

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP

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

MOŻLIWOŚCI UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

Opracowanie naukowe AON
pk. 4.14.1.0.



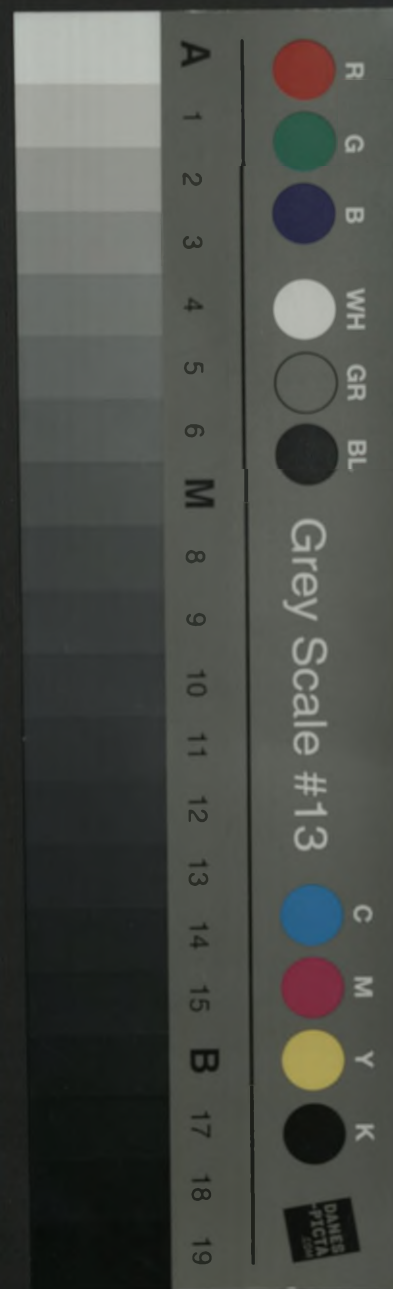
61035



P/B

WARSZAWA

2000



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP

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

MOŻLIWOŚCI UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

Opracowanie naukowe AON
pk. 4.14.1.0.



61035

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

~~S/4537~~



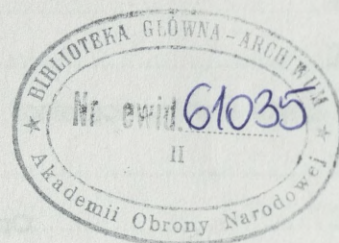
~~05-004537-001-0~~

PNB

WARSZAWA

2000

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ



płk dr hab. inż. Bogdan ZDRODOWSKI
mjr dr inż. Maciej MARSZAŁEK

MOŻLIWOŚCI UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

Opracowanie naukowe AON
pk. 4.14.1.0.



Opracował zespół autorski pod kierownictwem naukowym
płk dr hab. inż. Bogdana ZDRODOWSKIEGO

Skład zespołu:

1. płk dr hab. inż. Bogdan ZDRODOWSKI – wstęp
 - rozdział 1
 - rozdział 2
 - zakończenie
 - załączniki
 - bibliografia
2. mjr dr inż. Maciej MARSZAŁEK
 - rozdział 3
 - rozdział 4
 - zakończenie
 - załączniki
 - bibliografia

Recenzent: dr hab. Zbigniew GROSZEK

7024/2

Spis treści

Wstęp	4
1. WNIOSKI Z PIERWSZEGO ETAPU BADAŃ	7
2. UWARUNKOWANIA UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA	13
2.1. Aspekt prawny	18
2.2. Zagrożenie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna.....	22
2.3. Rodzaje działań zbrojnych w operacjach innych niż wojna w kontekście zakresu użycia sił powietrznych	26
2.4. Potencjał sił powietrznych	35
3. PRZYGOTOWANIE SIŁ POWIETRZNYCH DO DZIAŁAŃ INNYCH NIŻ WOJNA	43
3.1. Formowanie sztabu	43
3.2. Planowanie działań	46
3.3. Organizowanie sił	52
3.4. Dowodzenie	52
3.4. Logistyka	64
4. UDZIAŁ SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA.....	68
4.1. Działania defensywne	69
4.1.1. Użycie naziemnych sił obrony powietrznej	72
4.1.2. Obrona samolotów (środków) szczególnego znaczenia	79
4.2. Działania ofensywne.....	82
4.3. Wsparcie lotnicze komponentu lądowego	85
4.4. Rozpoznanie powietrzne	95
4.5. Walka elektroniczna	102
4.6. Siły powietrzne w operacjach wspierających.....	107
4.7. Transport powietrzny	111
4.7.1. Czynniki wpływające na planowanie transportu powietrznego.....	115
4.7.2. Aspekt polityczno – militarny	116
4.7.3. Rodzaje misji	117
4.7.4. Planowanie misji transportowych.....	118
4.7.5. Lotniska.....	119
4.8. Wnioski z użycia sił powietrznych w konflikcie o Kosowo	120
Zakończenie	127
Słownik pojęć i akronimów	129

Bibliografia	131
Załącznik 1 - Plan operacji	133
Załącznik 2 - Zadania grup dowodzenia lotnictwem oraz oficerów naprowadzania	135
Załącznik 3 - Charakterystyka precyzyjnych środków rażenia stosowanych w czasie działań innych niż wojna	137
Załącznik 4 - Charakterystyka systemu Avenger	142
Załącznik 5 - Charakterystyka przeciwlotniczego zestawu raketowego ROLAND	144
Załącznik 6 - Rodzaje inicjatyw i środków dyplomatycznych	146
Załącznik 7 - Ogólne pojęcia z dziedziny międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju	147
Załącznik 8 - Przebieg kampanii powietrznej w Kosowie	149
Załącznik 9 - Typowa struktura w zakresie opracowywania planów	157
Załącznik 10 - Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej	158
Załącznik 11 - Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej	159
Załącznik 12 - Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej	160
Załącznik 13 - Schemat procesu przygotowania sztabu międzynarodowego	161
Załącznik 14 - Schemat procesu analizy kampanii powietrznej na szczeblu operacyjnym	162

Wstęp

Wypracowanie założeń użycia polskich sił powietrznych w działaniach innych niż wojna - w tym szkoleniowych, urasta do roli jednego z najistotniejszych problemów naszych sił zbrojnych. Pozwolą one na określenie racjonalnych zasad użycia naszych sił powietrznych w tych działaniach i wypracowania zasad ich przygotowania, czyli szkolenia.

Rozwiązanie tego problemu rozłożyliśmy na trzy etapy. Pierwszy – przypadający w roku 1999, obejmował identyfikację warunków użycia sił powietrznych w działaniach pozawojennych¹. Zamierzeniem obecnego - drugiego etapu jest sformułowanie zasad użycia sił powietrznych NATO oraz wiodących państw członkowskich Sojuszu² w tych warunkach. Trzeci i końcowy etap - przewidywany na 2001 rok będzie obejmował ocenę możliwości bojowych oraz zawierał propozycje (koncepcję) użycia polskich sił powietrznych w operacjach innych niż wojna.

Niniejsze studium operacyjne zawiera wyniki badań drugiego etapu, w którym skoncentrowaliśmy się na siłach powietrznych.

Wyniki badań opracowano w formie studium operacyjnego. Studium to jest materiałem teoretycznym, ale z wyraźnymi wskazaniem dla kierunków działań praktycznych, opartym na dotychczasowych doświadczeniach użycia sił powietrznych koalicji w Zatoce Perskiej oraz NATO w krajach byłej Jugosławii i konflikcie o Kosovo.

W aspekcie teoretycznym przedstawione zostały tu wyniki badań podstawowych obszarów i uwarunkowań prowadzenia współczesnych operacji o charakterze innym niż wojna, przygotowania do nich sił zbrojnych i zasad ich użycia. Do każdej z tych dziedzin sformułowane zostały kierunki, priorytety oraz tzw. minimalne warunki interoperacyjności, zapewniające wypełnienie podstawowych zadań (misji) przez nasze siły powietrzne w ramach NATO.

Oczekujemy, że wyniki badań będą wykorzystane głównie w dwóch aspektach: teoretycznym i praktycznym. W aspekcie teoretycznym, jako podstawa dalszych badań nad wypracowaniem doktryny polskich sił powietrznych, w tym zasad

¹ B. Zdrodowski, M. Marszałek.: Użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna. I etap badań. AON, Warszawa, 1999.

² Uwzględniamy tu poglądy (doktryny) przede wszystkim: Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii oraz w pewnym zakresie Francji i Danii.

ich przygotowania i użycia w działaniach nie objętych artykułem V Traktatu Północnoatlantyckiego (innych niż wojna). Natomiast w aspekcie praktycznym, powinny służyć merytorycznemu ukierunkowaniu rozwoju polskich sił powietrznych, z uwzględnieniem podstawowych celów integracji naszych sił zbrojnych w ramach NATO.

Podstawę badań stanowiły głównie źródłowe materiały Sojuszu, które podzielono na dwie grupy. Pierwszą stanowią oficjalne dokumenty NATO, konwencje i umowy. Drugą grupę stanowią poglądy, wypowiedzi i doświadczenia praktyczne³, publikowane i wygłaszane przez kompetentne organy sojuszu, dowódców i różne osobistości.

W pierwszym rozdziale przedstawiono podstawowe kategorie współczesnych operacji o charakterze innym niż wojna, które stanowią syntezę wyników pierwszego etapu. Scharakteryzowano tu również możliwe kompetencje różnych ośrodków władzy politycznej i wojskowej oraz stosowane dotychczas i przygotowane organy i struktury wojskowe w tych działaniach. Określono i wyjaśniono także zasady użycia sił zbrojnych w działaniach innych niż wojna, w tym sił powietrznych. Wnioski z pierwszego etapu, stanowiły podstawę do określenia roli i miejsca sił powietrznych w działaniach innych niż wojna.

Rozdział drugi zawiera uwarunkowania użycia sił powietrznych we współczesnych działaniach innych niż wojna. Przedstawione są tu między innymi aspekty prawne stosowania sił powietrznych, szczególnie w tzw. operacjach wsparcia pokoju, które jak wynika z badań, są podstawową kategorią działań innych niż wojna. Scharakteryzowano również tu zagrożenia, z jakimi mogą spotkać się siły powietrzne w tego rodzaju działaniach. Zagrożenia te stymulują zakres użycia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna. W rozdziale tym scharakteryzowano także środki sił powietrznych, jakie najczęściej były stosowane w dotychczasowych konfliktach (kryzysach) międzynarodowych i wewnętrznych.

Domeną rozdziału trzeciego jest proces przygotowania, organizowania oraz zabezpieczenia wykonania operacji innych niż wojna, prowadzonych przez siły powietrzne NATO.

³ Chodzi tu zarówno o wnioski z dotychczasowego użycia sił powietrznych w działaniach innych niż wojna, jak również z ćwiczeń dowódczo – sztabowych, których scenariusz oparty był na tym tle (np. ćwiczenie Co-operative Chance 2000 – przeprowadzone w Słowacji, w marcu 2000 roku).

W rozdziale czwartym scharakteryzowano poszczególne rodzaje działań sił powietrznych oraz przedstawiono ich praktyczne przykłady.

W zakończeniu studium przedstawiono wnioski dotyczące użycia sił powietrznych NATO, które będą stanowić podstawę wypracowania koncepcji użycia polskich sił powietrznych w tego rodzaju działaniach.

1. WNIOSKI Z PIERWSZEGO ETAPU BADAŃ

Badania pierwszego etapu wykazały, że struktury CJTF i poszczególnych ich komponentów nie są jeszcze ostatecznie uformowane i funkcjonalnie zweryfikowane, a więc istnieje potrzeba ich ciągłego testowania⁴. Trwające obecnie spotkania, narady i ćwiczenia ich przyszłych dowództw, mają na celu przygotowanie społeczności międzynarodowej i sił Sojuszu do wyzwań niesionych współcześnie przez zagrożenia międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju. Jednocześnie powinno być realizowane szkolenie dowódców i oficerów sztabów, przewidzianych do operacji zarówno w ramach zobowiązań NATO, jak i misji wykonywanych przez poszczególne kraje.

Zadaniem nowej struktury Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF) jest również zapewnienie możliwości narastania dysponowanych sił, w zależności od sytuacji oraz zapewnienie ich elastyczności w działaniu. Także struktury te powinny być przygotowane do powiększenia NATO o nowe państwa. Przygotowana tak organizacja powinna umożliwiać w miarę łagodne przechodzenie do standardów NATO i UZE w ramach partnerskiej współpracy.

Obecnie przewiduje się realizację szeregu różnych przedsięwzięć na rzecz Unii Zachodnioeuropejskiej w ramach prewencji i zapewnienia pokoju na naszym kontynencie. Zmusza to do kształtowania odpowiedniego profilu planowanych misji, a dowództwo europejskie przygotowuje niezbędne do tego siły. Priorytetem jest obecnie transport, niezbędny do szybkich przerzutów dysponowanych sił. Przyjęta struktura dowództwa CJTF, wraz z odpowiednimi kompetencjami, stałe planowanie na tym szczeblu i wiele innych przedsięwzięć wymagają odpowiedniego składu organizacyjnego i zmian w strukturach dowodzenia. Zmiany te mogą nastąpić w wyniku decyzji podejmowanych doraźnie przez Radę Północnoatlantycką. Zakłada się przy tym, że wyposażenie i środki finansowe na modernizację sił zbrojnych NATO zapewni Unia Zachodnioeuropejska. Funkcjonowanie CJTF opiera się na koncepcji zachowania stabilności i bezpieczeństwa w poszczególnych obszarach.

Polska jest krajem, którego żołnierze mają wyrobioną, wysoką renomę i uznanie wśród uczestników operacji pokojowych⁵, które obecnie realizują najważniejsze działania o charakterze innym niż wojna. Racje stanu naszego państwa przemawiają za utrzymaniem dotychczasowej pozycji wśród państw – uczestników operacji poko-

⁴ Kolejnym po IFOR i SFOR sprawdzeniem koncepcji CJTF była operacja w Kosowie, prowadzona przez siły NATO - KFOR.

jowych. Jednak członkostwo w NATO stawia przed nami zadania przygotowania naszych żołnierzy do uczestnictwa nie tylko w operacjach pokojowych, ale również w innych kategoriach (rodzajach) operacji określanych mianem działań innych niż wojna.

Obecnie zasadniczym problemem w tym obszarze jest przygotowanie skutecznego (właściwego) systemu kształcenia i szkolenia całego wojskowego i cywilnego personelu, do wykonywania zadań w szerokim zakresie operacji militarnych i innych niż wojna. Indywidualne kształcenie przygotowujące oficerów do planowania i prowadzenia działań w ramach operacji militarnych innych niż wojna powinno rozpoczynać się już w trakcie studiów dyplomowych, w Akademii Obrony Narodowej. Kształcenie oficerów – studentów powinno obejmować podstawowy zakres wiedzy, niezbędny do realizowania szkolenia w jednostkach wojskowych oraz przygotowania ich do szkolenia zespołowego. W doborze treści kształcenia szczególne znaczenie powinno być przypisywane problemom związanym z:

- poznawaniem szeroko rozumianych problemów pokoju;
- konfliktu zbrojnego oraz wojny, zbrojeń i rozbrojenia;
- wybranymi problemami teorii operacji innych niż wojna, a szczególnie operacji wsparcia pokoju;
- rolą, miejscem oraz zadaniami sił powietrznych w tego typu działaniach;
- międzynarodowymi systemami bezpieczeństwa;
- prawem międzynarodowym.

Szczególnie eksponowana powinna być problematyka funkcjonowania organizacji zajmujących się problemami międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa (Organizacja Narodów Zjednoczonych, Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie oraz Unia Zachodnioeuropejska). Oficerowie powinni poznać struktury tych instytucji oraz te organy, z którymi mogą w przyszłości prowadzić wspólne działania na rzecz utrzymania, bądź przywrócenia pokoju.

Jak dowodzą rezultaty pierwszego etapu badań, teoria problemu operacji innych niż wojna jest wyjątkowo złożona i dotyczy nie tylko działalności typowo wojskowej, ale również działalności w sferze instytucji cywilnych. Na tym etapie, oficerowie powinni poznać podstawowe definicje opisujące poszczególne typy operacji,

⁵ Zarówno w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych, jak i Sojuszu Północnoatlantyckiego.

które określono wspólnym mianem - innych niż wojna⁶. Przekazywane treści, przez odpowiednio przygotowanych wykładowców, powinny dotyczyć również ogólnych zasad normujących użycie poszczególnych rodzajów sił zbrojnych. Wykazać ich rolę i znaczenie w operacjach innych niż wojna.

Szczególną dziedziną wiedzy, którą studenci powinni poznać jest prawo, w tym prawo regulujące wszelkie normy postępowania w międzynarodowych konfliktach zbrojnych.

Kolejny etap kształcenia powinien być realizowany w ramach kursów taktyczno – operacyjnych, organizowanych również w Akademii Obrony Narodowej. Kursy te powinny obejmować podstawy użycia Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF) oraz sił powietrznych, jako jednego z ich komponentów. Powinno się również wyjaśniać wszelkie relacje i zależności występujące pomiędzy poszczególnymi typami operacji innych niż wojna - a zadaniami wykonywanymi przez poszczególne rodzaje sił zbrojnych. Oficerowie powinni być zapoznani także z procedurami dotyczącymi planowania oraz wykonania tego typu operacji. W ramach szkolenia operacyjno – taktycznego, należy zapoznać oficerów z zasadami przygotowania i przeprowadzenia ćwiczeń dowódczo – sztabowych oraz ćwiczeń z wojskami, których celem byłoby rozwiązywanie problemów związanych z militarną reakcją na zagrożenie międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.

Końcowy etap kształcenia indywidualnego oficerów powinien być realizowany na studiach podyplomowych (np. na Podyplomowym Studium Operacyjno – Strategicznym). Treści przekazywane na tych kursach powinny obejmować między innymi problematykę planowania i prowadzenia operacji połączonych, wszystkich komponentów wchodzących w skład CJTF. Wieloetapowe ćwiczenie byłoby praktycznym sprawdzeniem nabytych przez oficerów umiejętności.

Podstawową misją takiego systemu kształcenia powinno być przygotowanie niezbędnego personelu rozumiejącego zasady, cele, zadania i właściwości operacji innych niż wojna oraz ukształtowanie odpowiednich umiejętności ich planowania i kierowania nimi.

W kształceniu tym znaczącą rolę powinni odegrać wykładowcy Akademii Obrony Narodowej, w tym Wydziału Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Spraw-

⁶ Istotne znaczenie ma znajomość teorii problemu, a szczególnie poglądów prezentowanych przez NATO oraz czołowe kraje członkowskie, których poglądy narodowe często są odmienne od sojuszniczych. Na gruncie tych teorii występują znaczące różnice podejść do problemu.

na realizacja takiego systemu kształcenia wymaga odpowiedniego przygotowania merytorycznego zarówno wykładowców jak i właściwego zabezpieczenia w podręczniki, skrypty i opracowania ćwiczeń audytoryjnych, dowódczo – sztabowych oraz innych materiałów szkoleniowych. Poważnym problemem w tym zakresie jest brak doświadczeń narodowych. Do tej pory, jak wiadomo polskie siły powietrzne nie brały udziału w operacjach innych niż wojna. Zjawisko to nie jest dla nas korzystne, ponieważ - jak podkreślają oficerowie z NATO, w pewnym etapie rozwoju operacji innych niż wojna praktyka zdecydowanie wyprzedziła teorię. Dlatego zmuszeni jesteśmy do korzystania zarówno z doświadczeń, jak i teoretycznych opracowań innych państw członkowskich Sojuszu.

Szkolenia zgrywające sztaby i jednostki powinny być prowadzone na różnych szczeblach dowodzenia. Dowódcy powinni wyszukiwać personel posiadający odpowiednią znajomość języków obcych i zachęcać go do rozwijania i utrzymywania kondycji językowej na najwyższym poziomie, tzn. biegłego posługiwania się językami obcymi, a szczególnie językiem angielskim. Oficerowie sztabu (planiści) muszą stworzyć realistyczne (rzeczywiste) tło, zmieniające się sytuacje - w wyznaczonym obszarze operacji - podczas ćwiczeń z wojskami. Modelowanie i symulacje działań połączonych, seminaria i ćwiczenia dowódczo – sztabowe są metodami pozwalającymi dowódcom, sztabom i jednostkom na właściwe przygotowanie do działań w ramach operacji innej niż wojna. Na tym etapie szkolenia rola wykładowców z Wydziału Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej AON może ograniczyć się do roli obserwatorów lub konsultantów. W wyjątkowych przypadkach mogą oni wzmocnić ćwiczące zespoły, biorąc aktywny udział w rozwiązywaniu problemów merytorycznych, będących przedmiotem ćwiczenia.

Ćwiczenie powinno podkreślać nie tylko użycie sił powietrznych w operacjach, ale obejmować również przejście do (lub z) działań wojennych⁷. Wszystkie ćwiczenia powinny również uwzględniać i artykułować problematykę:

- dowodzenia i kierowania oraz łączności;
- rozpoznanie;
- stosowne uwarunkowania prawne;
- osłonę sił powietrznych;

⁷ Znajduje to, między innymi odzwierciedlenie w opracowywanym wydziałowym ćwiczeniu dowódczo – sztabowym, organizowanym w Wydziale WLOP w roku akademickim 2000/2001. Ćwiczenie to po raz pierwszy w takiej formie zostanie przeprowadzone w maju przyszłego roku (2001).

- koordynację potrzeb logistycznych do skutecznego przeprowadzenia operacji innej niż wojna.

Dowódcy wszystkich szczebli dowodzenia, uczestniczący w ćwiczeniach, muszą zapoznać się zarówno z ogólną, złożoną problematyką, jak również szczegółami dotyczącymi doktryny użycia sił powietrznych w operacji innych niż wojna. Ćwiczenia wiernie odzwierciedlające rzeczywiste warunki prowadzenia operacji innych niż wojna powinny uwzględniać udział organizacji pozarządowych, prywatnych organizacji ochotniczych, środków masowego przekazu wraz z elementami działań połączonych, które są niezbędne do ustalenia możliwych braków (niedociągnięć) i korekcji działań dla osiągnięcia powodzenia w przyszłej operacji.

Udział w ćwiczeniach⁸ i przedsięwzięciach im towarzyszących w zakresie przygotowania i prowadzenia operacji innych niż wojna, a w tym operacjach wsparcia pokoju, akcjach poszukiwawczo – ratowniczych oraz akcjach humanitarnych zapewnia:

- zaznajomienie z procesami interakcji polityczno – wojskowej, techniki kierowania, w hipotetycznych sytuacjach kryzysowych;
- zaznajomienie z rozwojem, szkoleniem i doskonaleniem struktur dowodzenia i kontroli w takich obszarach, jak: procedury sztabowe oraz polityka informacyjna;
- zapoznanie z procedurami operacyjnymi podczas prowadzenia wspólnych, wielonarodowych operacji połączonych RSZ w zakresie: zasad działania wojsk, standardów procedur operacyjnych (Standard Operating Procedures – SOPs), zasad użycia środków walki oraz zabezpieczenia logistycznego i łączności;
- propagowanie wzajemnego zrozumienia, zaufania i współpracy pomiędzy siłami zbrojnymi Sojuszu i państw partnerskich.

⁸ W ćwiczeniach występują zazwyczaj dwa podstawowe problemy:

- udział odpowiednio przygotowanej kadry w ćwiczeniach dowódczo – sztabowych, organizowanych przez inne państwa;
- przygotowanie w kraju ćwiczenia dowódczo – sztabowego, związanego z problematyką przygotowania i prowadzenia operacji militarnej innej niż wojna.

Zarówno w przypadku przygotowywania, jak i udziału w ćwiczeniach organizowanych przez inne państwa, musi być spełniony odpowiedni cykl przygotowawczy, obejmujący zarówno szkolenie indywidualne, jak i grupowe jednostek i sztabów.

Podstawowym problemem spełnienia tych wszystkich wymagań jest stworzenie odpowiednich podstaw teoretycznych, na bazie których możliwe będzie wypracowanie koncepcji użycia polskich sił powietrznych w działaniach innych niż wojna. Koncepcja ta powinna uwzględniać wytyczne i zasady respektowane przez Sojusz oraz zważać na aktualny oraz perspektywiczny stan naszych sił.

2. UWARUNKOWANIA UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

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

Badania nasze wykazały, że siły powietrzne posiadając wyjątkowe możliwości bojowe⁹, mogą być wykorzystane w szerokim zakresie operacji innych niż wojna. Rosnąca skuteczność sił powietrznych stopniowo rozszerza zakres możliwości ich użycia. Siły powietrzne umożliwiają między innymi wykonanie działań mających na celu promowanie stosunków międzynarodowych, demonstrację siły, bądź karanie za łamanie ustaleń pokojowych. Aktywne użycie sił powietrznych umożliwia także sterowanie międzynarodowymi kryzysami¹⁰ oraz ukryte i jawne odstraszenie¹¹. Ukryte

⁹ Obejmują one możliwości przestrzenne, czasowe oraz skuteczności bojowej.

¹⁰ M. Marszałek.: Użycie sił powietrznych w militarnych operacjach innych niż wojna. Zeszyty Naukowe Nr 4 (37). Akademia Obrony Narodowej. Warszawa 1999, s. 42.

¹¹ Idea odstraszenia jest stosunkowo prosta i polega na osiągnięciu pożądanego zachowania przeciwnika przez zastosowanie groźby. Groźba opiera się na obietnicy sankcji, dotyczącej różnych sfer działalności państwa. W odstraszeniu militarnym groźba opiera się na obietnicy użycia przemocy zbrojnej, która powszechnie uważana jest za narzędzie ostateczne w osiąganiu celów politycznych. Istnieje wiele różnych definicji odstraszenia, jednak dla potrzeb niniejszego studium przytaczamy propozycję definicji Ptrycka Morgana, który uważa, że: „*Odstraszenie to skłonienie drugiej strony do odstąpienia od pewnego działania za pomocą groźby, bowiem działanie to doprowadzi groźącego do wymierzenia kary lub odwetu. Innymi słowy, odstraszenie polega na prze-*

działania odstraszające wyrażają się głównie w rozmieszczeniu samolotów rozpoznawczych i inwigilujących w obszarze zagrożenia konfliktem. Ich obecność sygnalizuje potencjalnemu agresorowi (państwu nie przestrzegającemu postanowień pokojowych), że działania jego są obserwowane i nie pozostaną bez reakcji ze strony społeczności międzynarodowej. Natomiast jawne odstraszanie, to zdecydowane uderzenie na obiekty położone na terytorium państwa wyłamującego się z reguł społeczności międzynarodowej¹². Reakcja taka daje jemu wyraźnie do zrozumienia, że w przypadku dalszego agresywnego postępowania siły powietrzne będą działały nad jego terytorium, zagrażając suwerenności państwa¹³. Lotnictwo może być wykorzystane także do niesienia pomocy w sytuacjach kryzysowych. Z przeprowadzonych badań wynika, że najczęściej jest to nagłe wycofanie personelu zaangażowanego w operacje wsparcia pokoju (mediatorów, obserwatorów, osoby zbierające informacje w obszarze kryzysu, czasami jednostek wojskowych) w sytuacji ich bezpośredniego zagrożenia¹⁴. Siły powietrzne mogą prowadzić w stosunku do państwa, które swoimi poczynaniami zagraża międzynarodowemu bezpieczeństwu i pokojowi działania odbierane przez to państwo jako kara. Celem takich akcji jest dążenie do powstrzymania rozprzestrzeniania się konfliktu i wybuchu wojny. Przykładem takiego postępowania mogą być uderzenia lotnicze na wybrane obiekty w odpowiedzi na agresję,

konaniu odstraszanego, że jego własny interes zmusza go, by odstąpił od pewnego działania. Przekonanie takie osiąga się poprzez kalkulację zysków i strat. Aby odstraszanie było skuteczne, odstraszający zapewnia, że stopień odwetu przekroczy zysk oczekiwany przez odstraszającego w takim stopniu, w jakim działanie takie jest bardziej motywowane przez impuls psychologiczny niż kalkulację zysków i strat, siła odstraszającej groźby musi równoważyć działanie tych impulsów.” – P. Morgan.: Deterrence: A conceptual Analysis, Sage Publications, Beverly Hills, California 1983, s.19.

¹² Groźby militarne mają szczególne znaczenie w stosunkach międzynarodowych i zapewnieniu bezpieczeństwa. Z tego powodu, jak twierdzi gen. R. Olszewski w teorii odstraszania militarnego tak wiele uwagi poświęca się sferze moralno – prawnej. Dotyczy ona w szczególności opinii innych państw na tworzenie i stosowanie różnego rodzaju gróźb – szczególnie gróźb militarnych – w stosunkach międzynarodowych. Podstawowe znaczenie mają tu wartości, które zamierza się zachować lub osiągnąć w wyniku odstraszania militarnego. Ponieważ celem odstraszania militarnego jest zachowanie wartości powszechnie akceptowanych w środowisku międzynarodowym, dlatego większość znawców tej problematyki podziela pogląd o możliwości pogodzenia odstraszania militarnego zarówno z normami moralnymi, jak również zasadami prawa międzynarodowego. Na przykład, Jan Paweł II – podobnie jak jego poprzednicy – *nie potępia bezwzględnie koncepcji odstraszania, lecz dopuszcza ją warunkowo (i związane z nią działania praktyczne) jako etap na drodze do pełnego i trwałego pokoju.* – R. Olszewski.: Lotnictwo w odstraszaniu militarnym. Dom wydawniczy Bellona. Warszawa 1998, s. 89.

¹³ Jednym z wielu przykładów takiej reakcji było, nagłe rozmieszczenie sił powietrznych w Zatoce Arabskiej w odpowiedzi na koncentrację wojsk irackich na granicy z Kuwejtem, w 1994 roku. Tak zdecydowane i szybkie działanie było silnym impulsem odstraszającym, powodującym zaprzestanie dalszych działań przez stronę iracką.

¹⁴ Royal Air Force and Air Power Doctrine. AP 3000 – 2nd Edition. Prepared under the direction of the Chief of Air Staff. Wielka Brytania 1993.

akty terrorystyczne lub działania partyzantów. Ataki lotnicze mogą być również wykonywane w celu egzekwowania sankcji nałożonych przez Organizację Narodów Zjednoczonych (lub inną uprawnioną organizację)¹⁵. Zakłada się, że nie musi to być akcja drastyczna, gdyż wystarczy precyzyjne uderzenie i zniszczenie mostu, aby udaremnić manewry wojskowe lub rozmieszczenie sił w terenie w ramach przygotowania do działań bojowych (wojennych). Nadmiar zastosowanej siły może wzbudzić powszechną dezaprobatę i sprzeciw społeczności międzynarodowej.

W działaniach innych niż wojna, a szczególnie w operacjach wsparcia pokoju, obowiązują stosowne zasady odnoszące się do wszystkich rodzajów wojsk i sił zbrojnych, a więc również sił powietrznych, co wykazaliśmy w pierwszym etapie badań. Do najważniejszych z nich zaliczyliśmy: cel i celowość; jedność wysiłku; bezpieczeństwo; ograniczenie; wytrwałość; legalność¹⁶. W dokumentach NATO oprócz wyżej wymienionych, określa się również takie zasady, jak: cywilno – wojskową współpracę (CIMIC), swobodę przemieszczeń oraz elastyczność¹⁷.

Cywilno wojskowa współpraca, jak podkreślają przedstawiciele z NATO jest obecnie jednym z najważniejszych problemów, które należy jak najszybciej rozwiązać. Dotyczy to szczególnie operacji wsparcia pokoju (a w tym jego utrzymania lub wymuszania) oraz działań humanitarnych. Właściwa koordynacja wysiłków różnych instytucji (organizacji) w znacznym stopniu wpływa na efektywne wykorzystanie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna.

Swoboda przemieszczeń jest niezbędna do wykonania każdej operacji o charakterze innym niż wojna. W związku z tym, wszystkie jednostki wojskowe biorące w niej udział powinny być zdolne w każdej chwili (o każdej porze roku i doby) do wykonania zadań w różnych rejonach, w obszarze prowadzenia działań. Jak dowodzi analiza wcześniejszych operacji, to z reguły zwaśnione strony utrudniają, a wręcz narzucają ograniczenia w zakresie swobody poruszania się sił pokojowych¹⁸. Siły powietrzne charakteryzują się takimi właściwościami, dzięki którym mogą bardzo łatwo realizować tę zasadę.

¹⁵ Na podstawie: Royal Air Force and Air Power Doctrine. AP 3000 – 2nd Edition. Prepared under the direction of the Chief of Air Staff. Wielka Brytania 1993.

¹⁶ Szczegółowy opis wymienionych zasad przedstawiliśmy w studium operacyjnym, które jest sprawozdaniem z pierwszego etapu badań – B. Zrodowski, M. Marszałek.: Użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna. AON, Warszawa, 1999, s.14.

¹⁷ Bi – MNC Directive for NATO Doctrine For Peace Support Operations, SHAPE, Bruksela, 1995.

¹⁸ Wnioski z użycia UNPROFOR w byłej Jugosławii.

Elastyczność wyraża się w możliwości szybkiego dostosowania jednostek sił powietrznych (i nie tylko) do zmiany wykonywanych zadań. Elastyczność, jak twierdzą oficerowie NATO, jest potrzebna zarówno w przygotowaniu do działań, jak i w trakcie wykonywania misji. W związku z tym struktura organizacyjna i uzbrojenie (wyposażenie) jednostek musi zapewnić im możliwość dostosowania się do zmieniającej sytuacji w obszarze konfliktu (kryzysu), bez poddawania się naciskom ze strony zaangażowanych stron¹⁹. Siły powietrzne nie mają z tym problemu, ponieważ dysponując samolotami wielozadaniowymi, mogą bardzo łatwo przejść np. od wykonania zadań o charakterze ofensywnym (izolacja, bezpośrednie wsparcie lotnicze) do działań typowo obronnych (obrony powietrznej).

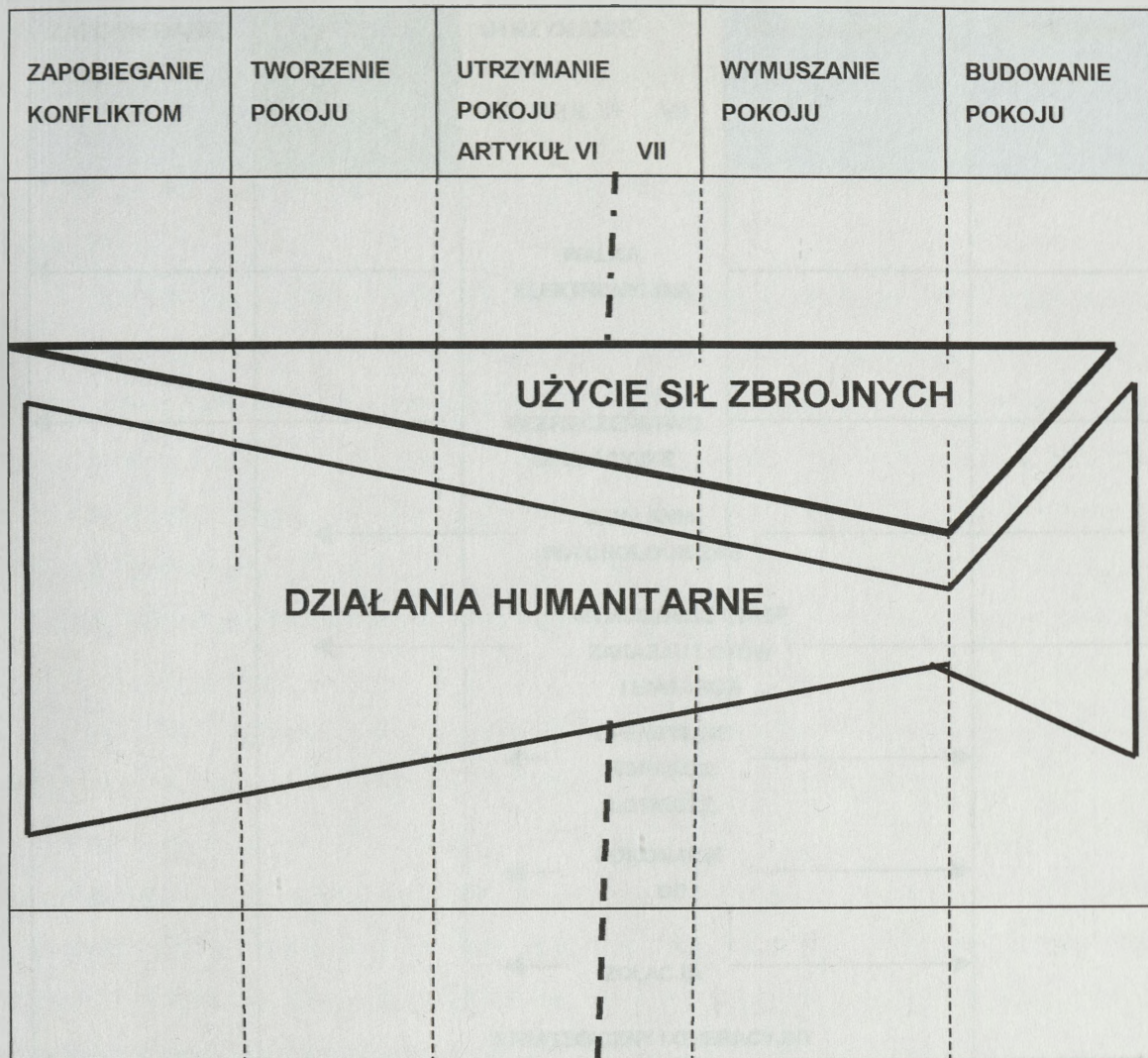
Za zapewnienie odpowiedniego uzbrojenia i wyposażenia jednostek sił powietrznych, a także ich przygotowanie do działań innych niż wojna, odpowiadają państwa zgłaszające akces do udziału w tego typu operacjach²⁰.

Innym, równie ważnym problemem jest określenie zakresu użycia sił powietrznych w działaniach (operacjach) innych niż wojna. Jak dowiodły badania, jest on różny i zależy od wielu czynników. Zgadzamy się z opinią ekspertów z NATO, którzy twierdzą, że jest on największy w operacjach związanych z wymuszaniem pokoju, a najmniejszy w działaniach wspierających dyplomatyczne rozwiązanie kryzysu. Odnosi się to do całości komponentu wojskowego, a więc również i do sił powietrznych. W dokumentach sojuszniczych, wymienia się również inne operacje, w których siły powietrzne mogą odegrać istotną rolę. Do nich zaliczyliśmy działania ewakuacyjne oraz zapobiegające niekontrolowanemu rozprzestrzenianiu się broni masowego rażenia. Siły powietrzne, co wielokrotnie podkreślają eksperci z NATO, w działaniach innych niż wojna odgrywają bardzo istotną rolę²¹. Współcześnie trudno sobie wyobrazić tę kategorię działań bez użycia sił powietrznych. Musimy jednak wyraźnie podkreślić, że w wielu przypadkach możliwości sił powietrznych w zakresie rozwiązywania międzynarodowych konfliktów (sporów) są w dużym stopniu ograniczone uwarunkowaniami prawnymi.

¹⁹ Obszar, na którym państwa sprzeciwiają się użyciu sił wojskowych może ograniczać działania i powinien być ograniczony do minimum.

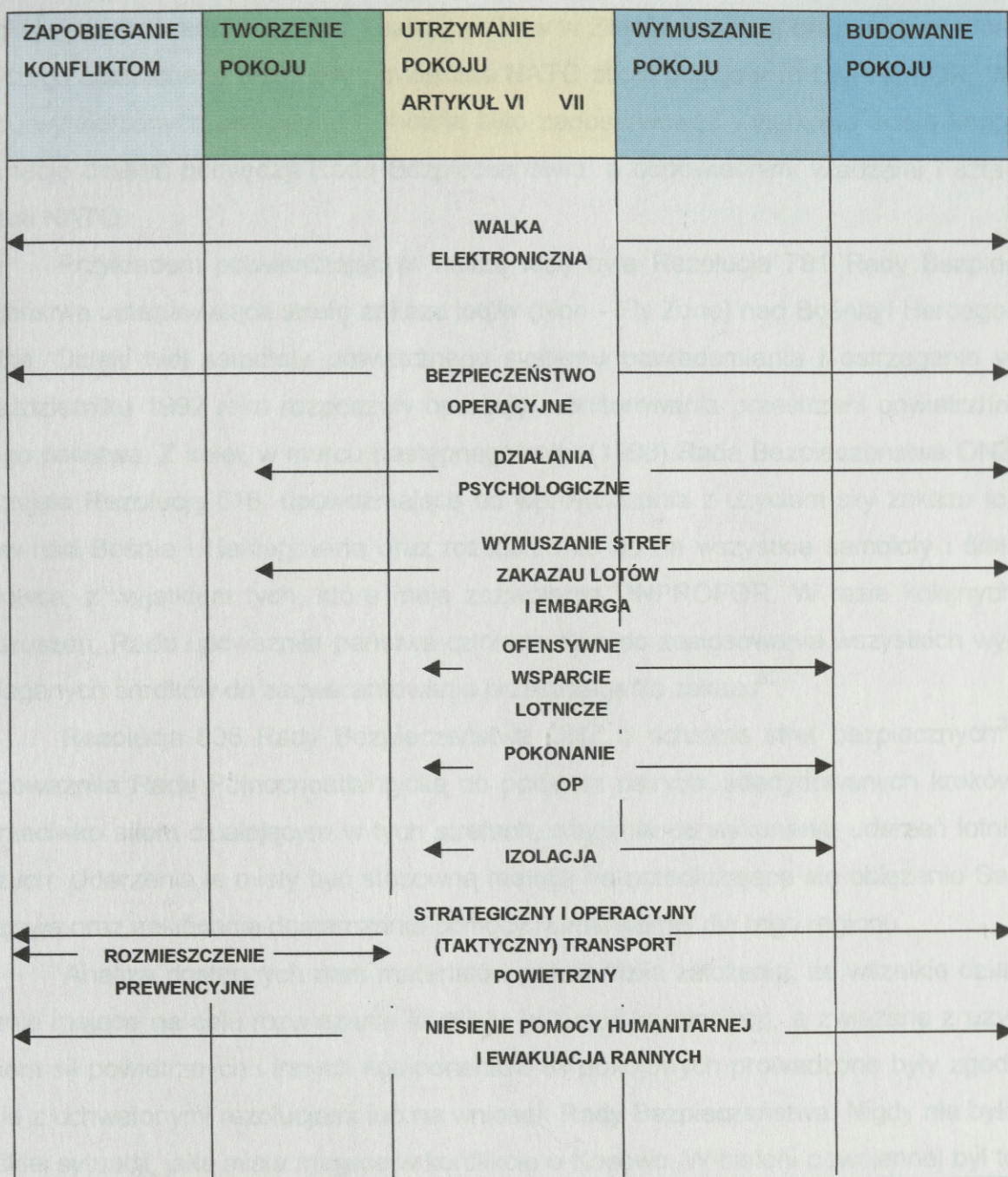
²⁰ Dotyczy to również innych rodzajów sił zbrojnych i wojsk.

²¹ Graficznie zostało to przedstawione na rysunku 1.



Rys.1. Siły powietrzne w środowisku operacji wsparcia pokoju

Źródło: Royal Danish Air Force Air Operations Doctrine. Tactical Air Command. March 1998, page X - 2.



Rys.2. Rola sił powietrznych w środowisku wsparcia pokoju

Źródło: Royal Danish Air Force Air Operations Doctrine. Tactical Air Command. March 1998, page X - 7.

2.1. Aspekt prawny

Aspekt prawny w działaniach innych niż wojna odgrywa wielkie znaczenie. W konfliktach poprzedzających kampanię powietrzną w Kosowie, wszelkie działania militarne usankcjonowane były prawnie. Dotyczy to szczególnie operacji wymuszania

pokoju przeprowadzonej przez koalicję państw w Zatoce Perskiej oraz wsparcia lotniczego udzielonego przez siły powietrzne NATO siłom pokojowym UNPROFOR. W obu wymienionych przypadkach można było zaobserwować wyjątkowo ścisłą koordynację działań pomiędzy Radą Bezpieczeństwa, a odpowiednimi władzami i sztabami NATO.

Przykładem potwierdzającym naszą tezę była Rezolucja 781 Rady Bezpieczeństwa ustanawiająca strefę zakazu lotów (Non - Fly Zone) nad Bośnią i Hercegowiną. Dzięki niej samoloty powietrznego systemu powiadamiania i ostrzegania w październiku 1992 roku rozpoczęły operację monitorowania przestrzeni powietrznej tego państwa. Z kolei, w marcu następnego roku (1993) Rada Bezpieczeństwa ONZ przyjęła Rezolucję 816, upoważniającą do wprowadzenia z użyciem siły zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną oraz rozszerzenie go na wszystkie samoloty i śmigłowce, z wyjątkiem tych, które mają zezwolenie UNPROFOR. W razie kolejnych naruszeń, Rada upoważniła państwa członkowskie do zastosowania wszystkich wymaganych środków do zagwarantowania przestrzegania zakazu²².

Rezolucja 836 Rady Bezpieczeństwa ONZ o ochronie stref bezpiecznych²³ upoważniła Radę Północnoatlantycką do podjęcia ostrych, zdecydowanych kroków przeciwko siłom działającym w tych strefach, włącznie do wykonania uderzeń lotniczych. Uderzenia te miały być stosowną reakcją na przedłużające się oblężenie Sarajewa oraz zakłócanie dostarczania pomocy humanitarnej dla tego regionu.

Analiza dostępnych nam materiałów potwierdziła założenia, że wszelkie działania mające na celu rozwiązanie konfliktu (sytuacji kryzysowej), a związane z użyciem sił powietrznych i innych komponentów sił pokojowych prowadzone były zgodnie z uchwalonymi rezolucjami lub na wniosek Rady Bezpieczeństwa. Nigdy nie było takiej sytuacji, jaka miała miejsce w konflikcie o Kosowo. W historii powojennej był to

²² NATO Vademecum. Wydanie Jubileuszowe. Dom wydawniczy Bellona. Warszawa 1999, s. 114.

²³ Na podstawie Rezolucji Rady Bezpieczeństwa 819 i 824, w lipcu 1993 roku Sarajewo, Tuzla, Srebrenica, Gorazdże i Zepa zostały uznane za strefy bezpieczeństwa, które winny być wolne od jakichkolwiek zbrojnych ataków lub wrogich aktów. Jednak ataki na te strefy trwały nadal, a w lipcu 1995 roku Serbowie zajęli Srebrenicę i Zepę wysiedlając stamtąd kilkadziesiąt tysięcy ich mieszkańców oraz dokonali licznych aktów okrucieństw. Było to sprzeczne z artykułami 59 i 60 I Protokołu Dodatkowego o miejscowościach nie bronionych i strefach zdemilitaryzowanych, które zakazują rozszerzenia działań zbrojnych na miejscowości i strefy pod szczególną ochroną oraz stanowią, że obecność w nich sił policyjnych pozostawionych w celu utrzymania porządku publicznego nie jest sprzeczna z warunkami określającymi status takich miejscowości lub stref. Artykuł 85p.3 paragraf d I Protokołu Dodatkowego uznaje ataki na miejscowości nie bronione i strefy zdemilitaryzowane za jego ciężkie naruszenie (zbrodnię wojenną) – *Międzynarodowe prawo humanitarne* (pod red. T. Jasudowicza). TNOiK. Toruń 1997, s. 80 i 81.

przypadek bez precedensu, który przez ekspertów w dziedzinie stosunków międzynarodowych, określony został mianem użycia siły bez „wykorzystania autorytetu ONZ”²⁴. NATO rozpoczęło wówczas operacje militarne przeciwko Serbii dokonując agresji na suwerenne państwo i tym samym złamało prawo międzynarodowe. Co do tego nie ma najmniejszej wątpliwości²⁵. Karta Organizacji Narodów Zjednoczonych nie dopuszcza bowiem użycia siły przeciw innym państwom bez zgody ONZ. Jedynym wyjątkiem jest obrona własna. Złamany został też artykuł VII Karty Narodów Atlantyckiej, który uznaje „zasadniczą odpowiedzialność Rady Bezpieczeństwa za utrzymanie pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego”²⁶. Decyzję NATO można zrozumieć stosunkowo łatwo. Jednocześnie wyjątkowo wyraźnie daje zauważyć się niedostosowanie norm prawa międzynarodowego do obecnych warunków i wartości, którym coraz bardziej hołduje świat. Przyczyny decyzji NATO były jasne i zrozumiałe, moralnie trudne do zakwestionowania. Sojusz pomijając Radę Bezpieczeństwa powoływał się zarazem na jej wcześniejsze potępienie polityki Belgradu²⁷. Decyzję sojuszników uzasadnia się też przywołując uregulowania dotyczące zbrodni przeciw ludzkości i obowiązku niesienia pomocy ofiarom. Była to zatem pierwsza w historii, budząca poważne kontrowersje „**wojna o prawa człowieka**”, która w efekcie doprowadziła do osiągnięcia rozwiązania niemożliwego do osiągnięcia środkami dyplomatycznymi²⁸. Faktem jednak jest, że z prawnego punktu widzenia NATO stało na grząskim gruncie i że problem jest przede wszystkim polityczny. Chodzi tu bowiem o istotną zmianę w stosunkach międzynarodowych. Jej elementem jest właśnie zakwestionowanie bezwzględności charakteru narodowej suwerenności i wzrost znaczenia norm etycznych w stosunkach międzynarodowych.

²⁴ Spory i konflikty międzynarodowe. Aspekty prawne i polityczne (pod red. W. Molendowskiego). Wydawnictwo Atla 2, Wrocław 1999, s. 50.

²⁵ Tamże, s. 138.

²⁶ Odnosi się to między innymi do umów zakazujących stosowania niehumanitarnych metod prowadzenia działań wojennych, a mianowicie:

- Konwencji Haskich z 18 października 1907 roku, a szczególnie Konwencji IV – dotyczącej praw i zwyczajów prowadzenia wojny;
- Konwencji Genewskich z 12 sierpnia 1949 roku o ochronie ofiar wojny. I Konwencji o polepszeniu losu rannych i chorych w wojnie lądowej, II Konwencji o polepszeniu losu rannych, chorych i rozbitków w wojnie morskiej, III Konwencji o traktowaniu jeńców wojennych

²⁷ Sytuacja ta była następstwem zapowiedzi dwóch stałych członków Rady Bezpieczeństwa ONZ (Chin i Rosji) skorzystania z prawa weta. Należało więc wykluczyć możliwość podjęcia przez Radę Bezpieczeństwa decyzji o zbrojnej interwencji.

²⁸ Spory i konflikty międzynarodowe. Aspekty prawne i polityczne (pod red. W. Molendowskiego). Wydawnictwo Atla 2. Wrocław, 1999, s. 51

Istotnym problemem, jak wykazały badania jest także uzyskanie pozwolenia na korzystanie z przestrzeni powietrznej obcego państwa. Ma to szczególne znaczenie dla działań o charakterze innym niż wojna, ponieważ są one prowadzone poza terytorium Sojuszu. Siły powietrzne muszą z konieczności korzystać z przestrzeni państw, które nie zawsze są członkami NATO. Tak było w Kosowie, gdzie siły powietrzne NATO musiały korzystać z przestrzeni powietrznej Rumunii. Uzyskanie takiej zgody wymaga stosownej działalności dyplomatycznej, która jak wykazały doświadczenia, może być procesem długotrwałym. W Bukareszcie rozegrała się wręcz batalia o przyznanie samolotom NATO nieograniczonego dostępu do rumuńskiej przestrzeni powietrznej²⁹. W efekcie 22 kwietnia parlament rumuński wydał zgodę na korzystanie z przestrzeni powietrznej przez samoloty NATO³⁰.

Na podstawie doświadczeń z przeprowadzonych operacji o charakterze innym niż wojna, a przede wszystkim operacji wymuszania i utrzymania pokoju można stwierdzić, że usankcjonowane prawnie działania Sojuszu nie budzą wątpliwości opinii publicznej oraz władz zainteresowanych państw. W przypadku braku podstaw prawnych wszelkie potknięcia sił interwencyjnych odbijają się szerokim echem w środkach masowego przekazu i w międzynarodowej społeczności³¹. Przykładem potwierdzającym tę tezę był, między innymi atak powietrzny wykonany przez NATO w wyniku, którego zniszczono ambasadę chińską w Belgradzie. Pomyłka ta została odpowiednio nagłośniona i wykorzystana przez prezydenta Federacyjnej Republiki Jugosławii. Trzeba to wyraźnie podkreślić, że nie była to jedyna pomyłka w tym konflikcie. Jak dowodzą materiały źródłowe, sytuacje takie mogą doprowadzić do sporów w samym Sojuszu. Dopiero po roku dowiedzieliśmy się, że wśród państw członkowskich zaangażowanych w kampanię powietrzną w Kosowie nie było zgodności poglądów na sposób jej przeprowadzenia, a taką zgodność osiągnięto we wcześniejszych działaniach wokół Zatoki Perskiej oraz w Bośni i Hercegowinie (IFOR, SFOR).

²⁹ Przed zwróceniem się z tym wnioskiem do parlamentu, prezydent uzyskał poparcie Najwyższej Rady Obrony Kraju i przekonał przywódców koalicji. W kontekście zarzutów opozycji lider ugrupowania politycznego chadeków Diaconescu powiedział prasie, że *"to oficjalne stanowisko Rumunii nie będzie pogwałceniem traktatu z Jugosławią, bo operacje NATO nie są agresją przeciw państwu jugosłowiańskiemu, ale środkiem obrony praw określonej mniejszości narodowej"*.

³⁰ W debacie między innymi stwierdzono, że: *"Jeśli naszą opcją (rumuńską – przypis autorów) – jest integracja ze strukturami euroatlantyckimi, to musimy pokazać, że jesteśmy partnerem, któremu można ufać, bo odpowiadamy pozytywnie, gdy NATO nas potrzebuje"*.

KONKLUZJE:

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

- Konieczne będzie zapewnienie prawomocności interwencji. Jej źródłem mogą być tylko organizacje międzynarodowe: Rada Bezpieczeństwa, bądź organizacje regionalne.
- Potrzebne jest przywództwo i sprawny aparat militarny. W Europie przywództwo takie i sprawny aparat wojskowy są w dyspozycji NATO, ale z rosnącym w przeszłości znaczeniem tożsamości europejskiej.
- Niezbędna jest perspektywa stabilizacji, integracji i rozwoju, której źródłem na naszym kontynencie może być tylko zjednoczona Europa³².

Każda decyzja o użyciu sił powietrznych bez mandatu Rady Bezpieczeństwa ONZ, spowoduje niekorzystne długofalowe skutki. Ekspertsi zajmujący się stosunkami międzynarodowymi, są zgodni co do tego, że interwencja NATO w Kosowie zachęciła między innymi Rosję do bardziej radykalnych działań w Czeczeni.

2.2. Zagrożenie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna

Zagrożenie sił powietrznych istnieje w każdej operacji o charakterze innym niż wojna, szczególnie zaś w tych, które Amerykanie określają mianem bojowych. Zagrożenie to należy postrzegać dwuwariantowo: w kontekście udziału sił powietrznych w rozwiązywaniu konfliktów międzypaństwowych i konfliktów wewnętrznych (wojny domowe)³³. Typowym przykładem pierwszego z nich była wojna w Zatoce Perskiej. Natomiast drugi przypadek – to wszystkie konflikty na Bałkanach.

Jedną z wielu zalet rozwiązywania konfliktów i sytuacji kryzysowych z użyciem sił powietrznych jest ich bazowanie, najczęściej poza obszarem prowadzenia operacji. Można zatem z dużym prawdopodobieństwem wykluczyć zagrożenie interweniujących sił powietrznych na ziemi. Nie można natomiast wyeliminować zagrożenia towarzyszącego wykonywaniu misji w powietrzu. Wypracowane sposoby działania sił powietrznych NATO w znacznym stopniu umożliwiają ograniczenie tego zagrożenia.

³¹ Pojawiały się wypowiedzi wręcz o ludobójstwie pod sztandarem operacji pokojowej.

³² A. Smolar.: Świat po Kosowie. Centrum Stosunków Międzynarodowych. Warszawa 2000, s. 144.

³³ Na podstawie – Air power and peace support operations. RDDC, Kopenhaga, 1998, s. 3.

Podstawowym wymogiem w każdej operacji o charakterze innym niż wojna jest w pierwszej kolejności zapewnienie bezpieczeństwa własnym siłom, a następnie realizacja zadań wynikających z misji.

Współcześnie, bardzo dużą rolę w walce w powietrznym wymiarze odgrywają środki bezpilotowe. Bezzałogowe aparaty latające stanowią jeden z najbardziej wyrefinowanych i zaawansowanych technicznie środków walki nowoczesnej armii. Wprowadzenie do uzbrojenia ich wersji uderzeniowej, wyposażonej w pociski kierowane (samosterujące) i broń o działaniu powierzchniowym, umożliwia szybkie i skuteczne osiągnięcie powodzenia w działaniach bojowych oraz przygotowanie dogodnego środowiska dla użycia sił powietrznych i wojsk lądowych³⁴. Środki te będą prawdopodobnie coraz częściej używane na szeroką skalę do rozpoznania, śledzenia sytuacji na polu walki, wykrywania celów i ich lokalizacji, itp. W najbliższej przyszłości, jak twierdzą eksperci amerykańscy, środki bezpilotowe zyskają możliwości wykonywania zadań, które obecnie realizują samoloty załogowe. Środki te mogą wykonywać zadania w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych³⁵, pojedynczo lub w dużych formacjach. Jeżeli środki bezpilotowe wykorzystane się do zadań rozpoznawczych, z reguły nie będą uzbrajane. Jednakże, jeśli zostaną przeznaczone do wykrywania celów o specjalnym znaczeniu, tzw. środków ciężkości³⁶, mogą być wówczas uzbrajane i stosowane jako precyzyjny środek rażenia. Wypełniając natomiast funkcję przekazywania danych o celach lub ich wskazywania, mogą dostarczać innym systemom uzbrojenia informację w czasie rzeczywistym. Reasumując można stwierdzić, że środki bezpilotowe zapewniają możliwość nowoczesnego prowadzenia działań, a osiągnięcie założonych celów walki będzie, między innymi możliwe dzięki szeroko zakrojonym operacjom powietrznym z użyciem bezzałogowych aparatów latających.

Nowe miejsce wśród zagrożeń powietrznych zajmują konwencjonalne pociski taktyczne³⁷. Przewartościowanie ich roli, wśród zagrożeń powietrznych, nastąpiło po wojnie w Zatoce Perskiej, gdzie sprzymierzeni zmuszeni atakami irackich rakiet

³⁴ A. Bondaruk.: Bezzałogowe uderzeniowe aparaty latające na polu walki. Przegląd Wojsk Lotniczych i OP. Wrzesień 1999, s.32.

³⁵ J. Gadzała, A. Glen, A. Radomyski.: Obrona powietrzna wojsk lądowych w wybranych państwach NATO. AON. Warszawa, 1999, s.9.

³⁶ *Środki ciężkości (centres of gravity)* to wojska, obszary oraz urządzenia (ośrodki administracyjno – przemysłowe), które przeciwnik musi pokonać, aby osiągnąć zakładane cele walki. Dlatego też te obszary i środki muszą być szczególnie chronione.

SCUD, wydzielili znaczny potencjał wojsk OP do osłony przeciwrakietowej zaprzyjaźnionego państwa (Izraela). Nieskuteczna obrona raketowa mogła być przyczyną rozpadu koalicji³⁸.

Innym rodzajem środków powietrznych, mogących być w posiadaniu zwaśnionych stron, są śmigłowce. Ich wersje uzbrojone i opancerzone, mogą być wykorzystane głównie do wsparcia wojsk lądowych, ale również do pokonania naziemnego komponentu sił obrony powietrznej (np. jednostek rakiet przeciwlotniczych)³⁹. Przewiduje się, że śmigłowce będą wykonywały uderzenia na obiekty naziemne w odpowiednim ugrupowaniu bojowym, z zachowaniem bardzo małych odstępów, na wysokości 5 metrów nad ziemią, wykorzystując ukształtowanie terenu. Innym atutem śmigłowców, jak twierdzą eksperci z sił powietrznych NATO, jest krótki czas przebywania na pozycji ataku⁴⁰. Śmigłowce mają również możliwość wykonywania uderzeń zza ukryć terenowych, kiedy jest on podświetlany przez żołnierza wskazującego cel lub za pomocą kamery umieszczonej na jego pokładzie⁴¹.

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

- zwalczania celów powietrznych;
- zwalczania celów naziemnych;
- prowadzenia rozpoznania;

³⁷ W NATO do konwencjonalnych pocisków taktycznych zalicza się: taktyczne pociski aerodynamiczne i balistyczne.

³⁸ Zaangażowanie się Izraela spowodowałoby prawdopodobnie sprzeciw krajów arabskich, biorących udział w operacji wymuszania pokoju i prawdopodobne ich wyjście z koalicji.

³⁹ Po raz pierwszy zastosowano śmigłowce do pokonania OP podczas działań nad Zatoką Perską.

⁴⁰ Zakłada się, że może on wynosić nawet mniej niż 10 sekund.

⁴¹ J. Gadzała, A. Glen, A. Radomyski.: Obrona powietrzna wojsk lądowych w wybranych państwach NATO. AON, Warszawa, 1999, s. 8.

➤ realizacji walki radioelektronicznej.

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

Zwalczanie celów naziemnych jest wykonywane głównie przez samoloty myśliwsko – bombowe i szturmowe, ponieważ ich uzbrojenie jest najbardziej przystosowane do tego. Samoloty te z reguły mają wielowariantowe uzbrojenie, dobierane stosownie do charakteru wykonywanego zadania. Mogą one działać w różnych warunkach meteorologicznych, w dzień i w nocy, wykonując zadania na małych wysokościach w promieniu do 700 km⁴², zaś ze zmiennym profilem lotu – do 1800 kilometrów.

Samoloty szturmowe⁴³ cechuje na ogół dobre przystosowanie do działań na współczesnym polu walki. Silne opancerzenie i zabezpieczenie przeciwpożarowe oraz wyposażenie w urządzenia do lotu na małych wysokościach, a także sprzęt ostrzegania i przeciwdziałania radioelektronicznego, zwiększają ich odporność na działanie wojsk obrony powietrznej.

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

Rozpoznanie powietrzne może być prowadzone przez załogi wszystkich samolotów bojowych, głównie jednak przez taktyczne samoloty rozpoznawcze. Na ogół do wykonania zadań taktycznego rozpoznania powietrznego są wykorzystywane

⁴² W źródłach zachodnich wielkość promienia podaje się w granicach od 300 do 700 kilometrów.

⁴³ W wielu publikacjach nazywane są również samolotami bezpośredniego wsparcia (Close Support Aircraft – CSA)

specjalnie wyposażone wersje samolotów myśliwsko – bombowych. Wyposażenie rozpoznawcze tych samolotów stanowią: lotnicze aparaty fotograficzne do zdjęć pionowych, ukośnych i panoramicznych; urządzenia skanujące, pracujące w podczerwieni oraz stacje radiolokacyjne obserwacji bocznej. Dane z rozpoznania mogą być przekazywane drogą radiową w czasie rzeczywistym⁴⁴.

KONKLUZJE

Zagrożenie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna zależy od wielu różnorodnych czynników. Z naszych badań wynika, że najważniejsze z nich to: rodzaj operacji w jakich wykonują one zadania oraz wielkość dysponowanego potencjału bojowego przeciwnej strony konfliktu⁴⁵.

W przypadku operacji wymuszania pokoju w Zatoce Perskiej największe zagrożenie dla sił koalicyjnych stanowiły taktyczne rakiety balistyczne (SCUD). Natomiast w konfliktach bałkańskich największym atutem Federacyjnej Republiki Jugosławii były jej naziemne siły obrony powietrznej. Niemożliwość całkowitego ich zniszczenia w znacznym stopniu wpłynęła na warunki działania sił powietrznych NATO. Wszelkie loty musiały być wykonywane na wysokościach powyżej 5000 metrów.

Znacznie mniejsze zagrożenie stanowiło lotnictwo myśliwskie, które dysponowało rosyjskimi samolotami MiG – 29.

2.3. Rodzaje działań zbrojnych w operacjach innych niż wojna w kontekście zakresu użycia sił powietrznych

W ramach działań nie objętych artykułem V Traktatu Północnoatlantyckiego zakres użycia sił zbrojnych, w tym sił powietrznych będzie różny. Jego określenie wymaga analizy poszczególnych kategorii (rodzajów) operacji. Wymaga to sprecyzowania przede wszystkim relacji zachodzących pomiędzy kategoriami (typami, rodzajami) operacji - a potrzebami w zakresie użycia sił powietrznych.

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

⁴⁴ W praktyce jednak możliwość ta jest limitowana zasięgiem, pojemnością oraz podatnością kanału radiowego na zakłócenia.

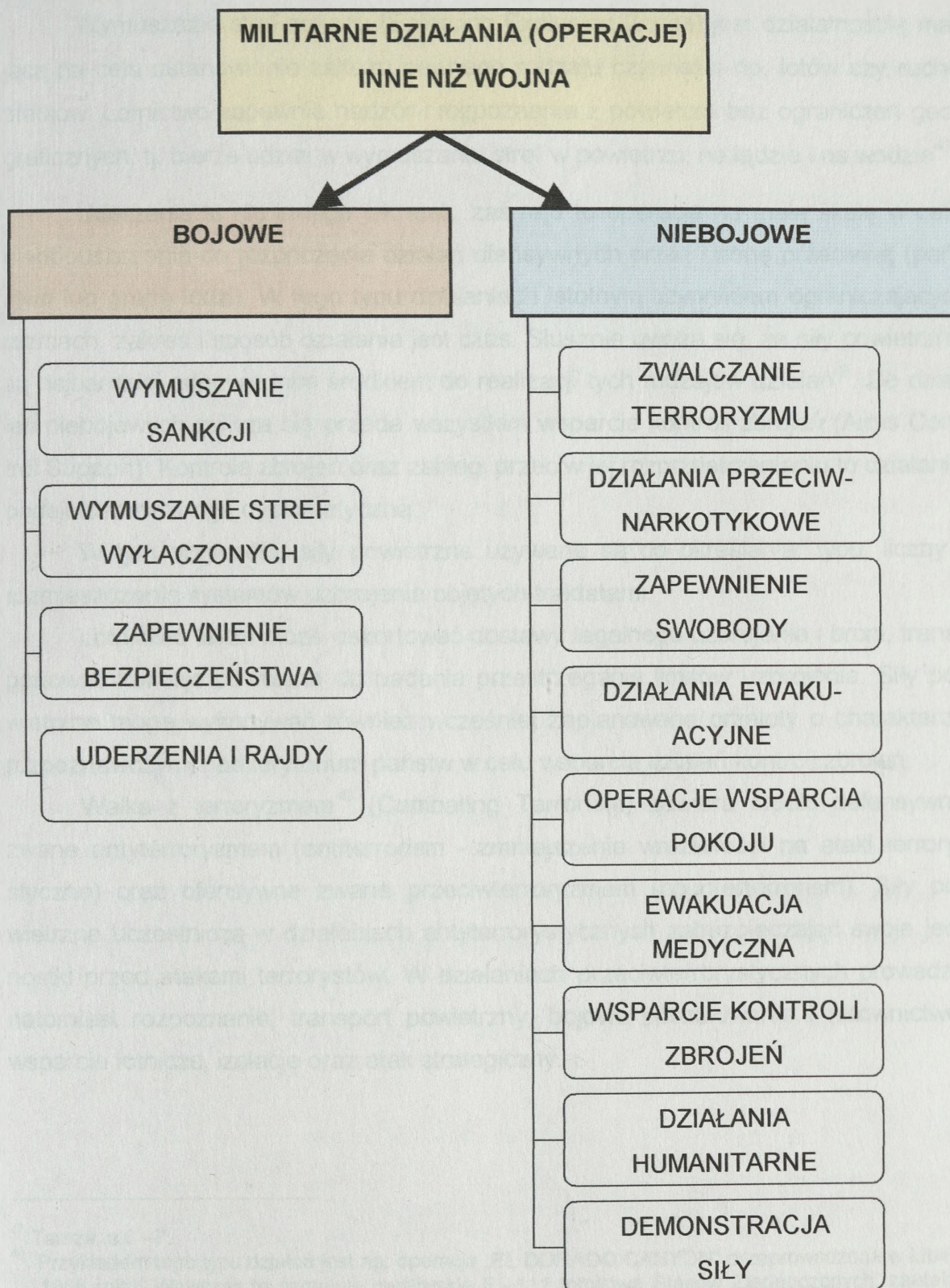
⁴⁵ Strony konfliktu, jak podkreślił „Mitch Mitchell w czasie konferencji na temat: „Rola sił powietrznych w operacjach pokojowych”, są bardzo często fanatycznie zaangażowane. Trudno jest zatem zrozumieć ich racje i zidentyfikować cele do jakich dążą. Strony mają ograniczone wpływy, zapasy, środki finansowe i siły wojskowe. Najczęściej zabiegają o wsparcie z zewnątrz.

Według poglądów amerykańskich użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna może mieć charakter typowo bojowy lub niebojowy (rys.3)⁴⁶. Część z zaangażowanych sił może realizować zadania bojowe, część zaś niebojowe. Wymuszanie sankcji (Enforcement of Sanctions), to działania zmierzające do zablokowania przekazywania określonych artykułów (dóbr) do lub z określonego kraju, lub obszaru. Ich celem jest stworzenie selektywnej bariery, przez którą mogą przejść tylko towary nieobjęte sankcjami. Siły powietrzne blokują nielegalny przepływ drogą powietrzną. Pewna niedogodność w wykorzystaniu SP do tego typu operacji zachodzi podczas napotkania statku powietrznego łamiącego zakaz, który pomimo wyraźnych ostrzeżeń (np. seria pocisków przed nosem samolotu), nie reaguje i dalej wykonuje lot. Nie można zmusić go wówczas do pożądanego postępowania inaczej jak tylko zestrzelenia, co może spowodować poważne konsekwencje międzynarodowe.

Ochrona żeglugi (Protection of Shipping), to działania mające na celu zapewnienie ochrony statkom, ludziom na ich pokładzie lub innym obiektom należącym do państwa na międzynarodowych wodach oraz ponad nimi. Lotnictwo może wykonywać np. przechwytywanie lub działania defensywne (obrony powietrznej) w czasie ochrony konwojów.

Uderzenia i rajdy (Strikes and Raids) w swojej istocie są bardzo zbliżone do poprzedniego rodzaju działań. Zarówno jeden, jak i drugi rodzaj oparty jest na szybkim rozpoczęciu działania, natychmiastowym osiągnięciu pożądanego rezultatu oraz na planowanym wycofaniu.

⁴⁶ Military Operations Other Than War. Air Force Doctrine Document 2 – 3. October 1996.



Rys.3. Reprezentatywne przykłady działań innych niż wojna w aspekcie użycia sił powietrznych

Źródło: Military Operations Other Than War. Air Force Doctrine Document 2 – 3.5 October 1996, page 6.

Wymuszanie stref zakazu (Enforcing Exclusion Zones) jest działalnością mającą na celu ustanowienie zakazu pewnego rodzaju czynności np. lotów czy ruchu statków. Lotnictwo zapewnia nadzór i rozpoznanie z powietrza bez ograniczeń geograficznych, tj. bierze udział w wymuszaniu stref w powietrzu, na lądzie i na wodzie⁴⁷.

Uderzenie to nic innego jak atak, zaś rajd to operacja na małą skalę w celu niedopuszczenia do rozpoczęcia działań ofensywnych przez stronę przeciwną (państwo lub grupę ludzi). W tego typu działaniach istotnym czynnikiem ograniczającym rozmach, zakres i sposób działania jest czas. Słusznie uważa się, że siły powietrzne są najbardziej odpowiednim środkiem do realizacji tych rodzajów działań⁴⁸. Do działań niebojowych zalicza się przede wszystkim wsparcie kontroli zbrojeń (Arms Control Support). Kontrola zbrojeń oraz zabiegi przeciw jej rozprzestrzenianiu to działania podejmowane drogą dyplomatyczną.

W tym przypadku siły powietrzne używane są do określania: typu, liczby i rozmieszczenia systemów uzbrojenia objętych traktatami.

Lotnictwo także może eskortować dostawy legalnego uzbrojenia i broni, transportować komisje powołane do badania przestrzegania limitów uzbrojenia. Siły powietrzne mogą wykonywać również wcześniej zaplanowane przeloty o charakterze rozpoznawczym, nad terytorium państw w celu wsparcia działań kontroli zbrojeń.

Walka z terroryzmem⁴⁹ (Combating Terrorism) zawiera środki defensywne zwane antyterroryzmem (antiterrorism - zmniejszenie wrażliwości na ataki terrorystyczne) oraz ofensywne zwane przeciwterroryzmem (counterterrorism). Siły powietrzne uczestniczą w działaniach antyterrorystycznych zabezpieczając swoje jednostki przed atakami terrorystów. W działaniach przeciwterrorystycznych prowadzą natomiast rozpoznanie, transport powietrzny, bojowe poszukiwanie i ratownictwo, wsparcie lotnicze, izolację oraz atak strategiczny.

⁴⁷ Tamże, s.6 –7.

⁴⁸ Przykładem tego typu działań jest np. operacja „EL DORADO CANYON” przeprowadzona w Libii w 1986 roku. Wówczas to samoloty myśliwskie F –111 lotnictwa Stanów Zjednoczonych, zaatakowały cele w Libii, aby ostrzec Kadafię przed dalszym wspomaganie terroryzmu.

⁴⁹ **Terroryzm** – termin międzynarodowy określający uciekanie się do przemocy w dążeniu do osiągnięcia celów, głównie politycznych. Problem ten znajduje się na agendzie Organizacji Narodów Zjednoczonych od wielu lat, a w 1972 roku Zgromadzenie Ogólne ONZ utworzyło komitet ad hoc do spraw międzynarodowego terroryzmu, który podjął na razie bezskuteczną próbę zdefiniowania tego zjawiska. W 1994 roku Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło Deklarację w sprawie środków eliminowania międzynarodowego terroryzmu, która potępiła wszelkie akcje terroru jako kryminalne i nieusprawiedliwione.

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

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

Działania ewakuacyjne (Noncombatant Evacuation Operations - NEO) są tym rodzajem operacji, który można zakwalifikować zarówno do bojowych, jak i niebojowych. Ten rodzaj działań jest nam szczególnie mało znany. Jak stwierdziliśmy w pierwszej części pracy działania te mogą być prowadzone w środowisku przyjaznym lub wrogo usposobionym do sił ewakuacyjnych. W związku z tym i zakres użycia sił powietrznych będzie różny. W pierwszym przypadku może być ograniczony tylko do działań transportowych. Natomiast w drugim może obejmować zarówno działania transportowe jak i bojowe użycie sił powietrznych. Transport powietrzny bowiem jest często jedynym sposobem ewakuacji ludności cywilnej z zagrożonego miejsca⁵⁰. Siły powietrzne wspierają ewakuacje ludzi nieuzbrojonych (cywilów, żołnierzy) poprzez transport, bojowe poszukiwanie i ratownictwo, ewakuację medyczną, tankowanie w powietrzu, izolację, działania defensywne, wsparcie lotnicze, rozpoznanie, łączność oraz działania psychologiczne.

Operacje pokojowe (Peace operations) obejmują dwie wojskowe działalności zmierzające do wspierania wysiłków dyplomatycznych skierowanych w kierunku ustanowienia i utrzymania pokoju⁵¹. Są to:

⁵⁰ Groźba może wynikać np. z jakiegoś kataklizmu naturalnego lub spowodowanego działaniem człowieka (np. wojna domowa).

⁵¹ Dokument podaje również informacje o możliwości przekształcenia się operacji innych niż wojna w wojnę i odwrotnie. Klasycznym przykładem były wydarzenia nad Zatoką Perską w 1990-1991. Działania zaczęły się demonstracją siły koalicji antyirackiej (operacja „DESERT SHIELD”) by zmusić Irak do wycofania się z Kuwejtu oraz przekonać o poważnych konsekwencjach, jakie mogą spotkać agresora. Wielonarodowy pokaz siły, na szeroką skalę, wraz z zabiegami dyplomatycznymi oraz środkami ekonomicznymi nie przyniosły oczekiwanego efektu w postaci opuszczenia Kuwejtu przez wojska irackie. W związku z tym przeprowadzono operację DESERT STORM, którą wszyscy kwalifikują jako wojnę. Po osiągnięciu celów politycznych, pojawiły się dwa typy operacji wojskowych innych niż wojna: pomoc humanitarna dla Kurdyjskich uchodźców (operacja PROVIDE COMFORT) oraz wymuszenie zakazu lotów w strefie objętej takim ograniczeniem (operacja SOUTHERN WATCH). To stwierdzenie nieco komplikuje pogląd na to co wydarzyło się nad Zatoką Perską, gdyż inne opinie traktują również „Desert Storm” jako operację pokojową, przeprowadzona była wszak przez koalicję państw pod auspicjami ONZ.

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

Celem operacji przywracania (Recovery Operations) jest poszukiwanie, określanie pozycji, identyfikowanie, ratownictwo oraz zapewnienie powrotu personelu, sprzętu i innych rzeczy, ważnych dla bezpieczeństwa narodowego. Operacje ewakuacji medycznej mogą być prowadzone przez konwencjonalne siły lotnicze, czy oddziały do bojowego poszukiwania i ratownictwa .

Wsparcie operacji wewnątrz własnego państwa (Domestic Support Operations), to szeroki zakres działalności, który można podzielić na dwie kategorie: wojskowe wsparcie władz cywilnych oraz wojskowe wsparcie agencji wymuszających przestrzeganie prawa. Lotnictwo może: transportować potrzebne materiały, realizować ewakuację medyczną, dostarczać pomoc medyczną (transport leków i zespołów medycznych), żywność oraz zapewniać łączność ze światem itp.⁵².

Operacje niesienia pomocy humanitarnej poza granicami (Foreign Humanitarian Assistance) zmierzają do zmniejszenia rezultatów kataklizmów zarówno powodowanych siłami przyrody jak i przez człowieka oraz w innych przypadkach cierpień ludzkich z powodu chorób lub głodu⁵³. Siły powietrzne aktywnie uczestniczą w tego typu operacjach⁵⁴. Niesienie pomocy humanitarnej, jak wykazały badania, może być

⁵² Charakterystyczny przykład to użycie lotnictwa w działaniach, po przejściu huraganu Andrew i Iniki w 1992 roku oraz misje samolotu U-2 wykonującego zdjęcia terenów objętych zniszczeniami po powodzi w północnej Kalifornii w 1995 roku. W innych publikacjach tego typu działania określa się jako wojskowe wsparcie władz cywilnych.

⁵³ Np. w brytyjskiej doktrynie powietrznej, jako przykład podano działania w Etiopii w latach 1984 – 85. Wówczas to dzięki użyciu transportu powietrznego zapewniono odizolowanemu w górach, głodującemu społeczeństwu dostawy żywności i lekarstw – Air Power Doctrine AP 3000 – 2nd Edition. Royal Air Force Chief of Staff 1993, s. 14 –15.

⁵⁴ Przykładem są liczne operacje podejmowane w latach dziewięćdziesiątych, takie jak: RESTORE HOPE w Somalii oraz SUPPORT HOPE w Rwandzie.

prorowadzone w ramach innej kategorii operacji innych niż wojna⁵⁵ lub jako samodzielna operacja. W zależności od stopnia ryzyka w obszarze prowadzenia działań, może być wykorzystane także cywilne lotnictwo transportowe. W wielu przypadkach transport powietrzny jest jedynym środkiem mogącym zapewnić pomoc humanitarną. Dzięki takiej działalności uratowano wiele istnień ludzkich, w różnych regionach świata.

Filozofia operacji związanych z lokalizowaniem i ratowaniem oparta jest na zasadzie odzyskiwania i przywracania pojedynczych pilotów lub też załóg, w celach humanitarnych, ale również w związku z możliwością wykorzystania ich do dalszych działań. Bardzo często zlokalizowanie pilota lub załogi wymagać może użycia samolotów systemu wczesnego ostrzegania i naprowadzania (AWACS), samolotów systemu JSTARS, samolotów rozpoznawczych, a nawet systemów satelitarnych. Natomiast do transportu odnalezionych pilotów (załóg) wykorzystuje się śmigłowce. Zazwyczaj do określonego obszaru, w którym prowadzona będzie akcja ratownicza lecą dwa śmigłowce z danej jednostki ratowniczej (zasadniczy i zapasowy). W przypadku, gdy dowódca zasadniczego śmigłowca będący jednocześnie dowódcą grupy jest niezdolny do wykonania zadania, dowódca śmigłowca zapasowego jest przygotowany do przejęcia i wykonania tego zadania.

Każda taka operacja zakończona powodzeniem zwiększa możliwości sił powietrznych w trzech aspektach. Po pierwsze, dzięki takim działaniom zapewnia się odzyskanie kluczowych osób dla prowadzenia operacji pokojowych. Po drugie, operacje poszukiwania i ratowania bardzo często wpływają również na politykę wewnętrzną i międzynarodową, poprzez uniemożliwienie przeciwnikom (stronom konfliktu) uzyskania od przejętego personelu informacji o wartościach wywiadowczych i propagandowych. Po trzecie, skuteczne operacje poszukiwania i ratowania wpływają na podniesienie stanu moralnego personelu latającego.

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

⁵⁵ Taki przypadek miał miejsce w Somalii, gdzie realizowano równocześnie operację wymuszenia pokoju i działania humanitarne.

Już we wczesnej fazie podejmowania działań interwencyjnych, w ramach zapobiegania powstaniu konfliktu⁵⁶ i utrzymaniu międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju, siły powietrzne mogą wydzielić jednostki lotnicze do zabezpieczenia (obsługi) misji dyplomatycznych (transport VIP), przewozu obserwatorów, a także monitorowania i obserwacji obszarów i rejonów będących przedmiotem zainteresowania.

Na podstawie przeprowadzonych badań można sformułować tezę, że siły powietrzne w działaniach innych niż wojna odgrywają znaczącą rolę i spełniają wiele istotnych funkcji, które czynią je instrumentem wyjątkowo przydatnym w działaniach mających na celu utrzymanie międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju. Jedną z tych funkcji jest wspomniane już odstraszenie.

R.A. Mason⁵⁷ stwierdził, że odstraszenie ma takie samo znaczenie dla perswazji pokojowych, jakie ma poważniejsza konferencja na tematy nuklearne lub konwencjonalne. Zaangażowanie sił powietrznych w Bośni zostało opóźnione w skutek oczywistego braku zgody i politycznej determinacji Organizacji Narodów Zjednoczonych. W konsekwencji, nie powstrzymano działalności Serbów Bośniackich, nie zmuszono ich do poważnych negocjacji (trwało to aż do września 1995 roku, gdy ruszyła operacja „Rozważne działania” – „Deliberate Force”)⁵⁸. Do głównych zadań sił powietrznych w tej fazie można zaliczyć:

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

Pierwsze zadania, jak dowodzą badania, realizuje zazwyczaj strategiczne lotnictwo transportowe, posiadające na wyposażeniu ciężkie samoloty transportowe dalekiego zasięgu. Z kolei rozpoznanie powietrzne prowadzą wyspecjalizowane samoloty rozpoznania radioelektronicznego oraz optycznego. Rozpoznanie lotnicze wspierane jest przez środki satelitarne (kosmiczne). W demonstracji siły mogą uczestniczyć wszystkie rodzaje lotnictwa, które znajdują się w bazach najbliższej położonych w stosunku do rejonu konfliktu.

⁵⁶ Konflikt jest definiowany z reguły jako niezgodność, sprzeczność interesów, poglądów, ich kolizję, spór o nie, jak i zatarg. Rozróżnia się konflikty wewnętrzne i międzynarodowe.

⁵⁷ R.A. Mason jest generałem brygady Royal Air Force w stanie spoczynku, profesorem na Uniwersytecie w Birmingham.

⁵⁸ R.A. Mason.: Przyszłość sił powietrznych. Koncepcje zadań operacyjnych. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Styczeń 1999, s. 23.

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

W najszerszym zakresie siły powietrzne są wykorzystywane w operacji wymuszenia pokoju⁵⁹. W tym przypadku przewiduje się wymuszenie wielu środków militarnych w obszarze konfliktu, bez względu na to czy ma on charakter międzynarodowy czy wewnętrzny.

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

Po rozpoczęciu operacji budowania pokoju i udzielania pomocy humanitarnej przewiduje się znaczne zaangażowanie sił powietrznych do zadań transportowych zarówno ludzi, jak i towarów oraz różnego rodzaju sprzętu. W początkowym okresie, ze względu na możliwość odrodzenia się konfliktu (walk), zakłada się również utrzy-

⁵⁹ Akcje wojskowe były dotychczas autoryzowane przez Radę Bezpieczeństwa, ale sama organizacja nigdy nie przeprowadziła akcji zbrojnej. Upoważniła koalicję państw członkowskich do zastosowania wszelkich koniecznych środków dla przywrócenia pokoju. Umożliwiło to interwencję sił sprzymierzonych po inwazji Iraku na Kuwejt w 1991 roku, przeprowadzenie operacji humanitarnych w Somalii (1992) i Ruandzie (1994), przywrócenia do władzy demokratycznie wybranego prezydenta w Haiti (1994) oraz akcję przywrócenia porządku w Timorze Wschodnim (1999).

manie w rejonie operacji lotnictwa uderzeniowego wraz z jednostkami wojsk lądowych. Zadania bojowe sił powietrznych będą ukierunkowane na powietrzną osłonę (obronę) punktów obserwacyjnych i działających w terenie sił pokojowych oraz ich wsparcia w razie zagrożenia⁶⁰.

KONKLUZJE

Dotychczasowe badania wskazują, że:

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

2.4. Potencjał sił powietrznych

Z przeprowadzonych przez nas badań wynika, że w działaniach innych niż wojna sprawdziła się koncepcja tzw. Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF). Jednym z podstawowych ich komponentów są siły powietrzne. Potrzeba tworzenia tego typu sił wynika z charakteru samych działań innych niż wojna, które z

⁶⁰ J. Karpowicz.: *Militarny aspekt wsparcia operacji pokojowych*. Myśl wojskowa 3 (608). MON, Warszawa, 2000, s.37.

reguły mają charakter operacji połączonych. Jak dowodzą badania, poszczególne państwa członkowskie wydzielają różne jednostki lotnicze, które siłą rzeczy muszą być dowodzone przez jednego dowódcę – dowódcę komponentu połączonych sił powietrznych (Joint Force Air Component Comander – JFACC). Na przykład, w trakcie działań w byłej Jugosławii (wsparcie sił UNPROFOR przez lotnictwo NATO) operacją dowodził (kierował) dowódca Połączonych Sił Powietrznych Regionu Europy Południowej (COMAIRSOUTH). W skład sił wielonarodowych wchodzi najczęściej różne rodzaje lotnictwa, które zapewniają wykonanie szerokiego zakresu zadań.

Skład tych sił będzie zależał przede wszystkim od kategorii (rodzaju) operacji o charakterze innym niż wojna. Jak wynika z naszych badań, mogą to być całe jednostki lotnicze lub tylko pojedyncze samoloty i śmigłowce. Decydem w tym zakresie jest państwo członkowskie Sojuszu, które zdecydowało się wziąć czynny udział w operacji⁶¹.

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

- samoloty transportowe;
- śmigłowce;
- samoloty bojowe.

Każdy z wymienionych środków charakteryzuje się pewnymi właściwościami, które czynią je przydatnymi w tych operacjach. Na przykład, wojskowe samoloty transportowe, mimo że mają mniejsze możliwości przewozu ładunków w porównaniu ze środkami cywilnymi, to w przeciwieństwie do nich mogą działać z mniejszych lotnisk i w wyższych stopniach ryzyka (zagrożenia). Strategiczne i taktyczne samoloty transportowe mogą przewozić duże ilości ładunków, ludzi i środków do obszaru, lub w obszarze prowadzenia działań o charakterze innym niż wojna⁶².

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

⁶¹ Należy jednak podkreślić, że zgoda państwa na przeprowadzenie operacji, nie jest równoznaczna z koniecznością wydzielenia przez nie sił.

⁶² M. Marszałek.: Użycie sił powietrznych w militarnych operacjach innych niż wojna. Zeszyty Naukowe AON Nr 4 (37). Warszawa 1999, s. 43.

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

Analizując środki stosowane w działaniach innych niż wojna nie można zapominać o samolotach wykonanych w nowej technologii – stealth⁶³, a szczególnie o amerykańskim F –117. Jest on jednomiejscowym, poddźwiękowym samolotem wielozadaniowym ze szczególnym uwzględnieniem zadań szturmowych i rozpoznania. Przeznaczony jest on do precyzyjnego niszczenia ściśle wyselekcjonowanych obiektów obrony powietrznej, a także do prowadzenia rozpoznania taktycznego. Zadania te wykonuje z reguły w nocy lub w trudnych warunkach atmosferycznych. Może wykonywać loty zarówno na dużej, jak i małej wysokości wykorzystując rzeźbę terenu. Bojowe użycie tego samolotu planowano już w 1987 roku, ale ze względu na zbyt ryzykowną misję, z pomysłu tego zrezygnowano. Po raz pierwszy zostały one użyte z powodzeniem do bombardowania obiektów w Panamie, podczas inwazji w grudniu 1989 roku. Samoloty F –117A odegrały również istotną rolę w działaniach związanych z wymuszaniem pokoju w Zatoce Perskiej, w 1991 roku. Samoloty te z

⁶³ Nazwa ta oznacza tajemnicę, sekret lub tajemniczą metodę postępowania. W specjalistycznym czasopiśmie lotniczym „stealth” oznacza nazwę wielu już opracowanych i nadal doskonalonych metod umożliwiających skutecznie zmniejszenie wykrywalności wojskowych obiektów. Ponadto, mianem „stealth” określa się również programy amerykańskich badań prowadzonych w celu opracowania takich metod i ich praktycznego stosowania przy budowie wojskowych statków powietrz-

łatwością przenikały irackie linie obronne i docierały do celów, niszcząc je z niespotykaną dotychczas precyzją⁶⁴. Potwierdzeniem tego są słowa szefa sztabu sił powietrznych Stanów Zjednoczonych, który stwierdził, że: „... zniszczenie 40 z 52 głównych mostów pomiędzy Bagdadem a Basrą jest zasługą samolotów F – 117A i bomb precyzyjnych. Wcześniejsze próby burzenia mostów przez samoloty F/A – 18 nie przyniosły oczekiwanych rezultatów”⁶⁵. W trakcie całej operacji „Pustynna Burza” samoloty F – 117A wykonały łącznie 1271 lotów, uzyskując 85% skuteczności w niszczeniu celów.

Mimo, że współczesne tendencje zmiernają ku zastosowaniu samolotów wielozadaniowych, to w dalszym ciągu do ich zabezpieczenia wykorzystywane są samoloty wyspecjalizowane. Jak wskazują konflikty i wojny lokalne, bez nich siły powietrzne nie byłyby tak skuteczne zarówno w typowych działaniach wojennych, jak i w działaniach innych niż wojna. Wśród wspomnianej grupy istotną rolę odgrywają samoloty walki elektronicznej. Samoloty te przeznaczone są do wykrywania, identyfikowania, lokalizowania, zakłócania oraz zwalczania źródeł emitujących energię elektromagnetyczną. Ich głównym zadaniem jest obezwładnienie (pokonanie) obrony powietrznej przeciwnika (stron lub strony konfliktu), a tym samym stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez siły powietrzne. Zadanie to najczęściej realizują samoloty systemu Wild Weasel⁶⁶, wyposażone w środki walki elektronicznej do wykrywania i namierzania stacji radiolokacyjnych przeciwnika oraz w raketowe pociski przeciwradiolokacyjne (Anti – Radiation Missile – ARM)⁶⁷. Do tej grupy przede wszystkim zaliczono samoloty EA – 6B⁶⁸, F – 4G, EF – 111⁶⁹, F – 16 WW oraz

nych. Istotą techniki „stealth” jest zmniejszenie do minimum prawdopodobieństwa wykrycia statku powietrznego przez przeciwnika.

⁶⁴ J. Błaszczyk, K. Sibilski.: Niewidzialne samoloty?. Wydawnictwo Bellona. Warszawa 1994, s. 81.

⁶⁵ Aktualności lotnicze Nr 2/30. Ośrodek naukowej informacji wojskowej. Grudzień 1991, s.11.

⁶⁶ **Wild Weasel** - to program w wyniku, którego amerykańskie siły powietrzne przygotowały specjalne samoloty do zwalczania stacji radiolokacyjnych i stacji naprowadzania rakiet systemów przeciwlotniczych. Pierwotnym celem samolotów tego systemu były stanowiska pocisków ziemia - powietrze (SAM). Obecnie jednak najwyższe priorytety przyznawane są naziemnym systemom wczesnego ostrzegania. Samolot F – 4G Wild Weasel przeznaczony jest do wykrywania, identyfikacji, lokalizacji, zakłócania naziemnych środków obrony powietrznej (przeciwlotniczej) oraz niszczenia stacji radiolokacyjnych pociskami raketowymi, a także do koordynacji działań taktycznych grup bojowych w zakresie przeciwdziałania radioelektronicznego. Początkowo podstawowa formacja składała się z trzech samolotów, później w zależności od potrzeb była to zmienna liczba F – 4E i F – 4G. Obecnie do tego systemu zalicza się także samoloty F – 16C i Tomado ECR.

⁶⁷ M. Kozub., S. Szulc.: Wsparcie działań powietrznych w operacjach połączonych NATO. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań, Sierpień 2000, s.4.

⁶⁸ Jest to samolot walki radioelektronicznej (rozpoznania i zakłócania) lotnictwa pokładowego (marynarki wojennej). Wyposażony jest w system rozpoznania i zakłócania elektronicznego AN/ALQ – 99F, mieszczący się w pięciu zasobnikach. Zasobniki te wyposażone są w 10 nadajników pokry-

Tornado ECR. Misje walki elektronicznej i obezwładnienia obrony powietrznej (SE-AD), zdaniem ekspertów z sił powietrznych NATO należą do najbardziej niebezpiecznych. Wynika to z faktu, że działania te rozpoczynają się z nienaruszoną jeszcze i dobrze funkcjonującą obroną powietrzną (OP) przeciwnika (stron lub strony konfliktu). Dlatego też ciągle prowadzone są prace badawcze nad rozwojem i doskonaleniem samolotów systemu WW.

Ważną rolę w operacjach innych niż wojna odgrywają także systemy powietrzne AWACS i JSTARS, które potwierdziły swoje możliwości bojowe w operacji wymuszania pokoju w Zatoce Perskiej, w trakcie wsparcia sił pokojowych UNPROFOR oraz IFOR i SFOR w byłej Jugosławii. Podstawowym elementem pierwszego z wymienionych systemów są samoloty E – 3A/D z zespołem pokładowych urządzeń radiolokacyjnych, elektronicznych i radiowych. Przeznaczone są głównie do radiolokacyjnego wykrywania celów powietrznych na korzyść systemu obrony powietrznej, lotnictwa taktycznego i sił lądowych, a także wykrywania celów nawodnych oraz rozpoznawania radioelektronicznego urządzeń łączności i radiolokacji⁷⁰. Natomiast system JOINT STARS odgrywa ważną rolę w powietrznych działaniach wsparcia. Podstawowym jego elementem jest samolot E- 8A, na pokładzie którego znajduje się aparatura rozpoznawcza, kierowania i łączności. Integralną częścią tego systemu są naziemne, mobilne stacje odbioru danych z rozpoznania radiolokacyjnego⁷¹. System ten umożliwia między innymi penetrację i rejestrowanie ruchu pojazdów mechanicznych i wolno latających śmigłowców.

wających 10 zakresów częstotliwości. Centralny komputer analizuje wykryte sygnały, powoduje ich wizualizację oraz inicjuje proces zakłócania. W 1989 roku samolot ten wyposażony został w nowy system przetwarzania informacji w procesie zakłócania transmisji radiowych AN/ALQ –149, nowy satelitarny system nawigacyjny NAVSTAR GPS oraz w przeciwradiolokacyjne pociski raketowe HARM.

⁶⁹ Głównym przeznaczeniem samolotu jest: rozpoznanie radioelektroniczne i zakłócanie stacji radiolokacyjnych oraz radiowych przeciwnika z głębi własnego terytorium; towarzyszenie i zabezpieczenie poprzez elektroniczne maskowanie samolotów wykonujących uderzenia na cele w głębi terytorium przeciwnika; neutralizacja stacji radiolokacyjnych na polu walki. Podstawowym wyposażeniem samolotu jest system rozpoznania i zakłócania AN/ALQ – 99E. W podkadłubowym podłuznym zasobniku znajduje się 10 nadajników pokrywających różne zakresy częstotliwości. Ponadto wyposażony jest w system własnej obrony elektronicznej, system ostrzegający o opromieniowaniu oraz w wyrzutniki dipoli i inne urządzenia.

⁷⁰ M. Kozub., S. Szulc.: Wsparcie działań powietrznych w operacjach połączonych NATO. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań, Sierpień 2000, s.6.

⁷¹ W systemie amerykańskim dane z rozpoznania przekazywane są przez wielokierunkowe bezpieczne łącze danych do dowódców USAF i US Army, a 15 stacji naziemnych Motorola umieszczonych na pojazdach kołowych posiada możliwość przekazywania do samolotu polecenia podania dodatkowych informacji, jak badanie nowego obszaru zainteresowania lub ponowne badanie poprzednio penetrowanej powierzchni.

Istotne znaczenie w działaniach innych niż wojna odgrywa rozpoznawanie powietrzne. Obecnie, jak dowiodły badania, nie produkuje się samolotów typowo rozpoznawczych, a wykorzystuje się inne typy samolotów, które odpowiednio przystosowane umożliwiają wykonanie zadań rozpoznawczych. Przystosowanie to można uzyskać poprzez zabudowanie aparatury rozpoznawczej w kadłubie samolotu, w miejscu przeznaczonym pierwotnie dla uzbrojenia. Przykładem takich rozwiązań są samoloty RF – 4C/E⁷², Mirage F – 1CR – 200⁷³, RF – 18D Hornet. Innym rozwiązaniem jest podwieszenie specjalnych zasobników z aparaturą rozpoznawczą pod kadłubem lub skrzydłami samolotu, co wykorzystano w samolocie RF – 14 Tomcat. Zdaniem ekspertów w tej dziedzinie, szczególnie korzystny jest drugi wariant, w którym bez większych nakładów finansowych można otrzymać wartościowy samolot – zarówno rozpoznawczy, jak i uderzeniowy⁷⁴.

Analiza działania sił powietrznych w ostatnim konflikcie o Kosowo wykazała, że większość realizowanych misji bojowych wymagała użycia samolotów tankowania w powietrzu. Większość współcześnie eksploatowanych samolotów tankowania w powietrzu, to zaadaptowane z lotnictwa komunikacyjnego lub zmodernizowane samoloty bombowe. Wiodącym państwem w Sojuszu w tym zakresie są Stany Zjednoczone, posiadające około 570 samolotów tankowania w powietrzu (KC – 135⁷⁵ i KC – 10⁷⁶). Najczęściej stosowanym samolotem w NATO jest KC – 135.

⁷² RF – 4E jest modelem eksportowym, używanym w: Niemczech, Grecji, Iranie, Izraelu, Japonii i Turcji. Zbudowano ich około 150 sztuk. Wiele czujników wykorzystywanych w siłach powietrznych Stanów Zjednoczonych jest ściśle tajnych, więc nie mogą być importowane. Z tego powodu klienci zamawiający RF – 4E musieli przyjąć wyposażenie alternatywne. Na przykład, samolot ten w siłach powietrznych Niemiec został wyposażony w trzy boczne radiolokatory pokładowe UPD – 6SLAR, mające łącze danych do przekazywania informacji radiolokacyjnych czasu rzeczywistego do stacji naziemnych.

⁷³ W Mirage F – 1CR – 200 mogą być zamocowane dwa rodzaje kamer optycznych w obrębie owiewki dziobowej. Kamera Omera 35 do stosowania na małych i średnich wysokościach jest wyposażona w soczewki 75 mm, natomiast Omera 35 z soczewkami o długich ogniskowych jest wykorzystywana do pokrywania pionowego w czasie misji na dużych wysokościach

⁷⁴ M. Kozub., S. Szulc.: Wsparcie działań powietrznych w operacjach połączonych NATO. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań, Sierpień 2000, s.8.

⁷⁵ Samolot ten powstał na bazie B – 707. Przystosowany jest do tankowania z dwóch podskrzydłowych zasobników z urządzeniami tankującymi. Wyposażony został dodatkowo w dwa podskrzydłowe zbiorniki paliwa oraz montowany w ładowni zbiornik paliwa o pojemności 13 627 dm³. Ponadto, na grzbiecie kadłuba zamocowano końcówkę do pobierania paliwa w locie.

KONKLUZJE

- W działaniach innych niż wojna wykorzystuje się całe spektrum środków sił powietrznych (samoloty, aparaty bezpilotowe oraz kosmiczne środki rozpoznania).
- Respektowanie przez NATO podstawowej zasady, jaką jest zachowanie bezpieczeństwa własnych sił wymaga użycia znacznej liczby zabezpieczających środków powietrznych.
- Powietrzne środki walki radioelektronicznej wydzielone do działań innych niż wojna powinny zapewniać wykonanie szeregu zadań: od taktycznego rozpoznania powietrznego do ogniowego oddziaływania na cele naziemne i nawodne łącznie.
- Największe zastosowanie w działaniach innych niż wojna znajdują samoloty wielozadaniowe.
- Użycie tych samolotów zapewnia możliwość zmiany zadań w trakcie prowadzenia operacji innych niż wojna (np. z zadań rozpoznawczych do wykonywania uderzeń na obiekty naziemne, nawodne itd.).
- Samolot tankowania w powietrzu staje się nieodzownym elementem zapewniającym skuteczne i efektywne użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna.
- Największy potencjał lotnictwa tankowania w powietrzu posiadają Stany Zjednoczone.
- Liczba samolotów tankowania w powietrzu będąca w uzbrojeniu państw europejskich nie zapewnia im możliwości samodzielnego (bez udziału Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych) prowadzenia operacji innych niż wojna.

⁷⁶ KC – 10 to wojskowa wersja samolotu pasażerskiego DC – 10. Umożliwia on tankowanie z odchylonym przewodem teleskopowym. Paliwo znajduje się w zbiornikach integralnym oraz zbiorniku elastycznym w skrzydle samolotu.

- Ze względu na ograniczenia polityczne, rygorystyczne zasady walki oraz dążenie do minimalizowania strat wśród ludności cywilnej, siły powietrzne powinny stosować jedynie środki precyzyjnego rażenia.
- Samoloty systemu AWACS i Joint STARS zapewniają skuteczne, a zarazem ekonomiczne użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna.
- W działaniach innych niż wojna znajdują zastosowanie zarówno najnowocześniejsze technologie, jak i sprawdzone we wcześniejszych konfliktach.

3.1. Formowanie siły

Do Dowództwa Międzynarodowych Połączonych Sił Zdobyczych (OJTF) będzie należała komenda na bazie przewidzianej w planie dystrybucyjnym z podziałem na jednostki podporządkowane dowództwu Sojuzu, takich jak np. Dowództwo Połączonych Sił Zdobyczych NATO Europejskiej Półkuli Północnej. Różną rolę będzie sprawował zespół dowódczy OJTF, który musi posiadać dostateczny potencjał (liczebny i sprzętowy) powołany NATO, aby mógł wykonać zadania i przetrwać z poziomu taktycznego dowództwa NATO i dalej.

Dowództwo OJTF musi posiadać porządkową kompozycję sił zbrojnych (siły powietrzne i naziemne) przewidziane do użycia w operacji. Odniesienie tym do wytycznych Planu operacyjnego NATO, które podlegałyby wdrożeniu przez siły w podporządkowaniu dowódcy OJTF, w celu realizacji zadań komponentów.

W 1997 roku Unia Europejska Połączonych Sił Powietrznych NATO Europejskiej Półkuli Północnej opracowała i wypracowała w procesie doktryny i procedur nowożeńskich komponentów sił powietrznych w ramach operacji (1997) rozpisanej w rozporządzeniu Komendanta Połączonych Sił Powietrznych NATO (JFACC).

Konwencje i procedury JFACC były harmonizowane opracowanymi wdrożeniami taktycznymi, dowodzącymi i dowodami wypracowanymi z operacji w tym zakresie, nastawionymi i opierającymi się na wypracowane w operacji standardy oraz procedury.

Wieloletni powołani dowódcy NATO jako Dowództwo Połączonych Sił Zdobyczych NATO Europejskiej Półkuli Północnej.

3. PRZYGOTOWANIE SIŁ POWIETRZNYCH DO DZIAŁAŃ INNYCH NIŻ WOJNA

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

3.1. Formowanie sztabu

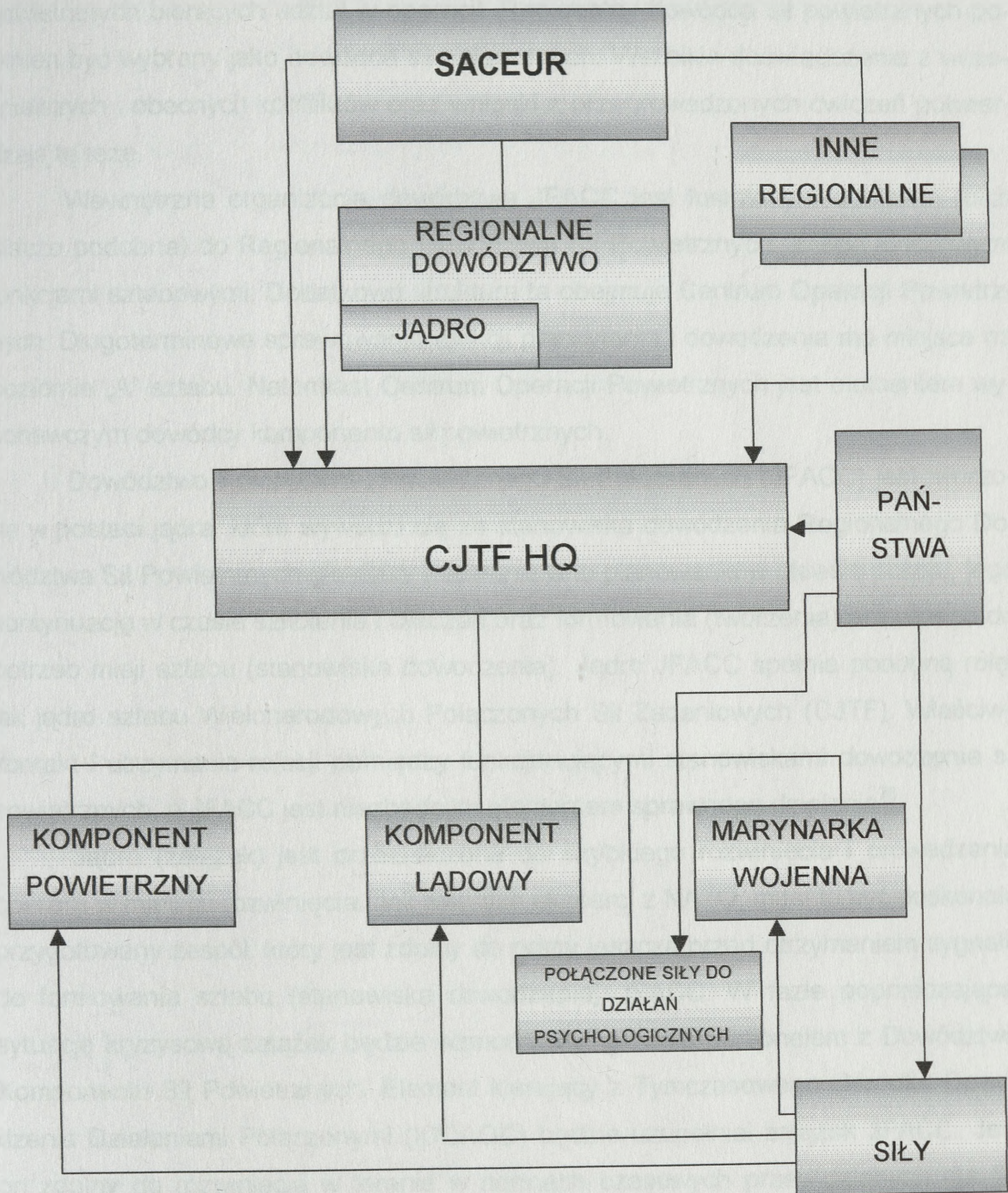
Dowództwo Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF) będzie tworzone (formowane) na bazie określonego rdzenia (jądra) wydzielonego z jednego z głównych połączonych dowództw Sojuszu, takich jak np. Dowództwo Połączonych Sił Zbrojnych NATO Europy Północnej (Południowej)⁷⁷. Rdzeń ten będzie stanowił załączek dowództwa CJTF, który następnie będzie wzmocniany personelem (oficerami) z innych dowództw NATO lub jeśli istnieje taka możliwość i potrzeba, z państw nie będących członkami NATO (rys.4).

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

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

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

⁷⁷ W nowej obowiązującej strukturze NATO jest to Dowództwo Połączonych Sił Zbrojnych NATO Europy Północnej.



Rys.4. Idea formowanie wielonarodowych połączonych sił zadaniowych (bez uwzględnienia połączonych sił specjalnych)

Źródło: NATO's Sixteen Nations, Bruksela 1998.

Z reguły, jeśli wydziela się więcej niż jeden rodzaj lotnictwa do wsparcia operacji CJTF, to zachodzi konieczność wyznaczenia jednego dowódcy komponentu połączonych sił powietrznych (JFACC). Dowódca ten posiada uprawnienia, kompe-

tencje oraz możliwości do osiągnięcia jedności dowodzenia wszystkich jednostek sił powietrznych biorących udział w operacji. Regionalny dowódca sił powietrznych powinien być wybrany jako dowódca sił połączonych. Wszelkie doświadczenia z wcześniejszych i obecnych konfliktów oraz wnioski z przeprowadzonych ćwiczeń potwierdzają tę tezę.

Wewnętrzna organizacja dowództwa JFACC jest lustrzanym odbiciem (bliźniaczo podobna) do Regionalnego Dowództwa Sił Powietrznych, z jego kluczowymi funkcjami sztabowymi. Dodatkowo struktura ta obejmuje Centrum Operacji Powietrznych. Długoterminowe sprawowanie funkcji planowania i dowodzenia ma miejsce na poziomie „A” sztabu. Natomiast Centrum Operacji Powietrznych jest elementem wykonawczym dowódcy komponentu sił powietrznych.

Dowództwo Komponentu Powietrznego Sił Połączonych (JFACC) jest tworzone w postaci jądra, które wywodzi się ze stanowiska dowodzenia Regionalnego Dowództwa Sił Powietrznych (RACC). Zapewnia ono planowanie w okresie pokoju, jego kontynuację w czasie szkolenia i ćwiczeń oraz formowania (tworzenia) aktualnego do potrzeb misji sztabu (stanowiska dowodzenia). Jądro JFACC spełnia podobną rolę, jak jądro sztabu Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF). Właściwy kontakt i utrzymanie relacji pomiędzy funkcjonującymi stanowiskami dowodzenia sił powietrznych, a JFACC jest niezbędnym elementem sprawnego działania⁷⁸.

Jądro (załążek) jest przeznaczone do szybkiego rozwinięcia i prowadzenia operacji w miejscu rozwinięcia. Jak twierdzą eksperci z NATO, musi to być doskonale przygotowany zespół, który jest zdolny do pracy jeszcze przed otrzymaniem sygnału do formowania sztabu (stanowiska dowodzenia) JFACC. W fazie poprzedzającej sytuację kryzysową załążek będzie wzmocniony, głównie personelem z Dowództwa Komponentu Sił Powietrznych. Element kierujący z Tymczasowego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Połączonymi (IDCAOC) będzie uzupełniał załążek JFACC. Jest on zdolny do rozwinięcia w terenie w normach czasowych przewidzianych dla Sił Reagowania. W ten sposób będzie odpowiednim (wydolnym) elementem dowodzenia i kontroli (C2), zdolnym do sprawowania funkcji w tym zakresie w operacjach powietrznych, w ograniczonym czasie. Misja (zadanie) związane ze wzmocnieniem z komponentu dowodzenia siłami NATO lub narodowymi z państw członkowskich i nie należących do Sojuszu, jak również wspomnianego wcześniej Tymczasowego Mo-

⁷⁸ NATO's Sixteen Nations, Bruksela 1997, s. 22.

bilnego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Połączonymi umożliwi skompletowanie stanowiska dowodzenia JFACC, które będzie miało możliwości prowadzenia długotrwałych działań (operacji) powietrznych. Zakres wzmocnienia zależy od scenariusza wydarzeń (sytuacji) i wynika z ekspertyzy przeprowadzonej w sztabie Komponentu Dowodzenia Siłami Powietrznymi. JFACC będzie zapewniał dowódcy Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych obserwację przestrzeni powietrznej oraz jej kontrolę, sprawne prowadzenie defensywnych i ofensywnych operacji powietrznych, bezkonfliktowego działania naziemnych sił obrony powietrznej, strategicznego i taktycznego transportu powietrznego, jak również walki radioelektronicznej, tankowania w powietrzu, ewakuacji medycznej oraz środków poszukiwania i ratownictwa.

3.2. Planowanie działań

Według poglądów NATO, jak dowodzą badania, proces planowania operacji innych niż wojna (np. operacji pokojowej) na szczeblu operacyjnym obejmuje pięć etapów:

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

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

Z reguły w sytuacji kryzysu (konfliktu), główni dowódcy NATO otrzymują wskazówki i wytyczne od Rady Północnoatlantyckiej. Znajdują one odzwierciedlenie we wstępnych wytycznych wydawanych przez Radę Północnoatlantycką. Na ich podstawie dowódca rozpoczyna proces planowania na szczeblu strategicznym, opracowując ogólną koncepcję operacji. Obejmuje ona między innymi strukturę dowodzenia, propozycję użycia sił oraz organizację działań na określonym teatrze. Po uzyskaniu akceptacji przez Radę Północnoatlantycką opracowuje on własne wytycz-

ne dla podległych dowódców. Stanowią one podstawę do rozpoczęcia i ukierunkowania planowania na szczeblu operacyjnym. Wymienione w wytycznych jednostki i związki taktyczne mogą być również adresatami tego dokumentu, który powinien zawierać:

- informacje o istniejącej sytuacji;
- znane najważniejsze środki ciężkości (center of gravity)⁷⁹;
- założenia misji (operacji);
- kompetencje i ograniczenia wynikające z uwarunkowań politycznych i wojskowych;
- cele strategiczne;
- oczekiwany stan końcowy (End State);
- zadania;
- wskazówki strategiczne;
- zasady użycia siły;
- sił i środki planowane do użycia w operacji;
- kluczowe problemy dotyczące wsparcia logistycznego;
- terminarz (kluczowe terminy);
- uzgodnienia w zakresie dowodzenia i kierowania;
- bezpośrednie, łącznikowe, właściwe źródło informacji oraz punkty kontaktowe;
- inne.

Etap orientowania operacyjnego rozpoczyna się po otrzymaniu wstępnych wytycznych. Dowódca określa wówczas wszelkie przedsięwzięcia, które muszą być wykonane, aby osiągnąć zakładane cele operacji. W zależności od sytuacji etap inicjujący może wynikać z dyrektywy przekazanego ustnie zadania lub przekazanego na odprawie dowódców. Aby rozpocząć efektywne planowanie, podczas tego etapu musi być jasno sprecyzowany oczekiwany stan końcowy operacji i zrozumiały zamiar wyższego dowódcy. Rezultatem tego etapu jest zbiór wskazówek planistycznych dowódcy. W tym etapie realizuje się tzw. analizę misji⁸⁰, w której uwzględnia się:

⁷⁹ Centrum siły lub ruchu, od którego wszystko zależy lub punkt, przeciw któremu powinien być skierowany cały nasz wysiłek. Należy podkreślić, że środki ciężkości określa się na szczeblu strategicznym, operacyjnym oraz taktycznym.

⁸⁰ Jej celem jest określenie istoty problemu i potwierdzenie wyników, jakie powinny być osiągnięte. Za analizę misji odpowiedzialny jest dowódca, a oficerowie sztabu wykonują to zadanie uzyskując od dowódcy akceptację wniosków przed rozpoczęciem planowania.

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

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

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

Opracowanie wskazówek planistycznych zawierających wstępny zamiar dowódcy, jego intencje opisujące pożądaną sytuację końcową, określają cel planu oraz pozwalają na rozpoczęcie wstępnych przygotowań przez podległych dowódców. Wskazówki planistyczne dowódcy są wynikiem przeprowadzonego orientowania operacyjnego.

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

- wypracowanie sposobów działania (Course of Action Development);
- meldowanie dowódcy danych do decyzji;

- opracowanie koncepcji operacji (Concept of Operations Development).

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

Wypracowanie sposobów działania realizowane jest przez oficerów sztabu poprzez wypracowanie kilku równorzędnych wariantów działania, umożliwiających wykonanie misji i będących w zgodności ze wskazówkami planistycznymi dowódcy. Samo wygenerowanie wariantów działania musi być poprzedzone analizą sytuacji. Jej celem jest zbadanie, czy misja jest możliwa do wykonania oraz opracowanie tymczasowych wariantów działania, możliwych do wprowadzenia w życie i gwarantujących powodzenie misji (operacji). W ramach analizy faktów rozpatruje się:

a) sytuację na teatrze przyszłych działań:

- środowisko (geografię, topografię, hydroografię, oceanografię, warunki meteorologiczne);
- infrastrukturę (ogólne aspekty, transport, porty, komunikację, zdolności przemysłowe);
- sytuację polityczną;
- sytuację gospodarczą;
- sytuację społeczną;

b) sytuację sił przeciwnika:

- siły;
- skład;
- rozmieszczenie i gotowość bojową;
- wielkość rezerw (odwodów);
- zdolność manewrową;
- możliwości w zakresie zabezpieczenia logistycznego;
- zdolność rakietową na teatrze;
- zdolność techniczną;
- możliwości w zakresie rozpoznania;
- możliwości użycia broni chemicznej;
- odporność psychiczną;
- przegląd środków ciężkości.

c) Relacje zachodzące pomiędzy czasem, przestrzenią oraz ześrodkowaniem sił:

- krytyczne daty;

- czasy wynikające z nakazów i zakazów;
- czas na osiągnięcie założonych wariantów (opcji) działania;
- przewidywany czas, w jakim przeciwnik będzie mógł zareagować na nasze działania;

d) Ocena zadań:

- przydzielone zadania;
- zadania dodatkowe;
- nakazy;
- zakazy;
- możliwości sił własnych;
- podtrzymanie zdolności bojowej;
- rozpoznanie.

e) Dowodzenie i kontrola:

- zależności w dowodzeniu (jedność dowodzenia, zasięg kontroli, komponenty);
- administracja;
- bezpieczeństwo;
- wymagania stanowiska dowodzenia.

f) System łączności i informacji:

- wymagania krytyczne;
- możliwości sił własnych;
- operacyjne ograniczenia.

Opracowanie sposobów działania obejmuje:

- opracowanie najbardziej prawdopodobnych i zarazem najbardziej niebezpiecznych wariantów działania przeciwnika;
- opracowanie wariantów działania sił własnych, odnoszących się do wariantów przeciwnika (zapewniających wykonanie misji);
- porównanie sposobów działania sił własnych i przeciwnika;
- sprawdzenie proponowanych sposobów działania w aspekcie (pod kątem) właściwości, wykonalności, dopuszczalności, wyłączności i całkowitości.

Meldowanie dowódcy danych do decyzji ma na celu:

- przedstawienie możliwych wariantów działania i umożliwienie mu wybór najlepszego z nich;

- poinformowanie dowódcy i podległych mu dowódców oraz sztab o przebiegu procesu planowania lub ewentualnych problemach;
- umożliwienie oficerom sztabu przedstawienia dowódcy uwag o proponowanych sposobach działania.

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

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

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

Etap opracowania planu misji (operacji) obejmuje:

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

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

wiednimi komórkami sztabu oraz podległymi dowództwami zostają wypracowane dane, które są ujmowane w planie operacji. Najważniejszym problemem, jak wynika z wcześniejszych doświadczeń, jest precyzyjne określenie wymagań (zadań), w stosunku do potrzebnych sił.

Podczas misji (operacji) konieczne jest stałe analizowanie planu, by wprowadzić niezbędne poprawki, zapewniające ostateczne powodzenie misji. W trakcie prowadzenia działań należy być przygotowanym na ciągłe zmiany sytuacji, które mogą wymuszać korektę planu. W takim przypadku konieczne jest dokonanie analizy w aspekcie zmieniających się warunków, aby ustalić czy zachodzi potrzeba opracowania planów dodatkowych. Po opracowaniu wyników analizy planu operacyjnego należy poinformować dowódcę i jednocześnie przedstawić propozycje działań odpowiednio do zaistniałej sytuacji. Wszelkie zmiany planu powinny być zaakceptowane przez organ inicjujący. W sprzyjających warunkach plan misji (operacji) powinien być analizowany i weryfikowany w całym etapie jego tworzenia poprzez ćwiczenia i gry wojenne. Ponadto, możliwe jest wprowadzenie do planu poprawek przez oficerów nie zaangażowanych bezpośrednio w proces planowania. Wzór planu operacji przedstawiono w załączniku 1. Najbardziej efektywnymi metodami weryfikacji planu są symulacje komputerowe i gry wojenne.

3.3. Organizowanie sił

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

3.4. Dowodzenie

Zgodnie z zasadą scentralizowanej kontroli i zdecentralizowanego wykonania struktura dowodzenia siłami wydzielonymi do misji powinna zapewnić (umożliwić) dowódcy sprawowanie kontroli operacyjnej (OPCON)⁸¹, dowodzenia taktycznego (TACOM)⁸² lub taktycznej kontroli (TACON)⁸³, z jednego stanowiska dowodzenia.

⁸¹ OPCON – kontrola operacyjna definiowana jest jako uprawnienia dowódcy w zakresie:

- kierowania przydzielonymi siłami w celu wykonania określonych, zwykle ograniczonych co do rozmachu, czasu i obszaru zadań;
- zmiany dyslokacji sił przydzielonych do wykonania ściśle określonego zadania;

Dowódca wielonarodowych połączonych sił zadaniowych (Combined Joint Task Force Commander - CJTF)⁸⁴ i jego podwładni powinni być elastyczni w modyfikowaniu standardowych układów, poznawać specyficzne wymagania każdej sytuacji i dążyć do osiągnięcia jedności wysiłku. Planiści muszą być przygotowani do uwzględniania gwałtownych zmian w misji, która zmienia typy i priorytety dostarczonego wsparcia.

Wymienialność systemów łączności (komunikacyjnych) jest jednym z najistotniejszych przedsięwzięć umożliwiających (zapewniających) osiągnięcie sukcesu w operacji o charakterze innym niż wojna⁸⁵.

W przypadku realizacji operacji innych niż wojna w ramach NATO dowódca JFACC podlega bezpośrednio dowódcy wielonarodowych połączonych sił zadaniowych (CJTF). Dążąc do praktycznego respektowania zasady jedności wysiłku odpowiada za wszelkie działania prowadzone w powietrzu, nie tylko przez siły powietrzne, ale również lotnictwo marynarki wojennej i wojsk lądowych (rys.5).

Jest kilka możliwych wariantów dowodzenia i kierowania (kontroli) wielonarodowymi siłami. Efektywne rozwiązania w zakresie dowodzenia i kontroli (Command and control - C2) wielonarodowymi siłami mogą zawierać (obejmować) różne opcje (warianty, możliwości) w działaniach o charakterze innym niż wojna.

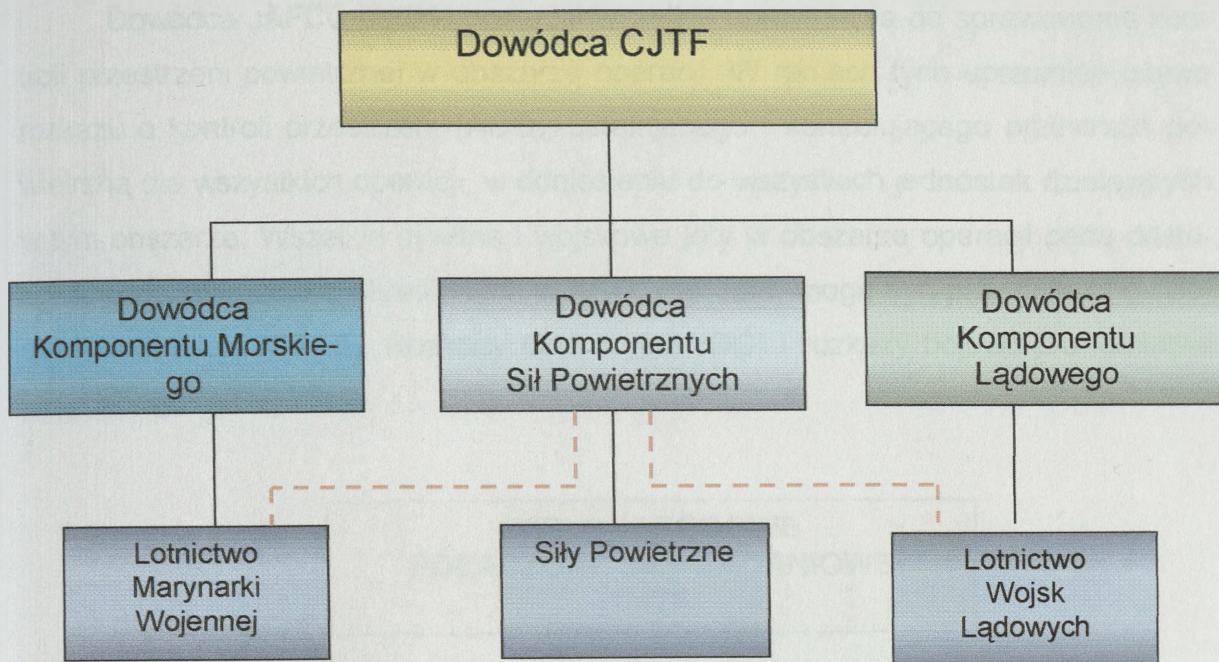
- przekazywania lub zachowywania uprawnień w zakresie taktycznego kierowania przydzielonymi siłami.

⁸² **TACOM** – dowodzenie taktyczne – definiowane jest jako uprawnienia przydzielone dowódcy w zakresie stawiania zadań podległym mu siłom w celu wykonania zadań postawionych przez wyższego dowódcę.

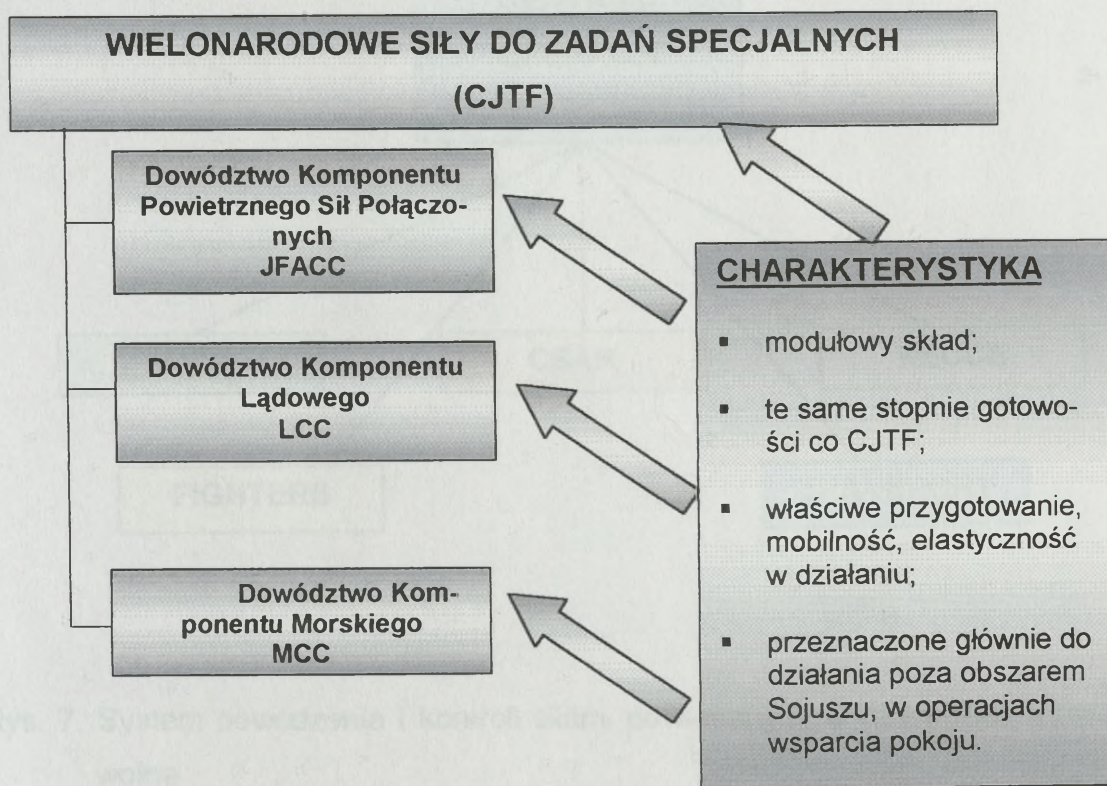
⁸³ **TACON** – taktyczna kontrola – to zazwyczaj szczegółowe, bezpośrednie kierowanie manewrem bądź przemieszczeniem sił koniecznymi do wykonania postawionych zadań.

⁸⁴ W amerykańskich dokumentach doktrynalnych, w przypadku prowadzenia operacji o charakterze narodowym występuje dowódca sił połączonych (Joint Force Commander – JFC).

⁸⁵ W jednostronnych operacjach amerykańskich, ustalenia C2 mogą być różne od zasad koniecznych koordynacji z władzami cywilnymi, federalnymi, stanowymi, lub lokalnymi urzędami zaangażowanymi w wewnętrzne lub zagraniczne operacje. Na przykład, przygotowania C2 muszą być wspierane jednością wysiłku wspólnie z władzami cywilnymi i dostarczać połączeń komunikacyjnych odpowiednich agencji US. W sytuacjach klęsk żywiołowych, standardowa komunikacja może być przerwana.

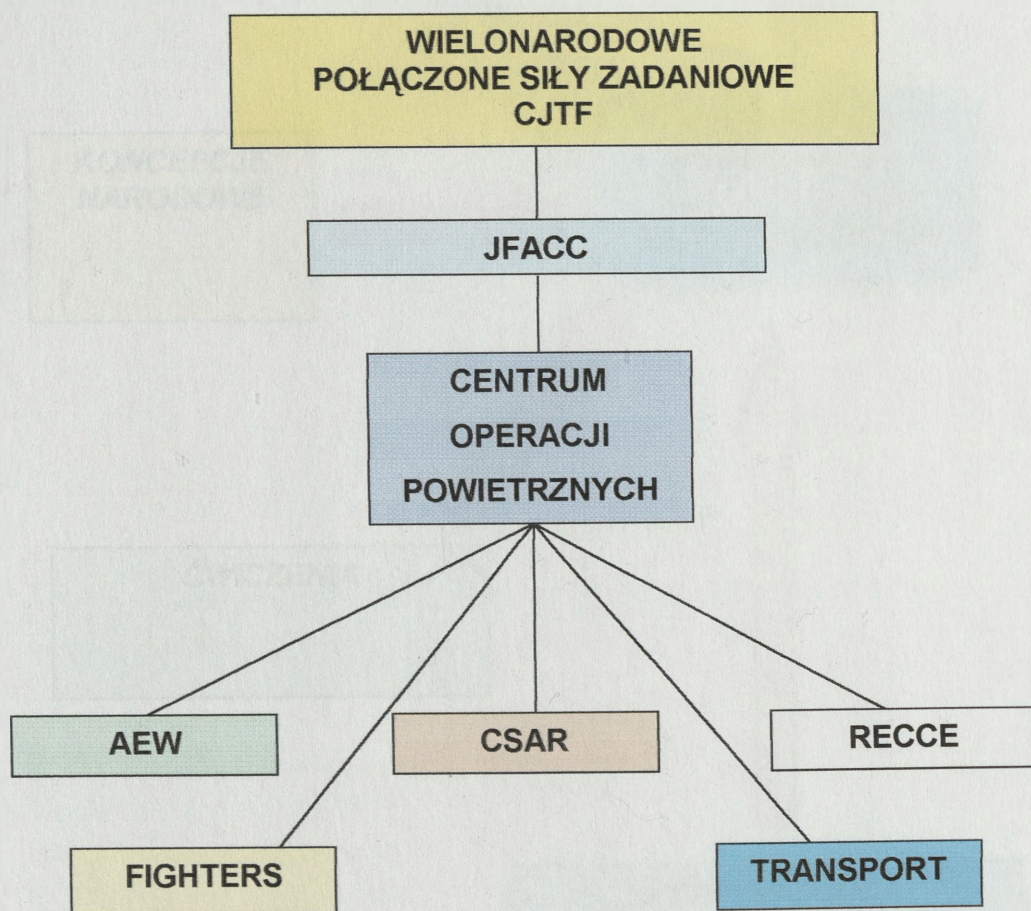


Rys.5. Zależności w zakresie dowodzenia i kontroli pomiędzy dowódcą CJTF a dowódcą komponentu sił powietrznych

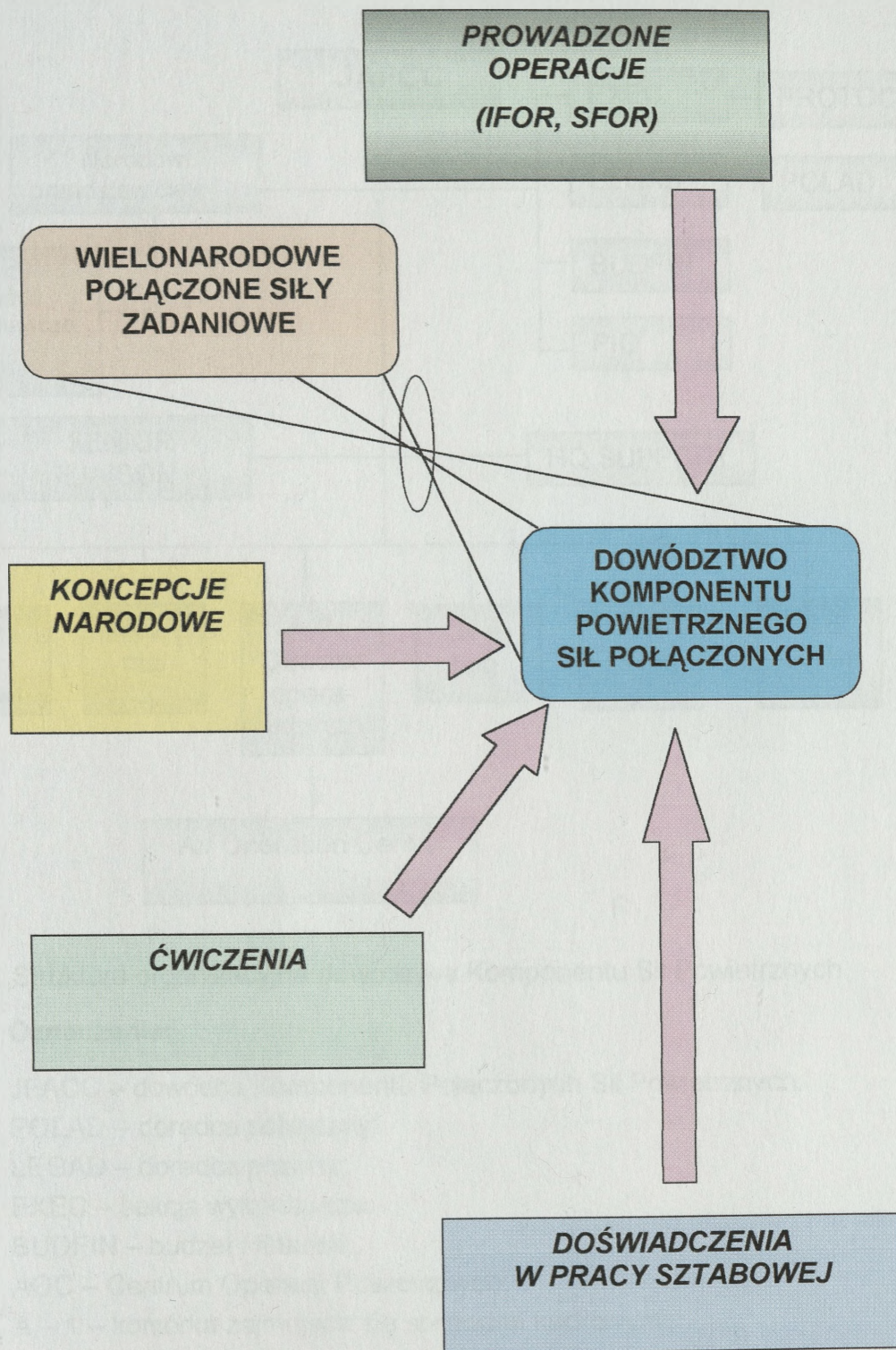


Rys.6. Charakterystyka i cel JFACC

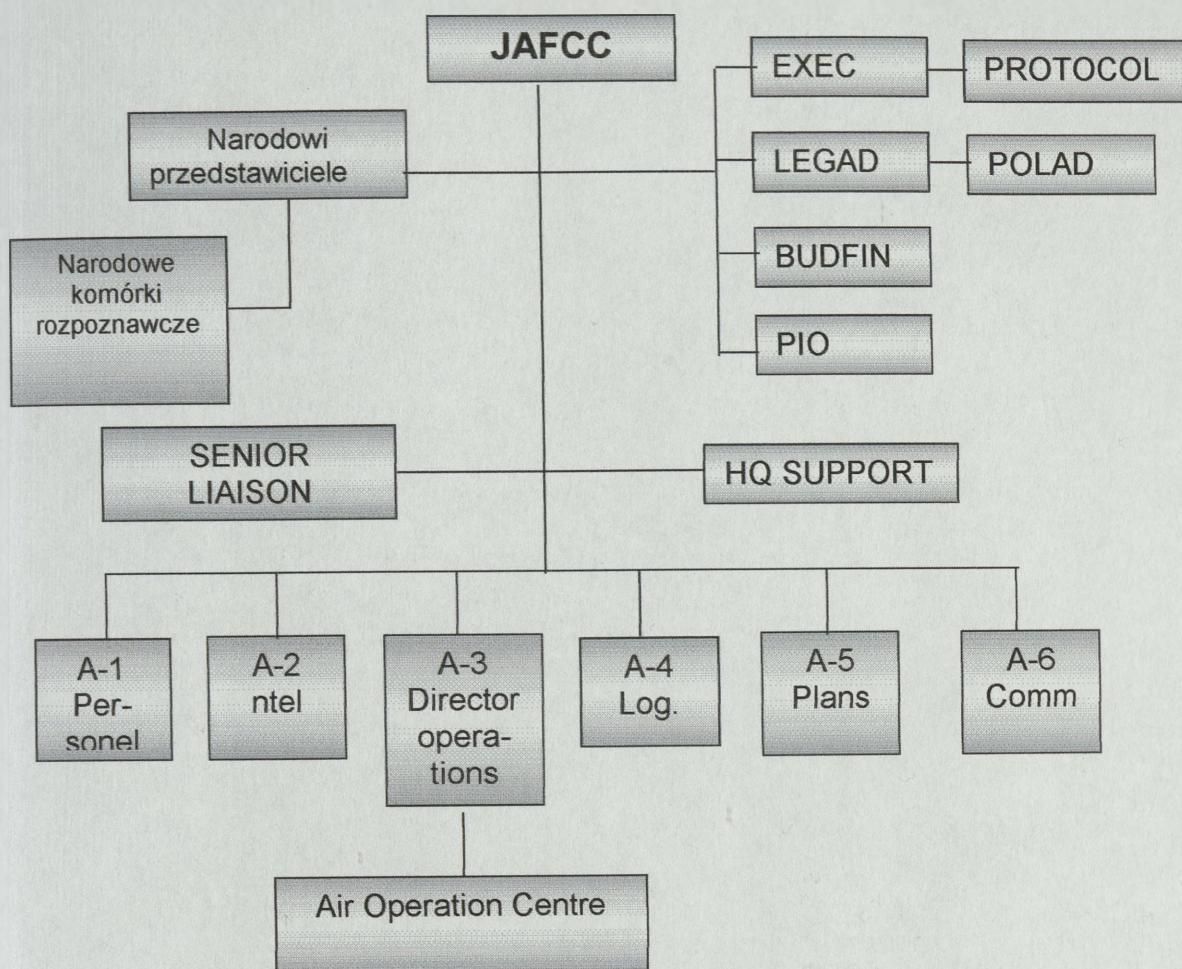
Dowódca JAFCC będzie posiadał wszelkie uprawnienia do sprawowania kontroli przestrzeni powietrznej w obszarze operacji. W ramach tych uprawnień używa rozkazu o kontroli przestrzeni (ACO), ustalającego i kontrolującego przestrzeń powietrzną dla wszystkich operacji, w odniesieniu do wszystkich jednostek działających w tym obszarze. Wszelkie cywilne i wojskowe loty w obszarze operacji będą dostosowane do wskazówek określonych w ACO. Ponadto, mogą być przygotowane specjalne instrukcje (SPINI), Rozkazy Operacyjne (OO) i rozkazy bojowe dla lotnictwa taktycznego (ATO)



Rys. 7. System dowodzenia i kontroli siłami powietrznymi w działaniach innych niż wojna



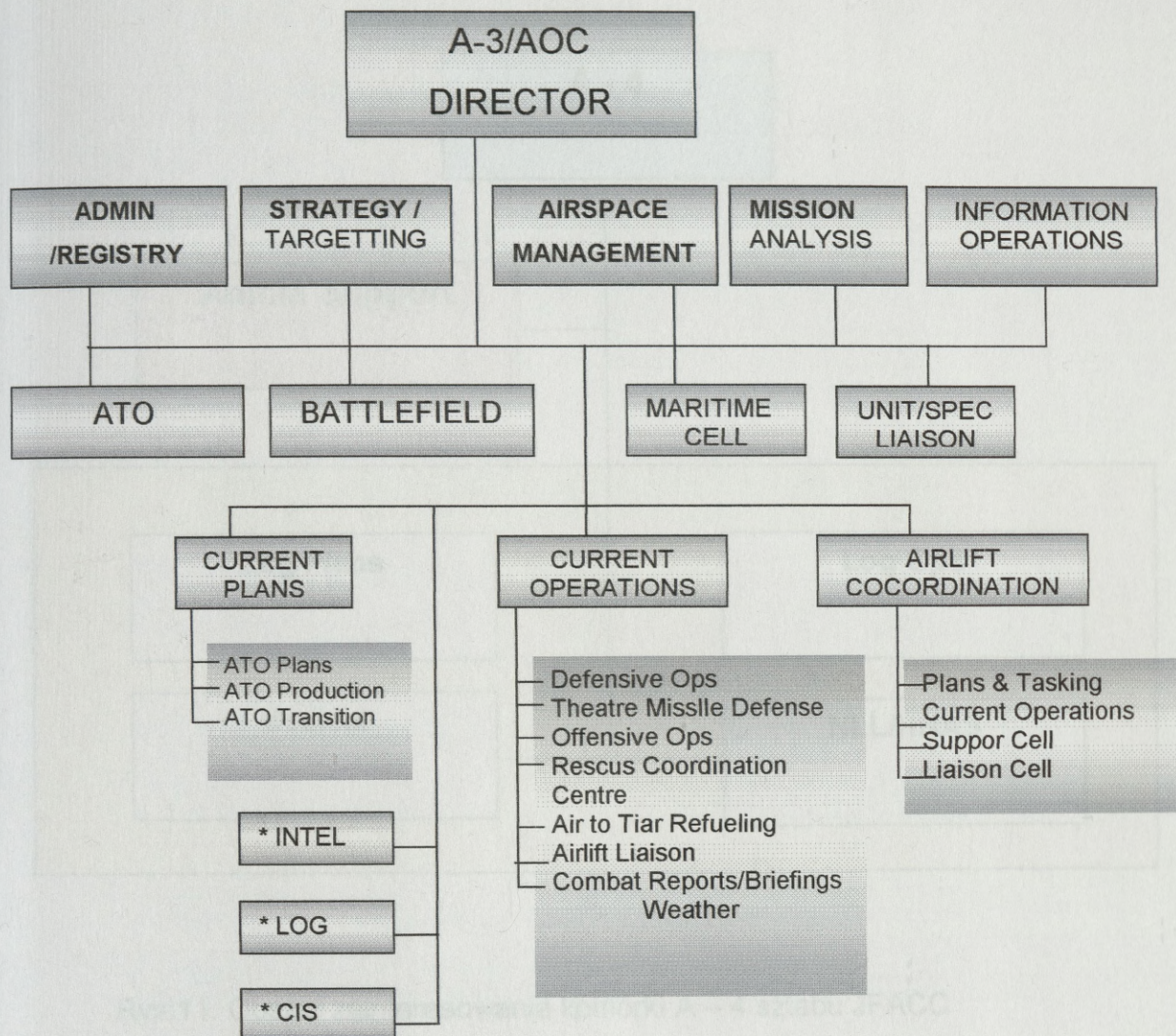
Rys.8. Rozwinięcie koncepcji dowództwa komponentu powietrznego połączonych sił



Rys.9. Struktura organizacyjna dowództwa Komponentu Sił Powietrznych

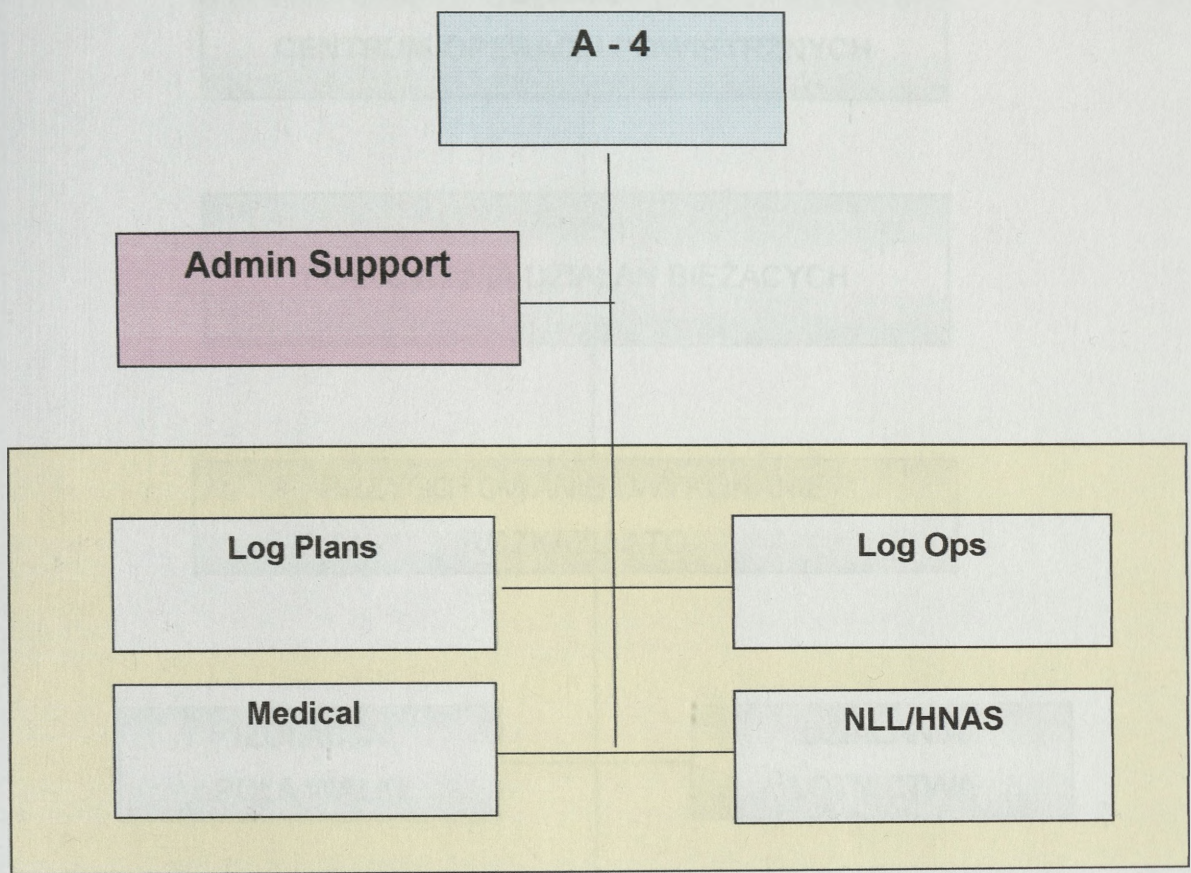
Oznaczenia:

- JFACC – dowódca Komponentu Połączonych Sił Powietrznych;
- POLAD – doradca polityczny;
- LEGAD – doradca prawny;
- EXEC – sekcja wykonawcza;
- BUDFIN – budżet i finanse;
- AOC – Centrum Operacji Powietrznych;
- A – 1 – komórka zajmująca się sprawami kadrowymi;
- A – 2 – komórka rozpoznania;
- A – 3 – komórka operacyjna;
- A – 4 – komórka logistyczna;
- A – 5 – komórka planowania;
- A – 6 – komórka łącznościowa.

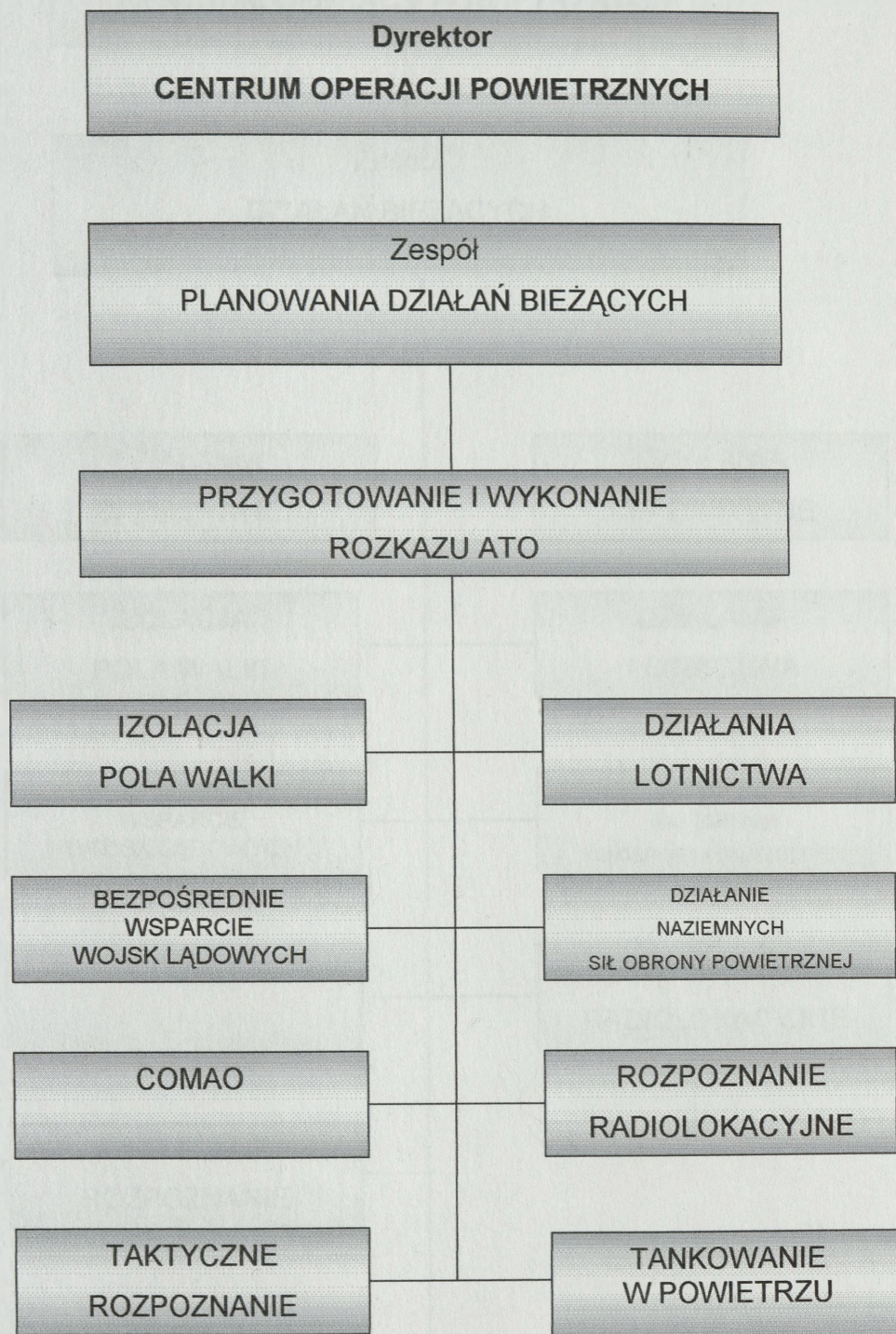


* = Cross functional support within the AOC

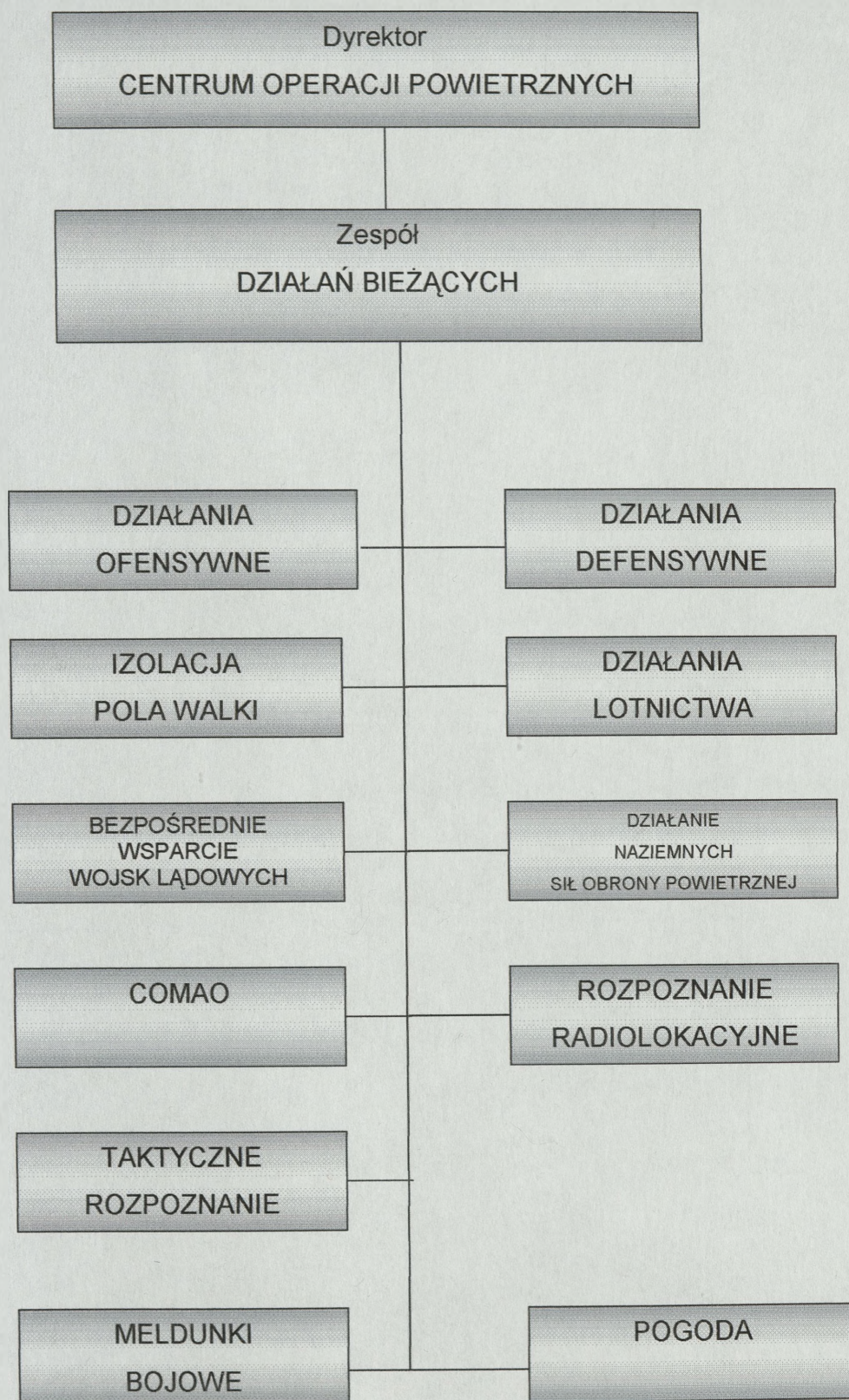
Rys.10. Struktura centrum operacji powietrznych



Rys.11. Obszar zainteresowania komórki A – 4 sztabu JFACC

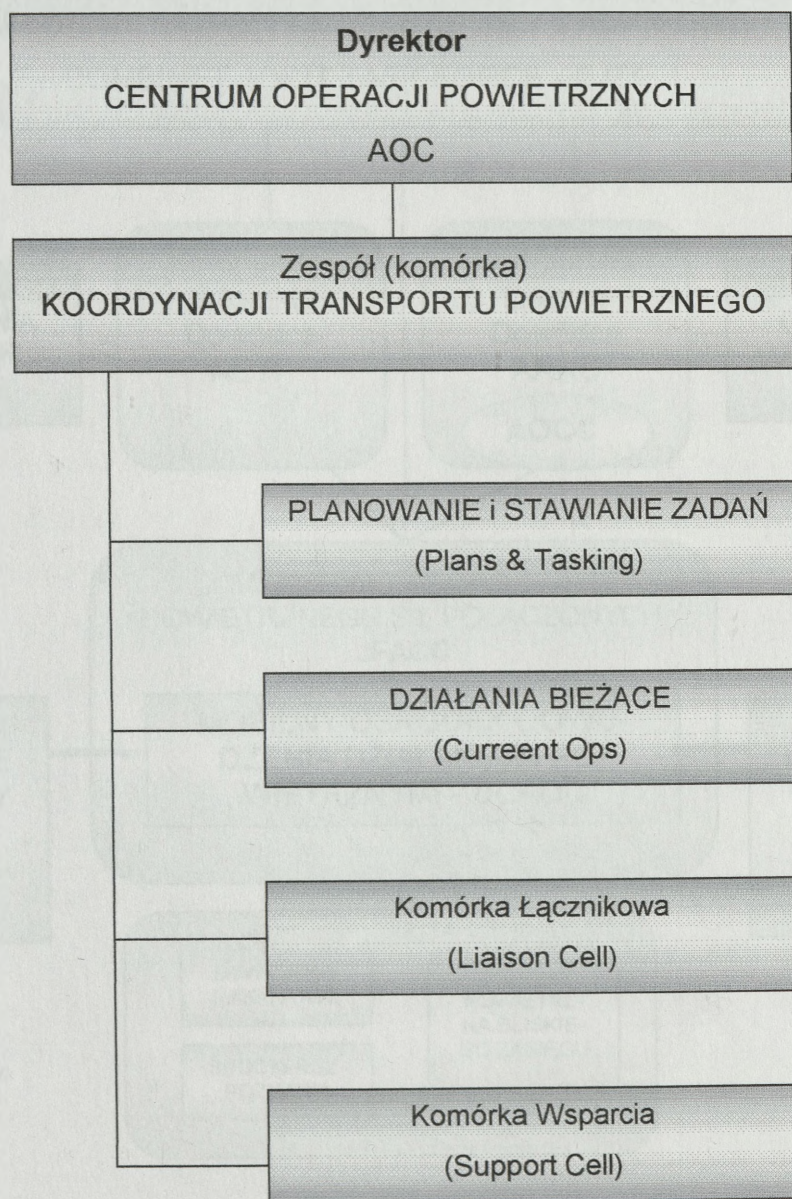


Rys.12. Organizacja zespołu planowania działań bieżących

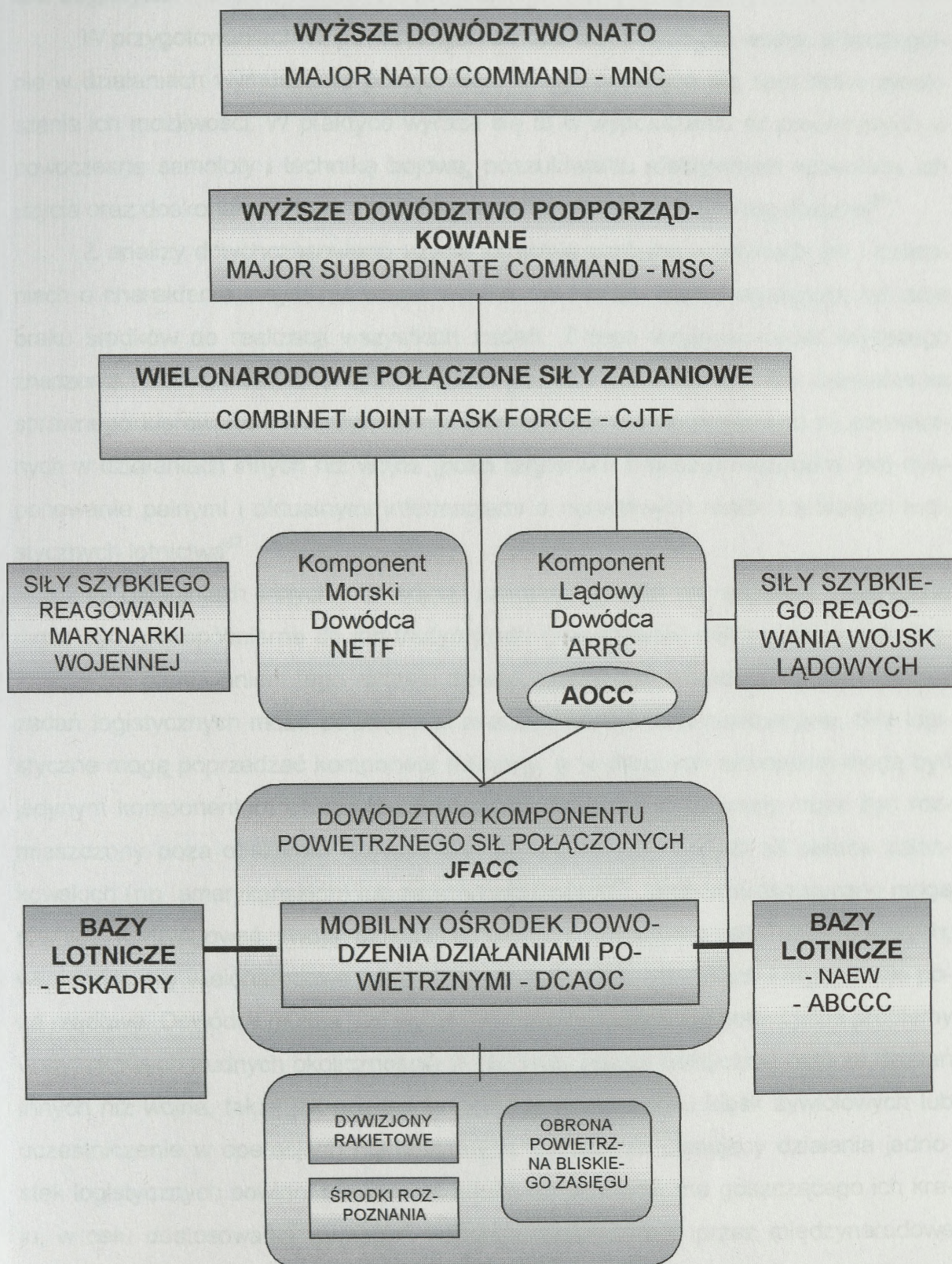


Rys.13. Organizacja komórki (zespołu) prowadzenia działań bieżących

Komórka koordynacji transportu powietrznego jest integralną częścią centrum operacji powietrznych. Zajmuje się wszelkimi sprawami związanymi z koordynacją przewozu sił i środków (materiałów) w obszarze prowadzenia operacji. Nadzoruje również ewakuację medyczną prowadzoną środkami powietrznymi. Ponadto, dokonuje wszelkich uzgodnień w zakresie planowania i wykonania misji transportowych.



Rys.14. Struktura zespołu (komórki) koordynacji transportu powietrznego



Rys.15. System dowodzenia i kontroli sił szybkiego reagowania SP w działaniach poza obszarem Sojuszu

3.4. Logistyka

W przygotowaniach sił powietrznych do operacji innych niż wojna, a szczególnie w działaniach wymuszania pokoju wiele uwagi poświęca się sposobom zwiększenia ich możliwości. W praktyce wyraża się to w wyposażeniu sił powietrznych w nowoczesne samoloty i technikę bojową, poszukiwaniu efektywnych sposobów ich użycia oraz doskonalenia form zabezpieczenia działalności, w tym logistycznej⁸⁶.

Z analizy dotychczasowego użycia lotnictwa zarówno w wojnach jak i działaniach o charakterze innym niż wojna wynika, że bardzo często występują sytuacje braku środków do realizacji wszystkich zadań. Z tego względu, coraz większego znaczenia nabiera efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów. Dla zapewnienia sprawnego kierowania i koordynowania zabezpieczeniem logistycznym sił powietrznych w działaniach innych niż wojna (poza terytorium Sojuszu) niezbędne jest dysponowanie pełnymi i aktualnymi informacjami o narodowych siłach i środkach logistycznych lotnictwa⁸⁷.

W działaniach innych niż wojna, zapotrzebowanie na wsparcie logistyczne może być niewspółmierne do ich tradycyjnych (normalnych) militarnych zadań. Zajmujący się planowaniem tego rodzaju działań muszą być świadomi, że zwiększenie zadań logistycznych może powodować znaczne komplikacje realizacyjne. Siły logistyczne mogą poprzedzać komponent militarny, a w skrajnych sytuacjach mogą być jedynym komponentem sił międzynarodowych. Personel logistyczny może być rozmieszczony poza obszarem Sojuszu dla wspierania narodowych sił państw członkowskich (np. amerykańskich) lub międzynarodowych⁸⁸. Jednostki logistyczne mogą również kontynuować swoją działalność pomimo wycofania jednostek bojowych, wspierając siły wielonarodowe lub prywatne organizacje ochotnicze i organizacje poza rządowe. Dowódcy muszą być wyczuleni na wyłaniające się potencjalne problemy w wyjątkowych trudnych okolicznościach i w dużej mierze politycznej naturze działań innych niż wojna, takiej jak udzielanie pomocy w przypadku klęsk żywiołowych lub uczestniczenie w operacjach humanitarnych. Oficerowie planujący działania jednostek logistycznych powinni analizować zdolności ekonomiczne goszczącego ich kraju, w celu dostosowania wymagań wsparcia logistycznego przez międzynarodowe

⁸⁶ R. Mańkowski.: Zasady zabezpieczenia logistycznego lotnictwa wojskowego państw NATO. Zeszyty Naukowe Nr 2(31). AON, Warszawa 1998, s. 115.

⁸⁷ Tamże, s. 120.

⁸⁸ Na przykład baza logistyczna zabezpieczająca funkcjonowanie sił SFOR znajduje się na terytorium Węgier, w miejscowości Pecs.

siły korzystające z opieki w celu ograniczenia niekorzystnego wpływu warunków ekonomicznych kraju będącego gospodarzem. Jednostki logistyczne podobnie jak wszystkie inne jednostki muszą być zdolne do samoobrony, w szczególności, jeżeli rozmieszcza się je wcześniej niż inne jednostki militarne.

Pierwsze komponenty misji, którymi mogą być jednostki logistyczne, muszą brać pod uwagę wymagania wynikające z potrzeb transportowych. Lotniska i porty muszą być dostępne dla logistyki sił międzynarodowych, w szczególności na terytorium krajów słabo rozwiniętych. W wyniku oszacowania wymagań transportowych kontyngentu międzynarodowego może powstać potrzeba stworzenia strategicznego mostu powietrznego do danego regionu. Sytuacja może wymagać od sił zbrojnych budowy pełnej infrastruktury logistycznej. Szczególne natężenie potrzeb transportowych będzie występowało wraz ze zbliżaniem się zasadniczego rzutu sił zbrojnych do rejonu działania, ale również przy dostarczaniu zasadniczej masy ładunków z pomocą humanitarną. Wszelkie potrzeby, ruchy ładunków i związane z nimi procedury muszą być ustalone (zaplanowane) by skoordynować ruch transportu powietrznego, wykorzystać czasowe okna na lotnisku przy współpracy z innymi uczestnikami operacji. Obecnie przede wszystkim dostępność do paliwa i informacji może mieć wpływ na skuteczność i powodzenie całej operacji.

Rozmieszczenie sił powietrznych na terytorium Arabii Saudyjskiej miało kluczowe znaczenie dla sprawnego działania Koalicji. Bazy lotnicze i porty morskie w tym rejonie budowane były z myślą o ewentualnej akcji interwencyjnej Stanów Zjednoczonych. W okresie od sierpnia 1990 roku do stycznia 1991 roku Dowództwo Transportu Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych przerzuciło w rejon Zatoki Perskiej około 500 tysięcy żołnierzy, 6 milionów ton sprzętu i zaopatrzenia. Nie ma wątpliwości, że do sukcesu lotnictwa koalicji przyczynili się logistycy. W bazach zgromadzono wystarczającą ilość części zamiennych i sprzętu obsługowego. W niektórych przypadkach obsługę prowadzili specjaliści fabryczni. Dzięki temu gotowość bojowa większości typów samolotów i śmigłowców była dużo większa podczas operacji „Pustynna Tarcza” i „Pustynna Burza” niż podczas normalnego funkcjonowania sił powietrznych w czasie pokoju.

Eskadry sił powietrznych Stanów Zjednoczonych przybyły do Arabii Saudyjskiej wraz z przydzielonymi im pododdziałami remontowo – obsługowymi. Pododdział taki składał się zwykle z 220 do 300 żołnierzy zajmujących się obsługą techniczną oraz około 300 żołnierzy pracujących w warsztatach na terenie bazy. Liczebność

pododdziałów technicznych zależy od liczby roboczogodzin wymaganych na obsługę i remonty konkretnego sprzętu latającego i uzbrojenia. Eskadry nie posiadały etatowych warsztatów remontowych, rozwijanych zwykle w bazie lotniczej. Dowództwo Sił Powietrznych zdecydowało przeprowadzać większe remonty w bazach 17 Armii Lotnictwa Taktycznego w Europie, które zostały wzmocnione personelem technicznym przybyłym ze Stanów Zjednoczonych. Na przykład, 62 osobowy personel w warsztatach remontu silników F – 100 w bazie Hahn wzmocniono 48 technikami z USA. W wyniku tego jego możliwości remontowe wzrosły dwukrotnie.

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

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

Pomimo dużego obciążenia lotami eskadry lotnictwa uzyskiwały dużą programową gotowość techniczną. Według obsług technicznych wysokie temperatury i niska wilgotność nie miały istotnego wpływu na sprawność techniczną samolotów. Nie odnotowano przypadków ponadnormatywnych uszkodzeń łopatek wieńców turbin i łożysk. Dla śmigłowców problemem był kurz i piasek. Stosowano wiele sposobów ochrony łopat wirników, silników wraz z systemami sterowania oraz urządzeń awioniki. Dowódcy pododdziałów remontowych stwierdzili, że system obsług technicznych i remontów opracowany w ciągu wielu lat doświadczeń jest właściwy i nie należy go

pochopnie zmieniać, sugerując się wnioskami z dość nietypowego konfliktu w warunkach pustynnych.

W działaniach innych niż wojna istotne znaczenie odgrywa również problematyka medyczna. Zwykle istnieje potrzeba zapewnienia wsparcia medycznego siłom międzynarodowym (lub narodowym) zaangażowanym w działania o charakterze innym niż wojna. Oddziały zabezpieczenia medycznego, które są planowane do wsparcia sił, są przemieszczane w rejon działań wspólnie z tymi siłami⁸⁹. Medyczne wsparcie operacji chroni personel Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych i poprawia zdolność do wykonania misji poprzez redukcję zagrożenia wynikającego z niekontrolowanych zachorowań. Planowanie usług medycznych wspomnianym siłom powinno nie tylko zapewniać środki indywidualne, ale również hospitalizację, kontrolę weterynaryjną, logistykę, zaopatrzenie w krew, kontrolę medyczną oraz plan ewakuacji powietrznej rannych i chorych⁹⁰.

Podczas planowania operacji innych niż wojna rozpatruje się zabezpieczenie medyczne zarówno połączonych sił militarnych oraz leczenie ludności miejscowej. Z przeprowadzonych badań wynika, że w tym względzie brane są pod uwagę nie tylko możliwości wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych, ale również pomoc ze strony cywilnych służb medycznych. Prowadzone badania medyczne rdzennych mieszkańców, personelu koalicyjnego i innych środowisk często dostarczają jedy-nych w swoim rodzaju informacji, które można pogłębić w ramach działań innych niż wojna.

⁸⁹ Na przykład siły zbrojne Stanów Zjednoczonych posiadają unikalne, mogące szybko przemieszczać się oddziały i personel medyczny, zdolne do zapewnienia ogromnej części wsparcia medycznego w rejonie działań.

⁹⁰ Dokładnie problem planowania jest zawarty w Joint Publikation 4-02, „Joint Doctrine for Health Service Support in Joint Operations”.

4. UDZIAŁ SIŁ POWIETRZNYCH W DZIAŁANIACH INNYCH NIŻ WOJNA

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

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

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

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

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

środków walki, w ten sposób zmniejszając możliwość zabijania ludzi⁹¹. Komentator wojskowy CNN w czasie konfliktu w Zatoce Perskiej powiedział: „stratedzy układający plany militarne po to, by precyzyjnie atakować cele muszą też rozważać rozwiązania inne niż wykorzystanie bomb i rakiet. Technologia może wkrótce pozwolić nam na unieszkodliwienie kluczowych celów militarnych bez całkowitego ich niszczenia i bez zabijania ludzi. Jeśli czołg przeciwnika możemy uczynić nieprzydatnym zatrzymując pracę jego silników, bądź też unicestwiając komputery sterujące ogniem jego dział, to możliwe staje się wygranie wojny (konfliktu) w następstwie stosowania środków w znacznej mierze nieśmiertelnych⁹²”.

Wnioski z użycia sił powietrznych w konflikcie o Kosowo dowodzą, że nie zawsze założenia teoretyczne, znajdują odzwierciedlenie w praktycznych działaniach, szczególnie w rozwiązywaniu konfliktów o charakterze wewnętrznym. Mamy tu na myśli pomyłki, jakie popełniły siły powietrzne NATO, wykonując uderzenia na obiekty cywilne (zniszczenie ambasady Chińskiej i kolumny uchodźców). Brak broni nieśmiertelnych próbuje się rekompensować precyzyjnymi środkami rażenia oraz respektując zasadę proporcjonalności, która najogólniej wyraża się w użyciu siły proporcjonalnej do zagrożenia lub potrzeb wynikających z sytuacji na teatrze prowadzenia operacji innych niż wojna. Zakres użycia sił zbrojnych, w tym również sił powietrznych powinny określać stosowne reguły użycia siły (Rules of Engagement – ROE)⁹³.

4.1. Działania defensywne

W ramach działań defensywnych, zgodnie z doktryną powietrzną NATO wyróżnia się aktywną i pasywną obronę powietrzną⁹⁴. Celem aktywnej obrony powietrznej jest uniemożliwienie przeciwnikowi wykonania ataków z powietrza na osłaniane obiekty⁹⁵. Osiągnięcie tego celu wymaga zwalczania środków napadu powietrznego przeciwnika (ŚNP), zanim użyją przenoszonych przez siebie środków rażenia. Zakres działań realizowanych w ramach działań defensywnych zależy przede wszyst-

⁹¹ A. i H. Toffler.: *Wojna i antywojna*. Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza S.A. Warszawa 1997, s.187.

⁹² Tamże, s. 188.

⁹³ Reguluje je dokument MC 362. Reguły te różnią się. Inne obowiązują w okresie pokoju, inne w okresie kryzysu, a inne w czasie wojny.

⁹⁴ Ze względu na przyjęte w pracy badawczej ograniczenia nie przeprowadzono tu szczegółowej analizy pasywnej obrony powietrznej.

⁹⁵ B. Zdrodowski, M. Marciniak.: *Doktryna powietrzna NATO*. AON, Warszawa, 1999, s. 67.

kim od dwóch czynników, a mianowicie rodzaju operacji (utrzymanie, wymuszanie pokoju, itp.) i związanego z tym stopnia osiągniętego porozumienia przez strony konfliktu⁹⁶. W ramach operacji pokojowych lotnictwo może prowadzić następujące działania:

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

Ostłona powietrzna baz lotniczych realizowana jest gdy lotnictwo myśliwskie bazuje na wysuniętych lotniskach, pozbawionych ostłony ze strony naziemnych sił obrony powietrznej. W takich sytuacjach, obrona baz może być realizowana sposobem dyżurowania na lotnisku lub dyżurowania wydzielonej części sił lotnictwa myśliwskiego w powietrzu. Dyżurowanie na lotniskach realizowane jest samolotami myśliwskimi znajdującymi się w ustalonym stopniu gotowości bojowej (pełniącymi dyżur) na lotnisku i startującymi po wykryciu środków napadu powietrznego przez elementy systemu rozpoznania, a niekiedy na podstawie danych z rozpoznania elektronicznego lub kosmicznego⁹⁷. Przechwytywanie celów powietrznych z położenia dyżurowania na lotnisku jest bardziej ekonomiczne. Taki sposób działania zapewnia mniejsze zużycie sprzętu i paliwa oraz zaangażowanie personelu latającego, jednak może nie gwarantować przechwycenia i zniszczenia ŚNP przed ich dołotem do bronionych baz lotniczych⁹⁸.

Powietrzny patrol bojowy (CAP) polega na patrolowaniu określonej przestrzeni prowadzenia operacji innej niż wojna przez jeden lub więcej samolotów. Jego celem jest ochrona komponentu lądowego bądź morskiego Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Ten sposób działania lotnictwa wydzielonego do realizacji zadań

⁹⁶ Największy zakres zadań siły powietrzne wykonują w operacjach wymuszania pokoju.

⁹⁷ W działaniach innych niż wojna informacje te najczęściej przekazywane są z samolotów systemu AWACS lub JOIN STARS.

⁹⁸ M. Marszałek.: Użycie sił powietrznych w militarnych operacjach innych niż wojna. Zeszyty naukowe Nr 4(37). AON. Warszawa 1999, s.46.

defensywnych (OP) polega na samodzielnym poszukiwaniu i zwalczaniu obiektów powietrznych, np. nie przestrzegających obowiązujących porozumień międzynarodowych. Najczęściej odbywa się to bez udziału naziemnych środków rozpoznania i naprowadzania. Często mogą być one naprowadzane na cele powietrzne z samolotów systemu wykrywania i naprowadzania. Samodzielne poszukiwanie i zwalczanie celów powietrznych w dotychczasowych operacjach innych niż wojna było podstawowym sposobem działania lotnictwa myśliwskiego, szczególnie wówczas gdy nie ma możliwości naprowadzania ich przez naziemne systemy radiolokacyjne i naprowadzania.

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

lotnictwo Sojuszu⁹⁹. Jeszcze wcześniej, bo w lipcu 1992 roku okręty należące do Stałych Sił Morskich Regionu Morza Śródziemnego, wspierane przez samoloty patrolowe, rozpoczęły operację monitorowania Adriatyku. Operacje te podjęto w celu egzekwowania embarga nałożonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych na wszystkie republiki byłej Jugosławii (rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ, nr 713) oraz sankcje wobec Federalnej Republiki Jugosławii (Serbia i Czarnogóra).

4.1.1. Użycie naziemnych sił obrony powietrznej

Obrona powietrzna (OP) to nie tylko lotnictwo myśliwskie, ale również jej naziemne siły (w naszym rozumieniu – wojska raketowe OP). Badając dotychczasowe użycie sił powietrznych, nie można zapominać o ich komponencie naziemnym, ponieważ on także może odegrać istotną rolę w operacjach innych niż wojna¹⁰⁰. Obrona powietrzna jako integralna część tych działań, ukierunkowana jest na osiągnięcie określonego stopnia dominacji w przestrzeni powietrznej, a przez to właściwą ochronę sił własnych (Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych oraz poszczególnych stanowisk dowodzenia). W działaniach innych niż wojna OP musi być przygotowana do stosownej reakcji na ewentualne uderzenia z powietrza ze strony zważnionych państw lub państwa. Z badań wynika, że z reguły dysponują one bogatym arsenałem środków napadu powietrznego, obejmującym samoloty bombowe i myśliwsko – bombowe, rakiety skrzydlate i środki bezpilotowe, a w skrajnych przypadkach nawet taktyczne pociski balistyczne.

Dotychczasowe użycie międzynarodowych sił interwencyjnych w działaniach innych niż wojna wskazuje, że spośród naziemnych sił obrony powietrznej wykorzystywano przede wszystkim wojska raketowe (według terminologii NATO – GBAD) oraz w mniejszym stopniu wojska radiotechniczne¹⁰¹. Badania wykazały także, że wojska raketowe są wykorzystywane wyłącznie w działaniach związanych z wymuszeniem pokoju, bez względu na to, czy jest to operacja prowadzona przez NATO,

⁹⁹ Podczas operacji wymuszania embarga siły NATO i UZE zatrzymały około 74 000 statków, przeszukano na morzu prawie 6000 jednostek pływających, a ponad 1400 zawrócono i przeszukano w porcie. Nie zanotowano żadnego naruszenia embarga, chociaż udaremniiono 6 takich prób, zatrzymując statki. Patrz – NATO Vademecum. Wydanie jubileuszowe. Wydawnictwo Bellona, Warszawa, 1999, s. 115.

¹⁰⁰ Dotychczas najbardziej reprezentatywnym tego przykładem, była obrona raketowa sił koalicji i terytorium Izraela.

¹⁰¹ Nie posiadamy wiarygodnych informacji o użyciu wojsk radiotechnicznych w działaniach innych niż wojna, które mogłyby potwierdzić naszą tezę.

czy przez koalicję państw, jak to miało miejsce w Zatoce Perskiej¹⁰². Istotnym czynnikiem wpływającym na decyzję o użyciu naziemnych sił obrony powietrznej w działaniach innych niż wojna (głównie w operacji wymuszenia pokoju) ma liczebność i stan lotnictwa stron konfliktu. Jeżeli zaangażowane strony konfliktu (sporu) mają niewielki potencjał sił powietrznych, to bezpieczeństwo sił interwencyjnych zapewnia tylko lotnictwo myśliwskie. Natomiast w przeciwnym razie, do działań defensywnych wykorzystuje się obok lotnictwa myśliwskiego również naziemne siły obrony powietrznej (wojska raketowe OP). Wojska raketowe wnoszą wówczas stosowny wkład w walkę o uzyskanie pożądanego stopnia dominacji¹⁰³ w powietrzu nad obszarem konfliktu. Znajduje to odzwierciedlenie w poszczególnych regulaminach i podręcznikach NATO. Szczególnie duże znaczenie naziemnym siłom obrony powietrznej przypisują Amerykanie, którzy jako pierwsi wprowadzili kategorię działań innych niż wojna (działań pozawojennych – MOOTW)¹⁰⁴.

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

Z badań dostępnych nam dokumentów wynika, że dotychczas tylko w dwóch przypadkach, na szerszą skalę, zastosowano naziemne siły obrony powietrznej.

¹⁰² Mamy tu na myśli użycie wojsk raketowych, zgodne z ich przeznaczeniem.

¹⁰³ Wyróżnia się trzy stopnie dominacji w powietrzu:

- korzystna sytuacja powietrzna – jest ona wówczas gdy rozmiar zastosowanego wysiłku przez siły powietrzne przeciwnika jest niewystarczający do zadania szkód zagrażających powodzeniu operacji morskich, lądowych i powietrznych;
- przewaga w powietrzu – jest definiowana jako stopień dominacji w bitwie powietrznej jednych sił powietrznych nad drugimi, pozwalający prowadzić operacje przez te pierwsze (ich siły lądowe, morskie i powietrzne) w wyznaczonym czasie i miejscu, bez oddziaływania sił powietrznych przeciwnika;
- panowanie w powietrzu – jest definiowane jako taki stopień dominacji w powietrzu, w której siły powietrzne przeciwnika są niezdolne do jakiegokolwiek skutecznego przeciwdziałania.

¹⁰⁴ Wynika to z faktu, że Amerykanie w ogólnie znacznie szerzej, w stosunku do innych państw członkowskich Sojuszu postrzegają same operacje inne niż wojna i związane z tym użycie w nich sił powietrznych oraz naziemnych sił przeznaczonych do zwalczania środków napadu powietrznego.

Pierwszy z nich miał miejsce w Zatoce Perskiej, gdzie siły koalicji pod przewodnictwem Stanów Zjednoczonych (zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych) przeprowadziły operację wymuszania pokoju. Drugi przykład dotyczy działań pokojowych sił NATO (IFOR, SFOR) w byłej Jugosławii. Na szczególną uwagę, naszym zdaniem, zasługuje wykorzystanie jednostek naziemnych sił obrony powietrznej w czasie konfliktu w Zatoce Perskiej¹⁰⁵. Jednostki te wyposażone w przeciwlotnicze systemy PATRIOT, miały stworzyć „parasol powietrzny” chroniący ważne obiekty na terenie Izraela przed uderzeniami irackich taktycznych rakiet balistycznych. Według opinii specjalistów amerykańskich, skuteczna realizacja tych zadań w znacznym stopniu warunkowała osiągnięcie celu strategicznego, jakim było nie dopuszczenie do rozpadu koalicji¹⁰⁶. Nie osiągnięcie tego celu mogło spowodować wciągnięcie do wojny Izraela. To z kolei groziło utratą sojuszników arabskich, a przede wszystkim baz dla olbrzymiej ilości wojsk lądowych i sił powietrznych, a także jednostek logistycznych, dowodzenia oraz całej potężnej infrastruktury zgromadzonej w obszarze konfliktu. Wojskowi analitycy amerykańscy ocenili, że w przypadku nie osiągnięcia tego celu przez naziemne siły obrony powietrznej cała operacja w Zatoce Perskiej mogłaby zakończyć się niepowodzeniem.

Pododdziały naziemnych sił obrony powietrznej ugrupowano w rejonie Tel Awiwu, Riadu, Dhramu oraz bazy lotniczej Incirlik w Turcji. Ugrupowanie to różniło się znacznie od typowego przyjmowanego do walki z samolotami i raketami skrzydlatymi. Wszystkie pododdziały rozmieszczane były sektorowo, na głównym kierunku zagrożenia. Ponadto, pododdziały te znajdowały się w odległości około 20 kilometrów za obiektem, w stosunku do najbardziej prawdopodobnego kierunku uderzenia. Odległości pomiędzy poszczególnymi elementami ugrupowania bojowego zależały od przyjętego sposobu ugrupowania i połączeń pomiędzy jego poszczególnymi elementami i wahały się w granicach od 2000 do 10000 metrów¹⁰⁷.

Rozwinięte w terenie baterie PATRIOT informację o nadlatujących głowicach irackich rakiet balistycznych otrzymywały ze stanowiska dowodzenia batalionu¹⁰⁸.

¹⁰⁵ W armii Stanów Zjednoczonych przeciwlotnicze systemy raketowe znajdują się jedynie w wojskach lądowych. W przeciwieństwie do innych państw członkowskich (Niemcy, Dania, Wielka Brytania, Holandia) w USA siły powietrzne stanowi tylko i wyłącznie lotnictwo.

¹⁰⁶ Opinię tę potwierdzili oficerowie z dowództwa AIRCENT na szkoleniach specjalistów wojsk rakietowych „Szafir 1998” oraz „Szafir 1999”, przeprowadzonych w Koszalinie.

¹⁰⁷ Istnieją dwie możliwości: połączenia radiowe lub kablowe.

¹⁰⁸ Według źródeł amerykańskich, we wstępnej fazie operacji wymuszania pokoju, siły koalicji posiadały sześćdziesiąt systemów PATRIOT rozmieszczonych na teatrze działań.

Obsługa stacji radiolokacyjnej przechwytywała lecącą raketę z reguły w końcowym etapie jej lotu. W celu ograniczenia czasu obserwacji przestrzeni powietrznej, obsługi systemów PATRIOT otrzymywały wstępne dane o celach, a przede wszystkim o kierunku dolotu rakiety balistycznej z satelitarnego systemu rozpoznania. Taka organizacja rozpoznania umożliwiała obsłudgom skupienie wysiłku na szybkim przeszukaniu odpowiednich sektorów. Z chwilą wykrycia pocisku balistycznego stacja wykrywania i naprowadzania rakiet przechodziła na automatyczne śledzenie celu oraz analizę i aproksymację trajektorii jego lotu i miejsca uderzenia. Jeśli pocisk miał razić cel w strefie odpowiedzialności zestawu, podejmowano decyzję do otwarcia ognia i zniszczenia nadlatującej głowicy na maksymalnym zasięgu¹⁰⁹. Dla zwiększenia skuteczności systemu, użyto specjalnej antybalistycznej głowicy bojowej, zawierającej nietypowe odłamki¹¹⁰ i dodatkowy radiolokator dopplerowski¹¹¹.

Rezultaty niszczenia taktycznych pocisków balistycznych w czasie operacji wymuszania pokoju w Zatoce Perskiej przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1¹¹²

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

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

Samo przygotowanie systemu dowodzenia i kontroli naziemnych sił obrony powietrznej, przewidzianych do użycia w operacjach innych niż wojna w dużej mierze

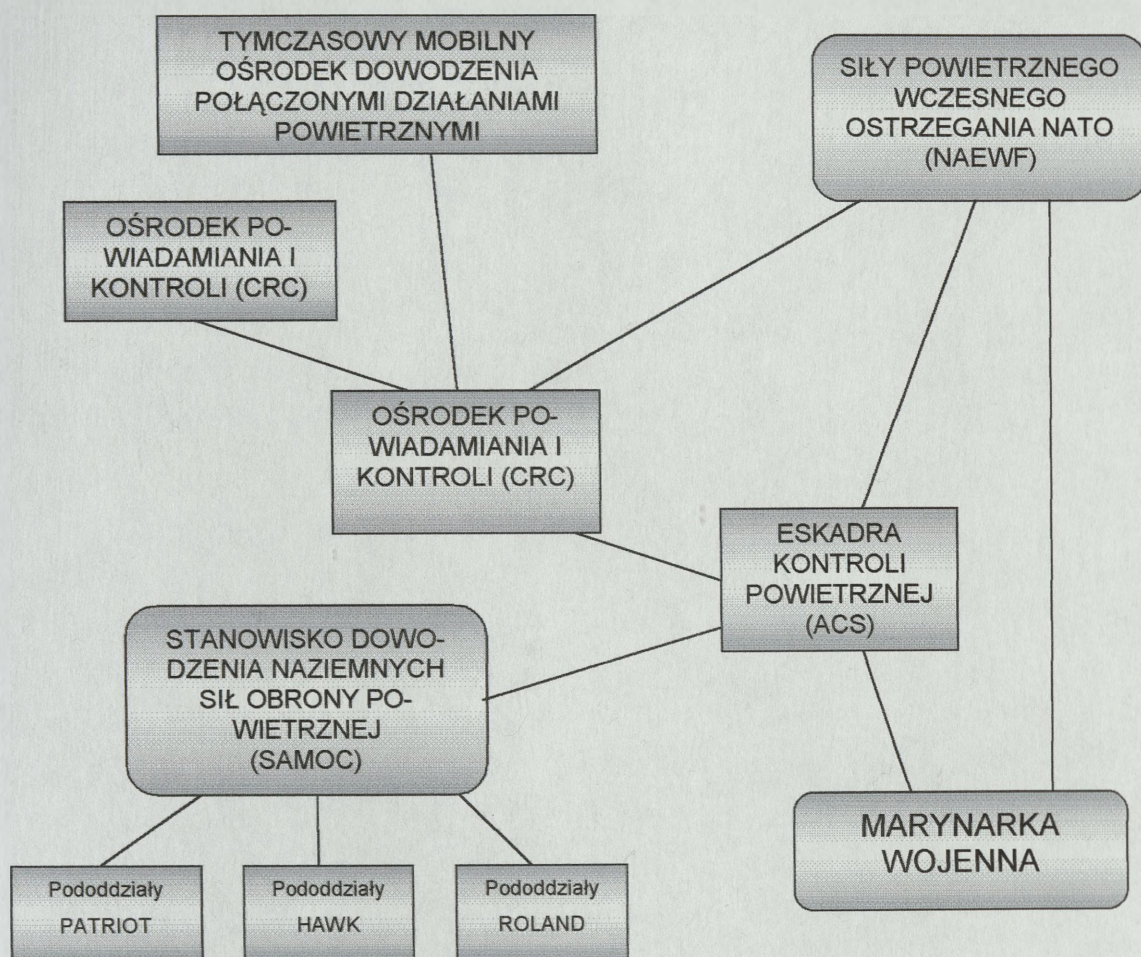
¹⁰⁹ Ocena operacyjno – taktyczna wojny w rejonie Zatoki Perskiej. MON. Szefostwo wojskowych służb informacyjnych. Warszawa 1991, s. 50.

¹¹⁰ Masę tych odłamków zwiększono do 45 gramów.

¹¹¹ System otrzymał oznaczenie PATRIOT PAC – 2 (Patriot Anti – missile Capability).

¹¹² Ocena operacyjno – taktyczna wojny w rejonie Zatoki Perskiej. MON. Szefostwo Wojskowych Służb Informacyjnych. Warszawa 1991, s. 50.

uzależnione jest od możliwości poszczególnych państw członkowskich Sojuszu i jak wykazały badania, istnieje wiele sposobów rozwiązania tego problemu. Istnieją jednak pewne elementy wspólne, które obejmują wszystkie rozwiązania. Istotę jednego z możliwych wariantów przedstawiliśmy na rysunku 16. Przedstawia on rozwiązanie niemieckie, które odpowiada współczesnym wyzwaniom, związanym z użyciem naziemnych sił obrony powietrznej poza terytorium Sojuszu.



Rys. 16. System dowodzenia i łączności naziemnych jednostek sił obrony powietrznej (poza obszarem sojuszu z zastosowaniem eskadry kontroli powietrznej)

Źródło: Briefing for ACE GBAD Course, April 1999 – C2/CIS for GBAD Reaction Forces.

Istotnym jego elementem jest stanowisko dowodzenia wojskami raketowymi (SAMOC). Umożliwia ono sprawowanie funkcji planistycznych i wykonawczych w dowolnym obszarze prowadzenia operacji typowo wojennych, jak i innych niż wojna.

SAMOC może wykorzystywać również informacje otrzymywane z powietrznej eskadry kontroli powietrznej. Na podstawie analizy innych rozwiązań (amerykańskich i holenderskich), możemy stwierdzić, że SAMOC jest wspólnym elementem łączącym wszystkie rozwiązania.

Wśród jednostek wojskowych zaangażowanych w działania w byłej Jugosławii była amerykańska 69 Brygada Artylerii Obrony Powietrznej¹¹³. Jej zadaniem było:

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

Do wykonania powyższych zadań brygada dysponowała następującym sprzętem bojowym:

- 10 mobilnych zestawów przeciwlotniczych BSFV (Bradley Stinger Fighting Vehicle);
- 15 mobilnych zestawów Avanger;
- 11 drużyn wyposażonych w przenośne przeciwlotnicze systemy rakietowe Stinger.

Jednostki wyposażone w systemy BSFV realizowały następujące zadania:

- osłonę przedniego rejonu manewrujących pododdziałów lądowego komponentu sił pokojowych;
- wsparcie funkcjonujących elementów i innych ważnych środków walki wchodzących w skład sił pokojowych;
- osłonę sztabów i stanowisk dowodzenia sił pokojowych.

Pododdziały wyposażone w zestawy Avanger¹¹⁴ wykonywały następujące zadania:

¹¹³ Amerykańska Brygada Obrony Powietrznej stacjonująca na terytorium Niemiec. Organizacyjnie wchodzi w skład wojsk lądowych.

¹¹⁴ Charakterystykę systemu Avenger przedstawiono w załączniku 5.

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

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

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

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

KONKLUZJE

Naziemne siły obrony powietrznej mogą być integralnym elementem Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Mogą skutecznie realizować zadania związane z osłoną ważnych elementów infrastruktury polityczno – militarnej zaangażowanych stron lub strony konfliktu oraz przede wszystkim sił kontyngentu międzynarodowego prowadzących operację o charakterze innym niż wojna, głównie przed zagrożeniem ze strony taktycznych rakiet balistycznych.

Skuteczne wykonanie tych zadań zapewnia:

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

4.1.2. Obrona samolotów (środków) szczególnego znaczenia

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

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

Podczas prowadzenia operacji innych niż wojna (np. operacji wsparcia pokoju) zakłada się, że największe zagrożenie dla lotnictwa o szczególnym znaczeniu, stanowią samoloty myśliwskie i przeciwlotnicze zestawy raketowe przeciwnika. Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że do zaatakowania statków powietrznych szczególnego znaczenia przeciwnik użyje najlepiej do tego przystosowanych samolotów myśliwskich. Zdaniem ekspertów NATO, będą to myśliwce dysponujące możliwością wykrywania i zwalczania celów na tle ziemi¹¹⁵. Celem takich działań przeciwnika będzie zniszczenie środków powietrznych szczególnego znaczenia lub zmuszenie ich do przerwania wykonywania zadania, w dogodnym dla przeciwnika przedziale czasowym.

Atak, jak oceniają eksperci z sił powietrznych NATO, może być przeprowadzony według kilku scenariuszy (wariantów), różniących się przede wszystkim wyso-

kościami, z jakich będą wykonywane uderzenia¹¹⁶. Pierwszy z nich zakłada dołot samolotów myśliwskich przeciwnika na bardzo małej wysokości z wyłączonymi lub pozostającymi na czuwaniu (bez emisji energii elektromagnetycznej) stacjami radiolokacyjnymi. Następnie wykonanie gwałtownego naboru wysokości, namierzenie celu (HVAA) i odpalenie kierowanych pocisków raketowych klasy „powietrze – powietrze” krótkiego zasięgu.

Drugi scenariusz zakłada, że przeciwnik może podjąć decyzję o wykonaniu ataku z dużej wysokości, z bardzo dużą prędkością. Należy oczekiwać, że może on nastąpić nawet z wysokości 20 000 m z prędkością około 2 Ma. W tym wariancie przeciwnik będzie stosował kierowane pociski raketowe dużego lub średniego zasięgu, odpalane z maksymalnej odległości.

Inny z możliwych wariantów ataku przewiduje użycie dużej liczby samolotów myśliwskich z kilku różnych kierunków. Tego typu działanie zmusza stronę broniącą HVAA do rozproszenia wysiłku, co w konsekwencji stwarza przeciwnikowi dogodną sytuację do zniszczenia środka powietrznego o szczególnym znaczeniu. Ponadto, zakłada się, że przeciwnik jednocześnie będzie realizował szereg przedsięwzięć związanych z maskowaniem, pozorowaniem oraz dezinformowaniem¹¹⁷. Celem tych przedsięwzięć jest zmylenie sił obrony powietrznej, co do rzeczywistego obiektu uderzenia.

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

Zdaniem ekspertów z sił powietrznych NATO, wśród statków powietrznych specjalnego znaczenia najważniejszą rolę odgrywają samoloty E-3 oraz E-8. Dlatego zawsze są one przedmiotem szczególnie starannej osłony. W sytuacji, kiedy nie występuje bezpośrednio zagrożenie ze strony przeciwnika powietrznego, samoloty HVAA realizując przydzielone im zadania, nie są zobligowane do wykonywania ściśle określonych manewrów. Trasa ich lotu powinna mieścić się w przydzielonej im strefie

¹¹⁵ Z przedniej i tylnej półsfery.

¹¹⁶ Przyjmuje się od bardzo małych do bardzo dużych wysokości włącznie.

¹¹⁷ Dla przykładu doskonałym sposobem ukrycia samolotów myśliwskich jest umieszczenie ich we wspólnym ugrupowaniu z samolotami myśliwsko - bombowymi (uderzeniowymi).

działań (Restricted Operation Zone – ROZ). Natomiast, z chwilą wystąpienia bezpośredniego zagrożenia samoloty HVAA zostają wycofane z działań, zgodnie z opracowanym wcześniej planem, ujmującym sposoby i manewry tak zwanego wycofania taktycznego. W takiej sytuacji samolotom myśliwskim osłony należy zapewnić pełną swobodę działania w przestrzeni powietrznej, która jest niezbędna do realizacji określonych manewrów taktycznych oraz użycia kierowanych pocisków raketowych klasy „powietrze – powietrze”.

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

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

Doświadczenia z dotychczasowego użycia samolotów E-3 wskazują, że dla osiągnięcia optymalnej efektywności pracy pokładowych urządzeń specjalnych najlepsza jest tzw. trasa przypadkowa¹¹⁸ w ograniczonej strefie działań o wymiarach 140 – 180 kilometrów.

Niektóre samoloty rozpoznania elektronicznego, aby mogły skutecznie wykonywać postawione im zadania bojowe, muszą mieć zapewnioną pełną swobodę

¹¹⁸ Określana jest na podstawie wskazań radiolokatora i ich konfrontacji z potrzebami.

działania w przestrzeni powietrznej. Czasami mogą to być przeloty równoległe do przedniego skraju wojsk na całej długości linii styczności bojowej (wzdłuż strefy zde-militaryzowanej).

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

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

KONKLUZJE

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

4.2. Działania ofensywne

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

W działaniach ofensywnych siły powietrzne mogą wykonywać:

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

Uderzenia na lotniska, których celem jest zmniejszenie potencjału sił powietrznych przeciwnika (stron lub strony konfliktu) mogących stanowić zagrożenie dla Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych lub innych sił interwencyjnych są i będą wykonywane za pomocą środków konwencjonalnych przez samoloty uderzeniowe. W przeciwieństwie do działań bojowych na dużą skalę (równoznacznych z działaniami wojennymi) nie przewiduje się wykonania uderzeń na lotniska pociskami balistycznymi i raketami samosterującymi. Regułą jest, że w pierwszej kolejności są niszczone lub blokowane te lotniska, z których siłom powietrznym zagraża największe niebezpieczeństwo. Dowodem potwierdzającym prawdziwość tej tezy był między innymi atak na lotnisko Udbina, w kontrolowanej przez Serbów części Chorwacji, które według oceny dowódcy operacji stanowiło stałe zagrożenie dla powietrznego komponentu sił pokojowych. Uderzenie to przeprowadzone zostało, z upoważnienia Rady Północnoatlantyckiej i Rezolucji 958 Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych. W oficjalnym komunikacie podano, że przeprowadzony nalot był odpowiedzią na wykonywane ataki z tego lotniska na cele położone w rejonie Bihaca. Z kolei w konflikcie o Kosowo wykonano znacznie więcej uderzeń na lotniska, w porównaniu do wcześniejszych operacji prowadzonych w byłej Jugosławii. Jak wskazują oficjalne oświadczenia w wyniku tych ataków zniszczono na ziemi znacznie więcej samolotów niż w powietrzu. Lotniska były jednym z najczęściej atakowanych obiektów w tym konflikcie (załącznik 9). Dzięki temu uniknięto niepotrzebnych strat wśród personelu latającego, które mogłyby wystąpić w wyniku walk powietrznych.

W ramach działań ofensywnych przewiduje się osłonę lotnictwa uderzeniowego oraz transportowego, która może być realizowana poprzez wymiatanie lub bezpośrednio towarzyszenie. Wymiatanie może być prowadzone zarówno przed, jak i w trakcie wykonywania uderzeń lotniczych przez siły powietrzne NATO (koalicji, Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych lub sił pokojowych Organizacji Narodów Zjednoczonych). Działania te skierowane są przeciwko wszelkim aparatom latającym zagrażającym grupom uderzeniowym własnego lotnictwa, znajdującym się nad terytorium konfliktu (w obszarze prowadzenia operacji innej niż wojna). Wymiatanie po-

lega na oczyszczaniu przestrzeni powietrznej poprzez wykrywanie i niszczenie celów powietrznych w nakazanym przedziale czasu, w pasie przelotu własnych grup samolotów bojowych lub transportowych. Zadaniem lotnictwa myśliwskiego jest więc zapewnienie samolotom uderzeniowym lub transportowym bezpiecznego dolotu do celu.

W ramach bezpośredniego towarzyszenia, lotnictwo myśliwskie wykonuje lot we wspólnym ugrupowaniu z samolotami uderzeniowymi i osłania je przed atakami lotnictwa myśliwskiego zwaśnionych stron lub strony.

Lotnicza izolacja rejonu działań bojowych dotyczy działalności sił powietrznych, mającej na celu zwalczanie potencjału bojowego przeciwnika na ziemi. Tego rodzaju działania nie wymagają ścisłej koordynacji z innymi komponentami zaangażowanymi w operację inną niż wojna¹¹⁹. Celem izolacji rejonu działań bojowych jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia operacji przez komponent lądowy Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF).

Na przykład, w konfliktach bałkańskich przeciwstawienie się Serbów Bośniackich naciskom dyplomatycznym wyeliminowane zostało poprzez bombardowanie dróg zaopatrzenia i magazynów wojskowych, w ciągu około trzech tygodni. Obiekty te dla Serbów miały strategiczne wręcz znaczenie, ponieważ na nich opierali osiągnięcie swych celów politycznych. Uderzenia na wspomniane obiekty wykonały samoloty typu F – 16, Harrier oraz Jaguar. Wiele misji realizowanych przez siły powietrzne w ramach izolacji rejonu działań w Kosowie, ukierunkowanych było na niszczenie mostów na Dunaju i innych mniejszych rzekach. Jest to więc klasyczny przykład izolacji rejonu działań w operacjach innych niż wojna. Jako pierwsze zniszczono dwa mosty na Dunaju w miejscowości Novi Sad. Kolejne mosty niszczone były dopiero w dniach od 10 do 15 kwietnia¹²⁰.

KONKLUZJE

Bezpośrednie działania lotnictwa NATO przeciwko nieustępliwym Serbom Bośniackim było dowodem na to, że możliwości sił powietrznych wybiegają daleko poza możliwości komponentu wojsk lądowych, działających w operacjach pokojowych.

¹¹⁹ Wynika to z położenia obiektów uderzeń w stosunku do rozmieszczenia (ugrupowania) komponentu lądowego Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF).

¹²⁰ J. Gruszczyński. M. Fiszer.: Lotnictwo NATO nad Jugosławią.: Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Październik 1999, s. 30.

Skuteczne uderzenia sił powietrznych na lotniska położone w rejonie konfliktu, a zagrażające siłom sojuszniczym są nieodzownym elementem działań sił powietrznych we współczesnych operacjach innych niż wojna. Zakres wykonywanych zadań determinuje stopień zagrożenia ze strony sił znajdujących się na danych lotniskach.

Wszelkie działania ofensywne sił powietrznych muszą być zabezpieczone przez lotnictwo myśliwskie. Sposób tego zabezpieczenia zależy od sytuacji powietrznej w rejonie konfliktu.

4.3. Wsparcie lotnicze komponentu lądowego

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

W ogólnym znaczeniu bezpośrednie wsparcie lotnicze jest działaniem lotnictwa w taktycznej strefie działań bojowych, najczęściej w bezpośredniej styczności wojsk. Polega ono na zwalczaniu pierwszorzutowych związków taktycznych przeciwnika w ścisłym współdziałaniu z wojskami własnymi, przy czym działanie lotnictwa jest ściśle skoordynowane z ich ogniem i ruchem¹²¹.

W operacjach innych niż wojna (dotyczy to przede wszystkim działań związanym z wymuszaniem pokoju)¹²² natomiast bezpośrednio wsparcie lotnicze obejmuje działania lotnictwa, które skierowane są przeciwko siłom i obiektom przeciwnika (stronom konfliktu naruszającym porozumienie), znajdującym się w bezpośredniej bliskości sił pokojowych. Konieczność ścisłej koordynacji działań lotnictwa z komponentem wojsk lądowych w toku prowadzenia operacji innej niż wojna (np. wymuszania pokoju) wymaga bardzo dokładnej znajomości położenia sił lądowych przeciwnika (stron konfliktu) oraz sił własnych. Jest to szczególnie trudne, kiedy wielonarodo-

¹²¹ B. Zdrodowski, M. Marciniak.: Doktryna powietrzna NATO. AON, Warszawa, 1999, s. 72.

¹²² Z przeprowadzonych badań wynika, że najczęściej bezpośrednio wsparcie lotnicze realizowane było w operacjach wymuszania pokoju. Nie oznacza to jednak, że jest to lub będzie jedyny taki przypadek. Na podstawie dokumentów z ćwiczenia przeprowadzonego w RDDC, w Kopenhadze 1998 roku twierdzimy, że również w działaniach określonych mianem NOE (w działaniach ewakuacyjnych) może zaistnieć konieczność wykonania uderzeń na siły lądowe strony utrudniającej przeprowadzenie ewakuacji, szczególnie w sytuacji, kiedy nie wyraziła ona zgody na przeprowadzenie takiej operacji.

we Połączone Siły Zadaniowe uczestniczą w rozwiązywaniu konfliktu o charakterze wewnętrznym¹²³.

Zadania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego mogą być realizowane jako:

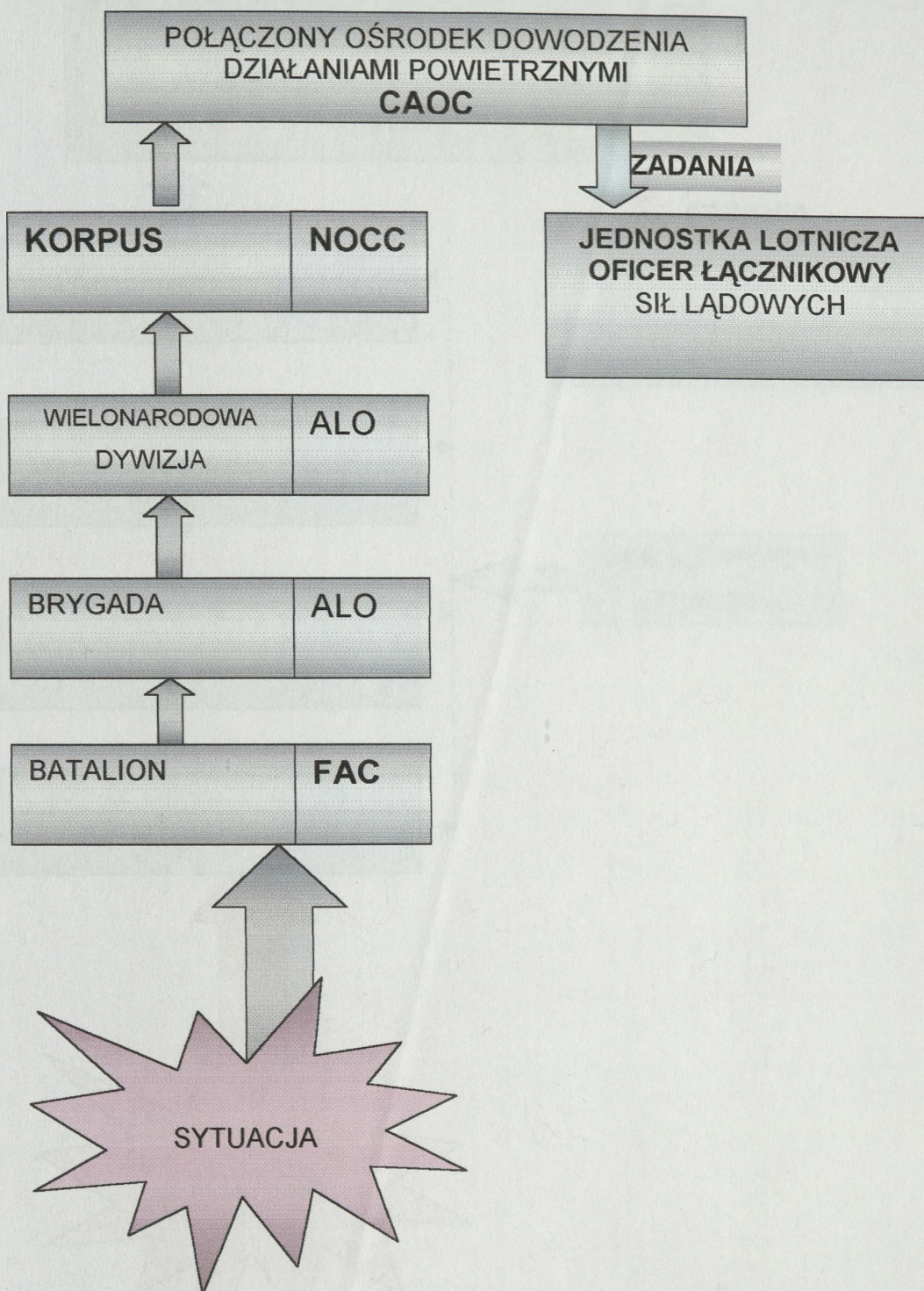
- wcześniej planowane wsparcie lotnicze (Preplanned Air Support);
- wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki (Immediate Air Support).

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

Natomiast wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki obejmuje te działania, w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego, które wynikają z rozwoju sytuacji operacyjno – taktycznej w obszarze prowadzenia operacji pokojowej i w związku z tym, nie mogą być wcześniej planowane. Zadania na wezwanie z pola walki mogą być realizowane z położenia dyżurowania na lotnisku lub z dyżurowania w powietrzu¹²⁴. Optymalny czas wykonania zadania na wezwanie z pola walki wynosi około 30 minut od momentu zgłoszenia zapotrzebowania. Tak więc, w tym wypadku niemożliwy jest dobór najbardziej skutecznych środków rażenia oraz opracowanie szczegółowego planu uderzeń.

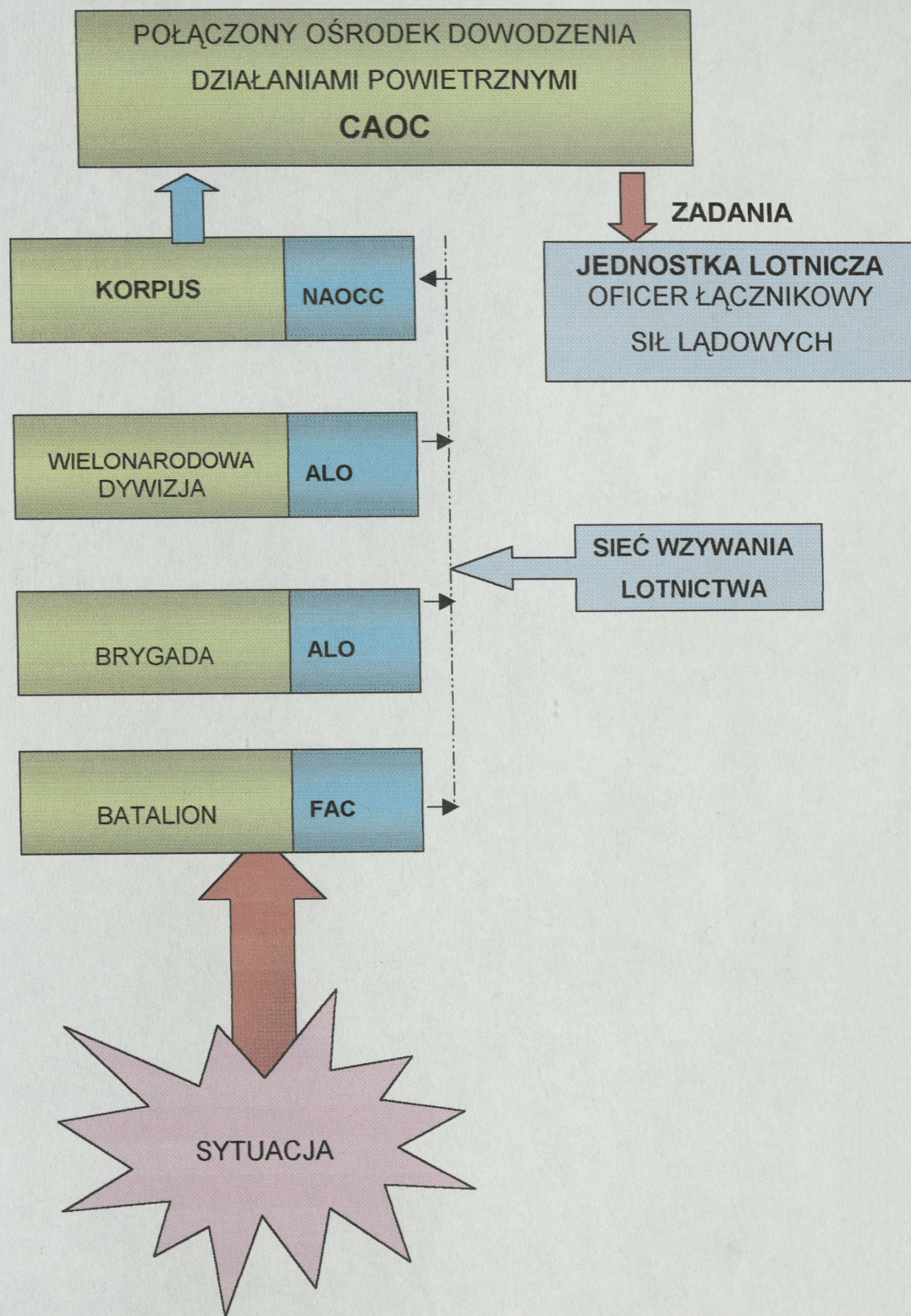
¹²³ W konfliktach międzynarodowych, położenie wojsk poszczególnych stron jest bardziej „klarowne” niż w konfliktach wewnętrznych. W związku z tym i łatwiejsza jest koordynacja działań powietrzno – lądowych.

¹²⁴ W wyjątkowych sytuacjach wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki może być wykonywane przez grupy lotnictwa, którym zmieniono zadanie w powietrzu (Air diversion).

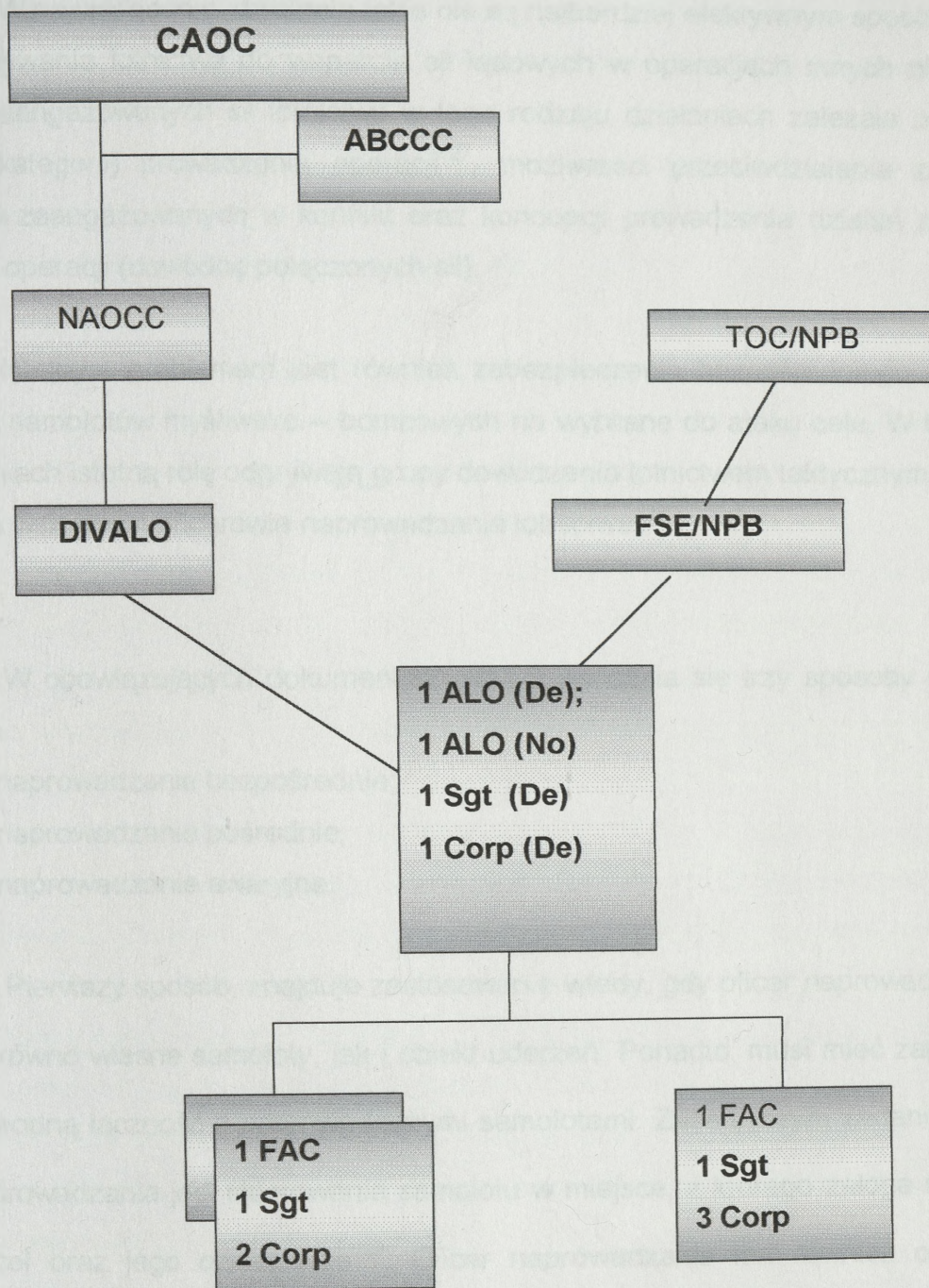


Rys.17. Obieg informacji między organami dowodzenia lotnictwem taktycznym przy wykonywaniu lotów wcześniej zaplanowanych w Bośni i Hercegowinie¹²⁵

¹²⁵ Na podstawie wykładu zastępcy dowódcy Brygady Polsko – Nordyckiej. Doboż, czerwiec 1999.



Rys.18. Obieg informacji między organami dowodzenia lotnictwem taktycznym przy wykonywaniu lotów na wezwanie z pola walki przez SFOR



Rys.19. Organizacja ofensywnego wsparcia lotniczego na przykładzie SFOR¹²⁶

¹²⁶Tamże.

W naszej ocenie, działania takie nie są najbardziej efektywnym sposobem wykorzystywania lotnictwa do wsparcia sił lądowych w operacjach innych niż wojna. Ilość zaangażowanych sił lotnictwa w tego rodzaju działaniach zależała będzie od typu (kategorii) prowadzonej operacji¹²⁷, możliwości przeciwdziałania ze strony państw zaangażowanych w konflikt oraz koncepcji prowadzenia działań przez dowódcę operacji (dowódcę połączonych sił).

Istotnym problemem jest również zabezpieczenie bezpośredniego naprowadzania samolotów myśliwsko – bombowych na wybrane do ataku cele. W tego typu działaniach istotną rolę odgrywają grupy dowodzenia lotnictwem taktycznym, a w tym przede wszystkim oficerowie naprowadzania lotnictwa¹²⁸.

W obowiązujących dokumentach NATO wyróżnia się trzy sposoby naprowadzania :

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

Pierwszy sposób, znajduje zastosowanie wtedy, gdy oficer naprowadzania widzi zarówno własne samoloty, jak i obiekt uderzeń. Ponadto, musi mieć zapewnioną niezawodną łączność z naprowadzanymi samolotami. Zasadniczym zadaniem oficera naprowadzania jest skierowanie samolotu w miejsce, z którego załoga może wykryć cel oraz jego oznaczenie¹²⁹. Oficer naprowadzania ma również obowiązek podania dowódcy naprowadzanej grupy informacje dotyczące aktualnego położenia obiektu będącego przedmiotem ataku oraz obrony powietrznej przeciwnika (stron lub strony konfliktu). Jeżeli w rejonie obiektu zmieniają się warunki atmosferyczne, to także powinien powiadomić o tym dowódcę grupy.

¹²⁷ Wymuszanie, utrzymanie pokoju, działania ewakuacyjne, itd.

¹²⁸ Zadania grup dowodzenia lotnictwem oraz oficerów naprowadzania przedstawiono w załączniku 1.

¹²⁹ Cel może być oznaczony za pomocą środków dymnych, podświetlony za pomocą lasera, itp.

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

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

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

Naprowadzanie awaryjne jest realizowane jedynie w szczególnych przypadkach. Jednym z nich jest sytuacja, kiedy naprowadzanie realizuje osoba nie będąca wyszkolonym oficerem naprowadzania lotnictwa. Wówczas odpowiedzialność za bezpieczeństwo wspieranego komponentu lądowego ponosi jego dowódca. Inną możliwością naprowadzania awaryjnego jest bezpośrednie wsparcie lotnicze bez naprowadzania. W takich sytuacjach muszą być uzgodnione, przez dowódcę lotniczego i lądowego, stosowne procedury zapewniające bezpieczeństwo własnym wojskom lądowym. Również w tym przypadku odpowiedzialność za bezpieczeństwo wspieranych sił spoczywa na dowódcy lądowym.¹³⁰

Oficerowie naprowadzania powinni koordynować działania grup uderzeniowych i kierować samolotami ze stanowisk położonych możliwie najbliżej obiektów uderzeń, informując załogi samolotów o położeniu celów przewidzianych do zniszczenia oraz o położeniu wojsk własnych. Obowiązkowo, jak podkreśla się w podręcznikach NATO, powinni znać również możliwości (charakterystyki) wszystkich środków rażenia będących na uzbrojeniu sił powietrznych Sojuszu. Znając celność

¹³⁰ S. Zajas, J. Nowak, J. Gruszczyński, E. Cieślak, R. Bartnik.: Lotnicze wsparcie działań sił lądowych według poglądów NATO. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Październik 1998, s.22.

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

Analiza regulaminów i instrukcji NATO wskazuje także na to, że nie ma jednej koncepcji naprowadzania lotnictwa. Państwa członkowskie NATO reprezentują różne podejście w tym zakresie. Najbardziej racjonalne stanowisko - naszym zdaniem - reprezentują Niemcy i Stany Zjednoczone, które stanowiska oficerów naprowadzania lotnictwa obsadzają personelem z sił powietrznych¹³¹. Wszystkie kraje członkowskie NATO posiadają oficerów naprowadzania lotnictwa, działających na ziemi w składzie pierwszorzutowych batalionów piechoty (lub innych, np. pancernych). Natomiast Belgia, Kanada, Dania, Holandia, Wielka Brytania oraz Stany Zjednoczone posiadają również oficerów realizujących zadania z powietrza. Występują zatem dwa rodzaje oficerów naprowadzania lotnictwa.

Naziemny oficer naprowadzania lotnictwa (FAC), jak już wspomniano, działa w pierwszorzutowym batalionie, z reguły jak najbliżej linii styczności bojowej wojsk. Jego stanowisko znajduje się w lekko opancerzonym pojeździe. Do dyspozycji posiada radiostację (VHF, UKF i HF) oraz kierowcę, który jest również radiooperatorem. Może on kontrolować przebieg misji pośrednio lub bezpośrednio. Poważnym ograniczeniem, ze względu na ukształtowanie terenu oraz sytuację taktyczną są: zasięg widzialności oraz swoboda przemieszczania. W trakcie realizacji misji oficerowie naprowadzania mogą mieć także problemy z obserwacją celu w czasie ataku. Zakłada się, że będą oni mieli ciągły nasłuch batalionowej sieci łączności, a tym samym będą posiadali aktualne informacje o sytuacji komponentu lądowego Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Według opinii ekspertów z NATO, oficer naprowadzania lotnictwem powinien być najlepszym źródłem informacji dla załóg samolotów wy-

konujących bezpośrednio wsparcie lotnicze wojsk lądowych. Nie mniej jednak uwzględnia się, że jest on bardzo podatny na uderzenia ze strony przeciwnika, zarówno ogniowych środków rażenia jak również środków elektronicznych.

Jednym z wielu przykładów potwierdzających tą opinię były działania sił pokojowych ONZ w Somalii, gdzie przez trzy lata realizowały operację wymuszania pokoju w celu niesienia pomocy humanitarnej. W dniu 12 czerwca 1993 roku do ataku na trzy składy amunicji, ośrodki łączności i stację radiową w Mogadiszu, znajdujących się pod kontrolą oddziałów SNA wystartowały z lotniskowca „WASP” trzy samoloty AC – 130H Spectre i kilka śmigłowców Super Cobra z Sił Powietrznych Operacji Specjalnych. Amerykanie świadomie wybrali do tego zadania środki wyposażone w celowniki laserowe, aby uniknąć strat wśród ludności cywilnej. Bombardowanie wyznaczonych obiektów zakończyło się sukcesem, gdyż większość z nich została zniszczona. Z kolei w nocy 16 czerwca wojska ONZ po raz pierwszy zaatakowały kwaterę generała Aidida w stolicy. Najpierw zbombardowały ją amerykańskie samoloty AC – 130H i śmigłowce. Następnie ruszyło natarcie marokańskiej, włoskiej oraz pakistańskiej piechoty wspieranych przez oddział francuski¹³². Ogólnie akcja ta zakończyła się niepowodzeniem, gdyż nie ujęto generała Aidida. Nie wynikało to jednak z winy sił powietrznych, czy komponentu wojsk lądowych. Kwatera zajęta przez Pakistańczyków okazała się po prostu pusta. Ponadto, zaangażowanie się sił pokojowych w akcję zbrojną wywołało gwałtowny sprzeciw wielu państw domagających się wycofania wojsk z Somalii.

Innym przykładem jest wsparcie lądowego komponentu sił pokojowych (UNPROFOR) przez siły powietrzne NATO, we wczesnej fazie konfliktu w byłej Jugosławii. W dniach 11 i 12 kwietnia 1994 roku, na żądanie dowództwa UNPROFOR lotnictwo Sojuszu realizowało zadania związane z bezpośrednim wsparciem. Ataki te przeprowadzono w celu niedopuszczenia do zajęcia przez wojska stron konfliktu, ustanowionej przez Radę Bezpieczeństwa ONZ strefy bezpieczeństwa w miejscowości Gorażdże¹³³.

Lotnicza izolacja rejonu działań bojowych ogólnie oznacza działalność lotnictwa mającą na celu zwalczanie naziemnego potencjału sił lądowych, rozmieszczone-

¹³¹ Natomiast Belgia, Kanada, Dania, Holandia oraz Wielka Brytania do naprowadzania lotnictwa wykorzystują personel z wojsk lądowych.

¹³² P. Kucharski. Największe bitwy XX wieku. Somalia 92 – 95. Wydawnictwo Altair. Warszawa 1998, s.29.

¹³³ Na podstawie NATO Vademecum. Warszawa 1995, s. 63 i 64.

go w głębi obszaru (ugrupowania) przeciwnika. Izolacja rejonu działań jest prowadzona na odległościach nie wymagających ścisłego współdziałania sił powietrznych z innymi rodzajami wojsk (np. komponentem lądowym) w ramach prowadzenia ognia i wykonywania manewrów.

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

KONKLUZJE

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

Należy podkreślić także znaczącą rolę oficerów naprowadzania lotnictwa, którzy z jednej strony zapewniają bezpieczeństwo własnym jednostkom lądowym oraz załogom samolotów, a z drugiej dzięki precyzyjnemu nakierowaniu samolotów na obiekty uderzeń minimalizują straty wśród ludności cywilnej.

Bardzo często uderzenia lotnicze na wybrane obiekty doprowadziły do zaniechania działań na lądzie, a tym samym rozwiązania sytuacji kryzysowej.

Zdaniem ekspertów amerykańskich wsparcie lotnicze może być również realizowane w czasie działań ewakuacyjnych, w sytuacji gdy prowadzone są w środowisku nieprzyjaznym dla sił ewakuacyjnych.

4.4. Rozpoznanie powietrzne

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

W dotychczasowych operacjach innych niż wojna rozpoznanie było jednym z podstawowych i najczęściej realizowanych działań przez siły powietrzne koalicji i NATO. W Zatoce Perskiej rozpoznanie powietrzne prowadzone przez siły powietrzne koalicji w pierwszym etapie konfliktu, miało na celu stworzenie pełnego obrazu sytuacji elektronicznej oraz lokalizacji środków radiowych i elektronicznych Iraku. Do realizacji tego zadania wykorzystano samoloty rozpoznania elektronicznego RC – 135 „Rivet Joint”, TR – 1A, U – 2, Nimrod i EC – 160 „Gabriel”, które mogły zapewnić kompleksowe rozpoznanie przesyłając za pomocą satelity łączności dane w czasie rzeczywistym na stanowiska dowodzenia sił sprzymierzonych¹³⁴.

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

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

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

¹³⁴ Komunikat miesięczny za okres 1 - 31.12. 1991.

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

W trzecim etapie, rozpoznanie powietrzne ukierunkowane było na rzecz wojsk lądowych, które przygotowywały się do działań ofensywnych. Główny wysiłek rozpoznania skoncentrowany był na śledzeniu ruchów wojsk oraz wykrywaniu odwodów przeciwnika. Zadania te realizowano wykorzystując samoloty systemu JOINT STARS¹³⁵. Samoloty te wyposażone były w aparaturę łączności systemu JTIDS (Połączony System Rozdziału Informacji Taktycznej), dzięki czemu miały bezpośrednią łączność z samolotami AWACS, z Ośrodkiem Dowodzenia Lotnictwem Taktycznym (TACC) i Powietrznym Ośrodkiem Koordynacji Lotów (ABCCC) zorganizowanym na samolocie EC – 130.

Zadania rozpoznawcze realizowane były z wysokości 9 000 do 12 000 metrów. Zwykle czas patrolowania wynosił około 11 godzin. Stacja radarowa systemu (AM/APY - 3) może przeszukiwać obszar o wymiarach 160 na 180 kilometrów, a więc powierzchnię zajmowaną przez korpus wojsk lądowych Stanów Zjednoczonych, w czasie 35 sekund. Może wykrywać obiekty o skutecznej powierzchni odbicia około 10m² dla mikrofal¹³⁶. Sprzężony ze stacją komputer przetwarza w ciągu sekundy dane o kilku tysiącach obiektów. Ich położenie rejestruje w bazie danych z dokładnością do 100 metrów. Stacja, jak twierdzą amerykańscy eksperci, odróżnia pojazdy kołowe od gąsienicowych na zasadzie analizy odbicia dopplerowskiego od gąsienic będących w ruchu. Umożliwia ona śledzenie niskolejących śmigłowców, wolnolejących samolotów, oraz okrętów nawodnych i pojazdów mechanicznych na odległość około 200 kilometrów. W rodzaju pracy z tzw. syntetyczną aparaturą można śledzić z

¹³⁵ W operacji w Zatoce Perskiej udział wzięły dwa prototypowe samoloty E – 8A, które łącznie wykonały 54 samolotolotów. Załogę samolotu stanowiło 24 techników i operatorów. Codziennie był w powietrzu jeden z dwóch samolotów, które uzyskały 84% gotowość techniczną.

¹³⁶ Skuteczna powierzchnia odbicia (SPO) w literaturze anglojęzycznej oznaczana RCS (Radar Cross Section). Jest to umowna powierzchnia, wyrażana w m², może być traktowana jako miara ilościowa pozwalająca określić, jaki jest stosunek mocy sygnału wtórnie promieniowanego przez cel powietrzny w kierunku odbiornika do mocy fali elektromagnetycznej opromieniowującej cel. Wartość jej zależy od kształtu obiektu, materiału, z jakiego jest on wykonany, częstotliwości roboczej stacji radiolokacyjnej, kształtu sygnału sondującego oraz przestrzennego usytuowania obiektu względem źródła promieniowania.

samolotu cele nieruchome. Dane o położeniu wykrytych celów (obiektów) przekazywano drogą radiową do sześciu modułów naziemnych systemu rozmieszczonych przy Połączonym Dowództwie Sił Zbrojnych i Ośrodku Dowodzenia Lotnictwem Taktycznym w Ryadzie oraz przy Dowództwach 7 i 18 Korpusu Armijnego, Korpusu Piechoty Morskiej i Brytyjskich Sił Interwencyjnych.

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

W czasie konfliktu w Zatoce Perskiej samoloty E – 8A wykrywały bezbłędnie kolumny wojsk irackich do szczebla batalionu włącznie. Liczne uderzenia lotnicze na poruszające się kolumny wojsk lądowych zmuszały dowódców irackich do zredukowania wielkości kolumn do małych rozproszonych grup pojazdów (do szczebla plutonu). System JOINT STARS był szczególnie użyteczny w nocy, dostarczając danych dla samolotów F – 15E, F – 16C i F – 111F, które wyposażone były w systemy nawigacji nocnej. Dzięki temu skutecznie pozbawiono wojska irackie możliwości skrytego przegrupowania swych sił. Do największych sukcesów zaliczono:

- wykrycie dwunastokilometrowej kolumny wojsk irackich zmierzających wzmocnić natarcie w rejonie Khafji. Kolumna ta została skutecznie zniszczona przez samoloty A – 10 i AC – 130;
- wykrycie kolumny wyrzutni taktycznych pocisków raketowych FROG, wyposażonych w głowice chemiczne, która zniszczona została przez samoloty F – 16C z użyciem bomb kasetowych;
- przekazanie w czasie rzeczywistym do dowództwa 7KA współrzędnych wyrzutni rakiet przeciwlotniczych SA – 8, które następnie zniszczono ogniem artylerii korpusu;
- niedopuszczenie do zaatakowania przez pododdziały Korpusu Piechoty Morskiej prawego skrzydła pancernego zgrupowania brytyjskiego w pierwszych godzinach ofensywy lądowej¹³⁷.

¹³⁷ Aktualności lotnicze Nr 2/30 grudzień 1991. Ośrodek Naukowej Informacji Wojskowej, s. 23 i 24.

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

Pozyskiwanie wiarygodnych informacji i aktualnych danych oraz uzyskiwanie pożądanego poziomu informacji na temat właściwości obiektów i ich znaczenia dla przeciwnika było również kluczowym problemem w operacji „Allied Force”¹³⁸. Jednym z istotnych elementów rozpoznania podczas konfliktu w Kosowie było rozpoznanie powietrzne. Do skutecznej realizacji zadań rozpoznawczych użyto szerokiej gamy samolotów oraz środków bezpilotowych. Do 31 maja wykonały one 1371 misji taktycznego rozpoznania powietrznego, 527 misji rozpoznania elektronicznego oraz 258 misji rozpoznania i śledzenia naziemnych systemów walki.

Ze względu na ukształtowanie terenu (teren górzysty), trudne warunki atmosferyczne¹³⁹ oraz obronę powietrzną obiektów¹⁴⁰ dowództwo sił powietrznych NATO nakazało większość zadań rozpoznawczych wykonywać z dużej wysokości. Inny preferowany przez NATO sposób, określany mianem „stand – off”, polegał na prowadzeniu rozpoznania w bezpiecznej odległości od obiektów. W tym celu stosowano różne systemy. Tam, gdzie nie można było wysłać załóg rozpoznawczych, wysyłano bezpilotowe samoloty rozpoznawcze. Jak podają źródła NATO, w tej grupie środków poniesiono największe straty (prawdopodobnie 19 środków bezpilotowych).

Lotnictwo rozpoznawcze było jednym z najbardziej wykorzystywanych rodzajów lotnictwa w działaniach w Kosowie¹⁴¹. Przyjmuje się, że wykonało ono około 10% ogólnej liczby wylotów w trakcie konfliktu. Jednym z podstawowych zadań realizowa-

¹³⁸ Wynikało to zarówno z przyjętej koncepcji prowadzenia działań, która wyrażała się w wyznaczeniu „środków ciężkości” przeciwnika, a następnie konsekwentnego ich niszczenia. Istotnym elementem operacji była neutralizacja oddziaływania przeciwnika, polegająca na zwalczaniu jego systemu obrony powietrznej, w tym również podsystemu dowodzenia.

¹³⁹ Trudne warunki atmosferyczne spowodowane były długim utrzymywaniem się mgieł w górskich dolinach i dużą liczbą dni z grubą warstwą chmur typowych dla tej pory roku.

¹⁴⁰ Wynikało to z niemożliwości wyeliminowania oddziaływania broni artyleryjskiej i przenośnych przeciwlotniczych systemów rakietowych.

¹⁴¹ Liczbę samolotów rozpoznawczych, które użyto w czasie operacji w Kosowie przedstawiono w załączniku 1.

nych przez lotnictwo rozpoznawcze było pozyskiwanie informacji o lotniskach (rozpoznanie lotnisk)¹⁴².

Należy podkreślić również, że w operacji użyto jedynie 30 samolotów odrzutowych. Prawdopodobnie wynikało to z dużego zaufania amerykańskich planistów do systemów rozpoznania satelitarne i strategicznego, a także udoskonalonego systemu rozpoznawczego JOINT STARS z samolotami E – 8. Należy podkreślić również, że przed rozpoczęciem operacji w Kosowie siły powietrzne SFOR (wcześniej IFOR), monitorujące przestrzeganie porozumień pokojowych rozpoznały i zidentyfikowały ponad 450 priorytetowych celów na terytorium Jugosławii. Ponieważ zamiar operacji powietrznej obejmował wykonanie uderzeń na zaplanowane i wcześniej rozpoznane obiekty wraz ewentualną oceną skutków uderzeń wykonywaną przez satelity i strategiczne lotnictwo rozpoznawcze, to lotnictwo taktyczne rozpoczęło realizację misji rozpoznawczych dopiero 30 kwietnia¹⁴³.

W wyniku dyskusji z oficerami biorącymi udział w kampanii w Kosowie można sformułować następującą tezę: *dowództwo operacji za bardzo zaufało możliwościom rozpoznania strategicznego, nie przywiązując odpowiedniej wagi do rozpoznania taktycznego*¹⁴⁴. Z perspektywy czasu można śmiało stwierdzić, że takie postępowanie było poważnym błędem. Rozpoznanie satelitarne, w warunkach atmosferycznych znacznie odbiegających od ideału oraz zbyt długi czas opracowywania danych zapewniało informację rozpoznawczą (tzw. cykl rozpoznania)¹⁴⁵ dotyczącą oceny efektów uderzeń z opóźnieniem rzędu 3 do 5 dni. Z kolei samoloty rozpoznania strategicznego, chodzi tu o U – 2 i Mirage IVP, nie były w stanie wykonać rozpoznania kontrolnego przy dziennej normie około 300 wylotów lotnictwa uderzeniowego. Ponadto, cykl opracowania danych z rozpoznania strategicznego wynosił 72 godziny. Wymienione czynniki spowodowały więc brak terminowej oceny rezultatów wykonanych uderzeń, przez co lotnictwo NATO wykonywano wiele ataków na obiekty już

¹⁴² Istota rozpoznania sieci lotniskowej wyraża się w określeniu dokładnego miejsca położenia lotnisk, ich wymiarów, charakteru znajdujących się tam ukryć i liczby bazujących samolotów, miejsca rozmieszczenia magazynów oraz punktów kierowania obroną przeciwlotniczą. Istotne znaczenie ma również poszukiwanie nowych lotnisk, które realizowane jest poprzez wykonanie w tym celu specjalnych lotów lub przy okazji wykonywania innych zadań.

¹⁴³ Działania te prowadzone były na poziomie taktycznym (w skali taktycznej).

¹⁴⁴ Symposium naukowe, zorganizowane w dniu 19 kwietnia 2000 roku przez Wydział Wojsk Lotniczych i OP AON nt. "Perspektywy rozwoju lotnictwa rozpoznawczego". Podstawą to tak sformułowanej tezy było wystąpienie mjr Firleya z 51 pułku lotnictwa rozpoznawczego Luftwaffe.

¹⁴⁵ **Cykl rozpoznania** – procedury realizowane w okresie od zapotrzebowania na informacje taktyczne, aż do ich otrzymania.

zniszczone lub nie wykonywało uderzeń ze względu na zmianę położenia obiektów, które miały być przedmiotem ataku.

Na podstawie analizy dostępnych materiałów źródłowych, można stwierdzić, że największy wkład w prowadzenie rozpoznania taktycznego wniósł francuski komponent lotniczy. W jego skład wchodziły następujące samoloty: Mirage F – 1CR, Mirage IVP, Etendard IVP oraz Atlantic. Samoloty Mirage – IV pochodziły ze składu eskadry rozpoznania strategicznego 1/91. W początkowym okresie konfliktu, ze względu na złe warunki pogodowe, samoloty te nie brały czynnego udziału w kampanii powietrznej. Dopiero później w pełni pokazały swoje możliwości, wykonując 20% wszystkich lotów rozpoznawczych. Jak dowodzą materiały źródłowe, każdego dnia kampanii Francuzi wykonywali zadania rozpoznawcze co najmniej raz dziennie. Zdarzały się również przypadki, że latano dwa lub trzy razy w ciągu jednego dnia. Najczęściej wykonywali zadania na wysokości od 40 do 50 tysięcy stóp, z prędkościami 2, 05 Ma, w wydzielonych strefach nad Belgradem oraz nad terytorium Kosowa. W każdej takiej strefie znajdowało się około 20 obiektów, które należało rozpoznać. W strefie rozpoznawanych obiektów samoloty znajdowały się nie dłużej niż 15 minut. Ponieważ załogom samolotów Mirage – IV¹⁴⁶ wyznaczono duże wysokości, ich loty nie kolidowały z innymi sojuszniczymi operacjami. Jednak przy dziennej normie około 300 wylotów samolotów uderzeniowych, nie byli oni w stanie wykonać rozpoznania kontrolnego. Ze względu na to, że cykl opracowania danych z rozpoznania strategicznego wynosił 72 godziny, powodował wielokrotnie brak terminowej oceny, a przez to wykonanie uderzeń z powodu zmiany dyslokacji celu¹⁴⁷. W związku z ograniczeniem dolnego pułapu do 15 000 stóp, część nowoczesnych czujników rozpoznawczych nie została w ogóle wykorzystana.

Samoloty Mirage F – 1CR prowadziły rozpoznanie taktyczne za pomocą integralnych i podwieszanych sensorów rozpoznawczych. Zasobniki RP – 35 zostały przystosowane do prowadzenia rozpoznania ze średnich wysokości poprzez umieszczenie w miejsce panoramicznej kamery Omera 40, nieprzydatnej przy wysokości powyżej 1500 metrów oraz dodatkowej kamery Omera 31 o obiektywie 600 milime-

¹⁴⁶ Pierwotnym przeznaczeniem tych samolotów były uderzenia z wykorzystaniem broni masowego rażenia (broni jądrowej). Obecnie na wyposażeniu samolotów Mirage – IV znajdują się między innymi dwa typy kamer. Omera 40 – przeznaczona do użycia na małych i średnich wysokościach (soczewki 75 mm) i Omera 35 – o dłuższej ogniskowej, stosowana do pionowego pokrycia w czasie misji na dużych wysokościach.

trów. W związku z tym, że samolot wykonywał lot na wysokości około 6000 metrów, kamery te ustawione były jedna w pozycji pionowej, a druga w pozycji ukośnej, zapewniając rozpoznanie pasa o szerokości około 10 kilometrów. Dzięki temu istniała możliwość prowadzenia rozpoznania zarówno na terytorium Serbii, jak i Kosowa. W celu dokładnej lokalizacji i dowiązania gotowych już zdjęć do terenu wykonywano jednocześnie zdjęcia integralną pionową kamerą Omera 33, pozwalającą na zapis bezpośrednio na filmie takich informacji jak: pozycja, wysokość, prędkość i kurs. Dla wzajemnej osłony i zwiększenia możliwości rozpoznawczych przyjęto taktykę wykonywania lotów parami. Jeden z samolotów przenosił zasobnik fotograficzny, a drugi zasobnik SLAR typu Raphael TH lub zasobnik ELINT/ESM ASTAC.

Zarówno samoloty Etendard IVP startujące z lotniskowca Foch, jak i rozpoznawcze Jaguar A zostały wykorzystane do prowadzenia rozpoznania fotograficznego rejonu Kosowa. Wyposażone w zasobniki zawierające zestaw kamer o ogniskowych od 100 do 600 milimetrów prowadziły przede wszystkim rozpoznanie ruchów wojsk jugosłowiańskich oraz stanowisk artylerii. Źródła zachodnie odnotowują użycie tych samolotów w działaniach rozpoznawczych w Kosowie, brak jest natomiast szczegółów dotyczących wykonywanych przez nie misji.

Należy wspomnieć również o wkładzie wniesionym w realizację misji rozpoznawczych przez samoloty Tornado IDS, wydzielonych z Sił Powietrznych Niemiec. Wykonywały one zadania rozpoznawcze wykorzystując multisensorowe zasobniki MBB/Aeritalia. Możliwości tego zasobnika zapewniały prowadzenie rozpoznania optycznego z użyciem kamery 610 milimetrowej¹⁴⁸, kamerą panoramiczną o pięciu soczewkach i ogniskowej 57 milimetrów, a także rozpoznania termalnego wysokoczułym detektorem IR. W czasie operacji „Allied Force” samoloty Tornado wykonały 212 misji rozpoznawczych, realizując przede wszystkim rozpoznanie efektów uderzeń na terytorium Jugosławii oraz zadania związane z wykrywaniem wojsk lądowych na terytorium Kosowa. Cykl rozpoznawczy pozwalał na przekazywanie do CAOC meldunku o wykrytych obiektach już po dwóch godzinach po wylądowaniu samolotu. Tak więc raport rozpoznawczy był gotowy po 4 godzinach, a zdjęcia w postaci cyfrowej mogły być przesłane po 6 godzinach. Problem przesyłania zdjęć przez jedyną

¹⁴⁷ Problem ten dostrzegło dowództwo amerykańskiego komponentu morskiego, które prowadząc działania lotnicze używało samolotów F – 14 z zasobnikami TARPS .

¹⁴⁸ Istnieje możliwość ustawienia jej pionowo lub skośnie

dostępna sieć transmisji danych¹⁴⁹, został rozwiązany dzięki użyciu kurierów, dowożących opracowane materiały rozpoznawcze bezpośrednio do CAOC w Vicenzy¹⁵⁰.

KONKLUZJE

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

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

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

4.5. Walka elektroniczna

Powietrzna walka elektroniczna prowadzona jest w celu maskowania własnej aktywności oraz uniemożliwienia lub zmniejszenia aktywności działań przeciwnika. W tym celu wykorzystuje się pełny zakres widma elektromagnetycznego, stosowanego przez wojska własne oraz przeciwnika. Podstawą walki jest współpraca i koordynacja działań zgodnie ze szczegółowym planem dowódcy sił sojuszniczych¹⁵¹.

Ogólnie istota walki radioelektronicznej wyraża się w możliwości lokalizowania, nasłuchu oraz przeciwdziałania emisji energii elektromagnetycznej przeciwnika¹⁵². Koncepcja walki radioelektronicznej obejmuje: ofensywne działania elektroniczne (atak), obronę elektroniczną oraz wsparcie. Eksperti z sił powietrznych zajmujący się operacjami innymi niż wojna zakładają, że w większości przypadków działania te prowadzone będą w środowisku o niskim stopniu zagrożenia (w tzw.

¹⁴⁹ Możliwości tej sieci były niewystarczające w stosunku do liczby przesyłanych informacji.

¹⁵⁰ Na przykład, francuskie siły powietrzne wykorzystywały do tego celu samoloty Alpha Jet, które przewoziły zdjęcia z bazy lotniczej we Francji do CAOC, średnio dwa razy dziennie.

¹⁵¹ B. Zdrodowski, M. Marciniak.: Doktryna powietrzna NATO. AON, Warszawa 1999, s. 74.

¹⁵² Peace Support operations. A manual. International Studies Brown University, s. 142.

przyjaznym środowisku), co jak wskazują doświadczenia nie zawsze potwierdzało się w praktyce.

W warunkach działań poza wojennych nie można jednoznacznie wykluczyć, możliwości występowania aktów terrorystycznych i działań grup partyzanckich, posiadających przenośne przeciwlotnicze zestawy rakietowe. Zwalczanie tego typu środków przeciwlotniczych jest bardzo trudne, a w wielu przypadkach wręcz niemożliwe. Z tego powodu walka elektroniczna jest tym przedsięwzięciem, które w dużym stopniu może zrekompensować wymienione trudności, uniemożliwiając przeciwnikowi (stronie lub stronom konfliktu) zwalczanie samolotów komponentu powietrznego Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Zakres walki elektronicznej zależy od rodzaju prowadzonych operacji innych niż wojna. Na przykład, w trakcie działań mających na celu wymuszanie pokoju, będzie on większy, niż w tradycyjnej operacji utrzymania pokoju. Dlatego zakłada się, że w sytuacjach kiedy nie ma jednoznacznie określonego zagrożenia ze strony przeciwnika (zwaśnionego) państwa, walka elektroniczna jest wystarczającym działaniem zapewniającym bezpieczeństwo własnym samolotom i śmigłowcom.

Powietrzna walka elektroniczna (aktywna i pasywna) powinna być prowadzona w celu maskowania własnej aktywności oraz uniemożliwienia lub zmniejszenia aktywności działań przeciwnika. W tym celu wykorzystuje się pełny zakres widma elektromagnetycznego stosowanego przez wojska własne i przeciwnika¹⁵³. Do prowadzenia walki elektronicznej w siłach powietrznych NATO wydzielono specjalne samoloty, wyposażone w odpowiednie urządzenia radioelektroniczne. Podczas wykonywania zadań bojowych lotnictwo walki elektronicznej stosuje następujące sposoby działań:

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

Pierwszy z wymienionych rodzajów działań ma na celu uniemożliwienie wykrycia przez przeciwnika kierunku głównego uderzenia lotnictwa (np. ataku na lotni-

¹⁵³ B. Zdrodowski, M. Marciniak.: Doktryna powietrzna NATO. AON, Warszawa, 1999, s.74.

ska) i określenie składu grup samolotów. Osłona elektroniczna, z reguły realizowana jest przez 2 – 4 specjalne samoloty WRE. Dyżurujące w strefie samoloty mogą jednocześnie wykrywać i zakłócać pracę naziemnych stacji radiolokacyjnych wczesnego wykrywania i naprowadzania, pokładowych stacji celowników radiolokacyjnych samolotów oraz łączności radiowej stanowisk dowodzenia, a także środków naprowadzania lotnictwa myśliwskiego. Z reguły, strefy dyżurowania samolotów WRE znajdują się poza terenem prowadzenia operacji pokojowej.

Jednym z rodzajów działań sił powietrznych, obejmujących walkę elektroniczną jest pokonanie (obezwładnienie) obrony powietrznej (SEAD). Jest ono wyjątkowo ważne dla zapewnienia bezpieczeństwa własnych samolotów i środków bezpilotowych, ponieważ w operacjach innych niż wojna naziemne siły obrony powietrznej stanowią dla nich największe zagrożenie. Z reguły w operacjach wsparcia pokoju obezwładnienie obrony powietrznej realizowane jest jedynie w samoobronie. W działaniach innych niż wojna na mniejszą skalę, mało prawdopodobne jest wykonywanie uderzeń raketami przeciwradiolokacyjnymi, bombami kierowanymi i klasycznymi na stanowiska naziemnych sił obrony powietrznej stron konfliktu (kryzysu), w celu ukarania za zniszczenie samolotu sił wielonarodowych. Tego typu działania są wyjątkowo rzadko akceptowane przez stosowne organy polityczne i wojskowe. Najczęściej pokonanie obrony powietrznej następuje poprzez zastosowanie środków zakłóceń elektronicznych. Taki sposób pokonania obrony powietrznej określony jest w zasadach użycia siły¹⁵⁴. Był on bardzo często stosowany w początkowej fazie konfliktu w byłej Jugosławii.

Są to jednak tylko założenia teoretyczne, które nie zawsze mogą znaleźć praktyczne zastosowanie w działaniach innych niż wojna. Najczęściej, jak wykazały badania, rzeczywistość może być zupełnie inna. Argumentem potwierdzającym tę tezę są wnioski z ostatniego konfliktu w Kosowie. W tym przypadku, który określono mianem „działań na dużą skalę”, dowódcy NATO otwarcie mówili, że celem pierwszych uderzeń lotniczych jest pokonanie lub co najmniej obezwładnienie obrony powietrznej i przeciwlotniczej Federacyjnej Republiki Jugosławii¹⁵⁵.

Po raz pierwszy jednak na tak dużą skalę wykorzystano systemy walki elektronicznej w Zatoce Perskiej. Przedsięwzięcia te stanowiły jeden z decydujących elementów operacji powietrznej w czasie konfliktu w tym rejonie świata. Walkę elek-

¹⁵⁴ B. Zdrodowski, M. Marciniak.: Doktryna powietrzna NATO. AON, Warszawa 1999, s. 55.

troniczną prowadziły wyspecjalizowane samoloty takie, jak: EF – 111 Raven, EA – 6B Prowler, TR – 1A, EC – 130 Compass Call, RC- 135, C – 160 Gabriel, F – 4G. Zakłócanie stosowały także samoloty wielozadaniowe, wyposażone w podwieszane nadajniki zakłócające typu: ALQ – 119, ALG – 131, ALQ – 126, ALQ – 135.

Grupy uderzeniowe lotnictwa osłaniane były przez towarzyszące im samoloty walki elektronicznej EA – 6B lub EF – 111A, które dysponując bogatą biblioteką sygnałów irackich stacji radiolokacyjnych¹⁵⁶ były w stanie zakłócić każdą stację systemów raketowych obrony powietrznej Iraku. Badania wykazały także, że każda grupa lotnictwa Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych składała się z czterech samolotów F – 4G uzbrojonych w pociski HARM, czterech samolotów EF – 111A z aparaturą zakłócającą ALQ – 99, dwanaście lub więcej samolotów uderzeniowych F – 16 i czterech samolotów F – 15C, zapewniających osłonę myśliwską. Lotnictwo USA skoncentrowało wysiłek w zakresie obezwładniania raketowego systemu obrony powietrznej wokół Bagdadu.

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

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

Dużą rolę w zwalczaniu obrony powietrznej mogą odegrać bezpilotowe aparaty latające, o czym przekonano się w Zatoce Perskiej. W początkowej fazie operacji (w jej pierwszych godzinach) siły powietrzne użyły 38 bezpilotowych statków powietrznych (bepilotowych aparatów powietrznych) BQM – 74 Chukar¹⁵⁷, dla zmylenia operatorów irackiego systemu obrony powietrznej. Aparaty te startowały z teryto-

¹⁵⁵ O skali działań świadczy liczba użytych pocisków przeciwradarowych.

¹⁵⁶ Bibliotekę tę zebrano podczas wielotygodniowego rozwijania operacyjnego wojsk.

¹⁵⁷ Bepilotowe aparaty latające wyposażone są w silniki odrzutowe i mają zdolność manewrowania, skutecznie imitują samoloty (lepiej niż pułapki TALD, które poruszają się lotem szybowym na odległość od 50 do 120 kilometrów, w zależności od wysokości i prędkości ich zrzutu).

rium Arabii Saudyjskiej i kierowane były w stronę Bagdadu. Za nimi podążały samoloty walki radioelektronicznej F – 4G uzbrojone w pociski przeciwradiolokacyjne HARM. W momencie uruchomienia przez Irakijczyków stacji naprowadzania rakiet, piloci samolotów walki elektronicznej odpalali pociski HARM. Jak wynika ze źródeł amerykańskich, w czasie operacji tej w pewnym momencie było jednocześnie w powietrzu ponad 200 pocisków HARM, odpalonych w kierunku pracujących stacji naprowadzania rakiet i stacji radiolokacyjnych wykrywania¹⁵⁸.

KONKLUZJE

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

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

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

¹⁵⁸ Aktualności lotnicze, s.21.

4.6. Siły powietrzne w operacjach wspierających

Działania wspierające w ramach operacji powietrznych, realizowane są dla zabezpieczenia głównych zadań operacji sił powietrznych. Siły powietrzne używają do tego wszystkich typów samolotów, we wszystkich warunkach. Jednym z najistotniejszych elementów wsparcia sił powietrznych w działaniach (operacjach) innych niż wojna jest tankowanie w powietrzu (AIR – TO AIR – REFUELING – AAR). Specjaliści na całym świecie uważają, że jest ono związane nie tylko z powietrznymi operacjami defensywnymi, ale również operacjami ofensywnymi, szczególnie w celu zabezpieczenia pełnego spektrum zadań w połączonych operacjach powietrznych¹⁵⁹. A jak wskazują działania sojuszniczych sił powietrznych w byłej Jugosławii oraz w ostatnim konflikcie o Kosowo, także w operacjach innych niż wojna.

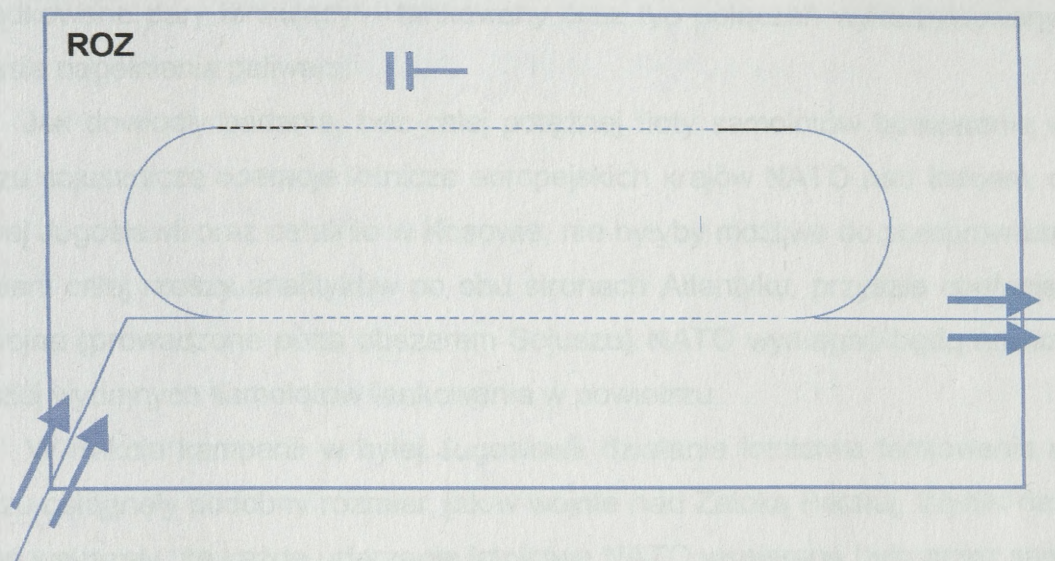
Tankowanie w powietrzu przyczynia się do zwiększenia rozmachu operacji powietrznych, zasięgu oddziaływania, elastyczności, mobilności, jak również umożliwia wybór racjonalnych relacji pomiędzy ciężarem paliwa, uzbrojenia i ładunku. Tankowanie w powietrzu zapewnia możliwość działania sił powietrznych na dużych odległościach i koncentrowanie wysiłku tam, gdzie i kiedy jest to najbardziej potrzebne¹⁶⁰.

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

W zależności od warunków prowadzenia działań powietrznych w ramach operacji innych niż wojna, a szczególnie w sytuacji wymuszania pokoju stosuje się różne sposoby tankowania w powietrzu - tankowanie w wyznaczonych strefach oraz po trasie lotu. Pierwszy z nich stosowany jest w przypadku konieczności tankowania dużej liczby samolotów w różnym czasie, a polega na utrzymywaniu, w wyznaczonych strefach samolotów cystern. Sposób ten umożliwia również tankowanie samolotów na żądanie (rys.20).

¹⁵⁹ M. Kozub.: Lotnictwo tankowania powietrznego. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań. Maj 1998, s. 20.

¹⁶⁰ B. Zdrodowski, M. Marciniak.: Doktryna powietrzna NATO. AON, Warszawa 1999, s. 75.



Rys. 20. Tankowanie w wyznaczonych strefach (tzw. Restriction Operation Zone – ROZ).

Samoloty tankowania działające w tych strefach są najczęściej osłaniane przez samoloty myśliwskie.

Drugi sposób, to tankowanie po trasie. Wykonywane jest ono przez taki sam typ samolotu wyposażony w podwieszany zbiornik z instalacją do tankowania w powietrzu i odbywa się w czasie lotu po wyznaczonej trasie¹⁶¹.

Zadanie tankowania w powietrzu jest precyzowane w rozkazie bojowym. Określa się w nim pozycję samolotu – cysterny, typ samolotu – cysterny (wysięgnik¹⁶² czy kotwa¹⁶³), parametry tankowania (wydajność), przedział wysokości i czas dyżurowania w miejscu tankowania. W rozkazie bojowym podawane są także przy-

¹⁶¹ M. Kozub.: Lotnictwo tankowania powietrznego. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań 1998, s. 24.

¹⁶² Wysięgnik to teleskopowa rura, w którą wyposażony jest każdy samolot tankujący. Jej koniec zakończony jest dyszą, łączącą się gniazdem, dwa stateczniki, które umożliwiają operatorowi płynne łączenie końcówki dyszy z gniazdem samolotu tankowanego. Z chwilą zatrzaśnięcia dyszy w gnieździe załoga samolotu – cysterny może rozpocząć proces tankowania. System ten ma wydajność 6000 funtów (2724 kilogramów) paliwa na minutę. Faktyczna ilość tankowanego paliwa dostosowana jest do możliwości odbiorczych samolotu tankowanego.

¹⁶³ W systemie tym występują dwa typy kotw (koszy). Wąż i urządzenie zwijające jako jeden typ i wysięgnikowy adaptor kotwowy jako drugi. Połączenie jest realizowane za pomocą kotwy o kształcie stożkowym z sondą. System ten nie pozwala na kierowanie położeniem kotwy przez załogę samolotu – cysterny, dlatego obowiązkiem załogi samolotu tankowanego jest wykonanie manewru zbliżenia do kotwy i dokonanie połączenia. Celem podtrzymania prawidłowego połączenia w przewodzie kotwy utrzymywane jest odpowiednie ciśnienie. Wydajność tego systemu wynosi około 4800 funtów (2179 kilogramów) paliwa na minutę.

porządkowane pary tankujący – tankowany oraz typ połączeń wykorzystywanych w procesie napełniania paliwem.

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

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

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

W działaniach nad Zatoką Perską wzięło udział kilkanaście samolotów typu E – 3B i E – 3C ze składu 552 skrzydła AWACS¹⁶⁴. W toku operacji amerykańskie sa-

¹⁶⁴ Ogółem amerykańskie samoloty E - 3 wykonały 375 lotów (prawie 5000 godzin nalotu) od czasu rozpoczęcia operacyjnego rozwinięcia wojsk w sierpniu 1990 roku. Maksymalny czas trwania lotu tych samolotów wynosił 15 do 16 godzin. Według oceny dowódcy 552 skrzydła, samoloty E – 3

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

Kolejny rodzaj operacji wspierających sił powietrznych, to działania poszukiwawczo – ratownicze. Działania te mogą obejmować użycie mieszanego lub śmigłowcowego skrzydła lotniczego, wyspecjalizowanych zespołów i sprzętu w celu poszukiwania i ratowania personelu będącego w niebezpieczeństwie na ziemi lub na morzu. Za operacje poszukiwawczo – ratownicze odpowiadają dowódcy komponentów narodowych, dlatego dowódca sił sojuszniczych koordynuje działania z dowódcą regionalnym – odpowiedzialnym za swoje rejony ratownictwa¹⁶⁵.

KONKLUZJE

Operacje wspierające sił powietrznych stwarzają elementom uderzeniowym komfortowe warunki prowadzenia działań. Doświadczenia z użycia sił powietrznych w dotychczasowych konfliktach i wojnach lokalnych wskazują na znaczącą rolę i znaczenie lotnictwa wspierającego w rozwiązywaniu problemów międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju.

Użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna wymaga zabezpieczenia ze strony lotnictwa tankowania w powietrzu. Dzięki temu można prowadzić operacje, korzystając z macierzystych baz powietrznych.

osiągnęły 98 % sprawność techniczną w trakcie pełnienia dyżurów bojowych. Na 2% utratę skuteczności wynikała z ogólnej liczby krótkotrwałych wyłączeń aparatury elektronicznej systemu AWACS nie przekraczających zwykle kilku do kilkunastu minut. W samolotach E – 3 na kilka tygodni przed rozpoczęciem operacji dokonano szeregu drobnych modernizacji wyposażenia elektronicznego i oprogramowania komputerowego. Modernizacja radaru oraz systemu przetwarzania danych ma na celu uzyskanie możliwości śledzenia obiektów o małej skutecznej powierzchni odbicia, np. pociski typu Cruise, oraz poprawienie zdolności kontrolowania ruchu powietrznego o dużej intensywności. Modernizacja między innymi objęła wymianę komputerów pokładowych, procesora radarowego na nowy o szybkości działania 44 milionów operacji na minutę oraz wbudowanie nowego pasywnego systemu lokalizacji aktywnych nadajników radiolokacyjnych (stacji radarowych).

¹⁶⁵ Tamże, s. 75.

4.7. Transport powietrzny

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

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

- wcześniej zaplanowane usługi transportowe, takie jak planowe przerzuty pomocy i personelu zabezpieczenia oraz zaopatrzenia;
- działania lotniczego zabezpieczenia logistycznego, prowadzone w celu wyładunku, dystrybucji i wycofania stanu osobowego i środków materiałowych;
- działania powietrzno – desantowe, obejmujące przerzut sił bojowych i ich zabezpieczenia logistycznego do rejonu operacji metodą desantu spadochronowego bądź desantu śmigłowcowego;
- medyczną ewakuację, obejmującą przewóz pacjentów transportem lotniczym do i między ośrodkami medycznymi¹⁶⁶.

Transport powietrzny jest przede wszystkim środkiem przewozu wojsk i ładunku. Zapewnia on także medyczną ewakuację powietrzną¹⁶⁷ z obszaru prowadzenia operacji o charakterze innym niż wojna. Jednak bardzo często postrzegany jest również jako narzędzie do budowy zaufania pomiędzy stronami konfliktu, a siłami pokojowymi. Wynika to z faktu, że właśnie transport powietrzny zajmuje się przewozem kluczowych osób dla rozwiązania kryzysu. Najczęściej są to przywódcy państw będących stronami kryzysu (lub ich przedstawiciele), zespoły mediacyjne (mediatorzy),

¹⁶⁶ Zdaniem Brytyjczyków, taktyczny transport powietrznym obejmuje przerzuty pasażerów i ładunków w ramach: taktycznego wsparcia; taktycznych przerzutów wojsk; misji ewakuacji rannych; działań powietrzno – desantowych i specjalnych misji lotniczych we wsparciu niekonwencjonalnych działań militarnych – R. Szpyra.: *Brytyjska doktryna powietrzna*. AON. Warszawa. 2000, s. 63.

¹⁶⁷ **Medyczna ewakuacja powietrzna** jest definiowana jako przemieszczenie pacjentów do ośrodków pomocy medycznej i (lub) pomiędzy nimi, z użyciem środków transportu powietrznego. Za organizację i przeprowadzenie taktycznej medycznej ewakuacji powietrznej, z lądowisk lub lotnisk wysu-

obserwatorzy, członkowie organizacji humanitarnych lub innych organizacji pozarządowych, przedstawiciele środków masowego przekazu oraz siły mające ubezpieczać te zespoły. Transport powietrzny bardzo często jest jedynym środkiem mogącym dostarczyć lekarzy, specjalistów mogących naprawić urządzenia niezbędne do normalnego życia oraz innych osób, bardzo ważnych dla ludności obszaru objętego konfliktem. Ponadto, stwarza on możliwość reagowania na niestabilną sytuację polityczną, poprzez zapewnienie siłom sojuszu wysokiej mobilności.

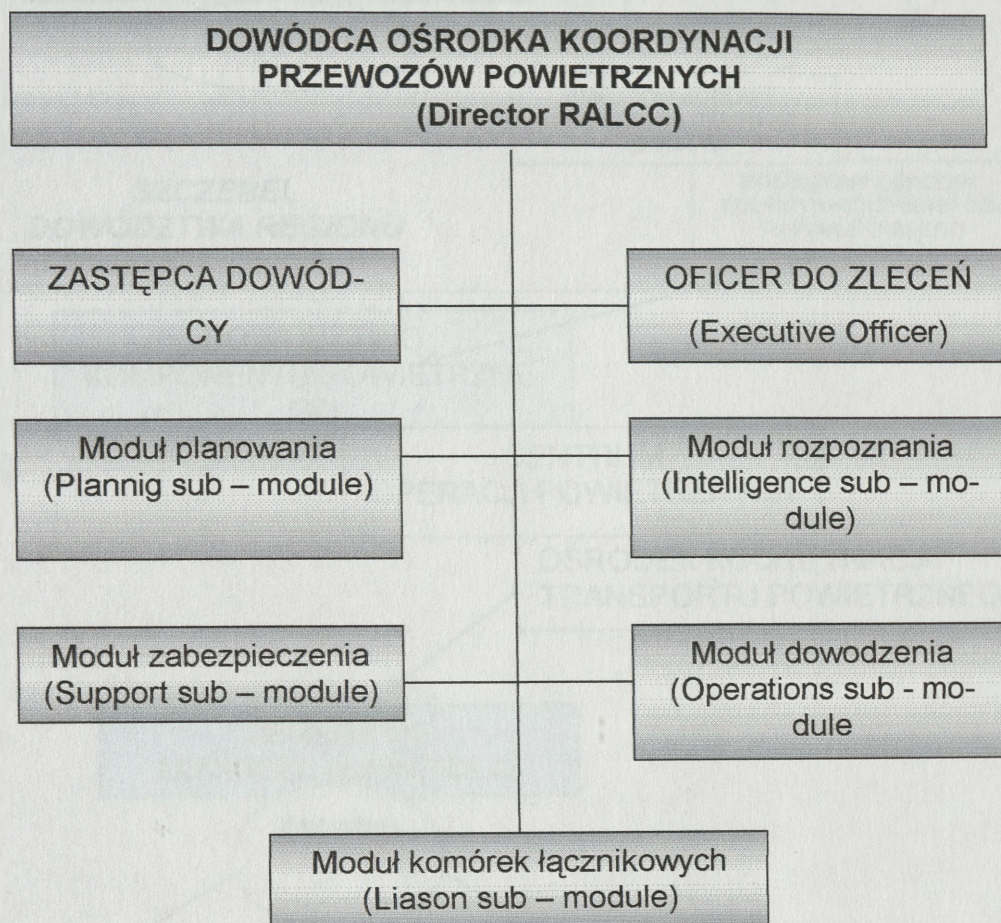
Do transportu powietrznego mogą być wykorzystywane różnorodne statki powietrzne, od lekkich śmigłowców transportowych do ciężkich samolotów transportowych. Zarówno jeden, jak i drugi środek transportu powietrznego odgrywa bardzo ważną rolę w działaniach innych niż wojna. Śmigłowce pomimo tego, że przenoszą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

Znaczenie transportu powietrznego w przyszłych działaniach sił Sojuszu jest bardzo istotne. Przyjęta nowa strategia NATO wyraźnie wskazuje na możliwość zwiększenia zakresu i skali operacji wojskowych prowadzonych poza terytorium

Sojuszu, w tym głównie operacji o charakterze wsparcia pokoju. Oznacza to, że transport powietrzny będzie odgrywał jeszcze większą rolę niż dotychczas.

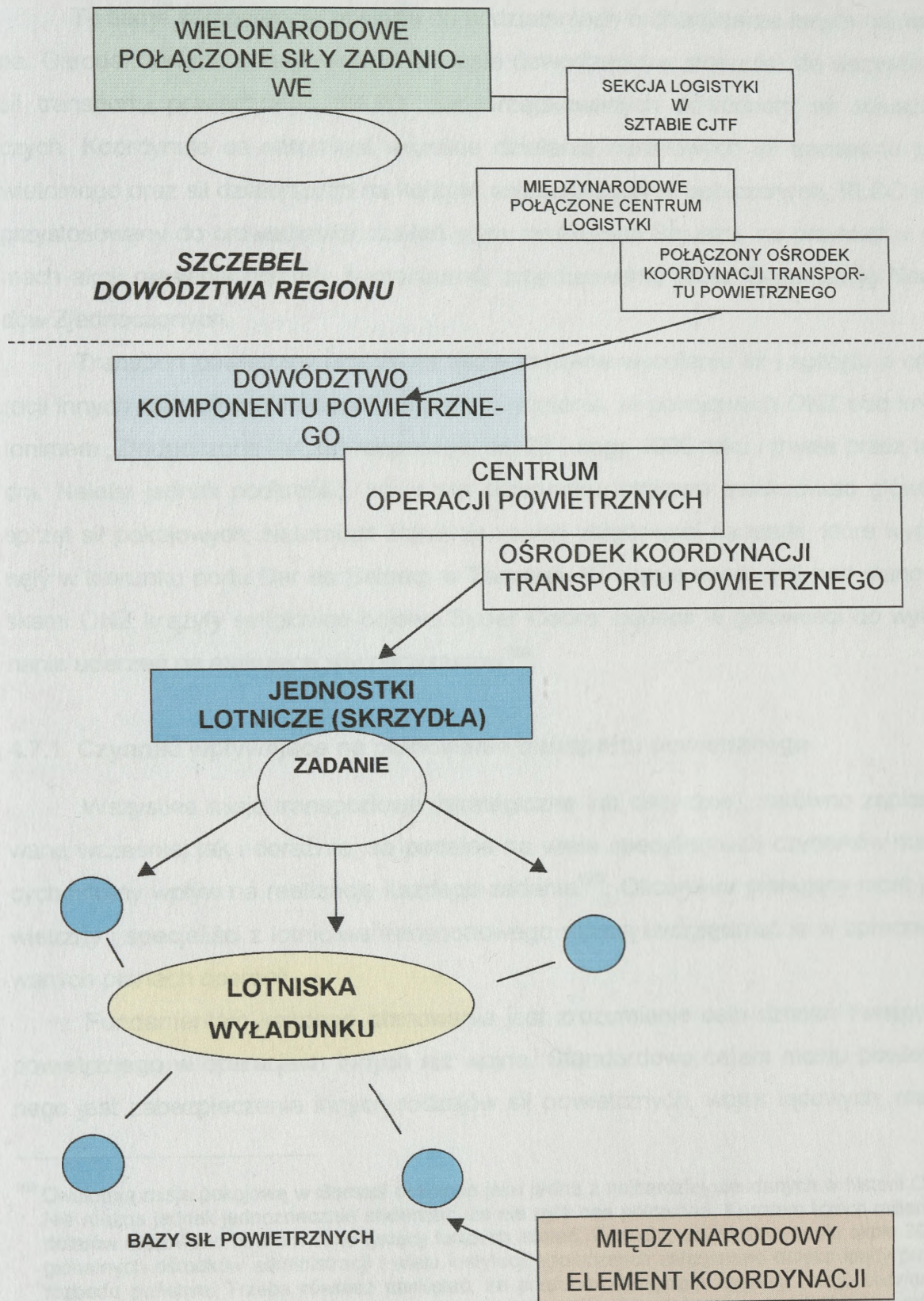
Regionalny Ośrodek Koordynacji Przewozów Powietrznych znajdujący się w strukturze komponentu powietrznego sojuszniczych sił (JFACC) przeznaczony jest do planowania, koordynowania i przeprowadzenia misji transportowych w określonym obszarze prowadzenia operacji.

niętych do ośrodków pomocy medycznej w strefie komunikacyjnej, odpowiada dowódca kompo-



Rys.21. Ogólna struktura organizacyjna Ośrodka Koordynacji Przewozów Powietrznych¹⁶⁸.

¹⁶⁸ nentu powietrznego.
Aircent Air Interoperability Handbook. September 1997.



Rys. 22. Struktura transportu powietrznego
 Źródło: JFACC HQ Operating Guide, 3 rd Draft July 1999.

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

Transport powietrzny umożliwia także sprawne wycofanie sił i sprzętu z operacji innych niż wojna. W Somalii operacja wycofania sił pokojowych ONZ pod kryptonimem „Zjednoczona tarcza” rozpoczęła się 28 lutego 1995 roku i trwała przez trzy dni. Należy jednak podkreślić, że w tym przypadku lotnictwo ewakuowało głównie sprzęt sił pokojowych. Natomiast żołnierze zostali załadowani na statki, które wypłynęły w kierunku portu Dar es Salaam w Tanzanii. W czasie ewakuacji nad stanowiskami ONZ krążyły śmigłowce bojowe Super Cobra, będące w gotowości do wykonania uderzeń na atakujące siły partyzantów¹⁶⁹.

4.7.1. Czynniki wpływające na planowanie transportu powietrznego

Wszystkie misje transportowe (strategiczne lub taktyczne), zarówno zaplanowane wcześniej jak i doraźnie, są podatne na wiele specyficznych czynników mających istotny wpływ na realizację każdego zadania¹⁷⁰. Oficerowie planujący most powietrzny i specjaliści z lotnictwa transportowego muszą uwzględniać je w opracowywanych planach operacji.

Fundamentem każdego planowania jest zrozumienie celu działań transportu powietrznego w operacjach innych niż wojna. Standardowo celem mostu powietrznego jest zabezpieczenie innych rodzajów sił powietrznych, wojsk lądowych, mary-

¹⁶⁹ Dwuletnią misję pokojową w Somalii oceniono jako jedną z najbardziej nieudanych w historii ONZ. Nie można jednak jednoznacznie stwierdzić, że nie była ona potrzebna. Kosztem trzech miliardów dolarów uratowano bowiem setki tysięcy ludzkich istnień. Ponadto, dzięki utworzeniu około 30 regionalnych ośrodków administracji i wielu instytucji społecznych zatrzymano daleko idący proces rozpadu państwa. Trzeba również pamiętać, że przed rozpoczęciem operacji (misji) codziennie umierało w Somalii z powodu chorób, głodu i działań wojennych pięć tysięcy ludzi. Dzięki ochronie sił pokojowych konwoje ONZ z pomocą humanitarną mogły przez dwa lata względnie bezpiecznie docierać do głodującej ludności. Nie udało się zrealizować jednak głównych celów operacji: zakończenia krwawej wojny domowej, rozbrojenia walczących stron i położenia kresu anarchii w Somalii.

¹⁷⁰ Powinny one uwzględniać szczegółowe parametry warunkujące powodzenie tej operacji.

narki wojennej lub niesienie pomocy humanitarnej. Nawet, jeśli nie zawsze możliwe jest spełnienie wszystkich wymagań użytkownika, planujący muszą być całkowicie przekonani, co do słuszności przyjętych przez nich rozwiązań. W związku z tym, konieczne jest posiadanie pełnej bazy danych dotyczących: lotnisk załadowania i wylądowania oraz ilości i rodzaju ładunku do przewiezienia. Ponadto, należy postrzegać specyficzne cele całej operacji w kontekście polityczno – militarnym. Nade wszystko, od samego początku proces planowania musi być dokładnie skoordynowany ze wszystkimi zainteresowanymi instytucjami. W przeciwnym razie, planujący operacje transportowe mogą błędnie zrozumieć cele dysponentów. Z kolei dysponenti mogą błędnie ocenić czynniki i ograniczenia, które muszą być przedmiotem analizy w tworzeniu obustronnego akceptowalnego i możliwego do wykonania planu. Większość znaczących czynników i ograniczeń przedstawiliśmy poniżej.

4.7.2. Aspekt polityczno – militarny

W określonych okolicznościach most powietrzny może być wykorzystany zarówno do osiągnięcia celów politycznych, jak i militarnych. W konsekwencji, działania lotnictwa transportowego muszą uwzględniać sytuację polityczno – militarną, szczególnie jeśli są prowadzone poza granicami państwa wykonującego misje transportu powietrznego, lub grupy państw - w przypadku użycia w sytuacjach kryzysowych¹⁷¹. Niektóre z nich, tak jak choćby siedmioletni konflikt między Iranem i Irakiem, groziły poważnymi konsekwencjami zarówno dla krajów sąsiednich, jak i międzynarodowej społeczności. W takim przypadku zarówno ćwiczenia, jak i operacje prowadzone w sąsiedztwie takich rejonów (regionów) mogły być interpretowane jako prowokacja przez jedną lub dwie zaangażowane strony. Z tych powodów transport powietrzny w takich regionach jest wysoce ryzykownym przedsięwzięciem dla sił powietrznych.

¹⁷¹ Nawet w warunkach odprężenia, planiści muszą rozważyć ich szerszy kontekst. Pomimo, że od czasu zakończenia II wojny światowej 1945 roku w Europie teoretycznie panował pokój, to w innych regionach świata było wiele konfliktów i wojen o charakterze lokalnym. (...) w zależności od sposobu liczenia odnotowano około 150 – 160 wojen i konfliktów wewnętrznych na świecie od chwili zawarcia pokoju w 1945 roku. Zdaniem A. i H. Tofflerów nazywanie okresu od 1945 roku do współczesności „*erą powojenną jest szczydem z historii*”.

4.7.3. Rodzaje misji

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

- Co jest celem ćwiczenia lub operacji?
- Kiedy rozpocznie się operacja?
- Jaki jest przewidywany czas jej trwania?
- W czym wyraża się istota i rozmach mostu powietrznego?
- Czy wykonanie zadań przez lotnictwo transportowe wymaga użycia jednostek myśliwskich, a jeśli tak to, czy potrzebują one wsparcia samolotów tankowania w powietrzu?
- Jak wymagania mostu powietrznego wiążą się z wymaganiami ruchu kołowego?
- Jakie relacje zachodzą pomiędzy planem połączonego transportu powietrzno – lądowego z planem całej operacji?
- Jakie lotnisko można wykorzystać do załadunku i wyładunku przewożonych ludzi, sprzętu bądź pomocy humanitarnej (żywność, lekarstwa)?
- Czy lotniska wyładunku lub strefy zrzutu są bezpieczne?
- Czy most powietrzny jest organizowany oficjalnie czy skrycie?
- Czy zaangażowane siły wymagają dalszego wspomagania z powietrza, a jeśli tak to na jaką odległość?

Przeprowadzone przez nas badania wykazały, że uzyskanie precyzyjnej odpowiedzi na te pytania ma podstawowe znaczenie w zakresie oceny, czy analizowana misja mostu lotniczego jest w ogóle możliwa do wykonania. Należy dokładnie ocenić zasoby potrzebne do pomyślnego wykonania zadań oraz pozyskać niezbędne informacje do szczegółowego planowania. Czynnikiem najbardziej determinującym te przedsięwzięcia jest czas. Na przykład, jeżeli operacja jest organizowana w deficycie czasowym, to siły wyznaczone do wykonania mostu powietrznego mogą być odwołane z innych operacji i przygotowane do natychmiastowego wykonania nowego zadania.

4.7.4. Planowanie misji transportowych

Wiele czynników decyduje o końcowym wyborze wariantu i kształcie planu mostu powietrznego. Jednym z najważniejszych jest decyzja o wyborze trasy przelotu. Dążeniem jest wybranie takiej trasy, która pozwoli na zakończenie lotu w jak najkrótszym czasie, co pozwoli osiągnąć cele misji w jak najkrótszym czasie, zmniejszając liczbę lotów, a tym samym zużywając mniejszą ilość paliwa, co w konsekwencji prowadzi do obniżenia kosztów całej operacji.

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

Wojskowe samoloty transportowe posiadają zazwyczaj przyznane prawa do działania w obcej przestrzeni powietrznej bez specyficznego (dodatkowego) **pozwolenia na przelot** od kraju zainteresowanych. Jeżeli nie otrzymano wymaganej zgody¹⁷², planujący transport powietrzny musi uwzględnić to, wytyczając trasę okrężną, przez co zwiększa się czas i koszty misji. Ponadto brak takich zezwoleń może pociągnąć za sobą konieczność użycia samolotów tankowania w powietrzu lub lotnisk do między lądowań. W ostatnich latach wiele razy przedstawiciele sił powietrznych musieli uporać się z tymi problemami. Na przykład, Rosja zmuszona była do wojskowego transportu powietrznego na Kubę dookoła Norweskiego Przylądka Północnego. Również Stanom Zjednoczonym czasami odmawiano zgody na przelot do Izraela przez kraje posiadające interesy w krajach arabskich.

Podczas sytuacji kryzysowych, ruchem lotniczym kierował będzie przedstawiciel sił powietrznych, co wynika z potrzeby koordynacji działań w przestrzeni powietrznej, której użytkownikami są między innymi: systemy obrony powietrznej oraz inne rodzaje lotnictwa, włączając w to lotnictwo transportowe. Loty wojskowe w sytuacjach kryzysowych powinny uzyskać priorytet. Wówczas do transportu wykorzystuje się specjalne korytarze, szczególnie w sytuacjach bardzo dużego natężenia ruchu lotniczego. W czasie pokoju loty transportu lotniczego są realizowane wzdłuż cywilnych dróg lotniczych, z zachowaniem procedur obowiązujących w międzynarodowym ruchu lotniczym. Takie rozwiązanie niesie wiele korzyści, ale także stwarza szereg problemów dla planujących transport lotniczy. Niewątpliwie istnieją ograniczenia w

¹⁷² Zwykle zapytanie o pozwolenie do korzystania z przestrzeni powietrznej obcych państw kierowane jest do odpowiednich czynników dyplomatycznych.

zakresie liczby samolotów kierowanych przez poszczególne komórki kontroli ruchu lotniczego¹⁷³. Nie mniej przelot samolotów wojskowych w operacjach pokojowych nie powinien opierać się wyłącznie na cywilnej strukturze kierowania ruchem lotniczym. W szczególnych przypadkach, gdy most powietrzny organizowany jest na wyjątkowo duże odległości, używa się samolotów tankowania powietrznego. Dostępność wówczas baz lotniczych i tankowców jest ważnym czynnikiem wpływającym na wybór trasy.

4.7.5. Lotniska

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

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

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

Jako zasadę przyjmuje się, że samolot nie powinien być dotankowywany na wysuniętym lotnisku, podczas intensywnej operacji transportu powietrznego. Nie powinno zmieniać się wówczas również załogi. Czas powrotu samolotu transportowego powinien być jak najkrótszy. Jest to szczególnie ważne, gdy lotnisko wylądunku jest zagrożone lub istnieje możliwość jego zaatakowania, jak miało to miejsce w Wietnamie, podczas okrążenia amerykańskiego garnizonu w Khe Sanh¹⁷⁴. W tak krytycznych sytuacjach, czas przebywania załóg i samolotów na ziemi (lotnisku) należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Te same zasady obowiązują również w sytuacji, gdy lotnisko wylądowania nie jest bezpośrednio zagrożone. Sposób przyjęcia samolotów musi umożliwić szybkie i sprawne wylądowanie wpływających ładunków.

¹⁷³ W cywilnym ruchu lotniczym w Europie Zachodniej, który zwiększa się o 12 – 15 % rocznie, limit ten został już osiągnięty w niektórych państwach, prowadząc do ograniczenia ruchu samolotów wojskowych.

Dodatkowe zadania związane z organizacją tankowania i wymianą załóg mogą utrudnić wykonanie zadania głównego. Zawsze powinno dążyć się do zapewnienia tankowania na trasie lotu. Jeżeli samoloty transportowe nie będą mogły być wspierane przez powietrzne cysterny, wówczas istnieje możliwość wykorzystania lotnisk do międzylądowań. Korzystna sytuacja wystąpi wówczas, gdy w bezpośredniej bliskości wyznaczonej trasy przelotu znajdują się lotniska, które można wykorzystać do międzylądowań. Ale wówczas czas trwania lotu samolotów transportowych wydłuża się poprzez konieczność lądowania na nim.

KONKLUZJE

Transport powietrzny jest tym rodzajem działań sił powietrznych, który znajduje zastosowanie we wszystkich kategoriach operacji innych niż wojna. Największą rolę odgrywa w misjach humanitarnych, w których bardzo często jest jedynym sposobem dostarczenia żywności i lekarstw do obszaru konfliktu lub klęski żywiołowej.

Wyniki badań wskazują, że transport powietrzny w NATO jest postrzegany jako ważny środek budowy zaufania pomiędzy Wielonarodowymi Połączonymi Siłami Zadaniowymi, a siłami zbrojnymi i organizacjami rządowymi zwaśnionych stron.

Realizacja misji transportowych wymaga bardzo szczegółowego planowania operacji oraz właściwego wyszkolenia załóg. Wynika to głównie z konieczności realizacji zadań transportowych najczęściej w środowisku nieprzyjaznym siłom sojuszniczym.

Zakładamy, że w przyszłych działaniach innych niż wojna zakres zadań realizowanych zarówno przez strategiczne, jak i taktyczne lotnictwo transportowe będzie znacznie większy niż w dotychczasowych konfliktach i wojnach lokalnych.

4.8. Wnioski z użycia sił powietrznych w konflikcie o Kosowo

Wśród sojuszników (grupy państw) realizujących misje pokojowe powinna być jedynomyślność, co do celów misji, ograniczeń oraz użytych sił. Bardzo często już na etapie planowania misji mogą pojawić się niezgodności wśród sojuszników. Tak było między innymi, w czasie planowania operacji „Pustynna Burza”, w której wystąpiły różnice poglądów na rodzaj i zakres użycia sił powietrznych. Niektórzy planiści opowiadali się za taktycznym użyciem sił powietrznych – w bezpośrednim wsparciu lą-

¹⁷⁴ Przez wiele tygodni, misje zrzutu ładunku i wylądowania na lotnisku wykonywane przez załogi

dowych sił koalicji w sektorze Kuwejtu. Znaczna część z nich zamierzała użyć lotnictwa do zaatakowania „strategicznej infrastruktury”, głównie w Bagdadzie oraz w innych częściach Iraku. Końcowy kompromis, jak wiadomo okazał się całkowitym sukcesem. Jednak mimo tego, trzon armii irackiej - Gwardia Narodowa poniosła nie-wielkie straty¹⁷⁵, mimo, że samoloty B – 52 dokonywały jej dywanowych bombardowań, a samoloty taktyczne F – 117 uderzały na cele w Bagdadzie.

Później na Bałkanach, opór Serbów Bośniackich przed rozmowami dyploma-tycznymi złamany został przez bombardowania samolotami F – 16, Harrier i Jaguar - dróg zaopatrzenia i magazynów wojskowych, w ciągu mniej niż dwóch tygodni (ope-racja „Rozważne Działanie” we wrześniu 1995 roku). Te taktyczne cele (jakby mogło się wydawać) miały wówczas olbrzymie znaczenie strategiczne, ponieważ Serbowie na nich właśnie opierali osiągnięcie swych założeń politycznych. Bezpośrednie działa-nie sił powietrznych NATO przeciwko Serbom Bośniackim udowodniło, że możliwości sił powietrznych wybiegają daleko poza możliwości sił lądowych, podobnie jak wcze-sniejsze użycie lotnictwa do niszczenia celów strategicznych w Bagdadzie¹⁷⁶.

W pierwszych dniach operacji powietrznej NATO, skierowanej przeciwko Fe-deracyjnej Republice Jugosławii, rozpoczętej 24 marca 1999 roku - siły powietrzne NATO atakowały wyłącznie obiekty ściśle wojskowe, pozostawiając potencjał cywilny Serbii i Czarnogóry prawie w stanie nienaruszonym. Później rozszerzono listę celów o polityczne, symboliczne i ekonomiczne, a w końcowej fazie tej operacji niszczo-no całą infrastrukturę jugosłowiańskiej gospodarki oraz oddziaływano na morale społeczeństwa.

Dokonywana podczas operacji zmiana strategii przybrała charakter jakościowy i radykalny. Odchodząc od koncepcji i ideałów Sun Tzu¹⁷⁷, NATO zbliżało się bar-dziej ku ideom dwudziestowiecznego klasyka i pioniera lotnictwa bojowego - Giulio Douhetowi, który stworzył najczystsza wizję panowania w powietrzu, a właściwie pa-

USAF były jedynym połączeniem między Kha Sanh i światem.

¹⁷⁵ Znaczenie Gwardii Narodowej wynikało z faktu, że stanowiła jednocześnie strategiczną rezerwę linii obronnej Iraku i była wojskowym fundamentem politycznej pozycji Saddama Huseina.

¹⁷⁶ R.A. Mason.: *Przyszłość sił powietrznych. Koncepcje zadań operacyjnych*. Przegląd Wojsk Lotni-czych i Obrony Powietrznej. Poznań styczeń 1999, s. 20.

¹⁷⁷ *Najlepsza strategia wojenna to zdobyć wrogie państwo w stanie nienaruszonym. Zniszczyć je to strategia gorszego rodzaju. (...) Bowiem odnieść sto zwycięstw w stu bitwach nie jest najwyższą sztuką. Najwyższą sztuką jest podporządkowanie sobie przeciwnika bez walki. Zatem najlepszy sposób wojowania to zaatakować strategię wroga. Najlepszy z pozostałych – rozerwać jego soju-sze. Gorszy – zaatakować jego wojska. Atak na umocnione miasta to sposób najgorszy, do które-go uciec się można tylko z braku innego wyjścia — Sun Zi, *Sztuka wojny (V wiek p.ne.)**

nowania z powietrza nad światem¹⁷⁸. Jej istota zawiera się w określeniu „bombardowanie strategiczne”, co oznacza strategicznie rozstrzygający cios zadany wprost w centrum organizmu państwa przeciwnika, z przeskoczeniem frontów i ominięciem całej mozolnej i brudnej taktyki wojny. To zaś stwarza rządowi i dowództwu oraz opinii publicznej, odnawiającą się wciąż pokusę tzw. „czystej wojny”¹⁷⁹.

Stany Zjednoczone, dysponujące ogromnym potencjałem gospodarczym, wraz z ich położeniem geograficznym, niejako przeznaczone do roli światowego lidera lotnictwa, wielokrotnie przyjmowały i odrzucały koncepcję „bombardowania strategicznego”, a także wprowadzały do niej zasadnicze modyfikacje. Amerykański generał William Mitchell, którego uważa się za współczesnego odpowiednika Douheta, wygenerował różne jej odmiany, w tym koncepcję bombardowań precyzyjnych¹⁸⁰, służących niszczeniu konkretnych składników potencjału wojskowo – przemysłowego, a nie terroryzowaniu ludności nieprzyjacielskiego państwa jako takiej. Według tych poglądów, złamana ma być nie psychologiczna wola, lecz przede wszystkim materialna zdolność prowadzenia walki. Ten właśnie wątek podjął i sformułował na krótko przed wojną w Zatoce Perskiej, dostosowując w szczegółach do czasów „wysokich technologii” i „broni inteligentnych” John Warden. Jeden z rozdziałów swojej pracy zatytułował hasłem bezpośrednio nawiązującym do Douheta: „wojnę można wygrać z powietrza”¹⁸¹.

Przeprowadzone przez nas badania dowiodły, że te dwie różne doktryny ścierały się ze sobą wewnątrz struktury dowodzenia Sojuszu od samego początku operacji „Sojusznicza siła”. Generał Wesley Clark dowódca Połączonych Sił Zbrojnych Sojuszu w Europie, chciał skoncentrować wysiłek działań ofensywnych lotnictwa na serbskich oddziałach wojsk lądowych, prowadzących i nasilających czystki etniczne

¹⁷⁸ (...) w tego rodzaju wojnie rozstrzygnięcie musi polegać na zmiążdżeniu moralnego i materialnego potencjału [wrogiemu] narodu przez przygwożdżenie go przerażającym kataklizmem prześladowającym zewsząd i bez wytchnienia, aż po ostateczny upadek wszelkiej społecznej organizacji. Stanie się aktem litości, że rozstrzygnięcie nastąpi szybko (...) bo decydujące ciosy spadną na ludność cywilną – w państwie podczas wojny element najmniej odporny na atak. Zupełny upadek struktury społecznej jest nieunikniony w kraju poddanym (...) bezlitosnemu bombardowaniu z powietrza. (...) aby położyć kres trwodze i cierpieniu, sam lud pchany instynktem samozachowawczym powstanie żądając końca wojny – a wszystko to w ogóle zanim wojska lądowe i marynarka wojenna zdolają się zmobilizować! – **Giulio Douhet, Panowanie w powietrzu (1921)**.

¹⁷⁹ Rocznik strategiczny 1999/2000. Fundacja studiów międzynarodowych, Wydawnictwo naukowe Scholar. Warszawa 2000, s. 322.

¹⁸⁰ Obecnie określa się je mianem „bombardowań chirurgicznych”. Termin ten jest szczególnie popularny w mediach.

¹⁸¹ John Warden – oficer sztabowy amerykańskiego lotnictwa jest autorem klasycznej już pracy zatytułowanej „Kampania powietrzna: planowanie walki”.

w Kosowie. Tymczasem dowódca Połączonych Sił Powietrznych Europy Południowej – generał M.C. Short wierzył, że aby uniemożliwić funkcjonowanie kluczowej części jugosłowiańskiego aparatu władzy, należy działaniami powietrznymi zniszczyć elektrownie, gmachy kluczowych ministerstw i główne węzły infrastruktury Belgradu, tak szybko i dokładnie, jak tylko to możliwe¹⁸². Generał Clark zajmował wyższą pozycję w strukturze dowodzenia sił NATO, ale dla sukcesu jego strategii powietrznej niezbędna byłaby groźba – wiarygodna groźba inwazji lądowej, do jakiej wsparcie lotnicze stałoby się wstępem i uzupełnieniem. Samoloty ani środki bezpilotowe, w tym rakiety skrzydlate będące na wyposażeniu sił powietrznych, nie były w stanie samodzielnie wyeliminować mobilnych i znakomicie maskujących się serbskich sił wojskowych i policyjnych. Według dokumentów źródłowych, Sojusz zniszczył na całym terytorium Kosowa i Federacyjnej Republiki Jugosławii zaledwie około 90 czołgów i 150 transporterów opancerzonych. Natomiast raporty niezależnych obserwatorów i ekspertów zachodnich obniżają te liczby do jedynie kilkunastu sztuk¹⁸³. Tak więc, kiedy rządy państw członkowskich NATO wykluczyły możliwość prowadzenia działań lądowych, tylko opcja użycia sił powietrznych zaproponowana przez generała Shorta była jedyną rozsądną.

Podjęta w rezultacie odmiana „bombardowania strategicznego” naruszała etyczne i prawno-międzynarodowe zasady prowadzenia działań wojennych, a szczególnie zasady humanitaryzmu i proporcjonalności. Bezpośrednio spowodowało ono śmierć setek ludzi (cywilów) i zniszczenia infrastruktury cywilnej, do których zaliczono mosty na Dunaju, pociągając za sobą długotrwałe zablokowanie największej międzynarodowej arterii wodnej w Europie. Gdy w związku z bombardowaniami elektrowni rzecznik prasowy NATO mówił „teraz my trzymamy palec na wyłączniku prądu”, słowa te były adresowane wprost do mieszkańców Belgradu i miały podważyć autorytet reżimu Milosevicia. Trzeba jednak pamiętać, że takie „wyłączanie prądu” powodowało paraliż wielkiego miasta i pośrednie zagrożenie życia i zdrowia tysięcy ludzi.

Zbombardowanie przez NATO ambasady chińskiej w Belgradzie umocniło sojusze polityczne Jugosławii, zamiast za radą Sun Tzu je „rozerwać”¹⁸⁴. O ile trafie-

¹⁸² Rocznik strategiczny 1999/2000. Fundacja studiów międzynarodowych. Wydawnictwo naukowe Scholar. Warszawa 2000, s. 323.

¹⁸³ Na podstawie czasopisma „Parameters”, które jest oficjalnym czasopismem amerykańskich wojsk lądowych, publikowane przez U.S. Army College w Carlisle, Pensylwania. Chodzi tu również o sojusz z Chinami, stałym członkiem Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych.

nie ambasady było błędem, to świadczyło o determinacji NATO, akceptującego nieodłączne ryzyko groźnych pomyłek w poszukiwaniu celów dla bomb i rakiet w miejscach tak szczególnych, jak dzielnice dyplomatyczne¹⁸⁵.

Przejęcie w strategii powietrznej Stanów Zjednoczonych i ich sojuszników z pozycji „bombardowania precyzyjnego” ku „strategicznemu” zgodnie z teorią Douheta nastąpiło nie po raz pierwszy. Pod koniec operacji „Sojusznicza siła”, gdy zabrakło innych środków, amerykańskie bombowce strategiczne B – 52 wykonywały grupowe naloty z użyciem bomb niekierowanych, jak poprzednio w Wietnamie i Zatoce Perkiej. Wojna o Kosowo nie została „wygrana z powietrza”. Bowiem paradoks wizji Douheta polega na tym, że czyste „bombardowanie strategiczne” nie może spełnić swej obietnicy sukcesu środkami konwencjonalnymi. W tej sytuacji próba konwencjonalnego „bombardowania strategicznego” podejmowana przez NATO jest zarazem bezskuteczna i niebezpieczna. Niebezpieczeństwo to związane jest z naśladownictwem ze strony innych państw. Mamy tu na myśli przypadek Izraela, który dokonał bombardowania cywilnych elektrowni w Libanie oraz Rosji, która niszczyła w Czeczenii wszystkie możliwe cele wojskowe i cywilne przed inwazją wojsk lądowych. Zarówno Izrael, jak i Rosja głośno powoływały się na operację „sojusznicza siła” jako precedensową i modelową. Rozpowszechnienie i legitymizacja takiej strategii zwiększać będzie prawdopodobieństwo sięgnięcia przez państwo rozczarowane do jej postaci konwencjonalnej do broni masowego rażenia.

Pomimo tych w większości krytycznych uwag, zdaniem ekspertów, operacja sił powietrznych „Sojusznicza siła” oznaczała otwarcie nowego rozdziału w historii Sojuszu. Jej znaczenie analizowane jest na wielu poziomach¹⁸⁶. Pierwszy odnosi się do przedmiotowych i geograficznych odpowiedzialności Sojuszu oraz prawnych podstaw operacji nie wynikających z artykułu V Traktatu Waszyngtońskiego. Przesądziło to w znacznym stopniu o charakterze zapisów odnowionej strategii NATO, poszukującej sposobności do legitymizacji dla działań antykrzysowych Sojuszu, umożliwiających elastyczne działanie w przypadku rażącego naruszenia porządku międzynarodowego. Znaczenie decyzji o podjęciu uderzeń powietrznych przeciwko Jugosławii bez

¹⁸⁵ Mniejsze zniszczenia odnotowały również ambasady innych państw.

¹⁸⁶ Rozpoczęcie przez siły powietrzne NATO operacji przeciwko Jugosławii spowodowało załamanie współpracy NATO – Rosja. Akcji NATO towarzyszyły oskarżenia ze strony Rosji o łamanie przez NATO norm prawa międzynarodowego oraz Aktu Stanowiącego. W wyniku tego dyplomaci rosyjscy opuścili Kwaterę Główną NATO, a jej przedstawiciele wojskowi - sojusznicze dowództwo europejskie. Z kolei przedstawiciele NATO zostali zmuszeni do wyjazdu z Moskwy.

mandatu Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych, jako wzoru dla podobnych działań w przyszłości jest jednak dość powszechnie odrzucane. Nie ulega wszelako wątpliwości, że precedens stworzony decyzjami NATO, jakkolwiek pozbawiony automatycznej aplikacji i uwikłany w złożony proces budowy wewnątrz sojuszniczego porozumienia, będzie miał wpływ na podejmowane działania w obliczu kolejnych kryzysów¹⁸⁷. Największa w historii Sojuszu operacja wojskowa stanowiła test dla zdolności Organizacji w tej dziedzinie oraz złożonych relacji między przesłankami politycznymi podejmowanych decyzji, a ich operacyjnymi implikacjami. Dowiodła ona technologicznej i militarnej niedoskonałości sojuszników europejskich oraz znacznej wręcz miażdżącej przewagi Stanów Zjednoczonych w tych dziedzinach. Po trzecie operacja ta wystawiła na poważną próbę wewnętrzną spójność Sojuszu. Źródłem dodatkowej presji były także wewnętrzne rozbieżności stanowisk państw członkowskich oraz zróżnicowane reakcje międzynarodowej opinii publicznej. Po czwarte, reakcja NATO ukazuje charakterystyczne cechy przyszłych konfliktów. Akcje zbrojne w wypadku ewentualnych konfrontacji będą zmuszały do odejścia od klasycznych reguł działań wojennych na rzecz reagowania kryzysowego, opartego na zawężeniu celów militarnych, ograniczania swobody działania dowódców decyzjami politycznymi i bezstronnej realizacji przez wielonarodowe siły zadań określonych przez grupę państw, występującej w imieniu szerszej wspólnoty¹⁸⁸.

Zakończenie kampanii powietrznej¹⁸⁹ otworzyło drogę do zaangażowania NATO w odbudowę pokoju w prowincji, bowiem dwa dni później jednostki sił pokojowych KFOR wkroczyły do Kosowa, zapewniając bezpieczeństwo powrotu uchodźców oraz odtworzenia porządku publicznego.

Bardziej szczegółowe wnioski dotyczą samego sposobu prowadzenia kampanii powietrznej w ramach działań innych niż wojna. Przytoczone przez nas przykłady odnoszą się głównie do wojny w Zatoce Perskiej, działań w byłej Jugosławii oraz operacji powietrznej prowadzonej przeciwko Federacyjnej Republice Jugosławii. Jak określiliśmy w pierwszym etapie badań każda z tych operacji, przez ekspertów zarówno wojskowych jak i politycznych określona została mianem wymuszania pokoju. Należy jednak podkreślić, że tylko dwie ostatnie oficjalnie prowadzone były przez

¹⁸⁷ Rocznik strategiczny 1999/2000. Fundacja studiów międzynarodowych. Wydawnictwo naukowe Scholar. Warszawa 2000, s. 116.

¹⁸⁸ Tamże, s. 117.

¹⁸⁹ Miało to miejsce w dniu 10 czerwca 1999 roku.

NATO. Natomiast kryzys w Zatoce Perskiej, to operacja wymuszania pokoju pod sztandarem Organizacji Narodów Zjednoczonych przez koalicję państw, pod przywództwem Stanów Zjednoczonych.

Należy zgodzić się z opinią, że lotnictwo we współczesnych wojnach i konfliktach jest podstawowym środkiem odstraszania i zwyciężania – jeżeli cele tych wojen nie są związane z opanowaniem terytorium¹⁹⁰. Nie można natomiast zgodzić się z tezą, że interwencja wojsk lądowych nie była potrzebna.

Współczesny poziom technicznego przygotowania sił powietrznych stwarza warunki do znacznego ograniczenia lub nawet uniknięcia strat własnych w działaniach innych niż wojna. Jednak konflikt o Kosowo pokazał, że nawet miażdżąca przewaga technologiczna nie zapewnia pełnej swobody działania sił powietrznych. Warunki atmosferyczne były tym czynnikiem, który bardzo często utrudniał lub wręcz uniemożliwiał wykonanie zadań. Piloci większości państw w pogarszających się warunkach, mimo zapału zmuszeni byli pozostać w bazach¹⁹¹. Jedynie dwóch sojuszników posiadało najnowocześniejsze środki rażenia, naprowadzane na cele kilkoma różnymi systemami kierowania. Jak wynika z analizy dokumentów, było wiele przypadków zamierzonego zrzutu uzbrojenia do Adriatyku, przed lądowaniem.

Po raz kolejny okazało się, że dążenie do osiągnięcia celu przy minimalnych stratach nie zawsze jest możliwe do zrealizowania. Nie osiągnięcie pierwszego celu operacji, jakim było pokonanie (obezwładnienie) obrony powietrznej Federacyjnej Republiki Jugosławii spowodowało konieczność wykonywania lotów bojowych na wysokościach powyżej 5000 metrów. W związku z tym bardzo często występowały kłopoty z dokładnym rozpoznaniem obiektów uderzeń, co z kolei wpływało na niepotrzebne straty wśród ludności cywilnej.

¹⁹⁰ J. Gotowała.: *Burza nad Bałkanami. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej*. Poznań, maj 2000, s. 17.

¹⁹¹ Tamże, s. 17.

Zakończenie

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

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

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

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

Niektóre z tych operacji, odbierane były przez społeczeństwo jako normalne działania wojenne. Wynikało to przede wszystkim z zakresu i intensywności działań sił powietrznych, a także innych komponentów sił zbrojnych. Zdajemy sobie sprawę z tego, jak bardzo trudno jest odróżnić moment, w którym siły powietrzne kończą działania wojenne a zaczynają inne niż wojna. W typowych operacjach wymuszania pokoju jest to szczególnie trudne, a czasami wręcz nie możliwe do określenia. Bardzo

często można spotkać się także z opinią, że działania inne niż wojna, to wymysł polityków, a nie wojskowych, dla których zawsze będą to działania bojowe. Bazując jedynie na intuicji można powiedzieć, że to prawda. Opierając się jednak na wynikach badań naukowych, nie możemy zgodzić się z tą opinią. Należy zawsze pamiętać, co jest celem działań i wówczas nie będzie tych wątpliwości.

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

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

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

Słownik pojęć i akronimów

Skrót	Pełna nazwa	Polskie znaczenie
ACOS	Acting Chief Of Staff	Szef sztabu
AFL	Allied Forces List	Lista Sił Sojuszniczych
ALCC	Airlift Co – ordination Centre	Ośrodek (Centrum) Koordynacji Transportu Powietrznego
AECC	Aeromedical Evacuation Co – ordination Cell	Sekcja Koordynacji Powietrznej Ewakuacji Medycznej
AMCC	Allied Movement Co – ordination Centre	Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu (transportu, przemieszczeń)
AOR	Area Of Responsibility	Obszar odpowiedzialności
APOD	Airports of Debarkation	Lotniska rozładunku
APOE	Airports of Embarkation	Lotniska załadunku
CAOC	Combined Air Operation Centre	
C2	Command and Control	Dowodzenie i kontrola
CC	Component Command (er)	Dowódca (dowództwo) komponentu
CJTF	Combined Joint Task Force	Wielonarodowe Połączone Siły Wielozadaniowe
COA	Course of Action	Wariant działania
COFS	Chief of Staff	Szef sztabu
COG	Centre of Gravity	Środek ciężkości
CONOPS	Concept of Operation	Koncepcja prowadzenia działań (operacji)
IMS	International Military Staff	Międzynarodowy Sztab Wojskowy
ITAS	Intra – Theatre Airlift System	System Transportu Powietrznego Teatru
JMCC	Joint Movements Coordination Centre	Połączony Ośrodek Koordynacji Przemieszczeń
JSRC	Joint Sub Regional Command	Połączone dowództwo subregionalne
JTCC	Joint Transportation Co – ordination Centre	Połączone Centrum Koordynacji Transportu
LCC	Land Component Commander	Dowódca komponentu lądowego
MALCE	Multi – national Airlift Co – ordination Element	Międzynarodowy Element Koordynacji Transportu Powietrznego
MC	Military Committee	Komitet Wojskowy
MCC	Meritime Component Commander	Dowódca komponentu morskigo
MJLC	Multi – national Joint Logistics Centre	Międzynarodowe Połączone Centrum Logistyki
NAC	North Atlantic Council	Rada Północnoatlantycka

OPG	Operations Planning Group	Grupa planowania działań
OPLAN	Operation Plan	Plan działań
OPORD	Operational Order	Rozkaz operacyjny
OPP	Operational Planing Process	Proces planowania działań (operacji)
OSCE	Organisation for Security and Co – operation in Europe	Organizacja Bezpieczeństwa i współpracy w Europie
PSYOPS	Psychological Operations	Działania psychologiczne
RALCC	Regional Airlift Coordination Centre	Regionalny Ośrodek Koordynacji Przewozów Powietrznych
RC	Regional Command	Dowództwo regionalne (regionu)
ROE	Rules of Engagement	Zasady użycia siły
RPG	Regional Planning Guide	
SAC	Supreme Allied Commander	Naczelnny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NATO
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe	Naczelnny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie
SCLANT	Supreme Allied Commander Atlantic	Naczelnny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NATO na Atlantyku
SC	Strategic Command	Dowództwo strategiczne
SUPLAN	Supporting Plan	
TAT	Tactical Air Transport	Taktyczny transport powietrzny
UAV	Unmanned aerial vehicle	Bezpilotowy aparat latający
WEU	Western European Union	Unia zachodnioeuropejska
WMD	Weapons of Mass Destruction	Broń masowego rażenia

Bibliografia

1. AJP 3.3
2. AJP 3.4
3. Aircent Air Interoperability Handbook, 1997.
4. Airpower Journal. Maxwell AFB 1999.
5. Błaszczak J., Sybilski K.: Niewidzialne samoloty?. Wydawnictwo Bellona. Warszawa 1994.
6. Kucharski P.: Największe bitwy XX wieku. Somalia 92 – 95. Wydawnictwo Altair. Warszawa 1998.
7. Międzynarodowe prawo humanitarne (pod red. Tadeusza Jasudowicza). Wydawnictwo Dom Organizatora. Toruń 1997.
8. Military Operations Other Than War. Air Force Doctrine Document 2 – 3. October 1996.
9. Misiewicz Cz.: Leksykon problemów międzynarodowych i konfliktów zbrojnych. Wydawnictwo Atla 2. Wrocław 1999.
10. NATO Vademecum. Wydanie Jubileuszowe. Dom wydawniczy Bellona. Warszawa 1999.
11. NATO's Sixteen Nations, Bruksela 1997.
12. Ocena operacyjno – taktyczna wojny w rejonie Zatoki Perskiej. MON. Szefostwo wojskowych służb informacyjnych. Warszawa 1991.
13. Olszewski R.: Lotnictwo w odstraszeniu militarnym. Dom wydawniczy Bellona. Warszawa 1998.
14. T. Prohenko. Zapobieganie konfliktom (tytuł oryginału: Peace, Security and Conflict Prevention. SIPRI UNESCO – Handbook. Wydawnictwo Bellona. Warszawa 2000.
15. Rocznik strategiczny 1999/2000. Fundacja studiów międzynarodowych. Wydawnictwo naukowe Scholar. Warszawa 2000.
16. Royal Air Force and Air Power Doctrine. AP3000 – 2nd Edition. Prepared under the direction of the Chief of the Air Staff. Wielka Brytania 1993.
17. Royal Danish Air Force Air Operations Doctrine. Tactical Air Command Denmark 1998.
18. Rydykowski J.: Słownik Organizacji Narodów Zjednoczonych. Wiedza Powszechna. Warszawa 2000.

19. Spory i konflikty międzynarodowe. Aspekty prawne i polityczne (pod red. W. Molendowskiego). Wydawnictwo Atla 2. Wrocław 1999.
20. Szpyra R.: Brytyjska doktryna powietrzna. AON. Warszawa 2000.
21. Zajas S, Nowak J, Cieślak G, Gruszczyński J.: Wybrane aspekty doktryny sił powietrznych NATO. AON, Warszawa 1997.
22. Zdrodowski B., Marciniak M.: Doktryna powietrzna NATO. AON, Warszawa 1999.
23. Zdrodowski B., Marszałek M.: Użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna. I etap badań. AON, Warszawa 1999.
24. Świat po Kosowie (pod red. Agnieszki Magdziak – Miszewskiej). Centrum Studiów Międzynarodowych. Warszawa 2000.
25. Watson Thomas J Jr.: Institute for International Studies Brown University. Peace Support Operations: A manual.

Załącznik 1 - Plan operacji

Odniesienie archiwalne (nr identyfikacyjny)

Identyfikacja planu. Skrócony kryptonim¹⁹², kryptonim formalny oraz właściwa klasyfikacja NATO.

Odniesienia. Lista właściwych dokumentów wykorzystywanych podczas opracowania planu:

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

Organizacja sił. Lista bezpośrednio podległych oraz wspierających dowództw, zaangażowanych w proces realizacji planu. Siły przewidziane do użycia w operacji zawiera załącznik C¹⁹³.

1. **Sytuacja.** Informacje umożliwiające dowództwom dokonanie oceny ryzyka oraz interpretacji ich zadań we właściwym kontekście.
 - a) ogólna – informacje dotyczące przygotowania planu;
 - b) warunki strategiczne, zakres i cele – w tym punkcie opisane są: przeznaczenie planu, przewidywany rozwój kryzysu (konfliktu) oraz prawdopodobne działania wojskowe. Ponadto, powinien być scharakteryzowany teatr działań, strefy działań bojowych oraz cele strategiczne;
 - c) ocena ryzyka i wrogich sił – obejmuje hipotezę bądź hipotezy odnoszące się do potencjalnego ryzyka (zagrożenia), w stosunku których opracowano plan. Jeśli wygenerowano więcej niż jedną hipotezę, to mogą być one przedstawione według listy – od najgorszego do najlepszego rozwoju sytuacji¹⁹⁴. Szczegółowe oceny dotyczące ryzyka oraz informacje o siłach przeciwnika (stron konfliktu) ujmowane są w załączniku D, dotyczącym rozpoznania;
 - d) najważniejsze centra siły lub ruchu – charakterystyka punktów przeciwko którym powinien być skupiony główny wysiłek.

¹⁹² Jak w AAP – 1.

¹⁹³ Są to oczywiście siły podległe tym dowództwom.

¹⁹⁴ W odniesieniu do misji.

- e) przyjazne siły – charakterystyka jednostek i dowództw, których działania mogą bezpośrednio wpływać na podział zadań przez dowódcę misji. Jeżeli istnieją specjalne porozumienia dotyczące współpracy i (lub) koordynacji, należy je wypełnić w załączniku B (zależności w dowodzeniu);
 - f) jednostki przydzielone i wydzielone;
 - g) założenia:
 - polityczne zawierające nakazy, które mogą być określone przez organizacje inne niż NATO (ONZ, OBWE, UZE) oraz dotyczące państw neutralnych, które mogą być zaangażowane w operacje wraz z jednostkami NATO;
 - wojskowe, dotyczące między innymi, relacji (podległości) w zakresie dowodzenia¹⁹⁵.
2. **Misja** – zwięzły opis zadania dowództwa oraz cel, jaki zamierza osiągnąć.
3. **Wykonanie:**
- a) zamiar dowódcy – powinien zawierać przeznaczenie planu oraz zakładany przez dowódcę stan w momencie zakończenia operacji (End State);
 - b) koncepcja operacji – krótkie podsumowanie operacji, szczegółowo przedstawione w załączniku A. Koncepcja powinna zawierać wybór sposobu działania z uwzględnieniem planowanych faz realizacji operacji;
 - c) podział zadań – dotyczy każdego bezpośrednio podległego i wspierającego dowódcy według ich zakresu kompetencji, zgodnie z prawdopodobnymi zadaniami ujętymi w innych planach.
 - d) koordynacja i zadania ogólne – instrukcje dotyczące więcej niż jednego dowództwa (dowódców). Wyszczególnienie innych planów, które bezpośrednio lub pośrednio dotyczą opracowanego planu.
4. **Wsparcie** – określenie uzgodnień administracyjnych i logistycznych o pierwszoplanowym znaczeniu dla wspierających jednostek. Może obejmować także wskazówki dowódcy misji (operacji) dla dowódców jednostek wspierających. Szczegóły dotyczące zabezpieczenia logistycznego mogą być zawarte w załączniku do planu.
5. **Dowodzenie i łączność** – informacje o rozmieszczeniu dowództw oraz ruchu wojsk, uzgodnienia łącznikowe, instrukcje i zasady określające sposób użycia sprzętu łączności i elektronicznego. Szczegółowe zasady dotyczące łączności i wymiany informacji mogą być określone w załączniku B.

¹⁹⁵ Przekazanie kontroli i dowodzenia na rzecz dowódców NATO.

Załącznik 2 - Zadania grup dowodzenia lotnictwem oraz oficerów naprowadzania

Grupy dowodzenia lotnictwem odpowiedzialne są za:

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

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

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

Do zadań oficera naprowadzania lotnictwa należą:

- udzielanie specjalistycznej pomocy dowódcy lądowemu w sprawach związanych ze wsparciem lotniczym;

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

Załącznik 3 - Charakterystyka precyzyjnych środków rażenia stosowanych w czasie działań innych niż wojna

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

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

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

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

GBU – 12, to ślizgowa bomba kierowana, przeznaczona do niszczenia ważnych obiektów komunikacyjnych w warunkach dobrej widoczności. Nosicielami są:

F – 4; F – 18; F – 16; A – 10; Tornado; Jaguar GR Mk1; Mirage III; Harrier GR Mk3.

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

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

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

W module telewizyjnego systemu naprowadzania zastosowano blok nadawczo – odbiorczy, który przesyła obraz z rejonu w którym znajduje się cel. Jest on widziany przez system naprowadzania bomby na pokładzie samolotu. Umożliwia to przekazywanie komend i korektę toru lotu bomby¹⁹⁶.

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

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

Kierowane laserem bomby GBU – 22, 23, 24 przeznaczone są do niszczenia z małej wysokości celów punktowych w dzień przy dobrej widoczności. Posiadają one półaktywne laserowe układy naprowadzania na wiązkę laserową odbitą od celu. Układ ten charakteryzuje się dużym kątem widzenia, co przy doskonałym mechanizmie wykonawczym zapewnia większe możliwości manewrowe niż bomby GBU – 15. Do oświetlania celu wiązką laserową mogą być użyte wszystkie stosowane w armii Stanów Zjednoczonych podświetlacze, a do przenoszenia bomb praktycznie wszyst-

¹⁹⁶ Np. podczas atakowania niewidocznego lub zasłoniętego celu przez pilota, który obserwuje zobrazowanie rejonu celu na monitorze telewizyjnym lub rastrowym (w przypadku termowizyjnego systemu naprowadzania).

kie samoloty bojowe. GBU – 23, bazująca na Mk – 83 jest modernizacją bomby drugiej generacji GBU – 16. Istnieją jej dwa warianty - bez i z układem napędowym. Obydwa warianty znajdują zastosowanie w Lotnictwie Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. Zasięg bomb GBU – 22, 23, 24 przeznaczonych do zrzucania z małych wysokości, przy odpowiednio dobranym kącie wznoszenia wynosi do 20 kilometrów.

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

AGM – 88 HARM

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

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

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

W pierwszym zakresie (samoobrona) pocisk współpracuje z pokładowym odbiornikiem ostrzegawczym samolotu. Urządzenie to analizuje sygnały elektromagnetyczne docierające do samolotu, na podstawie zapisanych w pamięci danych

identyfikuje je, określając według specjalnych algorytmów, który radar jest w danej chwili najgroźniejszy. W przypadku, gdy samolot jest opromieniowywany przez kilka źródeł¹⁹⁷ do głowicy rakiety przekazywane są dane niezbędne do dostrojenia jej, do parametrów pracy uznanego za najbardziej groźnego radaru przeciwnika. Cała ta operacja trwa kilkanaście milisekund, a sam pocisk może zostać odpalony automatycznie.

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

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

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

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

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

¹⁹⁷ Najczęściej spośród kilku różnych środków radiolokacyjnych jest wybierana stacja naprowadzania rakiet.

Podstawowe dane taktyczno – techniczne przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Dane taktyczno – techniczne przeciwradiolokacyjnego pocisku AGM - 88

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

Załącznik 4 - Charakterystyka systemu Avenger¹⁹⁸

System przeciwlotniczy Avenger produkowany jest przez firmę Boeing¹⁹⁹, która do tej pory dostarczyła ponad 1000 pojazdów amerykańskim Wojskom Lądowym, Korpusowi Piechoty Morskiej oraz Gwardii Narodowej. Avenger był wysłany i skutecznie użyty do obrony i ochrony konwojów podczas działań w Zatoce Perskiej (operacja „Pustynna Burza”), a obecnie jest stosowany przez amerykańskie jednostki wykonujące zadania pokojowe w Bośni i Hercegowinie. System Avenger to:

- osiem lekkich pocisków klasy „ziemia – powietrze” Stinger umieszczonych w dwóch zasobnikach startowych;
- 12, 7 milimetrowy karabin maszynowy;
- zestaw czujników składający się z urządzenia obserwacji w podczerwieni (FLIR – Forward Looking Infrared) oraz niegroźnego dla ludzkich oczu dalmierza laserowego;
- przeziernikowy celownik optyczny klasy head – up;
- napędzane elektrycznie stanowisko kontroli ognia, zainstalowane w stabilizowanej żyroskopowo wieży na ciężkim terenowym pojeździe HMMWV (High Mobility Multi – Purpose Wheeled Vehicle).

System posiada zdolność do działania w dzień i w nocy, a także w trudnych warunkach atmosferycznych. Ma możliwość automatycznego określania odległości od celu. Może prowadzić ogień zarówno w czasie postoju, jak i podczas ruchu. Pocisk raketowy Stinger, jest używany w systemach Avenger na wyposażeniu jednostek szczebla taktycznego amerykańskich Wojsk Lądowych, Piechoty Morskiej oraz Gwardii Narodowej. Tworzy skuteczny i niedrogi w eksploatacji system obrony powietrznej (przeciwlotniczej).

¹⁹⁸ Na podstawie materiałów przedstawianych przez firmę Boenig w czasie międzynarodowych targów MESPO 2000 w Kielcach.

¹⁹⁹ Firma należy do elitarniej grupy producentów uhonorowanych przez Szefostwo Lotnictwa i Broni Rakietowej Amerykańskich Wojsk Lądowych w ramach programu certyfikacji osiągnięć producentów. Zdaniem przedstawicieli Wojsk Lądowych – zespół produkcyjny Boenig Avenger – w pełni zasłużył na najwyższe wyróżnienie.

Avenger może być zainstalowany na innych pojazdach mechanicznych (bojowych), np. ciężarówkach, przyczepach czy pojazdach gaśnicowych, jak również stanowić kierowane zdalnie stanowisko ogniowe.

System jest wysoce zautomatyzowany, pomagając strzelcowi podczas znajdowania celu, jego identyfikacji, śledzenia i wskazywania go głowicy pocisku. Osiągi systemu są większe dzięki automatycznemu wprowadzeniu kąta wyprzedzenia i kąta podniesienia wyrzutni w momencie odpalenia pocisku przeciwlotniczego.

Załącznik 5 - Charakterystyka przeciwlotniczego zestawu rakietowego ROLAND

Zestaw ROLAND przeznaczony jest do zwalczania celów niskolejących. Może on przechwytywać cele znajdujące się na odległościach do 6500 metrów, na średnich małych i bardzo małych wysokościach²⁰⁰. System stanowiący samodzielną jednostkę bojową, składa się: z dwóch ruchomych prowadnic transportowo – startowych, stacji radiolokacyjnej nadzoru przestrzeni powietrznej, stacji radiolokacyjnej śledzenia celów, celownika optycznego i termowizyjnego, komputera kierowania, łącza radiowego do przesyłania komend kierowania raketami, urządzenia identyfikacji „swój – obcy”. Całość zamontowana jest na obrotowej wieży. Pod nią znajdują się dwa magazyny, mieszczące łącznie osiem rakiet. Ich przeładowanie na wyrzutnie odbywa się automatycznie w czasie około 10 sekund, po ustawieniu prowadnic w pionowym położeniu.

Po starcie pocisku raketowego odrzucane są elementy stabilizujące go w prowadnicy, rozkładane są płaszczyzny nośne oraz zapalana jest flara imitująca promieniowanie podczerwone. W wariacie ROLAND – 1 lub przy dobrej widoczności w wariacie ROLAND – 2 cel wykrywany jest i śledzony metodami optycznymi, a pocisk raketowy śledzony jest przy pomocy celownika optycznego lub termowizyjnego. W systemie ROLAND – 2 istnieje możliwość szybkiego przełączania systemu śledzenia z peryskopowego celownika optycznego na stację radiolokacyjną śledzenia celów.

Jednolitość konstrukcji systemu sprawia, że jest on wysoce mobilny i łatwy do przetrzutu, nawet na bardzo duże odległości (np. transportem powietrznym). Właściwości te powodują, że znajduje się on w uzbrojeniu jednostek przeciwlotniczych wojsk lądowych i sił powietrznych oraz jednostek Sił Szybkiego Reagowania.

Podstawowe dane taktyczno – techniczne:

Radar wykrywania:

- zakres prędkości ruchu celu względem wyrzutni – 50 do 450 m/s;
- pasmo pracy – L;
- częstotliwość powtarzania impulsów – 8,82 Khz;
- prędkość obrotowa anteny – 360⁰/s;

- długość trwania impulsu – 5ms;
- pobór mocy – normalny – 200W, szczytowy – 2Kw;
- zasięg wykrywania celu (o skutecznej powierzchni odbicia 1m.) – od 1,5 do 16,5 kilometra;
- prawdopodobieństwo wykrycia celu – 0,9.

Radar śledzenia:

- zakres zmian częstotliwości - 250 MHz;
- pobór mocy – 10kW;
- szerokość wiązki 2;
- wysokość wiązki 1;
- częstotliwość powtarzania impulsów – 5 kHz;
- długość trwania impulsu – 5ns;
- zasięg – 16 kilometrów.

Pocisk raketowy:

- długość – 2,4 m;
- średnica – 0,16m;
- rozpiętość – 0,5 m;
- masa startowa – 66,5 kg;
- prędkość maksymalna – 500 m/s;
- zasięg – 6,3 km;
- masa głowicy bojowej – 6,5kg;
- czas pracy silników:
 - startowego – 2s;
 - marszowego – 13s;
- przedział wysokości lotu przechwytywanego celu – 20 – 5500m.;
- maksymalne przeciążenie w czasie lotu – 12 do 16 g.

²⁰⁰ Maksymalnie do 5000 metrów.

Załącznik 6 - Rodzaje inicjatyw i środków dyplomatycznych²⁰¹

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁰¹ T. Prohenko. Zapobieganie konfliktom (tytuł oryginału: Peace, Security and Conflict Prevention. SIPRI UNESCO – Handbook . Wydawnictwo Bellona. Warszawa 2000, s. 48.

Załącznik 7 - Ogólne pojęcia z dziedziny międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju

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

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

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

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

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

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

Wielka Siódemka – siedem najbardziej uprzemysłowionych państw, których głowy i szefowie rządów spotykają się nieformalnie od końca lat siedemdziesiątych.

Podczas spotkania na szczycie w Denver, w stanie Colorado w czerwcu 1997 roku uczestniczyła pierwszy raz na pełnych prawach Rosja.

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

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

Załącznik 8 - Przebieg kampanii powietrznej w Kosowie

Termin wydarzeń	Obiekty uderzeń	Uwagi
1	2	3
23.04.1999	Budynek serbskiej telewizji w Belgradzie	W wyniku tego ataku zginęło 10 osób.
25/26.04.1999	Piąte uderzenie na most na Dunaju w miejscowości Nowy Sad. Most kolejowy w Zazaljewie Lotnisko w Samborze Zbiorniki paliwa w okolicach Valijewa W Kosowie – lotnisko Slatina w Prisztinie.	Według oficjalnego komunikatu uderzenie zakończyło się powodzeniem (most został zniszczony).
27.04.1999	Koszary Surdulica	W wyniku tego uderzenia ucierpiały również budynki mieszkalne. Według władz lokalnych, zniszczeniu uległo ponad 50 domów. Jugosłowiański minister poinformował, że <i>pod gruzami domów zginęło około 20 osób, a dziesiątki odniosło obrażenia</i> . Przedstawiciele NATO przyznali, że jedna z wystrzelonych bomb samosterujących LGB zboczyła z kursu o 200 metrów i to było przyczyną tragedii.
29.04.1999	Lotniska, składy paliw oraz instalacje radiowe w Belgradzie i Podgoricy. Główne szlaki komunikacyjne, w tym 8 mostów.	Zachodni analitycy ogłosili komunikat o osiągnięciu celu, jakim było zniszczenie systemu dowodzenia siłami obrony powietrznej. W komunikacie podkreślono, że w znacznym stopniu uniemożliwiło to naczelnemu dowództwu OP Federacyjnej Republiki Jugosławii zobrazowanie sytuacji powietrznej nad terytorium całego państwa. Jedynie dzięki mobilnym systemom radiolokacyjnym Marconi działającym na obszarze Wojewodiny, dowództwo mogło określać kierunki spodziewanych nalotów. Informacje o ruchu powietrznym samolotów NATO przekazywane były także przez ludność pochodzenia serbskiego drogą telefoniczną z terenów państw sąsiadujących z Fede-

01.05. 1999	Most w miejscowości Luzanka (droga łącząca Prisztinę z Niszem)	<p>racyjną Republiką Jugosławii.</p> <p>W czasie tego uderzenia pocisk raketowy trafił w autobus pełen pasażerów. Serbski minister zdrowia, pani Leposava Milicević poinformowała o 47 ofiarach śmiertelnych. Według niej pozostałych 16 pasażerów odniosło poważne obrażenia. Godzinę później inny pocisk trafił stojącą koło mostu karetkę.</p> <p>W godzinach nocnych (w czasie wykonywania misji bojowej nad terytorium Kosowa) rozbił się amerykański samolot myśliwsko – bombowy F – 16. Oficjalną przyczyną katastrofy była awaria silnika samolotu. Pilot zdażył się katapultować, a specjalna jednostka ratunkowa w ciągu dwóch godzin odnalazła go i bezpiecznie wywiozła z terytorium Jugosławii</p>
02.05. 1999	<p>Sieć energetyczna na terenie całej Jugosławii, a w tym elektrownie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w Nowym Sadzie; - Obrenovac; - Drmnie; - Kostolacu; - Bajnie Bastie. 	<p>Użyto specjalnych bomb grafitowych (CBU 94/BLU – 114), przenoszonych przez samoloty F – 117.</p> <p><i>Bomby grafitowe, tzw. Miękkie używane były w wojnie w Zatoce Perskiej. Ich działanie polega na wydzieleniu ogromnego obłoku drobnych cząstek węgla i grafitu po wybuchu. Obłoki te osiadając na instalacji elektrycznej powodują jej całkowite zwarcie. Dopiero dokładne oczyszczenie instalacji z „nalotu” sprawia, że można instalacje dalej bezpiecznie eksploatować. Ze względu na skutki użycia bomby (uciążliwość dla ludności) oraz czasochłonność i kosztowność napraw instalacji, środki te często określa się mianem „broni psychologicznej”. Zniszczenie instalacji w Belgradzie i Nowym Sadzie pozbawiło energii elektrycznej</i></p>

		aż 70 % obszaru państwa, przyczyniając się do obniżenia i tak niskiego morale społeczeństwa,
04.05.1999	Bunkier dowództwa armii Federacyjnej Republiki Jugostawii Przełączniki radiowe i nadajniki Magazyny paliw Jednostki armii FRJ.	Zwiększenie liczby wylotów było możliwe dzięki poprawie warunków atmosferycznych, jaka nastąpiła w tym czasie.
05. 05.1999	Elektrownie w środkowej Serbii Magazyny paliw Oddziały armii jugosłowiańskiej w Kosowie. W nocy obiektami uderzeń między innymi były: - składy paliw firmy naftowej Jugopetrol w Niszu; - most w Nowym Pezarze; - lotnisko wojskowe Lazarevac.	W wyniku tych uderzeń pozabawiono Belgrad dostaw prądu.
06/07.05.1999	Miasto Nisz, a w nim: - przekaźnik radiowy; - lotnisko; - składy paliw. Ponadto: - składy paliw w Prahovie i Pirane; - most w Horgos; - wojskowe zakłady naprawcze w Czaczaku; - magazyny amunicji w Surdulicy; - lotniska w Sjenicy i Ponikove.	Miasto to znajduje się 220 kilometrów od Belgradu. Tej nocy było ono atakowane trzykrotnie. Według agencji Tanjung bomby spadły również na dzielnice, w której znajduje się szpital, uniwersytet i targowisko. W mieście zginęło co najmniej 15 osób, a 70 zostało rannych. W nocy ponownie zbombardowano Belgrad używając bomb grafitowych. W wyniku tego, spowodowano kolejne przerwy w dostawie energii elektrycznej.
07/08.05.1999	Pomyłkowo wykonano uderzenie na ambasadę chińską.	Rzecznik Sojuszu przyznał, że trzy pociski wystrzelone przez samolot NATO trafiły w Ambasadę Chin, znajdującą się w centrum Belgradu niszcząc całkowicie pięć pięter. Początkowo NATO twierdziło, że błąd nie wyniknął z powodu złej identyfikacji budynku, a z błędu w systemie sterowania rakiet. Dopiero 22 lipca 1999 roku Szef Centralnej Agencji Wywiadowczej przyznał, że <i>celem przeprowadzonego ataku miały być zabudowania jugosłowiań-</i>

		<i>skiego Urzędu Dostaw Zakupów, który jest położony 300 metrów od chińskiej ambasady. Przyczyną pomyłki był prawdopodobnie błąd oficera wywiadu, który zastosował niewłaściwą technikę lokalizacji celu.</i>
09.05.1999	W godzinach nocnych bliżej nie znane nam obiekty położone w: <ul style="list-style-type: none"> - Niszu; - Czaczaku; - Krajlewie; - Kosowskiej Mitrovicy; - Prisztinie; - Rzniku; - Klavaju. 	W dzień ze względów pogodowych nie atakowano Belgradu
11.05.1999	Atakowano głównie: Podujevo, Novo Brdo, Orahovac, Stimlje i Liplian. Celem uderzeń był również: <ul style="list-style-type: none"> - kompleks chemiczny Prva Iskraw Briciu; - lotniska w Sjenicy i Panikve; - koszary wojskowe w Panczewie; - składy amunicji w Beinje i Leskovacu. 	Zdecydowana poprawa warunków atmosferycznych, pozwoliła NATO zwiększyć liczbę nalotów na wybrane cele w Jugosławii.
11/12.05.1999	Samoloty Sojuszu dokonały ponad 600 nalotów na obiekty w Kosowie i Serbii. Atakowano głównie mosty i lotniska oraz składy broni i paliw.	Według danych Sojuszu zniszczono na ziemi pięć samolotów typu MiG – 21.
13.05.1999	W ciągu doby samoloty startowały aż 327 razy, dokonując nalotów na wybrane cele w Kosowie i Serbii. Celem ataków były: <ul style="list-style-type: none"> - serbskie elektrownie w Belgradzie; - Nowym Sadzie i Niszu; - Zniszczono również most na trasie Belgrad – Nowy Sad. 	Podsumowanie dotychczasowych nalotów: siły NATO zniszczyły 100 jugosłowiańskich samolotów i śmigłowców; 432 pojazdy opancerzone oraz środki artyleryjskie.
14.05.1999	Bombardowano: <ul style="list-style-type: none"> - Prisztinę; - Leszkovac; - Pirot; - Kragujevac. 	W dalszym ciągu trwały intensywne naloty na wybrane cele w Serbii i Kosowie. Według oficjalnych komunikatów NATO dwa bezzałogowe samoloty rozpoznawcze nie wróciły do swoich baz. Zostały one prawdopodobnie zniszczone przez serbskie siły

		obrony powietrznej. Przyznano się również do używania bomb ze zubożonym uranem. Tego typu bomby posiadają znacznie większą przebijalność pancerza niż zwykle głowice.
15.05 1999	Dowództwo NATO przyznało się do ataku na wioskę Korisza w południowej części Kosowa, utrzymując jednak, że atak przeprowadzono na serbski obóz wojskowy, a ofiary wśród osób cywilnych nie są wynikiem błędów pilotów lecz działaniami Serbów, którzy użyli ludności cywilnej jako żywych tarcz do ochrony swoich obiektów. Według władz serbskich w ataku zginęło 87 cywilów, a 78 osób odniosło obrażenia. Sekretarz Generalny NATO i głównodowodzący wojskami NATO w Europie gen. Weseley Clark zapowiedzieli, że pomimo ryzyka użycia uchodźców jako żywych tarcz do osłony wojsk i wojskowych obiektów przez siły serbskie, naloty będą kontynuowane z coraz większą siłą.	Zdaniem rzecznika Sojuszu, NATO współrzędne celu określiło na podstawie zdjęć satelitarnych zdobytych kilkanaście godzin przed nalotem. Wynikało z nich, że w wiosce znajdowało się stanowisko dowodzenia wojsk serbskich, dziesięć dział artyleryjskich, transporter opancerzony oraz inne uzbrojenie. Dlatego też, na Koriszinę zrzucono cztery bomby naprowadzane laserowo oraz sześć innych pocisków ²⁰² . Rząd Jugosławii nazwał zbombardowanie kosowskiej wioski „jaskrawym przykładem ludobójczego charakteru agresji NATO”.
16.05. 1999	Atakowano przede wszystkim, oddziały serbskie i sprzęt wojskowy w pobliżu Belgradu. Wykonano również uderzenia na: <ul style="list-style-type: none"> ▪ lotnisko wojskowe w Batajanicy; ▪ magazyny paliw koło Padlinskiej Skeli oraz na szosie do Borczy. Najsilniejsze bombardowania NATO przeprowadziło jednak w Kosowie. Na południu prowincji w rejonie Ureszevaca zniszczono instalację elektryczną. Bombardowano również drogę na trasie Nisz Belgrad, Kosovską Mitrowicę na północy Kosowa.	NATO ogłosiło komunikat, że w ciągu ostatnich 48 godzin samoloty Sojuszu wykonały ponad 600 nalotów.
17.05. 1999	Samoloty NATO ostrzelały lotnisko wojskowe w miejscowości Batajnica. Naloty wykonano również na górnicze miasto Bor oraz Czaczak i Sienicę – zginęła jedna osoba cywilna, a sześć odniosło obrażenia. Alarm lotniczy ogłaszano	W 55 dniu kampanii kontynuowano uderzenia lotnicze na wybrane obiekty położone na terytorium Jugosławii.

²⁰² Podczas lotu pilot dokonuje identyfikacji celu w czasie kilkunastu sekund, podczas których nie jest w stanie odróżnić osób cywilnych od żołnierzy. Rozpoznać może jedynie instalacje wojskowe, obiekty i sylwetki pojazdów.

	również w Belgradzie oraz Prisztinie, gdzie celem nalotu było lotnisko Slatina.	
18.05. 1999	Bombardowano głównie stanowiska moździerzy, działa, czołgi i pojazdy opancerzone. Zniszczone zostały również trzy wiadukty w Popovaczu oraz przekaźnik radiowo – telewizyjny w Koponiku. Według źródeł serbskich samoloty NATO atakowały także cele w Serbii, zwłaszcza w pobliżu Belgradu. Bombardowano między innymi po raz kolejny lotnisko w Batajnicy, a także składy paliw w Cukaricy.	Do tej pory samoloty Sojuszu wykonały 252 naloty bojowe na obiekty położone w Kosowie. Ataki Sojuszu skoncentrowane były również na centrach przemysłowych w Niszu i Nowym Sadzie.
21.05	Samoloty NATO zaatakowały miasto Sombor (200 kilometrów na północny – zachód od Belgradu). Natomiast w wyniku uderzenia na składy paliwa w Belgradzie w znacznym stopniu ucierpiała ambasada szwajcarska oraz rezydencja ambasadora Indii. W godzinach rannych samoloty NATO zbombardowały obóz albańskich partyzantów w miejscowości Koszare (blisko granicy z Albanią – około 10 kilometrów od północ od albańskiego miasta Bajram Curii). W tym samym dniu zbombardowano również więzienie w Istoku.	W wyniku tego ataku jedna osoba zginęła, a kilkanaście odniosło obrażenia. W wyniku tego zginęło kilku albańskich bojowników, a około 25 odniosło obrażenia. W wyniku tego uderzenia, zginęło 18 więźniów i zastępca dyrektora zakładu. Ponadto, jak doniosły źródła jugosłowiańskie – 10 osób odniosło poważne obrażenia ²⁰³ .
22.05. 1999	Samoloty NATO wykonały uderzenia między innymi, na zakłady energetyczne w Kostolacu, Kulubarze i w miejscowości Bajina Basta. Celem ataku były także zbiorniki paliwa w Dedije.	
23.05. 1999	Przy użyciu bomb grafitowych bombardowano również sieć energetyczną, zwłaszcza elektrownie. W wyniku tego większość terytorium Serbii pozbawiona została prądu i wody. W Kosowie kilka-	Wykorzystując sprzyjające warunki atmosferyczne lotnictwo nasiliło uderzenia na Belgrad i okolice.

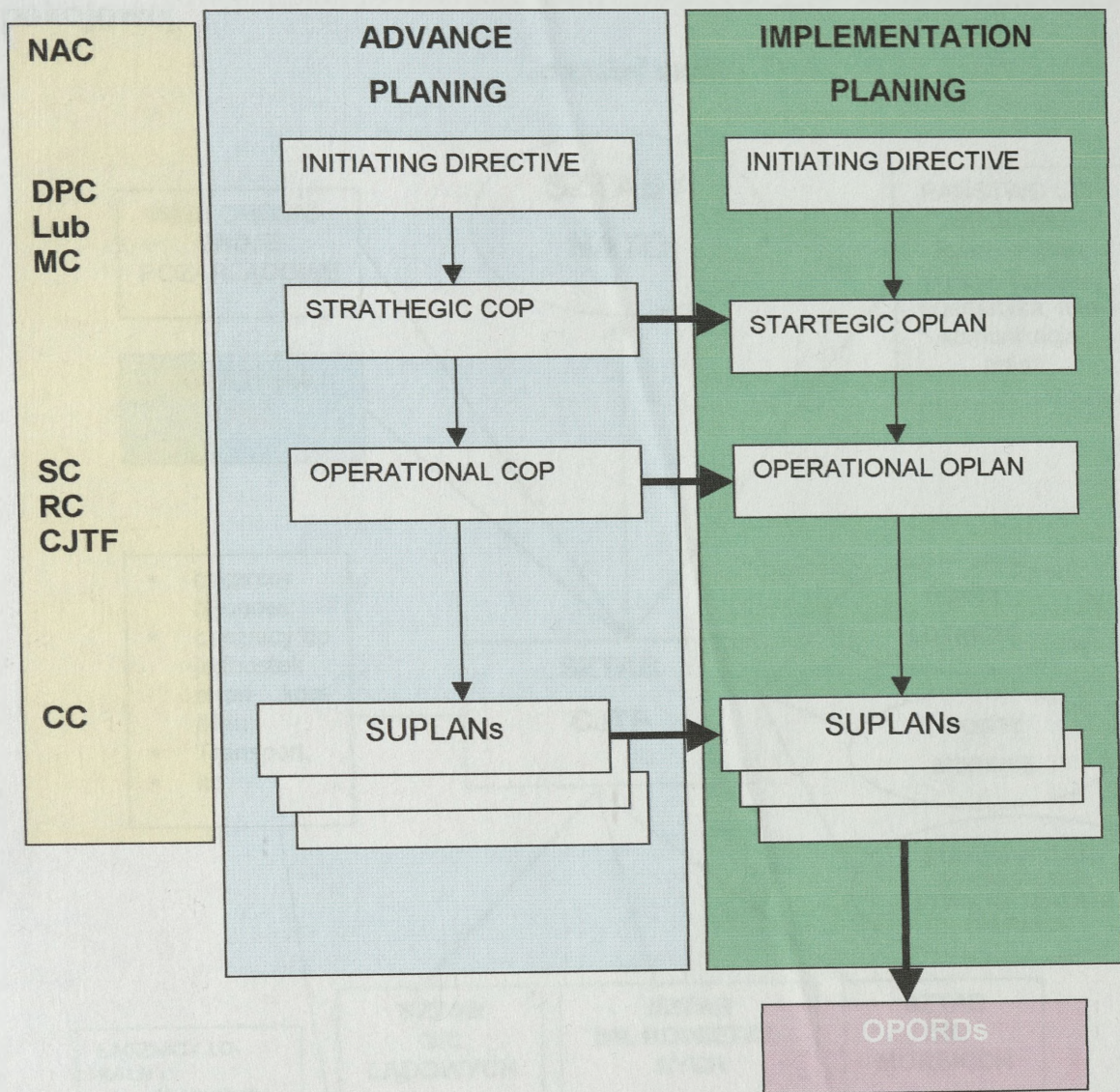
²⁰³ Według wyjaśnień rzecznika prasowego NATO, Jamie Shea, obóz albańskich partyzantów w miejscowości Koszare został ostrzelany zupełnie pomyłkowo. Celem ataku NATO miał być posterunek jugosłowiańskiej straży granicznej. Jednakże kilkanaście dni wcześniej obiekt ten został zajęty przez partyzantów UCK i służył jako baza dla żołnierzy 3 Grupy Operacyjnej UCK. Jame Shea przeprosił również za wszelkie przypadki uszkodzenia placówek dyplomatycznych, w tym również Chin, Szwecji, Norwegii i Hiszpanii, lecz podkreślił, że Sojusz będzie z całą stanowczością kontynuował naloty do czasu zaakceptowania przez Belgrad pięciu głównych warunków pokojowych.

	krotnie zaatakowano koszary w Uroszevacu oraz Priznjenje. Samoloty NATO zniszczyły również mosty w miejscowości Veliko Orasjei Banatsi ²⁰⁴ .	
25.05.1999	Lotnictwo Sojuszu wykonało uderzenia na obiekty wojskowe w Kosowie oraz siedzibę serbskiej policji i rezydencję prezydenta Milosevicia w Belgradzie. Celem ataków były także stanowiska dowodzenia obrony przeciwlotniczej w Rakovicy, lotniska w Batajnicy i Sjenicy, posterunek radiolokacyjny i skład paliw w Nowym Sadzie. Ponadto, zbombardowano składy amunicji w Vrdniku oraz przekaźniki radiowe w Užicach i Sremskiej Karlovinci. Sojusz dokonał także nalotu na obiekty energetyczne w okolicach Obrenovaca.	Z powodu pogorszenia się warunków pogodowych, naloty na obiekty w Serbii i Kosowie były mniej intensywne. Pozbawiło to dopływu energii elektrycznej do kilku dzielnic Belgradu.
26.05.1999	Siły powietrzne NATO dokonały zmasowanego uderzenia serbskich pozycji w okolicach miejscowości Kukes. Bombardowane były także magazyny amunicji, składy paliw i przekaźniki radiowe.	W ciągu całej doby samoloty NATO wykonały około 650 nalotów głównie na stanowiska dowodzenia wojsk serbskich w Kosowie.
27.05.1999	NATO kontynuowało naloty na sieć energetyczną w całej Jugosławii. Celem uderzeń były także oddziały wojsk jugosłowiańskich w Kosowie. Samoloty NATO ostrzelały głównie stanowiska ogniowe artylerii, obrony przeciwlotniczej oraz pojazdy opancerzone.	Oprócz Belgradu także Nowy Sad, Panczewo, Smederevo i Sambor pozbawione były elektryczności.
28.05.1999	Samoloty NATO dokonały nalotów na cele strategiczne w Serbii oraz pozycje wojsk jugosłowiańskich w Kosowie.	Źródła zachodnie podają, że wykonano aż 741 uderzeń.
29.05.1999	Siły powietrzne NATO atakowały elektrownie w Bajina Basta i Drmie, fabrykę materiałów wybuchowych przy granicy z Rumunią oraz przekaźniki telewizyjne i mosty w miejscowości Cenovacki na rzece Jablanica oraz w miejscowości Biljanovac.	
30.05.1999	NATO zbombardowało most na Velika Morava, położony w środkowej Serbii koło miasta Varvarin.	W chwili ataku, na moście znajdowało się wielu pieszych i cywilne samochody.

²⁰⁴ Szef sztabu wojsk brytyjskich, wiceadmirał Peter Abbot, na konferencji prasowej poinformował, że od początku konfliktu samoloty NATO wykonały 25 tysięcy lotów, w tym 7 tysięcy bojowych. Obecny na konferencji rzecznik NATO, dodał, że Sojusz zniszczył około 30% serbskiej broni ciężkiej, 75% stałych stanowisk obrony powietrznej (przeciwlotniczej) oraz 100 samolotów.

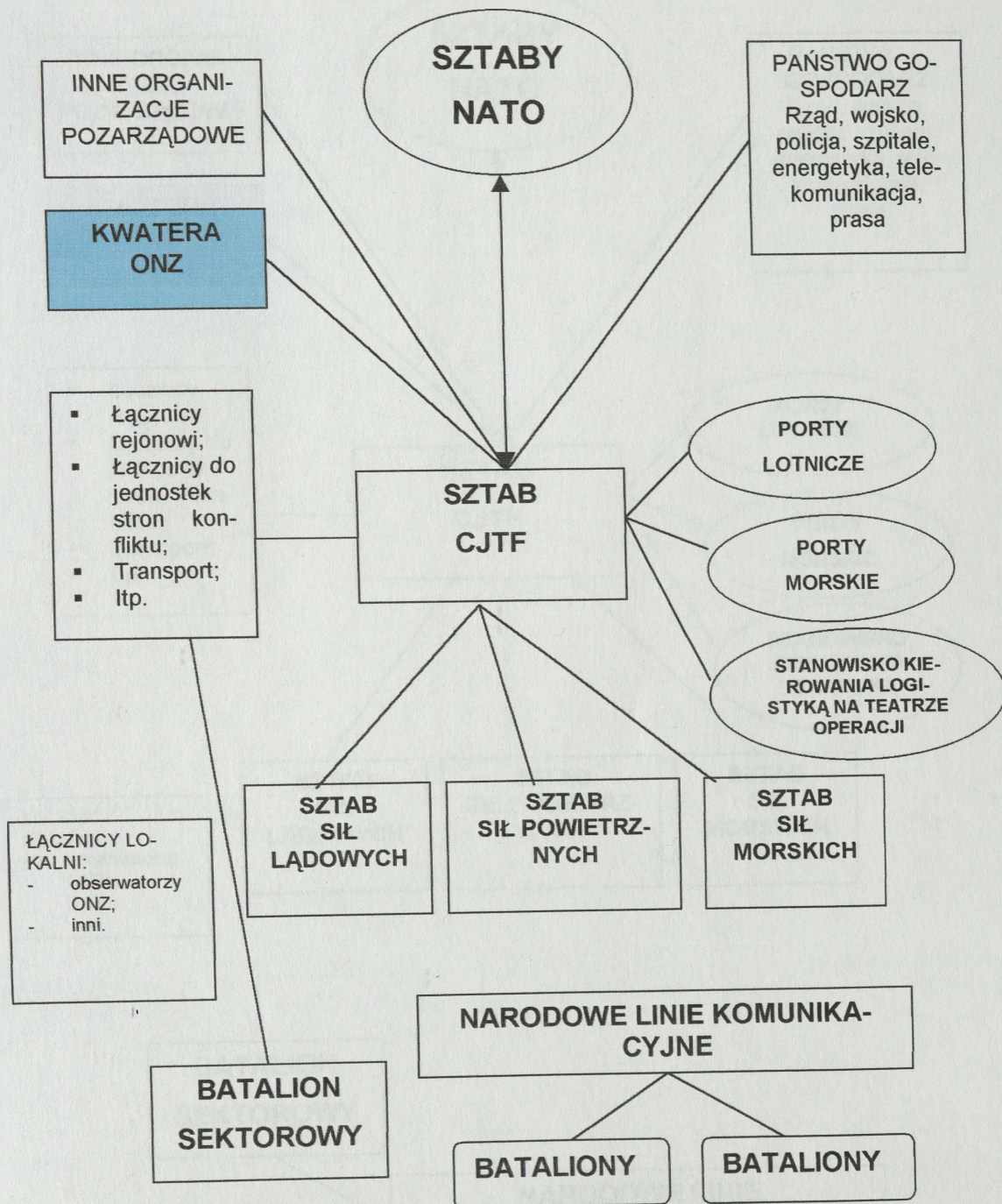
		Według agencji Tanjung zginęło 11 osób, a 40 odniosło obrażenia.
1.06.	Bombardowano między innymi koszary w Surdulicy. W czasie tego nalotu dwa pociski rakietowe trafiły w budynek sanatorium i pawilon w którym przebywali uchodźcy, zabijając 20 osób. Kolejna z rakiet trafiła także w budynek mieszkalny w Nowym Pazarze. Ponadto, lotnictwo Sojuszu pomyłkowo zbombardowało jedną z przygranicznych wiosek albańskich.	NATO przeprowadziło rekordową liczbę nalotów. W wyniku tego omyłkowego ataku 10 osób zginęło, a 23 odniosło obrażenia.
5.06. 1999	Wykonywano głównie uderzenia na siły serbskie w Kosowie.	NATO osłabiło ale nie przerwało nalotów na Jugosławię.
7.06. 1999	Wykonano między innymi uderzenia na oddziały armii jugosłowiańskiej, rozmieszczone przy granicy albańskiej. W wyniku uderzenia zniszczono 20 dział, 10 transporterów opancerzonych, 6 czołgów, 9 moździerzy i 8 wyrzutni rakietowych.	W odpowiedzi na usztywnione stanowisko strony serbskiej, Rada Północnoatlantycka postanowiła zintensyfikować naloty na Federacyjną Republikę Jugosławii. Łącznie samoloty NATO wykonały w tym dniu 658 misji bojowych, tj. o 60 % więcej niż poprzedniego dnia.
10.06. 1999	Zakończono kampanię powietrzną w Kosowie.	

Załącznik 9 - Typowa struktura w zakresie opracowywania planów



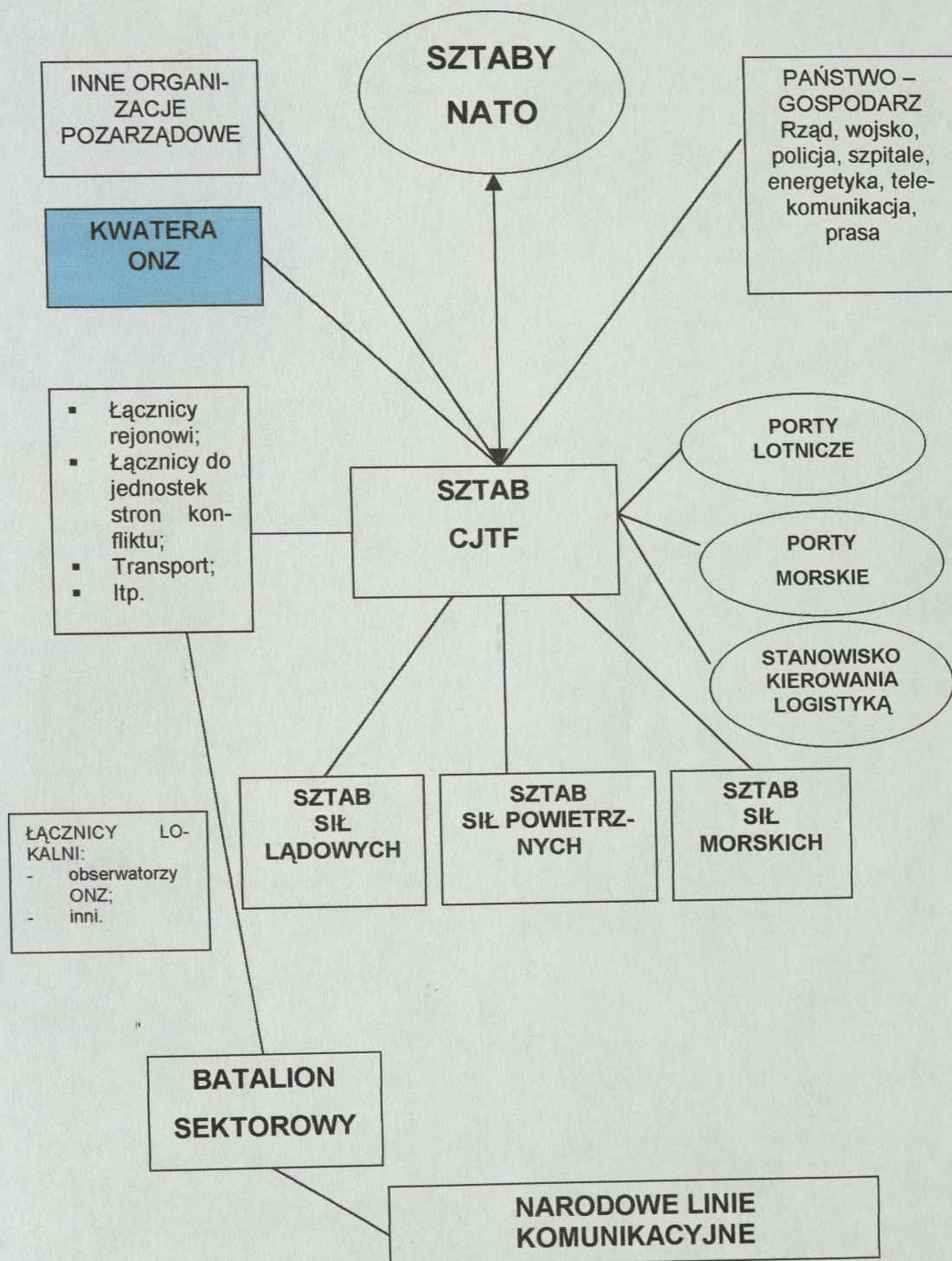
Załącznik 10 - Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej

o dużej skali



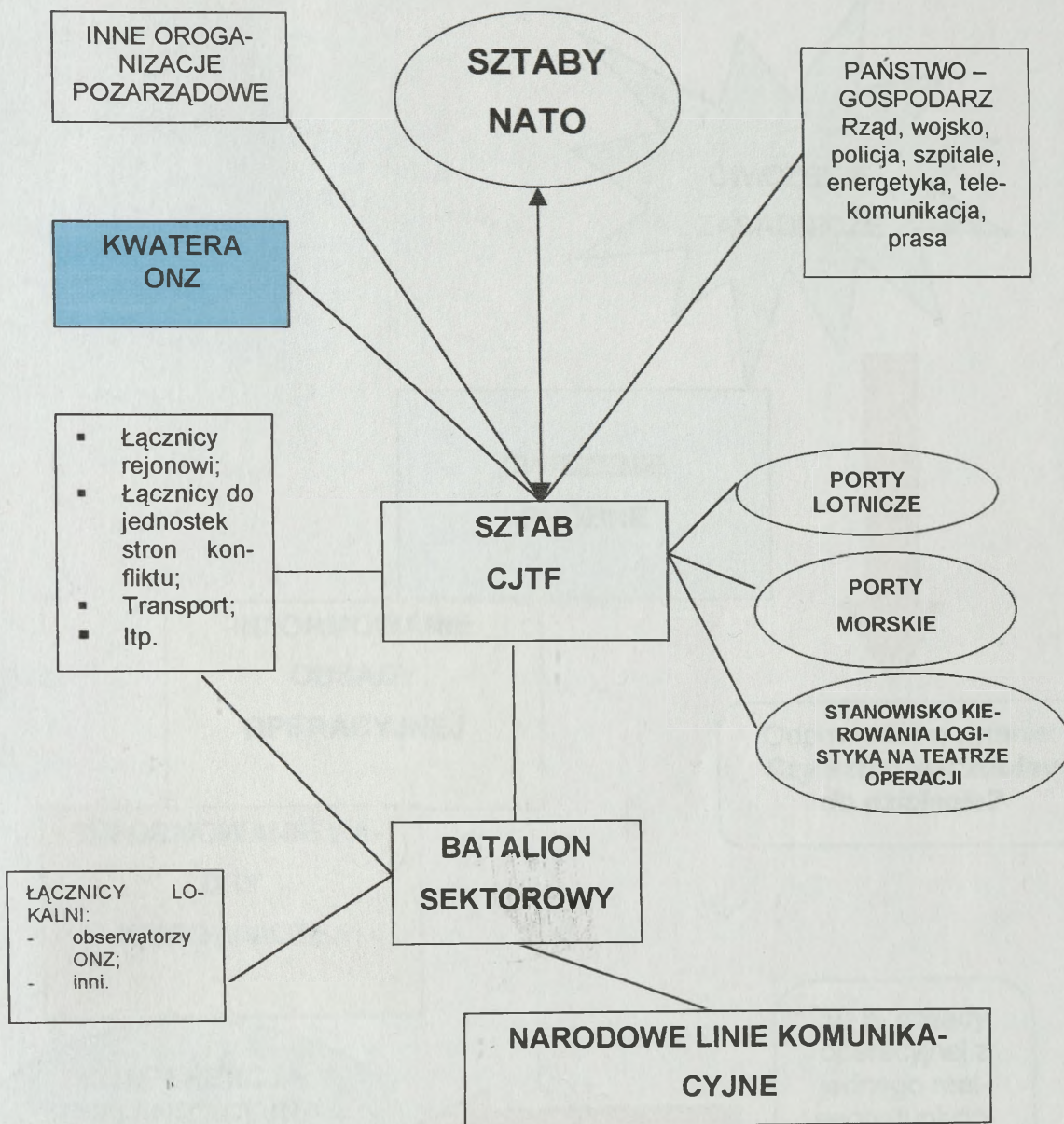
Załącznik 11 - Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej

o średniej skali

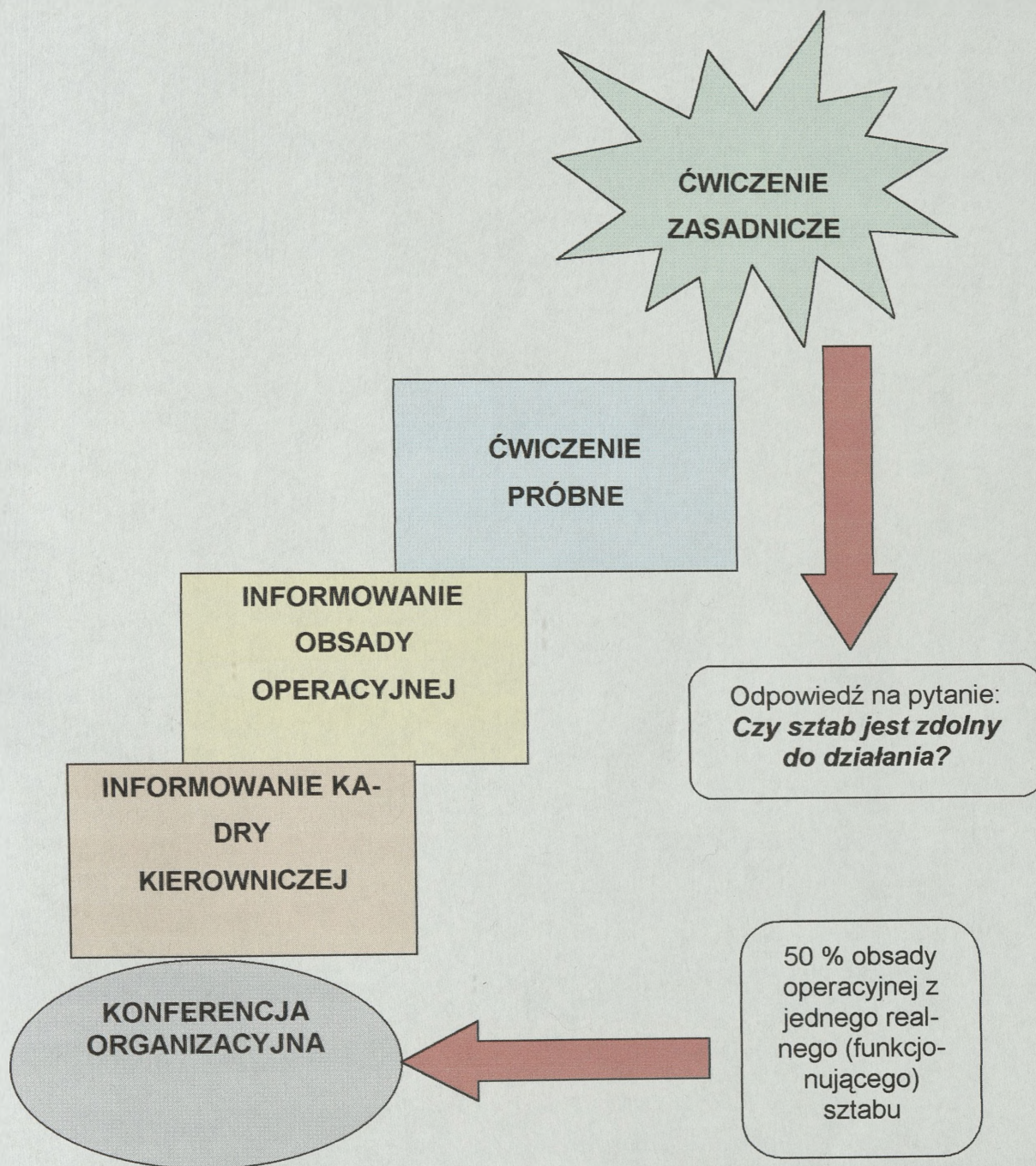


Załącznik 12 - Potrzeby informacyjne systemu dowodzenia operacji pokojowej

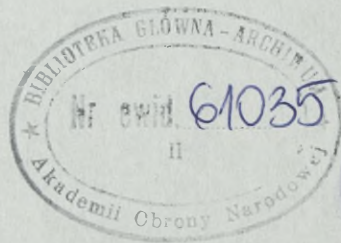
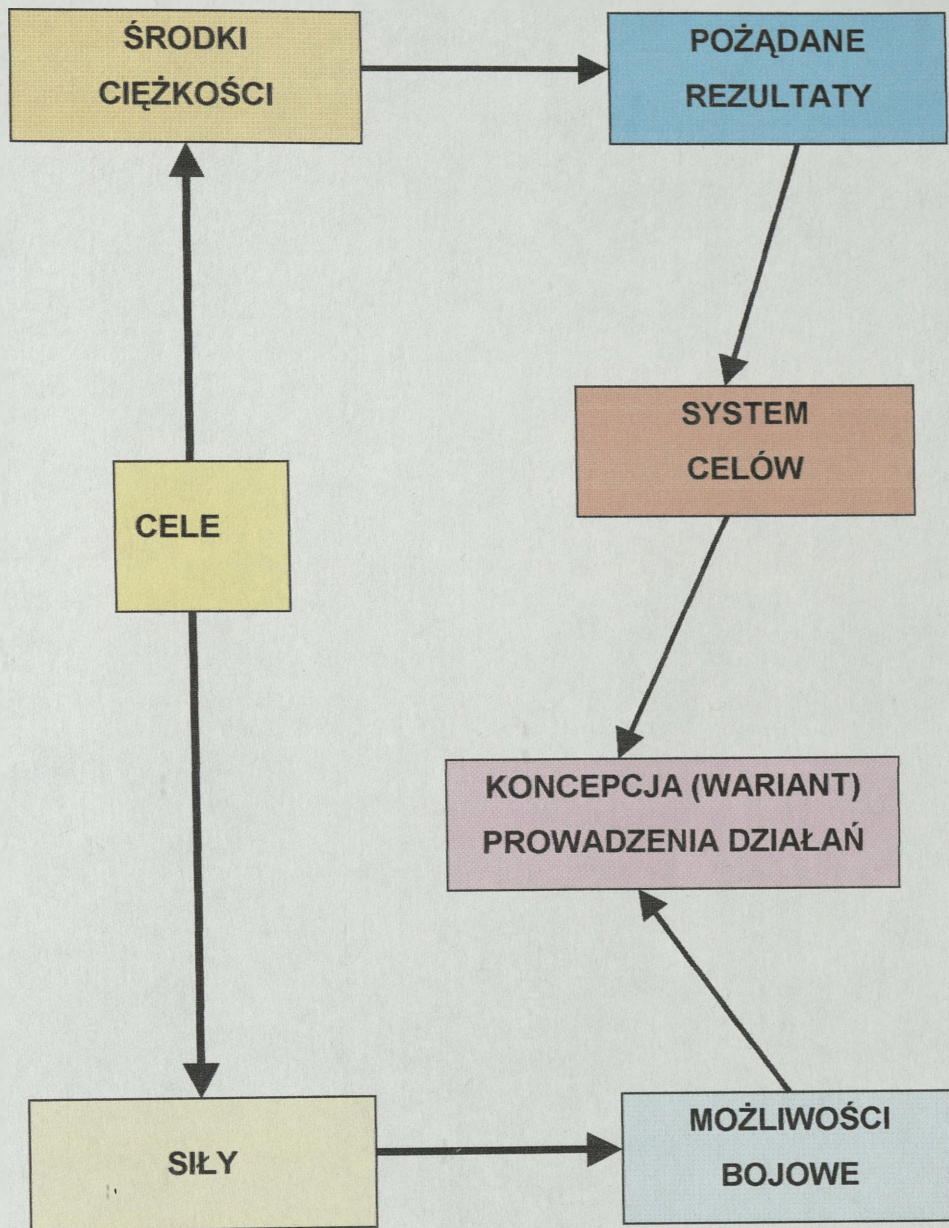
o małej skali



Załącznik 13 - Schemat procesu przygotowania sztabu międzynarodowego



Załącznik 14 - Schemat procesu analizy kampanii powietrznej na szczeblu operacyjnym



S/4537*

~~Cage 358~~

