AKADEMIA
OBRONY NARODOWEJ

PROGRAM OCENY TAKTYCZNEJ (TACEVAL) W SIŁACH POWIETRZNYCH NATO

BIBLIOTEKA GŁÓWNA AKADEMII
Nr ewid.
54322

WARSZAWA 2002

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

PROGRAM OCENY TAKTYCZNEJ (TACEVAL) W SIŁACH POWIETRZNYCH NATO

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - KOLEKCJA
Akademii Obrony Narodowej
Nr ewid. 54322

WARSZAWA 2002

ZESPÓŁ AUTORSKI

ppłk dypl. nawig. inż. Marian MICHALEC

kpt. pil. inż. Maciej TRELKA

kpt. pil. inż. Andrzej WITAK

37582

SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW I WYBRANYCH DEFINICJI 4

WSTĘP 8

I. PROGRAM OCENY TAKTYCZNEJ TACEVAL 10

1. CHARAKTERYSTYKA WYBRANYCH KOMPONENTÓW PSZ NATO W EUROPIE 10

2. PROGRAM OCENY TAKTYCZNEJ TACEVAL 13

2.1. Istota programu 13

2.2. Organy prowadzące TACEVAL w SP NATO 16

2.3. Cele programu oceny taktycznej 19

2.4. Zakres przeprowadzenia oceny taktycznej 19

2.5. Zespół kontrolny 22

2.6. Szczegółowy zakres odpowiedzialności dowództw i osób funkcyjnych 26

3. PROCES PROGRAMU OCENY TAKTYCZNEJ TACEVAL 29

3.1. Planowanie kontroli taktycznych TACEVAL 29

3.2. Wizyta wstępna 30

3.3. Częstotliwość prowadzenia kontroli 32

3.4. Oceny 34

4. WYBRANE STANDARDY DLA JEDNOSTEK SIŁ POWIETRZNYCH ZADEKLAROWANYCH DO DYSPOZYCJI SOJUSZU 34

4.1. Standardy w zakresie ukompletowania stanem osobowym 36

4.2. Standardy w przedmiocie Ops 36

4.3. Standardy w przedmiocie STO 38

4.4. Standardy w przedmiocie Logs 39

4.5. Wymagania w zakresie systemu informatyczno-łącznościowego CIS . 40

4.6. Standardy w zakresie szkolenia i ćwiczeń 40

5. OGRANICZENIA W ZAKRESIE PROWADZENIA KONTROLI TAKTYCZNEJ TACEVAL 41

5.1. Ograniczenia w przedmiocie Ops 41

5.2. Ograniczenia w przedmiocie Logs 42

5.3. Ograniczenia w przedmiocie STO 43

II. SZKOLNA KONTROLA ESKADRY LOTNICTWA TAKTYCZNEGO 44

ZAKOŃCZENIE 52

BIBLIOGRAFIA 56

Załącznik 1 57

Załącznik 2 60

Załącznik 3 61

Załącznik 4 90

Załącznik 5 95

Załącznik 6 221

Załącznik 7 224

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW I WYBRANYCH DEFINICJI

ABDR – *aircraft battle damage repair* - naprawa uszkodzeń bojowych samolotów

ACE – *Allied Command Europe* - Dowództwo Sił Sprzymierzonych w Europie

ACT – *air combat training* – ćwiczebna walka powietrzna

AF – *air force* - siły powietrzne

AF – *Augmentation Force* - Siły Wzmocnienia

AFC – *Allied Forces Central* - Centrum Sił Sprzymierzonych

AFS – *ACE Forces Standards* - Standardy Sił Powietrznych ACE

AGD – *Active Ground Defence* - aktywna obrona naziemna

AIRNORTH – *Allied Air Forces North Europe* - Sprzymierzone Siły Powietrzne Europy Północnej

AOR – *area of responsibility* - obszar odpowiedzialności

ASACS – *Air Surveillance and Control System* - System Rozpoznania i Nadzoru Przestrzeni Powietrznej

ATC – *Air Trafic Control* - Kontrola Ruchu Lotniczego

BDR – *battle damage repair* - usuwanie szkód bojowych

CAOC – *Combined Air Operations Centre* - Centrum Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi

CAX – *computer assisted exercise* - ćwiczenia wspomagane komputerowo

COP – Centrum Operacji Powietrznych

CRC – *Control and Reporting Centre* - Centrum Rozpoznania i Nadzoru Przestrzeni Powietrznej

DPC – *Defence Planing Committee* - Komitet Planowania Obronnego

DPQ – *Defence Plannig Questionnaire* - Kwestionariusz Planowania Obronnego

ECM – *Elektronic Countermeasure(s)* - środki przeciwdziałania radioelektronicznego

ETM – *equivalent training weapons* - uzbrojenie szkolno-pozoracyjne

EW – *early warning* - wczesne ostrzeganie

GBAD – *Ground Based Air Defense* - Obrona Powietrzna Naziemnego Bazowania

HAS – *hardened aircraft shelter* - schronohangar

IPC – *individual protective clothing* – indywidualne środki ochrony przed skażeniami (ISOPS)

IRF – *Immediate Reaction Force* - Siły Natychmiastowego Reagowania

LIMFAC – *limited factors* - czynniki ograniczające

LIVEX – *live exercise* - ćwiczenia z wojskami

LOA – *Letter of Agreement (Arrangement)* - porozumienie

MC – *Military Committee* - Komitet Wojskowy

MDF – *Main Defence Force(s)* - Główne Siły Obronne

NAC – *North Atlantic Council* - Rada Północnoatlantycka

NAEW – *NATO Airborne Early Warning* - Powietrzny System Wczesnego Ostrzegania NATO

NAEWF – *NATO Airborne Early Warning Force* - Siły Powietrznego Systemu Wczesnego Ostrzegania NATO

NATO – *North Atlantic Treaty Organization* - Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego

NBC – *Nuclear, Biological and Chemical* - broń jądrowa, biologiczna i chemiczna

ND PSZ NATO – Naczelne Dowództwo Połączonych Sił Zbrojnych NATO

ODN – Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania

OPASSESS – *Operational Assessment* - oszacowanie zdolności operacyjnej

OPEVAL – *Operational Evaluation* - ocena zdolności operacyjnej

RC – *Regional Command* - Dowództwo Regionalne

RF – *Reaction Force* - Siły Reagowania

RRF – *Rapid Reaction Forces* - Siły Szybkiego Reagowania

SACEUR – *Supreme Allied Commander, Europe* - Naczelny Dowódca Sprzymierzonych Sił Zbrojnych NATO w Europie

SAM – *Surface-to-Air Missile* - rakieta ziemia-powietrze

SAMOC - *Surface-to-Air Missile Operations Centre* - Centrum Operacyjne Rakiet OP

SCL – *Standard Combat Loads* - standardowy ładunek bojowy

STARTEX – *start of exercise/evaluation* - początek ćwiczeń/kotroli

SYNEX – *syntetic exercise* - ćwiczenia syntetyczne

SOC – *Sector Operations Centre* - Centrum Operacyjne Sektora

SHAPE – *Supreme Headquarters Allied Powers Europe* - Kwatera Główna Sił Sprzymierzonych Europy

STO – *survive-to-operate* - zachowanie żywotności bojowej

SQN – eskadra lotnicza

SYSEVAL – *system evaluation (Air Defence)* - ocena systemu (Obrony Powietrznej)

TACEVAL – *Tactical Evaluation* - ocena taktyczna

UXO – *unexploded explosive ordnance* - niewybuchy

WAS – *War (time) Authorized Strength (also called WE)* - Zatwierdzony Stan Liczebny czasu Wojny nazywany również Etatem Czasu „W"

WSGB – Wyższe Stany Gotowości Bojowej

***Waiver* (odroczenie)** – *SHAPE/RC approval for a temporary non-standard condition which deviates from criteria or requirements laid down in the STEM or other documents such as ACE Forces Standards or STANAGs* (akceptowane przez SHAPE/RC tymczasowe przyjęcie standardów innych niż kryteria lub wymagania ustanowione w STEM lub innych dokumentach normatywnych takich jak ACE Forces Standards lub STANAGi). – **obniżaja ocenę z kontroli.**

***National reservation* (ograniczenia narodowe)** – *a condition or nationally imposed restriction which limits the ability of the Unit to demonstrate its capability in accordance with the STEM* (warunki lub narodowe ograniczenia wpływające na zdolność jednostki do zademonstrowania jej możliwości zgodnie z STEM) – **znacznie obniżają ocenę z kontroli.**

***Limiting factor* (czynniki ograniczające)** – *a temporary condition which limits the Unit from demonstrating a particular capability in accordance with the STEM* (czasowe uwarunkowania ograniczające zdolność jednostki do zaprezentowania jej możliwości zgodnie z STEM) – **przeważnie nie wpływa na ocenę**.

***Major deficiency* (główne niedociągnięcie)** – *an absence or inadequacy of capability which could seriously limit a Unit in accomplishing its operational mission* (brak lub nieadekwatna do zadeklarowanej zdolność jednostki poważnie wpływająca na realizację wykonania przez nią zadania bojowego) – **prowadzi do obniżenia oceny poniżej standardu.**

Other deficiency **(inne niedociągnięcie)** – *an absence or inadequacy of capability which, although not as serious as a major deficiency, still affects the Unit's capability to accomplish its wartime mission* (brak lub nieodpowiednia zdolność jednostki wpływająca w mniejszym stopniu niż główne niedociągnięcie na realizację zadań bojowych czasu „W") – **szereg ujemnych ocen cząstkowych w rezultacie może obniżyć ocenę poniżej standardu.*Discrepancy*** **(rozbieżności)** – *a deviation/shortcoming in either Resources and/or Performance that although noticeable did not affect the evaluated item* (odstępstwa lub brak tak w zasobach jak i działaniach jednostki jakkolwiek zauważalne nie wpływają na efekt działania) – nie wpływają zarówno na ocenę końcową jak i cząstkowe.

Zasady oceniania (oceny):

- **EX** – ***excellent*** – *standards exceeded, enhanced mission accomplishment* – jednostka przewyższa standardy, zadeklarowane zdolności zaprezentowano powyżej wymagań;
- **ST – satisfactory** – *the normal grade, professional use of assets, some deficiencies* – ocena standardowa, jednostka zaprezentowała profesjonalne użycie środków, stwierdzono niedociągnięcia;
- **MA** – *marginally – major deficiency, or other deficiencies degraded Unit capability* – stwierdzono główne lub inne niedociągnięcia obniżające zadeklarowane zdolności jednostki;.
- **UN – unsatisfactory** – *unit not capable, major deficiencies noted* – jednostka niezdolna do zapreznetowania zadeklarowanej zdolności, odnotowano główne niedociągnięcia.

Motto TACEVAL

Zespół kontrolny jest tylko tak dobry jak zespół kontrolowany

WSTĘP

Gotowość do wykonania zobowiązań sojuszniczych wiąże się z możliwością wykonania zadań przez jednostki bojowe z poszczególnych państw członkowskich zadeklarowanych do wykonania określonych zadań w ramach komponentu PSZ NATO. W celu weryfikacji, sprawdzenia gotowości tych sił do wypełnienia zadeklarowanych zadań (zwykle trzech rodzajów) bojowych przez jednostki zadeklarowane do dyspozycji Sojuszu Północnoatlantyckiego, SACEUR wykorzystuje programy oceny zdolności bojowej pod nazwą OPEVAL i TACEVAL. Program OPEVAL ma zastosowanie do jednostek wojsk lądowych, natomiast program oceny taktycznej TACEVAL dotyczy jednostek sił powietrznych. Przeprowadzenie ocen według tych programów ma na celu dostarczenie wiarygodnych informacji o możliwościach, potencjale bojowym podporządkowanych SACEUR sił.

Niniejsza praca ma na celu przybliżenie problematyki TACEVAL oraz ma umożliwić Zainteresowanym wyrobienie sobie poglądu co do istoty, treści i sposobu prowadzenia TACEVAL w jednostkach sił powietrznych. Dlatego też autorzy opracowując poniższy materiał postanowili przedstawić problematykę TACEVAL z punktu widzenia dokumentów normatywnych NATO (których niewielką, zaledwie najbardziej podstawową ilość zawiera bibliografia), a więc jego istotę, jakie jednostki i dlaczego są nim objęte oraz jakie SACEUR posiada instrumenty i organy do jego prowadzenia – to wszystko znajdą zainteresowani w pierwszym rozdziale. W drugim rozdziale Zainteresowani zapoznani zostaną z problematyką TACEVAL z punktu widzenia uczestników, zarówno kontrolowanych jak i członka – obserwatora zespołu TACEVAL Team, czyli „kontrolującego". W zakończeniu zostaną zaprezentowane wnioski i subiektywna ocena z przeprowadzonej kontroli jednej z jednostek WLOP, są one li tylko i wyłącznie spostrzeżeniami autorów i nie pretendują oraz nie upoważniają do ich generalizowania. Niniejsze opracowanie zawiera wiele załączników, które autorzy zebrali w trakcie wielu szkoleń poświęconych TACEVAL. Zostały one skomple-

towane w taki sposób, aby sprawiały wrażenie kompletu materiałów z kontroli jakiejś konkretnej jednostki, takie podejście naszym zdaniem pozwoli pełniej zrozumieć istotę i treść TACEVAL.

Ponadto w niniejszej pracy Czytelnik zostanie zaskoczony dużą ilością zwrotów i skrótów angielskojęzycznych, co w języku polskim jest niepożądanym zjawiskiem, a nasi przodkowie nazwali je makaronizmem. Zabieg ten, jednak zastosowany został przez nas z całą premedytacją w celu zapoznania Zainteresowanych z podstawową leksyką TACEVAL oraz dlatego, że dokumentacja opracowana w jednostkach zgodnie z wymogami musi być przedstawiona w języku angielskim, a wszystkie odprawy i wzajemne komunikowanie się zarówno członków zespołu jak i personelu kierowniczego ocenianej jednostki prowadzone są w tymże języku.

I. PROGRAM OCENY TAKTYCZNEJ TACEVAL

1. CHARAKTERYSTYKA WYBRANYCH KOMPONENTÓW PSZ NATO W EUROPIE

Komponenty Połączonych Sił Zbrojnych NATO W Europie można rozpatrywać wieloaspektowo, jednakże dla potrzeb niniejszego opracowania zostaną one rozpatrzone w aspekcie gotowości bojowej.

Gotowość bojowa odzwierciedla ilościowo-jakościowy stan przygotowania jednostki bojowej do realizacji w określonym czasie i wynikających z jej przeznaczenia i ulokowania w strukturze organizacyjno-funkcjonalnej danych sił zbrojnych zadań bojowych. Jest elementem składowym zdolności bojowej wojsk. Dokładne i aktualne informacje o gotowości bojowej zapewniają skuteczne i efektywne wykorzystanie podległych wojsk w celu wypełnienia postawionych zadań oraz wsparcia procesu planowania i operacyjnego wykorzystania w sytuacjach kryzysowych.

Dla wszystkich rodzajów sił zbrojnych i wojsk podstawowym kryterium oceny gotowości bojowej jednostek potrzebny jest czas, w którym dana jednostka jest gotowa do realizacji zadania bojowego zgodnie ze swoim przeznaczeniem. Na czas osiągnięcia gotowości do wykonania zadania mają wpływ takie wskaźniki, jak: ukompletowanie stanem osobowym, materiałowo-techniczne zabezpieczenie, poziom wyszkolenia, stan zapasów i inne. Czas ten nie obejmuje czasu potrzebnego na przemieszczenie do rejonu operacyjnego zastosowania. Dla jednostki „być gotową" znaczy posiadać wymaganą obsadę personelu i wyposażenia zgodnie ze strukturą organizacyjną, utrzymywać bądź osiągnąć nakazany poziom wyszkolenia oraz stan zapasów zapewniających wypełnienie postawionego zadania. Oznacza to, że w siłach powietrznych jednostki lotnicze zadeklarowane do NATO muszą utrzymać przynajmniej 70% samolotów w gotowości do działania. Wymagane uzbrojenie, wyposażenie, jak również podstawowy ładunek bojowy muszą być utrzymywane w jednostce lub w magazynach zewnętrznych zgodnie z Planami Operacyjnymi (Contingency Operation Plans).

Uwzględniając powyższe, państwa członkowskie Sojuszu dokonują kategoryzacji gotowości bojowej jednostek i informują SACEUR o statusie gotowości swoich sił. Kategorie gotowości bojowej jednostek oznaczone są cyfrowym wyznacznikiem,

który określa termin osiągnięcia gotowości do działań. Termin ten rozumie się jako przedział czasowy wyznaczony jednostce do osiągnięcia zdolności do działań bojowych. W czasie negocjacji kategorii gotowości bojowej jednostek państwa muszą rozważyć wszystkie zasadnicze i kluczowe czynniki warunkujące osiąganie WSGB, tj. skład osobowy, zabezpieczenie materiałowe, wyszkolenie, a także wiele innych takich jak sprawność techniczna uzbrojenia, odtwarzanie zapasów itp. Uwzględniając kategorie gotowości bojowej i przewidywane zastosowanie operacyjne jednostek PSZ NATO zostały podzielone na następujące rodzaje sił:

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

Siły Reagowania

Siły Reagowania są jednostkami wielonarodowymi, o najwyższych wskaźnikach gotowości bojowej. Ich krótkie czasy osiągania WSGB mają zapewnić SACEUR możliwość natychmiastowej reakcji na pojawiający się kryzys. Jeżeli zapobieganie kryzysowi nie powiedzie się, to siły te jako pierwsze wezmą udział w operacji obronnej. Siły Reagowania są zatem wszechstronnymi, wysoce mobilnymi i wyszkolonymi jednostkami bojowymi, posiadającymi całe spektrum zabezpieczenia logistycznego i bojowego, utrzymywanymi w wysokim stopniu gotowości do natychmiastowego użycia w całym rejonie odpowiedzialności NATO. Siły Reagowania dzielą się na:

- Siły Natychmiastowego Reagowania (Immediate Reaction Forces - IRF);
- Siły Szybkiego Reagowania (Rapid Reaction Forces - RRF).

W składzie Sił Reagowania występują komponenty morskie, lądowe i powietrzne. Siły te służą do demonstrowania spójności woli działania i stanowczości NATO. Siły te przeznaczone są do tworzeniu zgrupowań operacyjnych w rejonach kryzysowych. Mogą być użyte samodzielnie, całością lub z jednym czy dwoma komponentami. Mogą działać również w połączeniu z narodowymi lub innymi natowskimi wojskami. Użycie IRF i RRF wymaga zatwierdzenia przez Komitet Planowania Obronnego (Defence Planing Commitee - DPC), który realizuje to na prośbę Komitetu Wojskowego (Military Commitee - MC).

Siły Natychmiastowego Reagowania – to ograniczone ilości sił lotniczych utrzymywane w najwyższym stopniu gotowości bojowej do natychmiastowego użycia, w rejonie konfliktu. Do składu Sił Natychmiastowego Reagowania wydziela się jednostki o najwyższym stopniu ukompletowania (95-100%). Użycie Sił Natychmiastowego Reagowania będzie zależało od sytuacji polityczno-militarnej i wymaganych celów polityczno - wojskowych. Celem użycia sił IRF jest odstraszanie i demonstracja siły. Powietrzny komponent Sił Natychmiastowego Reagowania może zostać szybko rozwinięty do wymaganych rozmiarów. Najczęściej w skład komponentu IRF wchodzą jednostki lotnictwa, rakiet OP, mobilne środki dowodzenia i kierowania oraz elementy wsparcia logistycznego i bojowego. Dotychczasowa praktyka wskazuje, że utrzymywany zestaw sił i środków dla potrzeb Sił Natychmiastowego Reagowania pozwala na sprawne rozwinięcie komponentów, powietrznego i morskiego, w dwóch rejonach konfliktu, jeżeli wymaga tego sytuacja. Nie przewiduje się jednak rozdzielania narodowych komponentów na dwa rejony.

Siły Szybkiego Reagowania (Rapid Reaction Forces - RRF) – to pozostałe jednostki utrzymywane w najwyższych stopniach gotowości bojowej, które mogą być użyte w ciągu kilku dni. Powietrzny komponent Sił Szybkiego Reagowania zapewnia odstraszanie w obszarach kryzysowych. Komponent Sił Reagowania, posiadając znaczące możliwości bojowe, umożliwia realizację zadań bojowych w początkowej fazie konfliktu. Zapewnia dowódcy elastyczne, stopniowe reagowanie, w tym zwiększone możliwości prowadzenia działań ofensywnych.

Do komponentu Sił Szybkiego Reagowania w WLOP wydzielono trzy eskadry.

Główne Siły Obrony

Główne Siły Obrony stanowią wielonarodowe i narodowe formacje utrzymywane w różnych poziomach gotowości. Zgodnie z zadeklarowaną kategorią gotowości, Główne Siły Obrony mogą być wykorzystane w czasie sytuacji kryzysowych w kolejnych fazach operacji obronnych. Obejmują one aktywne i mobilizowane komponenty wojsk lądowych, powietrznych i morskich NATO w Europie.

Siły Wzmocnienia

Siły Wzmocnienia to dodatkowe siły wydzielone przez państwa NATO, przeznaczone do wzmocnienia każdego rejonu, mające swój udział w odstraszaniu, zarządzaniu kryzysowym i działaniach obronnych. Siły Wzmocnienia w zależności od sojuszniczych i narodowych potrzeb są utrzymywane w różnych stopniach gotowości, posiadają różne opcje sposobów rozwinięcia i wykorzystania. Siły te stanowią strategiczny i operacyjny odwód, niezwiązany z konkretnym rejonem, a więc mogą być wykorzystane stosownie do rozwoju sytuacji militarnej.

2. PROGRAM OCENY TAKTYCZNEJ TACEVAL

2.1. Istota programu

Pojęcie **TACEVAL** składa się z dwóch członów angielskich słów: *TAC - TACTICAL* - TAKTYCZNY(A), *EVAL - EVALUATION* czyli OCENA.

Z analizy pojęcia wynika więc, iż TACEVAL to nic innego, jak **ocena taktyczna**, natomiast na podstawie analizy funkcjonowania tegoż pojęcia w leksyce wojskowej NATO oraz funkcjonowania jednostek organizacyjnych zajmujących się tą tematyką pojęcie TACEVAL należy pojmować jako program oceny (kontroli) taktycznej jednostek wojskowych wydzielanych do struktur NATO. Oznacza to, że ocenie podlegają tylko te siły, które są dowodzone przez NATO (NATO Command Forces), przydzielone do NATO (NATO Assigned Forces) lub przewidziane do NATO (NATO Earmarked Forces). Program kontroli taktycznej TACEVAL jest lotniczą częścią programu oceny bojowej SACEUR.

Z dokumentów normatywnych TACEVAL wynika, że w kręgu zainteresowań zespołów kontrolnych i właściwych dowódców znajdują się tylko te jednostki, które zostały zgłoszone w kwestionariuszu planowania obronnego DPQ (Defence Planning Questionnaire) do NATO. Najczęściej są to jednostki RF i MDF, nie wyklucza się jednak kontroli jednostek o niższych kategoriach, zwłaszcza tych, które przewiduje się jako siły wzmocnienia.

Na szczeblu jednostki program oceny taktycznej „TACEVAL" obejmuje dwie sfery:

- Oceny Zdolności Operacyjnej – **OPEVAL** (z programem oceny wojsk lądowych to tylko zbieżność nazwy)
- Oszacowania Zdolności Operacyjnej – **OPASSESS** oraz oceny kompleksowej systemu OP - **SYSEVAL**.

W potocznym rozumieniu TACEVAL obejmuje zarówno OPEVAL, jak i OPASSESS, a czasem należy też rozumieć pod tym pojęciem i SYSEVAL, jeżeli dotyczy on kontroli jednostek funkcjonujących w systemie dowodzenia (CAOC/COP, CRC/ODN, eskadry lotnicze, dywizjony rakietowe). Elementy składowe TACEVAL prezentuje rysunek1.



Rys.1. Elementy składowe programu kontroli taktycznej TACEVAL

Programem oceny taktycznej objęte są następujące rodzaje jednostek sił powietrznych:

a) w ramach OPEVAL i OPASSESS:

- jednostki lotnicze: eskadra, baza lotnicza, brygada lotnicza;
- jednostki obrony powietrznej: bateria, dywizjon, brygada rakietowa OP;

- jednostki systemu rozpoznania i nadzoru przestrzeni powietrznej: posterunek radiolokacyjny, Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania;
- siły powietrznego systemu wczesnego ostrzegania NATO: pojedynczy samolot AEW, Centrum Wczesnego Ostrzegania

b) w ramach SYSEVAL:

- CAOC;
- Sector Operations Center - SOC.

Przedstawione powyżej elementy składowe TACEVAL odnoszą się do typowych struktur NATO, jednakże, w najbliższym czasie program tym zostaną objęte również jednostki WLOP.

Ponadto w ramach programu oceny taktycznej ocenia, oszacowuje się :

- plany i porozumienia zawarte z siłami innych państw członków NATO;
- przygotowania do przemieszczeń, jak i same przemieszczenia jednostek, a także weryfikuje się gotowość bojową – szczególnie pełnienie dyżurów w systemie OP NATO w ramach QRA(I).

Oszacowanie planów i porozumień prowadzone jest w jednostkach niskiej kategorii gotowości bojowej. Takie jednostki są ocenione pod kątem stanu przygotowań i planów mających doprowadzić jednostkę do realizacji przydzielonych zadań na czas "W". Oszacowanie przygotowania jednostki w MSD i przemieszczenia jej do rejonu operacyjnego przeznaczenia z reguły realizowane jest w połączeniu z OPEVAL/OPASSESS.

Programem TACEVAL objęte są jak dotąd:

a) siły powietrzne: Anglii, Belgii, Danii, Holandii, Kanady, Niemiec, Norwegii, Stanów Zjednoczonych, Turcji i Włoch,

b) lotnictwo wojsk lądowych: Stanów Zjednoczonych i Włoch,

c) lotnictwo sił morskich Niemiec

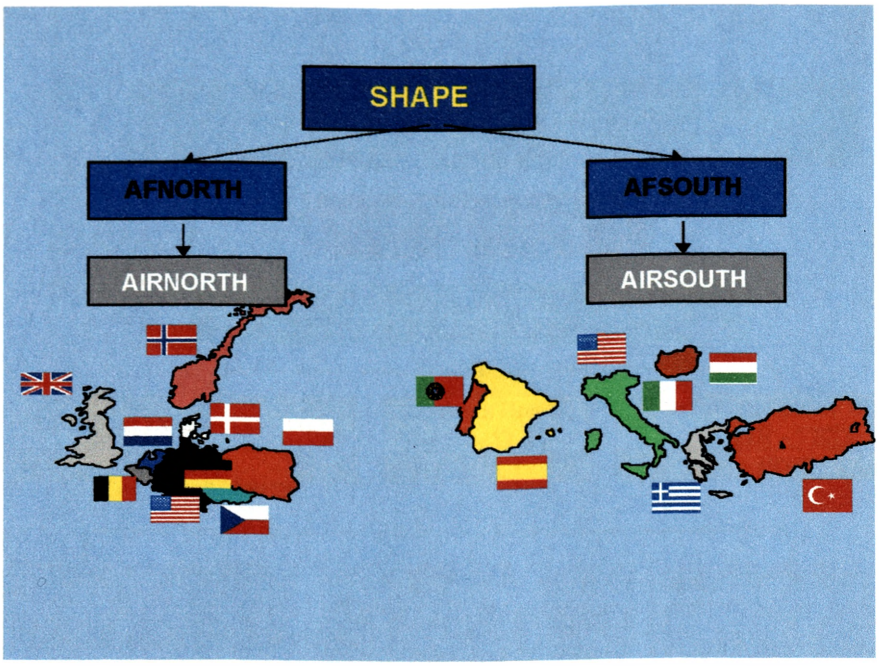
Natomiast krajami deklarującymi przystąpienie ich sił powietrznych do Programu są: Czechy, Grecja, Hiszpania, Polska, Portugalia, Węgry oraz lotnictwo sił morskich Włoch.

Program oceny taktycznej posiada spójną wewnętrzną strukturę organizacyjną opartą o założenia czasowe, procedury i organa wykonawcze.

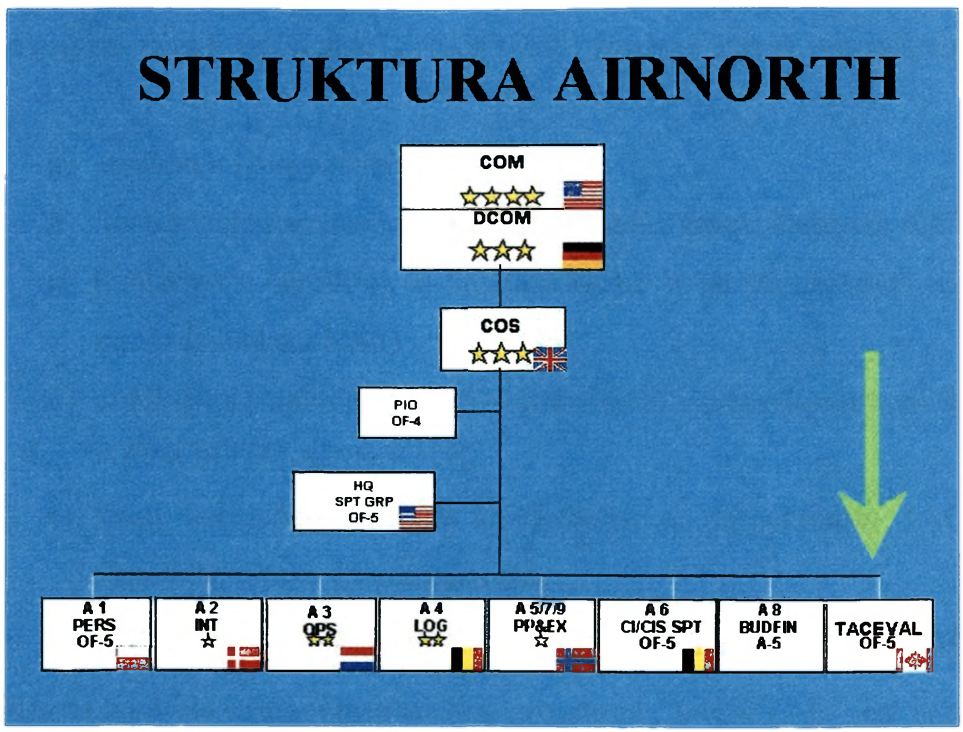
2.2. Organy prowadzące TACEVAL w SP NATO

Organem nadzorującym kontrolowanie stanu gotowości bojowej sił na obszarze NATO jest SHAPE. W ramach SHAPE działa stała **Grupa Robocza ds. OPEVAL i TACEVAL**, której podstawowym zadaniem jest rozwijanie i doskonalenie procedur prowadzenia inspekcji sił wydzielonych do NATO. Grupa opracowuje standardy oceniania jednostek sił lądowych, powietrznych i morskich. W stałym programie działania Grupy znajdują się dwa doroczne robocze spotkania przedstawicieli SHAPE z Szefami Zespołów Kontrolnych z dowództw AFNORTH, AIRNORTH, AFSOUTH i AIRSOUTH. Te dwa subregionalne spotkania mają na celu ocenę funkcjonowania programu i przygotowania wniosków i problemów na doroczną konferencję przedstawicieli wszystkich państw członkowskich NATO z Grupą Roboczą SHAPE ds. „TACEVAL".

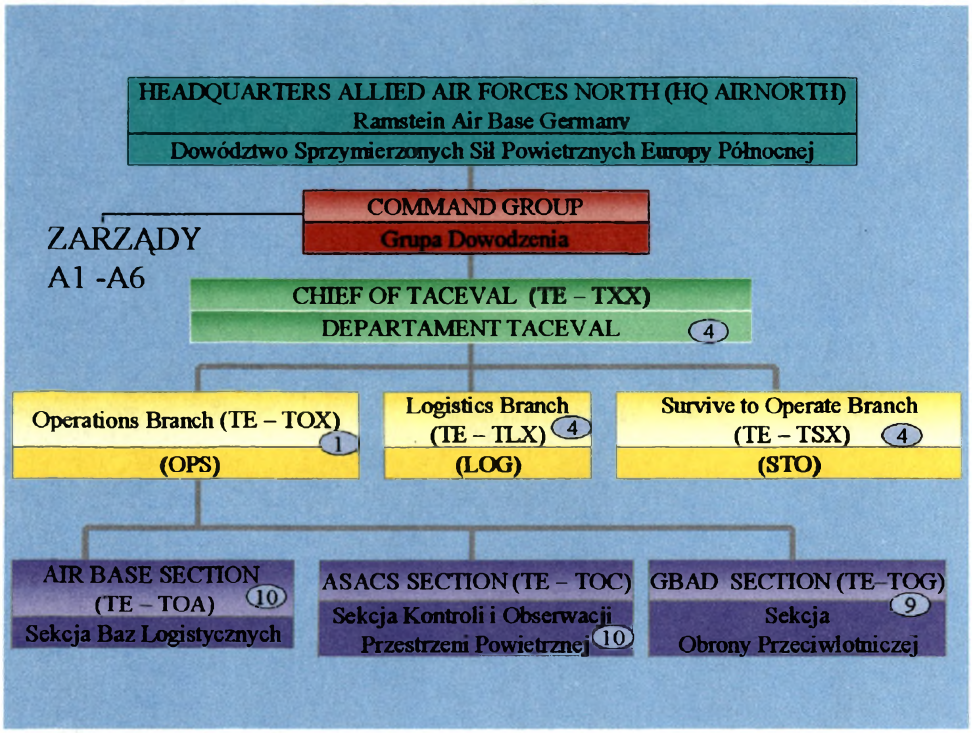
Odpowiedzialność za doskonalenie umiejętności w zakresie przeprowadzania kontroli „TACEVAL" jest cedowana na rzecz Dowództw Regionalnych i Dowództw Komponentów Powietrznych. SHAPE jest jedynie organem nadzorczym i koordynującym realizację programu oceny. Tak więc w regionie północnym organizacja oraz prowadzenie kontroli dowództw i jednostek Sił Powietrznych wydzielonych do NATO znajdują się w gestii AIRNORTH. Podział odpowiedzialności w zakresie programu oceny taktycznej „TACEVAL" oraz strukturę organizacyjną Zarządu „TACEVAL" przedstawiają rysunki 2–4:



Rys.2 Podział odpowiedzialności w obszarze TACEVAL pomiędzy Dowództwa Subregionalne



Rys.3. Zarząd TACEVAL w ogólnej strukturze AIRNORTH



Rys.4 Struktura zarządu TACEVAL AIRNORTH

Program oceny taktycznej „TACEVAL" zawiera szereg przedsięwzięć takich jak:

a) spotkania Grupy Roboczej w SHAPE,
b) konferencje narodowych przedstawicieli z Grupą Roboczą SHAPE,
c) konferencje narodowych przedstawicieli w poszczególnych rejonach odpowiedzialności NATO,
d) konferencje narodowych przedstawicieli z Departamentami TACEVAL AIRNORTH i AIRSOUTH,
e) kursy specjalistyczne dla kandydatów na inspektorów TACEVAL w Szkole NATO w Oberammergau,
f) prowadzenie kontroli typu TACEVAL w jednostkach bojowych.

Każda kontrola realizowana według programu „TACEVAL" jest przedsięwzięciem planowym i ma na celu faktyczną ocenę jednostki oraz identyfikację jej niedostatków.

2.3. Cele programu oceny taktycznej

Zasadnicze cele programu oceny taktycznej „TACEVAL" to:

- przeprowadzenie ocen (OPEVAL) i oszacowań (OPASSESS) zakończone tam gdzie jest to możliwe, wystawieniem oceny, zawsze w zgodzie ze standardami NATO;
- identyfikacja braków jednostki w zakresie zasobów, wyszkolenia, ukompletowania, a także sposobu wykonania zadań – zgodnie z jej przeznaczeniem;
- formułowanie (sprecyzowanie) zaleceń służących zaplanowaniu przedsięwzięć umożliwiających osiągnięcie wyznaczonych standardów NATO.

Kontrolę według programu „TACEVAL" prowadzi się w pełnym lub ograniczonym zakresie.

2.4. Zakres przeprowadzania oceny taktycznej

W ramach oceny taktycznej „TACEVAL" zasadniczą uwagę dowódców i zespołów kontrolnych skupia się na jednostce zadeklarowanej w DPQ.

Z powodu zróżnicowanych uwarunkowań obronnych regionów i różnych ocen zagrożeń wymagania i gotowość bojowa sił nie są jednakowe na całym obszarze NATO. Jednostki osiągające zadeklarowaną gotowość bojową w sytuacji kryzysu lub konfliktu mogą korzystać z zasobów pozostających poza ich strukturą organizacyjną. Wobec tego dla przeprowadzenia pełnej oceny i oszacowania potencjału wojskowego jednostek mogą być wykorzystane możliwości i zapasy szczebla nadrzędnego.

Ocena jednostki według programu „TACEVAL" polega na realizacji jego zasadniczych składowych: OPEVAL, OPASSESS, SYSEVAL.

Ocena zdolności do działań – OPEVAL polega na sprawdzeniu gotowości jednostki RF (wybranych komponentów MDF) do wykonania zadań bojowych z jednoczesnym /uprzednim przebazowaniem na lotnisko (rejon) operacyjnego przeznaczenia. W trakcie OPEVAL jednostka musi zademonstrować zdolność skutecznej realizacji zadań, uwzględniając wszystkie ograniczenia wynikające z jej aktualnego stanu. W czasie kontroli zdolności wykonania zadeklarowanych zadań jednostka może zostać przegrupowana do Bazy Operacyjnego Przeznaczenia, Rejonu Alarmowego, pozostać w MSD lub symulowanym miejscu dyslokacji. Ponadto w trakcie OPEVAL jednostka

musi zademonstrować posiadane możliwości odtworzenia zdolności do działania po stratach powstałych na skutek wrogich działań, a także zdolność do uchronienia się przed następstwami takich działań, zagrożeń środowiskowych, użycia BMR ataku terrorystycznego i innych. Niezależnie od poziomu zagrożenia, kontrolowana jednostka musi zachować żywotność i zdolność bojową i jednocześnie zachować tempo operacji w zaistniałych warunkach.

Oszacowanie stanu jednostki – OPASSESS prowadzone jest w trakcie wykonywania przez kontrolowaną jednostkę (dowództwo, określone siły) zadania szkoleniowego, ćwiczenia lub zadania operacyjnego. W ramach OPASSESS nie wystawia się ocen, niemniej jednak dokonuje się oszacowania posiadanych przez jednostkę możliwości, a gdy to możliwe, oszacowuje się potencjał operacyjny i identyfikuje się dodatkowe możliwości lub funkcje, które jednostka powinna posiadać lub może realizować, w celu osiągnięcia pełnej zdolności operacyjnej. Ponadto oszacowaniu podlegają plany i ustalenia dotyczące przygotowania sił, np. plany operacyjne, roczne plany szkolenia itp.

Ocena systemowa – SYSEVAL stanowi szczególną formę oceny taktycznej. Prowadzona jest kompleksowo w Centrach Połączonych Operacji Lotniczych (CAOC) lub Centrach Operacyjnych Sektorów (SOC) wraz z ich jednostkami podległymi. Kontrola tego rodzaju prowadzona jest w celu sprawdzenia czy wymienione centra są właściwie zorganizowane i wyposażone, a także czy ich obsada posiada wyszkolenie pozwalające nadzorować i kontrolować przestrzeń powietrzną w czasie pokoju, dowodzić siłami w symulowanych warunkach wojennych. W czasie kontroli przyjmuje się, że kontrolowany system będzie w użyciu przez czas nieograniczony i w ekstremalnych warunkach. Ocena systemowa SYSEVAL powinna być prowadzona w połączeniu z ćwiczeniem z wojskami (LIVEX), Syntetycznym Ćwiczeniem Lotniczym (SYNAX) lub Ćwiczeniem Wspomaganym Komputerowo (CAX). Dla zapewnienia kompleksowej oceny systemu wymagana jest aktywacja i rozwinięcie podległych jednostek oraz ich elementów, w charakterze jednostek ćwiczących, w pełni zaangażowanych lub symulujących te działania. Przygotowanie SYSEVAL realizowane jest w zakresie koniecznym dla dogłębnego oszacowania skuteczności CAOC/COP lub SOC przez spełnianie funkcji dowodzenia, kontroli i kierowania siłami Obrony Powietrznej. Równo-

legle z prowadzeniem kontroli CAOC/SOC można prowadzić kontrolę dowolnych podległych jednostek, pod warunkiem utrzymania priorytetu celów i scenariusza kontroli.

Kontrola taktyczna „TACEVAL" zawiera sprawdzenie dwóch głównych działów (Groups):

1. Zasoby / zabezpieczenie logistyczne (Resources)
2. Prowadzenie działań taktycznych (Performence)

Każdy z tych działów podzielony jest na przedmioty (ang. Areas):

1. Działalności bojowej (Operations – Ops)
2. Logistyki (Logistics – Logs)
3. Zachowania żywotności bojowej (Survive to Operate – STO)

W każdym z powyższych przedmiotów występują zagadnienia i podzagadnienia (Items, sub-items). Zakres przedmiotowy kontroli przedstawia rysunek 5.



Rys. 5. Struktura przedmiotowa TACEVAL.

W przedmiocie działalności bojowej (Ops) ocena i oszacowanie polegają na określeniu zdolności jednostek i ich elementów wsparcia do zabezpieczenia procesu przejścia z czasu „P" na czas „W". Kontrolowane jednostki muszą zademonstrować

gotowość do wykonania zadeklarowanej roli w wybranym komponencie sił NATO. Zespół kontrolny obserwuje cały proces przygotowania, prowadzenia i podsumowania działalności bojowej, co pozwala na kompleksową ocenę, czy przyjęty model systemu dowodzenia funkcjonuje prawidłowo.

W przedmiocie logistyki kontroli podlega wyposażenie w zasadniczy sprzęt bojowy i jego sprawność techniczna, system łączności, magazyny części zamiennych, system przetwarzania danych itd. Inspektorzy oceniają cały proces przygotowania do działań, a w tym jak dowódca kontroluje i dowodzi podległymi elementami, czy posiada z nimi łączność, w jednostce lotniczej obserwowany jest proces przygotowania samolotów, ich uzbrojenie, zatankowanie, a także stopień sprawności technicznej.

W przedmiocie STO oceniana jest zdolność jednostki do ochrony i obrony podstawowych elementów ugrupowania przed atakami broni konwencjonalnej oraz BMR. Oceniane są również umiejętności jednostek w zakresie odtwarzania zdolności bojowej i technicznej sprzętu oraz obiektów. Ocenia się dowodzenie i system łączności między współdziałającymi jednostkami (elementami). Sprawdza się wyszkolenie stanów osobowych, np. umiejętności wykorzystania indywidualnych środków obrony i ochrony, sprzętu ppoż., a także umiejętności wykorzystania dostępnych środków podręcznych do wykorzystania w sytuacjach awaryjnych. STO jest niczym innym jak organizowaniem zabezpieczenia bojowego na szczeblu taktycznym.

Do przeprowadzenia kontroli powoływany jest zespół kontrolny.

2.5. Zespół kontrolny

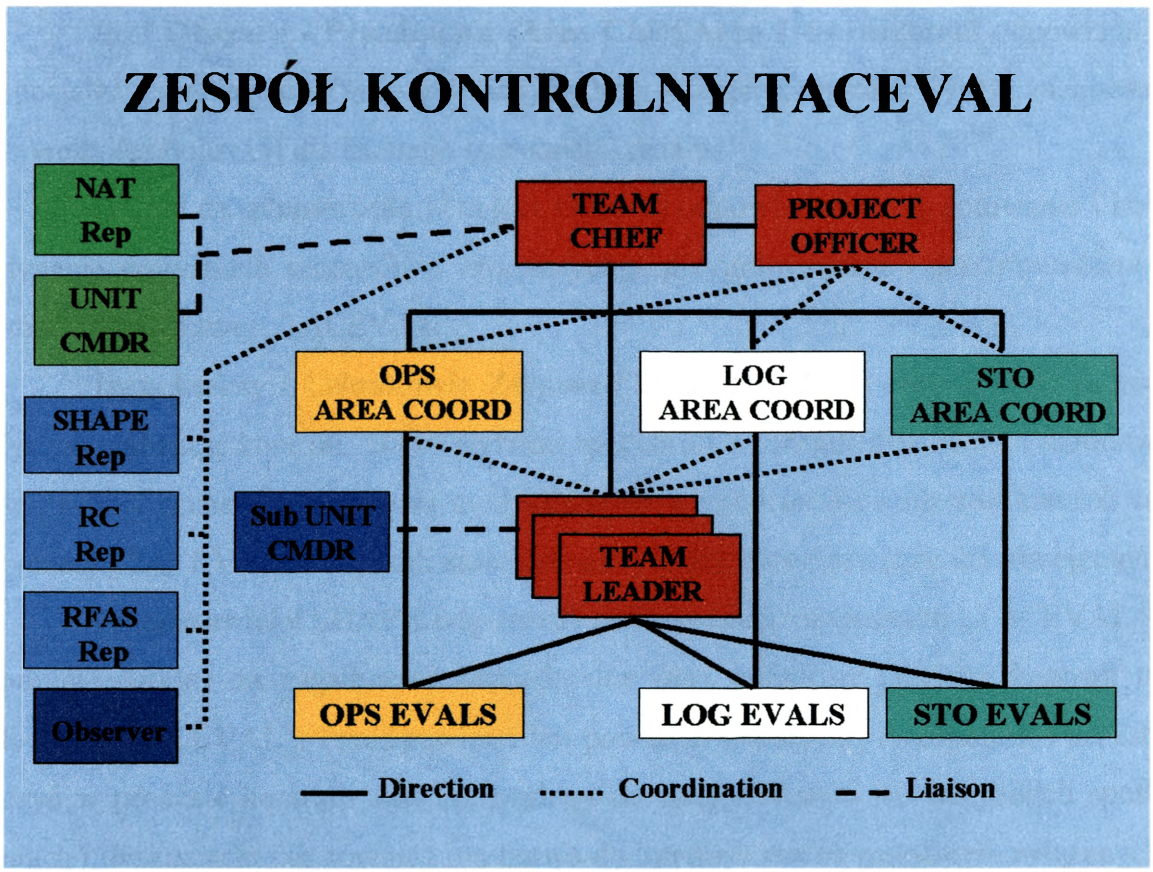
Wielkość i skład zespołu ogranicza się do niezbędnego minimum, jednak tak, aby mógł on zapewnić pełne i wiarygodne osiągnięcie celu kontroli. Skład zespołu jest wielonarodowy, a na jego czele powinien stać przedstawiciel dowódcy komponentu sił NATO, do którego jednostka została przydzielona. Osoba ta powinna być innej narodowości niż oceniana jednostka.

O składzie zespołu decydują odpowiednie dowództwa odpowiedzialne za przeprowadzenie kontroli taktycznej „TACEVAL". W skład zespołu powinni wchodzić inspektorzy przeprowadzający ocenę we wszystkich działach i przedmiotach. Zespołowi może towarzyszyć przedstawiciel SHAPE oraz oficjalni przedstawiciele z sojusz-

niczych dowództw w systemie dowodzenia kontrolowanej jednostki.

Typowy zespół kontrolny do oceny jednostki szczebla eskadry lotniczej składa się z około 100 osób.

Zespół kontrolny organizuje się według grup roboczych ustanowionych w zależności od przedmiotów oceny. W skład zespołu wchodzą osoby funkcyjne spełniające określone zadania kontrolne. Strukturę zespołu prezentuje rysunek 6.



Rys.6. Struktura organizacyjna i wzajemne relacje w Zespole Kontrolnym TACEVAL

Legenda:

RFAS – Sztab Sił Reagowania

RC Rep – Przedstawiciel Dowództwa Regionalnego

_____ kierowanie

..... koordynowanie

-------- współdziałanie

Szef Zespołu Kontrolnego (Team Chief) posiada w czasie kontroli pełnomocnictwo do działania w charakterze przedstawiciela SACEUR w zakresie wszystkich ocenianych działów, przedmiotów, zagadnień. Jest upoważniony do podejmowania ostatecznych decyzji w sprawie przeprowadzania kontroli i nadawania ocen.

Kierownik Zespołu (Team Leader) jest odpowiedzialny za kierowanie personelem kontrolnym znajdującym się w oddalonej jednostce (występuje np. w przypadku kontroli dywizjonów rakietowych rozwiniętych w terenie).

Szef Obszaru / Przedmiotu (Area Chief/Area Co-ordinator) odpowiada za specjalistyczny zespół (Ops – operacyjny, Log – logistyczny oraz STO – zachowania żywotności bojowej) dla każdego ocenianego działu.

Oficer ds. planowania (Project Officer) odpowiada za przygotowanie i koordynację wszystkich szczegółów związanych z przygotowaniem i przeprowadzeniem kontroli taktycznej „TACEVAL".

Inspektorzy / Członkowie Zespołu (Team Members) odpowiadają za praktyczną realizację kontroli. Są to wybrani specjaliści z różnych dowództw i narodowości, którzy przeszli odpowiedni cykl szkolenia w zakresie prowadzenia kontroli taktycznej „TACEVAL" i uzyskali stosowne certyfikaty potwierdzające ich umiejętności.

Przedstawiciel SHAPE odpowiada za kierowanie programem „TACEVAL jest odpowiedzialny za zagadnienia proceduralne oraz nadzoruje przebieg kontroli taktycznej „TACEVAL". Przedstawiciel ten powinien towarzyszyć zespołom i uczestniczyć w procesie kontroli. Jest uprawniony do uczestniczenia we wszystkich spotkaniach i dyskusjach, jak również ma prawo do interpretowania zagadnień związanych z programami oceny i może bezpośrednio wpływać na wynik kontroli . Ponadto przedstawiciel SHAPE monitoruje prace zespołu dla zapewnienia międzyregionalnej i międzynarodowej standaryzacji.

Narodowy reprezentant (osoba reprezentująca MON/SG WP/Dowództwo WLOP) występuje w charakterze łącznika pomiędzy jednostką a Szefem Zespołu Kontrolnego. Jego kompetencje obejmują również koordynację wsparcia narodowego dla kontrolowanego zespołu; zapewnia też dostęp inspektorów do tych rejonów, które nie są objęte bezpośrednią kontrolą dowódcy kontrolowanej jednostki. Minimum 14 dni przed przeprowadzeniem kontroli Narodowy Reprezentant przekazuje Szefowi

Zespołu Kontrolnego uaktualnione informacje dotyczące ograniczeń narodowych i czynników ograniczających ze szczebla jednostki (LIMFAC), uniemożliwiających całkowite lub częściowe wykonanie zadania (misji). Powinien on również informować Szefa Zespołu Kontrolnego o wszelkich kryteriach i standardach narodowych mogących mieć wpływ na proces kontroli lub mogących odbiegać od standardów Sił Sprzymierzonych; powinien pozostawać do dyspozycji Szefa Zespołu Kontrolnego w trakcie przeprowadzanej kontroli; powinien mieć pełny dostęp do scenariusza oraz do wszystkich oficjalnych spotkań i odpraw. Nie ma on jednak wpływu na końcową ocenę jednostki.

Obserwatorzy z innych dowództw, państw muszą uzyskać zezwolenie Szefa Zespołu Kontrolnego na uczestnictwo w kontroli taktycznej „TACEVAL". Obserwatorom nie przydziela się zadań do prowadzenie kontroli, jak również nie mają oni dostępu do scenariusza przebiegu kontroli.

Warunki bezpieczeństwa: wszystkie osoby kontrolujące, przedstawiciele oraz obserwatorzy muszą uzyskać dopuszczenie do tajemnicy na poziomie „NATO SECRET". Osoby oceniające operacje uderzeniowe (jednostki lotnicze wykorzystujące BMR –STRIKE UNITS) muszą uzyskać dopuszczenie do informacji „COSMIC TOP SECRET ATOMAL – CTS A" .

Kwalifikacje osób przeprowadzających ocenę: wszyscy członkowie zespołu powinni biegle posługiwać się językiem angielskim, posiadać odpowiednią wiedzę w zakresie procedur NATO oraz standardów wymaganych w odpowiednich specjalnościach. Ponadto, kandydat na inspektora musi uzyskać certyfikat po pomyślnym ukończeniu kursu dla inspektorów w szkole NATO i jednorazowym praktycznym udziale w kontroli taktycznej „TACEVAL", w charakterze osoby uczącej się kontrolować (under training), lub wziąć udział w dwóch kontrolach w charakterze osoby uczącej się oceniać i zdać egzamin. Nie szkoli się w charakterze inspektora osoby, która nie może brać udziału w przynajmniej dwóch kontrolach taktycznych „TACEVAL" w ciągu roku.

Podczas kursów w szkole NATO oficerowie zostają zaznajomieni z wymogami, kryteriami i wytycznymi niezbędnymi do przeprowadzenia kontroli taktycznych TACEVAL.

Osoby kontrolujące, będące członkami załóg lotniczych, muszą posiadać doświadczenie lotnicze jak również dogłębną wiedzę na temat realizacji misji (zadania). Powinny charakteryzować się odpowiednim doświadczeniem i spełniać narodowe wymogi wykonywania lotów.

Dla kandydatów na inspektorów zalecany jest następujący poziom znajomości języka angielskiego (STANAG 6001): Listening 3; Speaking 2; Reading 2; Writing 2.

Sprawne przeprowadzenie kontroli wymaga ustalenia określonego zakresu odpowiedzialności szkoleniowej.

Szef Zespołu Kontrolnego ma prawo określić szczegółowe zasady postępowania członków tego zespołu. Przykładowe zasady postępowania członków zespołu przedstawia załącznik 1.

2.6. Szczegółowy zakres odpowiedzialności dowództw i osób funkcyjnych

We wszystkich państwach NATO stosuje się jednakowe procedury oceniania dowództw i jednostek włączonych bądź wydzielonych do Sojuszu.

Kontrole odbywają się według ustalonego scenariusza, za porozumieniem zainteresowanych stron. Określony jest również szczegółowy zakres odpowiedzialności dla wszystkich bezpośrednio zainteresowanych kontrolą:

a) SHAPE:

- zarządzanie, monitorowanie i nadzorowanie programów OPEVAL i TACEVAL;
- okresowe oceny realizacji programów OPEVAL i TACEVAL;
- analizowanie raportów pokontrolnych oraz wykorzystywanie ich do oceny stanu gotowości operacyjnej Sił NATO;
- opracowywanie rocznego raportu o wynikach prowadzonych kontroli i rozsyłanie go do wszystkich podległych Dowództw jak i państw członkowskich NATO;
- usuwanie niedociągnięć powstałych ze strony SHAPE;
- zatwierdzanie i uaktualnianie programów.

b) Dowództwa Regionalne (Regional Command – RC):
   - opracowanie instrukcji wdrożeniowych „OPEVAL" i „TACEVAL";
   - zapewnienie standaryzacji w dyrektywach oraz opracowanie wykazu jednostek podlegających kontroli;
   - zapewnienie obserwatorów NATO;
   - analizowanie i komentowanie sprawozdań pokontrolnych;
   - wykorzystanie rezultatów kontroli „TACEVAL" do oceny stanu gotowości operacyjnej oraz planowania operacyjnego;
   - inicjowanie i koordynowanie działań korekcyjnych w obszarze „TACEVAL";
   - usuwanie niedociągnięć, za które odpowiedzialny jest Dowódca Regionu;
   - meldowanie o niedociągnięciach do SHAPE;
   - przesyłanie rocznych raportów do podległych jednostek.

c) MON / SG WP/ Dowództwo WLOP:
   - wydawanie narodowych dokumentów dotyczących realizacji programu oceny taktycznej „TACEVAL";
   - typowanie jednostek do kontroli w ramach programu oceny taktycznej „TACEVAL";
   - koordynowanie programu oceny taktycznej „TACEVAL" z Dowództwem Sił Powietrznych Europy Północnej i z SHAPE;
   - przygotowywanie kwalifikowanych inspektorów;
   - analizowanie raportów pokontrolnych;
   - monitorowanie działań korekcyjnych w jednostkach;
   - usuwanie stwierdzonych niedociągnięć, których usunięcie jest poza możliwościami jednostek, a leży w zakresie obowiązków przełożonych wyższego szczebla;
   - identyfikowanie niedociągnięć ze strony NATO i meldowanie o nich do SHAPE;
   - opracowywanie rocznych raportów o funkcjonowaniu programu „TACEVAL";

- wsparcie administracyjne zespołów kontrolnych „TACEVAL" i obserwatorów NATO;
- przygotowywanie jednostek do kontroli , w tym prowadzenie narodowych kontroli;

d) Kontrolowana jednostka:

- złożenie meldunku po przybyciu zespołu kontrolnego (układ meldunku przedstawiono w załączniku nr 1);
- zaplanowanie, organizacja i wykonanie nakazanego zadania bojowego;
- udostępnienie zespołowi kontrolnemu oraz obserwatorom NATO wymaganej dokumentacji, pomieszczeń i urządzeń;
- zapoznanie się z raportem pokontrolnym i wpisanie komentarza do raportu, jeżeli wymaga tego sytuacja;
- usunięcie niedociągnięć w ramach posiadanych możliwości i kompetencji.

e) Zespół kontrolny TACEVAL:

- ogłoszenie Formalnego Rozpoczęcia Kontroli TACEVAL w jednostce (NATO UNIT TACEVAL STARTEX);
- przeprowadzenie kontroli w tym przygotowanie scenariusza ćwiczenia i kontroli;
- ogłoszenie Formalne Zakończenie Kontroli TACEVAL w jednostce (NATO UNIT TACEVAL ENDEX);
- przeprowadzenie końcowej odprawy z kierowniczym personelem jednostki;
- napisanie sprawozdania kontrolnego oraz raportu pokontrolnego.

f) Obserwatorzy NATO:

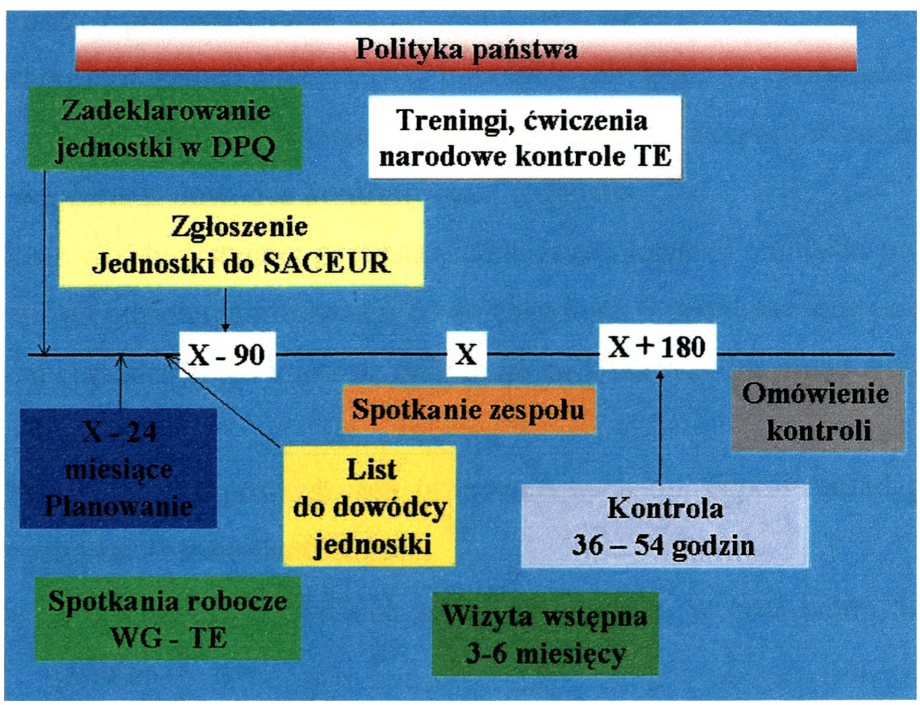
- monitorowanie przebiegu kontroli „TACEVAL";
- udzielanie pomocy Szefowi Zespołu Kontrolującego podczas prowadzenia kontroli oraz podczas pisania raportu pokontrolnego, wykonywanie działań korygujących, gdy jest to konieczne, przesyłanie do NATO zaleceń mających na celu udoskonalenie procesu kontroli jednostek.

3. PROCES PROGRAMU OCENY TAKTYCZNEJ TACEVAL

3.1. Planowanie kontroli taktycznych TACEVAL

Podstawą do prowadzenia kontroli „TACEVAL" są harmonogramy opracowywane w cyklu dwuletnim przez SHAPE.

Harmonogram kontroli taktycznych „TACEVAL" omawiany jest dwa razy do roku podczas konferencji organizowanych w AIRNORTH w terminach czerwcowym i grudniowym. Podczas tych spotkań ustalany jest harmonogram na następne dwa lata z rozbiciem na dwa podokresy: sześcio- i osiemnastomiesięczny, zgodnie z propozycjami przedstawicieli poszczególnych państw. Zwykle kontrole taktyczne „TACEVAL" nie powinny być planowane w tygodniu, w którym wypada święto państwowe, nie powinny się też odbywać w tym terminie loty (flying phase), aczkolwiek, sporadycznie dopuszcza się odprawy wewnętrzne (wewnątrz zespołu kontrolującego). Harmonogram przygotowania prowadzenia i podsumowania kontroli taktycznej TACEVAL przedstawia rysunek 7.



x – termin kontroli

Rys.7. Harmonogram przygotowania prowadzenia i podsumowania TACEVAL

3.2. Wizyta wstępna

Wizyta wstępna odbywa się na trzy do sześciu miesięcy przed przeprowadzeniem kontroli taktycznej TACEVAL. Szef zespołu wysyła list zarządzający kontrolę do kontrolowanej jednostki. List zawiera zestaw materiałów i kwestionariuszy, które należy wypełnić jeszcze przed złożeniem wizyty wstępnej. Dowództwo jednostki musi dokładnie przeanalizować przesłane dokumenty i udzielić wyczerpującej odpowiedzi. Wizytę wstępną składają: Szef Zespołu Kontrolnego (Team Chief), Szefowie Obszarów (Area Chiefs), oficer ds. projektowania (Project Officer), asystent administracyjny (Admin Assistant), przedstawiciel narodowy (National Representative) oraz przedstawiciel CAOC. Kierowniczy personel jednostki powinien być wcześniej zaznajomiony z wymogami Sił Sprzymierzonych. Ze strony jednostki powinny być przedstawione czynniki ograniczające (LIMFAC). Podczas wizyty wstępnej musi być uzgodniony zakres kontroli. Korzystając z informacji uzyskanych podczas wizyty wstępnej, oficer ds. planowania (projektowania - Project Officer) opracowuje scenariusz kontroli „TACEVAL", z uwzględnieniem lokalnej sytuacji jednostki i zatwierdzonych ograniczeń. Rezultaty wizyty wstępnej oraz szczegóły dotyczące ustaleń zawartych w każdym z trzech przedmiotów zostają zaprotokołowane i przesłane w ciągu dwóch tygodni do jednostki i przedstawiciela narodowego. Wszelkie przypadki braku akceptacji dla treści zaprezentowanch protokołów, popełnionych błędów, pominięcia pewnych zagadnień powinny być natychmiast zgłoszone Szefowi Zespołu Kontrolnego. Za zgłoszenie odpowiada dowódca kontrolowanej jednostki.

Podczas wizyty wstępnej przedstawiciele kontrolowanej jednostki powinni być przygotowani do udzielenia informacji co do zagadnień – przedstawione poniżej które wraz z listem zarządzającym kontrolę otrzymują na kilka tygodni przed wizytą wstępną:

1) Przygotowanie pomieszczeń przeznaczonych dla odpraw/narad prowadzonych przez osoby kontrolujące:
   - pomieszczenia, wielkość sal odprawowych, w tym jedna na 120-140 miejsc,
   - sprzęt komputerowy,
   - ksero, itp.

2). Sprawy administracyjne:

- hotele,
- stołówki,
- parkingi,
- wykaz numerów telefonów,
- wykaz kluczowego personelu jednostki itp.

3). Zagadnienia Ops:

- obsada kadrowa,
- samoloty (ilość, sprawność techniczna),
- ograniczenia podczas wykonywania lotów,
- przestrzeń powietrzna,
- procedury kołowania,
- ilość schronów i sposób ich wykorzystania,
- sprzęt OSOPS. załóg lotniczych,
- długotrwałość wykonywania lotów,
- poligony,
- użycie środków WRE,
- warunki atmosferyczne,
- symulowane ataki powietrzne, naloty,
- lądowanie na innym lotnisku,
- składanie meldunków,
- test w zakresie wiedzy ogólnej załóg lotniczych,
- dane statystyczne (np. naloty).

4). Zagadnienia Logs:

- czynniki ograniczające jednostki,
- obsada kadrowa,
- urządzenia / pomieszczenia,
- sprzęt – pojazdy,
- sprzęt wspierający,
- sprzęt – systemy łączności i informatyki,

- materiały pędne i smary,
- zaopatrzenie,
- zabezpieczenie w postaci schronów,
- dowodzenie logistyką,
- przygotowanie samolotów,
- naprawa samolotów,
- obsługa bieżąca samolotów,
- przygotowanie broni konwencjonalnej,
- dostarczenie broni konwencjonalnej,
- przebazowanie taktyczne,
- systemy wsparcia – usługi,
- zagadnienia medyczne.

5). Zagadnienia STO:

- stan etatowy pododdziałów,
- program szkolenia w zakresie zagadnień zabezpieczenia bojowego,
- dowodzenie i kierowanie pododdziałami w zakresie zabezpieczenia bojowego,
- aktywna obrona lądowa,
- urządzenia / pomieszczenia,
- sprzęt i materiały,
- materiały wykorzystywane w maskowaniu i ukryciu,
- sprzęt NBC,
- zespoły obrony pasywnej,
- zasoby wykorzystywane do odzyskiwania zdolności do działań,
- czynniki ograniczające.

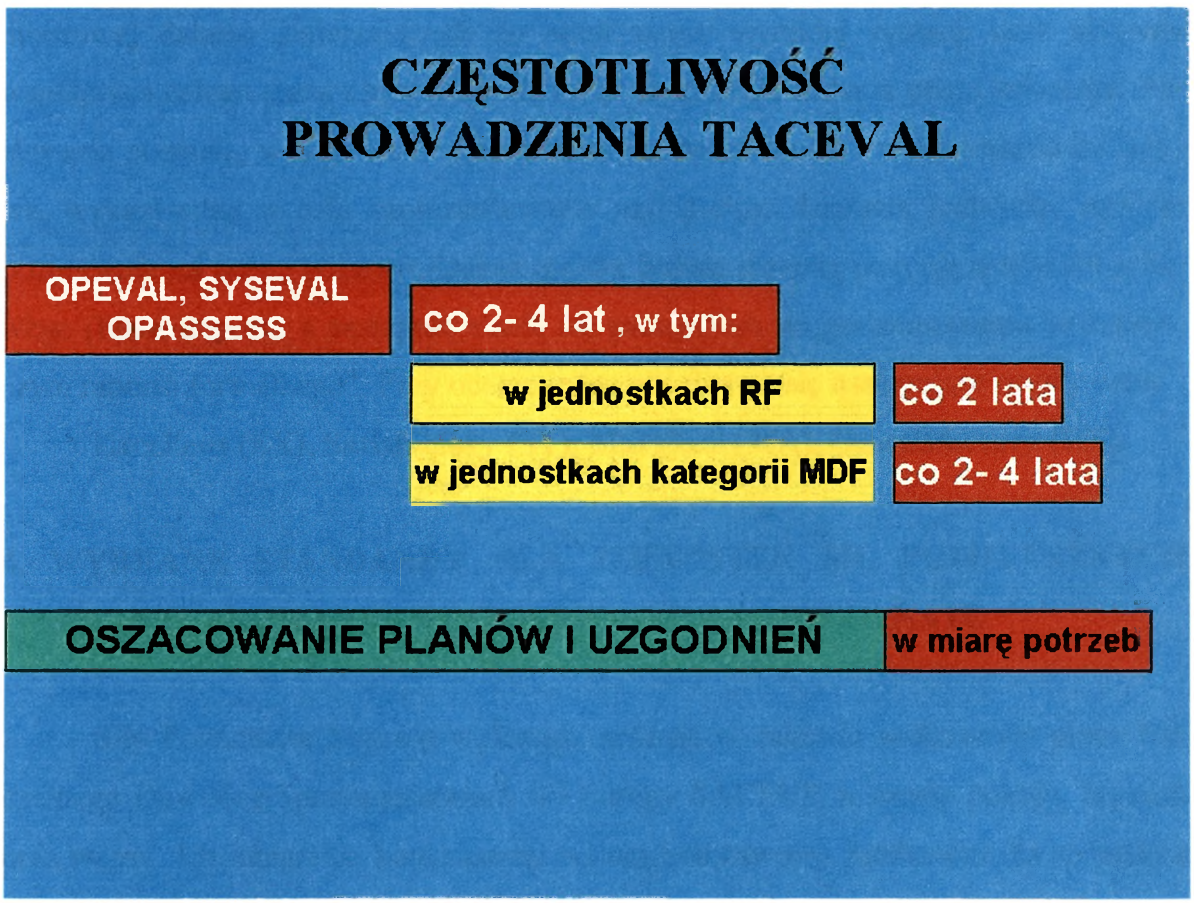
3.3. Częstotliwość prowadzenia kontroli

Inicjująca kontrola taktyczna jest prowadzona, gdy określona jednostka zostaje pierwszy raz zgłoszona do dyspozycji NATO (SACEUR) lub po zmianie dyslokacji albo po zmianie uzbrojenia. Preferowany termin przeprowadzenia kontroli wynosi

180 dni po zgłoszeniu jednostki. Nadrzędne dowództwo (DWLOP) musi poinformować Dowódcę AIRNORTH w terminie nie krótszym niż 90 dni o zamiarze wydzielenia jednostki do dyspozycji SACEUR.

Informacja o wydzieleniu jednostki do dyspozycji NATO powinna zawierać: termin, stan, skład bojowy, ukompletowanie, stan zapasów, terminy OWSGB itd.

Przerwy pomiędzy (kolejnymi) kontrolami powinny wynosić 2 lata i nie powinny przekraczać 3 lat. Kontrola typu „SYSEVAL" jest prowadzona przynajmniej raz na 4 lata. Częstotliwość prowadzonych kontroli przedstawia rysunek 8.



Rys. 8. Częstotliwość prowadzonych kontroli TACEVAL

Dowództwo AIRNORTH może, w odniesieniu do jednostek zaplanowanych do kontroli, zastosować zwolnienia (odroczenia), jednak odbywa się to sporadycznie. Stosuje się to dla tych jednostek, które posiadają uzasadnione przyczyny do zwolnienia, np. jednostka została skierowana do innego państwa w celu realizacji określonego zadania lub nastąpiła wymiana sprzętu bojowego.

Odroczenia takie (Waivers) są dokonywane na podstawie wniosków zainteresowanych państw członkowskich.

3.4. Oceny

Kontrola obejmuje całokształt działania stanu osobowego jednostki, który podlega ocenie. Wiedza, umiejętności i zaangażowanie całego stanu osobowego w ich działaniu podczas różnych sytuacji poza podstawowym zakresem funkcyjnym, które mogą wpłynąć na zdolność przetrwania jednostki, będą brane pod uwagę. Ocenie podlega właściwa i terminowa reakcja na lokalne zagrożenia, sygnały ostrzegawcze i powstałe sytuacje, znajomość procedury meldowania, zdolność do podjęcia natychmiastowej działań zmierzających do opanowania wynikłej sytuacji oraz aktywna współpraca całego stanu osobowego na rzecz wykonania zadania przez jednostkę. Pozytywna postawa, wykazywanie poczucia odpowiedzialności i indywidualna inicjatywa, wykazywane w celu zaprezentowania najlepszego działania jednostki, wpłynie pozytywnie na ocenę opisową. Ocena ogólna będzie ostatnią pozycją meldunku polowego (Field Report), a następnie stanie się paragrafem w „podsumowaniu wykonawczym raportu formalnego". Przy ocenie jednostki stosuje się następujące nazwy ocen:

Excellent (EX), Satisfactory (ST), Marginal (MA), Unsatisfactory (UN).

4. WYBRANE STANDARDY DLA JEDNOSTEK SIŁ POWIETRZNYCH ZADEKLAROWANYCH DO DYSPOZYCJI SOJUSZU NATO

Siły Powietrzne Sojuszu wykonują zadania w zakresie wskazanym przez Naczelnego Dowódcę Sprzymierzonych Sił Europy SACEUR w czasie pokoju, kryzysu oraz wojny. Ich integralne komponenty tworzą podstawowy fundament dla sprostania strategicznemu wyzwaniu, jakim jest zapewnienie elastyczności oraz skutecznego wykorzystania sił na obszarze rejonu odpowiedzialności jak i poza nim.

Siły Powietrzne w czasie pokoju muszą utrzymywać odpowiedni poziom gotowości bojowej Systemu Dowodzenia - ACCS, zdolnego do skutecznego nadzorowania przestrzeni powietrznej, dowodzenia, a także gotowości bojowej ofensywnych i defensywnych środków walki. W szczególności Siły Reagowania muszą być zdolne do szybkiego rozwinięcia i przerzucenia z miejsc lokalizacji w czasie pokoju do obszaru

lub regionu zagrożenia, a w przypadku deeskalacji działań, muszą być zdolne do szybkiego wycofania.

Głównymi celami w czasie kryzysu, konfliktu i wojny dla sił powietrznych są osiągnięcie i utrzymanie korzystnej sytuacji w przestrzeni powietrznej oraz współdziałanie z innymi rodzajami sił zbrojnych podczas działań z ich udziałem. Dodatkowo, oprócz tej roli zasadnicze znaczenie dla całościowej misji Sił Sojuszu ma możliwość użycia przez Lotnictwo Powietrznych Systemów Wczesnego Ostrzegania, Walki Elektronicznej oraz zdolność do operacji wspierających takich jak tankowanie w powietrzu czy transport drogą powietrzną.

Dla sprawnej realizacji powyższych zadań Siły Powietrzne muszą być zdolne do:

- prowadzenia obserwacji, rozpoznania oraz nadzorowania przestrzeni powietrznej z jednoczesną gotowością do natychmiastowej obrony przeciw wrogim działaniom powietrznym w czasie pokoju -Air Policing;
- szybkiego rozwijania sił w obszarze lub rejonie zagrożenia - także poza obszarem odpowiedzialności, drogą powietrzną lub lądową oraz uzyskiwanie zdolności do działania za pomocą sił skoncentrowanych w zależności od sytuacji;
- obrony powietrznej ważnych rejonów, zasobów i linii komunikacyjnych w celu zapewnienia swobody poruszania się sił sojuszniczych w czasie kryzysu i wojny;
- prowadzenia ofensywnych i defensywnych działań w powietrzu w celu zneutralizowania skuteczności bojowej sił powietrznych przeciwnika;
- elastycznego użycia sił w celu osiągnięcia celów kampanii powietrznej jak i wspólnych operacji poprzez odpowiednią współpracę z siłami lądowymi i morskimi oraz osłabianie sił przeciwnika poprzez lokalizowanie, opóźnianie, zakłócanie i niszczenie jego tyłów;

- skutecznej obrony i ochrony własnych sił przed atakiem z ziemi lub z powietrza oraz możliwość odtwarzania zdolności operacyjnej po takim ataku, aby możliwe było dalsze wykonywania zadań zarówno w wojnie konwencjonalnej jak i w warunkach użycia broni masowego rażenia.

Wymogi te muszą być zachowane do prowadzenia wspólnych działań sojuszniczych w międzynarodowym środowisku przez wszystkie komponenty Sił Powietrznych. Dlatego też, aby było to możliwe muszą być ustanowione pewne minimalne wspólne standardy obowiązujące wszystkich partnerów Sojuszu umożliwiające bezkolizyjne i wzajemnie wspierające się prowadzenie połączonych operacji ofensywnych i defensywnych.

4.1. Standardy w zakresie ukompletowania stanem osobowym

Jednostki Sił Powietrznych muszą utrzymywać obsady personalne zgodnie z ich kategoriami gotowości bojowej – etatem czasu „W".

Ponadto jednostki lotnicze o wysokich kategoriach gotowości muszą osiągnąć tzw. poziom „Combat Ready" w nakazanym czasie. W sytuacji, gdy jednostki są obsadzone w czasie pokoju w mniej niż 100 procentach muszą być wyznaczone załogi wzmacniające, z podaniem nazwisk, które będą zdolne wesprzeć działania jednostki w nakazanym dla niej czasie. Jednostki lotnicze o niższych kategoriach gotowości muszą osiągnąć w 100% poziom „Combat Ready" w czasie określonym dla odpowiedniej kategorii. W czasie wykonywania przez dłuższy czas zadań bojowych połączonych z dużą intensywnością lotów czynnikiem krytycznym wpływającym na skuteczność bojową eskadry / brygady jest współczynnik obsadzenia samolotów załogami.

Jednostki lotnicze w czasie pokoju muszą osiągnąć minimalny współczynnik załóg do ilości samolotów jak: **1.2 ÷1** i **1.5 ÷1**, na czas wojny powinna być osiągnięta proporcja **2 : 1**.

4.2. Standardy w przedmiocie Ops

Dowództwa, stanowiska dowodzenia i jednostki bojowe muszą być zdolne do wykonania powierzonych im zadań w czasie pokoju, kryzysu i wojny, przez dłuższy

bliżej nieokreślony czas. Dlatego też zapewnia się odpowiednie stany środków bojowych i materiałowych zgodnie z należnościami wynikającymi z kategorii gotowości bojowej. Zgodnie z należnościami należy przyjąć dla samolotu taktycznego minimum 2 wyloty bojowe w ciągu doby w początkowej fazie operacji. Po przekazaniu dowodzenia (TOA) w jednostce lotniczej musi być utrzymywane minimum pięć jednostek ognia na każdy samolot, standardowe załadowanie. Dla większych samolotów (np. Lotnictwo Transportowe), samolotów tankowania w powietrzu, Lotnictwa Morskiego, należy przyjąć jeden wylot w ciągu doby jako minimalne wymaganie.

Poszczególni piloci w jednostkach lotniczych o wysokiej kategorii gotowości powinni uzyskiwać 240 godzin nalotu w ciągu roku, w uzasadnionych przypadkach minimalny nalot roczny może być mniejszy niż 180 godzin w ciągu roku. Natomiast w jednostkach o niższej kategorii gotowości minimalna norma przewiduje nalot 180 godzin w ciągu roku z możliwością obniżenia w uzasadnionych przypadkach do 160 godzin.

Każda jednostka lotnicza zobowiązana jest do realnego przebazowania a minimalny okres pomiędzy realnym przebazowaniem sił reagowania RF(A) nie powinien być dłuższy niż 2 lata.

W ćwiczeniach i treningach, w tym z innymi rodzajami sił jednostki przydzielone do sił reagowania RF(A) powinny realizować szkolenie i ćwiczenie połączonych operacji powietrznych (COMAO). Stanowi to czynnik zwiększenia skuteczności lotnictwa taktycznego. Każda załoga powinna uczestniczyć w trzech ćwiczeniach sił COMAO rocznie.

Jednostki sił reagowania RF(A), które będą zaangażowane w operacjach powietrznych prowadzonych w nocnych lub w trudnych warunkach atmosferycznych powinny zapewnić udział każdej z załóg raz na pół roku w ćwiczeniach COMAO w warunkach nocnych, niezależnie od wymaganych ćwiczeń w warunkach dziennych. Jednostki bazujące w tym samym obszarze geograficznym rejonie powinny rutynowo wykonywać wspólne, połączone ćwiczenia.

Jednostki, które zadeklarowały gotowość wsparcia lotnictwa taktycznego dla operacji morskich (TASMO) muszą wziąć udział w takiej roli przynajmniej w dwóch ćwiczeniach rocznie, razem z jednostkami sił reagowania RF(M.)

Siły Powietrzne muszą być zdolne do rozwinięcia i działania poza MSD (MOB). Przegrupowanie jednostki do rejonu operacyjnego przeznaczenia kieruje właściwe dowództwo NATO. Plany i procedury przegrupowania jednostek muszą uwzględniać wszelkie przedsięwzięcia przygotowawcze działania wspierające, takie jak zapewnienie terminowego i wystarczającego transportu oraz logistycznego zabezpieczenia. Państwa muszą zawrzeć bilateralne umowy wymagane do zapewnienia wsparcia ich jednostek.

4.3. Standardy w przedmiocie STO

Fundamentalną zasadą wojskową Sojuszu jest, aby jednostki wojskowe, w tym dowództwa, były zdolne do skutecznej samoobrony i ochrony przed zagrożeniem w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Zdolność jednostek do przetrwania określa się ogólnym terminem Zachowania Żywotności Bojowej (STO). Pojecie STO obejmuje swoim zakresem zdolność jednostek wojskowych do samoobrony i ochrony w warunkach użycia broni konwencjonalnej i NBC. Obejmuje ono takie dziedziny jak:

a) obrona czynna;
b) obrona bierna;
c) odtwarzanie zdolności (Recuperation), które zawiera:
   - rozpoznanie skutków ataku (Post Attack Reconnaissance – PAR);
   - usuwanie (rozminowanie) ładunków wybuchowych (Explosive Ordnance Disposal – EOD);
   - naprawa lotnisk (Airfield Damage Repair – ADR);
   - naprawa płaszczyzn postoju samolotów (Repair of Aircraft Operating Surfacees – RAOS);
   - gaszenie pożarów (Fire Fighting);
   - pomoc poszkodowanym (Casaulty Handling);
d) indywidualne podstawowe wyszkolenie – Individual Common Core Skills -ICCS zawiera:
   - obronę naziemną – umiejętność w posługiwaniu się indywidualnym uzbrojeniem i zachowanie na polu walki przez pojedynczego żołnierza;

- obronę przed bronią ABC - umiejętność w posługiwaniu się ISOPS żołnierza, prowadzenie rozpoznania i ochrony przed skażeniami;
- udzielanie pierwszej pomocy;
- umiejętność posługiwania się podręcznymi środkami gaśniczymi.

Wraz z działaniami operacyjnymi i logistyką, STO stanowi trzeci najważniejszy element zdolności operacyjnych Sojuszu i nie jest traktowane oddzielnie, w oderwaniu od działań operacyjnych i logistycznych.

4.4. Standardy w przedmiocie Logs

Siły Powietrzne muszą utrzymywać odpowiedni poziom zapasów środków bojowych konieczny do osiągnięcia celów w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Z tego powodu jednostki wojskowe są zobligowane utrzymywać dostateczną ilość wyszkolonego personelu, wyposażenia i zapasów, a także muszą mieć możliwość ich uzupełniania, gdy zajdzie taka potrzeba.

Państwa członkowskie Sojuszu muszą dysponować planami aby utworzyć system wsparcia logistycznego dla przebazowywanych jednostek w ciągu 10 dni od otrzymania rozkazu do przegrupowania.

Jednostki lotnicze RF muszą utrzymywać zapasy środków materiałowych we własnych magazynach (on-hand stocks) w ilości zapewnienia ciągłe działania bojowe przez 3 dni, a po przebazowaniu 7 dni, uwzględniając możliwość zaopatrzenia na kolejne trzy dni działań.

Zasadniczy sprzęt bojowy musi być utrzymywany w 70% sprawności technicznej (combat available status).

Za logistyczne zabezpieczenie rozwinięcia i utrzymania swoich sił całkowitą odpowiedzialność ponoszą zgodnie z umowami w ramach NATO państwa wysyłające.

Jednostki muszą mieć dostęp do środków zabezpieczenia materiałowo – technicznego w ilości pozwalającej na realizacje zadeklarowanych zadań w Kwestionariuszu Planowania Obronnego (DPQ) oraz w ACE ORBAT (AIR).

Wymagania na zapasy ustalone są przez SHAPE zgodnie z MC 55/3. Odzwierciedlają one wielkość zapasów wymaganych dla jednostek gotowych, po przekazaniu dowodzenia (TOA).

4.5. Wymagania w zakresie systemu informatyczno-łącznościowego CIS

Państwa członkowskie powinny używać w swoich wewnętrznych systemach CIS zalecane standardy cyfrowe NATO ustalone przez Komitet Doradczy dla systemów informatycznych oraz zgodne ze standardami Organizacji Standaryzacyjnej i Zasadami Wzajemnego Łączenie Systemów o architekturze systemów otwartych. Tam gdzie to nie jest możliwe, kraje wysyłające swoje siły (SN) oraz kraje-gospodarze (HN) odpowiedzialne są za wykonanie niezbędnych interfejsów do połączenia się z systemami NATO, zgodnie z MC 404.

4.6. Standardy w zakresie szkolenia i ćwiczeń

Gotowość i skuteczność działania Sił Powietrznych Sojuszu będzie zależeć od ustalenia, osiągnięcia i utrzymania odpowiednich standardów szkoleniowych. Dowództwa i stanowiska dowodzenia muszą przygotować wojska do udziału w operacjach wielonarodowych. Wymóg elastyczności podczas rozwijania sił będzie wymagał odpowiednich porozumień międzynarodowych dotyczących transportu oraz tankowania w powietrzu, jeżeli będzie ono wymagane.

Jednostki przyporządkowane do sił reagowania RF(A) powinny się szkolić i ćwiczyć razem z innymi komponentami, w tym oraz z Głównymi Siłami Obronnymi (MDF/AF) z innych Regionów, z którymi wymagana może być integracja w czasie rozwinięcia operacyjnego. Personel wyznaczony do wzmocnienia takich jednostek musi być zdolny do skutecznego wykonywania zadań operacyjnych w wymaganych czasach, zgodnie z przewidywanymi zadaniami. Szkolenie powinno być tak zaplanowane i zorganizowane, aby uwzględnić w nim powiązania pomiędzy działalnością operacyjną, logistyczną i STO.

Wymagania dla ćwiczeń sił natychmiastowego reagowania IRF(A) powinny obejmować udział w ćwiczeniach sił reagowania NATO raz na dwa lata.

Główne Siły Obronne Sił Powietrznych powinny się szkolić na podobnych zasadach i brać udział w ćwiczeniach z wojskami (LIVEX) zintegrowanych z siłami i strukturami NATO.

5. OGRANICZENIA W ZAKRESIE PROWADZENIA KONTROLI TAKTYCZNEJ TACEVAL

W procedurze prowadzenia kontroli taktycznych „TACEVAL" występują dwa rodzaje ograniczeń: tzw. „narodowe ograniczenia" (National Reservation), czyli zastrzeżenia składane przez poszczególne państwa członkowskie NATO do SHAPE za pośrednictwem AIRNORTH, oraz ograniczenia jednostki poddawanej kontroli (Limiting Factors – LIMFAC).

Zespół kontrolujący powołany do przeprowadzenia kontroli musi przestrzegać wymienionych ograniczeń. Dotyczą one wielu zagadnień, między innymi transportu, uzbrojenia i amunicji drogami publicznymi, naruszania zapasów wojennych, wewnętrznej sytuacji politycznej kraju, regulacji prawnych odnośnie remontu sprzętu i uzbrojenia, stanu zapasów i warunków bezpieczeństwa, ograniczeń środowiskowych i szkoleniowych, wyposażenia jednostek itp.

Personel kontrolowanych jednostek oraz członkowie zespołu kontrolnego są wspólnie odpowiedzialni za zachowanie warunków bezpieczeństwa, w tym szczególnie przepisów dotyczących ruchu lotniczego i ruchu drogowego. Członkom zespołu kontrolnego zabrania się naruszania przepisów dotyczących użycia środków pozoracji pola walki oraz wykraczania (naruszania) unormowań prawnych dotyczących działalności pokojowej jednostek.

5.1. Ograniczenia w przedmiocie Ops

W czasie prowadzonej kontroli w jednostce lotniczej zabrania się:

- naruszać zasad dyżurowania w systemie obrony powietrznej NATO (QRA – AIR POLICING);
- angażować do kontroli samolotów jednostki, personel wykonujący inne zadania niż kontrolowana jednostka;
- prowadzić kontrole w czasie wykonywania przez jednostkę zadań związanych z sytuacjami kryzysowymi, ratownictwem lotniczym, klęskami żywiołowymi itp.;
- wyłączać urządzenia NEZL;
- naruszać pokojowe zasady wykorzystania przestrzeni powietrznej;

- naruszać pokojowe zasady eksploatacji statków powietrznych;
- planować loty na małych wysokościach w strefach innych niż przyjęte do szkolenia na czas „P";
- przekraczać czas 12 godzin na dobę dyżuru bojowego dla załogi lotniczej;
- realizować przedsięwzięcia związane z demonstrowaniem umiejętności w zakresie ratowania załóg lotniczych przy pracujących silnikach samolotów;
- w czasie fazy działania (Employment phase) stosować uzbrojenie bojowe (Live Weapons);
- planować loty dla załóg lotniczych/ pilotów w pełnym indywidualnym ubiorze ochronnym przed środkami chemicznymi.

Zespół kontrolujący powinien ocenić:

- przynajmniej 10% zadań realizowanych w powietrzu przez inspektora – pilota znajdującego się w drugiej kabinie samolotu lub w samolocie towarzyszącym;
- przynajmniej 50% załóg lotniczych kontrolowanej jednostki w użyciu lotniczych środków bojowych (live weapons) na poligonie (delivery weapons);

5. 2. Ograniczenia w przedmiocie Logs

W czasie prowadzonej kontroli zabrania się:

- wykorzystywać wirusy komputerowe zakłócające systemy, sieci informatyczne;
- prowadzić przedsięwzięcia kontrolne w miejscach i pomieszczeniach gdzie odbywają się prace remontowo-konserwacyjne w oparciu o umowy z kontrahentami cywilnymi;
- angażować do kontroli pracowników cywilnych nieposiadających indywidualnych środków ochrony;
- narzucać jednostce prowadzenie prac naprawczych w zakresie przekraczającym jej możliwości etatowe i sprzętowe;
- symulować awarię środków łączności i informatyki oraz zasilających w energię elektryczną poprzez fizyczne wyłączanie zasilania (bez wcześniejszego uzgodnienia z obsługą).

Ponadto w czasie kontroli baz lotniczych zespół kontrolny powinien przestrzegać następujących zasad:

1. Drzwi do schronohangarów powinny pozostawać otwarte podczas tankowania samolotów i uzbrajania, zgodnie z krajowymi procedurami w zakresie bezpieczeństwa, obowiązującymi w czasie „P". W każdym innym przypadku położenie drzwi musi odzwierciedlać aktualną sytuację taktyczno – techniczną.
2. Nie należy symulować uszkodzeń statków powietrznych, których czas naprawy i przywrócenie do eksploatacji przekracza czas trwania kontroli.
3. Nie wolno naruszać narodowych przepisów w zakresie uzbrajania samolotów i przygotowywania ich do lotów.
4. Zabrania się inspektorom „TACEVAL" wprowadzania jakichkolwiek ciał obcych do otwartych profili samolotów.

5.3. Ograniczenia w przedmiocie STO

W czasie prowadzenia kontroli zabrania się :

- naruszać narodowe instrukcje i przepisy bezpieczeństwa w zakresie użytkowania środków pozoracji pola walki;
- symulować pożary z otwartym ogniem w pobliżu statków powietrznych, rakiet, składów amunicji itp.
- używać dymu **toksycznego** w bezpośrednim sąsiedztwie personelu, wewnątrz budynków lub w pobliżu wlotów powietrza do pomieszczeń;
- stosować **dym nietoksyczny (nieskażony środkami trującymi)** w takiej ilości i stężeniu, która poważnie ograniczyłaby możliwość przemieszczeń (np. ewakuacje) lub spowodowałaby powstanie niebezpiecznych sytuacji;
- umieszczać na nawierzchniach manewrowych samolotów jakichkolwiek obcych ciał lub materiałów.

II. SZKOLNA KONTROLA ESKADRY LOTNICTWA TAKTYCZNEGO

WLOP wydzielając część sił do NATO i jednocześnie deklarując chęć przystąpienia do TACEVAL przyjął na siebie pewne zobowiązania sojusznicze. W związku z tym w WLOP powołano do życia komórkę TACEVAL, która ma przerodzić się w wydział i odpowiadać za całokształt problematyki TACEVAL. Przygotowania do przeprowadzenia natowskiego TACEVAL w WLOP poprzedzone są wieloma różnego rodzaju przedsięwzięciami, jednym z nich jest proces selekcjonowania, przygotowania i wyszkolenia własnych inspektorów oraz przygotowania zadeklarowanych jednostek do TACEVAL. Cykl przygotowań do TACEVAL obejmuje szereg szkoleń teoretycznych w kraju i za granicą, szereg praktycznych szkoleń w kraju pod okiem instruktorów z Departament TACEVAL AIRNORTH. Zwłaszcza praktyczne szkolenia przeprowadzane w kilku jednostkach WLOP pozwoliły zdobyć doświadczenie w organizowaniu i prowadzeniu TACEVAL w wymiarze narodowym. W czasie tych szkoleń oceny szkolne prowadzone były zgodnie z standardami NATO, ale również i narodowymi. Ponadto wytypowani inspektorzy przeszli przeszkolenie praktyczne w roli, początkowo obserwatorów, a następnie inspektorów TACEVAL. Na tej bazie zdecydowano przeprowadzić narodową kontrolę taktyczną (NATEVAL – **NA**TIONAL TAC**EVAL**).

W jednej z eskadr lotniczych WLOP przeprowadzono narodową kontrolę taktyczną. Jej zasadniczym celem była ocena stanu przygotowania i możliwości realizacji zadeklarowanych zadań przez eskadrę w ramach RRF NATO. Ponadto celami kontroli było również, praktyczne sprawdzenie gotowości zespołu kontrolnego do przeprowadzenia TACEVAL według standardów NATO oraz zgranie zespołu.

Sam NATEVAL poprzedzony został oddzielnym cyklem szkoleń, zarówno zespołu kontrolnego, jak i kontrolowanej jednostki. Eskadrę oraz kilka różnych jednostek i wydzielonych sił i środków działających na jej korzyść starano się doposażyć we wszystkie przewidziane etatem należności, zgodnie z narodowymi i natowskimi wymaganiami. Właściwie z eskadry wraz współdziałającymi jednostkami utworzono coś w rodzaju „połączonych sił zadaniowych". W okresie przygotowawczym do tegoż zgrupowania dostarczano sukcesywnie niezbędne dokumenty normatywne na podsta-

wie których sztaby opracowywały wymaganą dokumentację z uwzględnieniem ich specyfiki. Dokumenty normatywne oraz opracowane w kontrolowanych jednostkach wykonane były przeważnie, w języku polskim, podczas gdy obowiązującym językiem jest język angielski. Na domiar złego wiele z przesłanych dokumentów normatywnych już się zdezaktualizowało, co siłą rzeczy rzutowało na jakość i ocenę dokumentacji. W trakcie tych przygotowań utworzono i przetestowano nowy system dowodzenia, gdyż istniejący uniemożliwia efektywne dowodzenie. Na bazie posiadanych struktur, sił i środków utworzono WOC i SOC z odpowiednimi kompetencjami, które w założeniu miały pełnić rolę „połączonego zadaniowego centrum dowodzenia", zdolnego do funkcjonowania w dwóch położeniach – na lotnisku stałego bazowania i operacyjnym. Tak utworzony system został przetestowany w trakcie treningów sztabowych i wydawało się, iż będzie on efektywny. Jednostki poddane ocenie poprzez cykl szkoleń, treningów i ćwiczeń intensywnie przygotowywały się do prezentacji swej zdolności do realizacji zadeklarowanych zadań. Jednakże osiągnięty nalot roczny na pilota, jak i jego wyposażenie osobiste, a także wyposażenie samolotu, mimo wszystko nie odpowiadało standardom NATO.

W tym okresie również kompletowany był i przygotowywał się zespół kontrolny, który ostatecznie liczył około 70 osób. Trzon zespołu stanowił korpus oficerów starszych z Dowództwa WLOP oraz w niewielkim procencie korpus oficerów młodszych z jednostek liniowych. Niestety skład zespołu nie odzwierciedlał, a powinien, specyfiki kontrolowanej jednostki. W skład zespołu wchodzili oficerowie nie znający specyfiki lotniczej, gdyż wywodzili się z innych rodzajów wojsk WLOP, a byli i tacy, dla których był to pierwszy pobyt na lotnisku i w jednostce lotniczej. Ponadto w myśl tacevalowskiej zasady, że generalnie kontrolujący wywodzi się z tego samego korpusu osobowego co kontrolowany, to oficerowie starsi nie powinni kontrolować personelu niższych korpusów osobowych. Pomimo długotrwałego cyklu przygotowania, zarówno zespołu kontrolnego, jak i kontrolowanej jednostki w okresie poprzedzającym NATEVAL, poziom znajomości procedur, zarządzeń i standardów NATO okazał się być niewystarczającym, co znalazło swoje odzwierciedlenie w opracowanym scenariuszu. Również znajomość języka angielskiego wśród członków zespołu i personelu jednostki okazała się niewystarczająca do swobodnego komunikowania się.

W trakcie przygotowania NATEVAL oficer projektowy wraz z zespołem opracowywał scenariusz kontroli – przykładowy scenariusz kontroli i założenie do ćwiczenia prezentują załączniki 3. Scenariusz kontroli był dosyć prosty i nie odzwierciedlał kompleksowości problematyki współczesnego pola walki oraz całości domeny objętej oceną. W tymże scenariuszu przewidziano jak gdyby „okresy, dni" Ops, Logs i STO. Oprócz tego nie przewidziano przeciwdziałania realnych środków systemu OP (lotnictwa myśliwskiego i rakiet OP), a i te, które przewidziano, z przyczyn obiektywnych i jednocześnie braku zgody przełożonych nie wzięły udziału w ćwiczeniu.

Kontrola rozpoczęła się ogłoszeniem dla eskadry Pełnej Gotowości Bojowej. Z tą chwilą, na SD eskadry wprowadzone zostały dyżury bojowe w systemie dwuzmiennym. Całość personelu eskadry zobowiązana została do noszenia przy sobie broni osobistej oraz IPC, natomiast personel kierowniczy i latający eskadry wyposażony został dodatkowo w hełmy oraz kamizelki kewlarowe. W trakcie dotychczas prowadzonych w jednostkach lotniczych WLOP ćwiczeń personel latający zdążył wyrobić sobie nawyki korzystania z IPC, ale stosowanie kamizelek kuloodpornych i hełmów stanowiło pewne novum. Przystosowanie się do tej nowinki nie było łatwe, gdyż proces udawania się do samolotów w wyposażeniu pilota i w hełmach oraz kamizelkach kuloodpornych był wyjątkowo uciążliwy.

Ze względu na bardzo wysoki stopień ukompletowania jednostki, nie były realizowane przedsięwzięcia z zakresu mobilizacyjnego rozwinięcia i pomimo wprowadzenia PłGB, eskadra wykonywała normalne zadania szkoleniowe, zgodnie z zaleceniami zespołu kontrolnego. Wykonywane były również loty na zgrywanie załóg (CET – Combat Enhancement Training), jak np. loty w ugrupowaniach taktycznych, trenowanie ataków obiektów naziemnych z pierwszego zajścia (FRA – First Run Attack), loty w ramach COMAO, przy czym elementy te były trenowane również w warunkach ciszy radiowej, co stanowi podstawę sprawnego funkcjonowania sił powietrznych w czasie intensywnego prowadzenia WRE przez przeciwnika oraz przy konieczności skrytego podejścia do atakowanego obiektu. Należy nadmienić, iż faza szkolenia lotniczego w zasadzie nie odbiegała od tego, co jest dla personelu latającego chlebem powszednim, nawet po uwzględnieniu taktyki sojuszniczej.

W fazie CET personel eskadry zdawał szereg sprawdzianów z ICCS, które musiał zaliczyć, aby zostać dopuszczonym do TACEVAL, jednym z nich było strzelanie z broni osobistej, które zostało pozytywnie zaliczone personel latający i techniczny.

Oprócz wyżej wymienionych elementów personel latający zobowiązany był do zdania testu pisemnego z wiedzy stosowanej obejmującego zagadnienia ze sztuki operacyjnej, taktyki sił powietrznych, dokumentów doktrynalnych NATO, armii obcych i rozpoznania. Ponieważ piloci od ponad roku brali udział w programie osiągania zdolności bojowej zgodnie ze standardami sojuszu, prowadzonego przez oficerów zespołu OPHT z AIRNORTH, byli oni dobrze zapoznani z przedmiotowym zakresem wiedzy, co pozwoliło im zdać test na oceny bardzo dobre. Dodatkowym elementem, który pozwolił im zapoznać się z taktyką NATO był udział w szeregu ćwiczeń międzynarodowych, zarówno w kraju jak i za granicą. Wykaz pytań z wiedzy stosowanej, dla personelu latającego – szkoleniowy zakres testu przedstawia załącznik 4.

Po zakończeniu fazy CET załogi eskadry wyznaczone do kontroli poddane zostały sprawdzianowi praktycznemu z zastosowania bojowego na poligonie. Egzaminowany personel latający tworzyli piloci klasy mistrzowskiej i pierwszej, czyli w pełni wyszkolony, z dużym doświadczeniem, stąd też najniższą z uzyskanych ocen była ocena dobra, w wyniku, czego wszyscy wytypowani piloci zostali dopuszczeni do udziału w programie oceny taktycznej TACEVAL.

W trakcie fazy CET wpłynęły pierwsze rozkazy bojowe: ATO nr.1 i ACO nr.1 – szkoleniowe dokumenty bojowe jakie mogą dotrzeć do kontrolowanej jednostki w trakcie TACEVAL prezentują załączniki 5. Jednostka poddawana kontroli, jako wchodząca w skład RRF zobowiązana była do rozpoczęcia działań, z lotniska operacyjnego, po czasie wynikającym z kategorii stanu gotowości bojowej do jakiej dana jednostka jest zaklasyfikowana. Stąd też wydanie pierwszych rozkazów z dwudniowym wyprzedzeniem, w celu dokładnego przygotowania działań rozpoczynających się w bazie macierzystej a kończących lądowaniem na lotnisku operacyjnym po uprzednim wykonaniu zadań na poligonie.

Właściwe rozpoczęcie TACEVAL nastąpiło na odprawie dowództwa eskadry z zespołem kontrolnym, po której ogłoszono STARTEX załącznik 6. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, eskadra wystawiła do działań 12 samolotów bojowych oraz 18

załóg. Na pierwszy dzień działań, zaplanowano dwa wyloty. W pierwszym z nich, o godz. 10.00, dwie pary samolotów miały wykonać rozpoznanie wzrokowe wojsk w rejonie przepraw. Ze względu na złe warunki atmosferyczne wylot ten został odwołany. Zbyt niska podstawa chmur oraz mała widzialność w rejonie planowanych działań, nie pozwoliłyby na wykonanie rozpoznania powietrznego w składzie pary.

Drugi wylot, o godz. 16.00, odbył się zgodnie z planem całością sił eskadry, która po wykonaniu zadań wylądowała na lotnisku operacyjnym. Na lotnisko to zostały przebazowane również 2 samoloty szkolno-bojowe oraz 2 zapasowe.

Natychmiast po wylądowaniu personel latający eskadry przystąpił do planowania działań na dzień kolejny, zgodnie z ATO. Na lotnisku operacyjnym utrzymywany był całodobowy dyżur bojowy na stanowisku dowodzenia eskadry w systemie dwuzmiennym.

W drugim dniu wykonano 100% zaplanowanych lotów. Pierwsze starty, o godz. 08.00, wykonały dwie pary samolotów z zadaniem wykonania rozpoznania powietrznego. Głównym zadaniem eskadry tego dnia, było wykonanie, przewidzianego na godz. 12.15, uderzenia na lotnisko przeciwnika przez 8 samolotów eskadry, w ramach walki o przewagę w powietrzu. W kolejnym, trzecim wylocie tego dnia, o godz. 17.00, 4 pary realizowały zadania izolacji lotniczej. Zarówno w drugim, jak i w trzecim wylocie zrealizowano uderzenia na obiekty poligonu NADARZYCE, przy użyciu bomb lotniczych, niekierowanych pocisków rakietowych oraz działek pokładowych.

W trzecim dniu działań, zaplanowano dwa wyloty całością sił eskadry. W pierwszym z nich, o godz. 08.00, ponownie wykonywano zadania uderzeniowe w ramach walki o przewagę w powietrzu, z wykonaniem uderzeń na obiekty poligonu NADARZYCE. Obserwując realizację zadań przez personel latający i zabezpieczający podczas TACEVAL, widoczny był zadowalający sposób ich wykonania. Jednakże misje odbywane podczas NATEVAL były w uznaniu załóg lotniczych oraz obserwacji członków zespołu kontrolnego były swym poziomem trudności zbliżone do rutynowych działań prowadzonych na co dzień. Zauważalny był brak opozycji systemu OP, zarówno powietrznego, jak i naziemnego; co więcej, wszystkie wykonywane misje uderzeniowe były do siebie podobne, stosowano te same lotnicze środki rażenia, na tym samym poligonie i z uprzednim przelotem nad obiektem działań.

Podczas kontroli, rozgrywano różnego rodzaju podgrywki i wprowadzenia, obejmujące przedsięwzięcia z obszaru STO, które wymagały od ćwiczących wykazania się dużą inicjatywą oraz szybkością podejmowania decyzji. Istotną sprawą rzutującą na działalność jednostek było to, że kwestie STO pojawiły się dopiero w fazie przygotowywania eskadry do kontroli, stąd też niepełne, bądź pobieżne przygotowanie kontrolowanego personelu do realizacji tych przedsięwzięć. Dwukrotnie wprowadzany był alarm o skażeniach, co powodowało konieczność nakładania IPC przez personel znajdujący się na zewnątrz. Drugi z tych alarmów został ogłoszony podczas lądowania samolotów po wykonaniu zadania i 4 ostatnie samoloty były przyjmowane już w warunkach skażeń, co oznacza, że personel techniczny wykonywał czynności obsługowe w IPC. Personel latający zobowiązany był nakładać maski przeciwgazowe przed opuszczeniem kabin samolotów (pomimo tego musieli je wcześniej otworzyć, aby przyjąć maskę od technika), co nijak się ma do standardów NATO, gdzie pilot nakłada maskę bez wcześniejszego kontaktu ze skażonym powietrzem.

Kolejnym, niezwykle istotnym elementem z zakresu STO, jaki został przetrenowany był „atak" terrorystyczny na SD eskadry. Atak został przeprowadzony przy użyciu uprowadzonej karetki, z pielęgniarką jako zakładniczką. Terrorysta był obwieszony 30 kg C4. Ponieważ ochrona obiektu nie pozwoliła wejść mu do środka, „zdetonował" ładunek przed wejściem do obiektu „zabijając" siebie, zakładniczkę i całą ochronę obiektu oraz „uszkadzając" wejście do SD eskadry. W tym przypadku bardzo wyraźnie dał się zauważyć brak obycia żołnierzy chroniących SD eskadry z podobnymi sytuacjami. Pozwolili oni podejść terroryście do drzwi SD, doprowadzając do sytuacji bez wyjścia i pozwalając mu zrealizować swoje groźby.

Oprócz wymienionych elementów dwukrotnie wprowadzany był alarm powietrzny. Atak na lotnisko wykonywany był z małej wysokości przez samoloty Su–22. Drugi alarm powietrzny został ogłoszony w trzecim dniu działań, gdy załogi szykowały się do pierwszego wylotu. W sytuacji zagrożenia całości sił eskadry, dowódca eskadry podjął decyzję o natychmiastowym wyjściu eskadry z pod uderzenia. Dzięki dobremu opanowaniu tego elementu przez załogi udało się wyprowadzić spod uderzenia wszystkie 12 samolotów bojowych, czym piloci eskadry zyskali sobie duże uznanie obserwatorów z NATO. Warto podkreślić, że planowany start grupy 12 samolotów

rozciągnięty był w czasie 30 minut, a w reakcji na powstałe zagrożenie wszystkie samoloty wystartowały w ciągu 4 minut i 50 sekund. Pomimo tak znacznego przyspieszenia startu samolotów i krótkiego czasu dolotu do obiektów działań, wynoszącego 25 minut, załogi wytraciły w powietrzu nadmiar czasu i wyszły nad obiekty z maksymalnym błędem wyjścia na obiekt - 20 s. W wyniku „uderzenia wrogich samolotów" droga startowa lotniska operacyjnego została zaminowana, co zmusiło eskadrę do lądowania w bazie macierzystej. Dalsze wyloty decyzją szef zespołu kontrolnego zostały odwołane i o godzinie 13.00, trzeciego dnia ćwiczenia ogłoszono ENDEX. Jako ostatnie na lotnisko macierzyste powróciły samoloty szkolno-bojowe.

Kolejny, czwarty dzień kontroli przeznaczony był na pisanie przez członków komisji raportu pokontrolnego – układ szkoleniowego raportu przedstawia załącznik 7. W ostatnim dniu odbyła się odprawa, na której dokonano omówienia kontroli. Generalnie rzecz biorąc kontrola wykazała wielką rozbieżność pomiędzy wymaganiami i standardami narodowymi a natowskimi. Tak duża rozbieżność ocen spowodowana jest brakiem możliwości osiągnięcia standardów NATO w wielu dziedzinach i nie zależy to bynajmniej od wyszkolenia kontrolowanej eskadry.

Uczestnicząc w NATEVAL nie sposób było zauważyć, że nad całym przebiegiem kontroli i oceną jednostki zaciążyły permanentne przemiany strukturalne w WLOP. Przede wszystkim stworzony zdecentralizowany system dowodzenia, miast ułatwiać, utrudniał, a w niektórych sytuacjach wręcz uniemożliwiał sprawne i efektywne dowodzenie. W system ten ubezwłasnowolniał całkowicie dowódcę bazy, który oddał swój personel kierowniczy do WOC, sam jednocześnie nie wchodził w skład jego personelu. Kontrolowanego dowódcę eskadry, który będąc odpowiedzialnym za bezpośrednie dowodzenie podległymi i przydzielonymi siłami i środkami, pozbawiony był specjalistów i instrumentów do dowodzenia nimi. Przyjęty system dowodzenia pozwalał jedynie reagować na pojawiające się zagrożenia i był niezdolny do aktywnego, kreatywnego dowodzenia.

Przemiany strukturalne pozbawiły jednostki wiele etatowych specjalistów np. z przedmiotu STO, logistyki, z dziedziny dowodzenia itp. Braki tych specjalistów w strukturach organizacyjno-funkcjonalnych kontrolowanych jednostek odcisnęły się piętnem na ocenie końcowej. Przełożeni zdając sobie sprawę z niewydolności istnieją-

cej struktury organizacyjno-funkcjonalnej nakazali utworzenie połączonego zgrupowania zadaniowego w skład którego weszły siły i środki bazy i eskadry lotniczej, dywizjonu przeciwlotniczych zestawów rakietowych, i innych. Jednakże tak utworzone zgrupowanie bez sprawnego systemu dowodzenia i rozmytymi zakresami obowiązków, bądź ich całkowitym brakiem oraz rozmytą odpowiedzialnością nie było w stanie efektywnie funkcjonować.

Permanentne oszczędności na szkoleniu i infrastrukturze w ostatnim okresie, i to w sytuacji gdy kontrolowane jednostki należą do priorytetowych, doprowadziły do degradacji eksploatacyjnej istniejącej infrastruktury oraz poziomu wyszkolenia indywidualnego. Taki stan rzeczy praktycznie uniemożliwił zademonstrowanie pełnego wykorzystania możliwości istniejącej infrastruktury np. odtwarzanie gotowości bojowej samolotów w HAS i wykołowanie z nich bezpośrednio na DS. Natomiast braki w wyszkoleniu indywidualnym widoczne były w każdym ćwiczonym elemencie z przedmiotu STO np. kamuflaż niektórych obiektów na lotniskach czynił z nich wręcz punkty orientacyjne, nieumiejętność wykorzystania istniejącej infrastruktury jako ukryć itp.

Nie bacząc na powyższe stwierdzenia, niezależne od jednostek, a które w decydującym stopniu wpłynęły na przebieg i końcową ocenę NATEVAL/TACEVAL, to autorzy chylą czoła przed całym personelem, który w tak obiektywnie trudnych warunkach osiągnął mimo wszystko wysokie oceny. W trakcie przygotowania do kontroli jednostki w stosunkowo krótkim czasie wykonały tytaniczną pracę. Cały zaś personel ocenianych jednostek podczas kontroli wykazał się, co zasługuje na szczególne podkreślenie, wysokimi motywacjami, wielkim entuzjazmem, zaangażowaniem i pomysłowością w działaniu oraz zdolnościami improwizacyjnymi, co wzbudzało niekłamany podziw i szacunek obserwatorów z Zarządu TACEVAL AIRNORTH. Taka właśnie postawa personelu pozwoliła uzyskać w sumie wysokie pozytywne oceny.

ZAKOŃCZENIE

Przedstawiona w niniejszym opracowaniu istota i treść TACEVAL z normatywnego i praktycznego punktu widzenia oraz przytoczone w załącznikach dokumenty szkoleniowe pozwalają na wyartykułowanie kilku wniosków i propozycji.

Wnioski i propozycje:

1. Istotą TACEVAL jest uprzednio zaplanowana i przeprowadzona zgodnie ze standardami NATO ocena zdolności podporządkowanych SACEUR jednostek sił powietrznych do praktycznej realizacji zadeklarowanych (nie narzuconych) przez władze krajowe zadań. NATEVAL natomiast obejmuje jednostki WLOP i prowadzony jest zgodnie ze standardami narodowymi i NATO.

2. TACEVAL nie jest zaskoczeniem dla jednostki, albowiem proces przygotowania do kontroli jest długotrwały, w trakcie którego realizowane jest wiele wspólnych przedsięwzięć podporządkowanych osiągnięciu celu TACEVAL.

3. TACEVAL Team ma skład międzynarodowy i dostosowany jest do specyfiki kontrolowanej jednostki.

4. Zespół kontrolny NATEVAL powinien odzwierciedlać specyfikę ocenianej jednostki, a jego przekrój kadrowy strukturę kadrową ocenianej jednostki.

5. Na obecnym etapie znajomości standardów i procedur NATO, w procesie przygotowania NATEVAL celowym jest skorzystanie z pomocy i doświadczenia oficerów Departamentu TACEVAL AIRNORTH.

6. W trakcie TACEVAL oceny wystawiane są według jasnych wszystkim znanych i przejrzystych kryteriów.

7. System dowodzenia i jego efektywność ma decydujący wpływ na ocenę kontrolowanej jednostki.

8. Obecnie istniejący system dowodzenia lotnictwem jest niewydolny, wieloszczeblowy oraz wielotorowy i uniemożliwia efektywne dowodzenie.

9. Dowodzenie musi być jednoosobowe i zcentralizowane, a oceniany dowódca musi posiadać uprawnienia do dowodzenia przydzielonymi mu siłami wsparcia i zabezpieczenia.

10. Stanowisko dowodzenia musi być tak rozmieszczone, aby znajdowały się w nim wszystkie elementy systemu dające całościowy obraz sytuacji i umożliwiające efektywne, kreatywne dowodzenie, a nie tylko reakcję na zagrożenia.

11. Przekazywana i opracowywana dokumentacja musi być sporządzona w języku angielskim. Tłumaczona dokumentacja może być udostępniona personelowi nie znającemu języka w celu zapoznania go i nauczenia standardów NATO. Wniosek ten powinien obejmować jednostki objęte TACEVAL i NATEVAL.

12. Obowiązującym językiem komunikowania się personelu dowódczego w trakcie TACEVAL i NATEVAL musi być język angielski.

13. Zdolność komunikowania się w języku angielskim musi posiadać każda osoba funkcyjna w ocenianej jednostce, a przede wszystkim personel portu lotniczego. W związku z tym personel ten powinien zostać objęty kształceniem z języka angielskiego.

14. Całość sprzętu i wyposażenia musi zostać zmodernizowana w taki sposób, aby chociaż w minimalnym stopniu spełniała standardy NATO i sprzęt ten mógł być wykorzystany w przestrzeni powietrznej NATO.

15. Struktura organizacyjno-funkcjonalna jednostek musi stwarzać im możliwość samodzielnej lub w przy niewielkim stopniu wsparcia, realizacji zadeklarowanych zadań. Obecna struktura nie odpowiada temu wymogowi.

16. Scenariusz ćwiczenia musi w maksymalnym stopniu uwzględniać i stwarzać realia współczesnego pola walki i kanonem jego opracowania powinno być istnienie opozycji w powietrzu i na ziemi oraz współdziałanie z innymi jednostkami.

17. Stawiane jednostkom kolejne zadania powinny się różnić miedzy sobą w takim stopniu, żeby niemożliwością było schematyczne podejście do ich wykonania.

18. Roczny nalot na pilota musi spełniać minimalne wymogi NATO tzn. 180 h na rok.

19. Poziom wyszkolenia indywidualnego nie powinien ograniczać się, li tylko do wykonania strzelania i teoretycznego zaliczenia testu, ale powinien obejmować całokształt tematyki zachowania się żołnierza na polu walki.

20. Infrastruktura lotniskowa musi umożliwiać pełne zademonstrowanie możliwości sprzętu i personelu go obsługującego, np. jeżeli HAS umożliwia obsługiwanie i odtwarzanie gotowości bojowej samolotów, to powinien znajdować się takim stanie technicznym, aby było to możliwe. Jeżeli z przyczyn ekonomicznych w trakcie kontroli nie można w pełni wykorzystywać posiadanej infrastruktury, to należy zademonstrować sposób jej wykorzystania.

21. Znajomość ogólnych standardów NATO musi być powszechna wśród personelu ocenianych, i nie tylko, jednostek oraz zespołu TACEVAL, natomiast szczegółowych standardów dotyczących poszczególnych służb, rodzajów wojsk – personelowi odpowiedzialnemu za poszczególne służby i wojska.

22. W celu podniesienia na wyższy poziom znajomości standardów i procedur NATO wskazanym było by wysyłanie osób funkcyjnych na wzajemne praktyki do zaprzyjaźnionych jednostek „starego" NATO, tak jak jest to praktykowane w NATO. Autorzy zdają sobie sprawę, że obecnie taki-

mi praktykami mógłby zostać objęty tylko personel naziemny, natomiast personel latający w okresie kiedy nalot roczny na pilota osiągnie wymagane minimum NATO.

23. Wytypowany personel do TACEVAL Team powinien ukończyć kurs przygotowawczy w Oberamergau oraz uczestniczyć w ocenie kilku jednostek natowskich.

24. Na okres prowadzenia oceny TACEVAL/NATEVAL musi być wydzielona wystarczająca ilość środków transportu osobowego, zarówno do dyspozycji zespołu kontrolnego jak i kontrolowanego.

Przedstawione powyżej wnioski i propozycje mają ogólnikowy i dyskusyjny charakter, a częstokroć mogą być traktowane jako pobożne życzenia, nie mnie jednak pozwalają wyrobić sobie pogląd na skalę problemów oczekujących rozwiązania w drodze do pełnej integracji lotnictwa WLOP z SP NATO.

Niniejsze opracowanie miało na celu przybliżenie problematyki TACEVAL oraz ma umożliwienie Zainteresowanym wyrobienie sobie poglądu co do istoty, treści i sposobu prowadzenia TACEVAL w jednostkach sił powietrznych. Opracowany materiał daje podstawową wiedzę z zakresu TACEVAL oraz podstawy do samodzielnego studiowania tej problematyki, jednakże w celu zgłębienia tej problematyki należy bazować na materiałach źródłowych, jakimi są dokumenty normatywne krajowe i natowskie. Wykaz takich podstawowych dokumentów zawiera bibliografia.

BIBLIOGRAFIA

1. Decyzja nr 191/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 12 października 2000 r. w sprawie działalności kontrolnej w resorcie obrony narodowej
2. MC 53/1 – dokumenty źródłowe ND PSZ NATO w Europie
3. MC 55/3 – czynniki gotowości i zdolności bojowej
4. MC 57/3 – ogólna organizacja zintegrowanych sił NATO
5. MC 319 – zasady i polityka logistyczna NATO
6. MC 400 – wojskowe wprowadzenie Koncepcji Strategicznej Sojuszu
7. Koncepcja Obronna ND PSZ NATO dla PSZ NATO w Europie
8. Koncepcja Sił Reagowania ND PSZ NATO w Europie (ACE)
9. Dyrektywa 15-27 (ACE) – zależność pomiędzy podległymi Dowództwami i władzami narodowymi
10. Dyrektywa 75-11 (ACE) – ćwiczenia i programy
11. Dyrektywa 80-50 (ACE) – system meldowania
12. ACE Standards:
    a) tom I – ogólny.
    b) tom III – standardy dla Sił Powietrznych.
    c) tom VI – podręcznik oceny Sił Taktycznych (TACEVAL).
    d) Tom VII – podręcznik oceniania operacyjnego jednostek NATO (OPEVAL).
13. Rozkaz Dowódcy WLOP nr Z-110 z dnia 07.08.2000r. w sprawie realizacji programu oceny taktycznej TACEVAL w WLOP
14. AIRCENT TACEVAL SOPs date 01 April 2000 – Procedury i zasady prowadzenia kontroli taktycznych TACEVAL

Załącznik 1

ZASADY POSTEPOWANIA TACEVAL TEAM

1. Przede wszystkim bezpieczeństwo. Zabraniam podejmowania jakichkolwiek działań, które mogłyby stanowić zagrożenie dla ludzi i sprzętu.
2. Zabraniam - na etapie planowania - ingerencji szefów zespołów i inspektorów w podejmowanie decyzji o realnym użyciu sił. W przypadku naruszeń grożących katastrofą lub innymi zdarzeniami natychmiast meldować szefowi kontroli.
3. W przypadku działań wojsk, po stwierdzeniu nieprawidłowości (zagrożenia) natychmiast przerwać wykonanie zadania i również meldować szefowi kontroli.
4. Szef zespołu TACEVAL sprawuje funkcję kierowniczą i odpowiada za przebieg kontroli TACEVAL na szczeblu narodowym.
5. W trakcie pobytu w bazie członkowie zespołu kontrolnego mają obowiązek przypiąć do ubioru służbowego w widocznym miejscu przepustki identyfikacyjne TACEVAL, lub nosić opaski naramienne, a tam gdzie ma to zastosowanie okazywać przepustki samochodowe TACEVAL podczas poruszania się pojazdami.
6. Członkowie zespołu kontrolnego mają obowiązek informować o swoim miejscu pobytu szefa zespołu (podzespołu).
7. Członkowie zespołu kontrolnego nie mają żadnego prawa odstępować od jakichkolwiek rozkazów lub instrukcji, ani też nie wolno im przekraczać swych kompetencji w odniesieniu do rozkazów i instrukcji oraz zobowiązani są stosować się do decyzji podejmowanych przez dowódcę jednostki, w szczególności wówczas gdy dowódca jednostki uważa, iż środki znajdujące się pod jego kontrolą / kierowaniem są zagrożone.
8. Szefowie podzespołów przeprowadzą odprawę instruktażową dla podległych im inspektorów wyspecjalizowanych w swoich dziedzinach z ujęciem indywidualnych obszarów odpowiedzialności i z podaniem zagadnień, które mają być uwzględnione w pisemnych meldunkach (raportach) podczas "ENDEVAL" (na zakończenie kontroli). Szefowie podzespołów odpowiadają za koordynację

wszystkich przekazywanych informacji w ramach swojego podzespołu i przedłożenie swych meldunków (raportów) końcowych szefowi kontroli.

9. Podczas kontroli TACEVAL należy:
   - prowadzić notatki - zapisywać w jak najwięcej informacji. Zaopatrzenie w notatniki indywidualne;
   - notować uwagi również spoza własnej dziedziny i przekazywać właściwym szefom obszarów;
   - w meldunku (raporcie) końcowym ujmować jak najwięcej faktów z ich uzasadnieniem oraz podaniem danych szczegółowych (np. Czas / uczestniczący personel / zdarzenie).
   - załączony format meldunku (raportu) będzie używany jako dokument wyjściowy do opracowania meldunku (raportu) końcowego.
10. Pod żadnym pozorem nie wolno wyrażać żadnych opinii przed personelem jednostki kontrolowanej w sprawie jakiegokolwiek epizodu wykonywanego przez tę jednostkę.
11. Nie wolno pomagać personelowi jednostki kontrolowanej w podejmowaniu decyzji; jeśli mają pytanie i o ile pytanie to ma na celu wyłącznie wyjaśnienie pewnego wycinka (sytuacji) scenariusza to powinni zwrócić się o wyjaśnienie do szefa podzespołu. Dobrym przykładem odpowiedzi udzielanej w tego rodzaju sytuacji jest udzielenie odpowiedzi typu "rób to co robiłbyś podczas wojny."
12. Sytuacje, które nie są zaplanowane (umieszczone w scenariuszu) muszą zostać uzgodnione i zaakceptowane przez szefa zespołu kontrolnego, oficera ds. Projektowania lub szefa podzespołu zanim zostaną wdrożone. Niezaplanowane epizody należy zgłaszać na codziennie organizowanej na koniec dnia odprawy typu “HOWGOZITS” (sprawozdania / podsumowania z danego dnia). Umożliwi to analizę i ewentualne wprowadzenie nowego elementu.
13. Należy bezwzględnie przestrzegać zasady poruszania się na lotnisku. Zostaną one przedstawione przez przedstawiciela jednostki kontrolowanej.
14. Nie spożywaj żadnych posiłków w bazie, chyba że będzie to konieczne (np. Osoby kontrolujące wykonanie zadania w powietrzu). W takim przypadku należy zapłacić za wszystkie posiłki spożywane w bazie.

15. Zachowanie członków zespołu TACEVAL zarówno w jednostce kontrolowanej jak i w hotelach musi być bez zarzutu:
    - nigdy nie omawiaj tematów niejawnych, dotyczących kontroli w miejscach, w których możesz być podsłuchany lub w pobliżu personelu jednostki kontrolowanej.
    - dopilnuj by twój egzemplarz scenariusza był bezpiecznie przechowywany i by zawsze pozostawał do twojego wglądu.
    - zagubienie lub odstąpienie scenariusza personelowi jednostki kontrolowanej może spowodować przerwanie kontroli TACEVAL.
16. Członkowie zespołu mają obowiązek dopilnować by cały sprzęt wydany dla celów oceny został zwrócony do oficera ds. Projektowania pod koniec procesu oceny (ENDEVAL).

Notatki wykonane podczas kontroli należy przekazać do oficera ds. Projektowania w celu zniszczenia – pamiętaj, iż notatki te mają nadaną klauzulę tajności "NATO CONFIDENTIAL".

17. Użycie środków pirotechnicznych na trawie lub w lesie jest SUROWO ZAKAZANE (dozwolone jest wyłącznie na betonie).
18. Należy wypełnić formularze oceny oraz wpisać opinię o sposobie przeprowadzenia kontroli TACEVAL. Analiza opinii pomoże w przygotowaniu przyszłych kontroli w innych jednostkach.

Załącznik 2

Układ meldunku dowódcy jednostki

- Przeznaczenie i charakterystyka jednostki
- Krótki rys historyczny jednostki
- Struktura organizacyjna i system dowodzenia w jednostce
- Zasadnicze zadania bojowe i szkoleniowe realizowane przez jednostkę w danym roku szkoleniowym
- Terminy i wyniki ostatniej kontroli „TACEVAL"
- Ograniczenia (LIMFAC) wynikłe po wizycie wstępnej, a które mogą mieć istotny wpływ na przebieg i wynik kontroli
- Kluczowy personel jednostki

Załącznik 3

SCENARIUSZ

SCENARIO

RECOMMENDATIONS

1.	CHANGES	ALL	NO CHANGE AUTHORISED WITHOUT PERMISSION OF TC / PO.
2.	STO OUTGAGES	ALL	NO STO OUTAGES WILL BE RESTORED DURING THE EVALUATION UNLESS INDICATED IN THE SCENARIO OR SPECIALLY BRIEFED BY THE TC / PO.
3.	DAMAGE RULES	ALL	GENERAL RULES: ***DESTROYED*** = OUT UNTIL ENDEVAL ***DAMAGED*** = RESTORED AS INDICATED ***FATALITIES***= OUT 6 HRS, TREN JOIN NEXT SHIFT ***WOUNEDE*** = OUT FOR PERIOD OF TREATMENT
4.	ETICS	ALL	DAMAGE REPAIR ETICS ARE NOT TO BE PASSED TO THE UNIT UNTIL DAMAGE ASSESSMENT HAS BEEN CARRIED OUT. STO TO ENSURE DAMAGE COMPATIBLE WITH SCENARIO PLAY.
5.	POWER OUTGAGES	ALL	THE BASE MUST BE NOTIFIED IF POWER OUTAGES WILL AFFECT ANY COMPUTERS. IF A COMPUTER IS TURNED OFF TO PREVENT DAMAGE DURING A POWER OUTAGE, IT MAY REMAIN OFF UNTIL ENDEVAL AT THE DISCRETION OF CH LOGS. WHERE APPLICABLE, BASE PERSONNEL SHOULD THROW THE SWITCH TO CUT OFF POWER.
6.	DEBRIEFS	ALL	***BASE PERSONNEL ARE NOT TO BE DEBRIEFED*** ON THEIR ACTIONS AND ***NO VALIDATION*** IS TO OCCUR UNTIL AFTER THE TEAM CHIEF HAS DEHRIEFED THE STATION COMMANDER.
7.	AIR RAIDS	ALL	THE TIMING OF INJECTS DURING AIR ATTACKS IS EXTREMELY IMPORTANT. INJECTS MUST BE PUT IN ACCORDING TO THE SCENARIO. 5 MINUTES BEFORE AN AIRFIELD ATTACK, TYPICALLY, THE HOST NATION CELL WILL INPUT A LOCAL ALARM CONDITION TO THE UNIT, BASED ON APPROACHING, HIGH-SPEED AIRCRAFT. DO NOT BEGIN THE SMOKES AND BANGS BASED ON THIS INPUT OR ON THE UNIT'S LOCAL ALARMS. WAIT FOR THE FOLLOWING

			THE AIRCRAFT HAVE FROM THE LISTED IN THE DGT (Z) + 5 MINUTES. IF THEY DO NOT ARRIVE BY THAT TIME, THEY MUST BE TURNED AWAY. AT THAT TIME (5 MINUTES AFTER THE DGT (Z) TIME), ATC WILL INJECT THE OVERFLIGHT OF HIGH SPEED AIRCRAFT. ONE MINUTE LATER (6 MINUTES AFTER THE DGT (Z) TIME) EVALUATORS SHOULD PUT IN STO SMOKES AND BANGS AND ALL DAMAGE INJECTS. **NOTE:** ALL SCENARIO INJECT TIMES ARE SUBJECT TO CHANGE DURING THE PREPARATION PHASE. AREA CHIEFS ARE TO ENSURE INJECTS DO NOT IMPACT ON THE UNIT'S REAL DEPLOYMENT. ADDITIONAL INJECTS MAY ALSO BE INTRODUCED.

TACEVAL EVENTS LIST

01.09.2001				
1.	08:00	TACTICAL BACKGROUND	INT	---
17 – 18.09.2001				
2.	-	PRACTICAL TEST AT THE FIELD TRAINING CENTRE PREPARATIONS TO TACTICAL EVALUATION (TACEVAL) OF THE AIR TACTICAL SQUADRON	OPS	NADARZYCE Field Training Centre
24.09.2001				
3.	12:00	COMBAT READINESS ANNOUNCEMENT FOR THE AIR TACTICAL SQUADRON	PO	Advancement in achieving combat readiness
27.09.2001				
4.	08:00	ATO No 1 / ACO No 1 DAY O1 OCT ISSUED	PO/CAOC	Tasks assigned to performers for daily activity / air space exploitation by performers
28.09.2001				
5.	08:00	RECONNAISSANCE MESSAGE NO 1	INT	Changes introduced in daily activity
6.	08:00	MWO No 1	OPS/WOC	Combat activities planning process initiation

7.	10:00	WRITTEN TEST FOR THE AIR TACTICAL SQUADRON PILOTS	OPS	POWIDZ
29.09.2001				
8.	08:00	RECONNAISSANCE MES-SAGE NO 2	INT	Changes introduced in daily activity
30.09.2001				
9.	08:00	RECONNAISSANCE MES-SAGE NO 3	INT	Changes introduced in daily activity
10.	14:00	IN PROCESSING	ALL	POWIDZ
11.	15:00	LETTER OF INTENT RE-PORT	TC	Reporting readiness to start the evaluation
12.	16:00	IN BRIEF	ALL	POWIDZ
13.	18:00	BRIEFINGS WITH PAR-T1CIPATION OF TEAM CHIEFS AND INSPECTORS	OP/LOG/ STO/GBAD	POWIDZ, assigned rooms
01.10.2001				
14.	06:51	SUNRISE	ALL	POWIDZ
15.	07:00	RECONNAISSANCE MES-SAGE NO 4	INT	Changes introduced in daily activity
16.	08:00	ATO No 2 / ACO No 2 DAY XXX ISSUED	PO/CAOC	Tasks assigned to performers for daily activity / air space exploitation by performers
17.	08:00	START OF THE EVALUA-TION	ALL	---
18.	08:00	RS-7 FOR THE 77 MISSILE SQUADRON	GBAD	Newa RS-7 in Permanent Deployment Site
19.	09:00	MEO No 1	GBAD	Start of movement to the town of BABIMOST
20.	09:30	2 AIRCRAFT REMAINING IN READINESS STATE TO TAKE OFF 7P01131	OPS	MiG-21- remaining in readiness state to provide cover 09:30-10:30, ŁASK
21.	10:00	2 AIRCRAFT TAKS OFF 2P01101	OPS	SU-22 - reconnaissance 10:15-10:35, POWIDZ
22.	10:10	2 AIRCRAFT TAKE OFF I2P01102	OPS	SU-22 - reconnaissance 10:20-10:40, POWIDZ
23.	10:30	2 AIRCRAFT REMAINING IN READINESS STATE TO TAKE OFF 7P01111	OPS	MiG-21-remaining in readiness state to provide cover 10:30-11:30, ŁASK
24.	10:50	2 AIRCRAFT LANDING 2P01101	OPS	POWIDZ

25.	11:00	2 AIRCRAFT LANDING 2P01102	OPS	POWIDZ
26.	11:00	FIRE IN THE STOREHOUSE INFO NO 1	STO/LOG	Accumulator building is on fire
27.	13:00	MEDICAL CARE AID INFO NO 2	STO/LOG	In effect of the fire 3 soldiers suffered from barn
28.	13:30	RECONNAISSANCE MES-SAGE NO 5	INT	Changes introduced after tasks execution by the Alliance Armed Forces
29.	15:00	CASE OF DESERTION INFO NO 3	STO	Desertion of 2 drivers of missile launchers
30.	15:50	2 AIRCRAFT TAKE OFF 7P01231	OPS	MiG-2l-cover-ŁASK
31.	16:00	SSTO No 1	PO/GBAD	Threat level change to „RED"
32.	16:00	RS-1 FOR THE 77th MISSILE SQUADRON	PO/GBAD	Newa RS-1 in the town of BABIMOST
33.	16:00	4 AIRCRAFT TAKE OFF 2P01201	OPS	SU-22-reconnaissance 16:20 - 16:40, POWIDZ
34.	16:10	4 AIRCRAFT TAKE OFF 2P01202	OPS	SU-22-reconnaissance 16:265 - 16:45, POWIDZ
35.	16:20	4 AIRCRAFT TAKE OFF 2P01203	OPS	SU-22-reconnaissance 16:30 - 16.50, POWIDZ
36.	16:20	2 AIRCRAFT TAES OFF 7P01211	OPS	MiG-2l -cover- ŁASK
37.	16:40	2 AIRCRAFT LANDING 7P01231	OPS	POWIDZ (MiG-21)
38.	16:50	4 AIRCRAFT LANDING 2P01201	OPS	BABIMOST
39.	17:00	4 AIRCRAFT LANDING 2P01202	OPS	BABIMOST
40.	17:00	AIRCRAFT DAMAGE INFO NO 4	LOG/STO	After accomplished flight aircraft returned to the air base with damaged elevator covering
41.	17:10	4 AIRCRAFT LANDING 2P01203	OPS	BABIMOST
42.	17:10	4 AIRCRAFT LANDING 7P01211	OPS	POWIDZ (MiG-21)

43.	17:10	SSTO No 2	PO/GBAD	Threat level change to „YELLOW'
44.	17:15	DAMAGED CARS INFO NO 5	LOG/STO	Damage incurred to the fuel tank - air distributor and APA-5
45.	17:35	CONTAMINATION INFO NO 6	STO	Commander of the Radiation and Contamination Observation Post reported that in the 77th Missile Squadron deployment area a scent of rotting hay can be felt. Personnel of the post put on "ISOPS" set to the combat position and afterwards carried out toxic agents detection with the use of PChR - 64M". Based on the reconnaissance results it can be stated that is reasonable to suspect toxic agent contamination of the "FOSGEN" type.
46.	18:05	CONTAMINATION ALERT CANCELLATION INFO NO 7	STO	Sub-detachments' activity check after receipt of the contamination alert cancellation signal.
47.	18:36	SUNSET	ALL	BABIMOST
48.	19:00	SABOTAGE INFO NO 8 (WOC, 21st Air Base, 510th Radio-Engineering Company)	STO	GD destroyed the communication system. Check the base ability to establish communication, check the communication services ability to function after damage of the cable communication system.
02.10.2001				
49.	07:00	RECONNAISSANCE MESSAGE No 6	INT	Changes introduced in daily activity
50.	07:01	SUNRISE	ALL	BABIMOST
51.	08:00	ATO No 3 / ACO No 3	OPS/CAOC	Tasks assigned to performers for daily activity

				/ air space exploitation by performers
52.	08:00	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P02101	OPS	SU-22 - reconnaissance 08:20 - 08:40, BABIMOST
53.	08:10	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P02102	OPS	SU-22 - reconnaissance 08:25 -08:45, BABIMOST
54.	08:50	2 AIRCRAFT LANDING 2P02101	OPS	BABIMOST
55.	09:00	2 AIRCRAFT LANDING 2P02102	OPS	BABIMOST
56.	11:50	SSTO No 3	PO/GBAD	Threat level change to „RED"
57.	11:50	2 AIRCRAFT TAKE OFF 7P02131	OPS	MiG-21- COMAO - POWIDZ
58.	11:55	2 AIRCRAFT TAKE OFF 7P02111	OPS	MiG-21- COMAO - POWIDZ
59.	12:00	COMAO - 2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P02202	OPS	SU-22 - NADARZYCE Field Training Centre 12:15-12:35, BABIMOST
60.	12:05	COMAO - 6 AIRCRAFT TAKE OFF 2P02201	OPS	SU-22 - NADARZYCE Field Training Centre 12:15-12:35, BABIMOST
61.	12:40	2 AIRCRAFT LANDING 7P02131	OPS	POWIDZ (MiG-21)
62.	12:45	2 AIRCRAFT LANDING 7P02111	OPS	POWIDZ (MiG-21)
63.	12:50	2 AIRCRAFT LANDING 2P02202	OPS	BABIMOST
64.	12:55	6 AIRCRAFT LANDING 2P02201	OPS	BABIMOST
65.	12:55	SSTO No 4	PO/GBAD	Threat level change to „YELLOW
66.	13:30	3 AIRCRAFT LACKING UNDERSLUNG TANKS INFO NO 9	LOG	Upon return to the base after the accomplished flight it became evident that 3 aircraft dropped the underslung tanks
67.	13:30	SSTO No 5	PO/GBAD	Threat level change to „RED"

68.	13:30	AIR ALERT INFO NO 10	STO	Announcement of air alert for the Babimost airfield
69.	14:00	AIR RAID INFO NO 11	OPS/STO	Low altitude aircraft attack conducted at the base and squadron facilities and assets
70.	14:30	AIR RAID CANCELLATION INFO NO 12	STO	Checking the sub-detachments ability to function after air alert cancellation
71.	14:30	SSTO NO 6	PO/GBAD	Threat level change to „YELLOW
72.	15:00	ATTACK INFO NO 13	STO	Attack conducted by a diversion group at the runway used by squadron and aircraft
73.	16:50	2 AIRCRAFT TAKE OFF 7P02231	OPS	MiG-21- FAOR-POWIDZ
74.	17:00	SSTO No 7	PO/GBAD	Threat level change to „RED"
75.	10:00	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P02301	OPS	SU-22 -NADARZYCE Field Training Centre 17:15-17:20, BABIMOST
76.	17:05	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P02302	OPS	SU-22 - NADARZYCE Field Training Centre 17:20-17:25, BABIMOST
77.	17:10	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P02303	OPS	SU-22-NADARZYCE Field Training Centre 17:25-17:30, BABIMOST
78.	17:15	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P02304	OPS	SU-22-NADARZYCE Field Training Centre 17:30-17:35, BABIMOST
79.	17:30	2AIRCRAFT TAKE OFF 7P02211	OPS	MiG-21- FAOR- POWIDZ
80.	17:40	2 AIRCRAFT LANDING 7P02231	OPS	POWIDZ (MIG – 21
81.	17:45	CHEMICAL CONTAMINA-TION INFO NO 14	STO/LOG	At hrs 17:15 (p.m.) the Provincial Administration Crisis Management Centre in Zielona Góra informed

				that approximately at hrs 16:45 (p.m.) a cistem containing 25 tons of FOSGEN was destroyed about 3 kilometres at the Northwest from the airfield. Receipt of the last pair of aircraft is conducted in the contamination zone.
82.	17:50	2 AIRCRAFT LANDING 2P02301	OPS	BABIMOST
83.	17:55	2 AIRCRAFT LANDING 2P02302	OPS	BABIMOST
84.	18:00	2 AIRCRAFT LANDING 2P02303	OPS	BABIMOST
85.	18:00	SSTO No 8	PO/GBAD	Threat level change to „YELLOW"
86.	18:00	COLLISION OF THE TAXI-ING AIRCRAFT WITH A TOW-PLANE INFO NO 15	LOG	Damages: aircraft - external flap, car - radiator
87.	18:05	2 AIRCRAFT LANDING 2P02304	OPS	BABIMOST
88.	18:10	2 AIRCRAFT LANDING 7P02211	OPS	POWIDZ (MiG-21)
89.	18:36	SUNSET	ALL	BABIMOST
90.	18:45	CANCELLATION OF THE CHEMICAL CONTAMINA-TION ALERT INFO NO 16	STO	At hrs 17:30 (p.m.) the Provincial Administration Crisis Management Centre in Zielona Góra informed that the accidental release of the FOSGEN agent from the damaged cistern was successfully stopped .
91.	20:30	FACILITIES PENETRATION INFO NO 17	STO	An attempt to gain access to classified documents undertaken by an unauthorised person
03.10.2001				
92.	06:00	RECONNAISSANCE MES-SAGE NO 7	INT	Changes introduced in daily activity
93.	07:02	SUNRISE	ALL	BABIMOST
94.	07:30	AIR ALERT INFO NO 18	STO	Announcement of air alert

				for the Babimost airfield
95.	07:30	SSTO No 9	PO/GBAD	Threat level change to „RED"
96.	07:50	2 AIRCRAFT TAKE OFF 7P03131	OPS	MiG-21- FAOR - POWIDZ
97.	08:00	4 AIRCRAFT TAKE OFF 2P03101	OPS	SU-22-NADARZYCE Field Training Centre 08:20-08:40, POWIDZ
98.	08:10	8 AIRCRAFT TAKE OFF 2P03102	OPS	SU-22 -NADARZYCE Field Training Centre 08:20-08:40, POWIDZ
99.	08:15	AIR RAID INFO NO 19	OPS/STO	Low altitude enemy's aircraft attack conducted at the BABIMOST airfield
100.	08:20	SCATTERABLE MINE-FIELD AT THE BABIMOST AIRFIELD RUNWAY INFO NO 20	STO/LOG	After air raid termination the section of 150m width and situated at the distance of 950m is mined with an-titank mines at the western side of the runway threshold and 4 hangar shelters are damaged in the hardened zone of the 7th Air Tactical Squadron
101.	08:30	2 AIRCRAFT TAKE OFF 7P03111	OPS	MiG-21- FAOR-POWIDZ
102.	08:30	SSTO No 10	PO/GBAD	Threat level change to „YELLOW"
103.	08:35	AIR ALERT CANCELLA-TION INFO NO 21	STO	Sub-detachments' activity check after air alert cancellation
104.	08:40	2 AIRCRAFT LANDING 7P03131	OPS	POWIDZ (MiG-21)
105.	08:40	MEDICAL CARE AID INFO NO 22	STO/LOG	In effect of air force attack 1 soldier is dead, 4 casualties from the 77th Missile Squadron personnel

106.	08:50	4 AIRCRAFT LANDING 2P03101	OPS	POWIDZ
107.	09:00	8 AIRCRAFT LANDING 2P03102	OPS	POWIDZ
108.	09:00	GUN MALFUNCTION (DEFECT) INFO NO 23	LOG	Evaluation Group found out that the gun malfunctions - mobile parts in the rear position
109.	09:00	AIRCRAFT ENGINE FAILURE INFO NO 24	LOG	Engine damage and failure in effect of bird ingestion into the gas installation
110.	09:00	CO-ACTING THE PNEUMATIC TYRE IN THE MAIN GEAR INFO NO 25	LOG	During the landing run aircraft run the main wheels pneumatic tyre, and arrested at the taxiway - 2 - there is no possibility of neither hauling nor further taxiing.
111.	09:10	2 AIRCRAFT LANDING 7P03111	OPS	POWIDZ (MIG – 21)
112.	12:00	SUSPICION OF FUEL CONTAMINATION IN AIRCRAFT FUEL TANKS INFO NO 26	LOG	In result of a diversion group activity it is suspected that fuel in 4 aircraft fuel tanks has been contaminated
113.	12:50	2 AIRCRAFT TAKE OFF 7P03231	OPS	MiG-21- FAOR-POWIDZ
114.	13:00	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P03201	OPS	SU-22 -NADARZYCE Field Training Centre 13:15-13:20, POWIDZ
115.	13:10	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P03202	OPS	SU-22 -NADARZYCE Field Training Centre 13:20-13:25, POWIDZ
116.	13:20	2 AIRCRAFT TAKE OFF 2P03203	OPS	SU-22 -NADARZYCE Field Training Centre 13:25-13:30, POWIDZ
117.	13:30	2 AIRCRAFT TAKE OFF 12P03204	OPS	SU-22 NADARZYCE Field Training Centre 13:30-13:35, POWIDZ
118.	13:35	2 AIRCRAFT TAKE OFF	OPS	MiG-21- FAOR - POWIDZ

		7P03211		
119.	13:40	2 AIRCRAFT LANDING 7P03231	OPS	ŁASK (MiG-21)
120.	13:50	2 AIRCRAFT LANDING 2P03201	OPS	POWIDZ
121.	14:00	2 AIRCRAFT LANDING 2P03202	OPS	POWIDZ
122.	14:10	2 AIRCRAFT LANDING 2P03203	OPS	POWIDZ
123.	14:15	CONTAMINATION THREAT ALERT NO 27	STO/LOG	Provincial Administration Crisis Management in Poznań informed that at hrs 14:05 (p.m.) a failure of a rail cistern containing a chemical agent of an unknown origin had place. A contaminated cloud moves in the airfield's direction.
124.	14:20	2 AIRCRAFT LANDING 2P03204	OPS	POWIDZ
125.	14:25	2 AIRCRAFT LANDING 7P03211	OPS	ŁASK (MiG-21)
126.	15:00	MEO No 2	GBAD	Stan of deployment to the Permanent Deployment Site
127.	15:00	CANCELLATION OF THE CONTAMINATION THREAT ALERT INFO NO 28	STO/LOG	Sub-detachments' activity check after contamination alert cancellation
128.		ENDEVAL	ALL	Time to be confirmed by TC
129.	16:00	REPORT WRITING	ALL	Beginning of report writing in each sub-team
130.	18:33	SUNSET	ALL	POWIDZ
04.10.2001				
131.	7:30	REPORT WRITING	ALL	Continuation of report writing in each sub-team
132.	10:00	READ THROUGH / TIME TBC	TBD	Working procedure in each sub-team
05.10.2001				
133.	8:00	DEBRIEF WITH PARTICI-	TC	POWIDZ

		PATION OF TC AND EVALUATED UNITS COM-MANDERS		
134.	8:00	DEBRIEF WITH PARTICI-PATION OF SUB-TEAM CHIEFS AND THE EVALU-ATED UNITS' EXECUTIVES	OPS/LOG/ STO/GBA D	POWIDZ
135.	9:00	DISCUSSION REGARDING THE CONDUCTED EVALUATION - DEBRIEF	AS REQUIRE D	POWIDZ

ACO - AIRSPACE CONTROL ORDER
ATO - AIR TASK ORDER
CAOC - COMBINED AIR OPERATIONS CENTRE
COMAO - COMBINED A1R OPERATIONS
FAOR - FIGHTERAREAOFRESPONSIBILITY
GBAD - GROUND BASED A1R DEFENCE
INT - MTELLIGENCE
LOG - LOGISTICS
LT -LOCAL TIME
MEO -MOVEMENT EXECUTI~I ORDER
MWO - MOYEMENT WARNMG ORDER
OPS - OPERATIONS
PO - PR01EC1' OFICER
RS - READMESS STATE
SOC - SQUADRON OPERATION CENTER
SSTO - SAM/SHORAD TACTICAL ORDERS
STO - SURVIVETOOPERATE
TBC - TO BE CONSIDERED
TBD - TO BE DETERMINED
TC - TEAM CHIEF
WOC - WING OPERATION CENTER
Z - ZULU TIME

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
02	01	010600ZSEPT01	PO

FROM: PROJECT OFFICER

TO: ALL

SUBJECT: INTELLIGENCE SCENARIO DURING TACEVAL

TACTICAL BACKGROUND DURING TACEVAL TACTICAL CONTROL OF THE 7TH AIR TACTICAL SQUADRON HAS BEEN BASED ON THOSE COUNTRIES WHICH IN REALITY DO NOT EXIST. THESE ARE (AS ILLUSTRATED ON THE ENCLOSED FIGURE):

- "NORTHLAND" (NL) - IN REALITY POLAND'S NORTHWEST REGION;
- "EASTLAND" (EL) - IN REALITY POLAND'S NORTHEAST REGION;
- "SOUTHLAND" (SL) - IN REALITY POLAND'S SOUTHERN REGION;
- "WESTLAND" (WL) - IN REALITY GERMANY'S EASTERN REGION.

GENERAL SITUATION

THE INTENSIFYING ECONOMIC RECESSION AND ECONOMIC CRISIS IN CENTRAL EUSANIA COUNTRIES AFFECTED INTERNATIONAL RELATIONSHIP STABILISATION. THIS SITUATION LED TO EMERGENCE OF NUMEROUS TROUBLE SPOTS AND INCREASED TENSION IN POLITICAL AND PARTLY MILITARY RELATIONSHIPS AMONG THOSE NATIONS WHICH ARE NOT

MEMBERS OF THE WESTERN EUSANIA ALLIANCE AND NATIONS ASPIRING TO INTEGRATE WITH THE ALLIANCE.

MIGRATION TRENDS STRENGTHENED, ESPECIALLY FROM REGIONS CHARACTERISED BY THE LOWEST ECONOMIC DEVELOPMENT LEVEL AND THE MOST SIGNIFICANT UNEMPLOYMENT. AN INCREASE OF CRIMINAL GROUPS ACTIVITY RELATED WITH WEAPONS, FISSIONABLE MATERIAL AND DRUGS SMUGGLING HAS BEEN NOTED.

FOR THE LAST FEW YEARS POLITICAL RELATIONSHIPS BETWEEN "NORTHLAND" AND "EASTLAND" HAVE GRADUALLY BECOME MORE STRINGENT. IN THE LAST FEW MONTHS TENSION INTENSIFIED, CONSEQUENTLY LEADING TO CRISIS. NUMEROUS TIMES THIS LED TO MISUNDERSTANDINGS AND WEAPONS USE IN THE BORDER ZONE.

ACTIVITIES CARRIED OUT BY "NORTHLAND" UNAMBIGUOUSLY INDICATE THAT UNDER THE PRETEXT OF MALTREATMENT OF "EASTLAND'S" NATIONAL MINORITIES, PREPARATIONS ARE MADE TO SOLVE CONTROVERSIAL MATTERS WITH THE USE OF MILITARY FORCE AND TO FORCE "EASTLAND" TO RENOUNCE INTEGRATION PLANS WITH POLITICAL - ECONOMIC AND MILITARY STRUCTURES OF THE WESTERN EUSANIA.

FACING A MORE AND MORE COMPLEX SITUATION AND TAKING INTO CONSIDERATION "EASTLAND'S" REQUEST, "SOUTHLAND" AND "WESTLAND" BECAME ENGAGED IN A LIVELY DIPLOMATIC ACTIVITY WHICH RESULTED IN ADOPTING BY UN SECURITY COUNCIL A RESOLUTION REGARDING THE ESTABLISHMENT FROM THE ASSIGNED "WESTLAND'S" ARMED FORCES A RAPID REACTION FORCE CORPS WHICH WILL BE DEPLOYED TO THE "EASTLAND'S" TERRITORY ON THE SIXTH DAY OF POTENTIAL ARMED ACTIVITIES. MILITARY

ALLIANCE OF THE WESTERN EUSANIA ASSUMED THE OBLIGATION OF SUPPORTING "EASTLAND" WITH ADDITIONAL AIR FORCE UNITS IN CASE OF CONFLICT OUTBURST. EXPEDITIONARY AIR FORCE UNITS WILL ARRIVE AT THE INDICATED "EASTLAND'S" AIRFIELDS ON THE SEVENTH DAY OF THE CONDUCTED ARMED ACTIVITIES. FROM THE BEGINNING OF SEPTEMBER PART OF THE "WESTLAND'S" AIR FORCES EXECUTED AIR POLICING ACTIVITIES IN THE DEFINED BY UN SECURITY COUNCIL BUFFER ZONE, AND DIRECTED AT ENFORCING PROHIBITION OF FLIGHT EXECUTION AND TROOPS MANOEUVRING.

ON 17TH SEPTEMBER AN INCIDENT HAD PLACE IN THE REGION OF MALBORK TOWN AND IT WAS CONNECTED WITH FIRING BY "NORTHLAND'S" FORCES AT RECONNAISSANCE AIRCRAFT BELONGING TO MEDIATORY FORCES. TWO AIRCRAFT WERE DAMAGED AND FORCED TO LAND IN THE POWIDZ TOWN. BASED ON THE RECONNAISSANCE INFORMATIONAL MATERIAL IT CAN BE STATED WITHOUT DOUBT THAT "NORTHLAND'S" ARMED FORCES HAVE REACHED THE REQUIRED READINESS STATE TO CONDUCT COMBAT ACTIVITIES. IN CONSEQUENCE OF THE ABOVE DESCRIBED SITUATION AIRCRAFT CARRYING OUT AIR POLICING FLIGHTS IN THE BUFFER ZONE ARE ENDANGERED BY THE DIRECT USE OF "NORTHLAND'S" COMBAT ASSETS.

DESPITE THE POLITICAL TALKS WHICH TOOK PLACE ON 19TH SEPTEMBER, "NORTHLAND" BEGAN ARMED ACTIVITIES AGAINST "EASTLAND" BY INTRODUCING ITS TROOPS INTO THE AREA OF THE ASSIGNED BUFFER ZONE. IN THE ARISEN SITUATION PART OF THE ARMED FORCES ASSIGNED TO THE EXPEDITIONARY AIR FORCE CONDUCTS ACTIVITIES AGAINST "NORTHLAND" BY EXECUTING AIR RECONNAISSANCE (AR), AIR INTERDICTION (AI) AND OFFENSIVE COUNTER AIR (OCA) TASKS. THESE ACTIONS ARE PERFORMED FROM "WESTLAND'S" TERRITORY.

DETAILED SITUATION

"NORTHLAND"

IN RESULT OF DEMOCRATIC ELECTIONS A NEW POLITICAL OPTION REACHED FOR POLITICAL DOMINION. ITS REPRESENTATIVES DEFINED THE KEY ISSUE OF THEIR POLITICAL PROGRAMME AS THE WILL OF RECONSTRUCTING THE POLITICAL AND MILITARY POSITION, PERCEIVING IN SUCH SOLUTION THE BEST METHOD OF OVERCOMING THE ECONOMIC CRISIS AND REINFORCING THE COUNTRY'S INTERNATIONAL POSITION. IN ORDER TO DIVERT THE ATTENTION OF ITS OWN SOCIETY FROM THE COUNTRY'S INTERNAL DIFFICULT SITUATION "NORTHLAND" CLEARLY INTENDS TO INCREASE THE TENSION OF THE NATIONALISTIC ATMOSPHERE AND SEEKS SOCIAL ACCEPTANCE FOR ITS PROGRAMME.

"NORTHLAND" ACCUSES "EASTLAND" AT THE INTERNATIONAL FORUM OF ADVOCATING A POLICY WHICH STANDS IN CONTRAST WITH THE REGION'S POLITICAL AND ECONOMIC INTERESTS. WITHOUT THE INTERNATIONAL COMMUNITY APPROVAL OF ITS ACTIVITIES AND UNDER THE PRETEXT OF CONDUCTING EXERCISES AND TRAINING RESERVISTS, "NORTHLAND" EXERCISED A MOBILISATION AND OPERATIONAL FORCES DEPLOYMENT WITH THE AIM TO PROVOKE AND ENGAGE "EASTLAND" IN A MILITARY SOLUTION OF THE CONTROVERSIAL MATTERS. RECONNAISSANCE AIRCRAFT EXECUTED AN INTENSIVE AIR RECONNAISSANCE IN THE ZONE OF: MALBORK - GRUDZIĄDZ - CHEŁMNO AND IN "EASTLAND'S" ECONOMIC MARITIME ZONE, I.E. NOWY DWÓR GDAŃSKI - ELBLĄG - BRANIEWO, INTENTIONALLY VIOLATING THE AIR SPACE OF THE ASSIGNED BUFFER ZONE. ATTEMPTS OF VIOLATING SOUTHLAND'S" AIR SPACE WERE ALSO NOTED BY "NORTHLAND'S" RECONNAISSANCE AIRCRAFT

IN THE ZONE: BYDGOSZCZ - CHODZIEŻ.

UPON ESCALATING ITS TERRITORIAL DEMANDS TOWARDS "EASTLAND" AND CARRYING OUT ITS ARMED FORCES MOBILISATION, ON 26TH SEPTEMBER "NORTHLAND" BEGAN ARMED ACTIVITIES DIRECTED AGAINST "EASTLAND".

"NORTHLAND'S" ARMED FORCES STARTED ITS ACTIVITIES WITH A TWO DAYS AIR "HIT AND RUN" ATTACK OPERATION AIMED AT GAINING LOCAL AIR SUPERIORITY BY FORCE OF ARMS. NEXT, UPON CAPTURING BRIDGE-HEADS POSITIONS ON VISTULA RIVER AND ESTABLISHING FAVOURABLE CONDITIONS THEY BEGAN TO EXECUTE AN OFFENSIVE GROUND OPERATION SIMULTANEOUSLY ACCOMPANIED BY AN INTENSIVE AIR ACTIVITY.

BY THE END OF SEPTEMBER "NORTHLAND" INTENDS TO CONQUER AND INCORPORATE PART OF THE "EASTLAND'S" TERRITORY INHABITED BY NATIONAL MINORITIES AND HAVING A GREAT VARIETY OF NATURAL RESOURCES. FURTHERMORE, "NORTHLAND" ACCUSES "SOUTHLAND" OF FAVOURING "EASTLAND" AND PROVIDING IT WITH MILITARY, HUMANITARIAN AND ECONOMIC HELP. IN ORDER TO IMPEDE MILITARY AID BY ALLIANCE FORCES IT THREATENS "SOUTHLAND" THAT IN CASE OF CONTINUING HITHERTO ACTIVITIES IT WILL ATTACK THE CIVILIAN AND MILITARY INFRASTRUCTURE FACILITIES.

"EASTLAND"

FOR THE LAST FEW YEARS IT ACCOMPLISHES THE PLAN OF NEW COUNTRY'S SITUATION AT THE POLITICAL - MILITARY MAP OF THE CONTINENT. IT ACTIVATED NEW DIRECTIONS OF SUPPLYING STRATEGIC RAW MATERIALS AND INTRODUCED PARTIAL ECONOMY'S

RESTRUCTURISATION IN THE AREA OF ADVANCED CO-OPERATION WITH NEW PARTNERS. IT ACTIVELY APPLIES FOR MEMBERSHIP IN ECONOMIC STRUCTURES OF THE WESTERN EUSANIA COUNTRIES. IN EFFECT OF ITS ACTIVITIES A CONSIDERABLE IMPROVEMENT OF THE SOCIETY'S STANDARD OF LIVING HAS BEEN ACHIEVED. "EASTLAND" RESIGNED FROM CO-OPERATING WITH "NORTHLAND'S" MILITARY INDUSTRY. IN ORDER TO PREVENT CONFLICT OUTBREAK WITH "NORTHLAND" IT CARRIED OUT VARIOUS DIPLOMATIC ACTIVITIES, INCLUDING WEST - EUSANIAN INTERNATIONAL ORGANISATIONS FORUM. IT APPLIED TO UN AND OTHER SECURITY ORGANISATIONS FOR HELP AND PEACEFUL CONFLICT RESOLVE.

DUE TO FURTHER DISADVANTAGEOUS DEVELOPMENT OF RELATIONSHIPS WITH "NORTHLAND" AND THE OBVIOUS TENDENCY TO SOLVE CONTROVERSIAL MATTERS WITH THE USE OF MILITARY FORCE "EASTLAND" CONDUCTED MOBILISATION OF ITS ARMED FORCES IN ORDER TO OPPOSE AND HALT "NORTHLAND'S" AGGRESSION. IT NOW PREPARES TO RECEIVE THE RAPID REACTION FORCE CORPS AND ALLIED AUGMENTATION FORCES.

"EASTLAND'S" AUTHORITIES EXPECT THAT THESE ACTIVITIES CONDUCTED UNDER THE UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION IN THE ESTABLISHED BUFFER ZONE AND THE POSSIBILITY OF USING RAPID REACTION FORCE CORPS MAY PERSUADE "NORTHLAND" TO RESIGN FROM CONDUCTING FURTHER LOCAL ARMED CONFLICT.

"EASTLAND'S" ARMED FORCES BEGAN DEFENSIVE ACTION WITH THE EFFORT OF NOT ALLOWING THE "NORTHLAND" ARMED FORCES TO INVADE THE INTERIOR OF ITS TERRITORY. SIMULTANEOUSLY, "EASTLAND" IS STILL ENGAGED IN DIPLOMATIC TALKS IN ORDER TO SETTLE THE CONFLICT AND PEACEFUL RESOLUTION OF CONTROVERSIAL MATTERS.

"SOUTHLAND":

MEMBER OF THE WESTERN EUSANIA MILITARY ALLIANCE. THE COUNTRY IS INVOLVED IN PREPARATIONS FOR A QUICK ECONOMIC ADAPTATION WITH THE EUSANIAN UNION ECONOMIC STRUCTURE. AMONG "SOUTHLAND'S" ARMED FORCES THE PROCESS OF RESTRUCTURISATION AND ADAPTATION OF ORGANISATIONAL STRUCTURES, AS WELL AS THE TRAINING PROCESS AND COMMAND SYSTEM ARE CONTINUED TO BE EXECUTED WITH THE AIM OF ACHIEVING FULL INTEROPERABILITY WITH THE ALLIANCE. AS THE SITUATION WITH "NORTHLAND" AND "EASTLAND" AT THE NATIONAL BORDER DEVELOPS IN AN UNFAVOURABLE WAY AND IN THE PRESENCE OF THE THREAT OF EXECUTING AIR ATTACKS AGAINST CIVILIAN AND MILITARY INFRASTRUCTURE FACILITIES, "SOUTHLAND" CONDUCTED A NUMBER OF PREPARATORY ACTIVITIES AIMED AT "TIGHTENING" (INCREASING THE LEVEL OF SECURITY) THE BORDER AND INCREASING THE COUNTRY'S DEFENSIVE CAPABILITY LEVEL. IN MILITARY UNITS AT ALL LEVELS A PROCESS OF MOBILISATION AND OPERATIONAL DEPLOYMENT OF THE SUBORDINATED FORCES PLANNING WAS CARRIED OUT. FORCES CONDUCTED ACTIVITIES RELATED WITH UPGRADING FORCES TO A HIGHER STATE OF COMBAT READINESS.

PART OF THE GROUND FORCES IS SITUATED IN THE DEPLOYMENT OPERATIONAL AREAS, CONDUCTING COMBAT CO-ORDINATION AMONG SUB-DETACHMENTS, UNITS AND TACTICAL RELATIONSHIPS.

AIR UNITS PERFORM THEIR COMBAT AIRBORNE ALERT DUTIES IN ACCORDANCE WITH THE "AIR COMBAT ALERT DUTIES PLAN" AND WITHIN ACTIVITIES CONNECTED WITH "AIR POLICING". THEY

PROVIDE AIR TRAINING AT PERMANENT AND OPERATIONAL BASING AIRFIELDS. AIR FORCES EXERCISE THE OCA (OFFENSIVE COUNTER AIR) AND DCA (DEFENSIVE COUNTER AIR) ACTIVITIES, AND ALSO THE CAPABILITY OF ESCAPING AN ATTACK AND REDEPLOYMENT TO ANOTHER AIRFIELD.

PAADF UNITS PROVIDE AIR COVER TO OPERATIONAL FORCES AND CIVILIAN AND MILITARY INFRASTRUCTURE FACILITIES IN ACCORDANCE WITH THE ASSIGNED TASKS.

RADIO - ENGINEERING SERVICES PERFORM THEIR COMBAT ALERT DUTIES IN ACCORDANCE WITH THE "COMBAT ALERT DUTIES PLAN", SIMULTANEOUSLY MAINTAINING THE ORDERED RADAR INFORMATION ZONE AT THE NORTHERN AND NORTH-WESTERN DIRECTION FROM THE ALTITUDE OF 100 - 200M.

DESPITE INITIATION OF ARMED ACTIVITIES BY "NORTHLAND", "SOUTHLAND'S" AUTHORITIES TOGETHER WITH "WESTLAND" ARE ENGAGED IN DIPLOMATIC TALKS WHICH AIM AT FORCING THE "NORTHLAND'S" AUTHORITIES TO CEASE ARMED ACTIVITIES AND START PEACEFUL TALKS.

AS THE DESIGNATED LEADING NATION OF THE ALLIANCE AND DUE TO A REAL THREAT REPRESENTED BY "NORTHLAND", "SOUTHLAND" OBTAINED ACCEPTANCE TO CONDUCT REACTION ACTIVITIES TOGETHER WITH "WESTLAND'S" AIR FORCES IN CASE IF "NORTHLAND" DELIVERS AIR OR GROUND ATTACKS AT STRATEGIC TARGETS AND FORCES.

THE 7TH AIR TACTICAL SQUADRON, AS THE COMPONENT OF THE MILITARY ALLIED RAPID REACTION FORCES OF THE WESTERN EUSANIA, STARTING FROM 1ST JULY REMAINS IN FULL COMBAT

READINESS. AT THE AGAŃ RANGE IT UNDERGOES TRAINING AT A GROUND MOCK-UP WHICH SERVES TO ATTACK AIRFIELDS AND MARCHING MILITARY COLUMNS. THE SQUADRON'S TASKS INCLUDE PARTICIPATION IN "NORTHLAND'S" COMBAT ACTIVITIES AREA INTERDICTION.

NATIONS' ARMED FORCES STRUCTURE:

"NORTHLAND":

- GROUND FORCES: 2ND ARMY CORPS (22ND & 23RD, MECHANISED DIVISION, 62ND ARMOUR BRIGADE, 2ND CANNON ARTILLERY BRIGADE), 3RD ARMY CORPS (31ST & 32ND MECHANISED DIVISION, 63RD ARMOUR BRIGADE, 6TH CANNON ARTILLERY BRIGADE) AND CENTRALLY SUBORDINATED AND LOGISTIC UNITS;
- AIR FORCES: 1ST AIR TACTICAL DIVISION (31ST, 32ND & 33RD FIGHTER - BOMBER AIR REGIMENT, 34TH AIR TACTICAL RECONNAISSANCE REGIMENT, 5TH AIR EW SQUADRON), 2ND AIR DEFENCE CORPS (20TH, 21ST & 22ND AIR FIGHTER REGIMENT).

"EASTLAND":

- GROUND FORCES: 1ST ARMY CORPS (11TH & 12TH MECHANISED DIVISION, 10TH ARMOUR BRIGADE, 1ST CANNON ARTILLERY BRIGADE) AND CENTRALLY SUBORDINATED AND LOGISTIC UNITS;
- AIR FORCES: 1ST FIGHTER - BOMBER AIR DIVISION (11TH & 12TH FIGHTER - BOMBER AIR REGIMENT), 2ND AIR DEFENCE CORPS (1ST & 2ND AIR FIGHETR REGIMENT).

"SOUTHLAND":

1) AIR MECHANISED CORPS INCLUDING: 25TH AIR CAVALRY BRIGADE, 6TH AIR ASSAULT BRIGADE, 5TH ARMOUR BRIGADE, 3RD MECHANISED BRIGADE, 21ST AIR FORCE BRIGADE, SUPPORT AND PROTECTION UNITS.

2) SILESIAN MILITARY DISTRICT INCLUDING: 4TH MECHANISED DIVISION, 11TH ARMOURED CAVALRY DIVISION, 22ND MOUNTAIN INFANTRY BRIGADE, 23RD ARTILLERY BRIGADE, 69TH AIR DEFENCE REGIMENT; MILITARY DISTRICT SUPPORT AND PROTECTION UNITS, TERRITORIAL DEFENCE UNITS (3RD & 14TH TERRITORIAL DEFENCE BRIGADE).

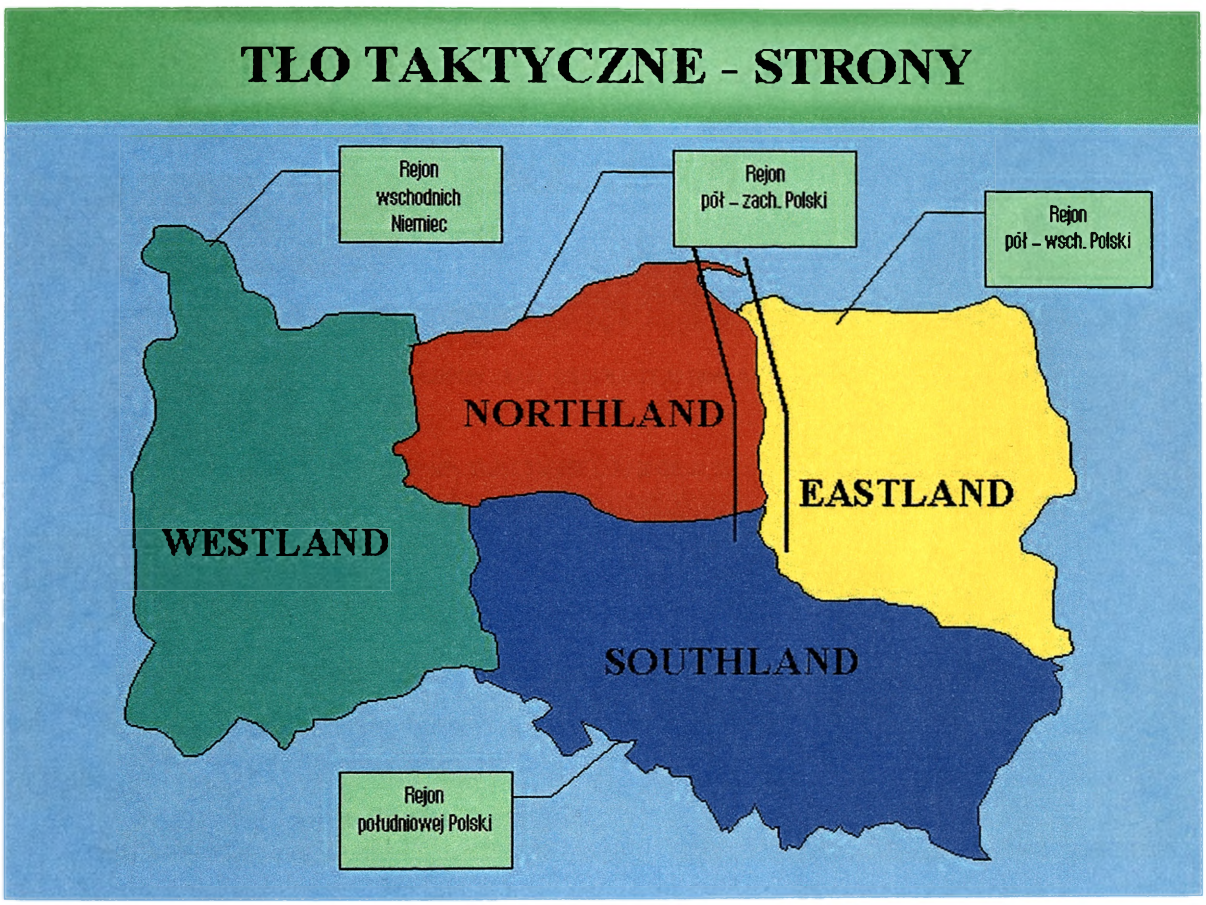
3) TERRITORIAL DEFENCE FORCES ASSIGNED TO THE SILESIAN MILITARY DISTRICT ARE LOCATED IN ASSIGNED DEFENCE AREAS ALONG THE COUNTRY'S NORTHERN BORDER.

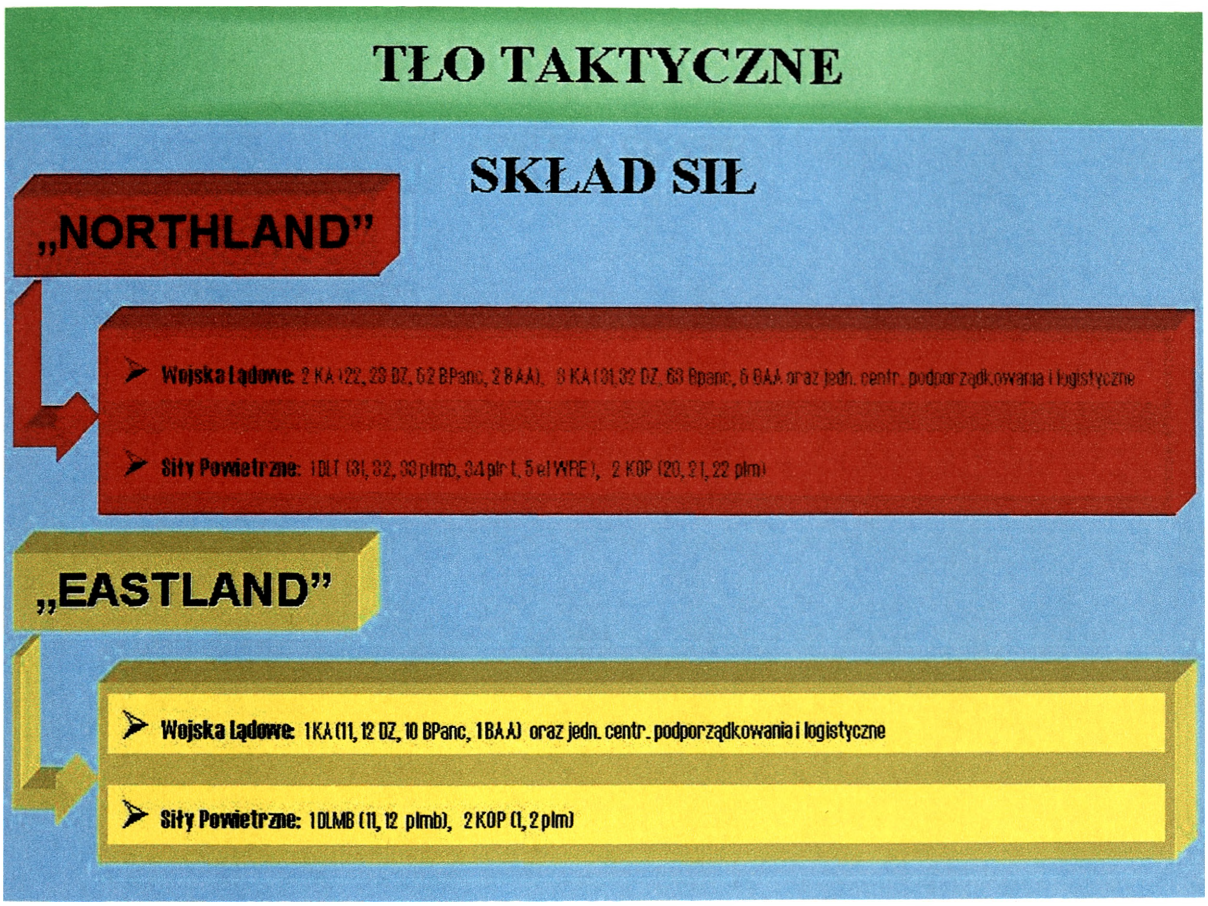
4) CAOC INCLUDING: 1ST AD MISSILE BRIGADE, 2ND AIR TACTICAL BRIGADE, 3RD RADIO - ENGINEERING BRIGADE, 61ST AD MISSILE BRIGADE, 13TH AIR TACTICAL SQUADRON, 3R, 8TH, 21ST, 31ST & 32ND AIR BASE, 3RD RADIO - ENGINEERING BATTALION, 16TH AIRFIELD CONSTRUCTION BATTALION, 17TH REGIONAL TECHNICAL WORKSHOPS, 3RD & 4TH REGIONAL METROLOGY DIVISION, 3RD COMMUNICATION CENTRE POST.

"WESTLAND":

ALLIED AUGMENTATION FORCES INCLUDING: 80 TORNADO (THE AFOREMENTIONED AMOUNT COMPRISES 18 TORNADO ECR), 24 MIG-29, 6 KC-135FR AND 1 E-3A.

RAPID REACTION FORCE CORPS INCLUDING:ARMOUR DIVISION, AIR ASSAULT DIVISION, MECHANISED DIVISION.


TŁO TAKTYCZNE - STRONY
Rejon wschodnich Niemiec
Rejon pół – zach. Polski
Rejon pół – wsch. Polski
NORTHLAND
EASTLAND
WESTLAND
SOUTHLAND
Rejon południowej Polski


TŁO TAKTYCZNE
SKŁAD SIŁ
„NORTHLAND"
Wojska Lądowe: 2 KA (22, 28 DZ, 62 BPanc, 2 BAA), 8 KA (31,32 DZ, 63 Bpanc, 6 BAA oraz jedn. centr. podporządkowania i logistyczne
Siły Powietrzne: 1 DLT (31, 32, 33 plmb, 34 plr t, 5 el WRE), 2 KOP (20, 21, 22 plm)
„EASTLAND"
Wojska Lądowe: 1 KA (11, 12 DZ, 10 BPanc, 1 BAA) oraz jedn. centr. podporządkowania i logistyczne
Siły Powietrzne: 1 DLMB (11, 12 plmb), 2 KOP (1, 2 plm)

TŁO TAKTYCZNE

SKŁAD SIŁ

„SOUTHLAND"

- **KPZ:** 25 BKPow, 6 BOSz, 5 Bpanc, 3 BZ, 21 BSP oraz jednostki wsparcia i zabezpieczenia
- **SDW:** 4 DZ, 11 DKPanc, 22 BPG, 23 BA, 69 pplot. oraz jednostki wsparcia i zabezpieczenia DW, jednostki DT (3 i 14 BDT)
- **Siły Obrony Terytorialnej SDW** rozmieszczone w wyznaczonych rejonach obrony wzdłuż północnej granicy państwa
- **CAOC:** 1 BR OP, 2 BLT, 6 BRt, 61 BR OR, 18 elt, 8, 8, 21, 31, 32 BLot, 3 brel, 16 bbl, 17 RWT, 8, 4 ROM, 3 WŁ


TŁO TAKTYCZNE
SKŁAD SIŁ
„WESTLAND"
Sojusznicze Siły Wzmocnienia: 80 s-tów TORNADO (w tym 18 s-tów TORNADO ECR), 24 s-ty MiG-29, 6 s-tów KC-135FR, 1 s-t E-3A
Korpus Szybkiego Reagowania: DPanc, DPMan, DZ

TŁO TAKTYCZNE

PRZYCZYNY KONFLIKTU

- pogłębiająca się recesja gospodarcza i kryzys ekonomiczny w państwach Eusanii Środkowej;
- narastające napięcie oraz nieporozumienia w strefie przygranicznej „NORTHLANDU" i „EASTLANDU";
- zapowiedź zbrojnego rozwiązywania problemów mniejszości narodowych „EASTLANDU" zamieszkałych na terytorium „NORTHLANDU";
- ostrzelanie w dniu 24.09.br. samolotu rozpoznawczego sił rozjemczych przez PZR „NORTHLANDU" w rejonie m. Malbork;
- oskarżenia „EASTLANDU" o prowadzenie polityki niezgodnej z interesami politycznymi i gospodarczymi regionu;

TŁO TAKTYCZNE

CZAS

- 19.09 „NORTHLAND" wprowadza swoje wojska w rejon wyznaczonej strefy buforowej.

- 26.09 po zakończeniu mobilizacji swoich Sił Zbrojnych „NORTHLAND" rozpoczyna działania zbrojne przeciwko „EASTLANDOWI"

Załącznik 4

PYTANIA DLA PERSONELU

....

(Stopień) (Imię) (Nazwisko)

Zaznacz prawidłową odpowiedź:

1. **Zagadnienia dotyczące ogólnej doktryny prowadzenia taktycznych działań sił powietrznych w NATO zawarte są w regulaminie:**
   A. ATP – 42;
   B. ATP – 27;
   C. ATP – 33;
   D. ATP – 34.
2. **Dokument ATP-40 obejmuje zagadnienia dotyczące sił powietrznych oraz użycia taktycznych sił powietrznych w zakresie:**
   A. taktycznego wsparcia lotniczego operacji morskich (TASMO);
   B. ofensywnego wsparcia lotniczego i walki radioelektronicznej;
   C. doktryny i procedur kontroli przestrzeni powietrznej w czasie napięcia i wojny;
   D. doktryny i procedur kontroli powietrznej w czasie pokoju i wojny.
3. **SEAD – jest zakresem działania sił powietrznych ukierunkowanym na:**
   A. taktyczne wsparcie lotnicze sił lądowych;
   B. taktyczne wsparcie lotnicze operacji morskich;
   C. ofensywne wsparcie lotnicze sił GBAD;
   D. obezwładnianie naziemnych środków obrony powietrznej przeciwnika.

4. (C3 – COMMAND CONTROL and COMMUNICATIONS) dotyczy:

A. nadzoru i kontroli przestrzeni powietrznej;

B. rozkazów w zakresie działań taktycznych sił powietrznych;

C. dowodzenia, kierowania i łączności;

D. kontroli ruchu powietrznego.

5. (ROE – RULES OF ENGAGEMENT) dotyczą:

A. zasad tankowania w powietrzu (AAR – AIR – to – AIR REFUELLING);

B. zasad użycia środków walki;

C. zasad walki radioelektronicznej (EW – ELEKTRONIC WARFARE);

D. doktryny lotnictwa taktycznego.

6. (MNCs – MAJOR NATO COMMANDERS) to:

A. wyżsi dowódcy NATO;

B. dowodzenie , kierowanie i łączność;

C. dowodzenie i kontrola;

D. dowódcy i kontrolerzy sił powietrznych.

7. (BVR – BEYOND VISUAL RANGE) to:

A. dowodzenie na pełny zasięg;

B. zasięg poza wzrokowy;

C. kontrola i nadzór na pełny zasięg;

D. zasięg działania wyższych dowódców.

8. (ATOC – ALLIED TACTICAL OPERATIONS CENTRE) to:

A. połączone stanowisko dowodzenia szczebla taktycznego;

B. stanowisko dowodzenia sektora taktycznego;

C. kombinowane taktyczne stanowisko dowodzenia;

D. stanowisko dowodzenia działaniami połączonych taktycznych sił powietrznych.

9. (WEZ – WEAPON ENGAGEMENT ZONE) to:

A. strefa działania sił obrony;

B. strefa użycia uzbrojenia;

C. strefa kierowania przestrzenią powietrzną;

D. strefa zarządzania przestrzenią powietrzną.

10. Ofensywna walka z siłami powietrznymi przeciwnika (OCA – OFFENSIVE COUNTER AIR) to:

A. zdobycie częściowej przewagi w powietrzu w obszarze dowodzenia CAOC;

B. zdobycie całkowitej przewagi w powietrzu w obszarze dowodzenia CAOC;

C. izolacja rejonu działania po zdobyciu częściowej lub całkowitej przewagi w powietrzu;

D. działanie ukierunkowane na zniszczenie, rozbicie lub obezwładnienie powietrznej siły uderzeniowej przeciwnika.

11. Celem (OCA – OFFENSIVE COUNTER AIR) jest:

A. osiągnięcie możliwości przygotowania operacji lądowych;

B. utrzymanie zdolności do działań taktycznych;

C. uzyskanie i utrzymanie panowania w powietrzu;

D. podtrzymanie zdolności do przygotowania operacji powietrznych.

12. (AI – AIR INTERDICTION) to:

A. izolacja rejonu działań i dowodzenia;

B. częściowe panowanie w powietrzu;

C. izolacja rejonu działań;

D. czasowe panowanie w powietrzu.

13. (Fighter Sweep). Wymiatanie lotnictwa myśliwskiego jest:

A. defensywnym zabezpieczeniem rejonu działań bojowych;

B. defensywnym zadaniem izolacji rejonu działań bojowych;

C. ofensywnym zadaniem bojowym lotnictwa myśliwskiego;

D. ofensywnym zadaniem ubezpieczenia działań operacji lądowych.

14. (SAM – SURFACE to AIR MISSILE) to:

A. rakiety taktyczne konwencjonalne i jądrowe;

B. rakiety samosterujące;

C. pododdziały wojsk rakietowych;

D. pododdziały wojsk obrony przeciwlotniczej bliskiego zasięgu.

15. **Porozumienia standaryzacyjne, jako dokumenty przedstawiające wspólną filozofię NATO, są oznaczane:**
    A. AAP;
    B. ATP;
    C. STANAG;
    D. STEM.
16. **NATINADS – to skrót stosowany w publikacjach sojuszniczych dotyczący:**
    A. systemu obrony powietrznej Europy Centralnej;
    B. systemu obrony powietrznej Sił Powietrznych NATO;
    C. zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO;
    D. systemu obrony powietrznej NATO.
17. **CRC (CONTROL AND REPORTING CENTRE) TO:**
    A. Centrum planowania operacji obrony powietrznej;
    B. Centrum planowania operacji ofensywnych;
    C. Ośrodek powiadamiania i kierowania element składowy systemu dowodzenia i kierowania C2 oraz systemu wykrywania kontroli przestrzeni powietrznej;
    D. Centrum koordynacji i nadzoru.
18. **ACO – AIRSPACE CONTROL ORDER – to rozkaz dotyczący:**
    A. zorganizowania pokrycia określonego w nim obszaru odpowiedzialności;
    B. wykonania nakazanych misji przez lotnictwo;
    C. zarządzenia przestrzenią powietrzną za pomocą ujętych w nim środków i narzędzi;
    D. przemieszczenia lotnictwa w MEZ.
19. **(FLOT – FORWARD LINE of OWN TROOPS) jest:**
    A. linia rozgraniczenia wojsk własnych;
    B. rubież współdziałania wojsk własnych;
    C. linia styczności bojowej wojsk;
    D. rubież rozgraniczenia dowodzenia wojsk własnych.

20. (FIGHTER COVER) to:

A. zmiana pozycji myśliwców w szyku bojowym;

B. przechwycenie myśliwca;

C. naprowadzanie myśliwca;

D. osłona myśliwska.

Opisz co przedstawiają zdjęcia:

21.....

22.....

23.....

24.....

25.....

Załącznik 5

DOKUMENTY BOJOWE

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
03	**01**	**270600ZSEPT01**	**PO/CAOC**

FROM: **PO/CAOC**

TO: **WOC, SOC**

SUBJECT: **ATO 01**

EXER/TACEVAL 27 SEP/-//
MSGID/ATO/CAOC/PO/27/SEP/-/-//
AMPN/CLASSIFICATION: RESTRICTED/ICC ATO:01//
AKNLDG/YES/-//
TIMEFRAM/FROM:010400ZOCT2001 /TO:020359ZOCT2001/
AMPN/ATO HEADER/

THIS ATO IS ISSUED BY CAOC/PO IN SUPPORT OF EXERCISE TACEVAL 7 SQN,27 SEP 2001. VITAL INFORMATION IS CONTAINED IN THE SPINS. THEREFORE, ALL UNITS MUST READ THE SPINS IN THEIR ENTIRETY.

//
HEADING/ALLOTMENT//
RESASSET/UIC:PLF7000/ICAO:EPPW/012/OTHAC:SU22M4//
RESASSET/UIC:PLF3000/ICAO:EPLK/004/OTHAC:MIG21//
RESASSET/UIC:PLF21AB/ICAO:EPPW/ASSET:HQ//
NARR/

//
HEADING/TASKING//
TSKCNTRY/PLF//
SVCTASK/F//

AMPN/

((

TASKUNIT/PLF7000/ICAO:EPPW/7 SQN//

AMPN/

))

AMSNDAT/2PO1101/-/-/-/TAR/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER1/SIGHT//

ROUTE

/-/ICAO:EPPW/-

/-/NAME: WILCZOGÓRA (5228N01810E)/-

/-/NAME: ROZINOWO (5242N01858E)/-

/-/NAME: GRUDZIĄDZ (5329N01846E)/-

/010815Z/NAME: GRUDZIĄDZ - BRIDGE (TGT)/-

/-/NAME: ŻEPICZNA (5343N01801E)

/-/NAME: STEKLIN (5256N01900E)/-

/-/NAME: ROZINOWO (5242N01858E)/-

/-/NAME: WILCZOGÓRA (5228N01810E)/-

/-/ICAO:EPPW/-

/ /

RECCEDAT/PRI:1/TOT:010815ZOCT01/-/NLT:010835ZOCT01/-//

PTRCPLOT/LATS: (5329N01846E)/ID: GRUDZIĄDZ - BRIDGE/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL:40//

RECCEDAT/PRI:2/-/-/-/-//

PTRCPLOT/LATS: (5325N01826E)/ID: ŚWIECIE - BRIDGE/-//

APMN/DESTINATION TYPE: ADDITIONAL TARGET /-//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

RECCE EXREP TO WOC 21AFB/PO, OPS AND PLANS.

//

AMSNDAT/2PO1102/-/-/-/TAR/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER2/SIGHT//

ROUTE

/-/ICAO:EPPW/-

/-/NAME: WILCZOGÓRA (5228N01810E)/-

/-/NAME: ROZINOWO (5242N01858E)/-

/-/NAME: LISEWO (5318N01841E)/-

/-/NAME: NOWE (5338N01843E)/-

/010820Z/NAME: NOWE – ROAD JUNCTION (TGT)/-

/-/NAME: TUCHOLA (5336N01751E)

/-/NAME: LISEWO (5318N01841E)/-

/-/NAME: ROZINOWO (5242N01858E)/-

/-/NAME: WILCZOGÓRA (5228N01810E)/-

/-/ICAO:EPPW/-

/ /

RECCEDAT/PRI:1/TOT:010820ZOCT01/-/NLT:010840ZOCT01/-//

PTRCPLOT/LATS: (5338N01843E)/ID:NOWE - ROAD JUNCTION /-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL:50//

RECCEDAT/PRI:2/-/-/-/-//

PTRCPLOT/LATS: 5321N01826E/ID:CHEŁMNO- JUNCTION/-//

APMN/DESTINATION TYPE: ADDITIONAL TARGET /-//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

RECCE EXREP TO WOC 21AFB/PO, OPS AND PLANS.

//

AMSNDAT/2PO1201/-/-/-/TAR/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPZG//
AMPN/VERSION:ORIGINAL//
MSNACFT/4/OTHAC:SU22M4/GAMBLER1/SIGHT//
ROUTE
/-/ICAO:EPPW/-
/-/NAME: GORYSZEWO (5237N01801E)/-
/-/NAME: JASTROWIE (5326N01649E)/-
/011420Z/NAME: SĄPOLNO / AIRFIELD (TGT)/-
/-/NAME: PIENIĘŻNICA (5352N01657E)/-
/-/NAME: DALĘCINO (5345N01636E)/-
/-/NAME: NADARZYCE (5328N01630E)/-
/-/NAME: STRĄCZNO (5314N01623E)/-
/-/NAME: ŁOMNICA (5219N01558E)/-
/-/ICAO:EPZG/-
/ /
RECCEDAT/PRI:1/TOT:011420ZOCT01/-/NLT:011440ZOCT01/-//
PTRCPLOT/LATS: (5349N01720E)/ID: SĄPOLNO - AIRFIELD-//
APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL:40//
RECCEDAT/PRI:2/-/-/-/-//
PTRCPLOT/LATS: (5328N01630E)/ID:21CPL-17/-/1/
APMN/DESTINATION TYPE: ADDITIONAL TARGET /-//
NARR/ MISSION NOTES
TASKING NOTE:
FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN
TASKING NOTE:
SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.
TASKING NOTE:
1 – 21CPL – NADARZYCE, 17 –TARGET NR IN NADARZYCE
TASKING NOTE:
RECCE EXREP TO WOC 21AFB/PO, OPS AND PLANS.

//

AMSNDAT/2PO1202/-/-/-/TAR/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/4/OTHAC:SU22M4/GAMBLER2/SIGHT//

ROUTE

/-/ ICAO:EPPW /-

/-/NAME: GORYSZEWO (5237N01801E)/-

/-/NAME: JASTROWIE (5326N01649E)/-

/011425Z/NAME: CHOJNICE CRC(TGT)/-

/-/NAME: PIENIĘŻNICA (5352N01657E)/-

/-/NAME: DALĘCINO (5345N01636E)/-

/-/NAME: NADARZYCE (5328N01630E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5314N01623E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5219N01558E)/-

/-/NAME: ICAO:EPZG /-

/ /

RECCEDAT/PRI:1/TOT:011425ZOCT01/-/NLT:011445ZOCT01/-//

PTRCPLOT/LATS: (5342N01733E)/ID: CHOJNICE CRC/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL:40/50//

RECCEDAT/PRI:2/-/-/-/-//

PTRCPLOT/LATS: (5328N01630E)/ID:21CPL-21/-/1/

APMN/DESTINATION TYPE: ADDITIONAL TARGET /-//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

1 – 21CPL – NADARZYCE, 21– TARGET NR IN NADARZYCE

TASKING NOTE:

RECCE EXREP TO WOC 21AFB/PO, OPS AND PLANS.

//

AMSNDAT/2PO1203/-/-/-/TAR/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/4/OTHAC:SU22M4/GAMBLER3/SIGHT//

ROUTE

/-/ICAO:EPPW/-

/-/NAME: GORYSZEWO (5237N01801E)/-

/-/NAME: JASTROWIE (5326N01649E)/-

/011430Z/NAME: DEBRZNO / AIRFIELD TGT)/-

/-/NAME: PIENIĘŻNICA (5352N01657E)/-

/-/NAME: DALĘCINO (5345N01636E)/-

/-/NAME: NADARZYCE (5328N01630E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5314N01623E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5219N01558E)/-

/-/ICAO:EPZG/-

/ /

RECCEDAT/PRI:1/TOT:011430ZOCT01/-/NLT:011450ZOCT01/-//

PTRCPLOT/LATS: (5333N01714E)/ID: DEBRZNO - AIRFIELD/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL:40/60//

RECCEDAT/PRI:2/-/-/-/-//

PTRCPLOT/LATS: (5328N01630E)/ID:21CPL-22/-/1/

APMN/DESTINATION TYPE: ADDITIONAL TARGET /-//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

1 – 21CPL – NADARZYCE, 22 – TARGET NR IN NADARZYCE

TASKING NOTE:

RECCE EXREP TO WOC 21AFB/PO, OPS AND PLANS.

((

TSKCNTRY/PL//

//

TASKUNIT/PLF3000/ICAO:EPLK/3 SQN//

AMPN/

))

AMSNDAT/7PO1131/-/-/-/GAD/-/6H/DEPLOC:EPLK/ARRLOC:EPLK//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/010730ZOCT01/010830ZOCT01 /EPLK/-/-/-//

AMPN/DESTINATION TYPE:ON ALERT//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTES:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

STAY ON TASK UNTIL BINGO

AMSNDAT/7PO1132/-/-/-/GAD/-/6H/DEPLOC:EPLK/ARRLOC:EPLK//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/010830ZOCT01/010930ZOCT01 /EPLK/-/-/-//

AMPN/DESTINATION TYPE:ON ALERT//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

AMSNDAT/7PO1231/-/-/-/AD/-/-/DEPLOC:EPLK/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

ROUTE

/-/ICAO: EPLK/-

/-/NAME: JANOWIEC WLK (5245N01730E)/-

/-/ICAO: EPPW/-

AMSNLOC/011400ZOCT01/011430ZOCT01/FAOR1/0/-/LATM: / 5302N 01707E

/LATM: 5226N 01729E /LATM: 5226N 01805E /LATM: / 5301N 01745E /LATM:

/5302N 01707E //

AMPN/DESTINATION TYPE:FAOR1/FL:60//

CONTROL/CRC/WITKOWO/-/-/-//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

AMSNDAT/7PO1232/-/-/-/AD/-/-/DEPLOC:EPLK/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

ROUTE

/-/ICAO: EPLK/-

/-/NAME: JANOWIEC WLK (5245N01730E)/-

/-/ICAO: EPPW/-

AMSNLOC/011430ZOCT01/011500ZOCT01/FAOR1/0/-/LATM:/5302N 01707E

/LATM: 5226N 01729E /LATM: 5226N 01805E /LATM:/ 5301N 01745E

/LATM: /5302N 01707E //

AMPN/DESTINATION TYPE: FAOR1/FL:60//

CONTROL/CRC/WITKOWO/-/-/-//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

STAY ON TASK UNTIL BINGO

=

//

HEADING/ATO SPECIAL INSTRUCTIONS (SPINS)//

GENTEXT/GENERAL SPINS INFORMATION/

1. CAOC/PO (7SQN) FORCES WILL FLY IN TWO WAVES AT THE FOLLOWING TIMES:

A. AM WAVE: 0800Z-0930Z TAR

B. PM WAVE: 1400Z-1530Z TAR, ARRLOC: DOB

2. ANY CAOC 2 ALLOCATED UNITS NOT TASKED BY THIS ATO ARE RELEASED TO DO LOCAL TRAINING.

//

GENTEXT/COMMANDERS GUIDANCE/

//FORCE GOALS TO BE ACCOMPLISHED BY AIR FORCES/

IN THE EVENT OF AN AGGRESSION DIRECTED AGAINST SOUTHLAND ONE OF THE TASKS OF THE CONDUCTED DEFENCE OPERATION IS TO WEAKEN AND DEGRADE ENEMY'S ARMED FORCES CAPABILITIES BY EXECUTING ATTACKS ON THOSE STATIONARY AND MOBILE TARGETS WHICH POSE A DIRECT THREAT TO SOUTHLAND'S AND EASTLAND'S OPERATIONAL LAND UNITS AND AIR FORCES//
REDUCTION OF THE ENEMY'S GENERAL CAPABILITIES TO CONDUCT OPERATIONS//

//

/CAOC COMMANDER'S INTENT/PROJECT OFFICER/
/PROTECT AND COVER OWN FORCES AND LAND UNITS, AND FIGHT FOR ACHIEVING REGIONAL AIR SUPERIORITY WITHIN THE SCOPE OF THE ALLIANCE OPERATIONS//

/PRIORITIES//
/GENERAL//
OFFENSIVE COUNTER AIR (OCA) - 30%
AIR INTERDICTION (AI) - 10%

DEFENSIVE COUNTER AIR (DCA) - 40%
OFFENSIVE AIR SUPPORT (OAS) - 05%
SUPPORT - 15%

/AIR DEFENCE OPERATIONS PRIORITIES//

/OFFENSIVE OPERATIONS PRIORITIES//

(1) DURING THE FIGHT FOR ACHIEVING AIR SUPERIORITY **(OCA)**: DESTROY AIRBASES//

(2) WITHIN THE SCOPE OF AREA ISOLATION AND INTERDICTION OPERATIONS **(AI)**: DESTROY ENEMY'S APPROACHING OPERATIONAL RESERVES AT MARCH ROUTES//

(3) AS PART OF THE LAND UNITS SUPPORT OPERATIONS **(OAS)**: DESTROY OPERATIONAL – TACTICAL MISSILE LAUNCHING SITES//

(4) WITHIN THE SCOPE OF TACTICAL AIR RECONNAISSANCE OPERATIONS **(TAR)**: CONDUCT CURRENT RECONNAISSANCE OF CHANGES IN LAND UNITS LOCATION, OPERATIONAL – TACTICAL MISSILE LAUNCHING SITES ALTERATIONS, AND MONITOR THE RESULTS OF OWN AIR FORCES ATTACKS//

/DEFENSIVE OPERATIONS PRIORITIES//

(1) DEFEND OWN TERRITORY AGAINST ENEMY'S AIR RAIDS//

(2) PROVIDE PROTECTION AND COVER AGAINST RECONNAISSANCE AND AIR ATTACKS EXECUTED AGAINST LAND UNITS CONCENTRATIONS, AIR BASES, AND SIGNIFICANT ADMINISTRATIVE – MANAGEMENT AND COMMUNICATION FACILITIES//

(3) PROVIDE COVER ABOVE OWN TERRITORY TO ASSAULT GROUPS WHILE CONDUCTING OFFENSIVE OPERATIONS//

DURING THE TASK PLANNING AND TASK ASSIGNING PROCESS THE COMMANDER SHOULD TAKE INTO CONSIDERATION AIR CREWS' EXPERIENCE, THEIR PROFICIENCY, THE DEGREE OF FAMILIARITY WITH THE AIR SPACE, AND KNOWLEDGE OF PROCEDURES//

//

GENTEXT/C2 BATTLE MANAGEMENT PLAN/
COMMAND AND CONTROL WILL BE EXECUTED IAW CURRENT CAOC/PO PLANS AND DIRECTIVES, AS WELL AS COMM WOC 21AB FOR EXERCISE TACEVAL.

//

GENTEXT/RULES OF ENGAGEMENT (ROE)/

ROE AND TRAINING RULES IN ACCORDANCE WITH TACEVAL DOCUMENTS.

//

GENTEXT/PERSONNEL RECOVERY PROCEDURES/
SEARCH AND RESCUE

TO SECURE EXECUTION OF THE AIR SEARCH AND RESCUE TASKS USE THE FOLLOWING ASSETS:

- SAR AIR VEHICLES MAINTAINED IN PERMANENT SEARCH AND RESCUE DUTIES ABOVE GROUND IN ACCORDANCE WITH THE „2001 DUTIES PERFORMANCE PLAN IN THE AIR SEARCH AND RESCUE SYSTEM ABOVE THE REPUBLIC OF POLAND TERRITORY";
- THE REMAINING SAR FORCES AND ASSETS – ON GENERAL TERMS AS DEFINED IN THE REGULATIONS, INSTRUCTIONS, AND ORDERS RELATING TO THE FUNCTIONING OF THE AIR SEARCH AND RESCUE SYSTEM IN THE REPUBLIC OF POLAND;
- IN THE TERM FROM 01.10 TO 03.10.2001 DURING HRS FROM 07.00(A.M.) TILL 19.00 (P.M.) IN THE 7TH AND 31ST REGIMENTS

COMMAND POSTS' RESPONSIBILITY ZONES GROUND SEARCH GROUPS WILL BE MAINTAINED IN THE 2ND CATEGORY READINESS STATE.

GENTEXT /COMMUNICATION PLAN/

A. PLAN IFF:

IFF IDENTIFIER CAN BE USED IN ACCORDANCE WITH ACO

B. COMMUNICATION AND COMMAND PLAN

1) WIRING COMMUNICATION:

- COMMUNICATION MAINTAINED BASED ON PAADF'S STATIONARY, WIRING TELEPHONE AND FACSIMILE COMMUNICATION SYSTEM;

2) AIR RADIO COMMUNICATION:

- MAINTAIN THE AIR RADIO COMMUNICATION ON SQUADRONS' CHANNEL 4 FREQUENCIES OR ON THE RESERVE CHANNEL 5 (QUARTZ 295, FREQUENCY 124,500 MHZ);
- AIR CREWS EXECUTING FLIGHTS ON ORDERED AIR ROUTES ESTABLISH COMMUNICATION WITH THE AIR TRAFFIC CONTROL AUTHORITIES WHO ARE RESPONSIBLE FOR CONTROLLING THE HIGH AIR SPACE LEVEL, AND MAINTAIN COMMUNICATION ADEQUATELY ON CHANNEL'S 6 FREQUENCY WITH THE WARSAW AIR TRAFFIC CONTROL AUTHORITIES CONTROLLING THE HIGH AIR SPACE LEVEL (QUARTZ 457, FREQUENCY 138,000 MHZ), AND MAINTAIN COMMUNICATION WITH THE POZNAŃ AIR TRAFFIC CONTROL AUTHORITIES CONTROLLING THE HIGH AIR SPACE LEVEL ON CHANNEL 7 (QUARTZ 469, FREQUENCY 139,000 MHZ), OR USE THE RESERVE CHANNEL 5 (QUARTZ 295, FREQUENCY 124,500 MHZ);
- AIRCREWS EXECUTING FLIGHTS ON ORDERED ROUTES ESTABLISH COMMUNICATION WITH THE AIR TRAFFIC CONTROL AUTHORITIES WHO ARE RESPONSIBLE FOR CONTROLLING THE LOW AIR SPACE LEVEL, AND MAINTAIN COMMUNICATION ADEQUATELY ON

CHANNEL'S 5 FREQUENCY (QUARTZ 295, FREQUENCY 124,500 MHZ);

- MAINTAIN COMMAND COMMUNICATION AND FIGHTER AIRCRAFT HOMING GUIDANCE COMMUNICATION ON SQUADRONS' COMMAND AND HOMING GUIDANCE CHANNELS;
- MAINTAIN COMMAND COMMUNICATION AND FIGHTER AIRCRAFT HOMING GUIDANCE COMMUNICATION WITH THE REGIMENT'S COMMAND POST ON CHANNEL 8 (QUARTZ 358, FREQUENCY 129,750 MHZ);
- MAINTAIN COMMUNICATION DURING ACTIVITIES CONDUCTED ABOVE THE NADARZYCE MILITARY RANGE (MILITARY FIELD TRAINING CENTRE) – CRYPTONYM „PATENT" – ON CHANNEL'S 13 FREQUENCIES (QUARTZ 301, FREQUENCY 125,000 MHZ), OR USE THE RESERVE CHANNEL 18 (QUARTZ 376, FREQUENCY 131,250 MHZ);
- MAINTAIN COMMUNICATION INTENDED FOR THE USE OF AIR RESCUE SERVICES ON CHANNEL 19 (QUARTZ 361, FREQUENCY 130,000 MHZ), OR USE THE RESERVE CHANNEL 5 (QUARTZ 295, FREQUENCY 124,500 MHZ);
- USE OTHER FREQUENCIES, COMMAND POST AND AIRFIELD CRYPTONYMS, PILOTS' IDENTIFICATION CODES (ID), AND OTHER ESSENTIAL DATA IN ACCORDANCE WITH "ARMED FORCES AIR RADIO COMMUNICATION ORGANISATION IN THE REPUBLIC OF POLAND", DOCUMENT ISSUED IN 1999;

3) FLIGHT SECURITY AND SUPPORT:

- RADIO NAVIGATIONAL COVER DURING FLIGHTS AND TASKS EXECUTION ORGANISED IN ACCORDANCE WITH „LIST NO 88. AIRFIELD – NAVIGATION DATA COLLECTION REGARDING AIR FORCES BASE AIRFIELDS" – FLIGHT SIGNATURE 2695I87;
- FLIGHT SECURITY AND SUPPORT ORGANISED IN ACCORDANCE WITH "RULES OF FLIGHT SECURITY AND SUPPORT ORGANISATION AMONG THE REPUBLIC OF POLAND AIR FORCES" – FLIGHT

SIGNATURE 2777/88, AND „AIR FORCES FLIGHTS GROUND ELECTRONIC SUPPORT INSTRUCTION" (INEZL-91) – PAADF SIGNATURE 34/91.

GENTEXT/ELECTRONIC WARFARE PLAN/

USE MUTUAL COVER IN THE FORMATION. ADJUST WORKING FREQUENCY RANGE DEPENDENT ON THE GROUP'S TACTICAL ASSIGNMENT. ASO-2W AMMUNITION LOADING, KDS ACCORDING TO SQUADRON'S COMMANDER DECISION, AND AFTER ACCEPTANCE RECEIPT FROM THE PROJECT OFFICER (PO)//

//

GENTEXT/ANTIAIR WARFARE INSTRUCTIONS/

AD ANNEX/

B1/AD CONDUCT/

AIM

/ ENSURE ACTIVITY 7SQN

TAR

G1/SCRAMBLE/

IAW WITH SATO CAOC/PO / 01OCT01

G2/ACALERT/

UNIT BASE AC-NAME

PLF3000 ŁASK MIG 21

UNIT ALERTNR AC ROLE STATUS TOT-NLT PCL NOTES

PLF3000 7PO1131 02 GAD 6H 010730-010830Z BA 1,2

PLF3000 7PO1132 02 GAD 6H 010830-010930Z BA 1,2

NOTES/

1.FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

2.STAY ON TASK UNTIL BINGO

G2/ACPREPLAN/

UNIT BASE AC-NAME

PLF3000 ŁASK MIG21

UNIT	MSNNR	AC	TOT-NLT	SCL	FAOR	NOTES
PLF3000	7PO1231	02	01400-011430Z	BA	FAOR1	1,2
PLF3000	7PO1232	02	01430-011500Z	BA	FAOR1	1,2

NOTES/

1.FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

2.STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

GENTEXT/ADDITIONAL INSTRUCTIONS/

/OWN/ CORRECT WORKING MODE IV RESPONDENT OR VISUAL IDENTIFICATION//

/WEAPONS USE CRITERIA//

/WEAPONS USE OUTSIDE THE FAOR AREA IS PERMITTED ONLY IN THE CASE OF VISUAL IDENTIFICATION//

/COMMUNICATION PROCEDURES APPLICATION AS AGREED//

//

GENTEXT/ADDITIONAL SPECIAL INSTRUCTIONS/

ADVERSE WEATHER CONDITIONS PROCEDURES:

IN THE EVENT OF ADVERSE WEATHER CONDITIONS, AND THUS RESULTING DIFFICULTIES IN EXECUTING AIR TASKS THE UNITS PARTICIPATING IN THE TACTICAL EVALUATION WILL BE NOTIFIED BY CAOC / PROJECT OFFICER ABOUT CHANGES TAKING PLACE IN TASKS EXECUTION. THESE UNITS CAN ALSO DIRECTLY CONTACT THE TACTICAL EVALUATION PROJECT OFFICER.

IN ORDER TO FIND OUT WHAT ARE THE AIR SPACE LIMITATIONS AND RESTRICTIONS PERSONNEL SHOULD READ ACO#1

//

GENTEXT/AIRSPACE CONTROL INFORMATION/

//

GENTEXT/AIRSPACE CONTROL INFORMATION/

EXECUTE AIR TASKS IN ACCORDANCE WITH ACO#1.

//

RMKS/ATO FOOTER/

END OF ATO.

//

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
10	**02**	**010600ZOCT01**	**CAOC/PO**

FROM: CAOC/PROJECT OFFICER

TO: WOC, SOC

SUBJECT: ATO 2

EXER/TACEVAL 01OCT01/-//
MSGID/ATO/CAOC/PO /01OCT01/-/-//
AMPN/CLASIFICATION:RESTRICTED/ICC ATO:02//
AKNLDG/YES/-//
TIMEFRAM/FROM:020400ZOCT01 /TO:030359ZOCT01/
AMPN/ATO HEADER/

THIS ATO IS ISSUED BY CAOC/PO IN SUPPORT OF EXERCISE TACEVAL 7 SQN,01 OCT 2001. VITAL INFORMATION IS CONTAINED IN THE SPINS. THEREFORE,ALL UNITS MUST READ THE SPINS IN THEIR ENTIRETY.

//
HEADING/ALLOTMENT//
RESASSET/UIC:PLF7000/ICAO:EPZG/012/OTHAC:SU22M4//
RESASSET/UIC:PLF3000/ICAO:EPPW/004/OTHAC:MIG21//
RESASSET/UIC:PLF21AFB/ICAO:EPPW/ASSET:HQ//
NARR/

//
HEADING/TASKING//
TSKCNTRY/PLF//
SVCTASK/F//
AMPN/

((((((

RECCE EXREP TO WOC 21AB/PO, OPS AND PLANS.

AMSNDAT/2PO2102/-/-/-/TAR/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION: ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER1/SIGHT//

ROUTE

/-/ICAO:EPZG/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/NAME: CHODZIEŻ (5259N01657E)/-

/-/NAME: WYRZYSK (5309N01716E)/-

/-/NAME: PIENIĘŻNICA (5352N01700E)/-

/020625ZOCT01/NAME: DALĘCINO (5345N01637E)/- (TGT)/-

/-/NAME: NADARZYCE (5328N01627E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/ICAO:EPZG/-

/ /

RECCEDAT/PRI:1/TOT:020625ZOCT01/-/NLT:020645ZOCT01/-//

PTRCPLOT/LATS: (5345N01637E)/ID: DALĘCINO – JUNCTION/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL:50//

RECCEDAT/PRI:2/-/-/-/-//

PTRCPLOT/LATS: 5328N01623E/ID:21CPL - 24/-//

APMN/DESTINATION TYPE: ADDITIONAL TARGET /-//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

21CPL – NADARZYCE, 24 – TARGET NR IN NADARZYCE

TASKING NOTE:

RECCE EXREP TO WOC 21AFB/PO, OPS AND PLANS.

==========

=

//

AMSNDAT/2PO2202/-/PO2201/-/OCA/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION:ORIGINAL/COMAO:1/PACKAGE:2PO2201//

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER2/SIGHT//

ROUTE

/-/ICAO:EPZG/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/021003Z/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: ŻEPICZNA(5343N01801E)/-

/-/NAME: JASTROWIE (5325N01650E)/-

/021015Z/NAME: NADARZYCE (5328N01627E): 21CPL – 18 (TGT)

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/ICAO:EPZG/-

/ /

PGKCMD/PO2201/PLF7000/2PO2201/GAMBLER2//

GTGTLOC/P/TOT:021015ZOCT01/NLT:021035ZOCT01/NADARZYCE/ID:21CPL

-18/-/-

/DMPI:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET/FL:40/OBJECTIVE: NEUTRALISE//

NARR/ MISSION NOTES

//

AMSNDAT/2PO1201/-/PO2201/MC/OCA/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION:ORIGINAL/COMAO:1/PACKAGE:2PO2201//

MSNACFT/6/OTHAC:SU22M4/GAMBLER1/BA//

ROUTE

/-/ICAO:EPZG/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/021003Z/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: ŻEPICZNA(5343N01801E)/-

/-/NAME: JASTROWIE (5325N01650E)/-

/021015Z/NAME: NADARZYCE (5328N01627E): 21CPL – 18 (TGT)

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/ICAO:EPZG/-

/ /

9PKGDAT

/ PKGID/UNIT /MSNNO /PMSN /NO /ACTYPE /ACSIGN

/PO2201/PLF7000/2PO2202 /OCA /2 /SU22M4 /GAMBLER1

/PO2201/PLF3000/7PO2231 /SWEEP /2 /MIG21 /ARROW1

/PO2201/PLF3000/7PO2232 /SWEEP /2 /MIG21 /ARROW2

//

GTGTLOC/P/TOT:021015ZOCT01/NLT:021035ZOCT01/NADARZYCE/ID:21CPL

-22/-

/AIRFIELD/DMPI:-/-/-/-/6/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET/OBJECTIVE: DESTROY//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

COMAO COMMANDER MAY INTRODUCE CORRECTIVE MEASURES IN THE ROUTE COURSE AS WELL AS MAY SET A NEW TRP.

CHANGES OUGHT TO BE TRANSFERRED TO ALL THE INTERESTED AND TAKE INTO ACCOUNT THE POSSIBILITY TO IMPLEMENT CORRECTIVE

MEASURES SO AS TO ENABLE THE MISSION EXECUTION IN DUE TIME / IN THE ORDERED TIME.

==========

=

//

AMSNDAT/2PO2301/-/-/-/AI/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER1/SCL//

ROUTE

/-/ICAO:EPZG/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/021515Z/NAME: NADARZYCE (5328N01627E) 21CPL – 12 (TGT)/-

/-/NAME: DALĘCINO (5345N01637E)/-

/-/NAME: PIENIĘŻNICA (5352N01700E)/-

/-/NAME: DEBRZNO (5332N01715E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/ICAO:EPZG/-

//

GTGTLOC/P/TOT:021515ZOCT01/NLT:021520ZOCT01/NADARZYCE/ID:21CPL -12/-/-

/DMPIS:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET/FL-40/OBJECTIVE:DESTROY//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

CPL – POLIGON NADARZYCE, 12 – TARGET NR IN NADARZYCE

//

AMSNDAT/2PO2302/-/-/-/AI/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER2/SCL//

ROUTE

/-/ICAO:EPZG/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/021520ZOCT01/NAME: NADARZYCE (5328N01627E) 21CPL – 13 (TGT)/-

/-/NAME: DALĘCINO (5345N01637E)/-

/-/NAME: PIENIĘŻNICA (5352N01700E)/-

/-/NAME: DEBRZNO (5332N01715E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/NAME: ICAO:EPZG/-

/ /

GTGTLOC/P/TOT:021520ZOCT01/NLT:021525OCT01/NADARZYCE/ID:21CPL-13/-/-

/DMPI:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET/FL-50/OBJECTIVE:DESTROY//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

CPL – NADARZYCE, 13 – TARGET NR IN NADARZYCE

//

AMSNDAT/2PO2303/-/-/-/AI/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER3/SCL//

ROUTE

/-/ICAO:EPZG/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/021525ZOCT01/NAME: NADARZYCE (5328N01627E) 21CPL – 14 (TGT)/-

/-/NAME: DALĘCINO (5345N01637E)/-

/-/NAME: PIENIĘŻNICA (5352N01700E)/-

/-/NAME: DEBRZNO (5332N01715E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/ICAO:EPZG/-

/ /

GTGTLOC/P/TOT:021525ZOCT01/NLT:021530ZOCT01/NADARZYCE/

/ID:21CPL-14/-/-

/DMPIS:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET/FL-60/OBJECTIVE:DESTROY//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

CPL – NADARZYCE, 14 – TARGET NR IN NADARZYCE

//

AMSNDAT/2PO2304/-/-/-/AI/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPZG//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER4/SCL//

ROUTE

/-/ICAO:EPZG/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/021530ZOCT01/NAME: NADARZYCE (5328N01627E) 21CPL – 15 (TGT)/-

/-/NAME: DALĘCINO (5345N01637E)/-

/-/NAME: PIENIĘŻNICA (5352N01700E)/-

/-/NAME: DEBRZNO (5332N01715E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN (5307N1616E)/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/ICAO:EPZG/-

/ /

GTGTLOC/P/TOT:021530ZOCT01/NLT:021535ZOCT01/NADARZYCE/

/ID:21CPL-15/-/-

/DMPIS:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET/FL-70/OBJECTIVE:NEUTRALIZE//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

SEVERAL AAA SYSTEMS AT EACH POSITION.

TASKING NOTE:

CPL – NADARZYCE, 15 – TARGET NR IN NADARZYCE

((

TSKCNTRY/PL//

//

TASKUNIT/PLF3000/EPPW/3 SQN//

AMPN/

))

AMSNDAT/7PO2131/-/-/-/COMAO:1/-/6H/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/021000ZOCT01/021030ZOCT01/EPPW/-/-/-//

AMPN/DESTINATION TYPE:TO3//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

AMSNDAT/7PO2132/-/-/-COMAO:1/-/6H/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/021000ZOCT01/021030ZOCT01/EPPW/-/-/-//

AMPN/DESTINATION TYPE:TO3//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

AMSNDAT/7PO2231/-/-/-/AD/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/021500ZOCT01/021530ZOCT01/FAOR1/0/-/

/LATM: / 5302N 01707E

/LATM: 5226N 01729E /LATM: 5226N 01805E /LATM: / 5301N 01745E

/LATM: /5302N 01707E //

AMPN/DESTINATION TYPE:FAOR1//

CONTROLA/CRC/SEDAN/-/-/-//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

AMSNDAT/7PO2232/-/-/-/AD/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/021530ZOCT01/021600ZOCT01/FAOR1/0/-/

/LATM: / 5302N 01707E

/LATM: 5226N 01729E /LATM: 5226N 01805E /LATM: / 5301N 01745E

/LATM: /5302N 01707E //

AMPN/DESTINATION TYPE:FAOR1//

CONTROLA/CRC/SEDAN/-/-/-//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

=

//

HEADING/ATO SPECIAL INSTRUCTIONS (SPINS)//

GENTEXT/GENERAL SPINS INFORMATION/

1. CAOC/PO (7SQN) FORCES WILL FLY IN THREE WAVES AT THE FOLLOWING TIMES:

A. AM WAVE: 6000Z-7000Z TAR

B. AM WAVE: 0950Z-1055Z OCA/ COMAO

C. PM WAVE: 1450Z-1610Z AI

2. ANY CAOC 2 ALLOCATED UNITS NOT TASKED BY THIS ATO ARE RELEASED TO DO LOCAL TRAINING.

/GENTEXT/COMMANDERS GUIDANCE/

FORCE GOALS TO BE ACCOMPLISHED BY AIR FORCES

NO CHANGES, SEE ATO1

//

/CAOC COMMANDER'S INTENT/PROJECT OFFICER/

NO CHANGES, SEE ATO1

/AIR DEFENCE OPERATIONS PRIORITIES//

NO CHANGES, SEE ATO1

/DEFENSIVE OPERATIONS PRIORITIES//

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/C2 BATTLE MANAGEMENT PLAN/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/RULES OF ENGAGEMENT (ROE)/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/PERSONNEL RECOVERY PROCEDURES/

SEARCH AND RESCUE

NO CHANGES, SEE ATO1

GENTEXT /COMMUNICATION PLAN/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/ELECTRONIC WARFARE PLAN/

NO CHANGES, SEE ATO1

GENTEXT/COMPOSITE AIR OPERATIONS (COMAO) PLAN/

COMAO COMMANDER //

A. TO ACHIEVE MAIN GOALS AND ACHIEVE MAXIMUM EFFECTS RELATED TO ASSAULT FORCES PROTECTION AS WELL AS TO CO-ORDINATE THE AIR ATTACKS, ONE CENTRAL ASSAULT DETACHMENT HAS BEEN FORMED.

B. DETACHMENT COMMANDER; GAMBLER 1 IS IN CHARGE OF COMMANDING ALL MISSIONS.

OPERATION CANCELLATION INSTRUCTION.

IN CASE IF IT IS IMPOSSIBLE TO APPLY ALL AVAILABLE AIRCRAFT, THE COMMANDER WILL INDEPENDENTLY / AUTONOMOUSLY REARRANGE THE DETACHMENT IN SUCH A WAY SO AS TO ACHIEVE THE PLANNED GOALS.

THE ORDER SENDER / TRANSMITTER MAY (IF THE CIRCUMSTANCES REQUIRE SUCH ACTION) CANCEL THE TASK IN ANY TIME.

THE RADIO SIGNAL TO CANCEL THE IN FLIGHT TASK - GLADIATOR

COMAO 1 SUMMARY/

MISSION/PKGID /L/MSNTYP/UNITID /ICAO/NO/ACTYPE /CALLSIGN

2PO2201/2PO2201/L/OCA /PLF7000/EPZG/6/ SU22M4 /GAMBLER1

2PO2202/2PO2201/-/OCA /PLF7000/EPZG/2/ SU22M4 /GAMBLER2

7PO2131/2PO2201/-/SWEEP /PLF3000/EPPW/2/ MIG21 /ARROW1

7PO2132/2PO2201/-/SWEEP /PLF3000/EPPW/2/ MIG21 /ARROW2

MISSION /PKGID /L/TRP/TOTRP /NLTRP /INGRESS /EGRESS

2PO2201 /2PO2201 /-/T03/021003Z/021240 /T03 /CT103

2PO2202 /2PO2201 /-/T03/021003Z/021240 /T03 /CT103

7PO2131 /2PO2201 /-/T03/021003Z/021230 /T03 /CT103

7PO2132 /2PO2201 /-/T03/021003Z/021235 /T03 /CT103

MISSION /PKGID /L/TGT-DMPI /TOT /NLT

2PO2201 /2PO2201 /L/21CPL 18,20 /021015Z/021035Z

2PO2202 /2PO2201 /-/21CPL 2 /021015Z/021035Z

7PO2131 /2PO2201 /-/21CPL /021015Z/021035Z

7PO2132 /2PO2201 /-/21CPL /021015Z/021035Z

COMAO 1 ANNEX REMARKS/

OBJECTIVE

1. NEUTRALISE OUTER COALITION AIRFIELD.

2. NEUTRALISE GBAD AT AIRFIELD DURING ATTACK WINDOQW.

PRIORITIES

1. OPERATING SURFACES.

2. AC IN THE OPEN.

//

GENTEXT/ADDITIONAL INSTRUCTIONS/

NO CHANGES, SEE ATO1

/WEAPONS USE CRITERIA//

NO CHANGES, SEE ATO1

/COMMUNICATION PROCEDURES APPLICATION AS AGREED//

//

GENTEXT/ADDITIONAL SPECIAL INSTRUCTIONS/

ADVERSE WEATHER CONDITIONS PROCEDURES:

NO CHANGES, SEE ATO1

IN ORDER TO FIND OUT WHAT ARE THE AIR SPACE LIMITATIONS AND RESTRICTIONS PERSONNEL SHOULD READ ACO#1

//

GENTEXT/AIRSPACE CONTROL INFORMATION/

EXECUTE AIR TASKS IN ACCORDANCE WITH ACO 2.

//

RMKS/ATO FOOTER/

END OF ATO.//

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
17	**03**	**020600ZOCT01**	**CAOC/PO**

FROM: CAOC/PROJECT OFFICER

TO: WOC, SOC

SUBJECT: ATO 3

EXER/TACEVAL 02OCT/-//
MSGID/ATO/CAOC/PO /02OCT/-/-//
AMPN/CLASIFICATION:NATO RESTRICTED/ICC ATO:03//
AKNLDG/YES/-//
TIMEFRAM/FROM:030400ZOCT01 /TO:040359ZOCT01/
AMPN/ATO HEADER/

THIS ATO IS ISSUED BY CAOC/PO IN SUPPORT OF EXERCISE TACEVAL 7 SQN,02 OCT 2001. VITAL INFORMATION IS CONTAINED IN THE SPINS. THEREFORE,ALL UNITS MUST READ THE SPINS IN THEIR ENTIRETY.

//
HEADING/ALLOTMENT//
RESASSET/UIC:PLF7000/ICAO:EPZG/012/OTHAC:SU22M4//
RESASSET/UIC:PLF3000/ICAO:EPPW/004/OTHAC:MIG21//
RESASSET/UIC:PLF21AB/ICAO:EPPW/ASSET:HQ//
NARR/

//
HEADING/TASKING//
TSKCNTRY/PLF//
SVCTASK/F//
AMPN/

((

TASKUNIT/PLF7000/EPZG/7 SQN//

AMPN/

))

AMSNDAT/2PO31301/-/-/-/OCA/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL/ /

MSNACFT/4/OTHAC:SU22M4/GAMBLER1/SCL/-//

ROUTE

/-/ICAO:EPZG/-

/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-

/-/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-

/-/NAME: MIELĘCIN(5307N01616E)/-

/-/NAME: STRĄCZNO(5315N01623E)

/030620ZOCT01/NAME: 21CPL – 18,20 (TGT)/-

/-/NAME: JASTROWIE (5326N01649E)/-

/-/NAME: ŻNIN(5251N01745E)/-

/-/NAME: JANIKOWO (5244N01807E)/-

/-/NAME: STRZELONO (5238N01810E)/-

/-/ICAO:EPPW/-

/ /

GTGTLOC/P/TOT:030620ZOCT01/-/NLT:030640ZOCT01/NADARZYCE/

ID:21CPL – 18,22/-/

/DMPI:-/-/-/-/4/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL-40/OBJEKTIVE:NEUTRALIZE//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

21CPL – NADARZYCE, 18,20 – TARGET NR IN NADARZYCE

//

AMSNDAT/2PO31302/-/-/-/OCA/-/-/DEPLOC:EPZG/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL/ /

MSNACFT/8/OTHAC:SU22M4/GAMBLER2/SCL/-//
ROUTE
/-/ICAO:EPZG/-
/-/NAME: ŁOMNICA (5218N01558E)/-
/-/NAME: MIAŁY (5248N01610E)/-
/-/NAME: MIELĘCIN(5307N01616E)/-
/-/NAME: STRĄCZNO(5315N01623E)
/030630ZOCT01/NAME: 21CPL – 18,20 (TGT)/-
/-/NAME: JASTROWIE (5326N01649E)/-
/-/NAME: ŻNIN(5251N01745E)/-
/-/NAME: JANIKOWO (5244N01807E)/-
/-/NAME: STRZELONO (5238N01810E)/-
/-/ICAO:EPPW/-
/ /
GTGTLOC/P/TOT:030630ZOCT01/-/NLT: 030640ZOCT01/NADARZYCE/
ID:21CPL – 22/-
/DMPI:-/-/-/-/8/-//
APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL-50/OBJEKTIVE:NEUTRALIZE//
NARR/ MISSION NOTES
TASKING NOTE:
FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN
TASKING NOTE:
21CPL – NADARZYCE, 22 – TARGET NR IN NADARZYCE
==========
=
//
AMSNDAT/2PO3201/-/-/-/AI/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//
AMPN/VERSION:ORIGINAL/ /
MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER1/SCL/-//
ROUTE
/-/ICAO:EPPW/-
/-/NAME: CIĄŻEŃ (5212N01749E)/-

/-/NAME: WIEWIERZ (5137N01644E)/ -

/-/NAME: PSZCZEW(5229N01547E)/-

/-/ NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)

/031115Z/NAME: NADARZYCE 21CPL – 11 (TGT)/-

/-/NAME:JASTROWIE (5326N01649E)/-

/-/NAME:ŻNIN(5251N01745E)/-

/-/NAME:JANIKOWO(5244N01807E)/-

/-/NAME:STRZELNO(5238N01810E)/-

/-/ICAO:EPPW/-

/ /

GTGTLOC/P/TOT:031115ZOCT01/-/NLT: 031120ZOCT01/NADARZYCE/

ID:21CPL – 11/-

/DMPI:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL-40/OBJEKTIVE:NEUTRALIZE//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

21CPL – NADARZYCE, 11 – TARGET NR IN NADARZYCE

//

AMSNDAT/2PO3202/-/-/-/AI/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL/ /

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER2/SCL/-//

ROUTE

/-/ICAO:EPPW/-

/-/NAME: CIĄŻEŃ (5212N01749E)/-

/-/NAME: WIEWIERZ (5137N01644E)/ -

/-/NAME: PSZCZEW(5229N01547E)/-

/-/ NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)

/031120Z/NAME: NADARZYCE 21CPL – 11 (TGT)/-

/-/NAME:JASTROWIE (5326N01649E)/-

/-/NAME:ŻNIN(5251N01745E)/-

/-/NAME:JANIKOWO(5244N01807E)/-

/-/NAME:STRZELNO(5238N01810E)/-

/-/ICAO:EPPW/-

/ /

GTGTLOC/P/TOT:031120ZOCT01/-/NLT: 031125ZOCT01/NADARZYCE/

ID:21CPL – 11A/-/

/DMPI:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL-50/OBJEKTIVE:NEUTRALIZE//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

21CPL –NADARZYCE, 11A – TARGET NR IN NADARZYCE

//

AMSNDAT/2PO3203/-/-/-/AI/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL/ /

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER3/SCL/-//

ROUTE

/-/ICAO:EPPW/-

/-/NAME: CIĄŻEŃ (5212N01749E)/-

/-/NAME: WIEWIERZ (5137N01644E)/ -

/-/NAME: PSZCZEW(5229N01547E)/-

/-/ NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)

/031125Z/NAME: NADARZYCE 21CPL – 11 (TGT)/-

/-/NAME:JASTROWIE (5326N01649E)/-

/-/NAME:ŻNIN(5251N01745E)/-

/-/NAME:JANIKOWO(5244N01807E)/-

/-/NAME:STRZELNO(5238N01810E)/-

/-/ICAO:EPPW/-

/ /

GTGTLOC/P/TOT:031125ZOCT01/-/NLT: 031130ZOCT01/NADARZYCE/

ID:21CPL – 8/-/

/DMPI:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL-60/OBJEKTIVE:NEUTRALIZE//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

21CPL – NADARZYCE, 8– TARGET NR IN NADARZYCE

//

AMSNDAT/2PO3204/-/-/-/AI/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL/ /

MSNACFT/2/OTHAC:SU22M4/GAMBLER4/SCL/-//

ROUTE

/-/ICAO:EPPW/-

/-/NAME: CIĄŻEŃ (5212N01749E)/-

/-/NAME: WIEWIERZ (5137N01644E)/ -

/-/NAME: PSZCZEW(5229N01547E)/-

/-/ NAME: STRĄCZNO (5315N01623E)

/031130Z/NAME: NADARZYCE 21CPL – 11 (TGT)/-

/-/NAME:JASTROWIE (5326N01649E)/-

/-/NAME:ŻNIN(5251N01745E)/-

/-/NAME:JANIKOWO(5244N01807E)/-

/-/NAME:STRZELNO(5238N01810E)/-

/-/ICAO:EPPW/-

/ /

GTGTLOC/P/TOT:031130ZOCT01/-/NLT: 031135ZOCT01/NADARZYCE/

ID:21CPL – 7/-/

/DMPI:-/-/-/-/2/-//

APMN/DESTINATION TYPE: TARGET /FL-70/OBJEKTIVE:NEUTRALIZE//

NARR/ MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

21CPL – NADARZYCE, 7– TARGET NR IN NADARZYCE

((

TSKCNTRY/PL//

//

TASKUNIT/PLF3000/POWI/3 SQN//

AMPN/

))

//

AMSNDAT/7PO3131/-/-/-/AD/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/030600ZOCT01/030630ZOCT01/FAOR1/0/-/LATM: / 5302N 01707E

/LATM: 5226N 01729E /LATM: 5226N 01805E /LATM: / 5301N 01745E

/LATM: /5302N 01707E //

AMPN/DESTINATION TYPE:FAOR1//

CONTROLA/CRC/SEDAN/-/-/-//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

AMSNDAT/7PO3132/-/-/-/AD/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPPW//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/030630ZOCT01/030700ZOCT01/FAOR1/0/-/LATM: / 5302N 01707E

/LATM: 5226N 01729E /LATM: 5226N 01805E /LATM: / 5301N 01745E

/LATM: /5302N 01707E //

AMPN/DESTINATION TYPE:FAOR1//

CONTROLA/CRC/SEDAN/-/-/-//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

AMSNDAT/7PO3231/-/-/-/AD/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPLK//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/031055ZOCT01/031135ZOCT01/FAOR1/0/-/LATM: / 5302N 01707E

/LATM: 5226N 01729E /LATM: 5226N 01805E /LATM: / 5301N 01745E

/LATM: /5302N 01707E //

AMPN/DESTINATION TYPE:FAOR1//

CONTROLA/CRC/SEDAN/-/-/-//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

AMSNDAT/7PO3232/-/-/-/AD/-/-/DEPLOC:EPPW/ARRLOC:EPLK//

AMPN/VERSION:ORIGINAL//

MSNACFT/2/OTHAC:MIG21/-/SCL/-//

AMSNLOC/031140ZOCT01/031220ZOCT01/FAOR1/0/-/LATM: / 5302N 01707E

/LATM: 5226N 01729E /LATM: 5226N 01805E /LATM: / 5301N 01745E

/LATM: /5302N 01707E //

AMPN/DESTINATION TYPE:FAOR1//

CONTROLA/CRC/SEDAN/-/-/-//

NARR/MISSION NOTES

TASKING NOTE:

FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

TASKING NOTE:

STAY ON TASK UNTIL BINGO

=

//

HEADING/ATO SPECIAL INSTRUCTIONS (SPINS)//

GENTEXT/GENERAL SPINS INFORMATION/

1. CAOC/PO (7SQN) FORCES WILL FLY IN TWO WAVES AT THE FOLLOWING TIMES:

A. AM WAVE: 0800Z-0930Z TAR

B. PM WAVE: 1400Z-1530Z TAR, ARRLOC: DOB

2. ANY CAOC 2 ALLOCATED UNITS NOT TASKED BY THIS ATO ARE RELEASED TO

DO LOCAL TRAINING.

//

GENTEXT/COMMANDERS GUIDANCE/

NO CHANGES, SEE ATO1

/GENTEXT/COMMANDERS GUIDANCE/

FORCE GOALS TO BE ACCOMPLISHED BY AIR FORCES

NO CHANGES, SEE ATO1

//

/CAOC COMMANDER'S INTENT/PROJECT OFFICER/

NO CHANGES, SEE ATO1

/AIR DEFENCE OPERATIONS PRIORITIES//

NO CHANGES, SEE ATO1

/DEFENSIVE OPERATIONS PRIORITIES//

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/C2 BATTLE MANAGEMENT PLAN/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/RULES OF ENGAGEMENT (ROE)/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/PERSONNEL RECOVERY PROCEDURES/

SEARCH AND RESCUE

NO CHANGES, SEE ATO1

GENTEXT /COMMUNICATION PLAN/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/ELECTRONIC WARFARE PLAN/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/ANTIAIR WARFARE INSTRUCTIONS/

AD ANNEX/

B1/AD CONDUCT/

AIM

/ ENSURE ACTIVITY 7SQN

G1/SCRAMBLE/

IAW WITH SATO CAOC/PO / 02OCT2001

G2/ACPREPLAN/

UNIT BASE AC-NAME

PLF 3000 ŁASK MIG 21

UNIT	MSNNR	AC	TOT - NLT	SCL	FAOR	NOTES
PLF3000	7PO3131	02	030600Z-030630Z	BA	FAOR1	1,2
PLF3000	7PO3132	02	030630Z-030700Z	BA	FAOR1	1,2
PLF3000	7PO3231	02	031055Z-031135Z	BA	FAOR1	1,2
PLF3000	7PO3232	02	031140Z-031225Z	BA	FAOR1	1,2

NOTES/

1.FREQUENCIES, SEE SPINS COMMUNICATION PLAN

2.STAY ON TASK UNTIL BINGO

//

GENTEXT/ADDITIONAL INSTRUCTIONS/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/ADDITIONAL SPECIAL INSTRUCTIONS/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

GENTEXT/AIRSPACE CONTROL INFORMATION/

NO CHANGES, SEE ATO1

//

RMKS/ATO FOOTER/

END OF ATO.

//

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
04	**01**	**270600ZSEPT01**	**PO/CAOC**

FROM: **PO/CAOC**

TO: **WOC, SOC**

SUBJECT: ACO 1 /AIRSPACE CONTROL ORDER NR 1

SECURITY CLEARANCE: RESTRICTED/EXERCISE//

VALID: FROM 01OCT01

SECTION A: AIR ROUTES (AR)//

SECTION B: TRANSIT CORRIDORS (TC)//

SECTION C: TRAVERSE LEVELS (TL)//

SECTION D: LOW LEVEL TRANSIT ROUTES (LLTR)//

SECTION E: SPECIAL CORRIDORS (SC)//

SECTION F: BASE DEFENCE ZONES (BDZ)//

SECTION G: RESTRICTED OPERATIONS ZONES (ROZ)//

SECTION H: WEAPONS FREE ZONES (WFZ)//

SECTION I: HIGH DENSITY AIRSPACE CONTROL ZONES (HIDACZ)//

SECTION J: SAFE LANES (SL) //

SECTION K: CO-ORDINATION LEVEL (CL)//

SECTION L: MARITIME ACMS (ACMS)//

SECTION M: IFF SWITCH-OFF LINE//

SECTION N: IFF SWITCH-ON LINE//

SECTION O: REAR BOUNDARY OF FORWARD AREA (RBFA)//

SECTION P: REMARKS//

SECTION A /AIR ROUTES//

FLIGHTS WITHIN CIVIL AIR ROUTES STRUCTURE ARE FORBIDDEN, IF CLEARANCE IS OBTAINED FLIGHTS CAN BE FLOWN ONLY ACCORDING TO ICAO RULES.

AR/101/AIR ROUTE – B-7//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH/15km/

SIGNIFICANT POINT /KARTUZY (54°17'59,05"N 018°12'28,78"E) – GRUDA (53°31'18,53"N 018°46'49,88"E) – LODZ (51°48'00,42"N 019°39'22,13"E) – JEDOW (50°38'50,35"N 020°15'04,34"E) – LENOV (49°20'11"N 021°00'37"E)//

AR/102/AIR ROUTE – B-20//

VERTICAL LIMITS /2000m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /SUBI (52°22'47,48"N 014°35'08,17"E) - DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E) – GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) – MRAVO (53°52'31,75"N 021°19'25,67"E) - SUWALKI (54°04'05,83"N 22°53'48,45"E)//

AR/103/AIR ROUTE – B-41//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /BAVOK (50°00'10"N 018°11'43"E) – BANET (50°21'59"N 018°55'45"E) – KATOWICE (50°28'26,67"N 019°09'01,21"E) - JEDOW (50°38'50,35"N 020°15'04,34"E) – DIBED (49°53'18"N 023°03'30"E)//

AR/104/AIR ROUTE – B-45//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /GOSOT (54°48'43''N 014°51'20''E) – CHOCIWEL (53°28'31,09''N 015°19'58,94''E) – DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E)- CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – TREBNI (51°18'29,38''N 017°06'51,51''E) – EKTIL (50°00'50"N 017°59'54"E)//

AR/105/AIR ROUTE – B-56//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH SZEROKOŚĆ/15km/

SIGNIFICANT POINT /LOBSU (53°37'08"N 014°19'13"E) – CHOCIWEL (53°28'31,09"N 015°19'58,94"E) – TREBLO (54°12'38,02"N 017°04'23,82"E) – KARTUZY (54°17'59,05"N 018°12'28,78"E) – KMIECIN (54°12'04,69"N 019°08'42,25"E) – GOMED (54°26'52"N 019°39'15"E)//

AR/106/AIR ROUTE – B-61//

VERTICAL LIMITS /2000m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /SUDOL (52°59'33''N 014°14'42''E) – DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E) - ZABOROWEK (52°15'32,91"N 020°39'25,55"E)//

AR/107/AIR ROUTE – B-63//

VERTICAL LIMITS /2000m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) - ZABOROWEK (52°15'32,91"N 020°39'25,55"E)//

AR/108/AIR ROUTE – B-65//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /LARMA (55°16'28"N 016°30'07"E) – DOXON (55°26'55"N 018°10'02"E)//

AR/109/AIR ROUTE – G-9//

VERTICAL LIMITS /50m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) – CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – LODZ (51°48'00,42''N 019°39'22,13''E) – ZABOROWEK (52°15'32,91"N 020°39'25,55"E) - SUWALKI (54°04'05,83"N 22°53'48,45"E)//

AR/110/AIR ROUTE –G-87//

VERTICAL LIMITS /2900m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /CHOCIWEL (53°28'31,09"N 015°19'58,94"E) – BODLA (53°16'33"N 014°24'36"E)//

AR/111/AIR ROUTE – H-6//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /TREBNI (51°18'29,38''N 017°06'51,51''E) – PRASK (51°02'00"N 018°31'30"E)//

AR/112/AIR ROUTE – H-73//

VERTICAL LIMITS /4400m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /KMIECIN (54°12'04,69"N 019°08'42,25"E) – GRUDA (53°31'18,53"N 018°46'49,88"E)//

AR/113/AIR ROUTE – H-87//

VERTICAL LIMITS /2900m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /GOVEN (52°03'30''N 014°45'20''E) – KELOD (52°14'02''N 015°53'00''E)//

AR/114/AIR ROUTE – H-91//

VERTICAL LIMITS /2900m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /GILAS (52°37'54''N 014°31'33''E) - DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E)//

AR/115/AIR ROUTE – H-95//

VERTICAL LIMITS /1650m – 7450m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) – BYDGOSZCZ (53°06'11,13"N 018°03'11,08"E)//

AR/116/AIR ROUTE – H-96//

VERTICAL LIMITS /1650m – 7450m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /RODAK (53°13'07"N 019°15'13"E) - BYDGOSZCZ (53°06'11,13"N 018°03'11,08"E) – GILBO (53°07'29"N 017°04'16"E)//

AR/117/AIR ROUTE – R-11//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /FRYDLANT(50°54'10''N 015°01'55''E) – TREBNI (51°18'29,38''N 017°06'51,51''E) – LODZ (51°48'00,42''N 019°39'22,13''E) – SIEDLCE (52°09'19,35"N 022°12'02,85"E) – SUWALKI (54°04'05,83"N 22°53'48,45"E) – VABER (54°11'40"N 023°24'25"E)//

AR/118/AIR ROUTE – R-23//

VERTICAL LIMITS /1650m –5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /REDFI (54°54'55"N 015°08'39"E) – DARLOWO (54°24'36,73"N 016°23'17,11"E) - GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) – LININ (51°55'58,39"N 021°09'30,70"E) – JEDOW - (50°38'50,35"N 020°15'04,34"E) - JABLONKA (49°28'58,45"N 019°40'42,98"E)//

AR/119/AIR ROUTE - R-231//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /DARLOWO (54°24'36,73"N 016°23'17,11"E) – TREBLO (54°12'38,02"N 017°04'23,82"E)//

AR/120/AIR ROUTE – R-232//

VERTICAL LIMITS /2000m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) – TREBNI (51°18'29,38''N 017°06'51,51''E) – JABLONKA (49°28'58,45"N 019°40'42,98"E)//

AR/121/AIR ROUTE – R-233//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /KARTUZY (54°17'59,05"N 018°12'28,78"E) – PENOR (55°38'27"N 017°09'37"E)//

AR/122/AIR ROUTE – R-236//

VERTICAL LIMITS /2000m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – BALOS (50°16'32"N 019°39'30"E) – LENOV (49°20'11"N 021°00'37"E)//

AR/123/AIR ROUTE – R-240//

VERTICAL LIMITS /3800m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /LININ (51°55'58,39"N 021°09'30,70"E) – DIBED (49°53'18"N 023°03'30"E)//

AR/124/AIR ROUTE – W-700//

VERTICAL LIMITS /1650m – 5950m STD/

WIDTH /15km/

SIGNIFICANT POINT /KATOWICE (50°28'26,67"N 019°09'01,21"E) – VEBEX (50°21'48"N 018°28'36"E)//

AR /125/AIR ROUTE – L-616//

VERTICAL LIMITS /7450m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E) - MEDOK (51°36'15"N 016°39'37"E) – MISKA (51°11'09"N 016°56'04"E) - DESEN (50°16'12''N 017°31'01''E)//

AR /126/AIR ROUTE – L-617//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //ZABREH (49°55'51"N 018°03'09"E) – REGLI (50°01'49"N 017°59'44"E) - CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) - TOXAR (54°24'05''N 015°13'58''E) – KOLOB (54°49'31"N 14°56'01"E)//

AR /127/AIR ROUTE – L-618//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //LENOV (49°20'11"N 021°00'37"E) - JEDOW - (50°38'50,35"N 020°15'04,34"E) - LODZ (51°48'00,42''N 019°39'22,13''E) - GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) - KMIECIN (54°12'04,69"N 019°08'42,25"E)//

AR /128/AIR ROUTE – L-619//

VERTICAL LIMITS /7450m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) - JABLONKA (49°28'58,45"N 019°40'42,98"E)//

AR /129/AIR ROUTE – L-621//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //REDFI (54°54'55"N 015°08'39"E) – DARLOWO (54°24'36,73"N 016°23'17,11"E) - GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) – LININ (51°55'58,39"N 021°09'30,70"E) - DIBED (49°53'18"N 023°03'30"E)//

AR /130/AIR ROUTE – L-623//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E) CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) - BESTO (51°43'48''N 017°23'56''E) – PRASK (51°02'00"N 018°31'30"E) - LENOV (49°20'11"N 021°00'37"E)//

AR /131/AIR ROUTE – L-727//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //PENOR (55°38'27"N 017°09'37"E) - KOSEL (55°02'18''N 017°38'26''E) - KARTUZY (54°17'59,05"N 018°12'28,78"E) – GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E)//

AR /132/AIR ROUTE – L-730//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //LOBSU (53°37'08"N 014°19'13"E) – CHOCIWEL (53°28'31,09"N 015°19'58,94"E) – TREBLO (54°12'38,02"N 017°04'23,82"E) –

KARTUZY (54°17'59,05"N 018°12'28,78"E) – KMIECIN (54°12'04,69"N 019°08'42,25"E)//

AR /133/AIR ROUTE – L-786//

VERTICAL LIMITS /7450m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) - AMTEK (50°00'12"N 017°57'25"E) ZABREH (49°55'51"N 018°03'09"E)//

AR /134/AIR ROUTE – L-980//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) – KELOD (52°14'02''N 015°53'00''E) - CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – INDIG (51°59'48"N 018°00'00"E)- LODZ (51°48'00,42''N 019°39'22,13''E) – OMAVA (51°23'02"N 021°41'17"E) - USTIL (50°50'00"N 24°06'00"E)//

AR /135/AIR ROUTE – L-981//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – BADNO (51°45'00"N 017°40'42"E)- MAKOV (51°08'57''N 019°06'43''E) – JEDOW (50°38'50,35"N 020°15'04,34"E) – DIBED (49°53'18"N 023°03'30"E)//

AR /136/AIR ROUTE – L-996//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //GOSOT (54°48'43''N 014°51'20''E) – TILAV (54°24'59"N 015°00'00"E) - DIRSO (54°18'39''N 015°02'17''E) – CHOCIWEL (53°28'31,09''N 015°19'58,94''E) - DODAN (53°21'10''N 015°25'38''E) – DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E)//

AR /137/AIR ROUTE – L-999//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //JABLONKA (49°28'58,45''N 019°40'42,98''E) – TOSPO (52°00'59"N 023°39'53"E)//

AR /138/AIR ROUTE – M-857//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //PODAN (49°24'40''N 021°26'13''E) – SIEDLCE (52°09'19,35"N 022°12'02,85"E) - BULEP (52°46'15"N 022°25'04"E) – SUWALKI (54°04'05,83"N 22°53'48,45"E) - VIZAN (54°21'32"N 022°59'58"E)//

AR /139/AIR ROUTE – M-863//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) - BARNU (52°11'12''N 018°00'00''E) - GORTI (52°13'26"N 019°05'37"E) - ZABOROWEK (52°15'32,91"N 020°39'25,55"E) - RUDKA (52°51'05"N 023°55'19"E)//

AR /140/AIR ROUTE – M-977//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //SUWALKI (54°04'05,83"N 22°53'48,45"E) - DIBED (49°53'18"N 023°03'30"E)//

AR /141/AIR ROUTE – M-984//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/
SIGNIFICANT POINT //TUSIN (49°50'51"N 018°34'22"E) - IBEKA (50°01'40"N 018°56'30"E) - JEDOW - (50°38'50,35"N 020°15'04,34"E) TOSPO (52°00'59"N 023°39'53"E)//

AR /142/AIR ROUTE – M-990//
VERTICAL LIMITS /7450m – 8700m STD/
WIDTH /18,5km/
SIGNIFICANT POINT //LININ (51°55'58,39"N 021°09'30,70"E) - USTIL (50°50'00"N 24°06'00"E)//

AR /143/AIR ROUTE – M-994//
VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/
WIDTH /18,5km/
SIGNIFICANT POINT //GILAS (52°37'54''N 014°31'33''E) - DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E) - KMIECIN (54°12'04,69"N 019°08'42,25"E) GOMED (54°26'52''N 019°39'15''E)//

AR /144/AIR ROUTE – N-858//
VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/
WIDTH /18,5km/
SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48"N 014°35'08,17"E) - DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E) – GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) – SUWALKI (54°04'05,83"N 22°53'48,45"E) - VABER (54°11'40"N 023°24'25"E)//

AR /145/AIR ROUTE – N-869//
VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/
WIDTH /18,5km/
SIGNIFICANT POINT //LAGAR (50°47'43"N 015°22'02"E) - LODZ (51°48'00,42''N 019°39'22,13''E) – SIEDLCE (52°09'19,35"N 022°12'02,85"E) - RUDKA (52°51'05"N 023°55'19"E)//

AR /146/AIR ROUTE – N-871//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //UVSOV (50°47'11"N 015°17'36"E) - TREBNI (51°18'29,38''N 017°06'51,51''E) – LODZ (51°48'00,42''N 019°39'22,13''E) - LEGIO (52°25'36"N 020°51'17"E) – SUWALKI (54°04'05,83''N 022°53'48,45''E//

AR /147/AIR ROUTE – T-700//

VERTICAL LIMITS /6250m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //CZEMPIN (52°03'50,21"N 016°43'37,68"E) - DODEK (52°23'25''N 019°40'18''E)//

AR /148/AIR ROUTE – T-701//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //GOVEN (52°03'30"N 014°45'20"E) - KELOD (52°14'02''N 015°53'00''E)//

AR /149/AIR ROUTE – T-702//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH //18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //GRUDA (53°31'18,53"N 018°46'49,88"E) - SODUL (52°59'33''N 014°14'42''E)//

AR /150/AIR ROUTE – T-703//

VERTICAL LIMITS /7450m – 8700m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //MEDOK(51°36'15"N 016°39'37"E) - GAGRO (51°19'51"N 017°13'29"E) - LENOV (49°20'11''N 021°00'37''E)//

AR /151/AIR ROUTE – T-705//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5km/

SIGNIFICANT POINT //CHOCIWEL (53°28'31,09"N 015°19'58,94"E) - BODLA (53°16'33''N 014°24'36''E)//

AR /152/AIR ROUTE – T-710//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48"N 014°35'08,17"E) - TREBNI (51°18'29,38''N 017°06'51,51''E) – VEBEX (50°21'48''N 018°28'36''E) - KEKUS (50°17'06"N 018°35'09"E) – JABLONKA (49°28'58,45''N 019°40'42,98''E//

AR /153/AIR ROUTE – T-706//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //DARLOWO (54°24'36,73''N 016°23'17,11"E) - TREBLO (54°12'38,02''N 017°04'23,82''E)//

AR /154/AIR ROUTE – N-983//

VERTICAL LIMITS /5950m – 8700m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //REDFI (54°54'55"N 015°08'39"E) - GORTI (52°13'26''N 019°05'37''E) – LODZ (51°48'00,42''N 019°39'22,13''E) - DIBED (49°53'18"N 023°03'30"E)//

AR /155/AIR ROUTE – P-733//

VERTICAL LIMITS /7400m – 8700m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //IVMAN (54°38'16"N 019°21'20"E) - KMIECIN (54°12'04,69''N 019°08'42,25''E) – CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) - MARAM (51°00'44"N 015°10'41"E)//

AR /156/AIR ROUTE – P-861//

VERTICAL LIMITS /8400m – 8700m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //RANOK (54°54'46"N 018°57'30"E) - KARTUZY (54°17'59,05''N 018°12'28,78''E) – DEKUT (53°06'58''N 017°02'07''E) - GUDIN (51°54'49"N 015°55'07"E) – RUTAN (50°59'35''N 015°06'34''E//

AR /157/AIR ROUTE – UL-727//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //LOBSU (55°38'27"N 017°09'37"E) - KARTUZY (54°17'59,05''N 018°12'28,78''E) – GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E)//

AR /158/AIR ROUTE – UL-621//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //REDFI (54°54'55"N 015°08'39"E) - BABIK (54°41'06''N 015°43'09''E) – DARLOWO (54°24'36,73''N 016°23'17,11''E) - GRUDA (53°31'18,53"N 018°46'49,88"E) – LININ (51°55'58,39''N 021°09'30,70''E)//

AR /159/AIR ROUTE – UL-617//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //REGLI (50°01'49''N 017°59'44''E) – GAGRO (51°19'51''N 017°13'29''E) - CZEMPIN (52°07'50,21"N 016°43'37,68"E) – KALIT (53°17'31''N 015°59'03''E) – TOXAR (54°24'05''N 015°13'58''E)//

AR /160/AIR ROUTE – UL-996//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //TILAV (54°24'59''N 015°00'00''E) – CHOCIWEL (53°28'31,09''N 015°19'58,94''E) – DENKO (52°49'00,66"N 015°49'56,97"E)//

AR /161/AIR ROUTE – UL-616//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E) – MEDOK (51°36'15''N 016°39'37''E) – MISKA (51°11'09"N 016°56'04"E) DESEN (50°16'12"N 017°31'01"E)//

AR /162/AIR ROUTE – UL-618//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //LENOV (49°20'11''N 021°00'37''E) – JEDOV (50°38'50,35''N 020°15'04,34''E) – LODZ (51°48'00,42"N 019°39'22,13"E) – VAVEK (52°41'24''N 019°12'46''E) – GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) – KMIECIN (54°12'04,69"N 019°08'42,25"E//

AR /163/AIR ROUTE – UL-867//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) – AMTEK (50°00'12''N 017°57'25''E) – ZABREH (49°55'51"N 018°03'09"E)//

AR /164/AIR ROUTE – UL-619//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) – JABLONKA (49°28'58,45''N 019°40'42,98''E)//

AR /165/AIR ROUTE – UT-710//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) – TREBNI (51°18'29,38''N 017°06'51,51''E) – VEBEX (50°21'48"N 018°28'36"E) – KEKUS (50°17'06"N 018°35'09"E) - JABLONKA (49°28'58,45''N 019°40'42,98''E)//

AR /166/AIR ROUTE – UL-980//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) – CZEMPIN (50°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – LODZ (51°48'00,42"N 019°39'22,13"E) – USTIL (50°50'00"N 024°06'00"E)//

AR /167/AIR ROUTE – UN-983//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //REDFI (54°54'55''N 015°08'39''E) – GORTI (52°13'26''N 019°05'37''E) – LODZ (51°48'00,42"N 019°39'22,13"E) //

AR /168/AIR ROUTE – UN-858//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //SUBI (52°22'47,48''N 014°35'08,17''E) – DENKO (52°49'00,66''N 015°49'56,97''E) – GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) – SUWALKI (54°04'05,83"N 022°53'48,45"E)//

AR /169/AIR ROUTE – UT-704//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //SITNO (53°44'16''N 014°17'24''E) – GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E)//

AR /170/AIR ROUTE – UT-705//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //CHOCIWEL (53°428'31,09''N 015°19'58,94''E) – BODLA (53°16'33''N 014°24'36''E)//

AR /171/AIR ROUTE – UL-730//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //LOBSU (53°37'08''N 014°19'13''E) – CHOCIWEL (53°428'31,09''N 015°19'58,94''E) – KARTUZY (54°417'59,05''N 018°12'28,78''E) – KMIECIN (54°12'04,69''N 019°08'42,25''E)//

AR /172/AIR ROUTE – UT-702//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //GRUDA (53°31'18,53''N 018°46'49,88''E) – SODUL (52°59'33"N 014°14'42"E)//

AR /173/AIR ROUTE – UP-851//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //MOTKA (52°06'58''N 023°33'07''E) – SIEDLCE (52°09'19,35''N 022°12'02,85''E) – DODEK (52°23'25''N 019°40'18''E) – DENKO (52°49'00,66"N 015°49'56,97"E) - SODUL (52°59'33"N 014°14'42"E)//

AR /174/AIR ROUTE – UT-700//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //CZEMPIN (50°07'50,21''N 016°43'37,68''E) -DODEK (52°23'25''N 019°40'18''E)//

AR /175/AIR ROUTE – UT-701//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //GOVEN (52°03'30''N 014°45'20''E) – KELOD (52°14'02''N 015°53'00''E)//

AR /176/AIR ROUTE – UM-994//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //DENKO (52°49'00,66"N 015°49'56,97"E) - KMIECIN (54°12'04,69''N 019°08'42,25''E) – GOMED (54°26'52''N 019°39'15''E)//

AR /177/AIR ROUTE – UA-483//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //CZEMPIN (50°07'50,21''N 016°43'37,68''E) –KORUP (51°34'59''N 014°44'17''E)//

AR /178/AIR ROUTE – UM-863//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //CZEMPIN (50°07'50,21''N 016°43'37,68''E) –GORTI (52°13'26''N 019°53'37''E) – RUDKA (52°51'05''N 023°55'19''E)//

AR /179/AIR ROUTE – UP-861//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //RANOK (54°54'46''N 018°57'30''E) – KARTUZY (54°17'59,05''N 018°12'28,78''E) – DODEK (52°23'25''N 019°40'18''E) – RUTAN (50°59'35"N 015°06'34"E) – FRYDLANT (50°54'10"N 015°01'55"E)//

AR /180/AIR ROUTE – UP-733//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //IVMAN (54°38'16''N 019°21'20''E) – KMIECIN (54°12'04,69''N 019°08'42,25''E) – CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – MARAM (51°00'44''N 015°10'41''E) – FRYDLANT (50°54'10"N 015°01'55"E)//

AR /181/AIR ROUTE – UN-869//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT /LAGAR (50°47'43''N 015°22'02''E) – LODZ (51°48'00,42"N 019°39'22,13"E) - SIEDLCE (52°09'19,35''N 022°12'02,85''E) - RUDKA (52°51'05''N 023°55'19''E//

AR /182/AIR ROUTE – UN-871//

VERTICA AIR ROUTE L LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT /FRYDLANT (50°54'10"N 015°01'55"E – UVSOV (50°57'11''N 015°17'36''E) – TREBNI (51°18'29,38''N 017°06'51,51''E) - LODZ (51°48'00,42"N 019°39'22,13"E) – SUWALKI (54°04'05,83''N 022°53'48,45''E)//

AR /183/AIR ROUTE – UL-623//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //DENKO (52°49'00,66"N 015°49'56,97"E) –CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – LENOV (49°20'11''N 021°00'37''E)//

AR /184/AIR ROUTE – UL-981//

VERTICAL LIMITS /8700m – 14050m STD/

WIDTH /18,5 km/

SIGNIFICANT POINT //CZEMPIN (52°07'50,21''N 016°43'37,68''E) – BADNO (51°45'00''N 017°40'42''E) – JEDOV (50°38'50,35''N 020°15'04,34''E) –DIBED (49°053'18''N 023°03'30''E)//

SECTION B /TRANSIT CORRIDORS// TACEVAL ROUTES

TRANSIT CORRIDOR N0 1 / MRT – 51*:

POWIDZ (H–1200m) – WILCZOGÓRA(5228N01810E) - ROZINOWO (5242N01858E) - GRUDZIĄDZ (5329N01846E) - ŻEPICZNA (5343N01801E) – STEKLIN (5256N01900E) - ROZINOWO (5242N01858E) - WILCZOGÓRA (5230N01807E) – POWIDZ. Time frame: 10.00 - 10.55, (Local time)

TRANSIT CORRIDOR N0 2 / MRT – 52*:

POWIDZ (H – 1500m) - WILCZOGÓRA (5228N01810E) - ROZINOWO (5242N01858E)– LISEWO (5318N01841E) - NOWE (5338N01843) – TUCHOLA (5336N01751E) - LISEWO (5318N01841E) - ROZINOWO (5242N01858E) - WILCZOGÓRA (5230N01807E) – POWIDZ. Time frame: 10. 10 – 11.00, (Local time)

TRANSIT CORRIDOR N0 3 / MRT – 53*:

POWIDZ (H - 1200m) - GORYSZEWO (5237N01801E) – JASTROWIE (5326N01649E) -

SĄPOLNO / LOTNISKO (5349N01720E) – PIENIĘŻNICA (5352N 01657E) – DALĘCINO (5345N01636E) - NADARZYCE (5328N01630E) - STRĄCZNO (5314N01623E) – ŁOMNICA (5219N01558E) – BABIMOST. Time frame: 16.00 – 16.50, (Local time)

TRANSIT CORRIDOR N0 4 / MRT – 54*:

POWIDZ, (H-1200m) - GORYSZEWO (5237N01801E) - **Caution!, from the city:** JASTROWIE (5326N01649E) H – 1500m - CHOJNICE (5342N01733E) – PIENIĘŻNICA (5352N01657E) -DALĘCINO (5345N01636E) - NADARZYCE (5328N01630E) - STRĄCZNO (5314N01623E) – ŁOMNICA (5219N01558E) – BABIMOST. Time frame: 16.10 – 17.00, (Local Time)

TRANSIT CORRIDOR N0 5 / MRT – 55*:

POWIDZ, H - 1200m - GORYSZEWO (5237N01801E) - **Caution!, from the city:** JASTROWIE (5326N01649E) H- 1850m - DEBRZNO / LOTNISKO (5333N01714E) - PIENIĘŻNICA (5352N01657E) - DALĘCINO (5345N01636E)- NADARZYCE (5328N01630E) -STRĄCZNO (5314N01623E) – ŁOMNICA (5219N01558E) – BABIMOST. Time frame: 16.20- 17.10. (Local time)

TRANSIT CORRIDOR N0 6-7 / MRT – 56*:

ŁASK, 1850m – JANOWIEC WLK (5245N01730E) – POWIDZ. Time frame: 15.50 - 17.10. (Local time)

* REMARK – for flight planning purposes it is necessary to use abbreviation MTR – and following number – for example: MTR – 51.

SEKCJA C: TRAVERSE LEVELS (TL) - NIL

SECTION D/ LOW LEVEL TRANSIT ROUTES – (VICTORY STRIKE EX)

PNTS // 53°36.052'N 015°28.907'E - 53°11.114'N 016°41.252'E//
LLTR /101/
ALT/ 150 m – 700 m/
WIDH/10 km/

PNTS //53°30.917'N 015°57.219'E - 54°01.546'N 016°52.656'E//
LLTR /102/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //53°59.420'N 016°46.163'E - 53°27.017'N 017°38.832'E//
LLTR /103/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS // 53°30.071'N 017°35.173'E - 52°48.183'N 017°08.476'E//
LLTR /104/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS // 52°52.477'N 017°07.356'E - 52°36.343'N 018°16.504'E//
LLTR /105/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS // 52°42.108'N 018°18.415'E - 51°57.183'N 018°18.448'E//
LLTR /106/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //52°44.544'N 017°21.726'E - 51°59.665'N 017°21.726'E//
LLTR /107/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //52°09.044'N 018°25.501'E - 51°54.445'N 017°16.650'E//
LLTR /108/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //51°54.384'N 017°27.724'E - 52°12.648'N 016°21.180'E//

LLTR / 109/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //51°32.046'N 017°04.225'E - 52°13.051'N 016°34.693'E//
LLTR /110/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //52°05.968'N 016°43.889'E - 52°48.637'N 015°47.331'E//
LLTR /111/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //51°55.777'N 017°25.879'E - 51°42.505'N 015°59.889'E//
LLTR /112/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //51°54.608'N 015°06.231'E - 52°53.582'N 015°23.271'E//
LLTR /113/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/
PNTS //52°28.990'N 016°10.798'E - 52°24.732'N 015°14.076'E//
LLTR /114/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //52°43.070'N 015°20.437'E - 52°43.081'N 016°17.917'E//
LLTR /115/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //52°46.121'N 015°56.000'E - 52°52.410'N 017°09.432'E//
LLTR /116/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //53°34.212'N 015°34.708'E - 52°50.116'N 015°20.503'E//
LLTR /117/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //52°47.391'N 015°46.969'E - 53°07.931'N 016°33.803'E//
LLTR /118/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //52°50.138'N 016°25.860'E - 53°30.151'N 016°59.841'E//
LLTR /119/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //53°05.282'N 016°37.231'E - 53°49.153'N 016°21.543'E//
LLTR /120/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //53°21.597'N 017°23.670'E - . 53°50.322'N 016°37.099'E//
LLTR /121/
ALT /150m-750m)
WIDTH/10 km/

PNTS //52°16.679'N 016°30.771'E - 51°37.389'N 015°55.538'E//

LLTR /122/

ALT /150m-750m)

WIDTH/10 km/

PNTS //51°38.926'N 016°06.283'E - 52°01.425'N 015°03.496'E//

LLTR /123/

ALT /150m-750m)

WIDTH/10 km/

SECTION E/ SPECIAL CORRIDORS/ - NIL

SECTION F/ BASE DEFENCE ZONES/

BDZ NUMBER	POINT NUMBER	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
BDZ 1	01	Circle of 24 km radius centred on point: 52°22'46"N 17°51'14"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 2	02	Circle of 24 km radius centred on point: 52°08'18,66"N 15°47'54,80"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 3	03	Circle of 24 km radius centred on point: 51°13'18,49"N 22°23'40,40"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 4	04	Circle of 24 km	1:500 000	AGL	24 500 m STD

		radius centred on point: 52°19' 56"N 16°58'06"E			
BDZ 5	05	Circle of 24 km radius centred on point: 51°06'09,73"N 16°53'08,53"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD

SECTION G /FIGHTER ENGAGEMENT ZONES/ (FEZ)

FEZ NO	POINTS NO	CO-ORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
FEZ 1 EA-51*	01	52°45'N 16°59'E	1:500 000	H-1850m	H-5200 m
	02	52°34'N 17°00'E			
	03	52°26'N 17°29'E			
	04	52°22'N 18°11'E			
	05	52°38'N 18°10'E			
	01	52°45'N 16°59'E			
FEZ 2 EA-52*	01	52°39'N 16°05'E	1:500 000	H-3050m	H- 6100m
	02	52°36'N 15°53'E			
	03	52°22'N 15°52'E			
	04	52°18'N 16°24'E			
	05	52°38'N 16°26'E			
	01	52°39'N 16°05'E			

* REMARK – for flight planning purposes it is necessary to use abbreviation EA – and following number – for example: EA – 51.

SECTION G /RESTRICTED OPERATION ZONES (ROZ)/

ROZ NUMBER	POINT NUMBER	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
ROZ 1	01	(53°07'15''N 017°32'10''E)	1:500 000	GND	2600 m STD
	02	(52°57'24''N 017°33'21''E)			
	03	(52°58'03''N 018°29'39''E)			
	04	(53°18'02''N 018°27'10''E)			
	05	(53°19'37''N 018°17'45''E)			
	01	(53°07'15''N 017°32'10''E)			
ROZ 2	01	(55°02'20''N 017°30'25''E)	1:500 000	550m STD	5950m STD
	02	(55°02'00''N 017°58'04''E)			
	03	(54°30'00''N 018°23'00''E)			
	04	(54°23'55''N 018°42'00''E)			
	05	(54°17'00''N 019°08'00''E)			
	06	(54°29'51''N 019°34'33''E)			
	07	(54°26'52''N 019°39'15''E)			
	08	(54°26'20''N 019°49'00''E)			
	09	(54°09'44''N 019°14'40''E)			
	10	(53°50'06''N 019°04'00''E)			
	11	(53°39'00''N 018°14'22''E)			
	12	(54°06'42''N 017°00'00''E)			
	13	(54°17'00''N 017°07'40''E)			
	14	(54°18'00''N 017°20'15''E)			
	15	(54°47'30''N 017°42'03''E)			
	01	(55°02'20''N 017°30'25''E)			
ROZ 3	01	(54°23'00''N 018°00'00''E)	1:500 000	GND	550 m STD
	02	(54°30'00''N 018°23'00''E)			
	03	(54°23'55''N 018°42'00''E)			
	04	(54°17'00''N 019°08'00''E)			

	05	(54°13’00’’N 019°00’00’’E)			
	06	(54°16’00’’N 018°35’08’’E)			
	07	(54°11’45’’N 018°34’15’’E)			
	08	(54°12’04’’N 018°30’56’’E)			
	09	(54°08’01’’N 018°27’54’’E)			
	10	(54°05’00’’N 018°15’00’’E)			
	11	(54°12’48’’N 018°00’23’’E)			
	01	(54°23’00’’N 018°00’00’’E)			
ROZ 4	01	(52°33’20’’N 016°18’52’’E)	1:500 000	GND	3200 m STD
	02	(52°33’20’’N 016°47’55’’E)			
	03	(52°30’20’’N 016°55’00’’E)			
	04	(52°27’00’’N 017°15’00’’E)			
	05	(52°20’50’’N 017°10’00’’E)			
	06	(52°19’00’’N 017°05’00’’E)			
	07	(52°20’30’’N 016°58’55’’E)			
	08	(52°11’06’’N 016°51’12’’E)			
	09	(52°11’32’’N 016°47’17’’E)			
	01	(52°33’20’’N 016°18’52’’E)			
ROZ 5	01	(53°47’28’’N 014°36’53’’E)	1:500 000	GND	2600m
	02	(53°43’58’’N 015°16’53’’E)			
	03	(53°29’58’’N 015°23’53’’E)			
	04	(53°25’48’’N 015°17’33’’E)			
	05	(53°22’58’’N 014°36’53’’E)			
	01	(53°47’28’’N 014°36’53’’E)			
ROZ 6	01	(53^{0}16’00’’N 015^{0}09’00’’E)	1:500 000	GND	5050 m STD
	02	(53^{0}15’00’’N 015^{0}21’00’’E)			
	03	(53^{0}08’00’’N 015^{0}20’00’’E)			
	04	(53^{0}09’00’’N 015^{0}07’00’’E)			
ROZ 7	01	(53^{0}16’59’’N 015^{0}37’23’’E)	1:500 000	GND	5050 m STD
	02	(53^{0}13’00’’N 015^{0}44’00’’E)			
	03	(53^{0}13’00’’N 015^{0}54’00’’E)			

	04	(53^{0}21'00''N 015^{0}48'00''E)			
ROZ 8	01 02 03 04	(53^{0}40'00''N 016^{0}00'00''E) (53^{0}44'00''N 016^{0}12'00''E) (53^{0}37'30''N 016^{0}19'00''E) (53^{0}33'00''N 016^{0}08'00''E)	1:500 000	GND	5050 m STD
ROZ 9		Circle of 20 km radius centred on point:53°24'48"N 015°44'20"E	1:500 000	GND	1650 m STD
ROZ 10		Circle of 20 km radius centred on point: 52°24'00"N 015°14'0"E	1:500 000	GND	500 m STD
ROZ 11	01 02 03 04 05 06	(51^{0}53'00''N 014^{0}51'00''E) (52^{0}04'00''N 015^{0}52'00''E) (52^{0}02'00''N 016^{0}11'00''E) (51^{0}54'00''N 016^{0}00'00''E) (51^{0}15'30''N 016^{0}00'00''E) (51^{0}07'00''N 015^{0}17'00''E)	1:500 000	700 m STD	7450 m STD
ROZ 12	01 02 03 04 05	(52^{0}02'00''N 016^{0}11'00''E) (51^{0}59'40''N 016^{0}31'38''E) (51^{0}29'30''N 016^{0}46'00''E) (51^{0}15'30''N 016^{0}00'00''E) (51^{0}54'00''N 016^{0}00'00''E)	1:500 000	5050 m STD	7450 m STD

SECTION G /FIGHTER AREAS OF RESPONSIBILITY (FAOR)/

Zone no.	Date of engage -ment	Co-ordinates	Scale	Altitude	Remarks/ Restrictions

FAOR –1 EA-53*	01.10. 2001	5257N 01708E 5226N 01729E 5226N 01805E 5257N 01745E 5257N 01708E	1:500 000	H-1850m - 7000m STD	On the 1st of Oct MiG- 21 aircraft - form ŁASK, flies within FAOR 1. Time of engagement: 15.50 - 17.10. (Local). An acceptable altitude for an overflight, on route: ŁASK-JANOWIEC WLK. (5245N 01730E) – city inside FAOR-1, and back to POWIDZ, is: H-1850m STD.

* REMARK – for flight planning purposes it is necessary to use abbreviation EA – 53.

SECTION G / PROHIBITED ZONES (PZ)/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions
EPP 008	Bydgoszcz - Łęgnowo	53°05'58.9"N– 18°00'33.0"E 53°06'08.9"N– 18°09'53.3"E 53°01'58.9"N– 18°06'53.3"E	1:500 000	No flying from ground level to the altitude of 1500 metres above sea level
EPP 012	Toruń	52°59'58.9"–18°36'53.3" 53°04'58.9"–18°36'53.3" 53°03'58.9"–18°41'53.3"	1:500 000	No flying from ground level to the altitude of 2000 metres above sea level.
EPP 015	Solec Kujawski	Circle of 5km radius centred on point: 53°01'19,9''N-	1:500 000	No flights from GND up to 700m STD

		18°15'38,3''E		

SECTION G /RESTRICTED ZONES/R/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions
EPR 116	Ciechocinek	Circle of 5km radius centred on point: 52°52'00''-18°48'00"	1:500 000	No flights from GND up to 2000m STD
EPR 128	Połczyn Zdrój	Circle of 5km radius centred on point: 53°46'00''-16°06'00"	1:500 000	No flights from GND up to 2000m STD

SECTION G /DANGER ZONES/D/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions
EPD 021	Biedrusko	52 37 58.8 N - 16 48 53.3E 52 37 58.8 N - 16 56 53.3E 52 30 58.8 N - 16 58 53.4E 52 28 58.8 N - 16 49 53.4E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 022	Okonek	53 36 28.8 N - 16 43 53.2E 53 31 58.8 N - 16 49 53.2E 53 28 58.8 N - 16 47 53.2E 53 29 08.8 N - 16 38 13.2E 53 35 58.8 N - 16 37 53.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 024	Drawsko Pomorskie	53 29 58.8 N - 15 44 53.2E 53 24 58.8 N - 15 35 53.2E 53 19 58.8 N - 15 34 53.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m

		53 16 58.8 N - 15 37 23.2E 53 25 58.8 N - 16 02 53.2E		STD
EPD 033	Toruń	52 58 28.9 N - 18 34 53.3E 52 59 28.9 N - 18 41 53.3E 52 51 58.9 N - 18 41 53.3E 52 53 58.9 N - 18 24 53.3E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 037	Nadarzyce	53 30 58.8 N - 16 28 23.2E 53 27 28.8 N - 16 28 23.2E 53 21 58.8 N - 16 29 53.2E 53 23 58.8 N - 16 24 53.2E 53 28 48.8 N - 16 20 53.2E 53 29 58.8 N - 16 22 43.2E 53 30 28.8 N - 16 20 33.2E 53 30 58.8 N - 16 21 23.2E 53 32 28.8 N - 16 26 53.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 2500m STD
EPD 038	Strzepcz	54 27 38.9 N - 17 57 53.0E 54 30 48.9 N - 17 58 33.0E 54 30 58.9 N - 18 01 08.0E 54 27 59.0 N - 18 01 53.0E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 2500m STD
EPD 049	Czarne	Circle of 7,5km radius centred on point: 53 40 28.8 N – 16 54 23.2E	1:500 000	No flights from GND up to 2500m STD
EPD O51	Nietoperek k/Międzyrzecza	Circle of 1,5km radius centred on point: 52 25 18.7 N – 15 32 53.4E	1:500 000	No flights from GND up to 2500m STD

SECTION H/ WEAPON FREE ZONES (WFZ)/

WFZ NO	POINTS NO	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
WFZ 1	01 02	52°24'N 17°13'E 52°13'N 18°16'E	1:500 000	0	24 500 m

	03 04	52°01'N 18°30'E 52°05'N 17°01'E			

SECTION I/ / HIGH DENSITY ASC ZONES

HIDACZ NO	POINTS NO	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPRE LIMIT
HIDACZ 1	01 02 03 04 05 01	52°58'N 17°05'E 52°34'N 17°00' E 52°38'N 18°31'E 52°53'N 18°47'E 53°05'N 18°14'E 52°58'N 17°05'E	1:500 000	3050	5200 m
HIDACZ 2	01 02 03 04 01	52°24'N 17°13'E 52°23'N 18°30'E 51°46'N 18°06'E 51°41'N 17°26'E 52°24'N 17°13'E	1:500 000	5200	7000 m
HIDACZ 3	01 02 03 04 05 01	51°39'E 18°26'E 52°03'N 19°12'E 51°58'N 19°43'E 51°24'N 19°41'E 51°22'N 19°22'E 51°39'E 18°26'E	1:500 000	5200	7000 m

SECTION J/ SAFE LANES (SL)/

SAFE LANES / LANDING AND DEPARTING PROCEDURES ACCORDING TO DATA AVAILABLE AT AERODROME MANUAL OR AT THE PUBLICATION „WYKAZ – 88".

SECTION K/ COORDINATION LEVEL//

/NIL/

SECTION L/ MARITIME ACMS//

/NIL/

SECTION M/ IFF SWITCH – OF LINE//

/NIL/

SECTION N/ IFF SWITCH – ON LINE //

/NIL/

SECTION O/ REAR BOUNDARY OF FORWARD AREA //

/NIL/

SECTION P/ REMARKS //

/ACO /

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
11	**02**	**010600ZOCT01**	**PO/CAOC**

FROM: **PO/CAOC**

TO: **WOC, SOC**

SUBJECT: ACO 2 /AIRSPACE CONTROL ORDER NR 2

SECURITY CLEARANCE: RESTRICTED/EXERCISE//

VALID: FROM 02OCT01

SECTION A: AIR ROUTES (AR)//

SECTION B: TRANSIT CORRIDORS (TC)//

SECTION C: TRAVERSE LEVELS (TL)//

SECTION D: LOW LEVEL TRANSIT ROUTES (LLTR)//

SECTION E: SPECIAL CORRIDORS (SC)//

SECTION F: BASE DEFENCE ZONES (BDZ)//

SECTION G: RESTRICTED OPERATIONS ZONES (ROZ)//

SECTION H: WEAPONS FREE ZONES (WFZ)//

SECTION I: HIGH DENSITY AIRSPACE CONTROL ZONES (HIDACZ)//

SECTION J: SAFE LANES (SL) //

SECTION K: COORDINATION LEVEL (CL)//

SECTION L: MARITIME ACMS (ACMS)//

SECTION M: IFF SWITCH-OFF LINE//

SECTION N: IFF SWITCH-ON LINE//

SECTION O: REAR BOUNDARY OF FORWARD AREA (RBFA)//

SECTION P: REMARKS//

SECTION A /AIR ROUTES//

NO CHANGES, SEE ACO 1

SECTION B/ TRANSIT CORIDORS// TACEVAL ROUTES

TRANSIT CORIDOR N0 1:

BABIMOST, H - 1200m - ŁOMNICA (5218N01558E) – WYRZYSK (5309N01716E) - PIENIĘŻNICA (5352N01700E) - DALĘCINO (5345N01637E) - NADARZYCE (5328N01627E) - STRĄCZNO (5315N01623E) – ŁOMNICA (5218N01558E) – BABIMOST. Time frame: 08.00 – 08.50. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 2:

BABIMOST, H – 1500m - ŁOMNICA (5218N01558E) – CHODZIEŻ (5259N01657E) – WYRZYSK (5309N01716E) - PIENIĘŻNICA (5352N01700E) - DALĘCINO (5345N01637E) - NADARZYCE (5328N01627E) - STRĄCZNO (5315N01623E) – ŁOMNICA (5218N01558E) – BABIMOST. Time frame 08.10 – 09.00. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 3:

BABIMOST, H – 1200m - ŁOMNICA (5218N01558E) - MIAŁY (5248N01610E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - RAKOWIEC (5344N01801E) – JASTROWIE (5325N01650E) – NADARZYCE (5328N01627E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - MIAŁY (5248N01610E) - ŁOMNICA (5218N01558E) – BABIMOST. Time frame 12.00 – 12.50. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 4:

BABIMOST, H – 1500m - ŁOMNICA (5218N01558E) - MIAŁY (5248N01610E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - RAKOWIEC (5344N01801E) – JASTROWIE (5325N01650E) – NADARZYCE (5328N01627E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - MIAŁY (5248N01610E) - ŁOMNICA (5218N01558E) – BABIMOST. Time frame 12.05 – 12.55. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 5:

BABIMOST, H – 1200m - ŁOMNICA (5218N01558E) - MIAŁY (5248N01610E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) - DALĘCINO (5345N01637E) - PIENIĘŻNICA (5352N01700E) – DEBRZNO/ LOTNISKO (5332N01715E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - ŁOMNICA (5218N01558E) – BABIMOST. Time frame 17.00 – 17.50. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 6:

BABIMOST, H – 1500m - ŁOMNICA (5218N01558E) - MIAŁY (5248N01610E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) - DALĘCINO (5345N01637E) - PIENIĘŻNICA (5352N01700E) – DEBRZNO/ LOTNISKO (5332N01715E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - ŁOMNICA (5218N01558E) – BABIMOST. Time frame 17.05 – 17.55. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 7:

BABIMOST, H – 1850m - ŁOMNICA (5218N01558E) - MIAŁY (5248N01610E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) - DALĘCINO (5345N01637E) - PIENIĘŻNICA (5352N01700E) – DEBRZNO/ LOTNISKO (5332N01715E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - ŁOMNICA (5218N01558E) – BABIMOST. Time frame 17.10 – 18.00. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 8:

BABIMOST, H – 2150m - ŁOMNICA (5218N01558E) - MIAŁY (5248N01610E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) - DALĘCINO (5345N01637E) - PIENIĘŻNICA (5352N01700E) – DEBRZNO/ LOTNISKO (5332N01715E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - MIELĘCIN (5307N1616E) - ŁOMNICA (5218N01558E) – BABIMOST. Time frame 17.15 – 18.05. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 9:

POWIDZ, H–1200m – JANOWIEC WLK. - POWIDZ. Time frame: 11.50. – 12.40 and 16.50. - 18.10. (Local time)

SEKCJA C: TRAVERSE LEVELS (TL) - NIL

SECTION D/ LOW LEVEL TRANSIT ROUTES – (VICTORY STRIKE EX)

NO CHANGES, SEE ACO 1

SECTION E/ SPECIAL CORRIDORS/ - NIL

SECTION F/ BASE DEFENCE ZONES/

BDZ NUMBER	POINT NUMBER	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
BDZ 1	01	Circle of 24 km radius centred on point: 52°22'46"N 17°51'14"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 2	02	Circle of 24 km radius centred on point: 52°08'18,66"N 15°47'54,80"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 3	03	Circle of 24 km	1:500	AGL	24 500 m STD

		radius centred on point: 51°13'18,49"N 22°23'40,40"E	000		
BDZ 4	04	Circle of 24 km radius centred on point: 52°19' 56"N 16°58'06"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 5	05	Circle of 24 km radius centred on point: 51°06'09,73"N 16°53'08,53"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD

SECTION G /FIGHTER ENGAGEMENT ZONES/ (FEZ)

FEZ NO	POINTS NO	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
FEZ 1	01	52°45'N 16°59'E	1:500 000	H-5200m	H-7000m
	02	52°34'N 17°00'E			
	03	52°26'N 17°29'E			
	04	52°22'N 18°11'E			
	05	52°38'N 18°10'E			
	01	52°45'N 16°59'E			
FEZ 2	01	52°39'N 16°05'E	1:500 000	H-3050m	H- 6100m
	02	52°36'N 15°53'E			
	03	52°22'N 15°52'E			
	04	52°18'N 16°24'E			
	05	52°38'N 16°26'E			
	01	52°39'N 16°05'E			

SECTION G /RESTRICTED OPERATION ZONES (ROZ)/

ROZ NUMBER	POINT NUMBER	COORDINATES	SCALE	OWER LIMIT	UPPER LIMIT
ROZ 1	01 02 03 04 05 01	(53°07'15''N 017°32'10''E) (52°57'24''N 017°33'21''E) (52°58'03''N 018°29'39''E) (53°18'02''N 018°27'10''E) (53°19'37''N 018°17'45''E) (53°07'15''N 017°32'10''E)	1:500 000	GND	2600 m STD
ROZ 2	01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 01	(55°02'20''N 017°30'25''E) (55°02'00''N 017°58'04''E) (54°30'00''N 018°23'00''E) (54°23'55''N 018°42'00''E) (54°17'00''N 019°08'00''E) (54°29'51''N 019°34'33''E) (54°26'52''N 019°39'15''E) (54°26'20''N 019°49'00''E) (54°09'44''N 019°14'40''E) (53°50'06''N 019°04'00''E) (53°39'00''N 018°14'22''E) (54°06'42''N 017°00'00''E) (54°17'00''N 017°07'40''E) (54°18'00''N 017°20'15''E) (54°47'30''N 017°42'03''E) (55°02'20''N 017°30'25''E)	1:500 000	550m STD	5950m STD
ROZ 3	01 02 03 04 05 06 07	(54°23'00''N 018°00'00''E) (54°30'00''N 018°23'00''E) (54°23'55''N 018°42'00''E) (54°17'00''N 019°08'00''E)	1:500 000	GND	550 m STD

	08 09 10 11 01	(54°13'00''N 019°00'00''E) (54°16'00''N 018°35'08''E) (54°11'45''N 018°34'15''E) (54°12'04''N 018°30'56''E) (54°08'01''N 018°27'54''E) (54°05'00''N 018°15'00''E) (54°12'48''N 018°00'23''E) (54°23'00''N 018°00'00''E)			
ROZ 4	01 02 03 04 05 06 07 08 09 01	(52°33'20''N 016°18'52''E) (52°33'20''N 016°47'55''E) (52°30'20''N 016°55'00''E) (52°27'00''N 017°15'00''E) (52°20'50''N 017°10'00''E) (52°19'00''N 017°05'00''E) (52°20'30''N 016°58'55''E) (52°11'06''N 016°51'12''E) (52°11'32''N 016°47'17''E) (52°33'20''N 016°18'52''E)	1:500 000	GND	3200 m STD
ROZ 5	01 02 03 04 05 01	(53°47'28,72''N 014°36'53,09''E) (53°43'58,76''N 015°16'53,11''E) (53°29'58,75''N 015°23'53,15''E) (53°25'48,75''N 015°17'33,16''E) (53°22'58,71''N 014°36'53,16''E) (53°47'28,72''N 014°36'53,09''E)	1:500 000	GND	2600m
ROZ 6	01 02 03 04	53^{0}16'00''N 015^{0}09'00''E 53^{0}15'00''N 015^{0}21'00''E 53^{0}08'00''N 015^{0}20'00''E 53^{0}09'00''N 015^{0}07'00''E	1:500 000	GND	5050 m STD
ROZ 7	01 02 03 04	53^{0}16'59''N 015^{0}37'23''E 53^{0}13'00''N 015^{0}44'00''E 53^{0}13'00''N 015^{0}54'00''E 53^{0}21'00''N 015^{0}48'00''E	1:500 000	GND	5050 m STD
ROZ 8	01 02 03 04	53^{0}40'00''N 016^{0}00'00''E 53^{0}44'00''N 016^{0}12'00''E 53^{0}37'30''N 016^{0}19'00''E 53^{0}33'00''N 016^{0}08'00''E	1:500 000	GND	5050 m STD
ROZ 9		Circle of 20 km radius centred on point:53°24'48"N 015°44'20"E	1:500 000	GND	1650 m STD
ROZ 10		Circle of 20 km radius centred on point: 52°24'00"N 015°14'0"E	1:500 000	GND	500 m STD
ROZ 11	01 02	51^{0}53'00''N 014^{0}51'00''E 52^{0}04'00''N 015^{0}52'00''E	1:500 000	700 m STD	7450 m STD

	03 04 05 06	52°02'00''N 016°11'00''E 51°54'00''N 016°00'00''E 51°15'30''N 016°00'00''E 51°07'00''N 015°17'00''E			
ROZ 12	01 02 03 04 05	52°02'00''N 016°11'00''E 51°59'40''N 016°31'38''E 51°29'30''N 016°46'00''E 51°15'30''N 016°00'00''E 51°54'00''N 016°00'00''E	1:500 000	505 m STD	7450 m STD

SECTION G /FIGHTER AREAS OF RESPONSIBILITY (FAOR)/

Zone no.	Date of engage -ment	Co-ordinates	Scale	Altitude	Remarks/ Restrictions
FAOR - 1A	02.10. 2001	5257N 01708E 5245N 01715E 5245N 01753E 5257N 01745E 5257N 01708E	1:500 000	H-1200m - 7000m STD	On the 2nd of Oct., MiG-21 aircraft – from POWIDZ, flies within FAOR-1A. Time of engagement: 11.50. – 12.40. and 16.50. - 18.10. (Local). An acceptable altitude for an overflight, on route: POWIDZ – JANOWIEC WLK.- POWIDZ, is: H– 1200m STD
FAOR - 1B	02.10. 2001	5245N 0 1 7 1 5	1:500 000	H-5200m - 7000m STD	On the 2nd of Oct. MiG-21 aircraft – from POWIDZ, flies within FAOR-1B. Time of engagement: 11.50 – 12.40 and

		E 5226N 01729E 5226N 01805E 5245N 01753E 5245N 01715E			16.50-18.10 (Local). An acceptable altitude for an overflight, on route: POWIDZ – JANOWIEC WLK – POWIDZ, is: H–1200m STD. Climbing up to altitude H-5200m - 7000m STD and descending to alt.: H-1200m STD, is allowed only within FAOR-1A.

SECTION G / PROHIBITED ZONES (PZ)/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions
EPP 008	Bydgoszcz - Łęgnowo	53°05'58.9"N– 18°00'33.0"E 53°06'08.9"N– 18°09'53.3"E 53°01'58.9"N– 18°06'53.3"E	1:500 000	No flying from ground level to the altitude of 1500 metres above sea level
EPP 012	Toruń	52°59'58.9"–18°36'53.3" 53°04'58.9"–18°36'53.3" 53°03'58.9"–18°41'53.3"	1:500 000	No flying from ground level to the altitude of 2000 metres above sea level.
EPP	Solec Kujawski	Circle of 5km radius centred	1:500	No flights from

015		on point: 53°01'19,9''N- 18°15'38,3''E	000	GND up to 700m STD

SECTION G /RESTRICTED ZONES/R/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions
EPR 116	Ciechocinek	Circle of 5km radius centred on point: 52°52'00''-18°48'00"	1:500 000	No flights from GND up to 2000m STD
EPR 128	Połczyn Zdrój	Circle of 5km radius centred on point: 53°46'00''-16°06'00"	1:500 000	No flights from GND up to 2000m STD

SECTION G /DANGER ZONES/D/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions
EPD 021	Biedrusko	52 37 58.8 N - 16 48 53.3E 52 37 58.8 N - 16 56 53.3E 52 30 58.8 N - 16 58 53.4E 52 28 58.8 N - 16 49 53.4E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 022	Okonek	53 36 28.8 N - 16 43 53.2E 53 31 58.8 N - 16 49 53.2E 53 28 58.8 N - 16 47 53.2E 53 29 08.8 N - 16 38 13.2E 53 35 58.8 N - 16 37 53.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 024	Drawsko Pomorskie	53 29 58.8 N - 15 44 53.2E 53 24 58.8 N - 15 35 53.2E 53 19 58.8 N - 15 34 53.2E 53 16 58.8 N - 15 37 23.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD

		53 25 58.8 N - 16 02 53.2E		
EPD 033	Toruń	52 58 28.9 N - 18 34 53.3E 52 59 28.9 N - 18 41 53.3E 52 51 58.9 N - 18 41 53.3E 52 53 58.9 N - 18 24 53.3E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 037	Nadarzyce	53 30 58.8 N - 16 28 23.2E 53 27 28.8 N - 16 28 23.2E 53 21 58.8 N - 16 29 53.2E 53 23 58.8 N - 16 24 53.2E 53 28 48.8 N - 16 20 53.2E 53 29 58.8 N - 16 22 43.2E 53 30 28.8 N - 16 20 33.2E 53 30 58.8 N - 16 21 23.2E 53 32 28.8 N - 16 26 53.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 2500m STD
EPD 038	Strzepcz	54 27 38.9 N - 17 57 53.0E 54 30 48.9 N - 17 58 33.0E 54 30 58.9 N - 18 01 08.0E 54 27 59.0 N - 18 01 53.0E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 2500m STD
EPD 049	Czarne	Circle of 7,5km radius centred on point: 53 40 28.8 N – 16 54 23.2E	1:500 000	No flights from GND up to 2500m STD
EPD O51	Nietoperek k / Międzyrzecza	Circle of 1,5km radius centred on point: 52 25 18.7 N – 15 32 53.4E	1:500 000	No flights from GND up to 2500m STD

SECTION H/ WEAPON FREE ZONES (WFZ)/

NUMER WFZ	NUMERY PUNKTÓW	WSPÓŁRZĘDNE	MAPA	DOLNY POZIOM	GÓRNY POZOIM
WFZ 1	01	52°24'N 17°13'E	1:500	0	24 500 m

	02	52°13'N 18°16'E	000		
	03	52°01'N 18°30'E			
	04	52°05'N 17°01'E			

SECTION I/ / HIGH DENSITY ASC ZONES

NUMER HIDACZ	NUMERY PUNKTÓW	WSPÓŁRZĘDNE	MAPA	DOLNY POZIOM	GÓRNY POZOIM
HIDACZ 1	01	52°58'N 17°05'E	1:500 000	3050	5200 m
	02	52°34'N 17°00' E			
	03	52°38'N 18°31'E			
	04	52°53'N 18°47'E			
	05	53°05'N 18°14'E			
	01	52°58'N 17°05'E			
HIDACZ 2	01	52°24'N 17°13'E	1:500 000	5200	7000 m
	02	52°23'N 18°30'E			
	03	51°46'N 18°06'E			
	04	51°41'N 17°26'E			
	01	52°24'N 17°13'E			
HIDACZ 3	01	51°39'E 18°26'E	1:500 000	5200	7000 m
	02	52°03'N 19°12'E			
	03	51°58'N 19°43'E			
	04	51°24'N 19°41'E			
	05	51°22'N 19°22'E			
	01	51°39'E 18°26'E			

SECTION J/ SAFE LANES (SL)/

SAFE LANES / LANDING AND DEPARTING PROCEDURES ACCORDING TO DATA AVAILABLE AT AERODROME MANUAL OR AT THE PUBLICATION „WYKAZ – 88''.

SECTION K/ COORDINATION LEVEL//

/NIL/

SECTION L/ MARITIME ACMS//

/NIL/

SECTION M/ IFF SWITCH – OF LINE//

/NIL/

SECTION N/ IFF SWITCH – ON LINE //

/NIL/

SECTION O/ REAR BOUNDARY OF FORWARD AREA //

/NIL/

SECTION P/ REMARKS //

/NIL/

/ACO /

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
18	**03**	**020600ZOCT01**	**PO/CAOC**

FROM: **PO/CAOC**

TO: **WOC, SOC**

SUBJECT: **ACO 3 /AIRSPACE CONTROL ORDER NR 3**

SECURITY CLEARANCE: RESTRICTED/EXERCISE//

VALID: FROM 03OCT01

SECTION A: AIR ROUTES (AR)//

SECTION B: TRANSIT CORRIDORS (TC)//

SECTION C: TRAVERSE LEVELS (TL)//

SECTION D: LOW LEVEL TRANSIT ROUTES (LLTR)//

SECTION E: SPECIAL CORRIDORS (SC)//

SECTION F: BASE DEFENCE ZONES (BDZ)//

SECTION G: RESTRICTED OPERATIONS ZONES (ROZ)//

SECTION H: WEAPONS FREE ZONES (WFZ)//

SECTION I: HIGH DENSITY AIRSPACE CONTROL ZONES (HIDACZ)//

SECTION J: SAFE LANES (SL) //

SECTION K: COORDINATION LEVEL (CL)//

SECTION L: MARITIME ACMS (ACMS)//

SECTION M: IFF SWITCH-OFF LINE//

SECTION N: IFF SWITCH-ON LINE//

SECTION O: REAR BOUNDARY OF FORWARD AREA (RBFA)//

SECTION P: REMARKS//

SECTION A /AIR ROUTES//

NO CHANGES, SEE ACO 1

SECTION B/ TRANSIT CORIDORS// TACEVAL ROUTES

TRANSIT CORIDOR N0 1:

BABIMOST, H-1200 - ŁOMNICA (5218N01558E) - MIAŁY (5248N01610E) - MIELĘCIN (5307N01616E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) -JASTROWIE (5326N01649E) – ŻNIN (5251N01745E) – JANIKOWO (5244N01807E) – STRZELNO (5238N01810E) – POWIDZ. Time frame: 08.00 – 08.50. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 2:

BABIMOST, H-1500 - ŁOMNICA (5218N01558E) - MIAŁY (5248N01610E) - MIELĘCIN (5307N01616E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) -JASTROWIE (5326N01649E) – ŻNIN (5251N01745E) – JANIKOWO (5244N01807E) – STRZELNO (5238N01810E) – POWIDZ. Time frame: 08.10 – 09.00. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 3:

POWIDZ, H – 1200m - CIĄŻEŃ (5212N01749E) - WIEWIERZ (5137N01644E) – PSZCZEW (5229N01547E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) – JASTROWIE (5326N01649E) – ŻNIN (5251N01745E) - JANIKOWO (5244N01807E) – STRZELNO (5238N01810E) – POWIDZ. Time frame: 13.00 – 13.50. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 4:

POWIDZ, H – 1500m - CIĄŻEŃ (5212N01749E) - WIEWIERZ (5137N01644E) – PSZCZEW (5229N01547E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) – JASTROWIE (5326N01649E) - ŻNIN (5251N01745E) -

JANIKOWO (5244N01807E) – STRZELNO (5238N01810E) – POWIDZ. Time frame: 13.10 – 14.00. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 5:

POWIDZ, H – 1850m - CIĄŻEŃ (5212N01749E) - WIEWIERZ (5137N01644E) – PSZCZEW (5229N01547E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) – JASTROWIE (5326N01649E) - ŻNIN (5251N01745E) - JANIKOWO (5244N01807E) – STRZELNO (5238N01810E) – POWIDZ. Time frame: 13.20 – 14.10. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 6:

POWIDZ, H – 2150m - CIĄŻEŃ (5212N01749E) - WIEWIERZ (5137N01644E) – PSZCZEW (5229N01547E) - STRĄCZNO (5315N01623E) - NADARZYCE (5328N01627E) – JASTROWIE (5326N01649E) - ŻNIN (5251N01745E) - JANIKOWO (5244N01807E) – STRZELNO (5238N01810E) — POWIDZ. Time frame: 13.30 – 14.20. (Local time)

TRANSIT CORIDOR N0 7:

POWIDZ, H-1200m STD – JANOWIEC WLK. – POWIDZ. Time frame: 08.00 – 09.00. (Local time).

TRANSIT CORIDOR N0 8:

POWIDZ H-1200m STD - JANOWIEC WLK.– POWIDZ – ŁASK. Time frame: 12.50 - 14.25, (Local time).

SEKCJA C: TRAVERSE LEVELS (TL) - NIL

SECTION D/ LOW LEVEL TRANSIT ROUTES – (VICTORY STRIKE EX)

NO CHANGES, SEE ACO 1

SECTION E/ SPECIAL CORRIDORS/ - NIL

SECTION F/ BASE DEFENCE ZONES/

BDZ NUMBER	POINT NUMBER	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
BDZ 1	01	Circle of 24 km radius centred on point: 52°22'46"N 17°51'14"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 2	02	Circle of 24 km radius centred on point: 52°08'18,66"N 15°47'54,80"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 3	03	Circle of 24 km radius centred on point: 51°13'18,49"N 22°23'40,40"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 4	04	Circle of 24 km radius centred on point: 52°19' 56"N 16°58'06"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD
BDZ 5	05	Circle of 24 km radius centred on point: 51°06'09,73"N 16°53'08,53"E	1:500 000	AGL	24 500 m STD

SECTION G /FIGTHER ENGAGEMENTZONES/ (FEZ)

FEZ NO	POINTS NO	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
FEZ 1	01	52°45'N 16°59'E	1:500 000	H-5200m	H-7000m
	02	52°34'N 17°00'E			
	03	52°26'N 17°29'E			
	04	52°22'N 18°11'E			
	05	52°38'N 18°10'E			
	01	52°45'N 16°59'E			
FEZ 2	01	52°39'N 16°05'E	1:500 000	H-3050m	H- 6100m
	02	52°36'N 15°53'E			
	03	52°22'N 15°52'E			
	04	52°18'N 16°24'E			
	05	52°38'N 16°26'E			
	01	52°39'N 16°05'E			

SECTION G /RESTRICTED OPERATION ZONES (ROZ)/

ROZ NUMBER	POINT NUMBER	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
ROZ 1	01	(53°07'15''N 017°32'10''E)	1:500 000	GND	2600 m STD
	02	(52°57'24''N 017°33'21''E)			
	03	(52°58'03''N 018°29'39''E)			
	04	(53°18'02''N 018°27'10''E)			
	05	(53°19'37''N 018°17'45''E)			
	01	(53°07'15''N 017°32'10''E)			
ROZ 2	01	(55°02'20''N 017°30'25''E)	1:500 000	550m STD	5950m STD
	02	(55°02'00''N 017°58'04''E)			
	03	(54°30'00''N 018°23'00''E)			
	04	(54°23'55''N 018°42'00''E)			
	05	(54°17'00''N 019°08'00''E)			
	06	(54°29'51''N 019°34'33''E)			
	07	(54°26'52''N 019°39'15''E)			
	08	(54°26'20''N 019°49'00''E)			
	09	(54°09'44''N 019°14'40''E)			
	10	(53°50'06''N 019°04'00''E)			
	11	(53°39'00''N 018°14'22''E)			
	12	(54°06'42''N 017°00'00''E)			
	13	(54°17'00''N 017°07'40''E)			
	14	(54°18'00''N 017°20'15''E)			
	15	(54°47'30''N 017°42'03''E)			
	01	(55°02'20''N 017°30'25''E)			
ROZ 3	01	(54°23'00''N 018°00'00''E)	1:500 000	GND	550 m STD
	02	(54°30'00''N 018°23'00''E)			
	03	(54°23'55''N 018°42'00''E)			
	04	(54°17'00''N 019°08'00''E)			

	05	(54°13’00’’N 019°00’00’’E)			
	06	(54°16’00’’N 018°35’08’’E)			
	07	(54°11’45’’N 018°34’15’’E)			
	08	(54°12’04’’N 018°30’56’’E)			
	09	(54°08’01’’N 018°27’54’’E)			
	10	(54°05’00’’N 018°15’00’’E)			
	11	(54°12’48’’N 018°00’23’’E)			
	01	(54°23’00’’N 018°00’00’’E)			
ROZ 4	01	(52°33’20’’N 016°18’52’’E)	1:500 000	GND	3200 m STD
	02	(52°33’20’’N 016°47’55’’E)			
	03	(52°30’20’’N 016°55’00’’E)			
	04	(52°27’00’’N 017°15’00’’E)			
	05	(52°20’50’’N 017°10’00’’E)			
	06	(52°19’00’’N 017°05’00’’E)			
	07	(52°20’30’’N 016°58’55’’E)			
	08	(52°11’06’’N 016°51’12’’E)			
	09	(52°11’32’’N 016°47’17’’E)			
	01	(52°33’20’’N 016°18’52’’E)			
ROZ 5	01	(53°47’28,72’’N 014°36’53,09’’E)	1:500 000	GND	2600m
	02	(53°43’58,76’’N 015°16’53,11’’E)			
	03	(53°29’58,75’’N 015°23’53,15’’E)			
	04	(53°25’48,75’’N 015°17’33,16’’E)			
	05	(53°22’58,71’’N 014°36’53,16’’E)			
	01	(53°47’28,72’’N 014°36’53,09’’E)			
ROZ 6	01	53°16’00’’N 015°09’00’’E	1:500 000	GND	5050 m STD
	02	53°15’00’’N 015°21’00’’E			
	03	53°08’00’’N 015°20’00’’E			
	04	53°09’00’’N 015°07’00’’E			
ROZ 7	01	53°16’59’’N 015°37’23’’E	1:500 000	GND	5050 m STD
	02	53°13’00’’N 015°44’00’’E			
	03	53°13’00’’N 015°54’00’’E			

	04	53^{0}21'00''N 015^{0}48'00''E			
ROZ 8	01 02 03 04	53^{0}40'00''N 016^{0}00'00''E 53^{0}44'00''N 016^{0}12'00''E 53^{0}37'30''N 016^{0}19'00''E 53^{0}33'00''N 016^{0}08'00''E	1:500 000	GND	5050 m STD
ROZ 9		Circle of 20 km radius centred on point:53°24'48"N 015°44'20"E	1:500 000	GND	1650 m STD
ROZ 10		Circle of 20 km radius centred on point: 52°24'00"N 015°14'0"E	1:500 000	GND	500 m STD
ROZ 11	01 02 03 04 05 06	51^{0}53'00''N 014^{0}51'00''E 52^{0}04'00''N 015^{0}52'00''E 52^{0}02'00''N 016^{0}11'00''E 51^{0}54'00''N 016^{0}00'00''E 51^{0}15'30''N 016^{0}00'00''E 51^{0}07'00''N 015^{0}17'00''E	1:500 000	700 m STD	7450 m STD
ROZ 12	01 02 03 04 05	52^{0}02'00''N 016^{0}11'00''E 51^{0}59'40''N 016^{0}31'38''E 51^{0}29'30''N 016^{0}46'00''E 51^{0}15'30''N 016^{0}00'00''E 51^{0}54'00''N 016^{0}00'00''E	1:500 000	5050 m STD	7450 m STD

SECTION G /FIGHTER AREA OF RESPONSIBILITY (FAOR)/

FAOR - 1A	03.10. 2001	5257N 01708E 5245N 01715E 5245N 01753E	1:500 000	H-1200m -	On the 3rd of Oct., MiG-21 aircraft – from POWIDZ, flies within FAOR-1A. Time of engagement: 08.00 – 09.00 and 12.50 - 14.25 (Local). An acceptable altitude for an overflight, on route: POWIDZ –

		5257N 01745E 5257N 01708E		7000m STD	JANOWIEC WLK. - POWIDZ, is H–1200m STD. When tasks are completely fulfilled, at timeframe: 12.50-14.25, MiG-21 comes back to home base on route: JANOWIEC WLK. – POWIDZ – ŁASK at hard altitude: H-1200m STD.
FAOR - 1B	03.10. 2001	5245N 0 1 7 1 5 E 5226N 01729E 5226N 01805E 5245N 01753E 5245N 01715E	1:500 000	H-5200m - 7000m STD	On the 3rd of Oct. MiG-21 aircraft – from POWIDZ, flies within FAOR-1B. Time of engagement: 08.00 – 09.00 and 12.50 - 14.25 (Local). An acceptable altitude for an overflight, on route: POWIDZ – JANOWIEC WLK – POWIDZ, is: H–1200m STD. Climbing up to altitude H-5200m - 7000m STD and descending to alt.: H-1200m STD, is allowed only within FAOR-1A. When tasks are completely fulfilled, at timeframe: 12.50-14.25, MiG-21 comes back to home base, on route: JANOWIEC WLK. – POWIDZ – ŁASK at hard altitude: H-1200m STD.

SECTION G / PROHIBITED ZONES (PZ)/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions

EPP 008	Bydgoszcz - Łęgnowo	53°05'58.9"N–18°00'33.0"E 53°06'08.9"N–18°09'53.3"E 53°01'58.9"N–18°06'53.3"E	1:500 000	No flying from ground level to the altitude of 1500 metres above sea level
EPP 012	Toruń	52°59'58.9"–18°36'53.3" 53°04'58.9"–18°36'53.3" 53°03'58.9"–18°41'53.3"	1:500 000	No flying from ground level to the altitude of 2000 metres above sea level.
EPP 015	Solec Kujawski	Circle of 5km radius centred on point: 53°01'19,9''N-18°15'38,3''E	1:500 000	No flights from GND up to 700m STD

SECTION G /RESTRICTED ZONES/R/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions
EPR 116	Ciechocinek	Circle of 5km radius centred on point: 52°52'00''-18°48'00"	1:500 000	No flights from GND up to 2000m STD
EPR 128	Połczyn Zdrój	Circle of 5km radius centred on point: 53°46'00''-16°06'00"	1:500 000	No flights from GND up to 2000m STD

SECTION G /DANGER ZONES/D/

Zone No.	City	Lateral limits / co-ordinates	Scale	Remarks/ restrictions
EPD 021	Biedrusko	52 37 58.8 N - 16 48 53.3E 52 37 58.8 N - 16 56 53.3E 52 30 58.8 N - 16 58 53.4E 52 28 58.8 N - 16 49 53.4E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 022	Okonek	53 36 28.8 N - 16 43 53.2E 53 31 58.8 N - 16 49 53.2E 53 28 58.8 N - 16 47 53.2E 53 29 08.8 N - 16 38 13.2E 53 35 58.8 N - 16 37 53.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 024	Drawsko Pomorskie	53 29 58.8 N - 15 44 53.2E 53 24 58.8 N - 15 35 53.2E 53 19 58.8 N - 15 34 53.2E 53 16 58.8 N - 15 37 23.2E 53 25 58.8 N - 16 02 53.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 033	Toruń	52 58 28.9 N - 18 34 53.3E 52 59 28.9 N - 18 41 53.3E 52 51 58.9 N - 18 41 53.3E 52 53 58.9 N - 18 24 53.3E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 15000m STD
EPD 037	Nadarzyce	53 30 58.8 N - 16 28 23.2E 53 27 28.8 N - 16 28 23.2E 53 21 58.8 N - 16 29 53.2E 53 23 58.8 N - 16 24 53.2E 53 28 48.8 N - 16 20 53.2E 53 29 58.8 N - 16 22 43.2E 53 30 28.8 N - 16 20 33.2E 53 30 58.8 N - 16 21 23.2E 53 32 28.8 N - 16 26 53.2E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 2500m STD

EPD 038	Strzepcz	54 27 38.9 N - 17 57 53.0E 54 30 48.9 N - 17 58 33.0E 54 30 58.9 N - 18 01 08.0E 54 27 59.0 N - 18 01 53.0E	1:500 000	Restrictions in flights from GND up to - 2500m STD
EPD 049	Czarne	Circle of 7,5km radius centred on point: 53 40 28.8 N – 16 54 23.2E	1:500 000	No flights from GND up to 2500m STD
EPD O51	Nietoperek k / Międzyrzecza	Circle of 1,5km radius centred on point: 52 25 18.7 N – 15 32 53.4E	1:500 000	No flights from GND up to 2500m STD

SECTION H/ WEAPON FREE ZONES (WFZ)/

WFZ NO	POINT NO	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	UPPER LIMIT
WFZ 1	01 02 03 04	52°24'N 17°13'E 52°13'N 18°16'E 52°01'N 18°30'E 52°05'N 17°01'E	1:500 000	0	24 500 m

SECTION I/ / HIGH DENSITY ASC ZONES

HIDACZ NO	POINT NO	COORDINATES	SCALE	LOWER LIMIT	LOWER LIMIT
HIDACZ 1	01 02 03 04 05	52°58'N 17°05'E 52°34'N 17°00' E 52°38'N 18°31'E 52°53'N 18°47'E 53°05'N 18°14'E	1:500 000	3050	5200 m

	01	52°58'N 17°05'E			
HIDACZ 2	01 02 03 04 01	52°24'N 17°13'E 52°23'N 18°30'E 51°46'N 18°06'E 51°41'N 17°26'E 52°24'N 17°13'E	1:500 000	5200	7000 m
HIDACZ 3	01 02 03 04 05 01	51°39'E 18°26'E 52°03'N 19°12'E 51°58'N 19°43'E 51°24'N 19°41'E 51°22'N 19°22'E 51°39'E 18°26'E	1:500 000	5200	7000 m

SECTION J/ SAFE LANES (SL)/

SAFE LANES / LANDING AND DEPARTING PROCEDURES ACCORDING TO DATA AVAILABLE AT AERODROME MANUAL OR AT THE PUBLICATION „WYKAZ – 88''.

SECTION K/ COORDINATION LEVEL//

/NIL/

SECTION L/ MARITIME ACMS//

/NIL/

SECTION M/ IFF SWITCH – OF LINE//

/NIL/

SECTION N/ IFF SWITCH – ON LINE //

/NIL/

SECTION O/ REAR BOUNDARY OF FORWARD AREA //

/NIL/

SECTION P/ REMARKS //

/NIL/

/ACO /

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
06	01	280600ZSEPT01	PO/SAMOC-1ADBde

FROM: PO/SAMOC-1ADBde

TO: 77 SQN

SUBJECT: MOVEMENT WARNING ORDER 01

LINE 1: PO/SAMOC-1ADBde

LINE 2: 77 SQN

LINE 3: 280600Z SEP 01

LINE 4: MWO # 1

LINE 5: 21 AFB, 77 SQN

LINE 6: 010600Z OCT 01

LINE 7: N/A

LINE 8: 5208N01548E

LINE 9: N/A

LINE 10: THE TASK FOR SQN IS TO DEFEND THE AIRFIELD BABIMOST

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
	001	290600ZSEP01	PO/CAOC

FROM: PO/CAOC

TO: WOC, SOC

SUBJECT: FLOT REPORT

LINE 1: FLOT # 001

LINE 2: 290600ZSEP01

LINE 3: "TACEVAL" FLOT:

ŚWIBNO 5421N01855E,

GNIEWKOWO 5254N01825E,

CEDYNIA 5253N01412E

7TH SQN IS AUTHORISED TO CROSS FLOT DURING COMBAT (TACEVAL) ACTIVITIES.

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
12	01	010700ZOCT01	PO/CAOC

FROM: PO/CAOC

TO: WOC (21 AFB)

SUBJECT: MOVEMENT EXECUTION ORDER 1

LINE 1: PO/CAOC

LINE 2: WOC (21 AFB)

LINE 3: 010700ZOCT01

LINE 4: MEO # 01

LINE 5: 21 AFB

LINE 6: 77 SQN ASAP

LINE 7: 011400ZOCT01

LINE 8: 5208N01548E

LINE 9: N/A

LINE 10: N/A

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
05	**01**	**280600ZSEPT01**	**INT**

FROM: **INTELLIGENCE**

TO: **ALL**

SUBJECT: **INTELLIGENCE SUMMARY 01**

RECONNAISSANCE MESSAGE NO 1

UPON FINALISATION OF A TWO DAY OFFENSIVE COUNTER AIR OPERATION "NORTHLAND'S" AIR FORCES STARTED TO EXECUTE A GROUND COUNTER OPERATION. IN RESULT OF A DEFENSIVE AIR – GROUND OPERATION CONDUCTED BY "EASTLAND'S" AIR FORCES, "NORTHLAND'S" ARMED FORCES DID NOT MANAGE TO INVADE "EASTLAND'S" INTERIOR TERRITORY. "NORTHLAND'S" GROUND FORCES COULD ONLY CAPTURE BRIDGE-HEADS POSITIONS ON VISTULA RIVER IN THE REGION OF TCZEW AND PELPLIN TOWNS.

IN PARALLEL WITH FIRING ATTACKS "NORTHLAND" EMPLOYS AN INTENSIVE ELECTRONIC JAMMING TECHNIQUE TRYING TO DISABLE THE COMMAND SYSTEM AND DEGRADE "EASTLAND'S" RECONNAISSANCE ASSETS.

"NORTHLAND'S" AIR DEFENCE FORCES AND ASSETS ARE GROUPED IN TWO ECHELONS WITH A SIMULTANEOUS PROTECTION OF COMBAT FORMATION FLANKS BY FIGHTER AIRCRAFT. PART OF THE MISSILE AIR DEFENCE SUB-DETACHMENTS ARE APPORTIONED TO COVER AND PROTECT THE MOST IMPORTANT TARGETS IN OPERATIONAL IN DEPTH AREA.

ALONG "EASTLAND'S" AND "SOUTHLAND'S" BORDER "NORTLAND'S" RADIO-ENGINEERING BRIGADES' RADAR POSTS AND MEDIUM AND LONG RANGE MISSILE (S-300. S-200 AND S-125) AIR DEFENCE SUB-DETACHMENTS ARE SITUATED. FIGHTER AIRCRAFT (MIG 29 AIRCRAFT) REMAIN IN COMBAT READINESS AT AIRFIELDS AND ARE ON ALERT DUTY IN OTHER ZONES.

DURING THE LAST 24 HOURS THREE CASES OF VIOLATING "SOUTHLAND'S" AIR SPACE BY "NORTHLAND'S" RECONNAISSANCE AIRCRAFT PROBABLY EXECUTING INITIAL AIR RECONNAISSANCE ALONG THE NATIONAL BORDER HAVE BEEN NOTED.

MOREOVER, INCIDENTS BETWEEN BORDER GUARDING PATROLS AT "NORTHLAND'S" AND "SOUTHLAND'S" BORDER INTENSIFIED. IN CONSIDERATION OF THE ABOVE FACTS "SOUTHLAND'S" MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS ISSUED A LETTER OF PROTEST TO "NORTHLAND'S" MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS CRITICISING THE CASES OF AIR SPACE AND NATIONAL BORDER VIOLATIONS.

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
07	**02**	**290600ZSEP01**	**INT**

FROM: INTELLIGENCE

TO: ALL

SUBJECT: INTELLIGENCE SUMAAARY 02

RECONNAISSANCE MESSAGE NO 2

DURING THE LAST DAY THE MILITARY SITUATION BETWEEN "NORTHLAND" AND "SOUTHLAND" IN THE CONFLICT REGION DID NOT CHANGE CONSIDERABLY. "NORTHLAND'S" CHIEF COMMANDER LOST INITIATIVE IN THE HITHERTO CONDUCTED ACTIVITY AND HE WILL PROBABLY TEND TO LEAD UP TO CHANGE THE OPERATIONAL – TACTICAL SITUATION IN THE NEAREST DAYS. IT IS FORESEEN THAT THE CHOICE FOR FUTURE ATTACK DIRECTIONS WILL INCLUDE NOT ONLY COMBAT CAPABILITIES AND TERRAIN CONDITIONS BUT ALSO THE NEED FOR EXECUTING A LIMITED MILITARY ACTIVITY IN CONSIDERATION OF OIL-BEARING REGIONS.

AMONG CAUSES OF ITS PARTLY FAILURES "NORTHLAND" SEEKS, AMONG OTHERS, PROVIDING BY "SOUTHLAND" A MILITARY, HUMANITARIAN AND ECONOMIC HELP TO "EASTLAND". THEREFORE, IT SEEMS MUCH MORE REALISTIC THAT IN THE NEXT FEW DAYS SELECTIVE ATTACKS WILL BE CONDUCTED BY "NORTHLAND" AIR FORCES AT "SOUTHLAND'S" SELECTED CIVIL AND MILITARY INFRASTRUCTURE TARGETS. ONE OF THE ENEMY'S AIR FORCE ACTIVITY CENTRES OF GRAVITY (COG) WILL PROBABLY BE AIRFIELDS,

ESPECIALLY THOSE WHICH ARE LOCATED AT THE REAR SITE AND IN NEAR PROXIMITY OF THE NATIONAL BORDER (FOR EXAMPLE: POWIDZ, BABIMOST AIR BASES), AND UNDOUBTEDLY IT WILL BE A VERY DIFFICULT TASK FOR FORCES BASING THERE TO BREAKAWAY THE ENEMY'S ATTACK.

INTENSIFICATION OF THREAT POSED BY "NORTHLAND" TO "SOUTHLAND" IS ALSO REFLECTED BY MORE FREQUENTLY EXECUTED TERRORIST AND SABOTAGE ACTIONS. IN THE VICINITY OF "SOUTHALND'S" MILITARY UNITS AND MILITARILY SIGNIFICANT INDUSTRIAL FACILITIES AN INCREASED SPECIAL FORCES RECONNAISSANCE GROUPS ACTIVITY IS CARRIED OUT. REGIONS WHERE THE AIR FORCES' SYSTEM OF STATIONARY COMMUNICATION EQUIPMENT IS DEPLOYED ARE SYSTEMATICALLY PENETRATED. IN THE INTERURBAN TELEPHONE EXCHANGE FACILITY IN ZIELONA GÓRA TOWN TWO MEN WHO TRIED TO FORCE THEIR WAY INTO THE PROTECTED AREA WERE ARRESTED.

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
08	03	300600ZSEP01	INT

FROM: INTELLIGENCE

TO: ALL

SUBJECT: INTELLIGENCE SUMAAARY 03

RECONNAISSANCE MESSAGE NO 3

DURING THE LAST 24 HOURS INTENSIFICATION OF SIGNALS EXCHANGE IN "NORTHLAND'S" COMMAND AND CONTROL NETWORKS HAS BEEN NOTED. IN THE DIRECTION OF "SOUTHLAND'S" BORDER AN EXODUS INCREASE OF "EASTLAND'S" CIVIL POPULATION INHABITING THE TERRITORIES NEAR THE BORDER WITH "NORTHLAND" HAS BEEN OBSERVED.

ILLEGAL BORDER CROSSINGS OCCUR AT THE ENTIRE BORDER DISTANCE.

THE OBJECTIVE OF "NORTHLAND'S" CONSECUTIVE ACTIVITIES UNDERTAKEN WITH REGARD TO "EASTLAND" WILL PROBABLY BE THE TENDENCY TO ACHIEVE SUCH LEVEL OF DEGRADATION AND DISORGANISATION OF THEIR COMMAND AND AIR DEFENCE SYSTEM THAT CONDUCT OF A CENTRALISED DEFENSIVE OPERATION WOULD BECOME IMPOSSIBLE. THUS, IT IS REASONABLE TO EXPECT IN THE NEXT FEW DAYS AN ACTIVE USE OF AIRBORNE FORCES AT "EASTLAND'S" TERRITORY.

CURRENTLY "NORTHLAND'S" AIRCRAFT HAVE INCREASED THE FREQUENCY OF EXECUTING RECONNAISSANCE FLIGHTS ALONG THE LAND BORDER WITH "SOUTHLAND" FROM 2-3 TO 4-6 DAILY.

IT IS LOGICAL TO EXPECT THAT IN THE NEXT FEW DAYS "NORTHLAND'S" AIR FORCES WILL EXECUTE SELECTIVE AIR ATTACKS AT "SOUTHLAND'S" AIR FORCES SELECTED BASE AIRFIELDS IN ORDER TO ELIMINATE THE POSSIBILITY OF THEIR EXPLOITATION BY EXPEDITIONARY AIR FORCE UNITS.

"NORTHLAND" CAN ASSIGN TO THIS OPERATION APPROXIMATELY 8 – 10 SU 22 AIRCRAFT AT EACH AIRFIELD COVERED AND SUPPORTED BY 1-2 MIG-29 AIRCRAFT SECTIONS (FORMATIONS).

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
09	**04**	**010500ZOCT01**	**INT**

FROM: INTELLIGENCE

TO: ALL

SUBJECT: INTELLIGENCE SUMAAARY 04

RECONNAISSANCE MESSAGE NO 4

BASED ON THE RECEIVED INFORMATION AND ACTIVITIES EXECUTED BY "NORTHLAND'S" AIR FORCES IT IS ESTIMATED THAT PRESUMABLY TOMORROW THE ENEMY WILL CONDUCT ATTACKS AT SELECTED "SOUTHLAND'S" AIRFIELDS. THIS INTENT IS EVIDENCED BY PREPARATIONS MADE AT SELECTED AIRFIELDS AND AIMED AT ACHIEVING SUCH GOAL. AMONG OTHER ACTIVITIES, FOUR MIG 25F AND FOUR MIG 29 AIRCRAFT WERE REDEPLOYED FROM ŚWIDWIN AIRFIELD TO MIROSŁAWIEC AIRFIELD. FURTHERMORE, AT "NORTHLAND'S" AIRFIELDS WHICH ARE FORESEEN TO BE EXPLOITED DURING ACTIVITIES CONDUCTED OVER THE "SOUTHLAND'S" TERRITORY, COMBAT MATERIALS AND ASSETS ARE BEING PREPARED FOR USE, AND ADDITIONALLY A TECHNICAL STATUS CHECK OF AIRCRAFT ASSIGNED TO COMBAT OPERATIONS IS EXECUTED.

SINCE YESTERDAY INTENSIFICATION OF RADAR AND ELECTRONIC GROUND RECONNAISSANCE CARRIED OUT BY "NORTHLAND'S" ARMED FORCES IS BEING OBSERVED. THE MAIN RECONNAISSANCE EFFORT IS CONCENTRATED ON DETAILED RECONNAISSANCE OF "SOUTHLAND'S" AIR DEFENCE SYSTEM. RADAR RECONNAISSANCE PERFORMED BY "NORTHLAND'S" ASSETS WILL ENSURE A CONTINUOUS AIR TARGET ACQUISITION ZONE FROM THE ALTITUDE: H=100M ALONG THE

NATIONAL BORDER AND AT THE ENTIRE FLIGHT LEVEL OVER OWN COMBAT FORMATION. IT IS CARRIED INTO EFFECT BY TWO RADAR POST LINES:

- FIRST AT THE DISTANCE OF 7 – 10 KM FROM THE BORDER;
- SECOND AT THE DISTANCE OF 40 – 50 KM FROM THE BORDER.

"NORTHLAND'S" FIGHTER AIRCRAFT (MIG-29) ALMOST UNINTERRUPTEDLY FULFIL THEIR AIRBORNE DUTIES IN THOSE ZONES (WHICH ARE CONSTANTLY BEING CHANGED) WHICH ARE SITUATED IN THE VICINITY OF THE NATIONAL BORDER BETWEEN "EASTLAND" AND "SOUTHLAND".

IN ORDER TO MAINTAIN ITS FORCES COMBAT SUSTAINABILITY THE ENEMY EXTENSIVELY APPLIES OPERATIONAL CAMOUFLAGE. IN ORDER TO ACHIEVE THIS AIM THE ENEMY ESTABLISHED NUMEROUS SIMULATIVE (DECOYS) COMMUNICATION AND RADAR POSTS; AND HE FREQUENTLY CHANGES RADIO DATA, CODES AND CRYPTOGRAPHS, AND ALWAYS EXECUTES FLIGHTS IN RADIO SILENCE.

IN THE AREA OF DRAWSKO POMORSKIE - RYDZEWO –ZŁOCIENIEC AND IN THE AREA OF NADARZYCE – OKONEK - BORNE SULINOWO THE PRESENCE OF LARGE CONCENTRATION OF "NORTHLAND'S" LAND FORCES HAS BEEN OBSERVED. AMONG THE COMPOSITION OF THESE FORCES NUMEROUS MECHANISED AND ARMOURED UNITS HAVE BEEN IDENTIFIED PROBABLY THE AFOREMENTIONED FORCES FORM THE REARGUARD OF FORCES PARTICIPATING IN THE OPERATION AGAINST "EASTLAND".

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
13	**05**	**011130ZOCT01**	**INT**

FROM: INTELLIGENCE

TO: ALL

SUBJECT: INTELLIGENCE SUMAAARY 05

RECONNAISSANCE MESSAGE NO 5

DURING THE LAST SIX HOURS "SOUTHLAND'S" AIR FORCES EXECUTED AN INCREASED COMBAT ACTIVITY. IN RESULT OF THE WARNING AIR RAID EXECUTED TODAY EARLY BEFORE NOON BY ITS AIR FORCES AGAINST THE SELECTED "NORTHLAND'S" TARGETS, AND AS PART OF THE COMBAT ACTIVITIES AREA INTERDICTION, "NORTHLAND'S" ARMED FORCES CHIEF COMMANDER ORDERED TO IMMEDIATELY REGROUP AND MOVE HIS SUBORDINATED FORCES AND ASSETS, AND TO ENHANCE THE AIR DEFENCE IN THE FORCES ASSEMBLY (STAGING) AREA (SO THAT IT WOULD ENSURE DEFEATING AIR TARGETS FROM THE ALTITUDE H=50M).

NOW "NORTHLAND'S" FORCES EXECUTE THE ASSIGNED TASK. DURING THIS PHASE FIGHTER AIRCRAFT PERFORMING AIRBORNE DUTIES (I.E. MIG 29 AIRCRAFT) COMMONLY PRACTICE SIMULATED FLIGHTS, MAINLY AT THE PREDICTED THREATENED DIRECTIONS: DREZDENKO – KALISZ POMORSKI AND CHODZIEŻ – WAŁCZ.

ENEMY'S AIRCRAFT (PAIR, SECTION/FORMATION) EXECUTE FLIGHTS IN A LOOSE COMBAT FORMATION WHICH ENSURES A SUITABLE POSITION TO ENTER AN EVENTUAL AIR FIGHT. AVERAGE SEPARATION BETWEEN EACH AIRCRAFT IS APPROXIMATELY 400-600M, AND THE DISTANCES 1000-1500M.

AIRCRAFT WILL PROBABLY DEFEAT AIR TARGETS BOTH FROM THE REAR AS WELL AS THE FRONT HALF-SPHERE, AND AT THE ENTIRE FLIGHT LEVEL. AMONG OTHER WEAPON TYPES AIRCRAFT CAN BE ARMED WITH AIR-TO-AIR R-73 GUIDED MISSILES.

AIRCREWS ARE ALSO PREPARED TO INDIVIDUALLY PENETRATE THE AIR SPACE IN SEARCH FOR TARGETS (VISUALLY OR WITH THE HELP OF AN ON-BOARD RADAR STATION) IN THE EVENT WHEN THE ACQUISITION, HOMING OR COMMAND GROUND SYSTEM IS BEING JAMMED.

TODAY AT HRS 11.00 A.M. IN THE ACCUMULATOR FACILITY OF THE 7TH AIR TACTICAL SQUADRON A DANGEROUS FIRE BROKE OUT. NOW A FIRE SUPPRESSION ACTION TAKES PLACE. IN RESULT OF THE FIRE THREE SOLDIERS SUFFER FROM SERIOUS BURNS. PRESUMABLY THIS FIRE BROKE OUT IN EFFECT OF THE ACTIVITY CARRIED OUT BY ONE OF "NORTHLAND'S" ARMED FORCES DIVERSION – RECONNAISSANCE GROUPS.

ESCALATION OF DIVERSION – RECONNAISSANCE GROUPS ACTIVITY CAN STILL BE EXPECTED, ESPECIALLY IN THOSE CASES WHEN THE MILITARY SITUATION BECOMES MORE SEVERE.

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
16	06	020500ZOCT01	INT

FROM: INTELLIGENCE

TO: ALL

SUBJECT: INTELLIGENCE SUMAAARY 06

RECONNAISSANCE MESSAGE NO 6

DURING THE LAST 24 HOURS "NORTHLAND'S" AIR FORCES EXECUTED AGAINST "EASTLAND" MAINLY OSTENTATIOUS – "HIT AND RUN" TACTICS OPERATIONS, CONDUCTED ELECTRONIC WARFARE (EW) SPECIAL OPERATIONS AND DEPLOYED SPECIAL GROUPS TO PRE-PLANNED REGIONS WHERE AIRBORNE ASSAULT PARATROOPS WERE EXPECTED TO LAND.

ALONG "SOUTHLAND'S" NORTHERN BORDER "NORTHLAND'S" AIR FORCES CONDUCTED 4 TO 6 TIMES DAILY INITIAL AIR RECONNAISSANCE FLIGHTS INCLUDING DIRECT AIR RECONNAISSANCE ELEMENTS. BOTH AIR PHOTOGRAPHIC AND ELECTRONIC RECONNAISSANCE WERE INTENSIFIED.

ALSO THE RADAR AND ELECTRONIC RECONNAISSANCE GROUND SYSTEM WAS REINFORCED. CURRENTLY „NORTHLAND'S" RECONNAISSANCE AIRCRAFT PERMANENTLY VIOLATES THE COUNTRY'S BORDER.

TODAY AT HRS 5.30 A.M. A VERY LOW ALTITUDE FLIGHT OVER THE BABIMOST AIRFIELD EXECUTED BY TWO SU 22 AIRCRAFT BELONGING TO "NORTHLAND'S" AIR FORCES WAS OBSERVED. IMPACT OF THE LOCAL COUNTER AIR ASSETS WAS UNSUCCESSFUL BECAUSE OF

DYNAMIC MANOEUVRES EXECUTION BY CHANGING AIRCRAFT'S ALTITUDE AND SPEED AS WELL AS IN EFFECT OF EVOKING A COMPLETE SURPRISE.

THE AFOREMENTIONED FACTS INDICATE THAT THE ENEMY'S ATTACK AIRCRAFT SHOULD BE EXPECTED AT "SOUTHLAND'S" TERRITORY ANY TIME. ATTACKS AT SELECTED TARGETS WILL PROBABLY BE PRECEDED BY INTENSIVE ELECTRONIC JAMMING APPLICATION AT THE FULL RADAR FREQUENCY RANGE OF COUNTER AIR ASSETS – MAINLY AT THE PREDICTED DISTANCE OF "SOUTHLAND'S" AIR DEFENCE SYSTEM SUPPRESSION: DREZDENKO – TRZCIANKA.

AIR DEFENCE SUPPRESSION GROUPS CAN USE 4–6 SU-22 AND MIG 25F AIRCRAFT.

AIRCRAFT LAST STAGE OF FLIGHT TO THE BORDER WILL PROBABLY BE EXECUTED AT A NARROW FRONT AT THE ALTITUDE OF 50-200 M. AIRCRAFT FLIGHT TO ATTACKED TARGETS WILL BE CARRIED OUT IN PAIRS AND SECTIONS (FORMATIONS) FROM WHICH AIRCRAFT AND TACTICAL DESTINATION GROUPS WILL BE APPORTIONED.

DISTANCES AND SEPARATION BETWEEN AIRCRAFT IN THE SECTION (FORMATION) WILL BE APPROXIMATELY 150-200M. AIRCRAFT SPEED DURING ATTACK EXECUTION – 800-900 KM/HR. INDIVIDUAL AIRFIELDS, COMMAND POSTS, MISSILE SQUADRONS AND RADAR POSTS CAN BE DESTROYED WITH THE USE OF SU-22 AIRCRAFT GROUPS CONSISTING OF 4-6 AIRCRAFT. MIG-29 AIRCRAFT WILL PROBABLY BE EMPLOYED TO "SWEEPING" OPERATIONS. ESSENTIAL AIRCRAFT WEAPONS CAN INCLUDE H-25MP, H-25ML, H-28E AIR-TO-GROUND MISSILES, KMGU-2 CLUSTER BOMB CONTAINERS, FAB DEMOLITION BOMBS, OFAB ANTIPERSONNEL-FRAGMENTATION BOMBS AND INCENDIARY BOMBS OF DIFFERENT WEIGHT AND SIZE.

AIRCRAFT LAST STAGE OF FLIGHT TO ATTACKED TARGETS WILL BE PRESUMABLY CONDUCTED AT LOW ALTITUDES BETWEEN 50M AND 100M AND WILL TAKE ADVANTAGE OF THE CAMOUFLAGE FEATURES OF THE TERRAIN TOPOGRAPHIC PROFILE.

ATTACKED TARGETS WILL BE PROBABLY HIT FROM DIFFERENT DIRECTIONS WITH APPLICATION OF THE CONSECUTIVE ACTIONS METHOD.

APPLICATION OF A SINGLE USE INTERFERENCE TRANSMITTERS BY THE ENEMY IN NEAR PROXIMITY OF CENTRAL COMMUNICATION POSTS, COMMAND AND CONTROL POSTS, AND ASSETS RADIATING ELECTROMAGNETIC ENERGY CANNOT BE EXCLUDED.

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
19	**07**	**030400ZOCT01**	**INT**

FROM: INTELLIGENCE

TO: ALL

SUBJECT: INTELLIGENCE SUMAAARY 07

RECONNAISSANCE MESSAGE NO 7

YESTERDAY FROM HRS 14.00 (P.M.) TILL 14.15 (P.M.) "NORTHLAND'S" AIR FORCES AIRCRAFT CARRIED OUT A RAID AT THE "SOUTHLAND'S" AIRFIELD IN BABIMOST TOWN. ALTOGETHER 12 MIG-29, SU-22 AND MIG-25F AIRCRAFT PARTICIPATED IN THE AIR RAID. "SOUTHLAND'S" RADAR RECONNAISSANCE ASSETS, ESPECIALLY THOSE OPERATING IN CM AND DCM RANGE, WERE DISABLED BY EW ASSETS CARRIED ON-BOARD BY MIG-25F AIRCRAFT ACCOMPANYING SU-22 ATTACK AIRCRAFT. AIRCRAFT FROM ATTACK GROUPS ALSO MADE USE OF INDIVIDUAL JAMMING ASSETS (PROBABLY THE SPS-141I GARDENIA TYPE). DURING THE FIRST ACTION ENEMY'S FORCES EXECUTED AN ATTACK WITH THE USE OF AIR-TO-GROUND MISSILES AND DEMOLITION BOMBS, WHILE IN THE SECOND AND THIRD ACTION INCENDIARY BOMBS WERE DROPPED AND AIRCRAFT WEAPONS FIRED. TWO BARRACKS BUILDINGS WERE TOTALLY DESTROYED AND ONE HANGAR – SHELTER WAS PARTLY DAMAGED. EXECUTION OF A MORE EFFECTIVE ATTACK WAS DIFFICULT TO PERFORM IN EFFECT OF A VERY STRONG IMPACT OF COUNTER AIR DEFENCE ASSETS INTENDED TO COVER THE BABIMOST AIRFIELD.

ABOUT HRS 15.00 (P.M.) SEVEN UNIDENTIFIED MEN WEARING CIVIL CLOTHES ATTACKED THE COMMAND POST OF THE 7TH AIR TACTICAL SQUADRON. IN RESULT OF A SUCCESSFUL DEFENCE EXECUTED BY FACILITY'S SECURITY PERSONNEL THE ATTACK WAS DEFEATED. EFFECTS OF DIVERSION GROUP ACTIVITY IN THE HANGAR-SHELTER AREA WAS ALSO OBSERVED. UPON CARRIED OUT CHECK OF AIRCRAFT PARKING IN HANGAR-SHELTERS TWO EXPLOSIVE CHARGES HIDDEN IN AIRCRAFT UNDERCARRIAGE WERE FOUND. IT IS WORTH NOTICE THAT IN THE 7TH AIR TACTICAL SQUADRON AN INCIDENT CONNECTED WITH AN ATTEMPT TO COPY ON A XEROGRAPHIC PRINTER CONFIDENTIAL DOCUMENTS REGARDING UNIT'S MOBILISATION DEPLOYMENT BY AN UNAUTHORISED PERSON TOOK PLACE. THIS PERSON WAS ARRESTED AND TAKEN INTO CUSTODY BY MILITARY POLICE IN ORDER TO CLARIFY THE CASE.

PRESUMABLY DURING THE NEXT FEW HOURS THE BABIMOST AIRFIELD WILL BE RE-ATTACKED BY "NORTHLAND'S" AIRCRAFT. ATTACK CAN BE EXECUTED BY 14-16 SU-22, MIG-29, AND MIG-25 AIRCRAFT. DURING THIS AIR RAID A CHANGE IN ENEMY'S AIRCRAFT OPERATIONAL TACTICS CAN BE EXPECTED. ATTACK WILL BE PROBABLY CONDUCTED SIMULTANEOUSLY BY ALL ATTACK GROUPS DIRECTLY FROM THE FLIGHT ROUTE AND FROM DIFFERENT DIRECTIONS. UNDOUBTEDLY, TARGETS WILL BE ATTACKED BOTH FROM THE DIVING FLIGHT AND LEVEL FLIGHT. ENEMY'S MAIN TASK WILL PROBABLY BE DESTRUCTION OF BABIMOST AIRFIELD'S RUNWAY.

STILL, A SIGNIFICANT THREAT TO "SOUTHLAND'S" AIR FORCES FACILITIES AND ELEMENTS IS POSED BY "NORTHLAND'S" SPECIAL OPERATIONS GROUPS DEPLOYED BY ALL POSSIBLE METHODS AND ROUTES.

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
14	01	011340ZOCT01	WOC/PO

FROM: WOC/PO

TO: 77 SQN

SUBJECT: SSTO 1

SSTO # 01											
1	DTG	011400ZOCT01 ASAP									
2	MEZ						ACTIVE			DEACTIVE	
										X	
	HOR.	5208N01548E R=17									
	VER.	GL 14000 M									
3	EA	CAOC			WOC			SQN			
		X									
	WCS	HOLD			TIGHT			FREE			
		X									
4	RS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
					X						
5A	FAOR	N/A									
5B	OTHER INFO	ARW YELLOW									

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
15	02	011420ZOCT01	WOC/PO

FROM: WOC/PO

TO: 77 SQN

SUBJECT: SSTO 2

SSTO # 02											
1	DTG	011430OCT01 ASAP									
2	MEZ						ACTIVE			DEACTIVE	
										X	
	HOR.	5208N01548E R=17									
	VER.	GL 14000 M									
3	EA	CAOC			WOC			SQN			
		X									
	WCS	HOLD			TIGHT			FREE			
		X									
4	RS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
				X							
5A	FAOR	N/A									
5B	OTHER INFO	TBMF 1, 4, 7, 9, 10									

EXERCISE			
ITEM NO	MSG NO	ISSUING TIME	ISSUING AUTHORITY
20	02	031300ZOCT01	PO/CAOC

FROM: PO/CAOC

TO: WOC

SUBJECT: MOVEMENT EXECUTION ORDER 02

LINE 1: PO/CAOC

LINE 2: 77 SQN

LINE 3: 031300 OCT01

LINE 4: MEO # 02

LINE 5: 21 AFB

LINE 6: 77 SQN ASAP

LINE 7: 032200OCT01

LINE 8: RTB

LINE 9: N/A

LINE 10: N/A

Załącznik 6

EXERCISE			
ITEM NO	**MSG NO**	**ISSUING TIME**	**ISSUING AUTHORITY**
01	**01**	**131300ZAUG01**	**PO**

FROM: PROJECT OFFICER

TO: 77TH AIR DEFENCE SQUADRON

SUBJECT: STARTEX / NOTIFICATION MESSAGE

IN THE TERM FROM 24TH SEPTEMBER TO 05 TH OCTOBER 2001 THE 77TH AIR DEFENCE SQUADRON (SUPPORTING ELEMENTS FROM THE 81ST COMMAND SQUADRON) WILL PARTICIPATE IN TACEVAL AND THUS:

1. ACCORDING TO CAOC COMMANDER'S DECISION 77TH SQN IS OF COMMAND
   21ST AFB. 77TH IS BASE AIR DEFENCE SAM UNIT.
2. THE ABOVE MENTIONED UNITS IN THE TERM FROM 27TH TO 30TH SEPTEMBER 2001 WILL PERFORM ACTIVITIES RELATED WITH RSC – 7 EXECUTION, IN THE ROLE OF FORCES WHICH ARE TO ACT AS PART OF MDF. THE 77TH SQUADRONS AND THE SUPPORTING ELEMENTS ARE TO ACHIEVE RS-7 AT THE RTM POSITIONS IN MSD 77 SQN BY 010900 Z OCTOBER 2001. CABIN KDN WILL MOVE TO DOB IN 27.09 OR 28.09 AND WILL MOVE BACK IN 03.10 OR 04.10 TO MSD.
2. BEFORE THE START OF THE EXERCISE AN INBRIEFING WILL HAVE PLACE DURING WHICH THE COMMANDER OF THE AIR DEFENCE SQUADRON WILL PRESENT THE UNIT, INDICATE FACTORS LIMITING THE UNIT, DESCRIBE THE TACTICAL SITUATION AND WILL DEFINE THE TASK WHICH THE 77TH AIR DEFENCE SQUADRON RECEIVED IN

CMO AS WELL AS THE PRESENT SITUATION OF FORCES AND ASSETS IN THE ASPECT OF EXECUTION OF THE ASSIGNED TASK. NEXT, THE TEAM CHIEF WILL PRESENT THE CONTROL TEAM, HE WILL INDICATE THE PURPOSE OF THE CONTROL AND WILL INTRODUCE THE FUNCTIONAL PERSONNEL.

3. THE BASIC AIM OF THE EXERCISE IS TO CHECK THE KNOWLEDGE AND THE ABILITY TO APPLY THE PROCEDURES DEFINED FOR GBAD FORCES OPERATIONS DURING AD PROTECTION BABIMOST AFB, WHICH ARE OBLIGATORY IN NATO AS WELL AS THE ABILITY TO PREPARE TO APPLY AND CONDUCT GBAD ACTIVITIES IN PEACETIME, DURING CRISIS AND WAR, WHILE EXECUTING PRACTICAL ACTIONS WHICH RESULT FROM THE EXERCISE SCENARIO, AT THE ASSUMED OPERATIONAL – TACTICAL BACKGROUND ADAPTED TO THE NEEDS OF EXECUTION OF TACTICAL EVALUATION.
4. DURING TACEVAL GEOGRAPHICAL CO-ORDINATES WILL BE STATED ACCORDING TO MAPS WHICH ARE OBLIGATORY IN NATO, CORRESPONDING TO THE GEOREF GRID. ORDERS AND REPORTS MAYBE ISSUED IN THE POLISH LANGUAGE ACCORDING TO THE BI – MNC REPORTING DIRECTIVE VOL III ACE AIR SUPPLEMENT.
5. THE OPERATIONAL TIME WILL BE STATED ACCORDING TO THE ZULU TIME.
6. PRINCIPLES OF CONDUCTING ACTIVITIES DURING THE EXERCISE:

- PREPARE DOCUMENTATION IN THE FULL SCOPE ENCOMPASSING ALL EQUIPMENT AND ADAPTING IT TO THE NEEDS ARISING FROM THE PRESENT OPERATIONAL – TACTICAL SITUATION AND THE CURRENT STATUS OF FORCES AND ASSETS.
- DEVELOP THE C3 STRUCTURE IN THE FULL SCOPE ACCORDING TO THE REQUIREMENTS OF THE MISSILE FORCES OPERATING TACTICS, WHICH IS INDISPENSABLE TO CARRY OUT TACTICAL EVALUATION OF THE EXERCISING FORCES AND ASSETS, BUT REMAINING IN UNITY WITH THE APPROPRIATE RECORDS CONCERNING LIMITATIONS. COMMUNICATION EQUIPMENT WHICH

HAS NOT BEEN ACTUALLY DEPLOYED BUT CONSTITUTES THE BRIGADE'S REGULAR OUTFIT SHOULD BE INCLUDED IN THE OPERATIONAL PLANS.

- PREPARE TO WORK WITH MAPS ACCORDING TO THE GEOREF CO-ORDINATES.

- PREPARE DOCUMENTS, ESTIMATES AND REPORTS WITH REGARD TO THE POSITIONS WHICH ARE STATED IN THE EXERCISE DOCUMENTS. EXECUTE THE RECEIVED ORDERS ACCORDING TO GUIDANCE DEFINED IN THE DOCUMENTS. THE FOCUS OF THE SQN EFFORT IS BEING MOVED IN THE DIRECTION OF ENSURING COVER TO TARGETS ORDERED IN CMO. IN GENERAL THE SQN DOES NOT CHANGE THE TASK WITHOUT HIGHER ECHELON'S ORDER.

- CHOOSE THE WEAPON POSTS AND COMBAT FORMATION ELEMENTS ACCORDING TO ORDERS AND MAKE ADEQUATE PLANS, PLACE THE WEAPON SYSTEMS THERE AND COMBAT FORMATION ELEMENTS ACCORDING TO THE UNITS LIMITATIONS.

-AT THE RTM POSITION PLAN THE ARRANGEMENT OF ALL ELEMENTS AND ENSURE ADEQUATE PLANS (PRACTICALLY PLACE ELEMENTS WHICH ARE NOT SUBJECT TO LIMITATIONS).

- CONDUCT MARCH ACCORDING TO TACTICAL PRINCIPLES, REGULATIONS REGARDING THE MILITARY VEHICLE COLUMNS MOVEMENT THROUGH PUBLIC ROADS AND WORK SECURITY AND SANITATION RULES.

- COMBAT ACTIVITY WILL BE EVALUATED DURING THE SIMULATED AIR SITUATION, PRETENDED BY OWN AIRCRAFT AND/OR IMITATING EQUIPMENT ON THE WEAPON SYSTEMS.

PROJECT OFFICER

Załącznik 7

PROTOKÓŁ

z kontroli taktycznej TACEVAL

Zgodnie z „Planem Zasadniczych Przedsięwzięć Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej na ..." oraz ustaleniami pomiędzy DWLOP a TACEVAL DIVISION AIRNORTH, w dniach XXX r. została przeprowadzona kontrola taktyczna TACEVAL w eskadrze lotniczej oraz jednostkach zabezpieczających jej działania. Kontrola objęła wszystkie fazy działania Sił Reagowania (przygotowanie, przemieszczenie i działanie) w trzech przedmiotach oceny (operacyjnej, logistycznej, zachowania żywotności bojowej).

Przygotowanie i przeprowadzenie kontroli wykonał zespół kontrolny wyznaczony rozkazem Dowódcy WLOP XXX. Szefem Zespołu Kontrolnego XXX. W kontroli wzięli udział przedstawiciele z TACEVAL DIVISION AIRNORTH oraz przedstawiciel Dowództwa AFNORTH XXX.

Celem kontroli była ocena stanu przygotowania i możliwości realizacji zadań przez eskadry lotniczej w ramach lotniczych Sił Szybkiego Reagowania.

Dodatkowym elementem kontroli było praktyczne sprawdzenie gotowości zespołu do przeprowadzenia kontroli taktycznej według standardów NATO.

Zespół kontrolny oceniał możliwości wykonania zadań przez jednostkę. Ocena była przeprowadzona według kryteriów i norm NATO oraz narodowych. Wynikało to z przyjętych ograniczeń oraz z tego, że nie we wszystkich elementach można było wystawić oceny według kryteriów i norm Sojuszu.

Wystawiano oceny:

EXCELLENT – DOSKONALE

SATISFACTORY – ZADAWALAJĄCO

MARGINAL – MARGINALNIE

UNSATISFACTORY – NIEZADAWALAJĄCO

NOT GRADED – sprawdzono lecz nie oceniano

NOT EVALUATED – nie sprawdzano

Oceniając jednostkę uwzględniono ograniczenia jakie zostały ustalone przed rozpoczęciem kontroli. Były to:

Zasady ogólne

1. Stanowiska dowodzenia brygady lotniczej z podporządkowanymi elementami bazy lotniczej (WOC), eskadry lotniczej (SOC) i dywizjonu rakietowego (LCP) zorganizowane na potrzeby kontroli nie są organicznymi elementami składowymi jednostek, dlatego też ich struktura organizacyjna nie będzie podlegać ocenie;
2. Podczas kontroli będzie stosowany narodowy system gotowości bojowej i mobilizacyjnej;
3. Problematyka dotycząca wsparcia ze strony kraju gospodarza nie będzie podlegać ocenie;
4. Podczas kontroli oceniane będą narodowe dyrektywy, plany i rozkazy;
5. Z powodów bezpieczeństwa plany osiągania WSGB oceniane będą w MSD;
6. Proces organizowania, planowania działań bojowych w oparciu o takie dokumenty jak: ATO, ACO, OPTASK AAW, ATM, SSTO, CMO i inne, zawarte między innymi w dyrektywie meldunkowej Bi-SC Reporting Directive vol III ACE AIR Supplement; prowadzony będzie w języku angielskim i podlegał będzie jedynie procesowi oceny opisowej (ang. OPASSESS);
7. Zadania lotnicze realizowane będą zgodnie z POZB – 99;
8. Roczny nalot na pilota nie mniej niż XXX godzin – liczony od XXX;
9. W pomieszczeniach, magazynach, schronach itp., w których prowadzone są prace remontowe nie będą prowadzone przedsięwzięcia kontrolne;

10. W kantynach, klubach oraz tam gdzie pracują pracownicy cywilni, którzy nie będą odpowiedzialni bezpośrednio za przygotowanie i prowadzenie działań bojowych przedsięwzięcia kontrolne nie będą prowadzone;
11. Muszą być podjęte wszystkie przedsięwzięcia, aby unikać marnotrawstwa artykułów spożywczych w ramach symulacji działań chemicznych – skażenia;
12. Będą stosowane zasady ruchu lotniczego obowiązujące w dniu wykonywania lotów, uzgodnione z cywilnymi i wojskowymi służbami ruchu lotniczego;
13. Dywizjon rakietowy OP wraz z dodatkowymi elementami OPL jako jednostka Głównych Sił Obrony podlegać będzie ocenie zgodnie z wymogami RSC 7;
14. Kontrolowane jednostki będą wspierane ludźmi oraz sprzętem z innych pododdziałów w ramach pokojowych stanów bez mobilizacyjnego uzupełniania.
15. W czasie kontroli obowiązują wszystkie ograniczenia czasu „P".
16. Wszystkie przedsięwzięcia dotyczące ogłoszenia przedsięwzięć w ramach kontroli poprzedzone muszą być hasłem „TACEVAL, TACEVAL, TACEVAL".

Zagadnienia operacyjne

1. W czasie kontroli planować nie więcej niż 2-3 wyloty całością sił eskadry na dobę;
2. Stosować narodowe kryteria oceny zastosowania uzbrojenia bojowego na poligonie NADARZYCE w ramach tzw. *delivery weapons*;
3. W działaniach mogą brać udział piloci nie spełniający w pełni kryterium *combat ready*;
4. Wykonywanie lotów bojowych realizować będzie od wschodu do zachodu słońca.

Zagadnienia logistyczne

1. Przebazowanie obejmie XXX samolotów bojowych i XXX samoloty szkolno-bojowe;
2. W ciągłej sprawności do działań utrzymywanych będzie nie mniej niż 9 samolotów bojowych;
3. System identyfikacji „swój – obcy" używany będzie w zakresie odpowiedzi MODE I-III;
4. Indywidualne wyposażenie WRE stosowane będzie w ograniczonym zakresie lub nie będzie stosowane;
5. Uzbrajanie i rozbrajanie samolotów odbywać się będzie w oparciu o narodowe przepisy;
6. Przechowywanie i rozdział środków bojowych realizowane będzie w oparciu o przepisy narodowe;
7. System teleinformatyczny pracował będzie w oparciu o narodowe przepisy o ochronie informacji niejawnych;
8. Elaboracja rakiet dla dywizjonu rakiet OP jak i sprawdzenie „odzewów rakiet" odbędzie się w dniach poprzedzających kontrolę przy współudziale innych pododdziałów z brygady rakiet OP;
9. Rakiety bojowe do przeciwlotniczego zestawu rakietowego nie będą używane dla potrzeb TACEVAL w bazie rozwinięcia.

Zagadnienia zachowania żywotności bojowej – STO

1. Środki pozoracji pola walki nie będą stosowane poza terenem jednostek wojskowych;
2. Nie będą stosowane incydenty z „otwartym" ogniem w pobliżu środków bojowych, samolotów, zestawu rakietowego;
3. Środki pozorujące niewybuchy, niewypały muszą być oznakowane białym napisem „TACEVAL, TACEVAL, TACEVAL";
4. Środki pierwszej pomocy będą demonstrowane zgodnie z należnościami czasu „P";

5. Jako środki ochrony zbiorowej wykorzystywane będą schrony OPL;
6. Środki ochrony indywidualnej przed skażeniem używane będą zgodnie przepisami narodowymi;
7. Pilotowanie samolotów, kierowanie pojazdami mechanicznymi, obsługa urządzeń energetycznych odbywać się będzie bez indywidualnych środków ochrony przeciwchemicznej;
8. Służba wartownicza pełniona będzie zgodnie z „Regulaminem Ogólnym Sił Zbrojnych", wartownicy z amunicją bojową będą oznakowani czerwonymi opaskami, rejony ich patrolowania nie podlegają kontroli i prowadzeniu incydentów;
9. Nie będą wykonywane dodatkowe prace związane z usuwaniem przeszkód terenowych i rozbudową inżynieryjną terenu na potrzeby TACEVAL;
10. Sprawdzian z wyszkolenia strzeleckiego odbędzie się w oparciu o narodowe wymagania, nie mniej jednak niż 50% stanów osobowych podlegać będzie kontroli.

Na podstawie przeprowadzonej kontroli jednostka otrzymała następujące oceny:

W dziedzinie:

ZASOBY (RESOURCES)

OBSZAR OPERACYJNY (OPS AREA)

1. PLANY I ZARZĄDZENIA (PLANS AND DIRECTIVES)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

2. OBSADA ETATOWA (MANNING)

a) wsparcie operacyjne (operationnal support)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. personel latający (aircrews)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

3. INFRASTRUKTURA I WYPOSAŻENIE (INFRASTRUCTURE AND FACILITIES)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

4. WYPOSAŻENIE I UZBROJENIE (EQUIPMENT AND WEAPONS)

a. wyposażenie WRE (Electronic Warfare Eaquipment)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. samoloty (aircraft)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. roczny nalot (annual flying time)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

5. OBRONA PRZECIWCHEMICZNA (NBC)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

OBSZAR LOGISTYCZNY (LOGISTICS AREA)

1. PLANY I DOKUMENTY (PLANS AND DOCUMENTS)

a) NATO i Narodowe (NATO and National)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. Zastosowanie dokumentów (Unit Generated)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

2. OBSADA ETATOWA (MANNING)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

3. ROZŚRODKOWANIE (DEPLOYED FACILITIES)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

4. WYPOSAŻENIE (EQUIPMENT)

a. pojazdy (vehicles)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. sprzęt do obsługi samolotów (support equipment)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. łączność (communications & information system)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. MPS (POL)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

e. środki bojowe (supplies)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

OBSZAR ZACHOWANIA ŻYWOTNOŚCI BOJOWEJ (SURVIVE TO OPERATE AREA)

1. PLANY I ZARZĄDZENIA (PLANS AND DIRECTIVES)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

2. OBSADA ETATOWA (MANNING)

a. system dowodzenia i kontroli (C3)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. obrona aktywna (active defence)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. obrona pasywna (passive defence)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. odtwarzanie – początkowe (recuperation – initial)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

e. odtwarzanie – kontynuacja (recuperation – fFollow on)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

3. INFRASTRUKTURA I WYPOSAŻENIE (INFRASTRUCTURE AND FACILITIES)

a. przygotowanie systemu dowodzenia i kontroli (C3 arrangements)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. Zabezpieczenie aktywnej obrony (active defence protection)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. zabezpieczenie pasywnej obrony (passive defence protection)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

4. WYPOSAŻENIE (EQUIPMENT)

a. obrona aktywna (active defence)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. obrona pasywna (passive defence)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. rozpoznanie inżynieryjno-saperskie (PAR)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. straż pożarna (fire fighting)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

e. pierwsza pomoc medyczna (first aid)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

f. usuwanie ładunków wybuchowych (EOD)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

g. naprawa uszkodzeń (damage repair)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

h. opieka nad rannymi (casualty handling)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

5. OBRONA PRZECIWCHEMICZNA (NBC)

a. indywidualne środki ochrony przed skażeniami (individual protective equipment)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. sprzęt specjalistyczny (specialist equipment)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

WYKONANIE ZADAŃ (PERFORMANCE)

OBSZAR OPERACYJNY (OPS AREA)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

1. DOWODZENIE I KIEROWANIE PRZEZ NADRZĘDNE STANOWISKA DOWODZENIA (COMMAND AND CONTROL BY HIGHER ECHELONS)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

2. DOWODZENIE I KIEROWANIE PRZEZ WOC (COMMAND AND CONTROL BY WOC)

a. system dowodzenia i kontroli (Command, Control and Communications)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. system alarmowania i powiadamiania (alert actions)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. sprawozdawczość (reporting)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. dokumenty, plany (unit plans)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

e. system ochrony i obrony naziemnej (weapon system protection)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

f. ruch lotniczy (air traffic control)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

g. kontakty cywilno-wojskowe (Public affairs)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

3. METEOROLOGIA (METEOROLOGY)

a. zabezpieczenie meteorologiczne (met support)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

4. RUCH LOTNICZY (AIR TRAFFIC CONTROL)

a. działalność kontrolerów ruchu lotniczego (ATC operations)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. zespół łącznikowy (liaison personel)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

5. ROZPOZNANIE (INTELLIGENCE)

a. obieg informacji rozpoznawczej (currency and adequancy of intelligence)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

6. OCHRONA INFORMACJI NIEJAWNYCH (SECURITY)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

7. STANOWISKO DOWODZENIA ESKADRY (SQUADRON OPERATION CENTER)

a. system dowodzenia i kontroli (Command, Control and Communications)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. system alarmowania i powiadamiania (alert actions)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. sprawozdawczość (reporting)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. dokumenty, plany (unit plans)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

e. system ochrony i obrony naziemnej (weapon system protection)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

f. dane rozpoznawcze (mission support)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

g. odprawy i raporty (debriefing and reporting)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

h. zespół łącznikowy (liaison officers)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

i. Kontakty cywilno-wojskowe (public affairs)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

j. sprawdzian wiedzy teoretycznej personelu latającego (air crews training)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

OBSZAR LOGISTYCZNY (LOGISTICS AREA)

1. SYSTEM DOWODZENIA I KONTROLI (COMAND, CONTROL AND COMMUNICATION)

a. System dowodzenia i kontroli działań logistycznych (Execution of Logistics C3)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. sprawozdawczość (logistics reporting)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

2. MOBILNOŚĆ (MOBILITY)

a. odtwarzanie gotowości bojowej samolotów (system preparation)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. przygotowanie środków bojowych (logistics resources preparation)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. wsparcie logistyczne działań (logistic support to preparation)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. załadunek rzutu powietrznego (cargo processing and loading)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

e. przygotowanie personelu do przebazowania (passenger processing and loading)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

f. wyładunek i rozlokowanie personelu oraz sprzętu do przebazowania (passenger and cargo off-loading and dispersal)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

g. rozśrodkowanie elementów logistycznych (logistics facilities)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

h. łączność (establishment of CIS)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

i. modernizacja (system regeneration)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

3. GOTOWOŚĆ DO DZIAŁAŃ BOJOWYCH (SYSTEM COMBAT READINESS)

a. działalność personelu inżynieryjno – lotniczego (system maintenance)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. odtwarzanie gotowości bojowej samolotów (aircraft combat availability)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. obsługa techniczna samolotów (aircraft turnarounds)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

4. MOŻLIWOŚCI SYSTEMÓW WSPARCIA (ENABLING SUPPORT SYSTEMS)

a. elaboracja środków bojowych (weapons preparation)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. zaopatrzenie w środki bojowe (weapons delivery)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. odtwarzanie gotowości bojowej samolotów przez nieetatowy personel inżynieryjno - lotniczy (ops aircraft cross servicing)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. remonty pojazdów samochodowych (vehicle maintenance)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

e. **wsparcie logistyczne procesu odtwarzania gotowości bojowej samolotów (support equipment maintenance)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

f. **system zaopatrzenia logistycznego (supply system)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

g. **MPS (POL)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

h. **wsparcie WRE (electronic warfare support)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

i. **wyposażenie rozpoznawcze i WRE samolotu (reconnaissance equipment)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

j. **rozwinięcie i zabezpieczenie systemu dowodzenia i kontroli (maintenance of CIS)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

OBSZAR ZACHOWANIA ŻYWOTNOŚCI BOJOWEJ (SURVIVE TO OPERATE AREA)

1. STRUKTURA SYSTEMU DOWODZENIA I KONTROLI (STRUCTURE C3)

a. plany i procedury (plans and procedures)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. ocena ogólna (overall)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. działanie obrony aktywnej (active defence function)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. działanie obrony pasywnej (passive defence function)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

e. funkcjonowanie systemu odtwarzania (recuperation function)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

2. OBRONA AKTYWNA

a. siły i środki obrony naziemnej (ground defence force)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. Powszechna OPL (AAAD)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

3. OBRONA PASYWNA

a. Zespół OPChem. (NBC Teams)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. zabezpieczenie OPChem. (protection)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. rozśrodkowanie i maskowanie (concealment & dispersal)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

4. **ODTWARZANIE ZDOLNOŚCI DO DZIAŁAŃ (RECUPERATION INITIAL)**

   a. **rozpoznanie inżynieryjno-saperskie (PAR i EOR)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

   b. **działania straży pożarnej (fire fighting).**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

5. **ODTWARZANIE ZDOLNOŚCI DO DZIAŁAŃ - KONTYNUACJA (RECUPERATION FOLLOW ON)**

   a. **usuwanie ładunków wybuchowych EOD**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

   b. **naprawa płaszczyzn roboczych lotniska (RAOS)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

   c. **opieka nad rannymi (casualty handlig)**

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

6. **WYSZKOLENIE INDYWIDUALNE (INDIVIDUAL COMMON CORE SKILLS)**

a. obrona naziemna (ground defence)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

b. OPChem. (NBC)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

c. pierwsza pomoc medyczna (first aid)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

d. działania straży pożarnej (fire fighting)

Ocena opisowa.

Ocena wg kryteriów NATO dla lotniczych sił reagowania.

Ocena według kryteriów narodowych.

UWAGI I WNIOSKI Z PRZEPROWADZONEJ KONTROLI

1. **Obszar operacyjny**

2. **Obszar logistyczny**

3. **Obszar zachowania żywotności bojowej (STO)**

Na podkreślenie jednak zasługuje duże zaangażowanie stanów osobowych eskadry i jednostek ją zabezpieczających, co w znacznym stopniu przyczyniło się do osiągnięcia wielu pozytywnych ocen w poszczególnych obszarach. Przeprowadzona kontrola jest też bogatym źródłem wniosków dotyczących tak przygotowania jednostki do oceny taktycznej jak i sposobu jej przeprowadzenia przez zespół kontrolny.

SZEF ZESPOŁU KONTROLNEGO

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid.
54322
Akademii Obrony Narodowej