

R

G

B

WH

GR

BL

Grey Scale #13

C

M

Y

K

DANES-PICTA.com

A

1

2

3

4

5

6

M

8

9

10

11

12

13

14

15

B

17

18

19



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP

Prof. dr hab. Eugeniusz ZABŁOCKI

KIERUNKI I ZAKRES INTEGRACJI DOWODZENIA SIŁAMI POWIETRZNYMI RP i NATO

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

S/3935



05-003935-002-0

WARSZAWA

68924



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP

Michałkiewicz Piotr



Prof. dr hab. Eugeniusz ZABŁOCKI

**KIERUNKI I ZAKRES INTEGRACJI
DOWODZENIA SIŁAMI POWIETRZNYMI RP I NATO**

OPRACOWAŁ:

Płk pil. prof. dr hab. Eugeniusz ZABŁOCKI

Opracowanie graficzne Marian MIKOŁAJCZUK
Maszynopisanie komputerowe Grażyna KLOCH

SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
1. Wnioski z dotychczasowych badań	5
2. Dowodzenie przez cele teoretyczną podstawą przemian w Siłach Powietrznych RP	9
3. Główne obszary i kierunki integracji systemów dowodzenia Sił Powietrznych RP i NATO	20
4. Zarządzanie przestrzenią powietrzną	35
ZAKOŃCZENIE	58
BIBLIOGRAFIA	59
ZAŁĄCZNIKI	60
1. Zakres kompetencji decyzyjnych w zakresie użycia SP NATO w Europie Centralnej	60
2. Funkcje systemu ACCS	61
3. Funkcje dowodzenia ośrodka kontroli powietrznej (ACC)	62
4. Zadania realizowane przez system NAEW	63
5. Zadania Ośrodka Koordynacji Działań Powietrznych	65
6. Przebieg konferencji decyzyjnej w (I)CAOC	67
7. Wyniki badań ankietowych	73
8. Wariant struktury dowodzenia SP RP po integracji z NATO (CARS + ARS)	78
9. Wariant struktury systemu dowodzenia SP RP po integracji z NATO (dwa ARS)	79
10. Wariant rozmieszczenia na terytorium Polski jednego CARS i jednego ARS	80
11. Wariant rozmieszczenia na terytorium Polski dwóch ARS	81

WSTĘP

Opracowanie jest wynikiem realizacji planu prac naukowo-badawczych AON na 1998 r pod kryptonimem INTEGRACJA-3.

Zgodnie z tym planem, celem badań było: „Ustalić i opracować kierunki i zakres zmian w dowodzeniu Siłami Powietrznymi RP w celu ich integracji z Siłami Powietrznymi NATO”.

Był to trzeci etap badań.

W 1996 r wykonano pierwszy etap badań (Integracja-1), którego celem było: „ustalić i opracować koncepcję oraz sposób dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO”. W wyniku realizacji tego etapu badawczego powstało opracowanie pt.: „Dowodzenie siłami powietrznymi według procedur NATO”.

Drugi etap badań zrealizowano w 1997 r i częściowo w 1998 r. Jego celem było: „ustalić i opracować podobieństwa i różnice teorii dowodzenia Siłami Powietrznymi RP i NATO”. W efekcie opracowano materiał analityczny pt.: „Analiza porównawcza teorii dowodzenia Siłami Powietrznymi RP i NATO”.

W tej sytuacji przyjęto, że celami szczegółowymi a jednocześnie formą prezentacji wyników badań III etapu będą:

- a. Synteza dotychczasowych wyników badań (I i II etapu).
- b. Wypracowanie koncepcji (wariantów) rozwiązań w zakresie organizacji i funkcjonowania systemu dowodzenia Polskich Sił Powietrznych w NATO.

Opracowując koncepcje rozwiązań kierowano się głównie potrzebą uzyskania pełnej interoperacyjności Polskich Sił Powietrznych, ale także zapewnieniem im wysokiej rangi w strukturach i operacjach Sił Powietrznych NATO.

W poszukiwaniu racjonalnych koncepcji rozwiązań wykorzystano badania ankietowe przeprowadzone przez ppłk dypl. nawig. Mieczysława Budzińskiego (załącznik).

Wyniki badań ujęto w czterech rozdziałach.

W rozdziale pierwszym przedstawiono syntetyczne wnioski z dotychczasowych badań (I i II etapu).

Rozdział drugi stanowi teoretyczną podstawę badań, za jaką uznano dowodzenie przez cele oraz jego interpretację w odniesieniu do sił powietrznych.

W rozdziale trzecim przedstawiono wyniki badań, w których sformułowano główne kierunki i obszary integracji, zapewniające osiągnięcie pełnej interoperacyjności Sił Powietrznych RP z Siłami Powietrznymi NATO.

Ujęto w nim także wariantowo propozycje organizacji i funkcjonowania systemu dowodzenia Polskimi SP w zintegrowanej strukturze NATO.

Oddzielny rozdział (czwarty) poświęcono problemom zarządzania przestrzenią powietrzną, jako elementu dowodzenia siłami powietrznymi. Przedstawione koncepcje rozwiązań uzależniono od prawdopodobnych wariantów usytuowania dowodzenia Polskimi SP w nowej (planowanej) strukturze dowodzenia SP NATO (ACCS).

1. WNIOSKI Z DOTYCHCZASOWYCH BADAŃ

Badania przeprowadzone w I i II etapie miały głównie charakter analityczny. Dotyczyły z zasady dwóch problemów:

- istoty dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO w zakresie doktrynalnym (teoretycznym), strukturalnym i proceduralnym;
- zasadniczych różnic w dowodzeniu polskimi Siłami Powietrznymi i NATO.

W oparciu o analizy opracowań teoretycznych i dokumentów normatywnych można przyjąć, że jednym z podstawowych założeń doktrynalnych w dowodzeniu Siłami Powietrznymi NATO jest „scentralizowane podejmowanie decyzji (z reguły na wysokich szczeblach) i zdecentralizowane wykonywanie zadań”. Za podstawę teoretyczną przyjmuje się dowodzenie przez cele, wywodzące się z zarządzania przez cele, chociaż w dokumentach normatywnych nie ma bezpośrednich odwołań do klasycznej literatury przedmiotu. Chodzi więc raczej o stosowanie „filozofii” dowodzenia przez cele, czego wyrazem jest wspomniana formuła scentralizowanego podejmowania decyzji i zdecentralizowanego wykonywania zadań.

W ostatnim okresie w literaturze polskiej pojawiło się szereg artykułów i nieliczne opracowania (między innymi autora niniejszej pracy) z zakresu tej problematyki. Można więc przyjąć, że w sferze teorii (założeń doktrynalnych) zanikają różnice w dowodzeniu Polskimi Siłami Powietrznymi i NATO. Zasadnicze rozbieżności wynikają natomiast z faktu, że Polska jest dopiero na początku drogi integracji z NATO i praktyczne przemiany w dowodzeniu Polskimi Siłami Powietrznymi nie nadążają za rozwojem teorii, co jest zrozumiałe i zgodne z zasadami.

Tak więc różnice wynikają głównie z praktyki dowodzenia, a nie z jego teorii. Z kolei praktyka dowodzenia i jej zgodność z założeniami teoretycznymi wynikają w znacznym stopniu z przyjętych rozwiązań strukturalnych i proceduralnych.

Pod tym względem bardzo istotne jest generalne usytuowanie systemu dowodzenia i sztabów w strukturze sił powietrznych.

W strukturze organizacyjnej Sił Powietrznych NATO wyróżnia się trzy główne elementy: system dowodzenia, system logistyczny i jednostki bojowe. Każdy z tych elementów stanowi oddzielny „pion” o dużej niezależności (samodzielności) organizacyjnej, ale są one silnie powiązane ze sobą pod względem funkcjonalnym. Należy podkreślić, że w tej strukturze wiodącą rolę odgrywa system dowodzenia. Jest to bowiem rozwinięty już w okresie pokoju zespół etatowych (międzynarodowych) stanowisk dowodzenia, wyposażony w pełne

kompetencje w zakresie decyzji o użyciu sił powietrznych. Natomiast dowódcy jednostek bojowych odpowiadają wyłącznie za przygotowanie do działań bojowych i wykonanie zadań. Z kolei system logistyczny ma zabezpieczyć ich wykonanie.

W Polskich Siłach Powietrznych w praktyce ciągle funkcjonuje system (nie w sferze teorii), w którym dowódcy jednostek bojowych (korpusów, dywizji) pełnią jednocześnie funkcje dowodzenia tymi jednostkami.

Oznacza to, że nie ma wydzielonego etatowego systemu dowodzenia, nadrzędnego w stosunku do jednostek bojowych i systemu logistycznego.

W praktyce jest to główny problem integracji Polskich Sił Powietrznych z Siłami Powietrznymi NATO pod względem strukturalnym.

Z przeprowadzonych analiz wynikają także istotne różnice strukturalne w zakresie tzw. szczebli dowodzenia, nazywanych także poziomami dowodzenia. W badaniach ograniczono się głównie do regionu Europy Centralnej, a w projektowanym systemie dowodzenia NATO (ACCS) do Europy Północnej.

Podobnie jak w Polsce, wyróżnia się dwa poziomy dowodzenia – operacyjny i taktyczny. Nie analizowano poziomu strategicznego, którego kompetencje wykraczają poza regiony Europy. Problem polega natomiast na praktycznym porównaniu tych poziomów dowodzenia, znalezieniu ich odpowiedników w Siłach Powietrznych RP i NATO.

Podstawowym poziomem operacyjnym w NATO jest dowództwo (sztab) Sił Powietrznych Europy Centralnej, a w przyszłości Europy Północnej. Natomiast na poziomie taktycznym jest to Centrum Połączonych Działań Powietrznych (CAOC, w przyszłości CARS). Jest to więc podział poziomów dowodzenia wyłącznie przez pryzmat dowództw (sztabów).

W Polskich Siłach Powietrznych podział ten w praktyce ciągle jeszcze odnosi się zarówno do sztabów, jak i jednostek bojowych. Jest to efektem sygnalizowanej już innej zasady generalnych założeń strukturalnych.

Zgodnie z tym podziałem za podstawowy poziom operacyjny przyjmuje się dowództwo Sił Powietrznych RP. Korpus OP jest uznawany za związek operacyjno-taktyczny. Na poziomie taktycznym wyróżnia się związki taktyczne (dywizje, brygady), oddziały (pułki) i pododdziały (eskadry, dywizjony, bataliony).

Próby porównań są niezwykle trudne, ponieważ przyjmuje się inne zasady wyróżniania poziomów dowodzenia. Mają one uzasadnienie z punktu widzenia przedsięwzięć integracyjnych. Inaczej mówiąc, uzasadnione jest wskazanie elementów systemu dowodzenia Siłami

Powietrznymi RP, które będą podstawą dostosowania tego systemu do zasad i struktur dowodzenia w NATO.

Z tego punktu widzenia zarysowały się dwie tendencje, związane z planowanym systemem dowodzenia NATO – ACCS.

W pierwszej z nich zakłada się, że na terenie Polski będzie jedno stanowisko dowodzenia szczebla taktycznego – CARS. W tej sytuacji uzasadnione jest porównywanie systemu dowodzenia w skali całych Sił Powietrznych RP z tym szczeblem dowodzenia w NATO.

W drugim wariantcie oczekuje się, że na terenie Polski będą dwa stanowiska typu CARS, co skłania do ich porównywania ze szczeblem korpusu OP. Jest to wariant optymistyczny i wydaje się mało prawdopodobny.

Najmniej optymistyczny byłby wariant, kiedy w Polsce byłyby stanowiska wyłącznie typu ARS, co oznacza dowodzenie siłami powietrznymi w naszym obszarze (Polskimi i NATO) ze stanowiska znajdującego się poza terytorium kraju (np. w RFN lub Danii).

Problemom tym i próbom ich rozwiązań poświęcono rozdział trzeci. Uwzględniono w nich także dążenie do zapewnienia Polskim Siłom Powietrznym i ich dowództwu (sztabom) wysokiej rangi w Siłach Powietrznych NATO. Jest to jednak bardzo trudne poprzez wyłącznie rozwiązania strukturalne. Wykracza także poza kompetencje i możliwości organów wojskowych.

Kolejnym analizowanym zagadnieniem były różnice w sferze struktury wewnętrznej sztabów i procedur dowodzenia.

Generalnie można przyjąć, że w zakresie podstaw teoretycznych i „filozofii dowodzenia” nie ma istotnych różnic. Podobne są zasady i ogólne pryncypia planowania oraz dowodzenia wojskami w czasie walki. Wynika to z przyjmowania rozwiązań bazujących na ogólnościowym dorobku naukowym z dziedziny kierowania, zarządzania itp.

Podobnie jak w odniesieniu do innych zagadnień różnice dotyczą rozwiązań praktycznych.

Pozornie wydawałaby się drugorzędna sprawa wewnętrznej struktury sztabów staje się kluczem do rozwiązania problemu integracji w tym zakresie. Jest to istotne głównie z dwóch powodów.

Pierwszym powodem jest przygotowanie oficerów Polskich Sił Powietrznych do zajmowania stanowisk i funkcjonowania w międzynarodowych sztabach Sił Powietrznych NATO – zgodnie z zasadami obowiązującymi w tych sztabach (na terenie innych państw).

Drugi powód (chyba jeszcze ważniejszy) to konieczność zorganizowania podobnych sztabów i na podobnych zasadach na terenie Polski.

Dużo uwagi poświęcono analizom porównawczym w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną i kierowania ruchem lotniczym. Różnice między rozwiązaniami przyjętymi w Polsce i NATO są dość istotne, a dotyczą one głównie dwóch problemów.

Po pierwsze, w NATO funkcjonuje cywilno-wojskowy system kontroli ruchu lotniczego, a w Polsce wojskowo-cywilny.

Po drugie, w NATO służby (specjaliści) kontroli przestrzeni powietrznej spełniają istotną rolę w dowodzeniu siłami powietrznymi, a w Polsce koncentrują się raczej na kontroli ruchu lotniczego według zasad obowiązujących w czasie pokoju.

Są to jednak bardzo skomplikowane problemy, a ich rozwiązanie wymaga bardzo szczegółowych analiz. Z tego właśnie względu zagadnieniom tym poświęcono oddzielny rozdział (czwarty).

2. DOWODZENIE PRZEZ CELE TEORETYCZNĄ PODSTAWĄ PRZEMIAN W SP RP

Coraz liczniejsze, w ostatnim czasie, kontakty z oficerami Sił Powietrznych Republiki Federalnej Niemiec i Wielkiej Brytanii dostarczają, poza studiowaniem literatury z teorii i praktyki dowodzenia, wniosków dotyczących zasad dowodzenia, zarówno procedur jak i generalnych założeń teoretycznych.

Według materiałów niemieckich¹, dowodzenie jest twórczą działalnością opartą na charakterze, intelekcie i wiedzy fachowej dowódców.

Istotnym warunkiem sprawnego dowodzenia jest zdolność do motywacji podwładnych oraz udzielanie im wskazówek do samodzielnego, świadomego i odpowiedzialnego działania. Akcentuje się wiedzę dowódców oraz motywowanie do samodzielnego działania. Wydaje się, że są to najogólniejsze założenia prowadzące do eksponowania dowodzenia przez cele.

Z innych materiałów fachowych nie wynika jednak, aby ten styl (technika, forma?) dowodzenia był jedyną receptą na rozwiązywanie problemów w każdej sytuacji i na każdym szczeblu organizacyjnym. Chociaż podkreśla się, że „punktem wyjścia we wszystkich rozważaniach i przedsięwzięciach w toku procesu dowodzenia jest zadanie, które określa cel działania”. Mamy więc do czynienia z problemem teoretycznej interpretacji relacji między celem działania i zadaniem.

Wydaje się, że adekwatną do warunków wojskowych jest definicja prof. Zieleniewskiego²: „Zamiar, to wyobrażone i zaakceptowane przez podmiot, lecz jeszcze nie wykonane działanie pomyślane jako prowadzące do celu; zadanie to cel zaakceptowany ze świadomością, że został ustalony przez kogoś innego (zadany)”.

Do głównych elementów tzw. ciągłego procesu dowodzenia zalicza się: ocenę sytuacji, planowanie, wydawanie rozkazów i kontrolę ich wykonania.

Charakterystyczna jest teza dotycząca zakresu i szczegółowości informacji, na danym szczeblu dowodzenia: „im wyższy jest szczebel dowodzenia, tym bardziej obszerny i szczegółowy musi być obraz sytuacji”.

Ponieważ podstawą formułowania celów, zadań (szczególnie tych pierwszych) i podejmowania decyzji są informacje – można wyprowadzić ogólny wniosek, że dowodzenie przez

¹ Ppłk pil. Christoph-Bebedikt Scheffel. Dowodzenie. Zasady dowodzenia i wykorzystania sił powietrznych 1996.

² J. Zieleniewski. Organizacja zespołów ludzkich.

cele odnosi się głównie do wyższych szczebli organizacyjnych. Tylko one mają wystarczający zakres informacji do ich precyzowania.

Ważne wydają się również pewne idee dotyczące planowania operacji, bitew i walk w siłach powietrznych, a mianowicie: siły powietrzne samodzielnie planują i prowadzą walkę z siłami powietrznymi przeciwnika. Działania w celu izolacji pola walki prowadzone są według wspólnego planu z siłami lądowymi lub morskimi. Zadania w ramach bezpośredniego wsparcia sił lądowych i morskich muszą być ze sobą ściśle koordynowane. Zatem, dowódca sił powietrznych ma zróżnicowane kompetencje w zakresie formułowania celów i zadań w odniesieniu do podległych wojsk, w zależności od stopnia samodzielności operacji (np. walka o przewagę w powietrzu w początkowym okresie wojny) oraz relacji z innymi rodzajami sił zbrojnych biorących udział w tej operacji.

Kolejna istotna teza: „wydawanie rozkazów urzeczywistnia planowanie (zamienia planowanie w czyn) i musi jednoznacznie wyrażać wolę organu dowodzenia. Tam, gdzie jest to możliwe należy dać pierwszeństwo dowodzenia za pomocą rozkazów”.

Szczególnie ostatnie stwierdzenie tworzy wrażenie sprzeczności z ideą dowodzenia przez cele. Dotychczas w naszej teorii dowodzenia interpretacja pojęcia rozkazu (rozkazywania, rozkazodawstwa) nie kojarzy się z dowodzeniem przez cele, z pozostawianiem swobody (samodzielności) podwładnym, a wręcz przeciwnie. Jest to więc problem zarówno formy, jak i treści rozkazów (ich szczegółowości), co wymaga szczegółowych analiz porównawczych dokumentów NATO i Sił Powietrznych RP.

Kolejny problem – to interpretacja pojęć centralizacji i decentralizacji dowodzenia w ujęciu NATO.

W materiałach niemieckich akcentuje się wykorzystanie sił powietrznych w różnego rodzaju działaniach bojowych. Wynika to głównie z właściwości bojowych lotnictwa, jego manewrowości i dużego zasięgu bojowego oddziaływania (promień, głębokość działań nad obszarem przeciwnika). Wymaga to planowania ich operacji o znacznie większym rozmachu przestrzennym i wskazuje na konieczność scentralizowanego dowodzenia przez odpowiedni (kompetentny) szczebel dowodzenia.

Natomiast możliwie najlepsze wykorzystanie właściwości bojowych i zdolności sił powietrznych do szybkiej reakcji na działania przeciwnika i zmianę sytuacji operacyjno-taktycznej można osiągnąć przez zdecentralizowane prowadzenie działań (walk, bitew).

Scentralizowane dowodzenie w powiązaniu ze zdecentralizowanym wykonywaniem zadań bojowych jest jednym z podstawowych warunków skutecznego i racjonalnego użycia

sił powietrznych pod względem nakładu sił. Zapewnienia także swobodę działania i sprzyja twórczemu podejściu do rozwiązywania problemów decyzyjnych na wszystkich szczeblach dowodzenia.

Na tle eksponowanej centralizacji dowodzenia, jako zasady, twierdzi się, że zróżnicowane zadania i kompetencje odpowiednich szczebli dowodzenia sił powietrznych warunkują stopniowanie uprawnień do wydawania rozkazów, które w zależności od sytuacji mogą być delegowane, udzielane lub zastrzeżone.

Stopniowanie tych uprawnień wynika głównie z: kompleksowości i operacyjnego znaczenia postawionego zadania; kompetencji i możliwości danego szczebla dowodzenia; stopnia odpowiedzialności za wykonanie zadań.

Wyróżnia się trzy szczeble dowodzenia:

- Strategiczny (dowodzenie strategiczne) najwyższy polityczno-wojskowy szczebel dowodzenia sojuszu NATO, jego państw członkowskich. Na tym szczeblu rozstrzygana jest strategia obrony, możliwa eskalacja wojny i działania zmierzające do jej zakończenia.
- Operacyjne (dowodzenie operacyjne) – obejmuje całokształt podstawowych działań „wyższych sztabów wojskowych”, w tym dowództwa sił powietrznych. Sztaby te zajmują się głównie planowaniem operacyjnym (operacji), w którym stopniowo przekształcają cele wojskowo-strategiczne w zadania dla dowodzenia taktycznego.

Treścią planowania na tym szczeblu są w mniejszym stopniu bieżące operacje (w tym sił powietrznych), a głównie przygotowanie do operacji kolejnych (następnych).

Stwierdza się jednoznacznie, że wobec braku możliwości koordynacji wielu szczegółów, w dowodzeniu operacyjnym najlepiej można urzeczywistnić zasadę (ideę) dowodzenia przez cele.

- Taktyczny (dowodzenie taktyczne) – realizowany według celów operacyjnych (operacji) i stosownie do zasad użycia sił powietrznych.

W zasadach dowodzenia siłami powietrznymi uwzględnia się specyficzny charakter działań lotnictwa. Uwzględniając właściwości bojowe, lotnictwo może być wykorzystywane w różnych rodzajach operacji do wykonywania bardzo różnorodnych zadań. Aby zaspokoić wszystkie potrzeby operacyjno-taktyczne wystąpić może niedobór sił. Taka sytuacja wymaga szczególnie racjonalnego określania priorytetów co do celów działania lotnictwa, na podstawie których należy przydzielać siły (wysiłek bojowy).

Uprawnienia w zakresie przydzielania sił (wysiłku) lotnictwa są przyporządkowane głównie operacyjnemu szczeblowi dowodzenia. Mogą one dotyczyć:

- Zmiany podporządkowania sił;
- Przydziału sił (wysiłku) do poszczególnych operacji oraz według obszarów geograficznych;
- Ustalania liczby wylotów (limitów) dla pojedynczego statku powietrznego;
- Stawiania szczegółowych zadań oddziałom lotnictwa.

Zakres tych uprawnień zależy od szczebla dowodzenia, zle zakłada się, że w odpowiedniej sytuacji może on być zmieniony przez szczebel wyższy.

Generalnie można przyjąć, że kompetencje w zakresie formułowania celów i zadań lotnictwa (często szczegółowych) są umocowane na wysokich szczeblach dowodzenia – głównie operacyjnym, a nierzadko na szczeblu strategicznym.

W porównaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych i wojsk (np. lądowych), dowodzenie lotnictwem jest w wysokim stopniu scentralizowane: dotyczy to podejmowania decyzji o jego użyciu (formułowanie celów i zadań), przy zachowaniu zasady decentralizacji w wykonywaniu zadań.

Wskazuje się także na osobliwość dowodzenia siłami powietrznymi (nie tylko lotnictwem) i wynikające stąd wymagania wobec przygotowania dowódców; najważniejsze z nich to:

- planowanie i prowadzenie operacji w trzech wymiarach, z uwzględnieniem właściwości bojowych posiadanych środków (samoloty, rakiety przeciwlotnicze, środki walki radioelektronicznej);
- integracja działań środków o zróżnicowanej specyfice i zasadach użycia (głównie lotnictwa i naziemnych środków obrony powietrznej), w ścisłym uzgodnieniu z innymi rodzajami sił zbrojnych;
- wzmocnienie woli działań swoich żołnierzy i udzielanie im wskazówek do samodzielnego, odpowiedzialnego działania.

Na tle przedstawionych, w zarysach, zasad dowodzenia siłami powietrznymi według poglądów (i praktyki) NATO, konieczne jest odniesienie się do tzw. technik lub stylów dowodzenia. Terminologia jest ciągle dyskusyjna.

Za podstawę posłużyło mi opracowanie S. Piotrowskiego: „Metody i style (techniki) dowodzenia”³. Autor problemu dowodzenia ujął zgodnie z głównymi koncepcjami NATO. Jednak najczęściej odwołuje się do prac polskich autorytetów w zakresie organizacji i zarzą-

³ S. Piotrowski: Metody i style (techniki) dowodzenia. Koszalin 1994.

dzania, w których dowodzenie (kierowanie) przez cele znajduje istotne uzasadnienie teoretyczne.

Zasadniczą treść pracy stanowi analiza preferowanych w NATO (nie tylko) trzech technik dowodzenia (nazywanych również stylami dowodzenia): przez cele; przez zadania; przez instrukcje.

Główną tezą jest stwierdzenie, że charakter współczesnych operacji tworzy jakościowe nowe warunki i wymagania wobec dowodzenia wojskami.

Do podstawowych uwarunkowań operacyjnych zalicza się:

- rosnący zasięg i skuteczność działania (siły ognia) współczesnych środków rażenia;
- ciągle wzrastająca ruchliwość wojsk i ich zdolność do szybkiego osiągania gotowości bojowej oraz wykonania manewru i zdecydowanego uderzenia;
- rosnące wymagania wobec czasu przygotowania operacji oraz reagowania dowództw na zmieniającą się sytuację na polu walki.

Konieczne jest elastyczne stosowanie technik dowodzenia.

Planowanie operacji „powinno się cechować znaczną ogólnością”, a zasadniczą jego treścią jest poszukiwanie i ustalanie sił i środków zapewniających osiągnięcie celu operacji. Podwładnym należy określić zadanie bojowe zawierające cel końcowy, a więc „cel, którego właściwością powinien być znaczny stopień ogólności”.

Na szczeblach taktycznych podwładnym określa się „konkretne zadania bojowe, a więc również cel działania, który powinien charakteryzować się także znacznym stopniem uogólnienia”. Zarówno na szczeblach operacyjnych, jak i taktycznych można czasami precyzować podwładnym zadania szczegółowe, nie wykluczając potrzeby określania szczegółowego sposobu wykonania tego zadania.

Najważniejsze jednak wydaje się stwierdzenie, że „zawsze należy preferować te techniki dowodzenia, które zapewniają swobodę podwładnemu w podejmowaniu decyzji dotyczącej sposobu osiągnięcia przez niego celu i wykonanie zadania”. Natomiast w warunkach, kiedy złożoność zadania bojowego przerasta umiejętności i możliwości podwładnego (np. brak informacji), powinnością przełożonego jest udzielenie mu niezbędnej pomocy.

Można przyjąć, że przedstawione przez S.Piotrowskiego generalne założenia (zasady) dowodzenia, w tym dowodzenia przez cele, są zgodne z koncepcjami NATO.

Wydaje się, że w rozważaniach natowskich wyraźniej eksponuje się ideę centralizacji dowodzenia w powiązaniu z decentralizacją wykonywania zadań.

Jako zasadę (nie wnikając w wyjątki) przyjmuje się przypisywanie kompetencji w formułowaniu celów i określaniu zadań, głównie operacyjnym i strategicznym szczeblom dowodzenia. Natomiast dowódcy szczebla taktycznego mają się koncentrować na poszukiwaniu sposobów wykonywania tych zadań; dotyczy to zwłaszcza sił powietrznych.

Analizując ideę (założenia główne) dowodzenia przez cele warto odnieść się do znanego i cenionego opracowania, którego autorami są J.A.E. Stoner i C. Wankel⁴. Autorzy, definiują, charakteryzują, a także wskazują na zalety i słabości (problemy) zarządzania przez cele (oczywiście na gruncie cywilnym, z punktu widzenia ekonomii).

Istotą systemu zarządzania przez cele, według autorów, jest ustalanie przez kierowników wraz z podległymi im pracownikami wspólnych celów. Cele te są wykorzystywane przez pracowników do planowania własnej pracy, a także do śledzenia wyników (stopnia osiągnięcia celów).

Skuteczne planowanie polega więc na tym, że każdy kierownik ma ściśle określone cele, odnoszące się konkretnie do jego funkcji w przedsiębiorstwie. Z kolei cele każdego kierownika muszą przyczyniać się do realizacji celów kierownictwa wyższego szczebla i przedsiębiorstwa jako całości. Zbiór zintegrowanych celów stanowi ogniskową wszystkich czynności kierowniczych.

Za główny cel wprowadzenia zarządzania przez cele uważa się dążenie do osiągnięcia harmonijnego funkcjonowania całej organizacji przez sprawne funkcjonowanie i integrację jej części.

Od wysunięcia koncepcji zarządzania przez cele minęło już trzydzieści lat. Badania wykazały, że w roku 1974 w USA ten styl zarządzania stosowała ponad połowa przedsiębiorstw, ale tylko 10% uważało go za „wysoco skuteczny”. W kolejnych latach prowadzono jedynie fragmentaryczne badania, jednak uważa się, że pozytywne oceny wzrosły do ponad 50%.

Z badań wynika, iż większość skutecznych programów zarządzania przez cele (ZPC) – to znaczy sprawdzanych w praktyce – zawiera następujące elementy:

- zaangażowanie w proces zarządzania przez cele na wszystkich szczeblach organizacji;
- skuteczne ustalanie celów i planowanie przez naczelne kierownictwo;
- wyznaczenie przez kierowników i podwładnych indywidualnych celów, powiązanych z celami organizacji;
- znaczny zakres samodzielności w opracowaniu i doborze środków do realizacji celów.
- Systematyczną ocenę efektywności w odniesieniu do celów .

Każdy z tych elementów jest szczegółowo analizowany i interpretowany. Zwrócimy uwagę tylko na niektóre z nich.

Jednoznacznie ocenia się, że skuteczne programy planowania zazwyczaj powstają na najwyższym szczeblu kierowania, gdzie kierownicy, po konsultacjach z innymi członkami organizacji, formułują wstępne cele. Cele te, wyrażane w konkretnych, wymiernych terminach i wskaźnikach, pozwalają kierownikom i pracownikom wyrabiać sobie pogląd na to, co naczelne kierownictwo pragnie osiągnąć i stwierdzić (zrozumieć), w jaki sposób ich własna praca bezpośrednio wiąże się z celami organizacji.

W odniesieniu do tzw. celów indywidualnych stwierdza się, że każdy kierownik i pracownik ma jasno określone cele i zakres odpowiedzialności, na każdym szczeblu, w konkretnej postaci, aby ułatwić pracownikom dokładne zrozumienie, czego się od nich oczekuje. To z kolei umożliwia każdemu z nich planowanie skutecznej realizacji (sposobu osiągnięcia) jego celów.

Istotne są także oceny uczestnictwa pracowników w ustalaniu celów. Na jednym biegunie – jedynie możliwość obecności podwładnych przy wyznaczaniu celów przez kierownictwo. Na drugim – całkowita swoboda pracowników w wyborze celów i metod ich osiągania. Prawdopodobnie żadna z tych skrajności nie będzie skuteczna, nie licząc sytuacji szczególnych.

Jednoznacznie określa się, że ocena wyników działań podwładnych, aby była sprawiedliwa i uzasadniona powinna być oparta na mierzalnych efektach, a nie na subiektywnych kryteriach, takich jak postawa czy umiejętności.

Zalety i słabości (trudności w praktycznym stosowaniu) zarządzania przez cele.

Zalety w kolejności ich znaczenia:

1. Pozwala na to, by każdy wiedział, czego się od niego oczekuje.
 2. Pomaga w planowaniu, zmuszając kierowników do ustalania celów i wyznaczania terminów ich realizacji.
 3. Ułatwia komunikowanie się kierowników i podwładnych.
 4. Sprzyja lepszemu poznaniu przez pracowników celów całej organizacji.
 5. Zapewnia sprawiedliwą ocenę przez koncentrację uwagi na konkretnych osiągnięciach.
- Umożliwia też pracownikom ocenę własnej pracy w świetle celów organizacji.

⁴ J.A.E. Stoner, C. Wankel: Kierowanie. PWE. Warszawa 1994.

Wyróżniono dwie kategorie słabości zarządzania przez cele.

Pierwsza – trudności związane ze znacznym nakładem czasu i wysiłku oraz wymagana zazwyczaj dokumentacja.

Do drugiej kategorii zaliczono słabości, które teoretycznie nie powinny wystąpić, ale w praktyce często powstają, nawet w poprawnie wdrożonych programach. Obejmuje ona kilka podstawowych problemów, które muszą być rozwiązane, jeśli program ma być skuteczny:

1. Styl kierowania i poparcie kierownictwa. Jeśli kierownicy naczelnego szczebla są zwolennikami stylu autorytarnego i scentralizowanego podejmowania decyzji, konieczne będzie gruntowne ich przeszkolenie, zanim będą zdolni do wdrożenia programu zarządzania przez cele (ZPC).
2. Dostosowanie i zmiana. Program może wymagać wielu zmian w strukturze organizacji, układach władzy i procedurach kontrolnych. Kierownicy muszą popierać te zmiany. Ci, którzy uczestniczą w nim (ZPC) jedynie dlatego, że zostali zmuszeni do dotrzymania kroku organizacji, mogą łatwo doprowadzić do wypaczenia programu.
3. Umiejętności interpersonalne. Procesy ustalania celów między kierownikiem i podwładnymi oraz okresowe oceny wymagają znacznych umiejętności interpersonalnych. Wielu kierowników nie ma doświadczenia ani wrodzonych uzdolnień w tej dziedzinie.
4. Zakresy obowiązków. Opracowanie konkretnego wykazu indywidualnych celów i odpowiedzialności jest trudne i czasochłonne. Jest to szczególnie ważne w trakcie wdrażania, gdyż na każdym szczeblu mogą się zmieniać obowiązki i zakresy odpowiedzialności.
5. Ustalenie i koordynacja celów. Ustalanie mobilizujących, ale realnych celów jest często przyczyną zakłopotania kierowników. Mogą pojawić się problemy z wprowadzeniem wymiernych celów, ze znalezieniem złotego środka między celami, które są zbyt łatwe i takimi, które są nieosiągalne oraz z jasnym i precyzyjnym ich opisem. Mogą też występować trudności skoordynowania ogólnych celów organizacji z potrzebami i celami jej członków.
6. Metody kontroli realizacji celów. Zależność wysiłków danego kierownika, zmierzającego do realizacji celu, od działalności innych części organizacji może prowadzić do poważnej frustracji. Nie można na przykład oczekiwać, że kierownik linii produkcyjnej zapewni montaż stu jednostek dziennie, jeśli otrzymuje części wystarczające jedynie na dziewięćdziesiąt sztuk.
7. Sprzeczność między twórczością a ZPC. Powiązanie oceny efektywności, awansów i wynagrodzeń z osiągnięciem celów może być szkodliwe, zwłaszcza jeśli zniechęca do innowa-

cji. Kierownicy mogą stracić niektóre okazje, jeśli nie podejmą prób czegoś nowego i ryzykowanego, gdyż całą swoją energię poświęcają konkretnym celom określonym programem ZPC.

Za niezbędne warunki skuteczności zarządzania przez cele uznano:

- Ciągłe zaangażowanie najwyższego szczebla.
- Kształcenie i szkolenie kierowników.
- Jasne formułowanie celów.
- Zapewnienie przepływu informacji o wynikach.
- Zachęcanie do uczestnictwa.

Przedstawione w zarysach podstawowe założenia (idee) zarządzania przez cele odnoszą się do środowiska cywilnego. Taki był cel ich formułowania.

Należy jednak postawić pytanie: Czy zasady zarządzania przez cele mogą znaleźć zastosowanie w wojsku?

Tak, ale nie zawsze dosłownie i nie w każdych warunkach!

Po pierwsze, zasady zarządzania przez cele można w pełni wykorzystać jako konstrukcję teoretyczną, aby zrozumieć jego istotę, przeprowadzić analizę porównawczą z lansowanymi zasadami i technikami dowodzenia, w tym przez cele.

Wydaje się, że mogą one być w pełni wykorzystane niemal bezpośrednio (po odrzuceniu elementów ściśle ekonomicznych) do formułowania podstaw racjonalnego działania w wojsku, głównie w okresie pokoju. Najogólniej może to dotyczyć:

- Działalności centralnych instytucji wojskowych, począwszy od Ministerstwa Obrony Narodowej i Sztabu Generalnego;
- Tworzenia wizji (celów) rozwoju sił zbrojnych, w tym jakże aktualnej i kontrowersyjnej ich restrukturyzacji;
- Opracowywania strategii obronnej i stosowanych planów operacyjnych;
- Funkcjonowania akademii i szkół wojskowych;
- Innych założeń nie związanych z warunkami wojennymi (pola walki).

W warunkach wojennych natomiast, w toku operacji (np. powietrznych), zasady zarządzania przez cele powinny być wykorzystane i stosowane, ale po odpowiedniej adaptacji. Wynika to przede wszystkim z dynamiki zmian sytuacji na polu walki, co z kolei wymaga niemal permanentnego modyfikowania lub formułowania nowych celów i zadań.

Z tych względów, tylko w ograniczonym zakresie można przenieść na grunt wojska założenia o współuczestnictwie podwładnych w określaniu celów operacji, bitew i walk. Na

plan pierwszy wysuwają się tezy o ciągłym zaangażowaniu najwyższego szczebla oraz skuteczności ustalania celów i planowania przez naczelne kierownictwo.

Wydaje się, że w tych uwarunkowaniach za trafną należy uznać tzw. Natowską interpretację zasad zarządzania w odniesieniu do warunków wojennych: centralizacja dowodzenia siłami powietrznymi (w tym formułowania celów) na odpowiednim szczeblu, w powiązaniu z decentralizacją wykonywania zadań (w tym określania sposobów ich wykonania).

Kryteria podziału formułowane są w pytaniach, które obrazują stopień szczegółowości precyzowania celów lub zadań przez przełożonych (tabela) kto ma wykonać (osiągnąć); kiedy ma wykonać (osiągnąć); gdzie ma wykonać (osiągnąć); jak wykonać.

Treść Celu zadania	Style dowodzenia		
	Przez cele	Przez zadania	Przez instrukcje
Kto ma wykonać (osiągnąć);	o	o	o
Co ma wykonać (osiągnąć);	o	o	o
Kiedy ma wykonać (osiągnąć);	o	o	o
Gdzie ma wykonać (osiągnąć);		o	o
Jak wykonać			o

Na tle generalnych zasad dowodzenia w siłach powietrznych NATO i „cywilnych” zasad zarządzania przez cele, wróćmy do interpretacji stylów dowodzenia w ujęciu S. Piotrowskiego – to znaczy dowodzenia przez cele, przez zadania i przez instrukcje.

S. Piotrowski nieco inaczej przedstawia kolejność pytań. Na trzecim miejscu stawia pytanie gdzie wykonać (osiągnąć), a na czwartym kiedy wykonać (osiągnąć). Jest to istotne, gdyż według tej kolejności, w dowodzeniu przez cele określa się miejsce osiągnięcia celu, a określenie czasu (terminu) powoduje „zaliczanie” go do dowodzenia przez zadania. Jest to bardzo dyskusyjne kryterium podziału, z kilku powodów.

Po pierwsze, bardzo rzadko możliwe będzie oddzielenie czasu (terminu) i miejsca w formułowaniu zarówno celów, jak i zadań.

Po drugie, częściej można spotkać pominięcie miejsca wykonania zadania (osiągnięcia celu) niż terminu, w każdym razie w odniesieniu do użycia sił powietrznych w operacji, a szczególnie lotnictwa. W wojskach lądowych może być odwrotnie.

Po trzecie, bardzo trudno jednoznacznie zdefiniować i odróżnić pojęcia cel i zadanie.

Zacytujmy jeszcze raz J. Zieleniewskiego: „zadanie to cel zaakceptowany ze świadomością, że został ustalony przez kogoś innego (zadany)”.

Podjąłem próbę zróżnicowania tych pojęć na przykładach.

Pierwszy przykład dotyczy sformułowania dyrektywy związku dowódcy operacyjnego dla związku taktycznego, zgodnie z zasadami dowodzenia przez cele. Punkt 4 (zadanie) tej dyrektywy sprecyzowano następująco:

4. ... (nazwa ZT) z ... (środki wzmocnienia) wzbronąć opanowania przez nieprzyjaciela pasa ...

Wspiera ...

W drugim wypadku mamy przykład rozkazu operacyjnego dla związku taktycznego, zgodnie z zasadami dowodzenia przez zadania. Punkt 4 (zdanie), tym razem w rozkazie sprecyzowano następująco:

4. ... (nazwa ZT) z ... (środki wzmocnienia) bronić pasa ... i nie dopuścić do przerwania się nieprzyjaciela w kierunku ...

Wspiera ...

Trudno dostrzec tak istotne różnice w przytoczonych sformułowaniach, aby w pierwszym wypadku mówić o dowodzeniu przez cele, a w drugim – przez zadania.

Nie wydaje się więc, że istnieją jakieś proste recepty na rozwiązywanie tak swoistych „łamiągówek”. Wiele zależy od wiedzy i doświadczenia dowódców. Najważniejsze są generalne zasady (idee) dowodzenia przez cele i ich praktyczne dostosowywanie do sytuacji oraz realiów pola walki.

Generalnie można stwierdzić, że w siłach powietrznych dowodzenie przez cele nie jest ściśle powiązane z określonymi szczeblami dowodzenia, a raczej z charakteru działań, ich rozmachem i sytuacją. Należy jednak przyjąć, że najczęściej i w największym zakresie występuje ono na najwyższych szczeblach dowodzenia.

3. GŁÓWNE OBSZARY I KIERUNKI INTEGRACJI SYSTEMÓW DOWODZENIA SIŁ POWIETRZNYCH RP I NATO

Osiągnięcie interoperacyjności polskich Sił Powietrznych z wojskowymi strukturami NATO jest procesem długotrwałym. Jego istotą są przedsięwzięcia rozłożone w czasie, między innymi dlatego, aby zapoczątkowana integracja struktur i systemów naszych Sił Powietrznych z zachodnimi strukturami wojskowymi następowała w sposób płynny.

Jest zatem zupełnie zrozumiałe, że należy zastanowić się, czy jesteśmy przygotowani do integracji ze strukturami Sojuszu, jakie są nasze atuty i słabości i na tej podstawie określić obszary integracji i kierunki działań, które są priorytetowe i znacznie przyspieszyłyby proces zbliżania się do armii zachodnich.

Celowe wydaje się wykazywanie naszym przyszłym partnerom, że już dokonaliśmy znaczącego kroku na drodze zbliżenia, a budowanie podstaw współpracy Sił Powietrznych z NATO trwa już od kilku lat. Zatem dostosowywanie Sił Powietrznych do natowskich standardów nie rozpocznie się dopiero z chwilą przystąpienia Polski do Sojuszu, lecz wtedy będzie mogło być prowadzone w znacznie szerszym zakresie i w szybszym tempie. Podstawą prawną do realizacji wielu zamierzeń organizacyjno - szkoleniowych na szczeblu operacyjno – taktycznym, związanych z osiągnięciem interoperacyjności w naszych siłach powietrznych jest Decyzja nr 145/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 sierpnia 1997 roku w sprawie osiągnięcia zdolności do współdziałania z siłami NATO.

OBSZARY INTEGRACJI

Dostosowywanie Sił Powietrznych RP do wymogów integracji z NATO nie oznacza natychmiastowego osiągnięcia „identyczności”. Nie chodzi tu też o budowanie takich samych struktur, kopiowanie wyposażenia, ekwipunku, ubiorów czy uzbrojenia. Chodzi jednak o uzyskanie pełnej interoperacyjności w takich dziedzinach jak planowanie, systemy dowodzenia i łączności, jednakowe procedury postępowania, regulaminy walki i sformalizowane dokumenty bojowe.

Pierwszym dokumentem, który zakładał podjęcie współpracy w dziedzinach wojskowych z NATO był tzw. „PfP Planning and Review Process”. Natomiast „Planning Review Arsessement – Poland” z 1995 roku zakładał podjęcie współpracy wojskowej z NATO w piętnastu dziedzinach. Biorąc pod uwagę dotychczasowe uzgodnienia w tych dziedzinach

oraz inne uwarunkowania i czynniki wpływające z aktualnego stanu sił zbrojnych określono podstawowe kierunki działań, których wykonanie będzie miało bezpośredni wpływ na osiągnięcie zamierzonego celu.

Do najważniejszych kierunków działań w zakresie integracji naszych sił zbrojnych z NATO należy zaliczyć:

1. Realizację przedsięwzięć ukierunkowanych na podwyższenie gotowości bojowej i mobilizacyjnej, zwiększenie efektywności dowodzenia oraz wprowadzenie natowskich zasad operacyjnego użycia i bojowego zabezpieczenia wojsk.
2. Uzyskanie kompatybilności w zakresie rozpoznania i systemów rozpoznawczych.
3. Osiąganie kompatybilności i interoperacyjności w zakresie obrony powietrznej.
4. Dostosowanie modelu kształcenia kadr oraz szkolenia Sił Zbrojnych RP do rozwiązań funkcjonujących w NATO.
5. Wprowadzenie nowoczesnej i zmodernizowanej techniki bojowej oraz sprzętu wojskowego.
6. Uzyskanie minimalnego poziomu interoperacyjności Marynarki Wojennej z siłami morskimi państw NATO.
7. Wprowadzenie zmian w kartografii.
8. Modernizację logistyki.

Wychodząc z ogólnych kierunków działań integracyjnych dla Sił Zbrojnych oraz analizy dotychczasowego stanu Sił Powietrznych można przyjąć, że integracja tego rodzaju sił zbrojnych z NATO będzie obejmowała następujące obszary:

- dowodzenie Siłami Powietrznymi, kontrolę wykonawstwa, środki automatyzacji i rozpoznania;
- użycie Sił Powietrznych (wszystkich rodzajów wojsk);
- system ratownictwa lotniczego;
- kontrolę obszaru powietrznego (zarządzanie przestrzenią powietrzną);
- łączność;
- infrastrukturę lotnisk (lotnisko, koszary, strefa mieszkalna kadry);
- system szkolenia kadr dla Sił Powietrznych;
- procedury postępowania (ściśle związane ze znajomością języka angielskiego przez kadre zawodową);
- podniesienie rangi podoficerów;
- uzawodowienie tego RSZ;

- logistyczne zabezpieczenie działań;
- integrację techniczną;
- system przygotowania dowództw i pilotów do działań.

Wymienione obszary integracji, z chwilą uzyskania przez Polskę członkostwa w NATO, winny zapewnić współdziałanie operacyjne naszych Sił Powietrznych ze strukturami wojskowymi Sojuszu. Niniejsze opracowanie koncentruje się na dowodzeniu siłami powietrznymi traktując je jako najważniejsze i najpilniejsze zarazem.

Polski algorytm dowodzenia w SP posiada kształt „piramidy”, na której szczycie znajduje się doktryna określająca pozostałe elementy składowe. Należą do nich w kolejności:

- zespoły dowódczo-sztabowe z ich strukturą oraz powiązaniem strukturalno-funkcjonalnymi;
- metody pracy organów dowodzenia i osób funkcyjnych;
- informatyka (instrumentalizacja organów dowodzenia).

Należy przy tym zaznaczyć, że podstawą tego algorytmu dowodzenia jest telekomunikacja.

Decydującą rolę w praktycznej realizacji powyższego algorytmu odgrywa kształt i funkcjonowanie systemu dowodzenia SZ RP, w tym również system dowodzenia Siłami Powietrznymi i KOP. Zatem przebudowa systemu dowodzenia SP wymaga takiego jego przekonstruowania, aby Siły Powietrzne RP i ich sojusznicy mogli w sposób natychmiastowy przeciwdziałać próbom naruszenia granic powietrznych Sojuszu. Z tego też względu przedsięwzięcia dostosowawcze do standardów NATO w zakresie dowodzenia SP powinny zmierzać do:

- przebudowy strukturalnej systemu OP pod kątem kompatybilności z systemem państw NATO;
- prowadzenia wspólnych ćwiczeń i szkoleń z sojusznikami;
- prowadzenia ćwiczeń na szczeblu operacyjno-taktycznym wg procedur NATO;
- integracji wojskowej i cywilnej służby ruchu lotniczego;
- współdziałania w zakresie poszukiwania i ratownictwa;
- uzyskania interoperacyjności systemów łączności i informatyki;
- obniżania barier językowych;
- usystematyzowania wzorów dokumentów;
- zapewnienia kompatybilności kanałów wymiany informacji rozpoznawczych.

Realizacja wyżej wymienionych przedsięwzięć w dużej mierze zależy od kadr dowódczych i sztabowych przygotowanych i znających standardy NATO. O ile na szczeblu operacyjnym są przygotowane zespoły gotowe do realizacji takich przedsięwzięć, to niżej na szczeblu operacyjno-taktycznym (KOP) i taktycznym jest gorzej. Rozwiązanie tego problemu mogą przynieść partnerskie porozumienia z Dowództwami Sił Powietrznych naszych przyszyłych sojuszników i bezpośrednie kontakty, zwłaszcza te na niższych szczeblach dowodzenia. Do celów integracyjnych w zakresie dowodzenia wydaje się stosowne wykorzystanie doświadczeń naszych najbliższych sąsiadów. Dużą pomocą mogą służyć wspólne przedsięwzięcia w ramach „Trójkąta Weimarskiego”, zwłaszcza w zakresie pozyskiwania, przetwarzania i przesyłania informacji o sytuacji powietrznej. Postawienie takich dziedzin jak dowodzenie i użycie SP ponad wprowadzeniem nowoczesnej techniki lotniczej nie wynika tylko z przyczyn czysto ekonomicznych, lecz jest logicznym ciągiem idei integracyjnej. Bez wyszkolonych kadr i kompatybilnego systemu dowodzenia SP, choćby był wyposażony w najnowocześniejsze systemy walki, nie będzie mógł sprostać wymogom NATO. Dlatego wydaje się konieczne rozpatrywanie procesów dostosowawczych w następującym kontekście: system dowodzenia – wyszkolone kadry (procedury, język itp.) – nowoczesna technika. Problem ten obrazują badania ankietowe ppłk dypl. nawig. Budzińskiego (załącznik). Większość respondentów była podobnego zdania. Ankietowani uznali, że najważniejszymi obszarami integracji są: dowodzenie, użycie sił i system szkolenia kadr. Zdecydowana większość respondentów (75,5%) opowiedziała się za potrzebą szkolenia kadr poza granicami kraju. Przeważały opinie, że jest to konieczność związana z uzyskaniem kompatybilności z NATO. Czynniki ekonomiczne nie jest jednak bez znaczenia, zwłaszcza w obecnej sytuacji SP RP. Inwestowanie w przedsięwzięcia mniej kosztowne, ale niezbędne, takie jak np.: nauka języka angielskiego, szkolenie kadr dowódczych za granicą itp., przyniesie w krótkim okresie czasu pozytywne efekty. Dotyczy to również użycia sił korpusu OP. Wspólne ćwiczenia i szkolenia prowadzące do poznania procedur decyzyjnych i taktyki walki, bez względu na posiadaną technikę bojową, prowadzą do integracji w tym obszarze. Zanim korpusy rozpoczną wspólne ćwiczenia na szeroką skalę, niezbędne jest prowadzenie ćwiczeń na szczeblach niższych, uwzględniając główną zasadę dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO, jego centralizację przy jednoczesnej decentralizacji wykonania zadań bojowych. Zasada dowodzenia przez cele powinna być zastosowana w szkoleniach i ćwiczeniach możliwie jak najszybciej i musi stać się podstawową zasadą przede wszystkim w jednostkach lotniczych.

Proces dostosowywania SP do struktur NATO obejmuje również obszar modernizacji techniki bojowej i sprzętu wojskowego. Celowe wydaje się, aby modernizacja była określona następującymi priorytetami:

- system dowodzenia i łączności;
- system rozpoznania i WRE;
- samoloty wielozadaniowe;
- przeciwlotnicze zestawy raketowe.

Taka kolejność wyżej wymienionych priorytetów wynika również z analizy przeprowadzonych wywiadów z ekspertami WLOP i SP RFN.

Trudno o określenie dokładnego czasu, kiedy Siły Powietrzne RP powinny być zintegrowane ze strukturami NATO. Proces integracyjny w ograniczonym zakresie trwa. Od chwili przyjęcia Polski do NATO, proces ten będzie zintensyfikowany, ponieważ zostaną nakreślone wymogi i zadania dla Sił Powietrznych. Na podstawie analizy zaawansowania zmian restrukturyzacyjnych w Siłach Powietrznych RP, rozmachu realizowanych oraz planowanych przedsięwzięć modernizacyjnych systemu dowodzenia i zarządzania wojskami należy liczyć, że do roku 2012 proces integracyjny SP RP ze strukturami NATO, w większości obszarów, powinien być zakończony.

Osiąganie interoperacyjności naszych sił powietrznych z SP NATO jest więc procesem ciągłym i długofalowym. Dowodzenie siłami powietrznymi i ich użycie powinny być priorytetowymi obszarami integracji na szczeblu operacyjno-taktycznym.

Integracja Sił Powietrznych RP na szczeblu operacyjno-taktycznym z SP NATO będzie możliwa tylko wtedy, gdy KOP dysponować będzie odpowiednio przygotowaną kadrą znającą obowiązujące w NATO regulaminy, procedury i pragmatyki oraz niezbędny sprzęt kompatybilny z systemami Sojuszu.

Z chwilą przyjęcia Polski do NATO polskie siły zbrojne będą jednym z elementów Połączonych Sił Zbrojnych Sojuszu. Konieczne będzie więc włączenie systemu dowodzenia naszymi siłami zbrojnymi w strukturę PSZ NATO Europy Centralnej. Niezbędne będą także zmiany, zwłaszcza dowodzenia na szczeblu centralnym. Potrzebę tych zmian, i to jeszcze przed przystąpieniem do NATO, wyraził Sekretarz Generalny Sojuszu Javier Solana mówiąc, że „Powinniście kontynuować prace; modernizować struktury obronne .. Najważniejsza jest poprawa tego, co nazywamy interoperacyjnością czyli zdolnością do współdziałania z sojusznikami”.

Istota zmian winna sprowadzać się do ustalenia podporządkowania poszczególnych rodzajów naszych sił zbrojnych odpowiednim dowódcom Europy Centralnej: wojsk lądowych (COMLANDCENT), sił powietrznych (COMAIRCENT) i marynarki wojennej Bałtyku (COMBALTAP).

Wraz z przystąpieniem Polski do NATO konieczne będzie przystosowanie naszego systemu dowodzenia do włączenia w system NADGE. Obszar kraju będzie należał do Centralnej Strefy NATO. Unifikacja struktury organizacyjnej systemu dowodzenia naszych SP z siłami powietrznymi Sojuszu nie ma alternatywy. Nowy system obronny państwa znajduje się w trakcie jego tworzenia. Siły powietrzne w nowym systemie muszą być zdolne do realizacji zadań bojowych w złożonej sytuacji operacyjnej.

Zakłada się, że potencjalny przeciwnik będzie dążył do wykonania uderzenia zaskakującego, bez szerokich przygotowań, wykorzystując swoją przewagę liczebną oraz rozpocznie agresję działaniami powietrzno-lądowymi. Zmierając do sformułowania koncepcji przyszłego systemu dowodzenia SP RP, ze szczególnym uwzględnieniem szczebla operacyjno-taktycznego, przyjęto hipotezę, że istnieje ścisły związek pomiędzy strukturą organizacyjną ich systemu dowodzenia, jakością i ilością systemów uzbrojenia a zadaniami w czasie kryzysu bądź wojny.

Biorąc pod uwagę warunki współczesnej wojny, konieczne jest rozwinięcie i ukompletowanie systemu dowodzenia sił powietrznych już w czasie pokoju. Realizacja tych przedsięwzięć poprzez mobilizacyjne uzupełnienie i ewentualne przegrupowanie poszczególnych elementów systemu z chwilą wybuchu wojny może zakończyć się niepowodzeniem. Punkty dowodzenia sił powietrznych muszą spełniać funkcję kierowania ruchem lotniczym już w czasie pokoju i reagować natychmiast na wypadek naruszenia naszej przestrzeni powietrznej.

Przy tworzeniu systemu dowodzenia siłami powietrznymi należy kierować się przede wszystkim zadaniami i potrzebami SP, wdrażać rozwiązania kompromisowe pomiędzy różnymi opcjami. Prowadzoną i przyszłą restrukturyzację będą warunkowały potrzeby taktyczno-operacyjne oraz możliwości finansowe. Ponadto wpływ na restrukturyzację będą miały niżej wymienione okoliczności:

1. System dowodzenia WLOP znajduje się w początkowym etapie integrowania. Integracja tego systemu będzie trwała stosunkowo długo, ponieważ system obronny RP nie został jeszcze ukształtowany, a stan gospodarki państwa i niski budżet sił zbrojnych nie pozwalają na realizację szeroko zakrojonych inwestycji.

2. Nie ma potrzeby dokonywania radykalnej redukcji w strukturze systemu dowodzenia WLOP. Należy natomiast lepiej wykorzystać potencjał wykształconych kadr, zwłaszcza tych w państwach NATO.
3. System dowodzenia wojskami OP utworzono wielkim kosztem, wobec tego powinien on stanowić podstawę do tworzenia nowego systemu dowodzenia siłami powietrznymi.
4. Jednym z najpilniejszych zadań jest zmiana dotychczasowych funkcji KOP. Konieczne jest również podniesienie rangi najniższych szczebli (brygada, pułk, eskadra, dywizjon).
5. Konieczne jest opracowanie koncepcji przekształcenia WLOP w Siły Powietrzne, a ich systemu dowodzenia jako integralnej części systemu dowodzenia Siłami Zbrojnymi RP.

Obecnie rozpatruje się różne koncepcje dowodzenia Polskimi SP w zintegrowanej strukturze dowodzenia NATO. Są one próbą powiązania ambicji narodowych i jednoczesnego spełnienia wymagań interoperacyjności.

Myślą przewodnią tych koncepcji jest utworzenie nowych zbiorów punktów dowodzenia. Stacjonarne punkty dowodzenia stanowić powinny CAOC i CRC oraz rozmieszczone na ich obszarze posterunki wykrywania. Rejon odpowiedzialności CAOC powinien pokrywać się z rejonem OP RP. Dowódca SP mógłby być jednocześnie dowódcą ICAOC (wariant). Centralne stanowisko dowodzenia dowódcy Sił Powietrznych, CAOC i CRC będą funkcjonowały w zintegrowanym systemie dowodzenia NATO. W celu koordynacji działań z wojskami lądowymi na szczeblu korpusu zmechanizowanego CAOC potrzebuje grupy operacyjnej lotnictwa, która byłaby w stanie zmieniać miejsce dyslokacji wraz ze zmianą położenia SD tego korpusu. Zatem przy każdym KZ powinien być utworzony Ośrodek Koordynacji Działań Lotnictwa. Głównymi zadaniami takiego ośrodka powinny być planowanie i koordynacja działań lotnictwa realizującego zadania na korzyść KZ oraz organizacja współdziałania.

W powyższym wariantcie struktury stanowisk dowodzenia założono przynależność Polski do NATO. Nie wykluczono jednak możliwości samodzielnej obrony na wybranym kierunku. Dowódca Sił Powietrznych RP posiada w podporządkowaniu dwa Korpusy Sił Powietrznych. W skład KSP wchodzi lotnictwo taktyczne wyposażone w samoloty wielozadaniowe oraz siły obrony powietrznej. W wariantcie tym przewiduje się strukturę brygadowo-eskadrową. Każdy KSP posiada 1-2 Brygady Lotnicze. Brygada natomiast składa się z 3-4 eskadr. Z przeprowadzonych wywiadów wynika, że część badanych opowiada się za pozostawieniem struktury z dwoma KOP. W każdym z wymienionych wariantów przewiduje się funkcjonowanie na wypadek wojny ruchomych ośrodków dowodzenia i naprowadzania lotnictwa przy korpusach zmechanizowanych. Ruchome punkty dowodzenia wywołują wiele

kontrowersji. Wydaje się jednak, że ośrodki koordynacji działań lotnictwa należy traktować jako organa współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Podlegałyby one dowódcy KOP.

Nierozwiązany pozostaje nadal problem dowodzenia w czasie pokoju w przypadku wyjścia części sił KOP poza terytorium kraju (np.: misje ONZ). Na szczeblu operacyjno – taktycznym brak jest ruchomego SD, które mogłoby zabezpieczyć dowodzenie wydzielonymi siłami korpusu. Stąd wynika, że istnieje potrzeba utworzenia mobilnego SD. Dotychczas nasze siły powietrzne nie brały udziału w tego rodzaju misjach. Przynależność do NATO oznaczać będzie aktywny udział sił zbrojnych, w tym SP, w operacjach militarnych Sojuszu mających na celu zażegnywanie konfliktów w Europie i poza nią. KOP musi być więc przygotowany do realizacji tego typu zadań również w systemie koalicyjnym. Doświadczenia SP RFN z działań w Bośni w ramach IFOR (1995-96) i SFOR (od 1996) wskazują na konieczność narodowego dowodzenia siłami w tak ważnych misjach. Dowodzenie siłami KSP w czasie pokoju, do rejonu ich użycia w ramach misji ONZ, mogłoby odbywać się z CSD, a w rejonie działań z ruchomego SD, które powinno być kompatybilne z systemem dowodzenia NATO. Badania ankietowe wykazały, że nie jest wskazane przekazywanie kompetencji rozkazodawczych w czasie pokoju strukturom ponadnarodowym (51,3%). Można jednak przyjąć, że respondenci ogólnie są za przyznaniem takich kompetencji rozkazodawczych w przypadku wystąpienia kryzysu lub w obliczu wybuchu wojny.

Niezależnie od przyjętej struktury organizacyjnej, o efektywności systemu dowodzenia Korpusem Sił Powietrznych decydować będą możliwości sprzętu, w jaki zostanie on wyposażony.

System dowodzenia siłami powietrznymi na szczeblu operacyjno – taktycznym powinien więc uwzględniać możliwości użycia części sił KSP poza terytorium kraju oraz zapewnienie ciągłości dowodzenia nimi w systemie narodowym. Istnieje więc konieczność tworzenia mobilnych SD na tym szczeblu.

Bez zmian strukturalnych w obecnych KOP i systemie dowodzenia na tym szczeblu nie będzie możliwa interoperacyjność OP ze zintegrowanym systemem OP NATO.

KIERUNKI (WARIANTY) ZMIAN W SYSTEMIE DOWODZENIA

Zintensyfikowane szkolenie operacyjno-taktyczne w Siłach Powietrznych, prowadzone według procedur obowiązujących w NATO, potwierdziło, że najsłabszym ogniwem jest dowodzenie. Doświadczenia wyniesione ze wspólnych ćwiczeń wskazują wyraźnie na znaczenie zrozumienia teoretycznych podstaw dowodzenia i procedur stosowanych w siłach powietrznych NATO dla powodzenia działań koalicyjnych.

W związku z tym przedsięwzięcia przebudowy systemu dowodzenia Siłami Powietrznymi RP winny zmierzać do przyszłościowego systemu dowodzenia sił powietrznych sojuszu – ACCS, którego oceny dokonano w II etapie badań. Stworzenie skutecznego i kompatybilnego z NATO systemu dowodzenia SP na szczeblu operacyjno-taktycznym jest zadaniem najpilniejszym w procesie integracji z siłami powietrznymi Sojuszu.

Nasze dążenia do członkostwa w NATO, prowadzone wspólne przedsięwzięcia z siłami powietrznymi państw NATO oraz wnioski z dotychczasowych badań upoważniają do rozważenia wariantów zmian w obecnym systemie dowodzenia SP RP.

Jednym z najważniejszych przedsięwzięć przebudowy systemu dowodzenia będzie przygotowanie systemu OP do włączenia w Zintegrowany System Obrony Powietrznej NATO. Wraz za tym przedsięwzięciem powinna nastąpić integracja systemu dowodzenia i kierowania obroną powietrzną. Integracja następować będzie stopniowo, o czym świadczą również podstawowe materiały wydane przez SHAPE. Sprawą pilną jest rozbudowanie instalowanego na CSD systemu ASOC o funkcje dowodzenia i kierowania.

Na obecnym etapie, kiedy Polska nie jest członkiem NATO, można wprowadzić rozwiązania tymczasowe, np. ICC, które zapewniłoby podstawowe możliwości w zakresie dowodzenia i kierowania według wymogów Sojuszu.

Jednym z warunków rozbudowy systemu dowodzenia w oparciu o technologie NATO jest nasza przynależność do Sojuszu. Zasadnicze przedsięwzięcia realizowane będą po 4 kwietnia 1999 roku. Okres dostosowywania SP RP po wstąpieniu Polski do NATO winien obejmować starania o utworzenie co najmniej jednego stacjonarnego CAOC na terenie Polski. Jest to o tyle ważne, gdyż ostatnio istnieje tendencja w NATO do ograniczania i spłaszczania stacjonarnych struktur dowodzenia na korzyść mniej licznych, ale mobilnych, gotowych do realizacji zadań w dowolnym miejscu na obszarze zainteresowania sojuszu. Ze względu na wielkość naszego kraju, ilość sił i środków, jakimi dysponują Siły Powietrzne, wprowadzenie systemu ASOC, tworzącego bazę do połączenia z systemami zachodnimi, utworzenie jednego

lub dwóch CAOC wydaje się w pełni uzasadnione. Utworzenie CAOC wpłynęłoby pozytywnie na proces integrowania systemów OP i lotnictwa również w aspekcie finansowym.

CAOC na terenie RP ułatwi możliwe poszerzenie NATO na wschód (kraje przybałtyckie, Ukraina, Słowacja). Ponadto planowany region Europy Północnej (w którym w przyszłości znajdzie się również Polska) jest około siedem razy większy od obecnego regionu Europy Centralnej, a oddalenie od wschodnich granic RP do Kalkar (ICAOC-2) wynosi około 1300 km. To może wydłużyć czas reakcji dotychczasowego systemu dowodzenia SP NATO.

Należy dążyć, aby bezpośrednio po wstąpieniu do NATO, na bazie zainstalowanych wcześniej systemów dokonać sprzężenia z systemem wczesnego wykrywania i ostrzegania NATO (NAEW).

Możliwe jest to poprzez zainstalowanie odpowiednich modułów na systemie ASOC, np.: moduł ASE. Zapewniłoby to interoperacyjność w zakresie łącz Link 11 i Link 16, a jest to jeden z głównych celów dostosowywania naszych Sił Powietrznych do struktur NATO. Ze względów finansowych może być to przełożone na dalszy etap integracji.

Istnieje konieczność posiadania manewrowych punktów dowodzenia, które byłyby zdolne do wstępnego planowania i dowodzenia ogniowego. Precyzowanie planowania odbywałoby się na szczeblu centralnym (stacjonarnym).

Następnym ważnym przedsięwzięciem jest zmiana funkcjonalna dotychczasowych ODN. Powinny one zapewnić możliwość automatycznego kierowania aktywnymi środkami walki (tak jak CRC). Warunkiem jest wyposażenie ich w wieloradarowy system rozpoznania radiolokacyjnego. Innym rozwiązaniem może być przebudowa w tym kierunku brt i na bazie istniejących PISD.

Wzorem zachodnich systemów należałoby przygotować i wdrożyć system automatycznego zbierania danych o stanie sił i środków w bazach lotniczych. System ten zapewniałby ciągłą informację w czasie działań bojowych o stanie lotnisk i zasobach materiałowych.

Zmiany w podsystemie rozpoznania radiolokacyjnego powinny być oparte o zdobycze rodzimej techniki. Zapewnienie kompatybilności radarów polskiej produkcji zgodnie z wymogami NATO pozwoli na integrację z systemami Sojuszu za 5-6 lat. W tym zakresie konieczna wydaje się niezwłoczna rozbudowa cyfrowych kanałów transmisji danych na posterunkach radiolokacyjnych, zwłaszcza tych, które przewidziane są do podłączenia do systemu ASOC.

Wspomniany ASOC stanowił będzie podstawę integracji, zapewniając wymianę informacji o sytuacji powietrznej pomiędzy systemami OP Polski i NATO. Przesyłanie zintegro-

wanego obrazu sytuacji powietrznej w systemie OP NATO spowoduje również komplikacje. Wymiana informacji z krajami spoza NATO (Litwa, Słowacja) możliwa będzie po otrzymaniu zgody od właściwych organów ochrony informacji Sojuszu. W stosunku do sytuacji, jaka występowała w czasie formułowania założeń w odniesieniu do programów modernizacyjnych, zapewniających automatyzowanie funkcji dowodzenia i kierowania w siłach powietrznych wystąpiły istotne zmiany, o charakterze nie tylko ilościowym ale przede wszystkim jakościowym. Dotyczą one roli i miejsca ośrodków dowodzenia w systemie lotnictwa i OP zarówno w systemie narodowym, jak i sojuszniczym. W związku z tym, występuje pilna potrzeba dokonania korekty narodowych planów modernizacji podsystemu dowodzenia lotnictwem i OP, tak aby realizowane aktualnie programy dostosować do zmienionej sytuacji i zapewnić przyszłą pomyślną realizację poszczególnych etapów integracji z NATO.

Zasadniczą kwestią jest i pozostaje wynegocjowanie z NATO zakresów kompetencji dowództw narodowych i sojuszniczych przy podejmowaniu decyzji o użyciu sił oraz procedur planowania działań lotnictwa i OP oraz koordynacji przestrzeni powietrznej. Utworzenie jednego CAOC, którego dowódcą byłby Dowódca Sił Powietrznych RP byłoby rozwiązaniem optymalnym. Należy zaznaczyć jednak, że zgodnie z przyjętymi w NATO kryteriami jest to szczebel taktyczny.

Na podstawie przeprowadzonych badań można rozważać dwa warianty funkcjonalnego powiązania polskiego i natowskiego systemu dowodzenia siłami powietrznymi.

Wariant I

Dowódca Sił Powietrznych RP byłby jednocześnie dowódcą stacjonarnego CAOC rozwiniętego na bazie CSD. Szczeble KSP i brygad byłyby strukturami pokojowymi, których najważniejszym zadaniem będzie szkolenie wojsk i przygotowanie sprzętu oraz infrastruktury do zabezpieczenia działań bojowych. Centra Wykrywania i Naprowadzania byłyby rozwinięte na bazie SD brt. Dowodzenie siłami lotnictwa i OP będzie zapewnione bezpośrednio z CAOC, co w znacznym stopniu skraca obieg informacji. Zaletą tego wariantu jest wyeliminowanie pośrednich szczebli dowodzenia. Z natowskiego punktu widzenia jest to podstawą skutecznego dowodzenia połączonymi działaniami powietrznymi. Zabezpieczenie w informację o sytuacji powietrznej będą realizowały 6-7 CRC.

Kolejną zaletą będzie możliwość wykorzystania wyszkolonej i przygotowanej kadry z KSP i brygad do wzmocnienia CAOC, bez potrzeby realizowania zadań mobilizacyjnych. Tym bardziej jest to ważne, że szkolenie rezerw osobowych na SD jest wysoce kosztowne ze względu na ciągłe zmiany programowe i techniczne.

Wariant ten ma szanse poparcia ze strony sojuszników przede wszystkim ze względu na jego walory funkcjonalne: prostotę podporządkowań, minimalną ilość szczebli dowodzenia i możliwe niskie koszty dostosowawcze do systemu dowodzenia SP NATO.

Wariant II

Wariant powyższy przewiduje utworzenie dwóch CAOC na terenie naszego kraju. Rejon odpowiedzialności każdego z nich pokrywałby się z rejonem odpowiedzialności KSP. Dowódca KSP byłby jednocześnie dowódcą CAOC. W ten sposób operacyjnie dowódcy KSP wraz z CAOC podlegaliby bezpośrednio Dowódcy Sił Powietrznych NATO w Europie centralnej. KSP organizacyjnie będą podlegać nadal Dowódcy SP RP, który będzie dowodził SP tylko w systemie narodowym, co w praktyce oznaczałoby wyłącznie zarządzanie SP w czasie pokoju i ewentualnie w początkowym okresie narastania kryzysu. Zaletą tego wariantu jest znaczne zmniejszenie obszaru odpowiedzialności, a co za tym idzie istnieje większa możliwość skupienia wysiłku na kierunkach zagrożeń. W przypadku wystąpienia zagrożeń na kierunkach tylko jednego CAOC, siły drugiego będą mogły w razie potrzeby wesprzeć jego działania. Do zalet należy również szybszy, w porównaniu z wariantem I, obieg informacji. Wadą wariantu II jest pozbawienie Dowództwa Sił Powietrznych RP w czasie działań bojowych wpływu na podejmowanie decyzji do użycia podległych mu organizacyjnie sił. Z opinii ekspertów wynika, że wariant ten ma mniej szans na realizację. Kolejną wadą jest konieczność wyszkolenia znacznie większej ilości kadry na stanowiska w CAOC, co w obecnej sytuacji mogłoby spowodować, że większość stanowisk w Połączonych Ośrodkach Dowodzenia Działaniami Powietrznymi, z konieczności, zajęliby sojusznicy. Takie rozwiązanie mogłoby jednak okazać się racjonalne w okresie przejściowym.

Po uzyskaniu pełnoprawnego członkostwa w NATO należy liczyć się z tym, że z chwilą wystąpienia jakiegokolwiek zagrożenia KSP zostanie wsparty oddziałami sojuszników. Dowodzenie przegrupowaniem sił NATO do rejonu odpowiedzialności KSP realizowane będzie z kwatery AIRCENT. W tym celu może być wykorzystane ruchome SD (mobilny CAOC), które przygotowywane jest przez stronę amerykańską. W przypadku konieczności wyprowadzenia części sił KSP do rejonu działań poza terytorium RP w czasie narastania kryzysu lub wojny, dowodzenie powinno być realizowane ze stanowisk dowodzenia Sojuszu.

Analiza problemów dowodzenia siłami powietrznymi NATO oraz ocena dotychczasowego systemu dowodzenia Siłami Powietrznymi RP, jak również opinie ekspertów dotyczące wariantów struktur dowodzenia naszymi siłami powietrznymi po przystąpieniu do Sojuszu, pozwoliły na sprecyzowanie następujących wniosków:

1. Proces integracji, zwłaszcza w odniesieniu do systemów i struktur dowodzenia, będzie długofalowy, a osiąganie kompatybilności odbywało się będzie stopniowo. Występuje jednak konieczność zintensyfikowania prac dostosowawczych i osiągnięcie interoperacyjności do kwietnia 1999 roku w zakresie wymiany rozpoznawanego obszaru sytuacji powietrznej, przekazywania informacji o stanie naszych sił i środków do ośrodków dowodzenia NATO oraz odbioru zadań bojowych stawianych przez nadrzędne ośrodki dowodzenia NATO.
2. Uczestnictwo SP RP w programie AWACS należałoby odłożyć na lata późniejsze (po 2004) ze względów finansowych.
3. Sprawę przynależności SP RP do struktur NATO należy traktować priorytetowo, a współpracę regionalną w zakresie wymiany informacji o sytuacji powietrznej z Litwą i Słowacją odłożyć do momentu zapewnienia technicznych możliwości odfiltrowywania informacji.
4. Utworzenie CAOC na bazie CSD, którego dowódcą będzie Dowódca Sił Powietrznych RP jest sprawą prestiżu w regionie.

Planowanie i realizacja przedsięwzięć szkoleniowych w SP RP, w tym w KSP, wymaga podjęcia działań organizacyjno-koordynacyjnych, ukierunkowanych na wprowadzanie do procesu szkolenia procedur NATO, zwłaszcza tych, które obowiązują w czasie przygotowania, organizowania i prowadzenia wspólnych ćwiczeń. Uzyskanie pełnej kompatybilności naszego systemu szkolenia z systemem natowskim będzie możliwe dopiero po uregulowaniu wszystkich problemów stanowiących podstawę i wykładnię do szkolenia. W tym zakresie zrealizowano już cały szereg przedsięwzięć. W wyniku podjętych działań osiągnięto znaczny stopień spójności. Wymiernym efektem dotychczasowej współpracy SP szczebla operacyjno-taktycznego z partnerami natowskimi są przede wszystkim cenne doświadczenia szkoleniowe wykorzystywane w procesie szkolenia dowództw i sztabów.

Jedną z najważniejszych form zbliżania SP RP do SP NATO jest współpraca szkoleniowa, zmierzająca do stopniowego przenoszenia jej elementów na kolejne szczeble organizacyjno-strukturalne NATO.

Celem współpracy szkoleniowej SP RP ze strukturami Sojuszu powinno być:

1. Kontynuacja teoretycznego przygotowania kadry w dziedzinie poznawania zasad i sposobów organizacji oraz prowadzenia działań bojowych na szczeblu operacyjno – taktycznym według poglądów NATO. Wykorzystywać w tym celu należy absolwentów AON,

którzy są przygotowani do realizacji przedsięwzięć szkoleniowych wg. Procedur NATO pod względem merytorycznym i językowym.

2. Szerszy niż dotychczas udział kierowniczej kadry SP RP w ćwiczeniach i treningach organizowanych w SP państw NATO.
3. Wymiana doświadczeń szkoleniowych.

Efektywną i korzystną formą doskonalenia dowództw i sztabów, zwłaszcza szczebla operacyjno – taktycznego, jest udział oficerów w wybranych przedsięwzięciach szkoleniowych SP NATO (praktyki, staże, ćwiczenia i treningi). Efekt takiej współpracy jest pozytywny tylko wtedy, gdy nabyte doświadczenia będą przekazywane i nauczane w jednostkach, sztabach i dowództwach.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia wyniesione z ćwiczeń natowskich oraz perspektywę operacyjnego podporządkowania naszych SP Dowódcy Połączonych Sił Powietrznych Europy Centralnej, wydaje się celowe przyjęcie do programów szkolenia operacyjno – taktycznego na szczeblu Korpusu Sił Powietrznych procedur przewidzianych dla CAOC. Bez względu na to, jaki wariant (ile CAOC) zostanie przyjęty. SP muszą mieć przygotowaną kadrę do obsady stanowisk na tym szczeblu.

W związku z tym należy:

1. Na najbliższe lata przyjąć do planu realizację ćwiczeń dla sztabów Korpusów całkowicie opartych na procedurach i dokumentach NATO. Na początek w języku polskim.
2. Odejść od szkolenia rezerwowych dowództw BLMB (wcześniej DLMB) na rzecz szkolenia językowego oficerów, chorążych i podoficerów różnych specjalności.
3. Jak najszybciej do ćwiczeń sztabowych wprowadzić mapy natowskie.
4. Odejść w procesie decyzyjnym od wieloszczeblowości meldowania decyzji o działaniach. Szczeblem decydującym o użyciu sił i środków uczynić Korpus Sił Powietrznych (lub WLOP), a jednostki tylko realizatorami podjętych decyzji.
5. Wycofać z użycia dotychczasową literaturę dotyczącą treści i metodyki wypracowywania decyzji, wzorów dokumentów itp., a wprowadzić natowskie.
6. Oddziały i pododdziały szkolić tylko i wyłącznie w taktycznych sposobach wykonania zadań, stosując zasadę dowodzenia przez cele.
7. ODL przekształcić w AOCC.
8. Wprowadzić rotacyjność kadry na stanowiskach dowódczych i sztabowych SP z obowiązkowym okresem pracy dydaktycznej (3-4 lata) w AON, WSOSP i ośrodkach szkole-

nia. Podniosłoby to w sposób znaczny poziom przygotowania szkolonych i przybliżyłby praktykę do teorii.

4. ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ

Za kontrolę przestrzeni powietrznej w Europie odpowiedzialny jest Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych w Europie (SACEUR), który delegował swoje uprawnienia Dowódcom Regionalnym. Dowódcy tego szczebla odpowiadają za sformułowanie szeroko rozumianej polityki oraz delegowanie na niższy poziom dowództwa operacyjnego władzy nad kontrolą tej przestrzeni. W obszarze sobie podległym i w zakresie swoich kompetencji dowódczych, opracowują wytyczne dotyczące ustanowienia i działania służby kontroli przestrzeni powietrznej, jak również przeprowadzają czynności planistyczne niezbędne dla zapewnienia jednolitości i zwartości wysiłków podejmowanych w sprawach kontroli przestrzeni.

Dodatkowo każdy z tych dowódców, dla zapewnienia kompatybilności funkcji kontroli przestrzeni powietrznej, zwłaszcza w obszarach wzajemnego pokrywania się zakresów władzy i odpowiedzialności, koordynuje swe plany z innymi wyższymi dowódcami NATO i z przedstawicielami krajów nie należących do NATO.

Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych Europy Centralnej delegował swoje uprawnienia Dowódcy Połączonych Sił Powietrznych, ustanawiając go Zarządcą (władzą) Przestrzeni Powietrznej (Airspace Control Authority). Sytuacja militarna, rodzaje realizowanych zadań bojowych, czynniki geograficzne, złożoność zarządzania określonym obszarem powietrznym oraz wymagania stawiane przed obroną powietrzną mogą sprawić, że Dowódca Połączonych Sił Powietrznych deleguje odpowiedzialność za działania systemu zarządzania przestrzenią dowódcy podległemu. W regionie Centralnym Europy, ze względu na specyfikę sił podległych COMBALTAP (występują w nim siły powietrzne, lądowe i morskie), dowódca tego rejonu spełnia funkcję Podporządkowanej Władzy Kontroli Przestrzeni Powietrznej (SACA) w sektorze Połączonego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Powietrznymi w Finderup (CA-OC 1).

Zadania dowódcy odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej to przede wszystkim:

- przygotowanie planu kontroli przestrzeni powietrznej;
- planowanie, organizowanie i utrzymywanie systemu kontroli przestrzeni powietrznej odpowiednio do potrzeb dowódcy operacji oraz użytkowników przestrzeni powietrznej;
- zapewnienie spójności i standaryzacji systemu kontroli przestrzeni powietrznej obszaru z systemami obszarów sąsiednich i podobszarów;

- określanie potrzeby tworzenia podobszarów kontroli przestrzeni powietrznej oraz wyznaczanie dowódcy odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej w podobszarze;
- wypracowanie i rozpowszechnianie w swoim planie kontroli przestrzeni powietrznej instrukcji dla kontroli przestrzeni powietrznej;
- akceptowanie bądź odrzucanie planu kontroli przestrzeni powietrznej przedstawionych przez podległych dowódców;
- realizowanie planu poprzez wydanie rozkazu o kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Order).

Dowódcy podlegli bądź czasowo podporządkowani dowódcy operacji są odpowiedzialni za:

- zapewnienie współdziałania wszystkich swoich sił z systemem kontroli przestrzeni powietrznej;
- koordynowanie swoich zapotrzebowań na wykorzystanie przestrzeni powietrznej z dowódcą odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej;
- zorganizowanie i utrzymywanie kontaktu z dowódcą odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej w celu planowania i koordynowania działań powietrznych;
- zapewnienie odpowiedniego sprzętu i personelu na potrzeby systemu kontroli przestrzeni powietrznej w wyznaczonych podobszarach;
- wydzielenie swoich reprezentantów lub łączników przy dowódcy odpowiedzialnym za kontrolę przestrzeni powietrznej, jeśli będzie to konieczne;
- zapewnienie kontroli przestrzeni powietrznej w wyznaczonym obszarze zgodnie z wytycznymi dowódcy odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej.

Zarządzający przestrzenią powietrzną jest zobowiązany do uwzględnienia potrzeb jej wszystkich użytkowników, a także musi mieć pewność, że informacje zawarte w opracowanych i przekazanych wykonawcom dokumentach (ACO) będą właściwie i jednoznacznie zrozumiane. W tym celu na stanowiskach dowodzenia sił powietrznych, lądowych i morskich znajdują się komórki lub osoby funkcyjne, odpowiedzialne za opracowanie i przekazanie obszarowej Władzy Kontroli Przestrzeni Powietrznej żądania ustanowienia, aktywacji i dezaktywacji środków kontroli przestrzeni powietrznej i związanych z nimi procedur.

Organem wykonawczym COMAIRCENT jest Połączony Ośrodek Koordynacji Przestrzeni Powietrznej (JACC), który spełnia następujące zasadnicze funkcje:

- koordynuje i zatwierdza lub uchyla żądania zastosowania określonych środków kontroli przestrzeni powietrznej;

- rozstrzyga spory związane z żądaniami środków kontroli przestrzeni powietrznej;
- za pośrednictwem rozkazów o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO) przekazuje do wiadomości zainteresowanych informacje o środkach kontroli przestrzeni powietrznej;
- koordynuje działania z dowódcami NATO lub dowódcami poszczególnych państw członkowskich.

Bardzo ważną rolę w systemie zarządzania przestrzenią powietrzną zajmują Połączone Ośrodki Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (Combined Air Operation Center – CAOC). Wynika to z bezpośredniego podporządkowania im oddziałów i pododdziałów lotnictwa, wojsk raketowych, radiotechnicznych oraz innych sił. Ośrodki te umożliwiają centralizację dowodzenia podczas prowadzenia działań połączonych. Kierują całością działań powietrznych zarówno ofensywnych (lotnictwa taktycznego), jak i defensywnych (sił obrony powietrznej) podporządkowanych im sił na obszarze swojej odpowiedzialności. Dowódca CAOC posiada w swoim podporządkowaniu przydzielone mu przez dowódcę AIRCENT na okres działań (trwania operacji) siły wsparcia (Critical Resources), w skład których mogą wchodzić samoloty Wre, rozpoznawcze, tankowania w powietrzu, wczesnego wykrywania, obezwładniania obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Na czas trwania operacji COMAIRCEN może delegować dowódcy CAOC uprawnienia Zarządzającego Przestrzenią Powietrzną (SACA) w podległym mu obszarze. Za planowanie wykorzystania przestrzeni powietrznej w CAOC odpowiada Szef Planowania, dysponując Grupą Zarządzania Przestrzenią Powietrzną. Ponadto poprzez Sekcję Operacji Bieżącej składa zapotrzebowanie na środki kontroli przestrzeni powietrznej. Wyposażenie techniczne CAOC (w oparciu o rozwinięte elementy systemu ACCS) pozwala także na realizację kontroli ruchu lotniczego prowadzoną w czasie rzeczywistym.

Zadania związane z kontrolą przestrzeni powietrznej w systemie dowodzenia siłami powietrznymi NATO realizują upoważnione do tego organa w oparciu o techniczne elementy systemu ACCS. W zależności od konfiguracji elementów funkcjonalnych (CARS lub ARS) umożliwia planowanie wykorzystania przestrzeni powietrznej, kierowanie działaniami bojowymi oraz kontrolę ruchu lotniczego. Podstawowym czynnikiem warunkującym skuteczne funkcjonowanie systemu jest pełna, wiarygodna i terminowa informacja o sytuacji powietrznej. Za zobrazowanie tej informacji w systemie ACCS jest odpowiedzialne Centrum Tworzenia Zobrazowania Sytuacji Powietrznej (RPC), zasilane informacyjnie z posterunków integrujących środki rozpoznania (SFP), do których podłączone są radiolokatory stacjonarne, mobilne oraz pasywne środki rozpoznania. Pozostałymi źródłami pozyskiwania informacji są

środki rozpoznania satelitarnego, system wczesnego ostrzegania (AEW) a także środki kontroli ruchu lotniczego (radiolokatory lotniskowe, plany lotów). Informacja wyjściowa z RPC jest przekazywana do Połączonego Ośrodka Dowodzenia działaniami Powietrznymi (CAOC), centrum kierowania i kontroli realizacji operacji powietrznych (ACC) oraz stanowiska dowodzenia przeciwlotniczych zestawów raketowych (SAMOC). Podstawowym elementem w strukturze systemu dowodzenia jest CAOC, które realizuje funkcje: zarządzania siłami, zarządzania zasobami systemów dowodzenia i kierowania OP oraz zarządzania przestrzenią powietrzną. Za bezpośrednią kontrolę ruchu lotniczego odpowiada ACC, realizujące funkcje kierowania powietrznymi zadaniami bojowymi oraz kontroli ruchu lotniczego. Działania ACC w określonych obszarach operacji powietrznych w zakresie koordynacji działań wspiera jego mobilny odpowiednik. Bardzo ważną rolę przypisuje się stanowisku kontroli ruchu lotniczego w określonym obszarze operacji powietrznej. Wyposażone w mobilny radiolokator oraz niezbędne środki łączności i automatyzacji, ma funkcjonować w obszarach szczególnie dużego nasycenia lotnictwem i środkami przeciwlotniczymi, co w założeniach twórców systemu zwiększy bezpieczeństwo ruchu lotniczego w tych rejonach.

✓ Jednym z pierwszoplanowych przedsięwzięć w procesie przyjęcia Polski do NATO będzie włączenie jej systemu OP do Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej NATO. Za obronę powietrzną Polski po przystąpieniu do Sojuszu, podobnie jak innych członków NATO, będzie odpowiedzialny Najwyższy Dowódca Wojskowy w Europie (SACEUR). Pewne kroki dotyczące wymiany informacji i integracji zostały już podjęte przez NATO i zainteresowane kraje w ramach Programu Partnerstwo dla Pokoju oraz dwustronnych programów współpracy z krajami członkowskimi NATO. Poza tymi przedsięwzięciami powinna nastąpić dodatkowa integracja systemów dowodzenia i kierowania. Przewiduje się stopniowe osiągnięcie integracji, która ma być realizowana w trzech etapach.

1. **Etap I** – realizowany jeszcze przed przystąpieniem do NATO, w tym niektóre przedsięwzięcia do września 1998 r – zakłada osiągnięcie minimum wymagań w zakresie:
 - Wymiany rozpoznanego obrazu sytuacji powietrznej;
 - Przekazywania informacji o stanie naszych sił i środków do ośrodków dowodzenia NATO;
 - Odbiór zadań bojowych stawianych przez nadrzędne ośrodki dowodzenia NATO.

Sojusz zakłada, że poprzez wyposażenie nas w ICC (moduł oprogramowania systemów dowodzenia NATO reprezentujący początkowe możliwości CAOC) zapewni już w I Etapie podstawowe możliwości w zakresie dowodzenia i kierowania. Prawdopodobnie jesz-

cze w 1998 r. moduł ICC zostanie zainstalowany na CSD wraz z systemem ASOC. Będzie to rozwiązanie tymczasowe, dopóki ASOC nie zostanie rozbudowany o funkcje dowodzenia i kierowania. Ponadto ICC ma ułatwić skuteczne przejście do docelowego systemu dowodzenia NATO – ACCS.

2. **Etap II** – bezpośrednio po przystąpieniu do NATO ma być zrealizowane:

- Sprzężenie z systemem wczesnego wykrywania i ostrzegania NATO (NAEW);
- Umożliwienie automatycznego kierowania aktywnymi środkami walki z CRC (ODN) lub systemu ASOC (w oparciu o wieloradarowy system rozpoznania radiolokacyjnego);
- Umożliwienie automatycznego meldowania i powiadamiania ASOC o stanie sił i środków baz lotniczych oraz pododdziałów WR;
- Zapewnienie systemów dowodzenia i kierowania poprzez wyposażenie w ICC (15-20 stanowisk roboczych);
- Umożliwienie automatycznego meldowania pomiędzy naszym SD a właściwym terytorialnie dowództwem NATO – AIRCENT.

3. **Etap III** – włączenie do programu ACCS zakłada:

- Zapewnienie dla Polski dwóch elementów systemu ACCS klasy ARS. Prowadzony obecnie przez NATO przegląd wymagań ma rozstrzygnąć kwestię ewentualnego ustanowienia w Polsce stanowiska dowodzenia OP NATO na szczeblu CAOC. W wypadku pozytywnego rozstrzygnięcia tej kwestii, drugi ARS stanowiłby CARS;

Jak zaznaczyliśmy, z chwilą wejścia Polski do Sojuszu północno – Atlantyckiego, jej system OP zostanie włączony w System OP NATO – NATIONADS. Jak dotychczas Kwatera Główna NATO nie podjęła jeszcze ostatecznej decyzji co do przyszłych struktur dowodzenia Obroną Powietrzną. Dotychczasowe propozycje ze strony SHAPE przewidywały utworzenie stanowiska dowodzenia szczebla taktycznego NATO CAOC (Połączony – wielonarodowy – Ośrodek Planowania Operacji powietrznych). Obecnie pojawiają się tendencje rezygnacji z utworzenia takiego stanowiska dowodzenia na terenie Polski, zgodnie z ogólną tendencją spłaszczania i dalszego ograniczania struktur dowodzenia NATO.

Przyszły kształt systemu dowodzenia OP będzie decydował o strukturze systemu zarządzania ruchem lotniczym w czasie kryzysu i wojny, dlatego też opracowaliśmy dwa możliwe warianty struktury tego systemu. Podstawą do ich opracowania były informacje dotyczące dotychczasowych działań integracyjnych oraz założenia, wg których docelowa organizacja dowodzenia obroną powietrzną RP powinna:

- Zapewnić optymalne wykorzystanie w ramach jednolitego systemu OP RP wszystkich sił i środków OP niezależnie od ich organizacyjnej podległości;
- Zapewnić skuteczne dowodzenie siłami i środkami OP na wszystkich kierunkach zagrożeń oraz doraźnie tworzonymi zgrupowaniami sił i środków na kierunku określonym;
- Posiadać prostą i elastyczną strukturę odpowiednią do jednoznacznie określonych zadań i kompetencji dowódców poszczególnych szczebli dowodzenia i stanowisk dowodzenia;
- Funkcjonować w strukturach dowodzenia NATO.

Odpowiednio do tych założeń, przyjęliśmy następujące struktury:

1. Zasadniczym organem wykonawczym w zakresie kierowania OP w układzie narodowym będzie Centralny Ośrodek Dowodzenia OP RP (COD OP RP). W ramach koalicji będzie spełniać rolę Połączonego Ośrodka Dowodzenia Operacjami Powietrznymi (CAOC), podległego odpowiedniemu Dowódcy Sił Powietrznych NATO (COMAIRCEN lub – wg nowego podziału COMAIRNORTH).
2. Ośrodki Dowodzenia i Naprowadzania (ODN) będą zasadniczymi organami wykonawczymi w zakresie realizacji kierowania modułami wykrywania i systemami uzbrojenia, czyli realizować będą zadania przypisane aktualnie Ośrodkom Kontroli i Powiadamiania (CRC) a w docelowym systemie dowodzenia ACCS – obiektom ARS.
3. Planowanie wysiłku lotnictwa uderzeniowego oraz koordynację jego działań z działaniami Wojsk Lądowych oraz Marynarką Wojenną realizować będą Ośrodki Koordynacji Działań Powietrznych.

Struktura dowodzenia w systemie zarządzania przestrzenią powietrzną w tym wariantcie nie odbiega od aktualnie obowiązującej w NATO. Za kontrolę przestrzeni powietrznej nad obszarem Rzeczypospolitej Polskiej na ogólnych zasadach byłoby odpowiedzialni dowódcy operacyjni NATO. Dowódca Sił Powietrznych Europy Centralnej COMAIRCEN (wg nowej struktury Europy Północnej COMAIRNORTH), jako Regionalny Zarządzający Przestrzenią Powietrzną (RACA), może ustanowić stały podobszar kontroli przestrzeni powietrznej nad obszarem RP, delegując uprawnienia Dowódcy CAOC (Centrum Operacyjnego Dowodzenia OP RP). Uprawnienia takie mogą być mu przyznane tymczasowo na czas trwania operacji militarnej. Jak dotychczas decyzje w tej kwestii nie zostały podjęte.

W obu przypadkach przedstawiciele Dowódcy SP RP byłoby reprezentantami interesów narodowych, funkcjonując w strukturze Połączonego Ośrodka Koordynacji Przestrzeni Powietrznej (JACC). Dowódca centrum Operacyjnego Dowodzenia OP RP, występujący w roli dowódcy CAOC, byłoby odpowiedzialny za planowanie wykorzystania przestrzeni powietrznej

RP, zgłaszając na ogólnych zasadach zapotrzebowanie na środki kontroli. Wymagałoby to posiadania w strukturach COD OP RP zespołu specjalistów, realizujących to zadanie, a także odpowiedzialnych za planowanie i ustalanie zasad funkcjonowania systemu kontroli ruchu lotniczego. System ten tworzyłyby rozwinięte elementy systemu ACCS, realizując funkcje przedstawione we wcześniejszym opisie.

Zasadniczym czynnikiem wyróżniającym drugi wariant jest brak w strukturach systemu dowodzenia Siłami Powietrznymi i Obroną Powietrzną RP Połączonego Ośrodka Działaniami Powietrznymi (CAOC). Podobnie jak poprzednio, za kontrolę przestrzeni powietrznej nad obszarem Rzeczypospolitej Polskiej na ogólnych zasadach byłoby odpowiedzialni dowódcy operacyjni NATO. Całością działań powietrznych, zarówno defensywnych (sił obrony powietrznej) jak i ofensywnych (lotnictwa taktycznego) kierowałby Dowódca CAOC położonego poza obszarem kraju. W tym przypadku, oprócz przedstawicieli Dowódcy Sił Powietrznych RP funkcjonujących w organach dowodzenia NATO szczebla operacyjnego, wymagane jest utrzymywanie stałej grupy operacyjnej na właściwym (wskazanym) CAOC. W składzie tych zespołów powinni znajdować się narodowi specjaliści zarządzania przestrzenią powietrzną. Pozwoli to na racjonalne zaplanowanie wykorzystania przestrzeni powietrznej RP, z uwzględnieniem jej specyfiki. Pozostałe zależności wynikające z umiejscowienia w strukturze systemu zarządzania przestrzenią powietrzną NATO pozostają takie same, jak w wariantcie opisanym powyżej.

Przedstawione warianty nie wyczerpują możliwości docelowego kształtu systemu dowodzenia Siłami Powietrznymi i Obroną Powietrzną Rzeczypospolitej polskiej. Podobnie, realizowane przez ten system funkcje, stanowią tylko wprowadzenie do szerszej analizy zawartej w kolejnych rozdziałach Studium.

W kwietniu 1995 roku państwa Europy Zachodniej ustanowiły Komitet ds. Koordynacji Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (CEAC – Committee for European Airspace Coordination), którego głównym celem było promowanie bezpieczeństwa i ekonomicznego wykorzystania przestrzeni powietrznej. Członkowie Komitetu, spotykający się dwa razy w roku, reprezentują cywilne i wojskowe władze krajów należących do NATO. Władze wojskowe NATO, a w szczególności Główni Dowódcy, posiadają w Komitecie swoich przedstawicieli. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, (ICAO) Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) i Agencja ds. Zarządzania i Kontroli Ruchu Lotniczego w Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (EUROCONTROL), są reprezentowani przez obserwa-

torów. Komitet i jego grupy robocze, są wspierani przez międzynarodowy personel z Kwatery Głównej NATO.

Głównymi obszarami zainteresowania Komitetu ds. Koordynacji Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – CEAC są następujące problemy:

- Promowanie kompatybilności cywilnych i wojskowych organizacji zarządzania przestrzenią powietrzną;
- Systemy i procedury kontroli ruchu lotniczego.

Dodatkowymi zaś następujące:

- Zapewnienie cywilno-wojskowej łączności w relacjach powietrze – ziemia – powietrze;
- Koordynowanie wykorzystywanych częstotliwości współdziałania i pomocy nawigacyjnych.

Niezwykle istotną funkcją Komitetu ds. Koordynacji Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – CEAC jest koordynacja ćwiczeń powietrznych, które spełniają fundamentalną rolę w treningu i gotowości Sił Powietrznych państw w ramach NATO. Aby zapewnić bezpieczeństwo, ekonomię i elastyczność ćwiczeń wojskowych, prowadzonych na szeroką skalę w zatłoczonej europejskiej przestrzeni powietrznej, potrzebna jest ścisła cywilno – wojskowa koordynacja wykorzystania przestrzeni powietrznej. Komitet ds. Koordynacji Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – CEAC rozwiązuje problemy związane z procesami planowania ćwiczeń i procedurami bezpiecznego przygotowania i wykonywania ćwiczeń wojskowych.

W obrębie prac ramowych początkowej współpracy NATO z krajami, które przystąpiły do inicjatywy „Partnerstwa dla Pokoju”, Komitet ds. Koordynacji Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – CEAC wziął na siebie ważną rolę pomagania Polsce w trudnym procesie modernizacji i integracji cywilnych i wojskowych struktur i systemów zarządzania ruchem lotniczym. Współpracujący partnerzy uczestniczą aktualnie w plenarnych spotkaniach Komitetu ds. Koordynacji Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – CEAC, jak również biorą udział w spotkaniach na poziomie ekspertów. Ministrowie państw, które przystąpiły do „Partnerstwa dla Pokoju”, porozumieli się co do ustanowienia stosunków pomiędzy NATO i Komitetem ds. Koordynacji Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – CEAC.

W rezultacie prac Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego – ECAC powstała rozszerzona Strategia ECAC, tj, Program Integracji i Współpracy Europejskich ATC. Jest to program współpracy krajów, biorących udział w ECAC, koordynowanym i zarządzanym przez EUROCONTROL. Strategia Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego – ECAC jest zgodna Przyszłym Europejskim Systemem Zarządzania Ruchem Lotniczym – ATM.

Kraje członkowskie Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego – ECAC ustaliły, że ważną częścią Strategii ECAC będzie ściślejsza cywilno-wojskowa koordynacja wykorzystania przestrzeni powietrznej. Ministrowie państw członków Europejskiej konferencji Lotnictwa Cywilnego – ECAC uzgodnili, że poprzez rozwijanie długotrwałego dialogu pomiędzy cywilnymi i wojskowymi władzami, kontynuowana będzie efektywniejsza współpraca i wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez obu partnerów oraz integracja poszczególnych udogodnień, dotyczących kontroli ruchu lotniczego.

Zgodnie z Programem Integracji i Współpracy Europejskich Systemów Kontroli Ruchu Lotniczego i w zależności od sposobu wykonywania lotów wojskowych rozróżniane są dwie kategorie lotów:

- GAT (General Air Traffic) – ogólny ruch lotniczy – loty kierowane zgodnie z zasadami i procedurami ICAOC;
- OAT (Operational Air Traffic) – ruch lotniczy operacyjny – loty, do których nie stosuje się norm ustanowionych dla GAT i dla których zasady zostały określone przez odpowiednie władze.

Zakres pracy programu Integracji i Współpracy Europejskich Kontroli Ruchu Lotniczego dotyczy wszystkich problemów, dotyczących zarządzania przestrzenią powietrzną, które podlegają rozwojowi, harmonizacji i połączeniu.

Koncepcja elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej zakłada, że przestrzeń powietrzna jest zbiorem elementów, będących w ciągłym ruchu, przydzielanym na dzień bieżący stosownie do zapotrzebowań cywilnych i wojskowych użytkowników, zgodnie z priorytetami ustanowionymi na poziomie narodowego systemu zarządzania ruchem lotniczym. W zakres ten wchodzi również przekazywanie kompetencji odnośnie zapewnienia służb ruchu lotniczego. Są one ważną integralną częścią koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej. Innymi słowy, celem przekazywania kompetencji odnośnie zapewnienia służb ruchu lotniczego – ATS, powinno być ułatwienie i optymalizacja wykorzystania przestrzeni powietrznej poprzez przekazanie (w wymaganym stopniu) kompetencji odnośnie zapewnienia ciągłości oddziaływania służb ruchu lotniczego od jednej jednostki ATS do drugiej, bez względu na istniejące granice rejonu informacji powietrznej – FIR, lub granice państwa.

Z chwilą wstąpienia Polski w struktury NATO, jednym z najważniejszych problemów, który będzie musiał być rozwiązany możliwie w jak najkrótszym czasie, będzie powiązanie wojskowej służby ruchu lotniczego Polski ze służbami ruchu lotniczego paktu Północnoatlantyckiego. Powiązanie to poza tym, że nie może zakłócić autonomicznego i płynnego za-

rządzenia polską przestrzenią powietrzną przez polską wojskową służbę ruchu lotniczego, powinno umożliwić obu stronom, jeśli tylko zaistnieje taka potrzeba, uzyskanie niezbędnych danych z zakresu:

- Planowanego ruchu lotniczego w przestrzeniach powietrznych Polski i NATO;
- Przewidywanego natężenia ruchu lotniczego;
- Wydzielonych doraźnie lub na stałe i aktywnych w określonym czasie stref, w których obowiązują specjalnie określone zasady wykonywania lotów lub całkowity zakaz ich wykonania;
- Stosowanych metod i środków kontroli przestrzeni powietrznych.

Aby wymiana informacji, dotyczących zarządzania ruchem lotniczym mogła przebiegać bez zakłóceń, polska wojskowa służba ruchu lotniczego musi zostać sprzęgnięta ze strukturami organizacyjnymi i funkcjonalnymi służb ruchu lotniczego NATO w taki sposób, aby spełnić oczekiwania i wymagania obu zainteresowanych stron. W NATO od wielu lat istnieją określone struktury zarządzania ruchem lotniczym (zarządzania i kontroli przestrzeni powietrznej) zachodzi więc potrzeba określenia na jakim szczeblu i w jaki sposób organy polskiej wojskowej służby ruchu lotniczego powinny być połączone z analogicznymi służbami Paktu tak, aby zapewnić dwustronny (bilateralny) przepływ określonych informacji i zarządzeń.

W NATO na szczeblu AIRCENT, który bezpośrednio kontroluje przestrzeń powietrzną, Regionalny Dowódca przestrzeni wspólnie z Regionalnym Dowódcą Obrony Powietrznej i Regionalną Władzą Przestrzeni Powietrznej tworzą COMAIRCENT, pod który podporządkowane są trzy (Tymczasowe) Połączone Stanowisko Dowodzenia Operacjami Powietrznymi (ICAOC).

Pod każdy z ICAOC podporządkowane jest od trzech do sześciu Ośrodków Kontroli i Meldowania (CRC). Biorąc pod uwagę aktualne rozlokowanie w terenie poszczególnych ICAOC i CRC, a także terytoria państw zaproszonych do członkostwa w NATO, które mają wejść w struktury północnego AIRCENT, tj. Polski i Czech należy spodziewać się, że na terenie jednego z nich powinien zostać utworzony dodatkowo czwarty ICAOC. Porównując natomiast siły powietrzne Czech i Polski oraz potencjał jakim oba te kraje dysponują wydaje się słusznym, aby nowy ICAOC został utworzony na terytorium Polski.

W prowadzonych rozmowach przez przedstawicieli polskich sił powietrznych z przedstawicielami NATO, strona polska zaproponowała utworzenie na bazie dotychczasowego CSD WLOP nowego ICAOC (CARS), który w rejonie Europy Centralnej przejąłby funkcje

związane z dowodzeniem rozlokowanymi w tym rejonie Europy siłami powietrznymi i zarządzaniem przestrzenią powietrzną nad tym obszarem. Jednakże ostateczne decyzje będą wymagały jeszcze długich negocjacji oraz skomplikowanych analiz i kalkulacji.

Poprzez ICAOC (CRS), polska wojskowa służba ruchu lotniczego posiadałaby bezpośrednie połączenie z Połączonym Centrum Koordynacji Przestrzeni Powietrznej (JACC) sąsiednimi ICAOC i z AIRCENT, co umożliwiłoby w krótkim czasie wymianę informacji z zakresu zarządzania przestrzenią powietrzną z wszystkimi zainteresowanymi tą problematyką państwami NATO.

Gdyby okazało się, że na terytorium Polski zostaną utworzone jedynie dwa ARS-y, to zapewni to również możliwość wymiany informacji, dotyczących zarządzania przestrzenią pomiędzy polską wojskową SRL i pozostałymi państwami NATO, jednakże czas obiegu informacji będzie wydłużony. W tej sytuacji, z przestrzeni powietrznej Polski musiałby zostać utworzony podobszar, którym faktyczne zarządzanie odbywałoby się z CAOC położonym na terytorium Niemiec lub Danii.

Powiązanie polskiej wojskowej służby ruchu lotniczego z analogicznymi służbami państw NATO, będzie realizowane poprzez uruchomienie programu ASOC. Planowane uruchomienie I etapu w końcu 1998 r. Ułatwi rozwiązanie następujących problemów:

- Zarządzanie narodową przestrzenią powietrzną poprzez wykorzystanie zintegrowanego zobrazowania sytuacji powietrznej wszystkich cywilnych i wojskowych tras lotniczych w przestrzeni powietrznej każdego kraju partnerskiego i regionu;
- Modernizację własnych wojskowych systemów nadzoru przestrzeni powietrznej w taki sposób, aby były one kompatybilne z wojskowymi i cywilnymi instytucjami ogólnoeuropejskimi, tj. EUROCONTROL, czy NATO;
- Wniesienie własnego wkładu w stabilną współpracę regionalną, dzieląc się informacją na temat zarządzania przestrzenią powietrzną, wykorzystując standardowe formaty przekazywania wiadomości.

Początkowa wersja systemu ASOC umożliwi nadzór nad przestrzenią powietrzną w czasie pokoju. Zapewni on zobrazowanie ogólnej sytuacji w czasie rzeczywistym poprzez przetworzenie;

- cyfrowych danych radiolokacyjnych z przyszłych wojskowych (NATO zobowiązało się do przekazania Polsce pięciu trójwymiarowych stacji radiolokacyjnych) i istniejących cywilnych stacji radiolokacyjnych kontroli obszaru;

- danych o trasach, odebranych z systemów narodowych (regionalnych ośrodków dowodzenia – system DUNAJ – oraz systemów ASOC krajów sąsiadujących i ośrodków operacyjnych NATO;
- informacji o planach lotów.

Pierwotny obraz sytuacji powietrznej może być użyty do realizacji podstawowych funkcji nadzoru nad przestrzenią powietrzną, tj. wykrywania, śledzenia, identyfikacji, wymiany tras i meldowania. System ASOC będzie wzbogacany informacjami z innych źródeł, tj. systemu DUNAJ, czy z systemów ASOC sąsiednich państw – członków NATO. Ponadto w przyszłości, po dokonaniu niezbędnej rozbudowy, system będzie mógł współdziałać z samolotami. ASOC będzie posiadał także możliwość kierowania aktywnymi środkami walki.

Doświadczenia z wojen i konfliktów zbrojnych wskazują, że w wielu przypadkach własne samoloty były ostrzeliwane, a nawet zestrzeliwane przez środki własnej obrony powietrznej. Stosowanie coraz bardziej technologicznie zaawansowanych rodzajów uzbrojenia powoduje pogłębienie tego problemu, gdyż może przyczynić się do zwiększania strat załóg i samolotów, a także strat w środkach obrony powietrznej i przeciwlotniczej.

W celu optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej i jednoczesnego zmniejszenia ryzyka strat i środków w wyniku przeciwdziałania własnych wojsk, wprowadzono kontrolę przestrzeni powietrznej. Bardzo ważne jest, aby wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej byli świadomi istnienia problemów, związanych ze skutecznym jej wykorzystaniem oraz aby wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej doskonale znali stosowane sposoby zmniejszenia (wykluczenia) istniejących zagrożeń bezpieczeństwa statków powietrznych.

Szczególnie niebezpieczne są zagrożenia w czasie jednoczesnego wykorzystywania określonej przestrzeni powietrznej przez cywilne i wojskowe statki powietrzne. W takich sytuacjach dysponowanie całkowitą swobodą w narzucaniu swoich warunków w zakresie kontroli przestrzeni powietrznej przez jednego z użytkowników, może w znacznym stopniu skomplikować racjonalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej. Niezbędne jest więc zastosowanie takich rozwiązań, które z jednej strony umożliwiałyby wykonanie zadań każdemu użytkownikowi przestrzeni powietrznej, a z drugiej strony zapewniałyby pełne bezpieczeństwo w przestrzeni powietrznej, zarówno ze strony własnych środków przeciwlotniczych, jak też poprzez wyeliminowanie możliwości zderzeń w powietrzu własnych statków powietrznych.

Celem działania kontroli przestrzeni powietrznej jest maksymalizacja skuteczności operacji wojsk lądowych, marynarki wojennej i sił powietrznych poprzez przekazywanie im

określonych kompetencji w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej. Przekazując te uprawnienia zmniejsza się ograniczenia i niepotrzebne ryzyko w działaniach wojsk, dając im jednocześnie możliwość skutecznego, połączonego i elastycznego działania tak by mogły wykonywać swoje zadania z minimalnym przeszkadzaniem sobie. Kontrola przestrzeni powietrznej zapewnia dowodzenie z operacyjną elastycznością, w celu skutecznego wykorzystania posiadanych sił; nie ma też na celu ograniczania władzy i odpowiedzialności dowódców, ale przede wszystkim jest sprawowana w celu powiększenia swobody ich działania.

System kontroli przestrzeni powietrznej jest rozległy i przeznaczony do kierowania wszystkimi siłami biorącymi udział w danej operacji. Koncepcja działania każdego dowódcy i dana sytuacja operacyjna, wymagać będą specjalnych procedur kontroli przestrzeni powietrznej dla prowadzonych operacji powietrznych. Przekazywanie przez dowódców uprawnień w ramach operacyjnego dowodzenia, w celu spełnienia wszystkich wymagań i możliwości w zakresie kontroli przestrzeni powietrznej, może wymagać wprowadzenia dodatkowych zasad postępowania.

Struktura polskiej przestrzeni powietrznej w czasie kryzysu i wojny do jakiej zmierną Polskie Siły Zbrojne wynika z przyjętych zobowiązań integracyjnych z NATO, w tym szczególnie priorytetów dotyczących polskiej obrony powietrznej i wprowadzenia w życie – według opracowanego harmonogramu – rozwiązań organizacyjnych natowskiego systemu dowodzenia i kierowania siłami powietrznymi (ACCS).

Z planowanej struktury dowodzenia siłami powietrznymi NATO wynika, że w obszarze Polski występował będzie jeden obszar odpowiedzialności, jednego CARS, z możliwością delegowania części uprawnień dotyczących dalszej segmentacji przestrzeni powietrznej do jednego obszaru odpowiedzialności ARS. Obszary te zgodnie z koncepcją ACCS będą jednocześnie obszarami odpowiedzialności obrony powietrznej.

Przytoczone ustalenie jest istotne w aspekcie systemu zarządzania przestrzenią powietrzną Polski w czasie kryzysu i wojny i wynikającą z funkcjonowania tego systemu strukturą przestrzeni powietrznej, gdyż w NATO najczęściej przyjmuje się, że obszar odpowiedzialności OP pokrywa się z obszarem odpowiedzialności za zarządzanie przestrzenią powietrzną.

Zgodnie z postanowieniami cytowanej doktryny ATP-40(A), Polska na wypadek kryzysu i wojny stanowić może jeden podobszar kontroli przestrzeni powietrznej, będący częścią obszaru kontroli przestrzeni powietrznej podstawowego geograficznego elementu systemu kontroli przestrzeni powietrznej. Podobszar przestrzeni powietrznej Polski według aktualnej

struktury dowodzenia NATO znajdował się będzie w obszarze odpowiedzialności za kontrolę przestrzeni powietrznej Europy Centralnej, za który odpowiada Głównodowodzący Połączonych Sił Zbrojnych Europy Centralnej CINCENT. Ten ostatni najczęściej jako dowódcę odpowiedzialnego za kontrolę przestrzeni powietrznej (ACA) wyznaczy Dowódcę Sił Powietrznych Europy Centralnej. Może zaistnieć sytuacja, w której polska przestrzeń powietrzna znajdzie się w bezpośrednim podporządkowaniu Dowódcy Sił Powietrznych Europy Centralnej. Jednak zgodnie z ustaleniami punktu 206 Doktryny ATP-40(A) sytuacja militarna, realizowane zadania, czynniki geograficzne, złożoność kontroli danej przestrzeni powietrznej oraz wymagania stawiane przez obronę powietrzną mogą zmusić do podziału obszaru kontroli ASC na podobszary ASC, które zazwyczaj pokrywają się z obszarami odpowiedzialności obrony powietrznej. W opisanej sytuacji zarządzającym (SACA) polskim podobszarem przestrzeni powietrznej byłby dowódca CARS, któremu zarządzający regionalnym obszarem kontroli przestrzeni delegowałby stosowne uprawnienia.

Dalsze rozważania o segmentacji polskiej przestrzeni powietrznej w czasie kryzysu i wojny celowym jest przeprowadzać w kontekście działań połączonych sił zbrojnych.

Operacje połączone to takie działania, w których biorą udział elementy co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych. Natomiast za operacje sojusznicze uznawane są takie, które prowadzą siły dwóch lub więcej państw. Trudno obecnie wyobrazić sobie konflikt lub wojnę rozgrywane na terenie Polski, w której szczególnie po przystąpieniu Polski, w której szczególnie po przystąpieniu Polski do NATO, nasz kraj nie zaangażowałby co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych. Dlatego też za zasadne należy uznać wzięcie za podstawę dalszej segmentacji przestrzeni powietrznej Polski w czasie kryzysu i wojny nie tylko ustaleń ATP-40(A), ale i doktryn działań połączonych.

Przyjmując obszar Polski za hipotetyczny AOR/JOA – obszar odpowiedzialności (działania sił połączonych, może określić zgodnie z natowskimi ustaleniami doktrynalnymi, że pełną odpowiedzialność za zarządzanie przestrzenią powietrzną Polski będzie ponosił Dowódca Sił Połączonych (JFC).

Dowódca połączonych sił NATO w Europie Centralnej jako dowódca regionalny ma prawo ustanowić strefy działań bojowych i komunikacji. Obszar Polski będący terenem działań połączonych może tak właśnie zostać podzielony. Strefa działań bojowych jest obszarem niezbędnym do prowadzenia działań bojowych o dużej skali. Rozciąga się do przodu od tylnej granicy wojsk lądowych. Strefa komunikacji obejmuje organizacje, linie komunikacji oraz inne elementy niezbędne do wsparcia i zabezpieczenia jednostek bojowych. Strefa komunika-

cji obejmuje zwykle tylną część teatru operacji i wojny. Jednak w części opracowań dotyczących działań połączonych np. w cytowanej już Doctrine for Joint Airspace Control in the Combat Zone, można napotkać tezę, że w przypadku zarządzania przestrzenią powietrzną całą JOA należy uznać za strefę bojową. Autorzy takiej interpretacji terminu strefa bojowa argumentują iż w przypadku działań w przestrzeni powietrznej, przewidywany rozmach, szybkość i możliwości oddziaływania systemów uzbrojenia funkcjonujących w przestrzeni powodują konieczność zaliczenia strefy komunikacji do strefy bojowej, odmiennie niż w przypadku działań na lądzie. Żaden jednak regulamin działań NATO nie neguje bezwzględnej konieczności utworzenia właściwej struktury przestrzeni powietrznej w strefie bojowej. Struktura taka powstaje w wyniku zarządzania przestrzenią powietrzną.

Zarządzanie przestrzenią powietrzną w strefie bojowej zwiększa bojową skuteczność przez promowanie bezpieczeństwa, skuteczności, elastycznego wykorzystania przestrzeni z minimalizowaniem ograniczeń miejsca dla własnych użytkowników przestrzeni. Zarządzanie przestrzenią obejmuje koordynowanie, integrowanie i kontrolowanie przestrzeni dla zwiększenia skuteczności operacyjnej, jednakże zarządzający przestrzenią powietrzną nie ma władzy do zatwierdzania, nie zatwierdzania lub zatrzymywania działań bojowych; funkcje takie są zastrzeżone wyłącznie dla operacyjnych dowódców. Zarządzanie przestrzenią powietrzną w strefie bojowej umożliwia dowódcy uzyskanie operacyjnej elastyczności i w efekcie skuteczne zastosowanie sił w połączonych lub wielonarodowych kompaniach i operacjach.

Własne środki wykonując swoje zadania z maksymalną skutecznością, muszą dysponować zdolnością działania przy minimalnym stopniu ryzyka. Ponadto, obrona powietrzna, aby skutecznie mogła sprawować nadzór przestrzeni powietrznej, musi być zdolna do odróżniania własnych środków od innych użytkowników tejże przestrzeni. Aby osiągnąć te cele Dowódca Połączonych Sił musi wprowadzić właściwy system kontroli przestrzeni powietrznej.

Dla osiągnięcia celów kontroli przestrzeni powietrznej muszą być wzięte pod uwagę następujące kwestie:

- uprawnienia, które otrzymuje Władza Kontroli przestrzeni Powietrznej (ACA) są niezbędne do tego by ACA mogła planować, koordynować i organizować System Kontroli Przestrzeni Powietrznej, a także aby była odpowiedzialna za jego funkcjonowanie.
- System Kontroli Przestrzeni Powietrznej musi wspierać i aprobować cele planowanych działań Dowódcy połączonych Sił.

- Kiedy porozumienie w zakresie określonych odpowiedzialności pomiędzy podporządkowanymi Dowódcy Sprzymierzonych Połączonych Sił Powietrznych dowództwami, albo pomiędzy podległym dowódcą i Władzą Przestrzeni Powietrznej nie może zostać osiągnięte, problem ten, w celu szybkiego jego rozwiązania powinien być odesłany do Dowódcy Połączonych Sił (COMAJF).
- Wszystkie systemy uzbrojenia i użytkownicy przestrzeni powietrznej, działający w obrębie jednego obszaru przestrzeni powietrznej kontrolowanej, mają w różnym stopniu wpływ na siebie. Dlatego wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej – lądowi, morscy i powietrzni – powinni działać zintegrowani wewnątrz jednego Systemu Kontroli Przestrzeni Powietrznej.
- Każdy dowódca, którego statki powietrzne, systemy uzbrojenia i środki elektroniczne wykonują swoje zadania w obrębie danego obszaru przestrzeni powietrznej kontrolowanej, musi brać udział w planowaniu wykorzystania tej przestrzeni.
- Kontrola przestrzeni powietrznej powinna być brana pod uwagę we wszystkich działaniach operacyjnych.
- Kontrola przestrzeni powietrznej musi pozwalać na pełną swobodę w wykorzystaniu przestrzeni powietrznej z uwzględnieniem stopnia ryzyka zaakceptowanym przez Dowódcę połączonych Sił Powietrznych.
- Wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej i kontrolowane przez nich elementy powinni posiadać interoperacyjne środki łączności, niezbędne do wypełniania zadań we współdziałaniu z kontrolą przestrzeni powietrznej. Tym niemniej, dowódcy powinni brać pod uwagę, że niektórzy użytkownicy przestrzeni powietrznej i kontrolowane przez nich elementy, mogą nie dysponować systemami interoperacyjnych środków łączności. Na wypadek zaistnienia takich okoliczności powinny więc być przygotowane i dostępne do wykorzystania alternatywne plany działania.
- Procedury kontroli przestrzeni powietrznej muszą być dostatecznie elastyczne, aby mogły pasować zarówno do zaplanowanych wcześniej operacji, jak również do nieprzewidzianych misji, które wymagają szybkiej reakcji. Nie mogą być też skomplikowane. Należy unikać niepotrzebnych ograniczeń, tak by ułatwiły tranzyt sił z jednej ACA do drugiej.
- Środki kontroli przestrzeni powietrznej, ograniczające działanie, powinny być sprecyzowane i ustanowione na możliwie krótki czas, wyznaczone w ściśle określonej przestrzeni powietrznej. Środki należy sprowadzać tylko do niezbędnego minimum, a informacje o

wprowadzeniu ich powinny być rozsyłane do wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej.

- Procedury kontroli powietrznej nie zastępują ogólnie obowiązujących zasad walki, ale muszą być planowane zgodnie z nimi.
- Nie istnieją ani zamiary, ani życzenia zapewnienia indywidualnej, bezpośredniej kontroli wszystkim ofensywnym i defensywnym siłom.
- Znajomość następujących punktów przestrzeni powietrznej jest szczególnie ważna:
 - Możliwości w zakresie środków łączności i automatyzacji;
 - Zależności (oddziaływanie) w zakresie nawigacji i geografii;
 - Procedury identyfikacji / możliwości posiadanego wyposażenia;
 - Rozkazy kontroli uzbrojenia (WCO) / (WCS) stan kontroli uzbrojenia;
 - Terminologia;
 - Oznakowanie.

Nadrzędnym celem kontroli przestrzeni powietrznej w czasie kryzysu militarnego i wojny jest maksymalizacja skuteczności operacji wojskowych poprzez stworzenie siłom lotniczym, lądowym i morskim możliwości działania w sposób efektywny, zintegrowany i elastyczny z minimalnym wzajemnym przeszkadzaniem sobie, bez niepotrzebnych ograniczeń i zaistnienia.

Działania środków bezpilotowych w obszarze zarządzanej przestrzeni są uwzględniane przez każdy komponent połączonych sił. Ustalone zasady zarządzania przestrzenią będą zwykle stosowane w odniesieniu do działań środków bezpilotowych. Środki bezpilotowe trudno wykryć, nie dają one czystego sygnału radarowego, stanowią więc potencjalne ryzyko w działaniach innych typów lotnictwa. Dlatego też działania środków bezpilotowych powinny być koordynowane z właściwymi organami zarządzania przestrzenią w celu zapewnienia bezpiecznego oddzielenia środków bezpilotowych od środków pilotowych i ochrony przed zwalczaniem ich przez własne siły. Uwarunkowania zarządzania przestrzenią są pokazane na rysunku 7.

Opisane funkcjonowanie wojennego systemu zarządzania przestrzenią powietrzną realizowane jest na podstawie planu zarządzania przestrzenią (ACP) i wydanego na jego podstawie rozkazu do zarządzania przestrzenią (ACO).

Rozważania dotyczące przejścia cywilno – wojskowego na wojenny system zarządzania przestrzenią powietrzną należałoby rozpocząć od krótkiej charakterystyki stanu, który wymusza tego typu zmianę.

Charakter ewentualnych przyszłych zagrożeń został scharakteryzowany w części wstępnej rozdziału. Wynika z niego, że w najbliższej przyszłości zagrożenie Rzeczypospolitej Polskiej napaścią zbrojną jest niewielkie. Z analizy i oceny prognozowanych zagrożeń militarnych można wnioskować, że zasadniczą formą takiego zagrożenia Polski będzie prawdopodobnie lokalny (ograniczony) konflikt zbrojny o małej skali. Większość prowadzonych analiz dotyczących ewentualnych zagrożeń uznaje wojnę powszechną, w której zaangażowany jest cały potencjał kraju, za mało prawdopodobny. Jednakże znamienym jest, że pomimo tak małego prawdopodobieństwa wystąpienia, nie wyklucza się takiej ewentualności.

Z punktu widzenia naszych rozważań, nie tyle istotna jest skala konfliktu, co forma przejścia z fazy pokoju do wojny, rozpatrywana w funkcji czasu. Bo właśnie czas tego przejścia jest czynnikiem determinującym rodzaj i zakres możliwych do zrealizowania przedsięwzięć przygotowawczych, czyli określa sposób przejścia struktury pokojowej systemu na wojenną.

Zgodnie z prognozami, rozpoczęcie działań wojennych zostanie poprzedzone ogólnym kryzysem polityczno – militarnym, zaś stan zagrożenia będzie narastał stopniowo. W tym okresie prawdopodobnie będzie naruszona przestrzeń powietrzna – zarówno przez samoloty jak i środki bezpilotowe – prowadzące rozpoznanie lub prowokujące incydenty zbrojne. Agresor będzie prawdopodobnie dążył do prowokowania systemu obrony powietrznej, aby utrzymać go w ciągłym napięciu, rozpoznać, zmęczyć i w konsekwencji uspić jego czujność. Metodą w osiągnięciu tego celu może być ciągłe utrzymywanie w powietrzu w rejonach przygranicznych grup samolotów, a po osłabieniu czujności systemu OP – gwałtowne wtargnięcie w przestrzeń powietrzną Polski.

W tych warunkach koniecznym staje się przestawienie priorytetów w korzystaniu z przestrzeni powietrznej. Najważniejsze stają się przygotowania obronne (militarne), a głównym kryterium zarządzania przestrzenią powietrzną – efektywność obrony. Dlatego też już w okresie zagrożenia dowódca Sił Powietrznych powinien być odpowiedzialny za obronę przed naruszeniem przestrzeni powietrznej RP przez niepożądane obiekty oraz za koordynację działań całego systemu obrony powietrznej. Po pełnym zintegrowaniu z systemem sojuszniczym, stanie się to zadaniem odpowiedniego dowódcy Sił Powietrznych NATO szczebla operacyjnego (Połączonych Sił Powietrznych Europy Centralnej). Natomiast jednym z wykonawców będzie zintegrowana Wojskowa Służba Ruchu Lotniczego – jako element systemu dowodzenia Siłami Powietrznymi.

Uzasadnione wydaje się jednak, ażeby w okresie narastania zagrożenia (kryzysu polityczno – militarnego), dowódcy Sił Powietrznych powierzyć prerogatywy i upoważnienia do wprowadzenia wojskowego systemu zarządzania przestrzenią powietrzną. Procedury oraz instrukcje pozwalające na płynne przejście zarządzania przestrzenią powietrzną i służb ruchu lotniczego pod kierownictwo wojskowe powinny być unormowane odpowiednim aktem prawnym.

W okresie zagrożenia należy przewidywać wprowadzenie licznych ograniczeń w wykorzystywaniu przestrzeni powietrznej i funkcjonowaniu lotnictwa cywilnego. Zakres tych ograniczeń byłby adekwatny do stopnia zagrożenia i potrzeb obronnych.

Do najważniejszych ograniczeń można zaliczyć:

- Częściowe lub całkowite zmobilizowanie statków powietrznych, należących do instytucji i osób prywatnych lotnictwa cywilnego, na potrzeby sił zbrojnych;
- Wyeliminowanie ruchu statków powietrznych w wybranych obszarach kraju (na kierunkach operacyjnych prognozowanych nalotów), w celu pozbawienia potencjalnego przeciwnika szansy wykorzystania naszych przelotów do maskowania (przesłania) nalotów jego zgrupowań uderzeniowych lotnictwa;
- Wdrożenie przewozów powietrznych, niezbędnych w stanie zagrożenia militarnego (zarówno krajowych, jak i zagranicznych);
- Uruchomienie osłony przeciwlotniczej niezbędnych korytarzy przelotów lotnictwa własnego i sojuszniczego, przebiegających w głębi kraju (oddalonych od obszarów bezpośredniego zagrożenia). Cechą charakterystyczną okresu zagrożenia będzie także podwyższenie gotowości bojowej stanowisk dowodzenia sił powietrznych, również kierowania ruchem lotniczym.

Główne obszary przeobrażeń cywilno - wojskowego na wojennym system zarządzania przestrzenią powietrzną w rozpatrywanym okresie to:

- personalny (zagospodarowanie zasobów ludzkich);
- techniczny (pozyskiwanie, przetwarzanie i dystrybucja informacji o sytuacji powietrznej);
- proceduralny (wprowadzenie procedur zarządzania charakterystycznych dla systemu wojskowego).

Potencjał ludzki

Cywilno - wojskowy system zarządzania przestrzenią powietrzną do realizacji swoich zadań dysponuje określonym potencjałem ludzkim. Stanowią go wyszkolone obsady stanowisk kontroli ruchu lotniczego, znającego język angielski (obowiązujący w cywilnym ruchu

lotniczym) oraz na co dzień stosujący procedury opracowane i zalecane przez ICAOC i EUROCONTROL. Wytyczne NATO określają, ażeby procedury stosowane w lotnictwie wojskowym zasadniczo nie różniły się od obowiązujących w lotnictwie cywilnym, co ogranicza potrzeby przeszkalania personelu cywilnego do niezbędnego minimum.

Według założeń koncepcji Jednolitego Cywilno - Wojskowego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym, w polskiej przestrzeni powietrznej będą zapewniane następujące rodzaje służb:

- kontroli ruchu lotniczego, obejmująca służby kontroli obszaru, kontroli zbliżania i kontroli lotniska;
- doradcza ruchu lotniczego;
- informacji powietrznej;
- alarmowa.

Różnorodność zapewnianych służb sprawia, że obsadę organów systemu zarządzania ruchem lotniczym odpowiedzialnych za ich realizację stanowią różnych rodzajów specjaliści. Zmobilizowanie i włączenie - do stałych obsad stanowisk dowodzenia - wymienionego personelu cywilnego powinno należeć do zasadniczych przedsięwzięć realizowanych w okresie zagrożenia militarnego państwa. W dziedzinie zarządzania przestrzenią powietrzną w stanie zagrożenia należy przewidywać także zacieśnianie współdziałania z sojusznikami, czego wyrazem może być wymiana dodatkowych przedstawicieli na sojuszniczych stanowiskach dowodzenia. Przedsięwzięcie to dotyczy centralnych i regionalnych SD.

Potencjał techniczny

Główny wysiłek organów rozpoznawczych kraju (oraz sojuszniczych) w okresie zagrożenia powinien być skupiony na wykrywaniu bezpośrednich przygotowań przeciwnika do wykonania uderzenia. Jednym ze sposobów zdobywania tej informacji jest rozpoznanie radiolokacyjne, realizowane przez:

- wojska radiotechniczne sił powietrznych;
- oddziały radiotechniczne Wojsk Obrony Przeciwlotniczej;
- środki radiolokacyjne jednostek pływających Marynarki Wojennej;
- organy kontroli ruchu lotniczego.

Budowa Centrum Wspomagania Operacji Powietrznych ASOC, zasilanego informacyjnie przez zautomatyzowany system dowodzenia DUNAJ (szczebel ODN), trójwspółrzędne stacje radiolokacyjne oraz cywilne radiolokatory kontroli ruchu lotniczego pozwala na utworzenie z

nich sprawnie działającego systemu, umożliwiającego realizowanie funkcji kontroli w przestrzeni powietrznej nad obszarem kraju. O ile jednak system ten spełnia swoje zadanie w czasie pokoju, to w okresie zagrożenia informacja stąd uzyskana może okazać się niewystarczająca.

Cywilny system kontroli ruchu lotniczego wyposażony jest w radiolokatory wtórne, pozwalające na wykrywanie tylko tych obiektów, które posiadają urządzenia odpowiadające - transpondery, sprawne technicznie w chwili wystąpienia sygnału zapytania. Jest oczywiste, że żaden obcy statek powietrzny, wykonujący zadanie bojowe nad terytorium przeciwnika, nie będzie miał włączonego transpondera, a więc nie będzie widziany przez radiolokatory wtórne. Z tego powodu urządzenia te będą miały ograniczoną przydatność w tworzeniu obrazu sytuacji powietrznej nad zagrożonym obszarem.

Ograniczona liczba posterunków radiotechnicznych nawet po zainstalowaniu dodatkowych stacji trójwspółrzędnych nie zapewni odpowiednich parametrów strefy informacji radiolokacyjnej (dolnej i zewnętrznej granicy strefy).

Między innymi z powyższych powodów w okresie zagrożenia militarnego nastąpi konieczność rozwinięcia dodatkowych (także skrytych) naziemnych punktów wykrywania i powiadamiania o celach powietrznych oraz naprowadzania własnego lotnictwa a także ciągłego pozyskiwanie informacji z sojuszniczych powietrznych posterunków rozpoznania radioelektronicznego. W tym celu elementy współdziałania muszą być uzgodnione (już w okresie pokoju) i zapisane w Planie Kontroli Przestrzeni Powietrznej Dowódcy Połączonych Sił Powietrznych Europy Centralnej. Uaktywnienie tego źródła informacji i wprowadzanie samolotów sojuszniczych przystosowanych do wykonywania zadań tego typu w obszar polskiej przestrzeni powietrznej będzie kolejnym przedsięwzięciem realizowanym w okresie zagrożenia państwa. Należy także mieć na uwadze możliwość uruchomienia dodatkowych kanałów wymiany informacji o sytuacji powietrznej z sojuszniczymi organami odpowiedzialnymi za zarządzanie przestrzenią powietrzną.

Procedury

Kontrola przestrzeni powietrznej może być prowadzona za pomocą jednej z dwóch metod: pozytywnej (radiolokacyjnej) bądź proceduralnej lub też przy użyciu ich kombinacji.

Pozytywna (radiolokacyjna) kontrola przestrzeni powietrznej opiera się na identyfikacji, śledzeniu i kierowaniu statków powietrznych przy użyciu środków radioelektronicznych przez upoważnione do tego organa. Metoda ta stosowana jest w takiej samej formie zarówno w wojskowym jak i cywilnym systemie kontroli ruchu lotniczego.

Proceduralna kontrola przestrzeni powietrznej opiera się na kombinacji wcześniej uzgodnionych i rozpowszechnionych rozkazów i procedur, zawierających ustalenia dotyczące między innymi podziału przestrzeni powietrznej na części, według czasu wykorzystania bądź określenia stopni swobody działania poszczególnych jej użytkowników.

Z reguły sytuacja operacyjno - taktyczna wymaga stosowania kombinacji tych dwóch metod, gdyż proceduralna kontrola przestrzeni powietrznej w przypadku przerwania kontroli pozytywnej.

W okresie pokoju stosuje się takie same metody kontroli przestrzeni powietrznej, lecz środki stosowane w metodzie proceduralnej (stałe i czasowe elementy segmentacji przestrzeni powietrznej) posiadają odmienny charakter. Stanowi to naturalną konsekwencję wzrostu liczby użytkowników przestrzeni powietrznej (oprócz lotnictwa, dochodzą pozostałe rodzaje sił zbrojnych, realizujące swoje zadania w przestrzeni).

W okresie zagrożenia państwa dowódca odpowiedzialny za kontrolę przestrzeni powietrznej (Dowódca PSP Europy Centralnej lub Dowódca CAOC) wydaje rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej, w którym informuje zainteresowanych dowódców o aktywowaniu, modyfikacjach bądź likwidacji wcześniej planowanych środków kontroli przestrzeni powietrznej i procedur z nimi związanych. Rozkaz ten zawiera całość informacji o środkach kontroli przestrzeni powietrznej na danym obszarze bądź podobszarze (środki te zostały przedstawione w rozdziale ...).

Znamiennym jest, że część stałych elementów przestrzeni powietrznej wyznaczonych dla potrzeb kontroli cywilnej jest włączana do wojskowych środków kontroli (np. stałe drogi lotnicze, rejony lotnisk, itp.).

W zależności od przewidywanych zagrożeń i potrzeb, wojenny system zarządzania przestrzenią powietrzną może być wprowadzony na obszarze całego kraju lub tylko w wydzielonym obszarze (strefie działań bojowych). Może to spowodować sytuację, gdzie obok siebie funkcjonować będą oba systemy, co wymaga opracowania szczegółowych ustaleń w zakresie środków i procedur zapewniających współdziałanie obu systemów, umożliwiającym im realizowanie ich podstawowych celów. Sytuacja taka może wystąpić w konflikcie militarnym o charakterze lokalnym, gdzie obszar powietrzny nad strefą działań bojowych zostanie objęty wojskowymi procedurami i środkami kontroli. W obszarze powietrznym nad pozostałą częścią kraju, w dalszym ciągu, obowiązywać mogą zmodyfikowane i dostosowane do potrzeb cywilne procedury i środki kontroli. W celu zapewnienia bezkonfliktowego działania, już w okresie pokoju muszą być uzgodnione określone mechanizmy współdziałania, wprowa-

dzane wg potrzeb w okresie zagrożenia lub wojny o charakterze lokalnym. W tym też czasie nastąpi aktualizowanie planów działań własnych sił zbrojnych w odpieraniu agresji powietrznej oraz weryfikowanie planów współdziałania z sojusznikami.

Należy zaznaczyć, że przedsięwzięcia realizowane w okresie przejścia ze stanu pokoju do stanu wojny mogą wystąpić tylko w przypadku rozciągniętego w czasie etapu przejściowego, jakim jest poprzedzający wojnę kryzys polityczno - militarny. Niespodziewane i w żaden sposób nie sygnalizowane uderzenie przeciwnika sprawi, że większość opisanych działań nie wystąpi, zaś system obrony powietrznej w pierwszej fazie konfliktu zostanie zmuszony do realizowania swoich zadań w konfiguracji charakterystycznej dla czasu pokoju.

ZAKOŃCZENIE

Jak zasygnalizowano we wstępie, opracowanie jest podsumowaniem (synteza) badań prowadzonych w cyklu trzyletnim. Zasadniczym efektem tych badań jest sformułowanie kierunków i obszarów zmian w systemie dowodzenia Polskimi Siłami Powietrznymi w aspekcie ich interpretacji z Siłami Powietrznymi.

Zasadnicza trudność w sprecyzowaniu syntetycznych i jednoznacznych wniosków wynikała z faktu, że w Siłach Powietrznych NATO następują istotne przekształcenia w sferze doktrynalnej i strategicznej. Natomiast w zakresie organizacyjnym i funkcjonalnym zmiany te w największym stopniu dotyczą dowodzenia, szczególnie siłami powietrznymi.

Z tych względów trudno było opracować jeden model (wzorzec) dowodzenia Polskimi Siłami Powietrznymi, będący finalnym rozwiązaniem na drodze do pełnej integracji z NATO.

W tej sytuacji skoncentrowano się na wypracowaniu wspomnianych kierunków i obszarów integracji. Natomiast możliwe rozwiązania organizacyjne i funkcjonalne przedstawiono w sposób opcjonalny (wariantowy). W zależności od ostatecznych decyzji i przyjętych rozwiązań w NATO, każdy z tych wariantów musi być weryfikowany.

W przedstawionych rozważaniach (wariantach) starano się uwzględnić (łączyć) osiągnięcie dwóch głównych celów integracji:

- uzyskanie pełnej interoperacyjności Polskich Sił Powietrznych z Siłami Powietrznymi NATO;
- zapewnienie odpowiedniej (wysokiej) rangi i miejsca Polskich Sił Powietrznych w NATO.

Także z tego punktu widzenia prezentowane rozwiązania powinny być weryfikowane w toku negocjacji akcesyjnych i w dalszym procesie integracyjnym.

Badania wykazały, że zasadnicze problemy integracyjne dotyczą sfery rozwiązań organizacyjnych i proceduralnych, wynikających z konieczności funkcjonowania w zintegrowanych, międzynarodowych sztabach, jednostkach i operacjach. Natomiast przygotowanie intelektualne i zawodowe polskich oficerów oraz ich dorobek teoretyczny i doświadczenia operacyjno-taktyczne w niczym nie ustępują oficerom NATO.

BIBLIOGRAFIA

1. Antczak S.: Podstawy dowodzenia wojskami w systemie obrony powietrznej. AON, 1993.
2. Budziński M.: Integracja SP szczebla operacyjno-taktycznego RP i NATO. Warszawa, 1998.
3. Konopka L.: Wybrane problemy dowodzenia wojskami. Przegląd WLiO, 10/94.
4. Michalak W.: Działania bojowe KL. Cz. I. Założenia ogólne. AON, 1994.
5. Regulamin działań taktycznych. DWLOP, 1996.
6. Robełek M., Stepek W.: Kierunki dostosowania SZ RP do standardów NATO. Myśl Wojskowa, 6/96.
7. Świątnicki W.: Dowodzenie Siłami Powietrznymi. AON, 1995.
8. Wiśniewski T., Szpakowicz R., Taradejna R.: Dowodzenie jednolitą OP RP. Myśl Wojskowa, 3/96.
9. Zabłocki E.: Siły Powietrzne w systemie obronnym państwa. AON, 1996.
10. Zabłocki E.: Dowodzenie przez cele w siłach powietrznych. AON, 1996.
11. Dokumenty (stanagi) NATO.
12. Dowodzenie siłami powietrznymi według procedur NATO. Praca zbiorowa. Zabłocki E. i zespół. Integracja - 1. AON, 1996.
13. Analiza porównawcza teorii dowodzenia Siłami Powietrznymi RP i NATO. Integracja-2, Zabłocki i zespół. AON, 1998.
14. Wewnętrzne opracowania Wydziału WL i OP.

ZAKRES KOMPETENCJI DECYZYJNYCH W ZAKRESIE UŻYCIA SIŁ POWIETRZNYCH NATO W EUROPIE CENTRALNEJ

Dowodzenie operacyjne określone jest jako uprawnienia przyznane dowódcy w zakresie wydawania rozkazów podporządkowanym mu dowódcom, stawiania im zadań, zmiany rozmieszczenia podległych mu sił oraz zmiany podporządkowania organizacyjnego podległych mu sił lub zachowania wyłącznie dla siebie uprawnień w zakresie kierowania (zarządzania) operacyjnego i taktycznego w sytuacjach, które uzna za konieczne. Jednak zakres uprawnień związanych z dowodzeniem operacyjnym nie obejmuje uprawnień związanych z zabezpieczeniem logistycznym.

Kierowanie (zarządzanie) operacyjne definiowane jest jako uprawnienia dowódcy w zakresie kierowania przydzielonymi siłami w celu wykonania określonych, zwykle ograniczonych co do rozmachu, czasu i obszaru zadań oraz zmiany dyslokacji sił przydzielonych do wykonania określonego zadania, a ponadto do przekazywania lub zachowywania uprawnień w zakresie taktycznego kierowania (zarządzania) przydzielonymi siłami. Kompetencje decyzyjne związane z kierowaniem (zarządzaniem) operacyjnym nie obejmują uprawnień do oddzielnego wykorzystania podporządkowanych sił i środków, wykraczających poza przydzielone przez przełożonego zadania. Powyższe kompetencje nie obejmują również uprawnień administracyjnych i logistycznych.

Dowodzenie taktyczne to uprawnienia przydzielone dowódcy w zakresie stawiania zadań siłom podległym w celu wykonania zadań postawionych mu przez wyższych przełożonych. W przypadku Sił Powietrznych NATO dowodzenie taktyczne sprowadza się do uprawnień dowódcy ICAOC, który jako jedyny w pełni i bezpośrednio dowodzi wszystkimi rodzajami wojsk Sił Powietrznych w rejonie odpowiedzialności, realizując tym samym założenia planów operacyjnych szczebla AIRCENT.

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

FUNKCJE SYSTEMU DOWODZENIA ACCS

1. *Force Management (FM)* - obejmuje zakres przedsięwzięć przenoszenia funkcji i uprawnień do planowania, stawiania zadań i koordynacji działań przydzielonych sił w ramach realizacji przyjętych celów operacji.
2. *Air Control (AMC)* - obejmuje wszystkie funkcje i uprawnienia dowodzenia bojowego operacjami ofensywnymi, defensywnymi i zabezpieczającymi.
3. *Air Space Management (ASM)* - obejmuje planowanie oraz koordynację wykorzystywania przestrzeni powietrznej i posiada w tym zakresie uprawnienia.
4. *Air Traffic Control (ATC)* - obejmuje planowanie i sterowanie cywilnym ruchem lotniczym i wojskowym nie biorącym bezpośrednio udziału w walce.
5. *Surveillance (S)* - oznacza funkcje i uprawnienia w zakresie opracowywania zidentyfikowanego zobrazowania sytuacji powietrznej (Recognized Air Picture, RAP) i przekazywania go wykonawcom. Obejmuje to również potrzebną koordynację oraz sterowanie i przetwarzanie danych i informacji. Dodatkowo prowadzona jest wymiana informacji z różnymi siłami powietrznymi, wojskami lądowymi i siłami morskimi.
6. *Command and Control Management (C RM)* - obejmuje wszystkie funkcje i uprawnienia do planowania, użycia i przebazowania (przemieszczenia) środków systemu dowodzenia oraz sterowania tymi środkami.

Zadania dowodzenia pozostające w odpowiedzialności narodowej dotyczą w zasadzie tylko takich dziedzin jak podległość służbowa i wsparcie użycia sił.

**FUNKCJE DOWODZENIA BOJOWEGO OŚRODKA KONTROLI
POWIETRZNEJ (ACC)**

Nr funkcji	Nazwa funkcji	Zakres uprawnień ACC
1.	Identyfikacja	Upoważnienie do identyfikacji statków powietrznych na trasie przelotu.
2.	Identyfikacja wzrokowa	Upoważnienie do podjęcia jakichkolwiek działań zmierzających do wzrokowej identyfikacji statków powietrznych na trasie przelotu.
3.	Interwencja	Upoważnienie do podjęcia działań zmierzających do wymuszenia przerwania zadania i lądowania.
4.	Zwalczanie	Upoważnienie do rozkazywania lub zaangażowania się w walkę.
5.	Wybór systemu uzbrojenia	Upoważnienie do wyboru systemów uzbrojenia pomiędzy lotnictwem myśliwskim lub wojskami raketowymi.
6.	Użycie mieszane	Upoważnienie do użycia lotnictwa myśliwskiego i wojsk raketowych w jednej strefie odpowiedzialności i w jednym czasie.
7.	Wspólne działanie środków raketowych średniego i bliskiego zasięgu	Upoważnienie do rozkazywania środkom raketowym średniego i bliskiego zasięgu do wspólnego działania.
8.	Działanie lotnictwa myśliwskiego w FAOR	Upoważnienie do użycia sił lotnictwa myśliwskiego w FAOR.
9.	EMCON (Emission Control)	Upoważnienie do rozkazywania zmiany czasów (okresów) pracy środków radiotechnicznych.
10.	Zmiana rozmieszczenia rakiet przeciwlotniczych średniego zasięgu	Upoważnienie do zmiany pozycji ogniowych przez mobilne środki przeciwlotnicze.
11.	Zajęcie stref tankowania w powietrzu i stref działania AWACS	Upoważnienie do zajęcia pozycji przez samoloty tankowania powietrznego i AWACS w wyznaczonym obszarze operacyjnym.

ZADANIA REALIZOWANE PRZEZ SYSTEM NAEW

Nadzór

Wykrywanie zarówno celów powietrznych jak i morskich poza zasięgiem wykrywania stacji naziemnych. Przyczynia się więc do uszczegóławiania obrazu przestrzeni powietrznej.

Wczesne wykrywanie

NAEW może przyczynić się w zasadniczy sposób do zwiększenia zdolności przeżycia Sił Zbrojnych NATO poprzez skuteczne wczesne ostrzeżenie i efektywne użycie systemów obrony powietrznej.

Sterowanie systemami i użyciem sił

System posiada możliwości:

1. Prowadzenia defensywnych działań powietrznych poprzez naprowadzanie LM (2 stanowiska naprowadzania LM) na cele powietrzne. Ponadto może prowadzić myśliwce towarzyszące lotnictwu uderzeniowemu (Escort) w ugrupowaniu COMAOC.
2. Wsparcie ofensywnych działań poprzez prowadzenie myśliwców (Sweep) i pełnej kontroli wszystkich elementów COMAOC, ostrzeżenie o zagrożeniach i koordynowanie działań przy pomocy oficera naprowadzania lotnictwa (FAC).
3. Prowadzenia powietrznych operacji zabezpieczających działania lotnictwa poprzez koordynację tankowania w powietrzu i wsparcia działań w ramach prowadzenia walki radioelektronicznej (operacje SEAD).

Obrona powietrzna

Przekazywanie informacji o celach powietrznych do odpowiednich jednostek obrony powietrznej (wojsk raketowych OP, lotnictwa myśliwskiego i okrętów).

Wsparcie operacji morskich

Obejmuje takie samo spektrum zadań jak w operacjach powietrznych.

Dowodzenie i kierowanie

Zgodnie z przeznaczeniem system wypełnia powierzone zadania poprzez obserwację przestrzeni powietrznej i wczesne ostrzeżenie. Posiada możliwości samodzielnego zwalczania systemów naprowadzania lotnictwa myśliwskiego przeciwnika. Informacje i rozkazy mogą być wymienione z głównodowodzącymi siłami lądowymi i morskimi przez co stają się integralną częścią procesu dowodzenia i kierowania.

Ratownictwo lotnicze

System może wspierać przedsięwzięcia i działania w ramach operacji ratowniczych poprzez pomoc w nawigowaniu powietrznym (morskich) statków ratowniczych i wsparcie ich własnym systemom łączności radiowej.

ZADANIA

Ośrodka Koordynacji Działań Powietrznych, grup kierowania lotnictwem taktycznym, oficerów łącznikowych lotnictwa i naprowadzania lotnictwa

SIŁY I ŚRODKI PODSYSTEMU DOWODZENIA SP	SZCZEGÓŁOWY ZAKRES ZADAŃ
OŚRODEK Koordynacji Działań Powietrznych (AOCC)	<ul style="list-style-type: none"> – pomoc dowódcy korpusu w sprawach związanych z działaniami w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego; – określenie obiektów uderzeń w ramach wsparcia na obszarze odpowiedzialności korpusu; – ocenianie, koordynowanie i przekazywanie zapotrzebowań na wsparcia lotnicze na obszarze odpowiedzialności korpusu; – wymiana i przekazywanie informacji rozpoznawczej o sytuacji powietrznej i lądowej przeciwnika i wojsk własnych; – przekazywanie zainteresowanym informacji o pogodzie w rejonie działań; – nadzór nad działalnością grup kierowania lotnictwem taktycznym korpusu (TACP).
GRUPA Kierowania Lotnictwem Taktycznym (TACP)	<ul style="list-style-type: none"> – pomoc dowódcy wspieranego ZT lub oddziału w zakresie koordynacji i integracji wsparcia ogniowego ze wsparciem lotniczym; – koordynacja zadań wsparcia ZT lub oddziału zgodnie z rozkazami o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO); – monitorowanie sieci wzywania lotnictwa taktycznego; – dostarczanie informacji o pogodzie w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk; – przyjmowanie dowodzenia samolotami, wykonującymi zadania wsparcia, od określonych rubieży i naprowadzanie ich na obiekty uderzeń zwalczane w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS).

<p>OFICER ŁĄCZNIKOWY LOTNICTWA (ALO)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – fachowa pomoc i doradztwo dowódcy lądowemu w sprawach związanych z działaniami w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego; – udział w koordynacji ognia sił lądowych z działaniami lotnictwa; – przyjmowanie, koordynowanie i przekazywanie informacji z AOCC dotyczących czasu i miejsca przelotów oraz uderzeń lotnictwa; – nadzorowanie działań podległej grupy kierowania lotnictwem taktycznym; – koordynowanie wykorzystania przestrzeni powietrznej z właściwymi organami kontroli przestrzeni powietrznej; – współpraca z dowódcą lądowym w zakresie planowania, organizowania i naprowadzania walki radioelektronicznej i obezwładniania środków OPL.
<p>OFICER NAPROWADZANIA LOTNICTWA (FAC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – dowodzenie i udzielanie fachowej pomocy dowódcy lądowemu w sprawach związanych ze wsparciem lotniczym; – koordynacja działań naprowadzanych samolotów z działaniami wspieranego oddziału lub pododdziału wojsk lądowych; – współudział w organizacji oznaczenia położenia przedniego skraju wojsk własnych; – naprowadzanie samolotów na obiekty uderzeń; – przekazywanie informacji odbieranych z naprowadzanych samolotów; – meldowanie o rezultatach uderzeń wykonywanych przez samoloty; – meldowanie o pogodzie w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk; – koordynowanie działań podległych specjalistów np.: operatorów podświetlaczy laserowych.

PRZEBIEG KONFERENCJI DECYZYJNEJ W ICAOC

- | | | |
|--|---------------------------------|-----|
| 1. Wprowadzenie | - <i>Szef Sztabu</i> | 5' |
| <ul style="list-style-type: none"> - Wyniki dotychczasowych działań,
analiza słabych stron prowadzonych
operacji; - Ocena. | | |
| 2. Przedstawienie prognozy meteorologicznej na okres działań | - <i>Synpoty</i> | 2' |
| 3. Sytuacja położenia wojsk przeciwnika: | | |
| | - <i>Oficer rozpoznania</i> | 9' |
| <ul style="list-style-type: none"> - siły, środki i zdolności oraz możliwe
zamiary wojsk lądowych przeciwnika; - siły, środki i zdolności oraz możliwe
zamiary sił powietrznych przeciwnika; - propozycje najbardziej prawdopodobnych
i najbardziej niebezpiecznych, dla własnych
działań, zamiarów przeciwnika do
rozstrzygnięcia przez dowódcę. | | |
| 4. Położenie własnych sił lądowych: | | |
| | - <i>Doradca wojsk lądowych</i> | 5' |
| <ul style="list-style-type: none"> - siły, środki i możliwości; - zamierzone prowadzenie operacji; - wymagania odnośnie działań lotnictwa. | | |
| 5. Położenie własnych sił powietrznych: | | 16' |
| <ul style="list-style-type: none"> - dyspozycyjność, siły, środki, zdolności - <i>Szef działań</i>
bojowe do działań ofensywnych (warianty); <i>ofensywnych</i> - dyspozycyjność, siły, środki, zdolności - <i>Szef działań</i>
bojowe do działań defensywnych <i>defensywnych</i> | | |

- (warianty);
- sytuacja logistyczna, siły, środki, problemy. - *Szef zabezpieczenia logistycznego*
6. Wybór własnych możliwości działań: - *Szef działań bojowych* 6'
- zdolności bojowe podległych sił powietrznych w planowanym okresie czasu;
 - przedstawienie własnych możliwości prowadzenia działań.
7. Ocena, propozycje i uzasadnienie najbardziej efektywnych wariantów działań na planowany okres. - *Szef Sztabu* 4'
8. Dyskusja i podjęcie decyzji przez dowódcę.

BADANIA ANKIETOWE

Autorem ankiety jest ppłk dypl. nawig. Mieczysław Budzyński

1. Który z wymienionych organów dowodzenia, Pana zdaniem, powinien tworzyć szczebel operacyjno-taktyczny Sił Powietrznych aby stały się one kompatybilne z NATO? (odpowiedź a, b lub c)

- a) Korpus Sił Powietrznych
- b) Korpus Obrony Powietrznej
- c) Dowództwo Strefy

Proszę uzasadnić odpowiedź

.....

.....

.....

2. Czy Pana zdaniem, należy dążyć do utworzenia na terenie Polski sojuszniczego Ośrodka Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi? (odpowiedź a,b,c lub d)

- a) tak
- b) raczej tak
- c) raczej nie
- d) nie

Proszę uzasadnić odpowiedź

.....

.....

3. Który z poniższych wariantów powiązań funkcjonalnych polskiego i natowskiego systemu dowodzenia SP, Pana zdaniem, powinien być wdrożony? (odpowiedź a lub b)

- a) Dowódca Sił Powietrznych RP jest jednocześnie dowódcą CAOC utworzonego na bazie CSD (jeden CAOC)

- b) Dowódca Korpusu Sił Powietrznych jest jednocześnie dowódcą CAOC utworzonego na bazie SD Korpusu (dwa CAOC)

Proszę uzasadnić odpowiedź

.....

.....

4. Które z wymienionych obszarów integracji SP RP z NATO uważa Pan za najbardziej istotne i najpilniejsze do realizacji? (wskazać maksymalnie trzy odpowiedzi)

- a) dowodzenie siłami powietrznymi
- b) użycie sił powietrznych
- c) kontrola obszaru powietrznego
- d) łączność
- e) infrastruktura lotnisk
- f) system ratownictwa lotniczego
- g) procedury postępowania
- h) system szkolenia kadr
- i) logistyczne zabezpieczenie działań
- j) integracja techniczna
- k) system przygotowania dowództw i pilotów do działań
- l) uzawodowienie SP i podniesienie rangi podoficerów

Proszę uzasadnić odpowiedź

.....

.....

5. Czy, Pana zdaniem, przyjęty w NATO system dowodzenia Siłami Powietrznymi Europy Centralnej jest skutecznym? (odpowiedź a, b, c lub d)

- a) tak
- b) raczej tak
- c) raczej nie
- d) nie

Proszę uzasadnić odpowiedź

.....

.....

6. Co, Pana zdaniem, należy zmienić w dowodzeniu SP RP aby były one kompatybilne z NATO?

a) pozostawić struktury organizacyjne, a jedynie zintegrować pod względem taktycznym: tak, nie

b) ograniczyć funkcje narodowych dowództw w siłach powietrznych do rozwiązania problemów natury szkoleniowej, utrzymania gotowości bojowej i zabezpieczenia logistycznego: tak, nie

c) czy należy przyznać ponadnarodowym strukturom dowodzenia kompetencje kontrolne oraz rozkazodawcze wobec narodowych dowództw w siłach powietrznych: tak, nie

d) czy zmiany w metodach dowodzenia Sił Powietrznych RP należy wyprowadzać w szybkim tempie: tak, nie

e) czy możliwe i celowe jest pozostawienie w systemach uzbrojenia sił powietrznych posiadanych technicznych środków dowodzenia aż do ich fizycznego zużycia: tak, nie

7. Na jakim szczeblu, Pana zdaniem, powinny zapadać ostateczne decyzje o użyciu sił powietrznych? (odpowiedź a, b, c lub d)

- a) Dowództwo SP
- b) Korpus Sił Powietrznych
- c) Brygada
- d) inne

Proszę uzasadnić odpowiedź

.....

.....

8. Czy widzi Pan potrzebę szkolenia kadr, dla potrzeb Sił Powietrznych RP, poza granicami kraju? (odpowiedź a, b, c lub d)

- a) tak
- b) raczej tak
- c) raczej nie
- d) nie

Proszę uzasadnić odpowiedź

.....

.....

9. W jakiej kolejności, Pana zdaniem, powinny być modernizowane poszczególne komponenty Sił Powietrznych? (ponumerować od 1 do 4)

- a) system dowodzenia i łączności
- b) system rozpoznania i WRE
- c) samoloty
- d) przeciwlotnicze zestawy raketowe

Proszę uzasadnić odpowiedź

.....

.....

WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH

Badania przeprowadzono w czwartym kwartale 1997 roku wśród 82 oficerów zajmujących stanowiska dowódcze, sztabowe i dydaktyczne w WLOP, KOP, KL i WSOSP.

Celem badań było uzyskanie opinii respondentów, dotyczących problemów zmian strukturalnych w Siłach Powietrznych oraz dowodzenia nimi w systemie narodowym i sojuszniczym.

Analiza (zestawienie) opinii ankietowanych oficerów, umożliwiła opracowanie uogólnień prezentowanych później oraz sprecyzowanie propozycji zmian w dowodzeniu i użyciu Sił Powietrznych na szczeblu operacyjno-taktycznym, umożliwiającymi szybkie dostosowanie ich do standardów NATO.

W pierwszej kolejności starano się poznać opinię respondentów na temat docelowej struktury Sił Powietrznych na szczeblu operacyjno-taktycznym.

Zapytano ankietowanych oficerów: *który z wymienionych organów dowodzenia powinien tworzyć szczebel operacyjno-taktyczny Sił Powietrznych RP aby stały się one kompatybilne z NATO?*

W odpowiedzi zaproponowano trzy możliwości: Korpus Sił Powietrznych (KSP), Korpus Obrony Powietrznej (istniejąca struktura), Dowództwo Strefy.

Respondenci opowiedzieli się zdecydowanie za utworzeniem Korpusu Sił Powietrznych - 53 (65% badanych) oficerów, a 14 (17% badanych) jest za utworzeniem Dowództwa Strefy. W uzasadnieniu wszyscy byli zgodni, że szczebel ten powinny tworzyć dwa związki operacyjno-taktyczne (dowództwa).

Podzielone zdania respondenci wyrazili w swoich poglądach, dotyczących utworzenia sojuszniczych stanowisk dowodzenia na terenie Polski.

Pytanie brzmiało: *czy należy dążyć do utworzenia na terenie Polski sojuszniczego Ośrodka Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi?*

Odpowiedzi kształtowały się następująco: „tak” 36 (43,9%), „raczej tak” 12 (14,7%), „raczej nie” 28 (34,1%), „nie” 6 (7,3%).

Ankietowani oficerowie wypowiadający się negatywnie (nie, raczej nie), uzasadniali, że utworzenie sojuszniczego Ośrodka Dowodzenia Połączonymi Działaniami Powietrznymi na terenie Polski może zagrozić naszemu narodowemu systemowi dowodzenia Siłami Powietrz-

nymi i obawiają się czy strona polska będzie miała jakiekolwiek możliwości wpływać na dowodzenia jednostkami polskimi w czasie prowadzenia działań bojowych.

Zwolennicy opinii pozytywnych (tak, raczej tak), uzasadniali swoją odpowiedź wręcz odwrotnie, że utworzenie takiego ośrodka jest koniecznością integracji Sił Powietrznych i wspólnego prowadzenia działań w ramach koalicji.

Opinie respondentów na temat planowanych powiązań funkcjonalnych systemu dowodzenia SP z sojuszniczym systemem uzyskano zadając pytanie: *który z poniższych wariantów Pana zdaniem, powinien być wdrożony?*

Większość respondentów 54 (65,8%) opowiedziała się za wariantem o utworzeniu jednego CAOC, którego dowódcą powinien być Dowódca SP RP. W uzasadnieniu przytaczali przykład funkcjonowania CAOC 1 Finderup w Danii, którego dowódcą jest Dowódca Taktycznych Sił Powietrznych Danii. Ponadto motywowali swój wybór możliwościami ekonomicznymi, sygnalizując jednocześnie, że w niedalekiej przyszłości Polska może dysponować jedynie 100-150 samolotami bojowymi i 2-3 pułkami rakiet przeciwlotniczych, odpowiadających standardom NATO, dlatego też jeden CAOC będzie w stanie zabezpieczyć działanie tych sił.

Druga grupa 28 (34,2%) uznała, że należy utworzyć dwa CAOC przy Korpusach Sił Powietrznych (KOP). W uzasadnieniu kierowali się dużym obszarem kraju oraz różnymi możliwymi kierunkami zagrożeń militarnych. Ich zdaniem podział kraju na dwa rejony odpowiedzialności KSP i utworzenie przy nich CAOC może umocnić system dowodzenia SP a w szczególności zintegrowaną obronę powietrzną.

Większość ankietowanych była zgodna, co do określenia zasadniczych obszarów integracji. Pytanie brzmiało: *które z wymienionych obszarów integracji SP RP z NATO uważa Pan za najbardziej istotne i najpilniejsze do realizacji?* Ankietowanym zaproponowano 12 obszarów integracji Sił Powietrznych ze strukturami NATO. Każdy z ankietowanych oficerów mógł wskazać maksymalnie trzy takie obszary. Respondenci wybrali w następującej kolejności.

1. Dowodzenie siłami powietrznymi	- 78%
2. Użycie sił powietrznych	- 75,6%
3. System szkolenia kadr	- 48,4%
4. System ratownictwa lotniczego	- 39%
5. Procedury postępowania	- 39%
6. Łączność	- 29,2%

7. Kontrola obszaru powietrznego - 18,3%

Pozostałe z zaplanowanych obszarów nie znalazły uznania wśród respondentów (poniżej 7%).

Pytanie piąte w ankiecie dotyczyło oceny natowskiego systemu dowodzenia siłami powietrznymi.

Zapytano ankietowanych oficerów: *czy przyjęty w NATO system dowodzenia Siłami Powietrznymi Europy Centralnej jest skuteczny?*

Na zadane pytanie odpowiedzi kształtowały się następująco: „tak” 41 (40%), „raczej tak”, „28 (34%), „raczej nie” 13 (15,8%), „nie” 2 (0,2%). Taka wysoka pozytywna ocena skuteczności była uzasadniona oceną elementów tego systemu biorącego udział w zabezpieczeniu działań sił NATO w Bośni oraz wynikała w dużej mierze z własnych doświadczeń respondentów wyniesionych z obserwacji ćwiczeń, wizyt i znajomości literatury fachowej z tego zakresu.

Pytanie szóste w ankiecie dotyczyło kompatybilności SP RP. Zapytano ankietowanych oficerów: *co należy zmienić w dowodzeniu SP RP aby były one kompatybilne z NATO?* W odpowiedzi zaproponowano pięć propozycji, a respondenci byli zobowiązani opowiedzieć się za „tak” lub „nie”. Zdecydowana większość respondentów (71,9%) nie jest za pozostawieniem obecnych struktur organizacyjnych SP RP i jest przeciw integracji tylko pod względem technicznym. Jednocześnie nie są za ograniczeniem się narodowych funkcji dowództw w siłach powietrznych tylko do problemów gotowości bojowej i zabezpieczenia logistycznego (80,5%). W uzasadnieniu dominowało przekonanie, że NATO jest sojuszem, którego fundamentem są równe prawa państw członkowskich. W związku z tym widzą w siłach powietrznych konieczność utrzymania wpływów narodowych na dowodzenie i użycie sił w regionie. Podzielone zdania były w kwestii przyznania strukturom ponadnarodowym kompetencji kontrolnych i rozkazodawczych wobec dowództw narodowych. Za przyznaniem kompetencji odpowiedziało się 48,7% respondentów, przeciw było 51,3%. Uzasadnienia dotyczyły głównie rozdzielenia tych kompetencji w zależności od stopnia gotowości bojowej SP zagrożenia wybuchu konfliktu. Można przyjąć, że respondenci ogólnie są za przyznaniem kompetencji rozkazodawczych w przypadku wystąpienia kryzysu lub w obliczu wybuchu wojny. W czasie pokoju uważają, że dowództwo narodowe nie powinno w zasadzie podlegać procedurom rozkazodawczym

NATO. Większość respondentów (64,6%) uważa, że zmiany w metodach dowodzenia Siłami Powietrznymi RP powinny być zdynamizowane i przebiegać w szybkim tempie. Jednocześnie

uzasadniają, że proces integracyjny w tym rodzaju sił zbrojnych jest kosztowny, powinien być prowadzony rytmicznie dla długofalowo. Jednak dla dowodzenia przyznają priorytet. Zdecydowana większość ankietowanych oficerów (*5,3%) wyraziła pogląd, że należy wprowadzać w systemach uzbrojenia SP nowych, kompatybilnych systemów dowodzeni, nie czekać aż stary sprzęt się „wysłuży”.

W pytaniu siódmym zapytano respondentów o poglądy na temat procesu decyzyjnego. Pytanie brzmiało: *na jakim szczeblu powinny zapadać ostateczne decyzje o użyciu sił powietrznych?*

Do uzyskania opinii w tej kwestii przyjęto następujące szczeble: Dowództwo Sił Powietrznych, Korpus Sił Powietrznych, Brygada, inne.

Według opinii respondentów ostateczne decyzje o użyciu sił powietrznych powinny zapadać następująco: na szczeblu Dowództwa Sił Powietrznych 42 (51,3%), na szczeblu KSP 40 (48,7%). Żaden z respondentów nie widział potrzeby decydowania na szczeblach niższych.

Odzwierciedleniem poglądów respondentów na system szkolenia personelu dla potrzeb sił powietrznych jest odpowiedź na pytanie ósme: *czy istnieje potrzeba szkolenia kadr dla potrzeb sił powietrznych poza granicami kraju?* Odpowiedzi „tak” udzieliło 33 (40,2%), „raczej tak” 29 (35,3%), „raczej nie” 14 (17%), „nie 6 (7,5%).

Respondenci udzielający opinii pozytywnej (tak, raczej tak) uzasadniają potrzebę szkolenia kadr dla potrzeb SP koniecznością dostosowania się do wymogów NATO. Przeważają opinie, że jest to konieczność związana z uzyskaniem częściowej kompatybilności z NATO.

Respondenci w większości uważają, że szkolenia za granicą powinno obejmować personel latający i pozostały w kontrakcie kilku lub kilkunastoletnim. Następnie wyszkolone kadry tworzyłyby podstawowy personel instruktorski i szkolenie można byłoby kontynuować w kraju na bazie WSOSP i wybranych jednostek. Ankietowani preferują szkolenie za granicą personelu latającego i sztabowego przewidzianego do zajmowania stanowisk w instytucjach i organach dowodzenia NATO.

Kolejne pytanie podczas ankietowania dotyczyło ustalenia priorytetów modernizacyjnych SP. Respondentom zadano pytanie: *w jakiej kolejności powinny być modernizowane zasadnicze komponenty Sił Powietrznych?*

Do uzyskania opinii przyjęto cztery grupy środków walki i dowodzenia: system dowodzenia i łączności, system rozpoznania i WRE, samoloty, przeciwlotnicze zestawy raketowe. Zadaniem respondentów było ustawienie ich w kolejności od 1 - 4.

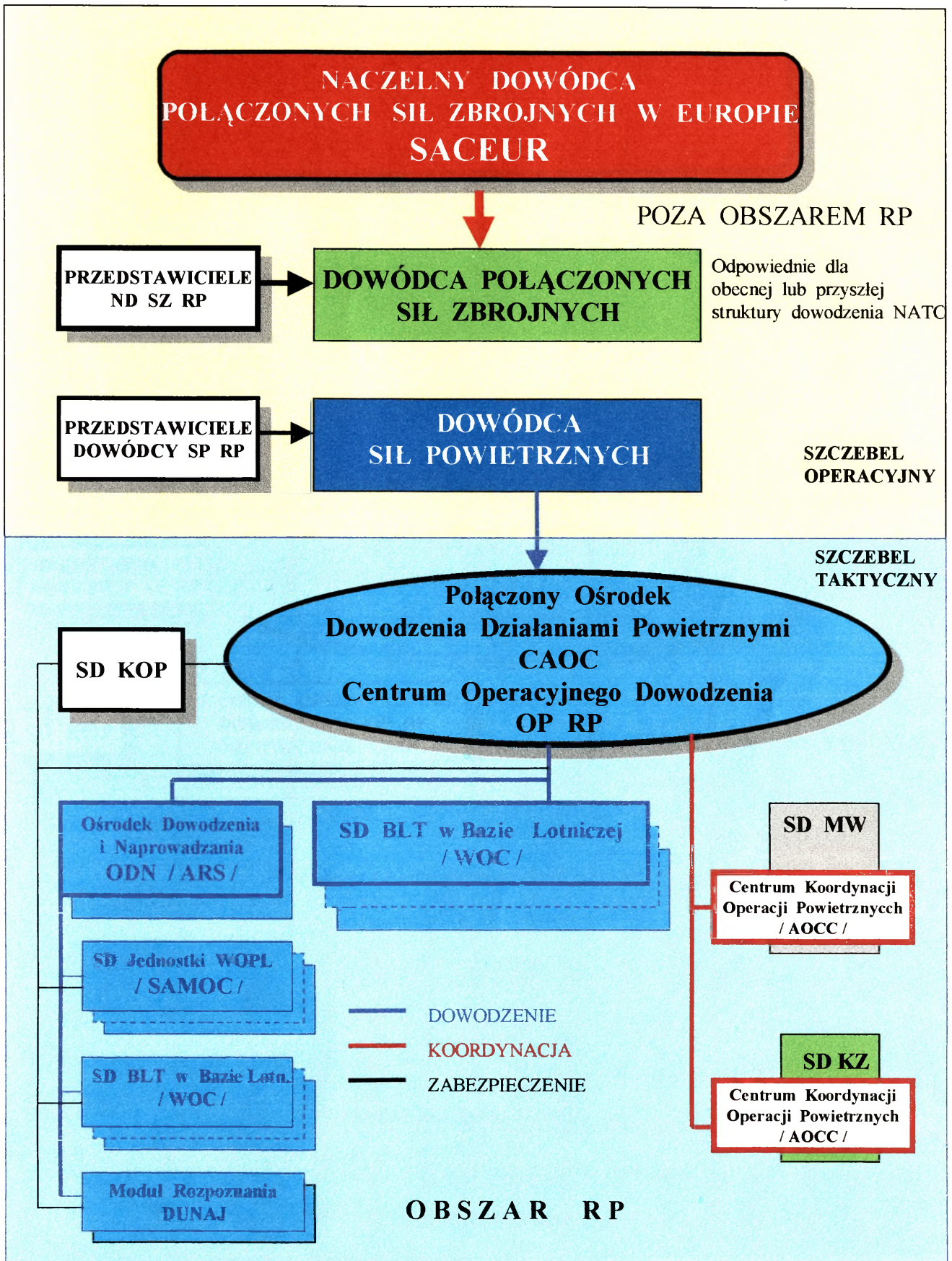
Respondenci ustalili, że poszczególne komponenty Sił Powietrznych powinny być modernizowane w następującej kolejności:

1. System rozpoznania i WRE.
2. System dowodzenia i łączności.
3. Samoloty.
4. Przeciwlotnicze zestawy raketowe.

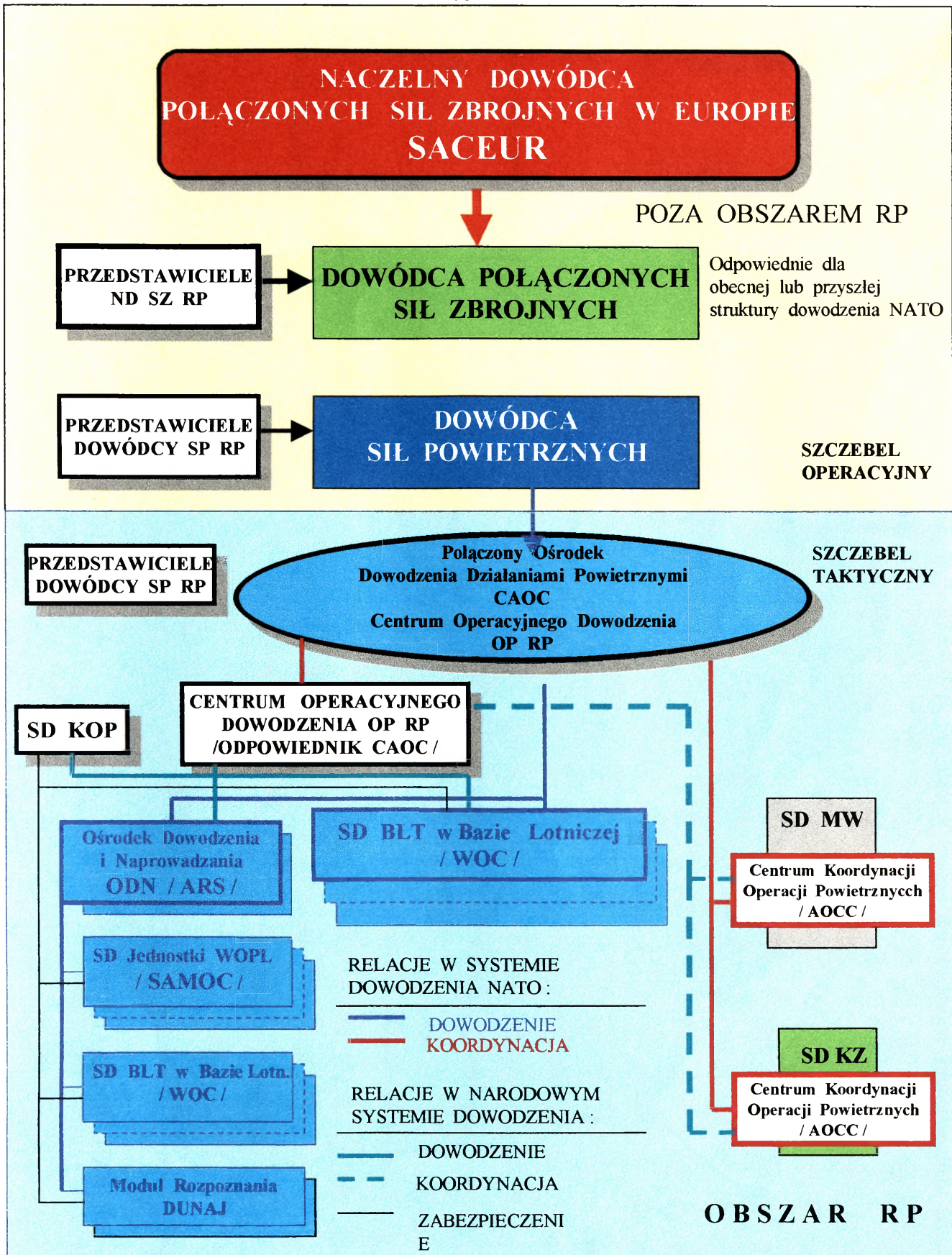
Ostatnie pytanie podczas ankietowania dotyczyło problemów związanych z integracją SP RP ze strukturami NATO. Respondentom zadano pytanie: *które z podanych czynników mogą stwarzać największe trudności na drodze integracji SP RP z NATO?* Do uzyskania opinii przyjęto 7 czynników (najczęściej podejmowanych w publikacjach): znajomość języków obcych, system łączności i dowodzenia, sprzęt bojowy, finanse, szkolenie wojsk, polityka kadrowa, procedury.

Respondenci mogli wybrać trzy odpowiedzi ich zdaniem, stwarzających największe zagrożenie dla procesu integracyjnego.

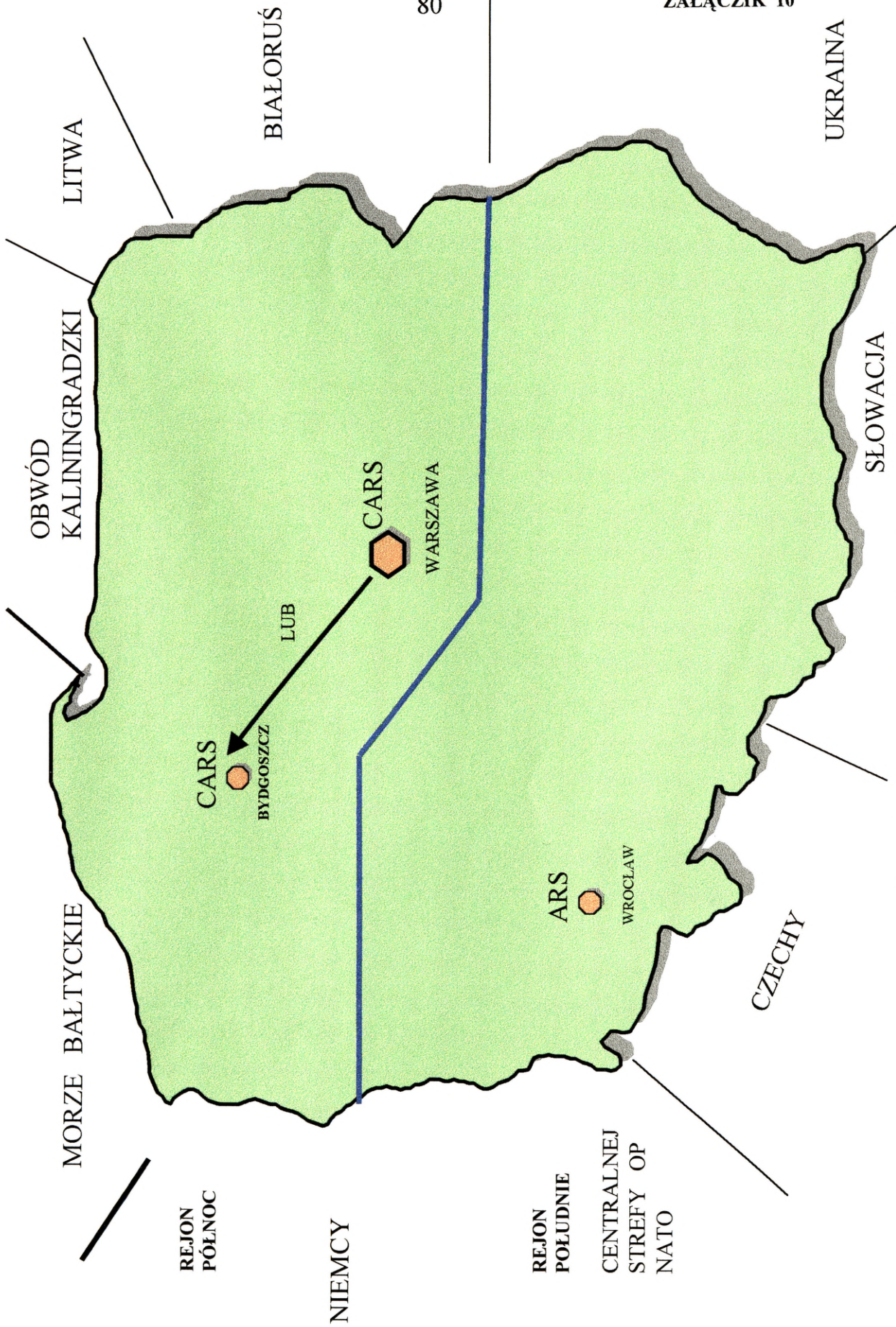
Ankietowani oficerowie uznali znajomość języka angielskiego, politykę kadrową i znajomość procedur za czynniki, które mogą stworzyć realne problemy w osiągnięciu kompatybilności z NATO przez nasze Siły Powietrzne. Respondenci wskazują również na finanse, od nich uzależniają postępy w dostosowywaniu sił powietrznych. Ze względu na znaczne zaawansowanie prac w modernizacji systemu dowodzenia SP respondenci nie widzą zagrożenia ze strony tego czynnika. Pozostałe czynniki, zdaniem respondentów, mogą mieć marginalny wpływ na przebieg procesów dostosowawczych naszych SP.



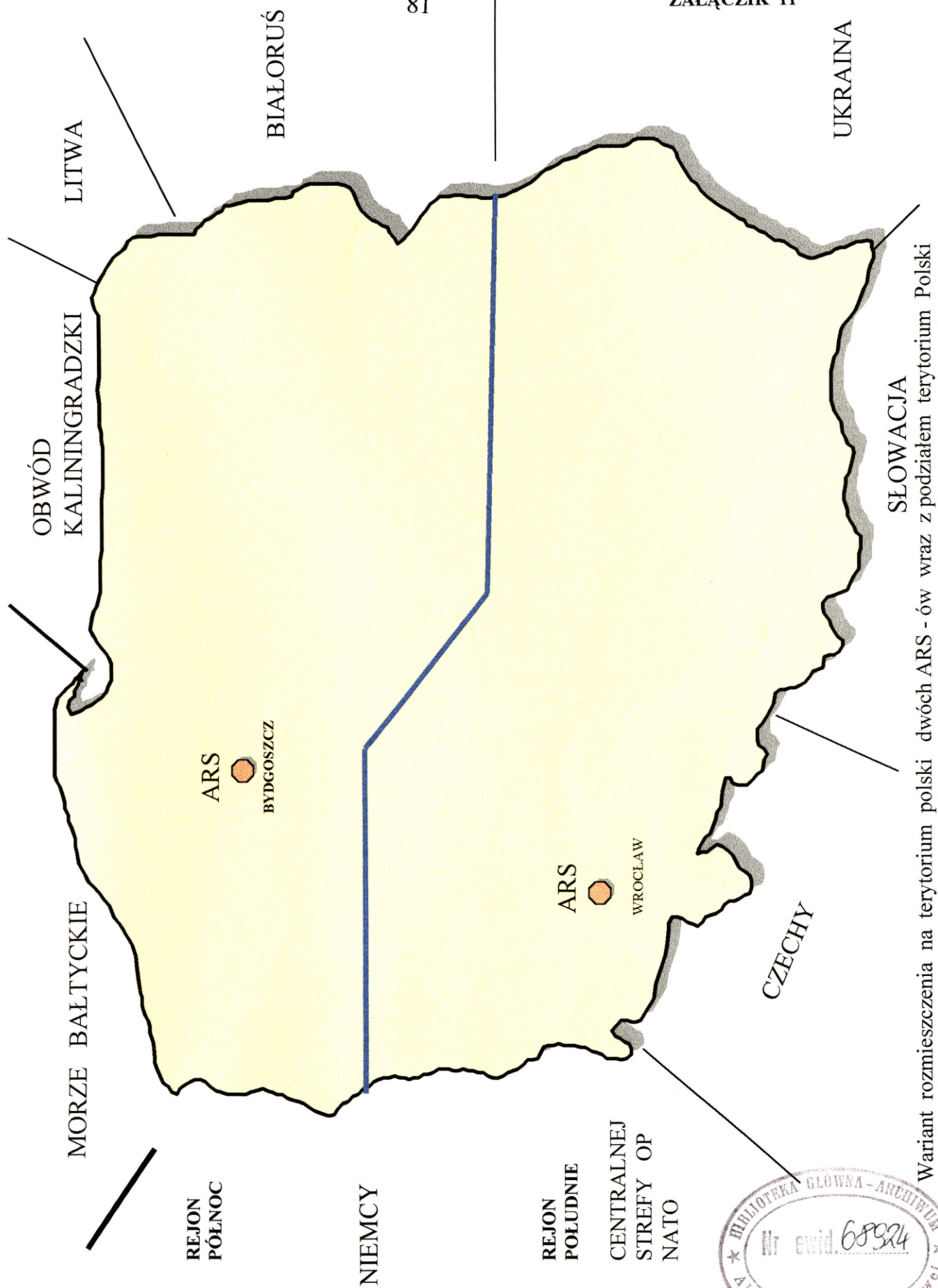
Wariant struktury systemu dowodzenia SP RP po integracji z NATO / 1 CARS+1 ARS /



Wariant struktury systemu dowodzenia SP RP po integracji z NATO / 2 ARS /



Wariant rozmieszczenia na terytorium polski jednego ARS i jednego CARS wraz z podziałem terytorium Polski na rejony odpowiedzialności



Wariant rozmieszczenia na terytorium polski dwóch ARS - ów wraz z podziałem terytorium Polski na rejony ich odpowiedzialności

