolotu tankowanego. Z chwilą zatrzaśnięcia dyszy w gnieździe załoga samolotu – cysterny może rozpocząć proces tankowania. System ten ma wydajność 6000 funtów (2724 kilogramów) paliwa na minutę. Faktyczna ilość tankowanego paliwa dostosowana jest do możliwości odbiorczych samolotu tankowanego.

W systemie tym występują dwa typy kotw (koszy). Wąż i urządzenie zwijające jako jeden typ i wysięgnikowy adaptor kotwowy jako drugi. Połączenie jest realizowane za pomocą kotwy o kształcie stożkowym z sondą. System ten nie pozwala na kierowanie położeniem kotwy przez załogę samolotu – cysterny, dlatego obowiąz-

kiem załogi samolotu tankowanego jest wykonanie manewru zbliżenia do kotwy i dokonanie połączenia. Celem podtrzymania prawidłowego połączenia w przewodzie kotwy utrzymywane jest odpowiednie ciśnienie. Wydajność tego systemu wynosi około 4800 funtów (2179 kilogramów) paliwa na minutę.

Wnioski z użycia sił powietrznych w operacjach innych niż wojna wskazują, że bez całej potężnej floty samolotów tankowania w powietrzu sojusznicze operacje lotnicze europejskich krajów NATO nad Irakiem, czy w dawnej Jugosławii oraz ostatnio w Kosowie, nie byłyby możliwe do przeprowadzenia. Zdaniem całej rzeszy analityków po obu stronach Atlantyku, przyszłe operacje inne niż wojna (prowadzone poza obszarem Sojuszu) NATO wymagać będą nowszych i bardziej wydajnych samolotów tankowania w powietrzu.

W trakcie kampanii w byłej Jugosławii działania lotnictwa tankowania w powietrzu osiągnęły podobny rozmiar, jak w wojnie nad Zatoką Perską. Praktycznie każde uderzenie lotnictwa NATO wspierane było przez samoloty tankowania w powietrzu. Długotrwałość realizowanych misji bojowych dochodziła do sześciu godzin. Ponadto, ilość zgromadzonych sił i intensywność działań wymusiła dodatkowe przedsięwzięcia koordynujące ich działania. W operacji w Kosowie wzięło udział około 200 samolotów tankowania w powietrzu. Samoloty te zabezpieczały działania lotnictwa z 15 baz rozmieszczonych na terenie: Niemiec, Grecji, Francji, Włoch, Węgier, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, a nawet Stanów Zjednoczonych. Z ogólnej liczby 200, aż 175 samolotów wydzieliły Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych. Na czas trwania operacji w Kosowie, w CAOC odpowiedzialnym za działania Połączonych Sił Powietrznych Regionu Europy Południowej (Vicenza), stworzono specjalną komórkę organizacyjną zajmującą się planowaniem i przygotowaniem rozkazów bojowych dla sił tankowania w powietrzu. Z kolei inna komórka (sekcja), nadzorowała wykonanie tych operacji. Jest to bardzo dobry przykład podziału kompetencji w zakresie planowania i wykonania działań, który był dostosowany do ogólnej struktury CAOC.

W operacjach innych niż wojna, istotną rolę w zabezpieczeniu działań sił powietrznych odgrywają także samoloty systemu AWACS oraz JOINT STARS. Ze względu na charakter wykonywanych zadań, brały one czynny udział w wymuszaniu pokoju w Zatoce Perskiej, w konflikcie bałkańskim oraz w kampanii o Kosowo.

W działaniach nad Zatoką Perską wzięło udział kilkanaście samolotów typu E – 3B i E – 3C ze składu 552 skrzydła AWACS. Ogółem amerykańskie samoloty E - 3 wykonały 375 lotów (prawie 5000 godzin nalotu) od czasu rozpoczęcia operacyjnego

rozwinięcia wojsk w sierpniu 1990 roku. Maksymalny czas trwania lotu tych samolotów wynosił od 15 do 16 godzin. Według oceny dowódcy 552 skrzydła, samoloty E – 3 osiągnęły 98 % sprawność techniczną w trakcie pełnienia dyżurów bojowych. Na 2% utratę skuteczności wpłynęły krótkotrwałe wyłączenia aparatury elektronicznej systemu AWACS, nie przekraczających zwykle kilku do kilkunastu minut. W samolotach E – 3 na kilka tygodni przed rozpoczęciem operacji dokonano szeregu drobnych modernizacji wyposażenia elektronicznego i oprogramowania komputerowego. Modernizacja radaru oraz systemu przetwarzania danych miała na celu uzyskanie możliwości śledzenia obiektów o małej skutecznej powierzchni odbicia, np. pocisków typu Cruise, oraz poprawienie zdolności kontrolowania ruchu powietrznego o dużej intensywności. Modernizacja między innymi objęła wymianę komputerów pokładowych, procesora radarowego oraz wbudowanie nowego pasywnego systemu lokalizacji aktywnych nadajników radiolokacyjnych (stacji radarowych).

W toku operacji amerykańskie samoloty E – 3 kontrolowały trzy strefy rozciągające się od Morza Czerwonego po Zatokę Perską i wnikające w głąb Iraku. Ponadto, jeden samolot rezerwowy przebywał w powietrzu w gotowości do przejęcia kontroli obszaru w przypadku, gdy samolot dyżurujący uzupełniał paliwo lub uległ awarii.

Kolejny rodzaj operacji wspierających, to działania poszukiwawczo – ratownicze. Poszukiwanie i ratownictwo jest definiowane jako ***użycie statków powietrznych, pojazdów lądowych i morskich, wyspecjalizowanych zespołów ratowniczych oraz wyposażania do poszukiwania i ratowania ludzi znajdujących się w niebezpieczeństwie na lądzie bądź na morzu.*** Podstawowym celem sił SAR w czasie kryzysu i konfliktu jest ochrona ludzkiego życia, szczególnie zaś żołnierzy. Poszukiwanie i ratowanie głównie załóg zestrzelonych samolotów i śmigłowców zapewnia utrzymanie wysokiego morale walczących wojsk, zwłaszcza personelu lotniczego biorącego udział w operacjach nad morzem lub nad obszarem przeciwnika (np. obszarem prowadzenia operacji wymuszania pokoju).

Działania te mogą obejmować użycie mieszanego lub śmigłowcowego skrzydła lotniczego, wyspecjalizowanych zespołów i sprzętu w celu poszukiwania i ratowania personelu będącego w niebezpieczeństwie na ziemi lub na morzu. Za operacje poszukiwawczo – ratownicze odpowiadają dowódcy komponentów narodowych, dlatego dowódca sił sojuszniczych koordynuje działania z dowódcą regionalnym – odpowiedzialnym za swoje rejony ratownictwa.

Odpowiedzialność za poszukiwanie i ratownictwo spoczywa na dowódcy komponentu powietrznego Sojuszniczych Sił Połączonych (JFACC), który organizuje Ośrodek Koordynacji Ratownictwa (Rescue Coordination Centre - RCC). Zajmuje się on koordynowaniem odzyskiwaniem załóg lotniczych z terytorium przeciwnika. Działania w ramach Combat SAR obejmują skoordynowane użycie sił różnego przeznaczenia, zorganizowanych w grupy bojowego poszukiwania i ratownictwa (Combat Search and Rescue Task Force – CSARTF).

Filozofia operacji związanych z lokalizowaniem i ratowaniem oparta jest na zasadzie odzyskiwania i przywracania pojedynczych pilotów lub też załóg, w celach humanitarnych, ale również w związku z możliwością wykorzystania ich do dalszych działań. Bardzo często zlokalizowanie pilota lub załogi wymaga użycia samolotów systemu wczesnego ostrzegania i naprowadzania (AWACS), samolotów systemu JSTARS, samolotów rozpoznawczych, a nawet systemów satelitarnych. Natomiast do transportu odnalezionych pilotów (załóg) wykorzystuje się śmigłowce.

Zazwyczaj do określonego obszaru, w którym prowadzona będzie akcja ratownicza lecą dwa śmigłowce z danej jednostki ratowniczej (zasadniczy i zapasowy). W przypadku, gdy dowódca zasadniczego śmigłowca będący jednocześnie dowódcą grupy jest niezdolny do wykonania zadania, dowódca śmigłowca zapasowego jest przygotowany do przejęcia i wykonania tego zadania. Każda taka operacja zakończona powodzeniem zwiększa możliwości sił powietrznych w trzech aspektach. Po pierwsze, dzięki takim działaniom zapewnia się odzyskanie kluczowych osób dla prowadzenia operacji o charakterze innym niż wojna. Po drugie, operacje poszukiwania i ratowania bardzo często wpływają również na politykę wewnętrzną i międzynarodową, poprzez uniemożliwienie przeciwnikom (stronom konfliktu) uzyskania od przejętego personelu informacji o wartościach wywiadowczych i propagandowych. Po trzecie, skuteczne operacje poszukiwania i ratowania wpływają na podniesienie stanu moralnego personelu latającego.

W działania ratownicze zaangażowane są różne środki lotnicze. O skali problemu niech świadczy przykład z akcji ratowniczej przeprowadzonej w czasie operacji „Denny Flight", gdzie udział wzięło około 40 samolotów. W tej grupie znalazły się samoloty AWACS, F – 18, F –16, samoloty zwiadowcze U – 2. Ponadto, w akcję zaangażowane były także dwa śmigłowce Cobra i dwa desantowe CH – 53. Wydzielono również osiem samolotów tankowania w powietrzu, które znajdowały się w wyznaczonych strefach nad północnym Adriatykiem.

Idea działania jednostek CSAR, to połączenie umiejętności wykorzystania środków, używanych do poszukiwania i ratowania załóg zestrzelonych statków powietrznych, z umiejętnością przetrwania tych załóg w nierzyjaznym, wyizolowanym przez przeciwnika środowisku. Połączenie ze sobą wspomnianych, obustronnych wysiłków wymaga spełnienia dwóch podstawowych warunków. Pierwszy z nich odnosi się do grup ratowniczych, które powinny być odpowiednio wyszkolone i wyposażone. Drugi natomiast dotyczy właściwego przygotowania personelu lotniczego, który powinien posiadać umiejętności pozwalające przetrwać na terytorium państwa przeciwstawiającego się interwencji pokojowej, a więc w wrogim środowisku. Operacje ratownicze zakończone sukcesem mają duże znaczenie nie tylko dla samego personelu latającego. Nie mniej ważna jest opinia społeczeństw państw uczestniczących w działaniach innych niż wojna, które są pilnym i uważnym obserwatorem wydarzeń na scenie międzynarodowej. Bardzo często wiedząc o stratach wśród własnych żołnierzy może cofnąć swoje poparcie dla sił pokojowych.

Reasumując należy jednoznacznie stwierdzić, że operacje wspierające sił powietrznych stwarzają elementom uderzeniowym komfortowe warunki prowadzenia działań. Doświadczenia z użycia sił powietrznych w dotychczasowych konfliktach i wojnach lokalnych wskazują na znaczącą rolę lotnictwa wspierającego w rozwiązywaniu problemów międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju.

3.7. Transport powietrzny

Pomimo, że w doktrynie powietrznej NATO transport powietrzny traktowany jest jako działanie wspierające, to jednak ze względu na zakres użycia lotnictwa transportowego w działaniach innych niż wojna należy postrzegać go jako samodzielny, odrębny rodzaj działań. Znajduje on bowiem zastosowanie we wszystkich operacjach wchodzących w zakres działań innych niż wojna. Działania transportu powietrznego zapewniają szybkość, elastyczność i mobilność, które gwarantują komponentom NATO szybkie dostarczenie, odebranie, podtrzymanie i ewakuację z rejonu prowadzenia operacji. Umożliwiają one również niesienie pomocy humanitarnej w każdym regionie świata.

Transport powietrzny może być realizowany samolotami i śmigłowcami w obszarze prowadzenia operacji oraz pomiędzy teatrami. Obejmuje on:

- wcześniej zaplanowane usługi transportowe, takie jak planowe przerzuty pomocy i personelu zabezpieczenia oraz zaopatrzenia;

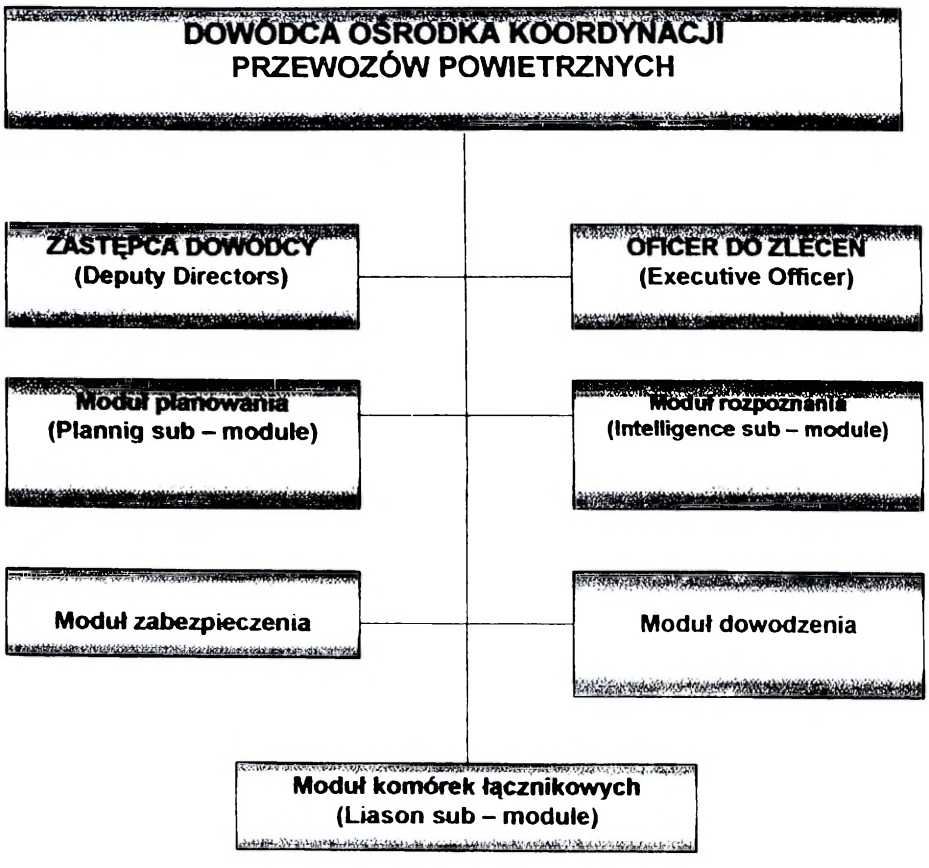
- działania lotniczego zabezpieczenia logistycznego, prowadzone w celu wyładunku, dystrybucji, bądź wycofania stanu osobowego i środków materiałowych;
- działania powietrzno – desantowe, związane z przerzutem jednostek bojowych i ich zabezpieczenia logistycznego do rejonu operacji metodą desantu spadochronowego bądź desantu śmigłowcowego;
- medyczną ewakuację, obejmującą przewóz pacjentów transportem lotniczym do i między ośrodkami medycznymi.

Transport powietrzny jest zatem przede wszystkim środkiem przewozu wojsk i ładunku. Zapewnia on także medyczną ewakuację powietrzną z obszaru prowadzenia operacji o charakterze innym niż wojna.

Jednak bardzo często postrzegany jest również jako narzędzie do budowy zaufania pomiędzy stronami konfliktu, a siłami pokojowymi. Wynika to z faktu, że właśnie transport powietrzny zajmuje się przewozem kluczowych osób dla rozwiązania kryzysu. Najczęściej są to przywódcy państw będących stronami kryzysu (lub ich przedstawiciele), zespoły mediacyjne (mediatorzy), obserwatorzy, członkowie organizacji humanitarnych lub innych organizacji pozarządowych, przedstawiciele środków masowego przekazu oraz siły ubezpieczające te zespoły. Transport powietrzny bardzo często jest jedynym środkiem mogącym dostarczyć lekarzy, specjalistów niezbędnych do naprawy podstawowych urządzeń koniecznych do normalnego życia oraz innych osób, bardzo ważnych dla ludności obszaru objętego konfliktem. Ponadto, stwarza on możliwość reagowania na niestabilną sytuację polityczną, poprzez zapewnienie siłom sojuszu wysokiej mobilności.

Do transportu powietrznego mogą być wykorzystywane różnorodne statki powietrzne, od lekkich śmigłowców transportowych do ciężkich samolotów transportowych. Zarówno jeden, jak i drugi środek transportu powietrznego odgrywa bardzo ważną rolę w działaniach innych niż wojna. Śmigłowce pomimo tego, że przenoszą relatywnie mniejszy ładunek od samolotów transportowych - głównie na małe odległości, są w stanie prowadzić działania niemal w każdym terenie, również z przygotowanych doraźnie lądowisk. Bardzo często w operacjach o charakterze innym niż wojna (np. operacjach pokojowych) są jedynym środkiem mogącym dostarczyć żywność i pomoc medyczną w trudno dostępne rejony. Z kolei, samoloty transportowe mają większą prędkość, zasięg oraz mogą przenosić większy ładunek użyteczny, co może mieć decydujący wpływ na skuteczność prowadzonych operacji innych niż wojna. Najczęściej dowódcy komponentu powietrznego sojuszniczych sił dysponują

zarówno samolotami jak i śmigłowcami zapewniając dużą elastyczność Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych w zakresie szybkiej zmiany położenia i reagowania na zmieniającą się sytuację w obszarze prowadzenia operacji.



Rys.19. Ogólna struktura organizacyjna Ośrodka Koordynacji Przewozów Powietrznych

Znaczenie transportu powietrznego w przyszłych działaniach sił Sojuszu jest bardzo istotne. Przyjęta bowiem nowa strategia NATO wyraźnie wskazuje na możliwość zwiększenia zakresu i skali operacji wojskowych prowadzonych poza terytorium Sojuszu, w tym głównie operacji o charakterze wsparcia pokoju. Oznacza to, że transport powietrzny będzie odgrywał jeszcze większą rolę niż dotychczas.

Regionalny Ośrodek Koordynacji Przewozów Powietrznych (rys.19) znajdujący się w strukturze komponentu powietrznego sojuszniczych sił (JFACC) przeznaczony jest również do planowania, koordynowania i wykonania misji transportowych w określonym obszarze prowadzenia operacji.

W działaniach o charakterze innym niż wojna ośrodek ten ma uprawnienia w zakresie dowodzenia w stosunku do wszystkich sił transportu powietrznego NATO, podporządkowanych dowódcom sił sojuszniczych. Koordynuje on natomiast wszelkie działania narodowych sił transportu powietrznego oraz sił działających na korzyść Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. RLCC jest przystosowany do prowadzenia działań poza strukturami Sojuszu, na przykład w ramach akcji niesienia pomocy humanitarnej organizowanej przez Organizację Narodów Zjednoczonych.

Transport powietrzny umożliwia także sprawne wycofanie sił i sprzętu z operacji innych niż wojna. W Somalii operacja wycofania sił pokojowych ONZ pod kryptonimem „Zjednoczona tarcza" rozpoczęła się 28 lutego 1995 roku i trwała przez trzy dni. Należy jednak podkreślić, że w tym przypadku lotnictwo ewakuowało głównie sprzęt sił pokojowych. Natomiast żołnierze zostali załadowani na statki, które wypłynęły w kierunku portu Dar es Salaam w Tanzanii. W czasie ewakuacji nad stanowiskami ONZ krążyły śmigłowce bojowe Super Cobra, będące w gotowości do wykonania uderzeń na atakujące ich siły partyzantów.

3.7.1. Czynniki wpływające na planowanie transportu powietrznego

Wszystkie misje transportowe (strategiczne lub taktyczne), zarówno zaplanowane wcześniej jak i doraźnie, są podatne na wiele specyficznych czynników mających istotny wpływ na realizację każdego zadania. Oficerowie planujący most powietrzny i specjaliści z lotnictwa transportowego muszą uwzględniać je w opracowywanych planach operacji.

Fundamentem każdego planowania jest zrozumienie celu działań transportu powietrznego w operacjach innych niż wojna. Standardowo celem tym jest zabezpieczenie innych rodzajów sił powietrznych, wojsk lądowych, marynarki wojennej lub niesienie pomocy humanitarnej. Nawet, jeśli nie zawsze możliwe jest spełnienie wszystkich wymagań użytkownika, planujący muszą być całkowicie przekonani, co do słuszności przyjętych przez nich rozwiązań. W związku z tym, konieczne jest posiadanie pełnej bazy danych dotyczących: lotnisk załadowania i wyładowania oraz ilości i rodzaju ładunku do przewiezienia. Ponadto, należy postrzegać specyficzne cele całej operacji w kontekście polityczno – militarnym. Nade wszystko, od samego początku proces planowania musi być dokładnie skoordynowany ze wszystkimi zainteresowanymi instytucjami. W przeciwnym razie, planujący operacje transportowe mogą błędnie zrozumieć cele dysponentów. Z kolei dysponenci mogą błędnie ocenić

czynniki i ograniczenia, które muszą być przedmiotem analizy w tworzeniu obustronnego akceptowalnego i możliwego do wykonania planu. Większość znaczących czynników i ograniczeń przedstawilino poniżej.

3.7.2. Aspekt polityczno – militarny

W określonych okolicznościach most powietrzny może być wykorzystany zarówno do osiągnięcia celów politycznych, jak i militarnych. W konsekwencji, działania lotnictwa transportowego muszą uwzględniać sytuację polityczno – militarną, szczególnie jeśli są prowadzone poza granicami państwa wykonującego misje transportu powietrznego, lub grupy państw - w przypadku użycia w sytuacjach kryzysowych. Niektóre z nich, tak jak choćby siedmioletni konflikt między Iranem i Irakiem, groziły poważnymi konsekwencjami zarówno dla krajów sąsiednich, jak i międzynarodowej społeczności. W takim przypadku zarówno ćwiczenia, jak i operacje prowadzone w sąsiedztwie takich rejonów (regionów) mogły być interpretowane jako prowokacja przez jedną lub dwie zaangażowane strony. Z tych powodów transport powietrzny w takich regionach jest wysoce ryzykownym przedsięwzięciem dla sił powietrznych.

3.7.3. Rodzaje misji

Posiadając bieżące informacje rozpoznawcze (raporty wywiadowcze), charakteryzujące sytuację polityczną w regionie prowadzenia operacji i prawdopodobną sytuację powietrzną, można odpowiedzieć na przedstawione poniżej pytania, które umożliwiają określenie podstawowych parametrów operacyjnych:

- Co jest celem operacji ?
- Kiedy rozpocznie się ona rozpocznie ?
- Jaki jest przewidywany czas jej trwania ?
- W czym wyraża się istota i rozmach mostu powietrznego?
- Czy wykonanie zadań przez lotnictwo transportowe wymaga użycia jednostek myśliwskich, a jeśli tak to, czy potrzebują one wsparcia samolotów tankowania w powietrzu?
- Jak wymagania mostu powietrznego wiążą się z wymaganiami ruchu kołowego?
- Jakie relacje zachodzą pomiędzy planem połączonego transportu powietrzno – lądowego a planem całej operacji?
- Jakie lotnisko można wykorzystać do załadunku i wyładunku przewożonych ludzi, sprzętu bądź pomocy humanitarnej (żywność, lekarstwa)?

- Czy lotniska wyładunku lub strefy zrzutu są bezpieczne?
- Czy most powietrzny jest organizowany oficjalnie czy skrycie?
- Czy zaangażowane siły wymagają dalszego wspomagania z powietrza, a jeśli tak to na jaką odległość?

Uzyskanie precyzyjnej odpowiedzi na te pytania ma podstawowe znaczenie w zakresie oceny, czy misja mostu powietrznego będąca przedmiotem analizy jest w ogóle możliwa do wykonania. Należy dokładnie ocenić zasoby potrzebne do pomyślnego wykonania zadań oraz pozyskać niezbędne informacje do szczegółowego planowania. Czynnikiem determinującym te przedsięwzięcia jest głównie czas. Jeśli operacja jest organizowana w deficycie czasowym, to siły wyznaczone do wykonania mostu powietrznego mogą być odwołane z innych operacji i przygotowywane do natychmiastowego wykonania nowego zadania.

3.7.4. Planowanie misji transportowych

Wiele czynników decyduje o końcowym wyborze wariantu i kształcie planu mostu powietrznego. Jednym z najważniejszych jest decyzja o trasach przelotu. Idealnym rozwiązaniem jest wybranie trasy, pozwalającej na jak najszybszy przelot. Dzięki temu można osiągnąć cele misji w jak najkrótszym czasie, zmniejszając liczbę lotów, a tym samym zużywając mniejszą ilość paliwa, co w konsekwencji prowadzi do obniżenia kosztów całej operacji.

Na wybór trasy wpływa przede wszystkim: posiadane pozwolenia na przelot, wielkość udostępnionej przestrzeni powietrznej, dysponowany system kierowania ruchem lotniczym, konieczność tankowania w powietrzu oraz dostępność lotnisk.

Wojskowe samoloty transportowe posiadają zazwyczaj przyznane prawa do działania w obcej przestrzeni powietrznej bez specyficznego (dodatkowego) ***pozwolenia na przelot*** od kraju zainteresowanych. Jeżeli nie otrzymano wymaganej zgody[23], planujący transport powietrzny musi uwzględnić to, wytyczając trasę okrężną, przez co zwiększa się czas i koszty misji. Ponadto brak takich zezwoleń może pociągnąć za sobą konieczność użycia samolotów tankowania w powietrzu lub lotnisk do między lądowań. W ostatnich latach wiele razy przedstawiciele sił powietrznych musieli borykać się z tymi problemami. Na przykład, Stanom Zjednoczonym wiele razy

[23] Zwykle zapytanie o pozwolenie do korzystania z przestrzeni powietrznej obcych państw kierowane jest do odpowiednich czynników dyplomatycznych.

odmawiano zgody na przelot do Izraela przez państwa posiadające żywotne interesy w krajach arabskich.

W czasie sytuacji kryzysowych, ruchem lotniczym będzie kierował przedstawiciel sił powietrznych. Wynika to z potrzeby koordynacji działań w przestrzeni powietrznej, której użytkownikami są między innymi: systemy obrony powietrznej oraz inne rodzaje lotnictwa, włączając w to lotnictwo transportowe. Loty wojskowe w sytuacjach kryzysowych powinny uzyskać priorytet. Do transportu powietrznego wykorzystuje się wówczas specjalne korytarze, szczególnie w sytuacjach bardzo dużego natężenia ruchu lotniczego. W okresie pokoju loty transportu lotniczego są realizowane wzdłuż cywilnych dróg lotniczych, z zachowaniem procedur obowiązujących w międzynarodowym ruchu lotniczym. Takie rozwiązanie niesie wiele korzyści, ale stwarza także szereg problemów dla planujących transport lotniczy. Istnieją bowiem ograniczenia w zakresie liczby samolotów kierowanych przez poszczególne komórki kontroli ruchu lotniczego. Nie mniej jednak przelot samolotów wojskowych w operacjach innych niż wojna nie powinien opierać się wyłącznie na cywilnej strukturze kierowania ruchem lotniczym.

W szczególnych przypadkach, gdy most powietrzny organizowany jest na wyjątkowo duże odległości, używa się samolotów tankowania powietrznego. Dostępność wówczas baz lotniczych i tankowców jest ważnym czynnikiem wpływającym na wybór trasy.

3.7.5. Lotniska

Podczas planowania transportu powietrznego istotne jest czy lotniska międzylądowań i lotnisko wyładowania posiadają możliwości przyjęcia planowanego natężenia samolotów transportowych. Planując transport powietrzny, niezbędne są następujące informacje o lotniskach docelowych i tranzytowych:

- Jakie typy samolotów może przyjąć rozpatrywane lotnisko?
- Jaka infrastruktura i jakie urządzenia są dostępne do zabezpieczenia mostu powietrznego?

Określenie tych informacji wymaga ustalenia liczby samolotów możliwych do przyjęcia na lotnisku, a to z kolei zależy od wymiarów, położenia i wytrzymałości jego dróg startowych, dróg kołowania i dysponowanych stoisk na lotnisku.

Jako zasadę przyjmuje się, że podczas intensywnej operacji transportu powietrznego samolot nie powinien być dotankowywany na wysuniętym lotnisku. Nie

powinno zmieniać się także również załogi. Czas powrotu samolotu transportowego powinien być jak najkrótszy. Jest to szczególnie ważne, gdy lotnisko wyładunku jest zagrożone lub istnieje możliwość jego zaatakowania, jak miało to miejsce w byłej Jugosławii, podczas okrążenia Sarajewa. W tak krytycznych sytuacjach, czas przebywania załóg i samolotów na ziemi (lotnisku) należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Te same zasady obowiązują również w sytuacji, gdy lotnisko wyładowania nie jest bezpośrednio zagrożone. Sposób przyjęcia samolotów musi umożliwić szybkie i sprawne wyładowanie przywiezionych ładunków. Dodatkowe zadania związane z organizacją tankowania i wymianą załóg mogą jedynie utrudnić wykonanie zadania głównego. Powinno zatem dążyć się do zapewnienia tankowania samolotów transportowych na trasie lotu. Jeżeli nie będą mogły korzystać z powietrznych samolotów - cystern, to wykorzystuje się wówczas lotniska do międzylądowań. Korzystna sytuacja ma miejsce wówczas, gdy znajdują się one w bezpośredniej bliskości wyznaczonej trasy przelotu.

Reasumując transport powietrzny jest tym rodzajem działań sił powietrznych, który znajduje zastosowanie we wszystkich kategoriach operacji innych niż wojna. Największą rolę odgrywa w misjach humanitarnych, w których bardzo często jest jedynym sposobem dostarczenia żywności i lekarstw do obszaru konfliktu lub klęski żywiołowej. Obecnie jest on postrzegany jako ważny środek budowy zaufania pomiędzy Wielonarodowymi Połączonymi Siłami Zadaniowymi, a siłami zbrojnymi i organizacjami rządowymi zwaśnionych stron.

Realizacja misji transportowych wymaga bardzo szczegółowego planowania operacji oraz właściwego wyszkolenia załóg. Wynika to głównie z konieczności realizacji zadań transportowych najczęściej w środowisku nieprzyjaznym siłom sojuszniczym. Zakłada się, że w przyszłych działaniach innych niż wojna zakres zadań realizowanych zarówno przez strategiczne, jak i taktyczne lotnictwo transportowe będzie znacznie większy niż w dotychczasowych konfliktach i wojnach lokalnych.

3.8. Wnioski z dotychczasowego użycia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna

Wśród sojuszników (grupy państw) realizujących operacje o charakterze innym niż wojna (np. operacje wsparcia pokoju) powinna być jednomyślność, co do celów misji, ograniczeń oraz użytych sił. Bardzo często już na etapie planowania mi-

sji mogą pojawić się niezgodności wśród sojuszników. Tak było między innymi, w czasie planowania operacji „Pustynna Burza", w której wystąpiły różnice poglądów na rodzaj i zakres użycia sił powietrznych. Niektórzy planiści opowiadali się za taktycznym użyciem sił powietrznych – w bezpośrednim wsparciu lądowych sił koalicji w sektorze Kuwejtu. Znaczna część z nich zamierzała użyć lotnictwa do zaatakowania „strategicznej infrastruktury", głównie w Bagdadzie oraz w innych częściach Iraku. Końcowy kompromis, jak wiadomo okazał się całkowitym sukcesem. Jednak mimo tego, trzon armii irackiej - Gwardia Narodowa poniosła niewielkie straty, mimo, że samoloty B – 52 dokonywały jej dywanowych bombardowań, a samoloty taktyczne F – 117 uderzały na cele w Bagdadzie.

Później na Bałkanach, opór Serbów Bośniackich przed rozmowami dyplomatycznymi złamany został przez bombardowania samolotami F – 16, Harrier i Jaguar - dróg zaopatrzenia i magazynów wojskowych, w ciągu mniej niż dwóch tygodni (operacja „Rozważne Działanie" we wrześniu 1995 roku). Te taktyczne cele (jakby mogło się wydawać) miały wówczas olbrzymie znaczenie strategiczne, ponieważ Serbowie na nich właśnie opierali osiąganie swych założeń politycznych. Bezpośrednie działanie sił powietrznych NATO przeciwko Serbom Bośniackim udowodniło, że możliwości sił powietrznych wybiegają daleko poza możliwości sił lądowych.

W pierwszych dniach kampanii powietrznej NATO, skierowanej przeciwko Federacyjnej Republice Jugosławii, rozpoczętej 24 marca 1999 roku - siły powietrzne Sojuszu atakowały wyłącznie obiekty ściśle wojskowe, pozostawiając potencjał cywilny Serbii i Czarnogóry prawie w stanie nienaruszonym. Dopiero później rozszerzono listę celów o polityczne, symboliczne i ekonomiczne, a w końcowej fazie tej operacji niszczono całą infrastrukturę jugosłowiańskiej gospodarki oraz oddziaływano na morale społeczeństwa.

Dokonywana podczas operacji zmiana strategii przybrała charakter jakościowy i radykalny. NATO coraz bardziej zbliżało się ku ideom dwudziestowiecznego klasyka i pioniera lotnictwa bojowego - Giulio Douheta, który stworzył najczystszą wizję panowania w powietrzu, a właściwie panowania z powietrza nad światem. Jego zdaniem: *„(...) w tego rodzaju wojnie rozstrzygnięcie musi polegać na zmiażdżeniu moralnego i materialnego potencjału [wrogiego] narodu przez przygwożdżenie go przerażającym kataklizmem prześladującym zewsząd i bez wytchnienia, aż po ostateczny upadek wszelkiej społecznej organizacji. Stanie się aktem litości, że rozstrzygnięcie nastąpi szybko (...) bo decydujące ciosy spadną na ludność cywilną – w państwie*

podczas wojny element najmniej odporny na atak. Zupełny upadek struktury społecznej jest nieunikniony w kraju poddanym (...) bezlitosnemu bombardowaniu z powietrza. (...) aby położyć kres trwodze i cierpieniu, sam lud pchany instynktem samozachowawczym powstanie żądając końca wojny – a wszystko to w ogóle zanim wojska lądowe i marynarka wojenna zdołają się zmobilizować".

Zatem jej istota zawiera się w określeniu „bombardowanie strategiczne", co oznacza strategicznie rozstrzygający cios zadany wprost w centrum organizmu państwa przeciwnika, z przeskoczeniem frontów i ominięciem całej mozolnej i brudnej taktyki wojny. To zaś stwarza rządom i dowództwom oraz opinii publicznej, odnawiającą się wciąż pokusę tzw. „czystej wojny".

Stany Zjednoczone, dysponujące ogromnym potencjałem gospodarczym, wraz z ich położeniem geograficznym, niejako przeznaczone do roli światowego lidera lotnictwa, wielokrotnie przyjmowały i odrzucały koncepcję „bombardowania strategicznego", a także wprowadzały do niej zasadnicze modyfikacje. Amerykański generał William Mitchell, którego uważa się za współczesnego odpowiednika Douheta, wygenerował różne jej odmiany, w tym koncepcję bombardowań precyzyjnych, służących niszczeniu konkretnych składników potencjału wojskowo – przemysłowego, a nie terroryzowaniu ludności nieprzyjacielskiego państwa jako takiej. Według tych poglądów, złamana ma być nie psychologiczna wola, lecz przede wszystkim materialna zdolność prowadzenia walki. Ten właśnie wątek podjął i sformułował na krótko przed wojną w Zatoce Perskiej, dostosowując w szczegółach do czasów „wysokich technologii" i „broni inteligentnych" John Warden. Jeden z rozdziałów swojej pracy zatytułował hasłem bezpośrednio nawiązującym do Douheta: „wojnę można wygrać z powietrza".

Te dwie różne doktryny ścierały się ze sobą wewnątrz struktury dowodzenia Sojuszu od samego początku operacji „Sojusznicza siła". Generał Wesley Clark dowódca Połączonych Sił Zbrojnych Sojuszu w Europie, chciał skoncentrować wysiłek działań ofensywnych lotnictwa na serbskich oddziałach wojsk lądowych, prowadzących i nasilających czystki etniczne w Kosowie. Tymczasem dowódca Połączonych Sił Powietrznych Europy Południowej – generał M.C. Short wierzył, że aby uniemożliwić funkcjonowanie kluczowej części jugosłowiańskiego aparatu władzy, należy działaniami powietrznymi zniszczyć elektrownie, gmachy kluczowych ministerstw i główne węzły infrastruktury Belgradu, tak szybko i dokładnie, jak tylko to możliwe. Generał Clark zajmował wyższą pozycję w strukturze dowodzenia sił NATO, ale dla

sukcesu jego strategii powietrznej niezbędna byłaby groźba – wiarygodna groźba inwazji lądowej, do jakiej wsparcie lotnicze stałoby się wstępem i uzupełnieniem. Samoloty ani środki bezpilotowe, w tym rakiety skrzydlate będące na wyposażeniu sił powietrznych, nie były w stanie samodzielnie wyeliminować mobilnych i znakomicie maskujących się serbskich sił wojskowych i policyjnych. Według dokumentów źródłowych, Sojusz zniszczył na całym terytorium Kosowa i Federacyjnej Republiki Jugosławii zaledwie około 90 czołgów i 150 transporterów opancerzonych. Natomiast raporty niezależnych obserwatorów i ekspertów zachodnich obniżają te liczby do jedynie kilkunastu sztuk. Tak więc, kiedy rządy państw członkowskich NATO wykluczyły możliwość prowadzenia działań lądowych, tylko opcja użycia sił powietrznych zaproponowana przez generała Shorta była jedynym rozsądnym rozwiązaniem.

Podjęta w rezultacie odmiana „bombardowania strategicznego" naruszała etyczne i prawno - międzynarodowe zasady prowadzenia działań wojennych, a szczególnie zasady humanitaryzmu i proporcjonalności. Bezpośrednio spowodowało to śmierć setek ludzi (cywilów) i zniszczenia infrastruktury cywilnej, do których zaliczono mosty na Dunaju, pociągając za sobą długotrwałe zablokowanie największej międzynarodowej arterii wodnej w Europie. Gdy w związku z bombardowaniami elektrowni rzecznik prasowy NATO mówił „teraz my trzymamy palec na wyłączniku prądu", słowa te były adresowane wprost do mieszkańców Belgradu i miały podważyć autorytet reżimu Milosevicia. Trzeba jednak pamiętać, że takie „wyłączanie prądu" powodowało paraliż wielkiego miasta i pośrednie zagrożenie życia i zdrowia tysięcy ludzi. Zbombardowanie przez NATO ambasady chińskiej w Belgradzie z kolei umocniło sojusze polityczne Jugosławii, zamiast je „rozerwać. Chodziło tu głównieo sojusz z Chinami, stałym członkiem Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych.

O ile trafienie ambasady było błędem, to świadczyło o determinacji NATO, akceptującego nieodłączne ryzyko groźnych pomyłek w poszukiwaniu celów dla bomb i rakiet w miejscach tak szczególnych, jak dzielnice dyplomatyczne.

Przejście w strategii powietrznej Stanów Zjednoczonych i ich sojuszników z pozycji „bombardowania precyzyjnego" ku „strategicznemu" zgodnie z teorią Douheta nastąpiło nie po raz pierwszy. Pod koniec operacji „Sojusznicza siła", gdy zabrakło innych środków, amerykańskie bombowce strategiczne B – 52 wykonywały grupowe naloty z użyciem bomb niekierowanych, jak poprzednio w Wietnamie i Zatoce Perskiej. Wojna o Kosowo nie została „wygrana z powietrza". Bowiem paradoks wizji

Douheta polega na tym, że czyste „bombardowanie strategiczne" nie może spełnić swej obietnicy sukcesu środkami konwencjonalnymi. W tej sytuacji próba konwencjonalnego „bombardowania strategicznego" podejmowana przez NATO jest zarazem bezskuteczna i niebezpieczna. Niebezpieczeństwo to związane jest z naśladownictwem ze strony innych państw. Mamy tu na myśli przypadek Izraela, który dokonał bombardowania cywilnych elektrowni w Libanie oraz Rosji, która niszczyła w Czeczenii wszystkie możliwe cele wojskowe i cywilne przed inwazją wojsk lądowych. Zarówno Izrael, jak i Rosja głośno powoływały się na operację „sojusznicza siła" jako precedensową i modelową. Rozpowszechnienie i legitymizacja takiej strategii zwiększać będzie prawdopodobieństwo sięgnięcia przez państwo rozczarowane do jej postaci konwencjonalnej do broni masowego rażenia.

Pomimo tych w większości krytycznych uwag, zdaniem ekspertów, operacja sił powietrznych „Sojusznicza siła" oznaczała otwarcie nowego rozdziału w historii Sojuszu. Jej znaczenie analizowane jest na wielu poziomach. Pierwszy odnosi się do przedmiotowych i geograficznych odpowiedzialności Sojuszu oraz prawnych podstaw operacji nie wynikających z artykułu V Traktatu Waszyngtońskiego. Przesądziło to w znacznym stopniu o charakterze zapisów odnowionej strategii NATO, poszukującej sposobności do legitymizacji dla działań antykryzysowych Sojuszu, umożliwiających elastyczne działanie w przypadku rażącego naruszania porządku międzynarodowego. Znaczenie decyzji o podjęciu uderzeń powietrznych przeciwko Jugosławii bez mandatu Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych, jako wzoru dla podobnych działań w przyszłości jest jednak dość powszechnie odrzucane. Nie ulega wszelako wątpliwości, że precedens stworzony decyzjami NATO, jakkolwiek pozbawiony automatycznej aplikacji i uwikłany w złożony proces budowy wewnątrz sojuszniczego porozumienia, będzie miał wpływ na podejmowane działania w obliczu kolejnych kryzysów. Największa w historii Sojuszu operacja wojskowa stanowiła test dla zdolności Organizacji w tej dziedzinie oraz złożonych relacji między przesłankami politycznymi podejmowanych decyzji, a ich operacyjnymi implikacjami. Dowiodła ona technologicznej i militarnej niedoskonałości sojuszników europejskich oraz znacznej wręcz miażdżącej przewagi Stanów Zjednoczonych w tych dziedzinach. Wystawiła także na poważną próbę wewnętrzną spójność Sojuszu. Źródłem dodatkowej presji były wewnętrzne rozbieżności stanowisk państw członkowskich oraz zróżnicowane reakcje międzynarodowej opinii publicznej. Poza tym, reakcja NATO ukazuje charakterystyczne cechy przyszłych konfliktów. Akcje zbrojne w wypadku ewentualnych

konfrontacji będą zmuszały do odejścia od klasycznych reguł działań wojennych na rzecz reagowania kryzysowego, opartego na zawężeniu celów militarnych, ograniczania swobody działania dowódców decyzjami politycznymi i bezstronnej realizacji przez wielonarodowe siły zadań określonych przez grupę państw, występującej w imieniu szerszej wspólnoty.

Zakończenie kampanii powietrznej otworzyło drogę do zaangażowania NATO w odbudowę pokoju w prowincji, bowiem dwa dni później jednostki sił pokojowych KFOR wkroczyły do Kosowa, zapewniając bezpieczeństwo powrotu uchodźców oraz możliwe odtworzenie porządku publicznego.

Zakończenie

Analiza dotychczasowych militarnych operacji innych niż wojna jednoznacznie dowodzi, że siły powietrzne są istotnym komponentem Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Ich znaczenie wzrosło z chwilą zmiany strategii Sojuszu i zgłoszenia gotowości NATO do angażowania się w działania nie objęte artykułem V Traktatu Północnoatlantyckiego. Siły powietrzne przewiduje się używać do nowych zastosowań w okresie pokoju. Zostały one włączone do systemu walki o utrzymanie międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju oraz zapobiegania konfliktom (sytuacjom kryzysowym).

Zakres użycia sił powietrznych we współczesnych działaniach innych niż wojna determinują głównie ograniczenia natury politycznej. Ponadto, czynnikami utrudniającymi wykorzystanie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna mogą być: warunki geograficzne i klimatyczne, infrastruktura w obszarze konfliktu oraz sposoby prowadzenia działań przez zwaśnione strony. Mimo to, siły powietrzne w wielu przypadkach wykonują bardzo szeroki zakres zadań, do bojowego oddziaływania na cele *powietrzne i naziemne włącznie. Dzięki temu zwiększają one skuteczność odstraszania militarnego, które w wielu przypadkach jest skutecznym środkiem rozwiązania sytuacji kryzysowej (konfliktu, sporu).

W dotychczasowej historii siły powietrzne najczęściej brały udział w operacjach wsparcia pokoju. Zakres realizowanych zadań w tego rodzaju operacjach był różny. Najbardziej spektakularne działania sił powietrznych miały miejsce w operacjach wmuszania pokoju, które przeprowadzono w:

- Zatoce Perskiej (operacja ONZ).
- Krajach byłej Jugosławii (operacja NATO).
- Kosowie (operacja NATO).

Niektóre z tych operacji, odbierane były przez społeczeństwo jako normalne działania wojenne. Wynikało to przede wszystkim z zakresu i intensywności działań sił powietrznych, a także innych komponentów sił zbrojnych. Zdajemy sobie sprawę z tego, jak bardzo trudno jest odróżnić moment, w którym siły powietrzne kończą działania wojenne a zaczynają inne niż wojna. W typowych operacjach wymuszania pokoju jest to szczególnie trudne, a czasami wręcz nie możliwe do określenia. Bardzo często można spotkać się także z opinią, że działania inne niż wojna, to wymysł polityków, a nie wojskowych, dla których zawsze będą to działania bojowe. Bazując je-

dynie na intuicji można powiedzieć, że to prawda. Opierając się jednak na faktach, nie można zgodzić się z tą opinią. Należy zawsze pamiętać, co jest celem działań i wówczas nie będzie tych wątpliwości.

Możliwości sił powietrznych w zakresie rozwiązywania konfliktów są duże. Nie można jednak ich przeceniać, gdyż samodzielne operacje w wymiarze powietrznym, nie rozwiążą konfliktu na lądzie. Siły powietrzne mogą jedynie stworzyć dogodne warunki do prowadzenia działań o charakterze pokojowym, które umożliwią osiągnięcie pożądanego stanu, jakim jest pokój.

Siły powietrzne nie mają większych problemów w szybkiej adaptacji swoich możliwości do zmieniającej się sytuacji w obszarze prowadzenia działań o charakterze innym niż wojna. Mogą one bardzo szybko przechodzić od prowadzenia rozpoznania do zadań związanych z demonstracją siły lub wykonywać uderzenia na obiekty naziemne lub nawodne. Działanie te musi cechować jednak rozwaga, ponieważ ich zbytni radykalizm (drastyczność), może odnieść skutek ponownej eskalacji przemocy i w efekcie walki zbrojnej.

Działania ofensywne, w formie uderzeń na wybrane obiekty naziemne (nawodne) są wyjątkowo trudne do przeprowadzenia. Sam wybór obiektów powinien być wyjątkowo wnikliwy i uwzględniać prawdopodobną reakcję ze strony przeciwników, sojuszników i państw neutralnych po ich zniszczeniu lub obezwładnieniu. Trudność ta wynika przede wszystkim z faktu pogodzenia użycia siły i pokojowego celu działań. Każde uderzenie lotnicze musi być także skoordynowane z komponentem lądowym Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF). Głównym celem tej koordynacji jest ustalenie dokładnego położenia wojsk lądowych własnych i przeciwnika.

BIBLIGRAFIA:

1. Allied Joint Publication 3.3.: Joint air and Space Operations Doctrine, Ratification Draft, September 1999
2. Aircent Air Interoperability Handbook. HQ Allied Air Force Central Europe. Ramstein, Germany, September 1997.
3. Air power Journal. Maxwell AFB 1999.
4. Błaszczyk J., Sybilski K.: Niewidzialne samoloty?. Wydawnictwo Bellona. Warszawa 1994.
5. Bondaruk A.: Bezzałogowe aparaty latające. Przegląd wojsk Lotniczych I Obrony powietrznej. Wrzesień 1999.
6. Ciborowski L .: Informacyjna preparacja pola walki. III konferencja naukowo - techniczna nt. „Systemy rozpoznania i walki radioelektronicznej". Żegiestów 1997.
7. Gotowała J.: Burza nad Bałkanami. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Maj 2000.
8. Gruszczyński J, Fiszer M.: Lotnictwo NATO nad Jugosławią. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Październik 1999.
9. Karpowicz J.: Militarny aspekt wsparcia operacji pokojowych. Myśl Wojskowa 3 (608). Warszawa 2000.
10. Karpowicz J.: Działania poszukiwawczo – ratownicze w operacjach pokojowych. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Listopad 2000.
11. Kozub M.: Lotnictwo tankowania w powietrzu. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Maj 1998.
12. Kozub M., Szulc S.: Wsparcie działań powietrznych w operacjach połączonych NATO. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Sierpień 2000.
13. Kucharski P.: Największe bitwy XX wieku. Somalia 92 – 95. Wydawnictwo Altair. Warszawa 1998.
14. Mańkowski R.: Zasady zabezpieczenia logistycznego lotnictwa wojskowego państw NATO. Zeszyty Naukowe AON Nr 3 (31). AON. Warszawa 1998.
15. Mason R.A.: Przyszłość sił powietrznych. Koncepcje zadań operacyjnych. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Styczeń 1999.
16. Marszałek M: Użycie sił powietrznych w militarnych operacjach innych niż wojna. Zeszyty naukowe AON Nr 4 (37). Warszawa 1999.

17. Marszałek M.: Operacje wsparcia pokoju według poglądów NATO. AON. Warszawa 1999.
18. Międzynarodowe prawo humanitarne (pod red. Tadeusza Jasudowicza). Wydawnictwo Dom Organizatora. Toruń 1997.
19. Military Operations Other Than War. Air Force Doctrine Document 2 – 3. October 1996.
20. Misiewicz Cz.: Leksykon problemów międzynarodowych i konfliktów zbrojnych. Wydawnictwo Atla 2. Wrocław 1999.
21. NATO Vademecum. Wydanie Jubileuszowe. Dom wydawniczy Bellona. Warszawa 1999.
22. NATO Vademecum. Partnerstwo i współpraca. Wydawnictwo Bellona przy współpracy Biura Prasy i Informacji Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1995.
23. NATO's Sixteen Nations, Bruksela 1997.
24. Ocena operacyjno – taktyczna wojny w rejonie Zatoki Perskiej. MON. Szefostwo wojskowych służb informacyjnych. Warszawa 1991.
25. Olszewski R.: Lotnictwo w odstraszaniu militarnym. Dom wydawniczy Bellona. Warszawa 1998.
26. Prohenko T.: Zapobieganie konfliktom (tytuł oryginału: Peace, Security and Conflict Prevention. SIPRI UNESCO – Handbook. Wydawnictwo Bellona. Warszawa 2000.
27. Rocznik strategiczny 1999/2000. Fundacja studiów międzynarodowych. Wydawnictwo naukowe Scholar. Warszawa 2000.
28. Royal Air Force and Air Power Doctrine. AP3000 – 2nd Edition. Prepared under the direction of the Chief of the Air Staff. United Kingdom 1993.
29. Royal Danish Air Force Air Operations Doctrine. Tactical Air Command Denmark 1998.
30. Rydzykowski J.: Słownik Organizacji Narodów Zjednoczonych. Wiedza Powszechna. Warszawa 2000.
31. Słownik wybranych pojęć NATO (pod naukowym kierownictwem B. Zdrodowskiego). AON 2000.
32. Spory i konflikty międzynarodowe. Aspekty prawne i polityczne (pod red. W. Molendowskiego). Wydawnictwo Atla 2. Wrocław 1999.
33. Świat po Kosowie (pod red. Agnieszki Magdziak – Miszewskiej). Centrum Stosunków Międzynarodowych. Warszawa 2000.

34. Szpyra R.: Brytyjska doktryna powietrzna. AON. Warszawa 2000.
35. Szpyra R.: Amerykańska doktryna powietrzna. AON. Warszawa 2000.
36. Toffler A i H.: Wojna i antywojna. Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza S.A. Warszawa 1997.
37. Watson Thomas J Jr.: Institute for International Studies Brown Uniwersitety. Peace Support Operations. A manual.
38. Zajas S, Nowak J, Cieślak G, Gruszczyński J.: Wybrane aspekty doktryny sił powietrznych NATO. AON, Warszawa 1997.
39. Zajas S, Nowak J, Gruszczyński J, Cieślak E, Bartnik R.: Lotnicze wsparcie działań sił lądowych według poglądów NATO. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań 1998.
40. Zdrodowski B., Marciniak M.: Doktryna powietrzna NATO. AON, Warszawa 1999.
41. Zdrodowski B., Marszałek M.: Użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna. I etap badań. AON, Warszawa 1999.

Słownik pojęć i akronimów

Skrót	Pełna nazwa	Polskie znaczenie
AFL	Allied Forces List	Lista Sił Sojuszniczych
ALCC	Airlift Co – ordination Centre	Ośrodek (Centrum) Koordynacji Transportu Powietrznego
AECC	Aeromedical Evacuation Co – ordination Cell	Sekcja Koordynacji Powietrznej Ewakuacji Medycznej
ALO	Air Liaison Officer	Oficer łącznikowy lotnictwa
AMCC	Allied Movement Co – ordination Centre	Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu (transportu, przemieszczeń)
AOC	Air Operations Centre	Ośrodek Działań Powietrznych
AOD	Air Operation Directive	Powietrzna dyrektywa operacyjna
AOR	Area Of Responsibility	Obszar odpowiedzialności
APOD	Airports of Debarkation	Lotniczy port rozładunku
APOE	Airports of Embarkation	Lotniczy port załadunku
CAOC	Combined Air Operation Centre	Połączony Ośrodek Dowodzenia Działaniami Powietrznymi
C2	Command and Control	Dowodzenie i kontrola
CC	Component Command (er)	Dowódca (dowództwo) komponentu
CJTF	Combined Joint Task Force	Wielonarodowe Połączone Siły Wielozadaniowe
COA	Course of Action	Wariant działania
COFS	Chief of Staff	Szef sztabu
COG	Centre of Gravity	Środek ciężkości
CONOPS	Concept of Operation	Koncepcja prowadzenia działań (operacji)
IMS	International Military Staff	Międzynarodowy Sztab Wojskowy
ITAS	Intra – Theatre Airlift System	System Transportu Powietrznego Teatru
JFACC	Joint Force Air Component Commander	Dowódca komponentu powietrznego połączonych sił
JFLCC	Joint Force Land Component Commander	Dowódca komponentu lądowego połączonych sił
JFMCC	Joint Force Maritime Component Commander	Dowódca komponentu morskiego połączonych sił
JFMS	Joint Force Movements Staff	Sztab przemieszczeń sił połączonych
JFSOC	Joint Force Special Operations Component Commander	Dowódca komponentu specjalnego przeznaczenia sił połączonych
JIPTL	Joint Integrated Prioritised Target List	Połączona jednolita hierar-

		chiczna lista obiektów uderzeń
JLCC	Joint Logistic Co- ordination Centre	Połączone Logistyczne Centrum Koordynacji
JMCC	Joint Movements Co - ordination Centre	Połączony Ośrodek Koordynacji Ruchu Wojsk
JSRC	Joint Sub Regional Command	Połączone Dowództwo Subregionalne
JTCC	Joint Transportation Co – ordination Centre	Połączone Centrum Koordynacji Transportu
LCC	Land Component Commander	Dowódca komponentu lądowego
MALCE	Multi – national Airlift Co – ordination Element	Międzynarodowy Element Koordynacji Transportu Powietrznego
MC	Military Committee	Komitet Wojskowy
MCC	Maritime Component Commander	Dowódca komponentu morskiego
MJLC	Multi – national Joint Logistics Centre	Międzynarodowe Połączone Centrum Logistyki
NAC	North Atlantic Council	Rada Północnoatlantycka
OPG	Operations Planning Group	Grupa planowania działań
OPLAN	Operation Plan	Plan działań
OPORD	Operational Order	Rozkaz operacyjny
OPP	Operational Planing Process	Proces planowania działań (operacji)
OSCE	Organisation for Security and Co – operation in Europe	Organizacja Bezpieczeństwa i współpracy w Europie
PE	Peace enforcement	Wymuszanie pokoju
PK	Peace keeping	Utrzymanie pokoju
POD	Port of debarkation	Port wyładunku
POE	Port of embarkation	Port załadunku
PSO	Peace support operations	Operacje pokojowe (operacje wsparcia pokoju)
PSYOPS	Psychological Operations	Działania psychologiczne
RALCC	Regional Airlift Co - ordination Centre	Regionalny Ośrodek Koordynacji Transportu Powietrznego
RC	Regional Command	Dowództwo regionalne (regionu)
RCC	Rescue Co – ordination Centre	Ośrodek Koordynacji Ratownictwa
ROE	Rules of Engagement	Zasady użycia siły
SAC	Supreme Allied Commander	Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NATO
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe	Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NA-

		TO w Europie
SCLANT	Supreme Allied Commander Atlantic	Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NATO na Atlantyku
SC	Strategic Command	Dowództwo strategiczne
SUPLAN	Supporting Plan	
TAT	Tactical Air Transport	Taktyczny transport powietrzny
UAV	Unmanned aerial vehicle	Bezpilotowy aparat latający
WEU	Western European Union	Unia zachodnioeuropejska
WMD	Weapons of Mass Destruction	Broń masowego rażenia

Załącznik 1

Plan operacji

Odniesienie archiwalne (nr identyfikacyjny)

Identyfikacja planu. Skrócony kryptonim[24], kryptonim formalny oraz właściwa klasyfikacja NATO.

Odniesienia. Lista właściwych dokumentów wykorzystywanych podczas opracowania planu:

- dokumenty głównego dowódcy;
- wskazówki do planowania operacyjnego głównych dowództw NATO;
- wskazówki funkcjonalne do planowania;
- plany operacyjne komponentów;
- porozumienia;
- pozostałe dokumenty oraz mapy.

Organizacja sił. Lista bezpośrednio podległych oraz wspierających dowództw, zaangażowanych w proces realizacji planu. Siły przewidziane do użycia w operacji zawiera załącznik C[25].

1. ***Sytuacja***.
   a) ogólna – informacje dotyczące przygotowania planu;
   b) warunki strategiczne, zakres i cele – w tym punkcie opisane są: przeznaczenie planu, przewidywany rozwój kryzysu (konfliktu) oraz prawdopodobne działania wojskowe. Ponadto, powinien być scharakteryzowany teatr działań, strefy działań bojowych oraz cele strategiczne;
   c) ocena ryzyka i wrogich sił – obejmuje hipotezę bądź hipotezy odnoszące się do potencjalnego ryzyka (zagrożenia), w stosunku do których opracowano plan. Jeśli wygenerowano więcej niż jedną hipotezę, to mogą być one przedstawione według listy – od najgorszego do najlepszego rozwoju sytuacji. Szczegółowe oceny dotyczące ryzyka oraz informacje o siłach przeciwnika (stron konfliktu) ujmowane są w załączniku D, dotyczącym rozpoznania;
   d) najważniejsze środki ciężkości– charakterystyka punktów przeciwko którym powinien być skupiony główny wysiłek.

[24] Jak w AAP – 1.
[25] Są to oczywiście sił podległe tym dowództwom.

e) przyjazne siły – charakterystyka jednostek i dowództw, których działania mogą bezpośrednio wpływać na podział zadań przez dowódcę CJTF. Jeżeli istnieją specjalne porozumienia dotyczące współpracy i (lub) koordynacji, należy je wypełnić w załączniku B (zależności w dowodzeniu);

f) jednostki przydzielone i wydzielone;

g) założenia:

- polityczne zawierające nakazy, które mogą być określone przez organizacje inne niż NATO (ONZ, OBWE, UZE) oraz dotyczące państw neutralnych, zaangażowanych w operację wraz z jednostkami NATO;
- wojskowe, dotyczące między innymi, relacji (podległości) w zakresie dowodzenia (przekazanie uprawnień w zakresie dowodzenia i kontroli na rzecz dowódców NATO).

2. ***Misja*** – zwięzły opis zadania dowództwa oraz cel, jaki zamierza osiągnąć.
3. ***Wykonanie***:
   a) zamiar dowódcy – powinien zawierać przeznaczenie planu oraz zakładany przez dowódcę stan w momencie zakończenia operacji (End State);
   b) koncepcja operacji – krótkie podsumowanie operacji, szczegółowo przedstawione w załączniku A. Koncepcja powinna zawierać wybór sposobu działania z uwzględnieniem planowanych faz realizacji operacji;
   c) podział zadań – dotyczy każdego dowódcy bezpośrednio podległego i wspierającego według ich zakresu kompetencji, zgodnie z prawdopodobnymi zadaniami ujętymi w innych planach.
   d) koordynacja i zadania ogólne – instrukcje dotyczące więcej niż jednego dowództwa (dowódców). Wyszczególnienie innych planów, które bezpośrednio lub pośrednio dotyczą opracowanego planu.
4. ***Wsparcie*** – określenie uzgodnień administracyjnych i logistycznych o pierwszoplanowym znaczeniu dla wspierających jednostek. Może obejmować także wskazówki dowódcy misji (operacji) dla dowódców jednostek wspierających. Szczegóły dotyczące zabezpieczenia logistycznego mogą być zawarte w załączniku do planu.
5. ***Dowodzenie i łączność*** – informacje o rozmieszczeniu dowództw oraz ruchu wojsk, uzgodnienia łącznikowe, instrukcje i zasady określające sposób użycia sprzętu łączności i elektronicznego. Szczegółowe zasady dotyczące łączności i wymiany informacji mogą być określone w załączniku B.

Załącznik 2

Zadania grup dowodzenia lotnictwem, oficerów łącznikowych oraz oficerów naprowadzania

Grupy dowodzenia lotnictwem odpowiedzialne są za:

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

Do szczegółowych zadań oficera łącznikowego lotnictwa, wchodzącego w skład grupy kierowania lotnictwem taktycznym należy:

- doradzanie i specjalistyczna pomoc dowódcy komponentu lądowego we wszystkich sprawach związanych z działaniami w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego;
- udział w koordynacji ognia komponentu lądowego z działaniem lotnictwa;
- przyjmowanie, koordynowanie i przekazywanie informacji z AOCC dotyczących czasu i miejsca przelotów oraz uderzeń lotnictwa;
- nadzór nad działaniami podległej grupy kierowania lotnictwem;
- koordynowanie wykorzystania przestrzeni powietrznej z właściwymi organami kontroli przestrzeni powietrznej;
- współpraca z dowódcą komponentu lądowego w planowaniu, organizowaniu i prowadzeniu walki elektronicznej oraz obezwładnianiu środków przeciwlotniczych.

Do zadań oficera naprowadzania lotnictwa należy:

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

Załącznik 3

Charakterystyka precyzyjnych środków rażenia stosowanych w czasie operacji innych niż wojna

Bomby serii GBU reprezentują wszystkie generacje lotniczych bomb kierowanych. Rozwiązania konstrukcyjne, bez względu na generację, składają się z następujących modułów:

- ładunku bojowego (zwykle bomby burzące lub przeciwbetonowe);
- powierzchni aerodynamicznych naprowadzania;
- mechanizmów wykonawczych układu kierowania (pilot automatyczny, serwomechanizmy, powierzchnie aerodynamiczne)

Bomby tego typu przeznaczone są do niszczenia ważnych obiektów komunikacyjnych, w warunkach dobrej widoczności celu. Mogą być przenoszone przez następujące samoloty: F – 111, F – 18, F – 16; A-10, Tornado, Jaguar, Mirage III, F – 4; A – 6 Harier oraz Mirage F.1 C

Minimalna wysokość zrzutu wynosi 150 metrów. Natomiast maksymalny zasięg 12 kilometrów.

GBU – 12, to ślizgowa bomba kierowana, przeznaczona do niszczenia ważnych obiektów komunikacyjnych w warunkach dobrej widoczności. Nosicielami są: F – 4; F – 18; F – 16; A – 10; Tornado; Jaguar GR Mk1; Mirage III; Harrier GR Mk3.

GBU – 15 była pierwszą bombą lotniczą trzeciej generacji. Przeznaczona jest do niszczenia silnie opancerzonych i innych trudnych do zniszczenia celów takich, jak: schrony przeciwlotnicze i dla ukrycia oraz zabezpieczenia samolotów, pasy startowe, mosty, itp. Może być zrzucana z bardzo małych wysokości lub z dużych odległości od celu, bez kontaktu wzrokowego z nim – naprowadzanie następuje dopiero na ostatnim odcinku lotu. GBU – 15 składa się z następujących modułów:

- głowicy bojowej o masie do 1000 kilogramów (bomba burząca Mk – 84, zasobnik z amunicją kasetową SUU – 54 lub BLU – 109) z odpowiednim zapalnikiem;
- modułu naprowadzania (telewizyjnego DSU – 27A/B do ataków w dzień lub na podczerwień oraz WGU – 10/B do ataków nocnych);
- łącznika modułu naprowadzania z głowicą bojową;
- modułu kontrolnego WCU – 8/B lub innego, zawierającego baterie elektryczne, urządzenia kontroli parametrów lotu, autopilota, siłowniki sterujące usterzeniem;

- odbiornika sygnałów sterowania i nadajnika przekazującego obraz celu;
- krzyżowych płaszczyzn nośnych i usterzenia.

W module telewizyjnego systemu naprowadzania zastosowano blok nadawczo – odbiorczy przesyłający obraz z rejonu w którym znajduje się cel. Jest on widziany przez system naprowadzania bomby na pokładzie samolotu. Umożliwia to przekazywanie komend i korektę toru lotu bomby.

Przy zrzucie bomb z małych wysokości, na początkowym odcinku toru lotu bomba wznosi się najpierw na wysokość 500 metrów, a następnie przechodzi do lotu nurkowego. Naprowadzanie na cel może być realizowane także z innego samolotu wyposażonego w odpowiednią aparaturę nadawczo – odbiorczą. Ostatnio wprowadzono również laserowy system naprowadzania bomby GBU – 15.

Dąży się do wykorzystania innych systemów naprowadzania: radiometryczno – korelacyjnego, radionawigacyjnego, radionawigacyjnego LORAN i nawigacji satelitarnej NAVSTAR. Umożliwiają one naprowadzanie bomby na wcześniej wykryty cel, bez względu na warunki pogodowe. Działanie pierwszego z wymienionych systemów polega na odbieraniu promieniowania cieplnego emitowanego przez obiekty i porównywaniu go z zapisanym w pamięci układu naprowadzania. Gdy wartość promieniowania osiągnie wskazany poziom, następuje przejście bomby na samonaprowadzanie na przechwycony cel. Naprowadzanie za pomocą satelitarnego systemu NAVSTAR, polega na porównywaniu współrzędnych celu z obliczanymi w sposób ciągły współrzędnymi lecącej bomby, w oparciu o sygnały nadawane przez satelity systemu NAVSTAR. Radionawigacyjny system LORAN działa według analogicznej zasady i służy do wprowadzania bomby do rejonu celu i naprowadzania jej na środkowym odcinku toru lotu.

Kierowane laserem bomby GBU – 22, 23, 24 przeznaczone są do niszczenia z małej wysokości celów punktowych w dzień przy dobrej widoczności. Posiadają one półaktywne układy naprowadzania na wiązkę laserową odbitą od celu. Układ ten charakteryzuje się dużym kątem widzenia, co przy doskonałym mechanizmie wykonawczym zapewnia większe możliwości manewrowe niż bomby GBU – 15. Do oświetlania celu wiązką laserową mogą być użyte wszystkie stosowane w armii Stanów Zjednoczonych podświetlacze, a do przenoszenia bomb praktycznie wszystkie samoloty bojowe. GBU – 23, bazująca na Mk – 83 jest modernizacją bomby drugiej generacji GBU – 16. Istnieją jej dwa warianty - bez i z układem napędowym. Obydwa warianty znajdują zastosowanie w Lotnictwie Marynarki Wojennej Stanów Zjedno-

czonych. Zasięg bomb GBU – 22, 23, 24 przeznaczonych do zrzucania z małych wysokości, przy odpowiednio dobranym kącie wznoszenia wynosi do 20 kilometrów.

Wersją rozwojową bazującą na bombie GBU – 15, jest również bomba kierowana AGM – 130. W celu zwiększenia zasięgu lotu przy bombardowaniu z bardzo małych wysokości i zwiększenia przebijalności betonowych schronów, zastosowano silnik turboodrzutowy o masie około 220 kilogramów. Pozwoliło to zwiększyć zasięg do ponad 35 kilometrów. W stosunku do GBU – 15, zastosowano bardziej odporne na zakłócenia urządzenia nadawczo – odbiorcze. Aby w przyszłości ułatwić modernizację, polegającą na instalowaniu systemu kierowania lotem z korelacją rzeźby terenu, AGM – 130 została wyposażona w cyfrowy układ autopilota i wysokościomierz radiolokacyjny.

AGM – 88 HARM

Konstrukcja pocisku jest oparta na wcześniejszej wersji, oznaczonej jako AGM – 45 Shrike. HARM jest jednak dwukrotnie cięższy i znacznie większy. Potężny silnik rakietowy nadaje mu dużą średnią prędkość lotu, dzięki czemu pocisk jest w stanie zniszczyć urządzenie radarowe, zanim kierowane pociski przeciwlotnicze dolecą do samolotu. Nowoczesna szerokopasmowa głowica samonaprowadzająca wykrywa źródła promieniowania radiolokacyjnego pracujące w zakresie częstotliwości od 0,4 do 11 GHz i jest wyposażona w programowy procesor sygnałowy i pamięć. Odłamkowo - burząca głowica bojowa o masie 66 kilogramów jest detonowana przez laserowy zapalnik zbliżeniowy na pewnej wysokości nad celem.

Maksymalna odległość odpalenia uzależniona jest głównie od wysokości i prędkości lotu samolotu i waha się w granicach od około 24 do 75 kilometrów na dużych wysokościach. Pocisk posiada trzy zakresy pracy:

- samoobrona;
- wstępny wybór celu;
- jako sensor.

W pierwszym zakresie (samoobrona) pocisk współpracuje z pokładowym odbiornikiem ostrzegawczym samolotu. Urządzenie to analizuje sygnały elektromagnetyczne docierające do samolotu, na podstawie zapisanych w pamięci danych identyfikuje je, określając według specjalnych algorytmów, który radar jest w danej chwili najgroźniejszy. Najczęściej spośród kilku różnych środków radiolokacyjnych wybierana jest stacja naprowadzania rakiet. W przypadku, gdy samolot jest opromieniowywany przez kilka źródeł do głowicy rakiety przekazywane są dane niezbędne

do dostrojenia jej, do parametrów pracy uznanego za najbardziej groźnego radaru przeciwnika. Cała ta operacja trwa kilkanaście milisekund, a sam pocisk może zostać odpalony automatycznie.

Wstępny wybór celu to zakres wykorzystywany do niszczenia radaru o znanej pozycji na maksymalnej odległości działania pocisku. Przed odpaleniem głowica programowana jest na wykrycie i przechwycenie stacji radiolokacyjnej o zadanych parametrach pracy za pomocą urządzeń na pokładzie samolotu. Pocisk odpalany w kierunku pozycji celu, wznosi się na wysokość zapewniającą uzyskanie maksymalnego zasięgu i poszukuje celu. W momencie wykrycia i zidentyfikowania go, układ kierowania naprowadza pocisk bezpośrednio na antenę radaru. W przypadku nie wykrycia celu w określonym czasie następuje samolikwidacja rakiety poprzez zdetonowanie głowicy.

W trzecim zakresie pracy głowica pocisku wykorzystywana jest jako odbiornik sygnałów radiolokacyjnych. Pilot lub operator posługując się urządzeniami na samolocie wybiera jeden z wykrytych przez pocisk sygnałów, po czym go odpala.

Pocisk podlega stałej modernizacji. Jego najnowocześniejsza wersja, AGM – 88C ma zmodernizowaną głowicę samonaprowadzającą, zdolną do wykrywania najnowszych stacji radiolokacyjnych i stacji naprowadzania rakiet w szerszym paśmie częstotliwości (od 2 do 40 GHz). Ponadto, pocisk ten posiada skuteczniejszą głowicę, z odłamkami w postaci wolframowych kulek. Przeprowadzono również próbę pocisku HARM, którego system naprowadzania uzupełniono o układ kierowania poprzez satelitę.

Pełne wykorzystanie właściwości taktyczno – technicznych pocisku możliwe jest tylko w przypadku użycia go przez samoloty walki radioelektronicznej. Głównymi nosicielami tych pocisków są samoloty EA – 6B Prowler oraz Tornado ECR.

Rakiety tego typu po raz pierwszy użyto przeciwko libijskim stacjom radiolokacyjnym w zatoce Wielka Syrta, w 1986 roku. W konflikcie w Zatoce Perskiej, chcąc zniszczyć iracki system obrony powietrznej odpalono ich ponad 2000 sztuk. Podstawowe dane taktyczno – techniczne przedstawiono w tabeli 2.

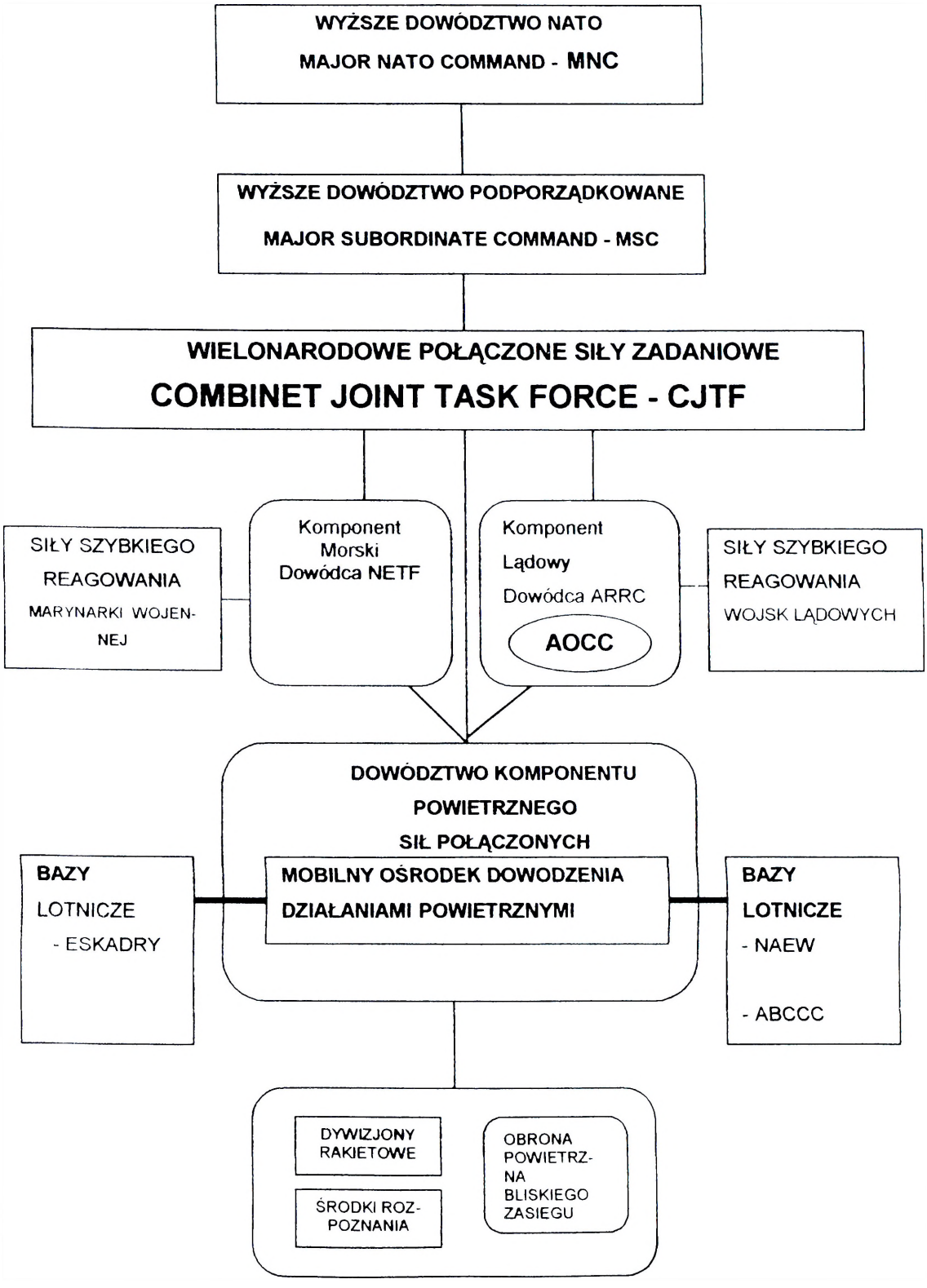
Tabela 2

Dane taktyczno – techniczne przeciwradiolokacyjnego pocisku AGM - 88

Długość całego pocisku	4,18 m.
Średnica	254 mm
Rozpiętość	1,13 m.
Masa całkowita	362 kg
Prędkość maksymalna	667 m/s
Zasięg praktyczny	24 km

Załącznik 4

System dowodzenia i kontroli sił szybkiego reagowania SP w działaniach poza obszarem Sojuszu



Załącznik 5

Rodzaje inicjatyw i środków dyplomatycznych

Arbitraż – proces, w którym strona trzecia przygotowuje rozwiązanie dla stron sporu. W przypadku arbitrażu wiążącego strony sporu zgadzają się podporządkować rozwiązaniu opracowanemu przez arbitra.

Koncyliacja – proces, w którym strona trzecia próbuje doprowadzić do porozumienia stron sporu poprzez takie działanie, jak: poprawa komunikacji, dostarczenie pomocy technicznej, badanie potencjalnych rozwiązań.

Misje w celu stwierdzenia stanu faktycznego – podejmowane są przez strony trzecie, by w miarę możliwości zbadać obiektywnie fakty, które stanowią sedno sporu.

Dobre usługi – proces, w którym strona trzecia, akceptowana przez wszystkie strony sporu, oferuje swoją pomoc w nawiązaniu dialogu pomiędzy stronami.

Inspekcje – traktaty dotyczące kontroli rozbrojeń i rozbrojenia często zawierają postanowienia dotyczące inspekcji. Inspekcje z kolei, mają na celu budowanie zaufania i zapobieganie nieporozumieniom pomiędzy stronami.

Dyplomacja prewencyjna – działania mające na celu zapobieżenie kryzysowi lub konfliktowi.

Mediacja – proces, w którym strona trzecia pomaga stronom konfliktu wynegocjować porozumienie. Pojęcie „mediacja" używa się czasem do oznaczenia w szerokim sensie roli odgrywanej przez stronę trzecią w konflikcie.

Monitorowanie – proces badania na bieżąco środowiska politycznego w celu wykrycia potencjalnych konfliktów zanim się jeszcze rozwiną.

Negocjacje – proces polegający na komunikowaniu się i dyskusji pomiędzy dwiema, lub więcej, stronami, który ma na celu zawarcie porozumienia.

Ostrzeżenie - aby zapobiec wybuchowi konfliktu, państwo, grupa państw lub organizacja międzynarodowa może ogłaszać ostrzeżenia dotyczące możliwych konsekwencji.

Załącznik 6

Ogólne pojęcia z dziedziny międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju

Europejska Tożsamość Obronna i Spraw Bezpieczeństwa (ESDI) – koncepcja, której celem jest wzmocnienie europejskiego filaru NATO oraz związków transatlantyckich, poprzez utworzenie spójnych pod względem wojskowym i efektywnych sił, zdolnych do prowadzenia operacji pod kontrolą Unii Zachodnioeuropejskiej.

Konferencja do spraw Rozbrojenia – mające swoją siedzibę w Genewie wielostronne forum negocjowania układu po kontroli zbrojeń. Należą do niego państwa ze wszystkich stron świata łącznie ze stałymi członkami Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych. Konferencja składa raporty Zgromadzeniu Ogólnemu.

Międzynarodowa Agencja Energii Atomowej (IAEA) – niezależna, międzynarodowa organizacja należąca do systemu ONZ, mająca swoją siedzibę w Wiedniu. Statut IAEA, który wszedł w życie w 1957 roku, zobowiązuje ją do popierania pokojowego zastosowania energii atomowej oraz do nadzorowania, aby energia atomowa nie była wykorzystywana do celów wojskowych. Zajmuje się ona sprawdzaniem przestrzegania Układu o Nierozprzestrzenianiu Broni Jądrowej, Układu o Strefach Bezatomowych i uczestniczy w działalności Specjalnej Komisji ONZ w Iraku.

Międzynarodowy Trybunał Karny dla byłej Jugosławii – trybunał międzynarodowy, którego zadaniem jest ściganie, tych którzy popełnili zbrodnie wojenne podczas konfliktu na terenie byłej Jugosławii.

Pakt o stabilizacji w Europie – francuska propozycja, wysunięta w 1993 roku, w celu włączenia jej w ramy Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa (CSFP). Jej celem jest dążenie do stabilizacji poprzez zapobieganie napięciom i potencjalnym konfliktom związanym z kwestiami granicznymi i narodowościowymi. Pakt został przyjęty w 1995 roku, a jego instrumenty i procedury przekazano Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie.

Porozumienie z Dayton – osiągnięte w 1995 roku w Dayton, w stanie Ohio, ustanawia pokój w Bośni i Hercegowinie. Składa się z Ogólnego Porozumienia Ramowego oraz 11 aneksów.

Wielka Siódemka – siedem najbardziej uprzemysłowionych państw, których głowy i szefowie rządów spotykają się nieformalnie od końca lat siedemdziesiątych. Podczas spotkania na szczycie w Denver, w stanie Colorado w czerwcu 1997 roku uczestniczyła pierwszy raz na pełnych prawach Rosja.

Wspólna polityka zagraniczna i bezpieczeństwa – ustanowione przez Traktat z Maastricht w 1992 roku ramy instytucjonalne dla konsultacji i wypracowywania wspólnego stanowiska i podejmowania wspólnych działań w dziedzinie polityki zagranicznej i bezpieczeństwa. Stanowi drugi z trzech „filarów" Unii Europejskiej.

Zadania Petersberskie – zostały wytyczone podczas odbytego w 1992 roku w Peteresbergu, w Niemczech, spotkania Rady Unii Zachodnioeuropejskiej. Członkowie Unii Zachodnioeuropejskiej realizować będą zadania humanitarne i ratownicze, prowadzić operacje pokojowe, a także udostępniać (wydzielać) siły zbrojne do operacji mających na celu rozwiązywanie kryzysów zagrażających międzynarodowemu bezpieczeństwu i pokojowi. W zadaniach tych będą uczestniczyć także siły NATO.

Załącznik 7

Przebieg kampanii powietrznej w Kosowie

Termin **wyda-rzeń**	Obiekty uderzeń	**Uwagi**
1	2	3
23.04. 1999	Budynek serbskiej telewizji w Belgradzie	W wyniku tego ataku zginęło 10 osób.
25/26. 04.1999	Piąte uderzenie na most na Dunaju w miejscowości Nowy Sad. Most kolejowy w Zazaljewie Lotnisko w Samborze Zbiorniki paliwa w okolicach Valijewa W Kosowie – lotnisko Slatina w Prisztinie.	Według oficjalnego komunikatu uderzenie zakończyło się powodzeniem (most został zniszczony).
27.04. 1999	**Koszary Surdulica**	W wyniku tego ataku ucierpiały również budynki mieszkalne. Według władz lokalnych, zniszczeniu uległo ponad 50 domów. Jugosłowiański minister poinformował, że ***pod gruzami domów zginęło około 20 osób, a dziesiątki odniosło obrażenia.*** Przedstawiciele NATO przyznali, że jedna z wystrzelonych bomb samosterujących LGB zboczyła z kursu o 200 metrów i to było przyczyną tragedii.
29.04. 1999	Lotniska, składy paliw oraz instalacje radiowe w Belgradzie i Podgoricy. Główne szlaki komunikacyjne, w tym 8 mostów.	Zachodni analitycy ogłosili komunikat o osiągnięciu celu, jakim było zniszczenie systemu dowodzenia siłami obrony powietrznej. W komunikacie podkreślono, że w znacznym stopniu uniemożliwiło to naczelnemu dowództwu OP Federacyjnej Republiki Jugosławii zobrazowanie sytuacji powietrznej nad terytorium całego państwa. Jedynie dzięki mobilnym systemom radiolokacyjnym Marconi działającym na obszarze Wojewodiny, dowództwo mogło określać kierunki spodziewanych nalotów.

		Informacje o ruchu powietrznym samolotów NATO przekazywane były także przez ludność pochodzenia serbskiego drogą telefoniczną z terenów państw sąsiadujących z Federacyjną Republiką Jugosławii.
01.05. 1999	Most w miejscowości Luzanka (droga łącząca Prisztinę z Niszem)	W czasie tego uderzenia pocisk rakietowy trafił w autobus pełen pasażerów. Serbski minister zdrowia, pani Leposava Milicević poinformowała o 47 ofiarach śmiertelnych. Według niej pozostałych 16 pasażerów odniosło poważne obrażenia. Godzinę później inny pocisk trafił stojącą koło mostu karetkę. W godzinach nocnych (w czasie wykonywania misji bojowej nad terytorium Kosowa) rozbił się amerykański samolot myśliwsko – bombowy F – 16. Oficjalną przyczyną katastrofy była awaria silnika samolotu. Pilot zdążył się katapultować, a specjalna jednostka ratunkowa w ciągu dwóch godzin odnalazła go i bezpiecznie wywiozła z terytorium Jugosławii
02.05. 1999	Sieć energetyczna na terenie całej Jugosławii, a w tym elektrownie: - w Nowym Sadzie; - Obrenovacu; - Drmnie; - Kostolacu; - Bajnie Bastie.	Użyto specjalnych bomb grafitowych (CBU 94/BLU – 114), przenoszonych przez samoloty F – 117. ***Bomby grafitowe, tzw. miękkie używane były w wojnie w Zatoce Perskiej. Ich działanie polega na wydzieleniu ogromnego obłoku drobnych cząstek węgla i grafitu po wybuchu. Obłoki te osiadając na instalacji elektrycznej powodują jej całkowite zwarcie. Dopiero dokładne oczyszczenie instalacji z „nalotu" sprawia, że można je dalej bezpiecznie eksploatować. Ze względu na skutki użycia bomby (uciążliwość dla ludności) oraz cza-***

		sochłonność i kosztowność napraw instalacji, środki te często określa się mianem „broni psychologicznej". Zniszczenie instalacji w Belgradzie i Nowym Sadzie pozbawiło energii elektrycznej aż 70 % obszaru państwa, przyczyniając się do obniżenia i tak niskiego morale społeczeństwa,
04.05. 1999	Bunkier dowództwa armii Federacyjnej Republiki Jugosławii Przekaźniki radiowe i nadajniki Magazyny paliw Jednostki armii FRJ.	Zwiększenie liczby wylotów było możliwe dzięki poprawie warunków atmosferycznych, jaka nastąpiła w tym czasie.
05. 05. 1999	Elektrownie w środkowej Serbii Magazyny paliw Oddziały armii jugosłowiańskiej w Kosowie. W nocy obiektami uderzeń między innymi były: - składy paliw firmy naftowej Jugopetrol w Niszu; - most w Nowym Pezarze; - lotnisko wojskowe Lazarevac.	W wyniku tych uderzeń pozbawiono Belgrad dostaw prądu.
06/07. 05.1999	Miasto Nisz, a w nim: - przekaźnik radiowy; - lotnisko; - składy paliw. Ponadto: - składy paliw w Prahovie i Pirane; - most w Horgos; - wojskowe zakłady naprawcze w Czaczaku; - magazyny amunicji w Surdulicy; - lotniska w Sjenicy i Ponikove.	Miasto to znajduje się 220 kilometrów od Belgradu. Tej nocy było ono atakowane trzykrotnie. Według agencji Tanjung bomby spadły również na dzielnice, w której znajduje się szpital, uniwersytet i targowisko. W mieście zginęło co najmniej 15 osób, a 70 zostało rannych. W nocy ponownie zbombardowano Belgrad używając bomb grafitowych. W wyniku tego, spowodowano kolejne przerwy w dostawie energii elektrycznej.
07/08.05. 1999	Pomyłkowo wykonano uderzenie na ambasadę chińską.	Rzecznik Sojuszu przyznał, że trzy pociski wystrzelone przez samolot NATO trafiły w Ambasadę Chin, znajdującą się w centrum Belgradu niszcząc całkowicie pięć pięter. Początkowo NATO twierdziło, że błąd nie wyniknął z powodu złej

		identyfikacji budynku, a z błędu w systemie sterowania rakiet. Dopiero 22 lipca 1999 roku Szef Centralnej Agencji Wywiadowczej przyznał, że ***celem przeprowadzonego ataku miały być zabudowania jugosłowiańskiego Urzędu Dostaw Zakupów, który jest położony 300 metrów od chińskiej ambasady. Przyczyną pomyłki był prawdopodobnie błąd oficera wywiadu, który zastosował niewłaściwą technikę lokalizacji celu.***
09.05. 1999	W godzinach nocnych bliżej nie znane nam obiekty położone w: - Niszu; - Czaczaku; - Krajlewie; - Kosowskiej Mitrovicy; - Prisztinie; - Rzniku; - Klavaju.	W dzień ze względów pogodowych nie atakowano Belgradu
11.05. 1999	Atakowano głównie: Podujevo, Novo Brdo, Orahovac, Stimlje i Liplian. Celem uderzeń był również: - kompleks chemiczny Prva Iskraw Briciu; - lotniska w Sjenicy I Panikve; - koszary wojskowe w Panczewie; - składy amunicji w Beinje i Leskovacu.	Zdecydowana poprawa warunków atmosferycznych, pozwoliła NATO zwiększyć liczbę nalotów na wybrane cele w Jugosławii.
11/12.05 1999	Samoloty Sojuszu dokonały ponad 600 nalotów na obiekty w Kosowie i Serbii. Atakowano głównie mosty i lotniska oraz składy broni i paliw.	Według danych Sojuszu zniszczono na ziemi pięć samolotów typu MiG – 21.
13.05. 1999	W ciągu doby samoloty startowały aż 327 razy, dokonując nalotów na wybrane cele w Kosowie i Serbii. Celem ataków były: - serbskie elektrownie w Belgradzie; - Nowym Sadzie i Niszu; - Zniszczono również most na trasie Belgrad – Nowy Sad.	Podsumowanie dotychczasowych nalotów: siły NATO zniszczyły 100 jugosłowiańskich samolotów i śmigłowców; 432 pojazdy opancerzone oraz środki artyleryjskie.
14.05. 1999	Bombardowano: - Prisztinę;	W dalszym ciągu trwały intensywne naloty na wybrane cele

	- Leszkovac; - Pirot; - Kragujevac.	w Serbii i Kosowie. Według oficjalnych komunikatów NATO dwa bezzałogowe samoloty rozpoznawcze nie wróciły do swoich baz. Zostały one prawdopodobnie zniszczone przez serbskie siły obrony powietrznej. Przyznano się również do używania bomb ze zubożonym uranem. Tego typu bomby posiadają znacznie większą przebijalność pancerza niż zwykłe głowice.
15.05 1999	Dowództwo NATO przyznało się do ataku na wioskę Korisza w południowej części Kosowa, utrzymując jednak, że atak przeprowadzono na serbski obóz wojskowy, a ofiary wśród osób cywilnych nie są wynikiem błędów pilotów lecz działaniami Serbów, którzy użyli ludności cywilnej jako żywych tarcz do ochrony swoich obiektów. Według władz serbskich w ataku zginęło 87 cywilów, a 78 osób odniosło obrażenia. Sekretarz Generalny NATO i głównodowodzący wojskami NATO w Europie gen. Weseley Clark zapowiedzieli, że pomimo ryzyka użycia uchodźców jako żywych tarcz do osłony wojsk i wojskowych obiektów przez siły serbskie, naloty będą kontynuowane z coraz większą siłą.	Zdaniem rzecznika Sojuszu, NATO współrzędne celu określiło na podstawie zdjęć satelitarnych zdobytych kilkanaście godzin przed nalotem. Wynikało z nich, że w wiosce znajdowało się stanowisko dowodzenia wojsk serbskich, dziesięć dział artyleryjskich, transporter opancerzony oraz inne uzbrojenie. Dlatego też, na Koriszinę zrzucono cztery bomby naprowadzane laserowo oraz sześć innych pocisków. Podczas lotu pilot dokonuje identyfikacji celu w czasie kilkunastu sekund, podczas których nie jest w stanie odróżnić osób cywilnych od żołnierzy. Rozpoznać może jedynie instalacje wojskowe, obiekty i sylwetki pojazdów. Rząd Jugosławii nazwał zbombardowanie kosowskiej wioski „jaskrawym przykładem ludobójczego charakteru agresji NATO".
16.05. 1999	Atakowano przede wszystkim, oddziały serbskie i sprzęt wojskowy w pobliżu Belgradu. Wykonano również uderzenia na: ▪ lotnisko wojskowe w Batajanicy; ▪ magazyny paliw koło Padlinskiej Skeli oraz na szosie do Borczy. Najsilniejsze bombardowania NATO przeprowadziło jednak w Kosowie. Na	NATO ogłosiło komunikat, że w ciągu ostatnich 48 godzin samoloty Sojuszu wykonały ponad 600 nalotów.

	południu prowincji w rejonie Ureszevaca zniszczono instalację elektryczną. Bombardowano również drogę na trasie Nisz Belgrad, Kosovską Mitrowicę na północy Kosowa.	
17.05. 1999	Samoloty NATO ostrzelały lotnisko wojskowe w miejscowości Batajnica. Naloty wykonano również na górnicze miasto Bor oraz Czaczak i Sienicę – zginęła jedna osoba cywilna, a sześć odniosło obrażenia. Alarm lotniczy ogłaszano również w Belgradzie oraz Prisztinie, gdzie celem nalotu było lotnisko Slatina.	W 55 dniu kampanii kontynuowano uderzenia lotnicze na wybrane obiekty położone na terytorium Jugosławii.
18.05. 1999	Bombardowano głównie stanowiska moździerzy, działa, czołgi i pojazdy opancerzone. Zniszczone zostały również trzy wiadukty w Popovacu oraz przekaźnik radiowo – telewizyjny w Kopaoniku. Według źródeł serbskich samoloty NATO atakowały także cele w Serbii, zwłaszcza w pobliżu Belgradu. Bombardowano między innymi po raz kolejny lotnisko w Batajnicy, a także składy paliw w Cukaricy.	Do tej pory samoloty Sojuszu wykonały 252 naloty bojowe na obiekty położone w Kosowie. Ataki Sojuszu skoncentrowane były również na centrach przemysłowych w Niszu i Nowym Sadzie.
21.05	Samoloty NATO zaatakowały miasto Sombor (200 kilometrów na północny – zachód od Belgradu). Natomiast w wyniku uderzenia na składy paliwa w Belgradzie w znacznym stopniu ucierpiała ambasada szwajcarska oraz rezydencja ambasadora Indii. W godzinach rannych samoloty NATO zbombardowały obóz albańskich partyzantów w miejscowości Koszare (blisko granicy z Albanią – około 10 kilometrów od albańskiego miasta Bajram Curii). W tym samym dniu zbombardowano również więzienie w Istoku.	W wyniku tego ataku jedna osoba zginęła, a kilkanaście odniosło obrażenia. W wyniku tego uderzenia zginęło kilku albańskich bojowników, a około 25 odniosło obrażenia. W wyniku tego bombardowania, zginęło 18 więźniów i zastępca dyrektora zakładu. Ponadto, jak doniosły źródła jugosłowiańskie – 10 osób odniosło poważne obrażenia. Według wyjaśnień rzecznika prasowego NATO, Jamie Shea, obóz albańskich partyzantów w miejscowości Koszare został ostrzelany zupełnie po-

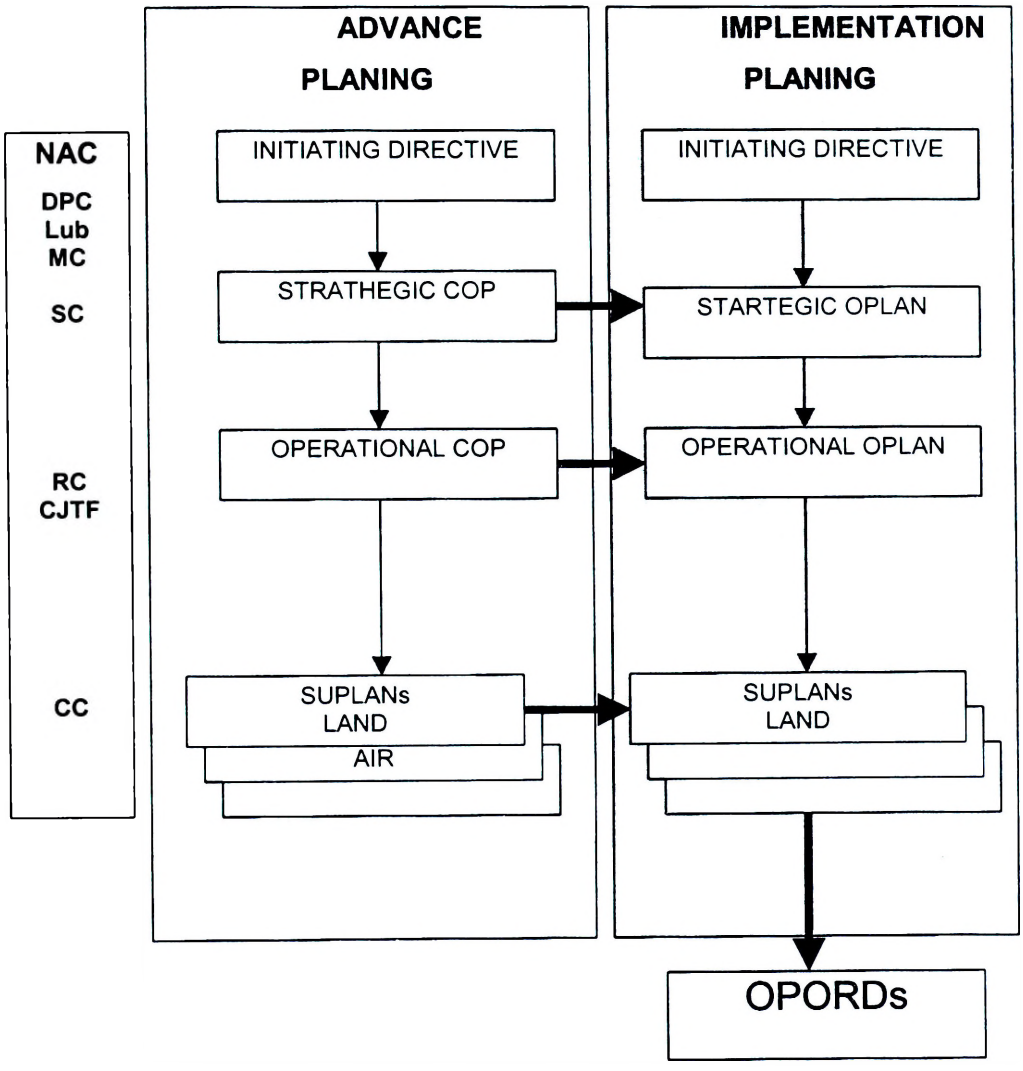
		mylkowo. Celem ataku NATO miał być posterunek jugosłowiańskiej straży granicznej. Jednakże kilkanaście dni wcześniej obiekt ten został zajęty przez partyzantów UCK i służył jako baza dla żołnierzy 3 Grupy Operacyjnej UCK. Jame Shea przeprosił także za wszelkie przypadki uszkodzenia placówek dyplomatycznych, w tym również Chin, Szwecji, Norwegii i Hiszpanii, lecz podkreślił, że Sojusz będzie z całą stanowczością kontynuował naloty do czasu zaakceptowania przez Belgrad pięciu głównych warunków pokojowych.
22.05. 1999	Samoloty NATO wykonały uderzenia między innymi, na zakłady energetyczne w Kostolacu, Kulubarze i w miejscowości Bajina Basta. Celem ataku były także zbiorniki paliwa w Dedije.	
23.05. 1999	Przy użyciu bomb grafitowych bombardowano również sieć energetyczną, zwłaszcza elektrownie. W wyniku tego większość terytorium Serbii pozbawiona została prądu i wody. W Kosowie kilkakrotnie zaatakowano koszary w Uroszevacu oraz Priznzenie. Samoloty NATO zniszczyły również mosty w miejscowości Veliko Orasjei Banatsi.	Wykorzystując sprzyjające warunki atmosferyczne lotnictwo nasiliło uderzenia na Belgrad i okolice. Szef sztabu wojsk brytyjskich, wiceadmirał Peter Abbot, na konferencji prasowej poinformował, ze od początku konfliktu samoloty NATO wykonały 25 tysięcy lotów, w tym 7 bojowych. Obecny na konferencji rzeczni NATO, dodał, że Sojusz zniszczył około 30% serbskiej broni ciężkiej, 75% stałych stanowisk obrony powietrznej (przeciwlotniczej) oraz 100 samolotów
25.05. 1999	Lotnictwo Sojuszu wykonało uderzenia na obiekty wojskowe w Kosowie oraz siedzibę serbskiej policji i rezydencję prezydenta Milosevicia w Belgradzie.	Z powodu pogorszenia się warunków pogodowych, naloty na obiekty w Serbii i Kosowie były mniej intensywne.

	Celem ataków były także stanowiska dowodzenia obrony przeciwlotniczej w Rakovicy, lotniska w Batajnicy i Sjenicy, posterunek radiolokacyjny i skład paliw w Nowym Sadzie. Ponadto, zbombardowano składy amunicji w Vrdniku oraz przekaźniki radiowe w Użicach i Sremskiej Karlovici. Sojusz dokonał także nalotu na obiekty energetyczne w okolicach Obrenovaca.	Pozbawiło to dopływu energii elektrycznej do kilku dzielnic Belgradu.
26.05. 1999	Siły powietrzne NATO dokonały zmasowanego uderzenia serbskich pozycji w okolicach miejscowości Kukes. Bombardowane były także magazyny amunicji, składy paliw i przekaźniki radiowe.	W ciągu całej doby samoloty NATO wykonały około 650 nalotów głównie na stanowiska dowodzenia wojsk serbskich w Kosowie.
27.05. 1999	NATO kontynuowało naloty na sieć energetyczną w całej Jugosławii. Celem uderzeń były także oddziały wojsk jugosłowiańskich w Kosowie. Samoloty NATO ostrzelały głównie stanowiska ogniowe artylerii, obrony przeciwlotniczej oraz pojazdy opancerzone.	Oprócz Belgradu także Nowy Sad, Panczewo, Smederevo i Sambor pozbawione były elektryczności.
28.05. 1999	Samoloty NATO dokonały nalotów na cele strategiczne w Serbii oraz pozycje wojsk jugosłowiańskich w Kosowie.	Źródła zachodnie podają, że wykonano aż 741 uderzeń.
29.05. 1999	Siły powietrzne NATO atakowały elektrownie w Bajina Basta i Drmie, fabrykę materiałów wybuchowych przy granicy z Rumunią oraz przekaźniki telewizyjne i mosty w miejscowości Cenovacki na rzece Jablanica oraz w miejscowości Biljanovac.	
30.05. 1999	NATO zbombardowało most na Velika Morava, położony w środkowej Serbii koło miasta Varvarin.	W chwili ataku, na moście znajdowało się wielu pieszych i cywilne samochody. Według agencji Tanjung zginęło 11 osób, a 40 odniosło obrażenia.
1.06.	Bombardowano między innymi koszary w Surdulicy. W czasie tego nalotu dwa pociski rakietowe trafiły w budynek sanatorium i pawilon w którym przebywali uchodźcy, zabijając 20 osób. Kolejna z rakiet trafiła także w budynek mieszkalny w Nowym Pazarze. Ponadto, lotnictwo Sojuszu pomyłkowo zbombardowało jedną z	NATO przeprowadziło rekordową liczbę nalotów. W wyniku tego omyłkowego ataku 10 osób zginęło, a 23 odniosło obrażenia.

	przygranicznych wiosek albańskich.	
5.06. 1999	Wykonywano głównie uderzenia na siły serbskie w Kosowie.	NATO osłabiło ale nie przerwało nalotów na Jugosławię.
7.06. 1999	Wykonano między innymi uderzenia na oddziały armii jugosłowiańskiej, rozmieszczone przy granicy albańskiej. W wyniku uderzenia zniszczono 20 dział, 10 transporterów opancerzonych, 6 czołgów, 9 moździerzy i 8 wyrzutni rakietowych.	W odpowiedzi na usztywnione stanowisko strony serbskiej, Rada Północnoatlantycka postanowiła zintensyfikować naloty na Federacyjną Republikę Jugosławii. Łącznie samoloty NATO wykonały w tym dniu 658 misji bojowych, tj. o 60 % więcej niż poprzedniego dnia.
10.06. 1999	Zakończono kampanię powietrzną w Kosowie.	

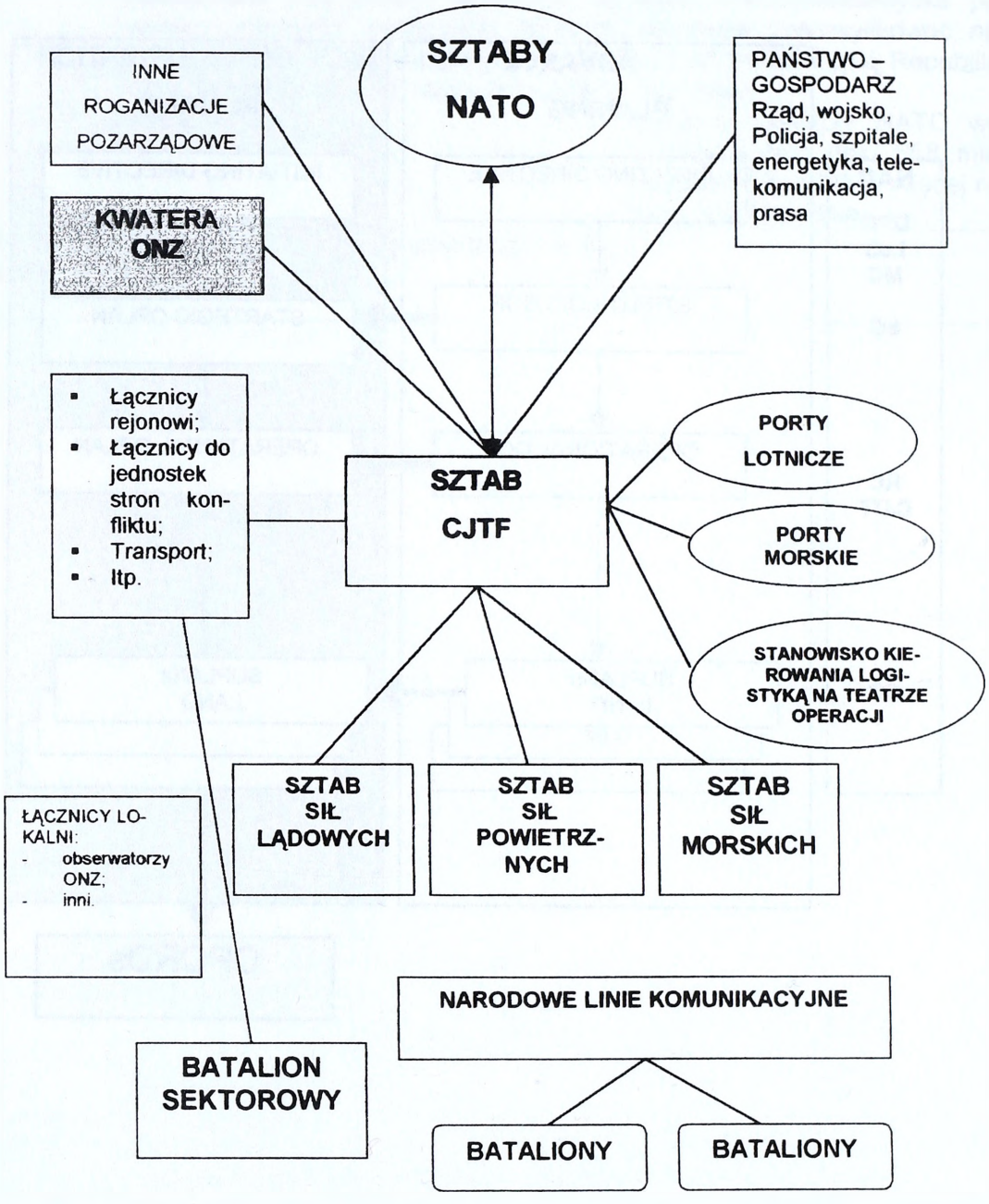
Załącznik 8

Typowa struktura w zakresie opracowywania planów



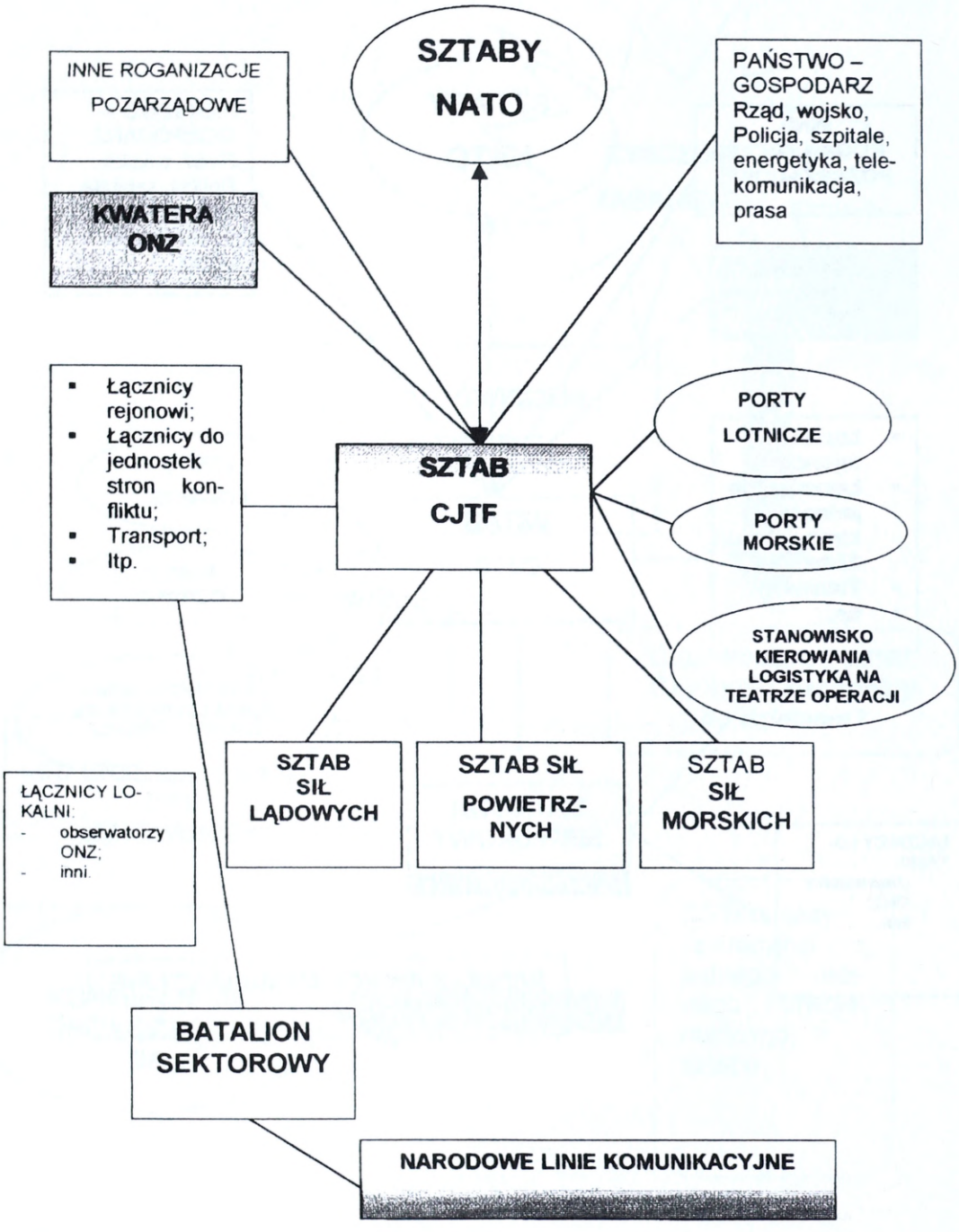
Załącznik 9

Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej o dużej skali



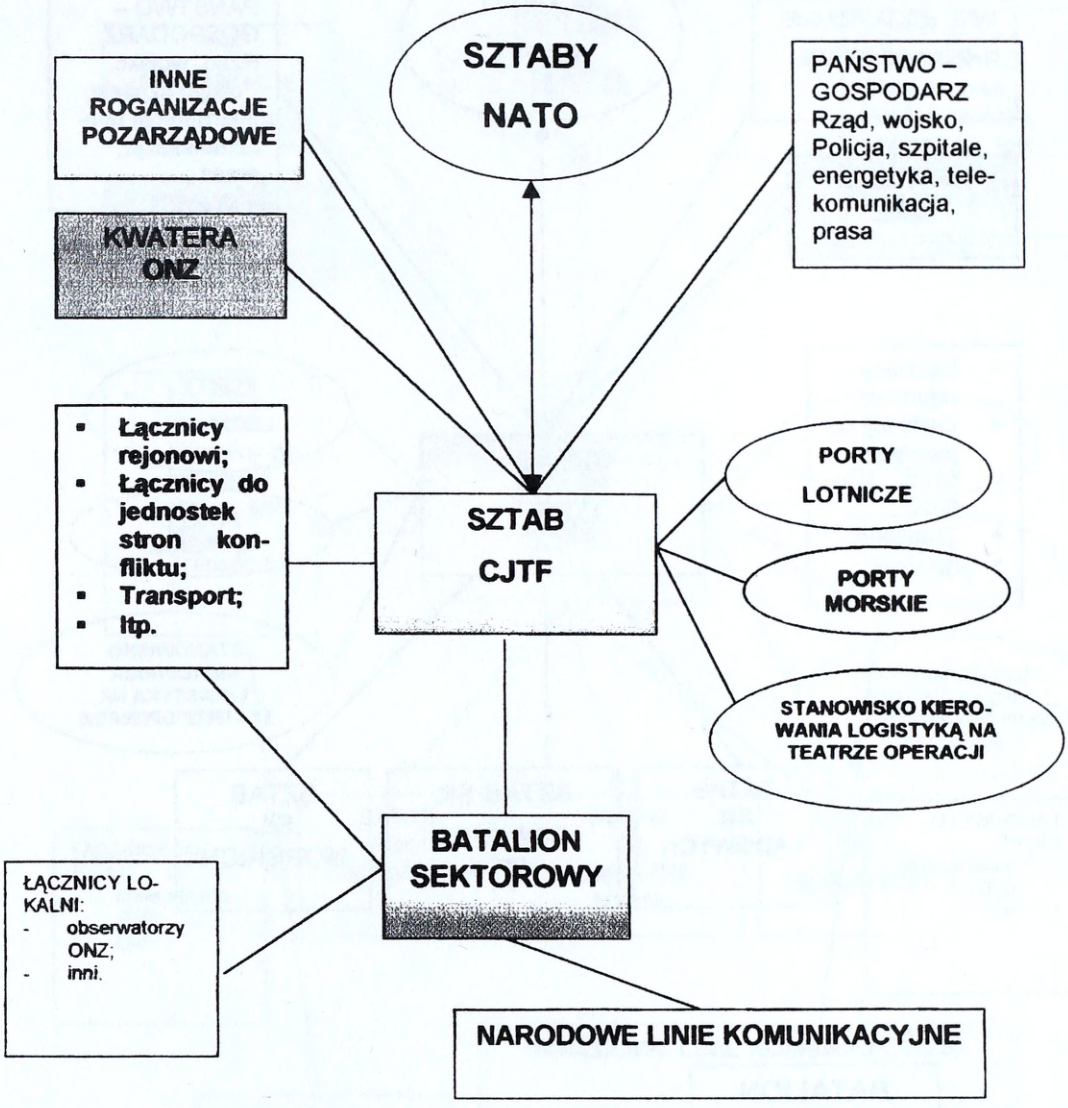
Załącznik 10

Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej o średniej skali



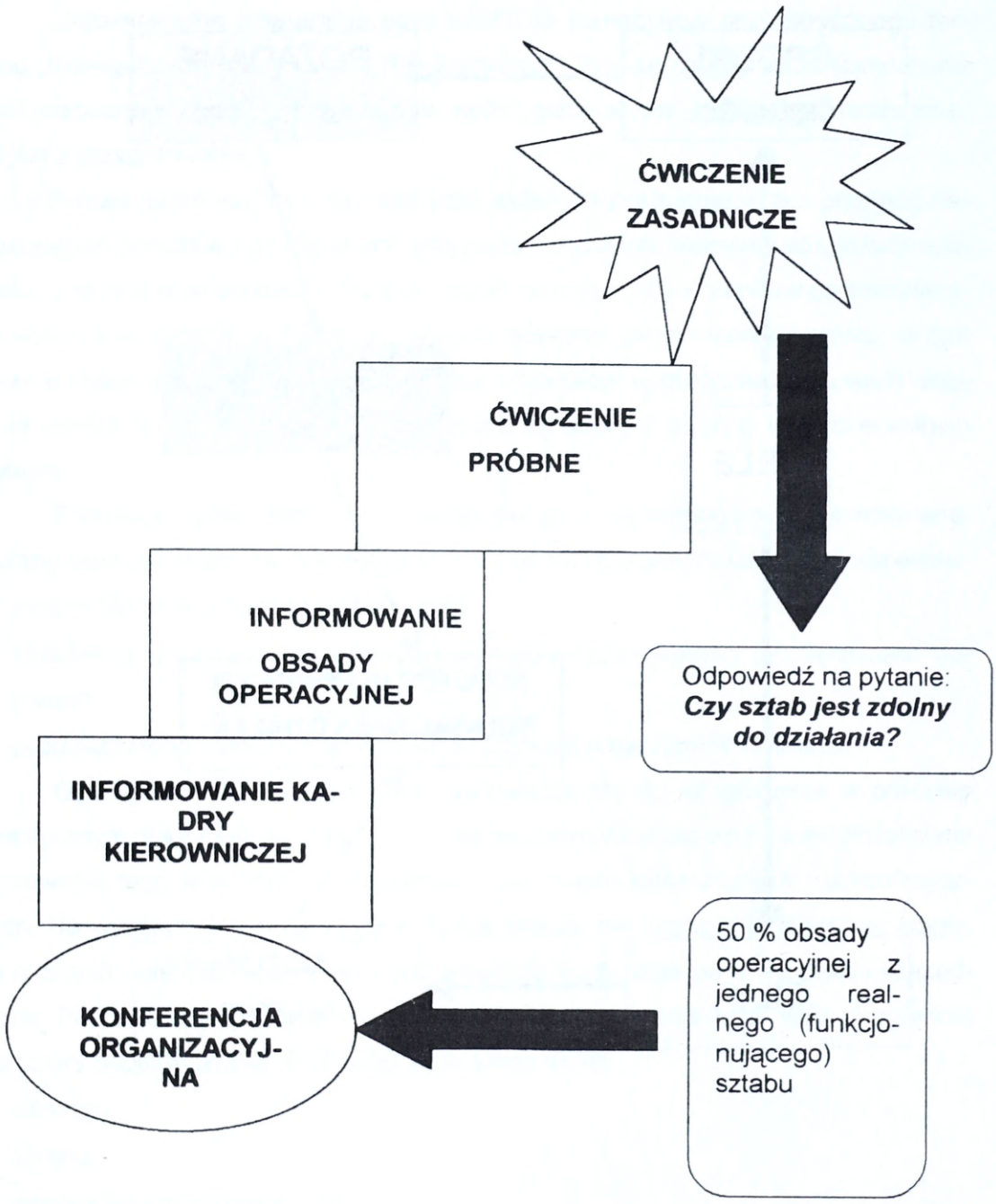
Załącznik 11

Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej o małej skali



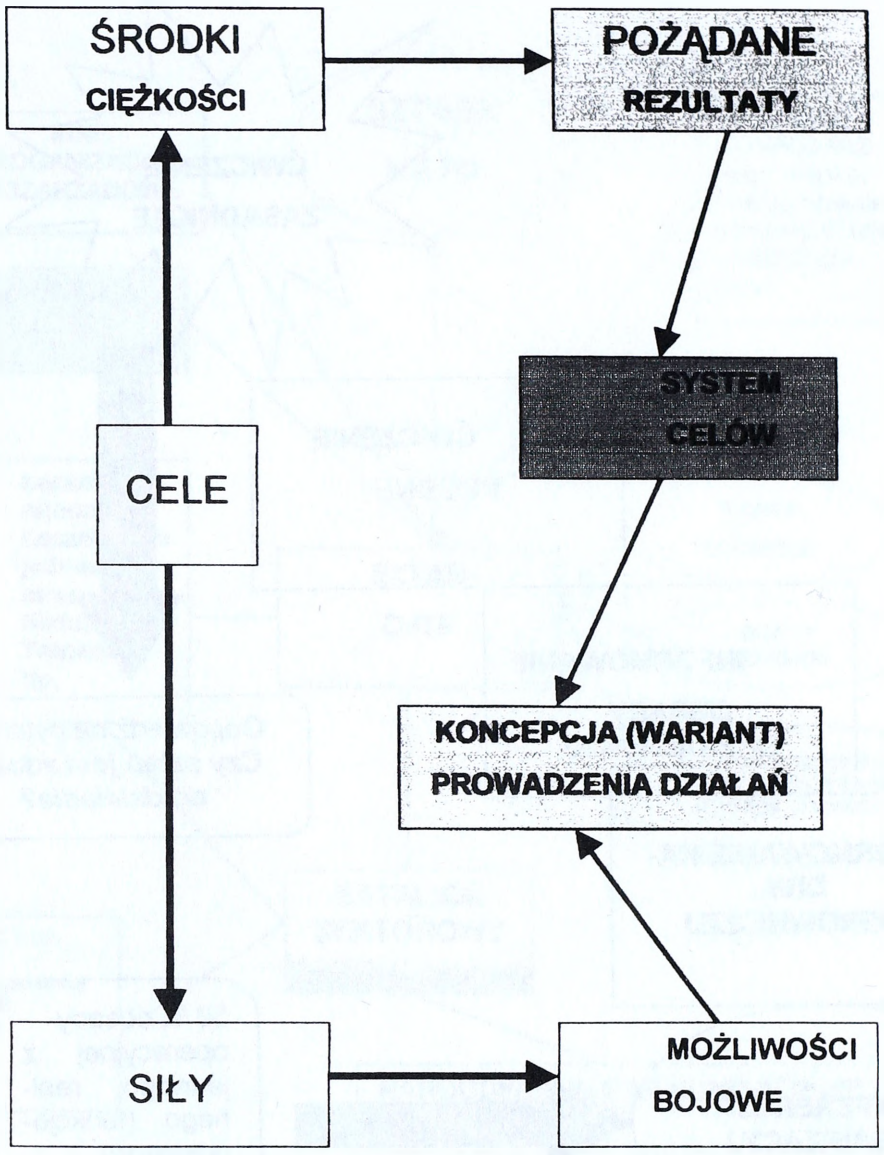
Załącznik 12

Schemat procesu przygotowania sztabu międzynarodowego



Załącznik 13

Schemat procesu analizy kampanii powietrznej na szczeblu operacyjnym



Załącznik 14

Informacyjna preparacja pola walki (IPB)

„Informacyjna preparacja pola walki" to tłumaczenie anglojęzycznego terminu „Intelligence Preparation Of The Battelfield". Pojęcie to jest także tłumaczone jako" rozpoznawcze przygotowanie pola walki", gdzie słowo „intelligence" utożsamiane jest z przygotowaniem.

Proces informacyjnej preparacji pola walki jest postrzegany jako przebieg następujących po sobie i powiązanych przyczynowo faz informacyjnej ekspozycji pola walki. Jest ona ukierunkowana na stworzenie sprzyjających warunków do pomyślnego wykonania zadania w ściśle określonym obszarze prowadzenia operacji, w tym także o charakterze innej niż wojna. Proces informacyjnej preparacji pola walki obejmuje realizację przedsięwzięć pozostających ze sobą w ścisłym i nierozerwalnym związku.

Przedsięwzięcia bierne to nic innego, jak tylko usystematyzowany proces analityczny ukierunkowany na dokonywanie wiarygodnych ocen przeciwnika w aspekcie:

- możliwości jego działania na polu walki;
- określenia wrażliwych miejsc w jego ugrupowaniu bojowym i możliwościach bojowych;
- prognozowanie zamiaru jego prawdopodobnego prowadzenia działania.

Ogólna idea tego postępowania sprowadza się do integrowania w procesie analitycznym doktrynalnych zasad i sposobów działania przeciwnika z możliwościami stosowania tego w terenie, w konkretnych warunkach klimatycznych i atmosferycznych. Na wyższych szczeblach dowodzenia proces ten zachowuje charakter ciągły, na niższych natomiast realizowany jest wówczas kiedy staje się to możliwe i uzasadnione. Podczas analitycznego informacyjnego przygotowania pola walki uwzględnia się cztery aspekty problemowe skoncentrowane wokół:

- obszaru;
- terenu;
- warunków atmosferycznych;
- zagrożeń.

Ocena obszaru rozpoczyna proces rozpoznawczego przygotowania pola walki (informacyjnej preparacji pola walki). W jej ramach analizuje się i ocenia trzy strefy nazywane obszarem: działania, oddziaływania (wpływu) oraz zainteresowania.

Ocena terenu ukierunkowana jest na wyodrębnienie jego pozytywnych i negatywnych wpływów na prowadzenie walki przez siły własne i przeciwnika.

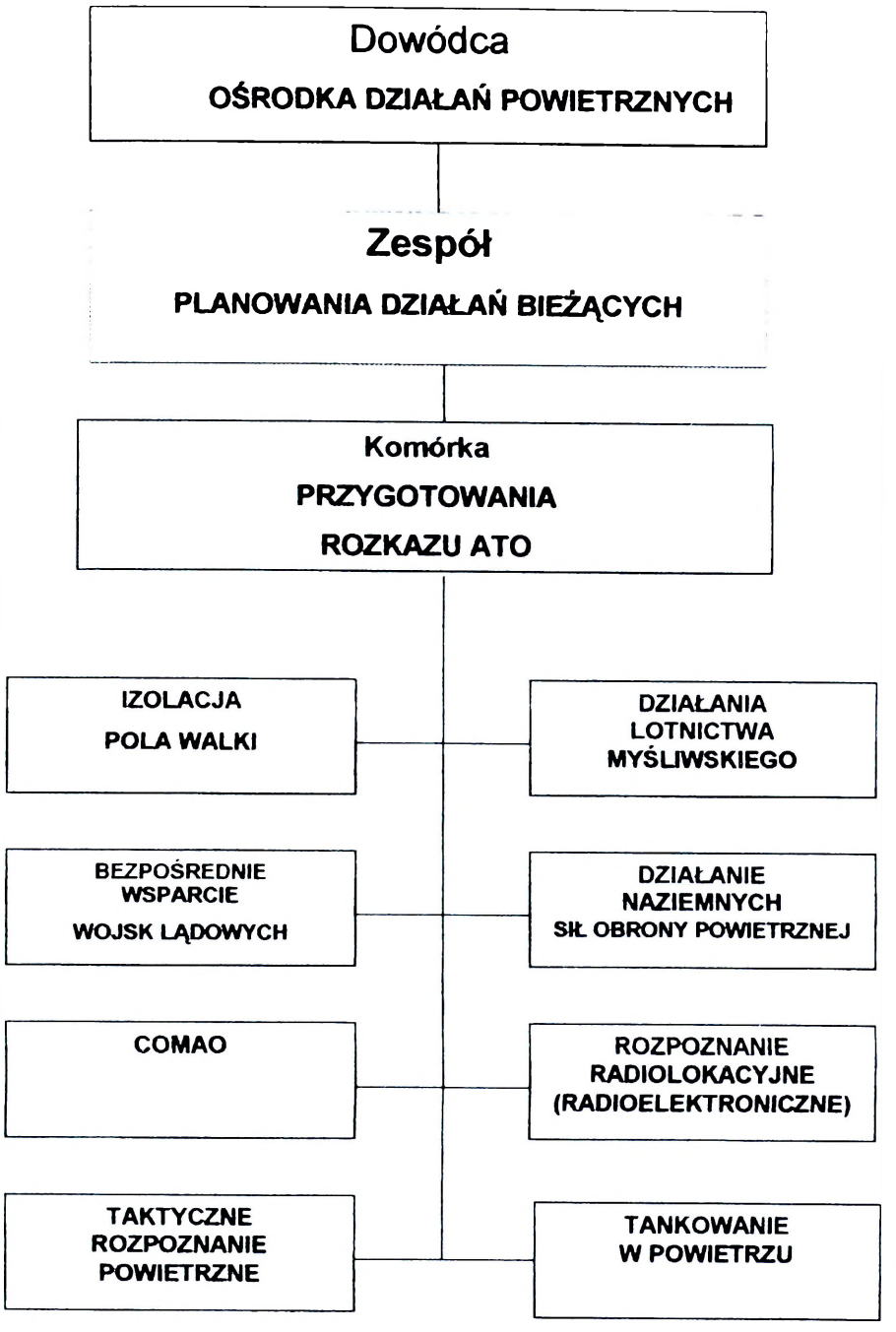
Analiza warunków atmosferycznych (pogody) powinna pozwolić na uzyskanie odpowiedzi na następujące pytanie: Jak klimat i pogoda wpłyną na działania wojsk własnych i przeciwnika.

Zagrożenia oceniane są przez pryzmat szczegółowych analiz doktrynalnych zasad działania przeciwnika oraz jego możliwości (sposoby) zachowania się w konkretnej sytuacji[26].

[26] L. Ciborowski.: Informacyjna preparacja pola walki. III konferencja naukowo – techniczna nt." Systemy rozpoznania i walki radioelektronicznej". Żegiestów 1997, s. 128 – 129.

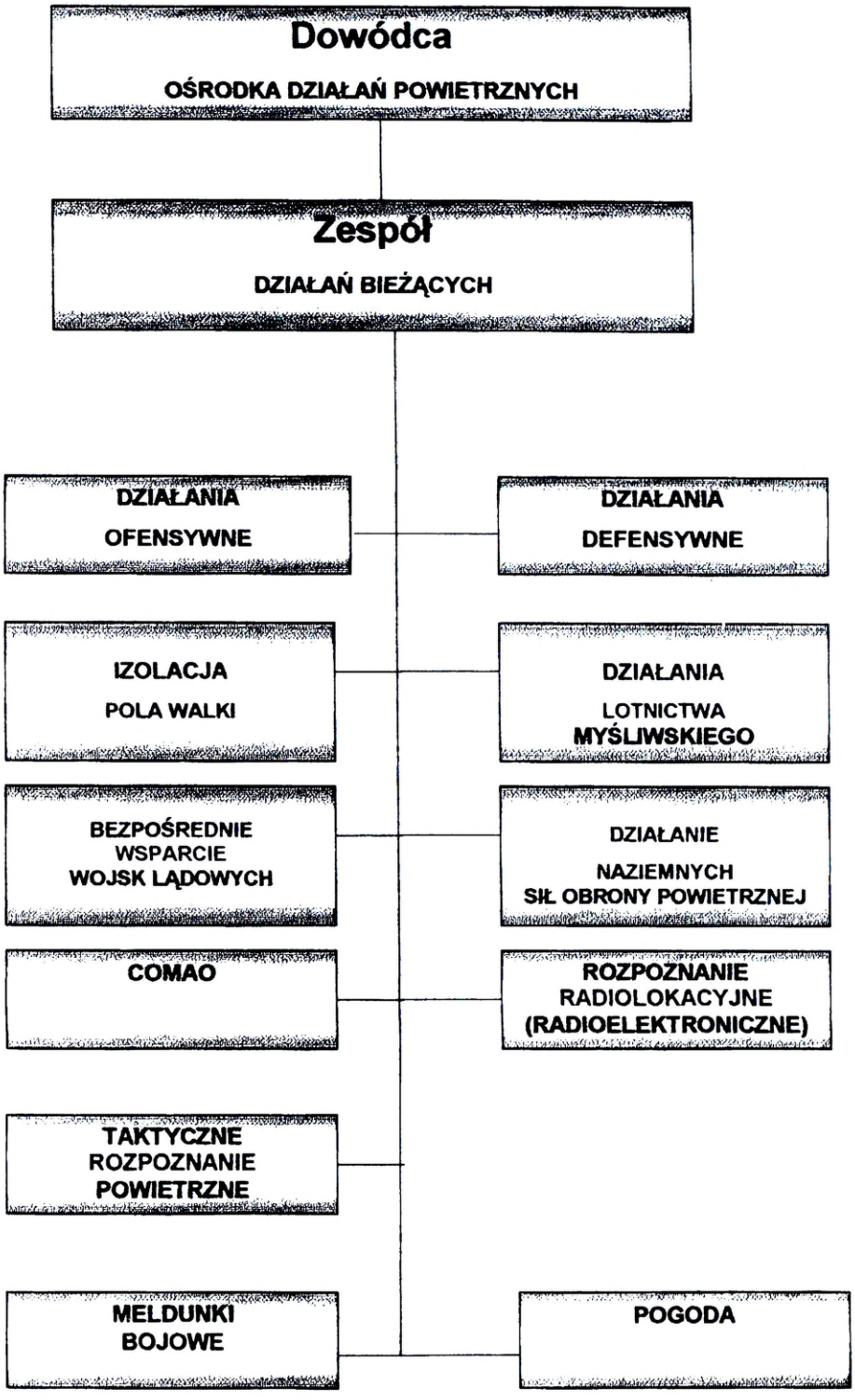
Załącznik 15

Organizacja zespołu planowania działań bieżących



Załącznik 16

Organizacja zespołu prowadzenia działań bieżących



Spis treści

Wstęp 3

1. UWARUNKOWANIA UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA 5

1.1. Aspekty prawne 12

1.2. Zagrożenia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna 15

1.3. Zakres użycia sił powietrznych w operacjach innych niż wojna 19

1.4. Potencjał sił powietrznych 27

2. PRZYGOTOWANIE SIŁ POWIETRZNYCH DO DZIAŁAŃ INNYCH NIŻ WOJNA 32

2.1. Formowanie dowództwa (sztabu) 32

2.2. Planowanie działań 36

2.3. Organizowanie sił 42

2.4. Dowodzenie 45

2.5. Logistyka 60

3. UDZIAŁ SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA 65

3.1. Działania defensywne 66

3.1.1. Użycie naziemnych sił obrony powietrznej 69

3.1.2. Obrona samolotów szczególnego znaczenia (HVAA) 75

3.2. Działania ofensywne 78

3.3. Wsparcie lotnicze komponentu lądowego 80

3.4. Rozpoznanie powietrzne 89

3.5. Walka elektroniczna 96

3.6. Operacje wspierające 100

3.7. Transport powietrzny 106

3.7.1. Czynniki wpływające na planowanie transportu powietrznego 109

3.7.2. Aspekt polityczno – militarny 110

3.7.3. Rodzaje misji 110

3.7.4. Planowanie misji transportowych 111
3.7.5. Lotniska 112
3.8. Wnioski z dotychczasowego użycia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna 113
Zakończenie 119
Bibliografia 121
Słownik pojęć i akronimów 124
Załączniki
1 – Plan operacji 127
2 – Zadania grup dowodzenia lotnictwem, oficerów łącznikowych oraz oficerów naprowadzania 129
3 – Charakterystyka precyzyjnych środków rażenia stosowanych w czasie operacji innych niż wojna 131
4 – System dowodzenia i kontroli sił szybkiego reagowania SP w działaniach poza obszarem Sojuszu 136
5 – Rodzaje inicjatyw i środków dyplomatycznych 137
6 – Ogólne pojęcia z dziedziny międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju 138
7 – Przebieg kampanii powietrznej w Kosowie 140
8 – Typowa struktura w zakresie opracowywania planów 149
9 – Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej o dużej skali 150
10 – Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej o średniej skali 151
11 – Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej o małej skali 152
12 – Schemat procesu przygotowania sztabu międzynarodowego 153
13 – Schemat procesu analizy kampanii powietrznej na szczeblu operacyjnym 154
14 – Informacyjna preparacja pola walki 155
15 – Organizacja zespołu planowania działań bieżących 157
16 – Organizacja zespołu prowadzenia działań bieżących 158

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid. 53650
II
Akademii Obrony Narodowej