



PRZEGLĄD SOJUSZNICZYCH ZDOLNOŚCI OBRONNYCH Z OBSZARU LOTNICTWA W KONTEKŚCIE INICJATYWY SMART DEFENCE

plk dr Tadeusz ZIELIŃSKI
Akademia Obrony Narodowej

Abstract

The ongoing economic crisis forces seeking solutions enabling the development of NATO's defence capabilities in the era of cuts in defence budgets. An example of this is Smart Defence initiative, which allows member states to participate in multinational projects oriented into the needs of the whole NATO. Capabilities in the area of aviation are considered as one of the key priorities of NATO, so many projects in Smart Defence initiative relate to aviation.

The article is divided into two parts. The first presents the key assumptions of Smart Defence initiative, it also points out its limitations. The second part reviews the major programs and initiatives in the area of aviation enhancing NATO's defence capabilities.

Key words – Smart Defence, defence capabilities, multinational projects, aviation

Wprowadzenie

Zaangażowanie NATO w zapewnienie międzynarodowego ładu i bezpieczeństwa wymusza na siłach zbrojnych Sojuszu Północnoatlantyckiego dysponowanie adekwatnymi do zagrożeń narzędziami. Pogłębiający się kryzys ekonomiczny, szczególnie w odniesieniu do europejskiej części państw NATO, nie sprzyja rozwojowi nowych zdolności operacyjnych oraz inwestycjom w szeroko rozumianą obronność. Cięcia finansowe dotyczą w pierwszej kolejności budżetów obronnych, odsuwając na dalszy plan niezbędne modernizacje lub zakupy nowego sprzętu dla wojska. Świadczą o tym dane, które każdego roku prezentuje Sztokholmski Międzynarodowy Instytut Badań nad Pokojem. Redukcja budżetów obronnych, będąca następstwem finansowego i ekonomicznego kryzysu, który rozpoczął się w 2008 roku przyczynia się do dewaluacji zdolności obronnych zarówno w Stanach Zjednoczonych jak i w Europie. Wydatki na obronność w USA w 2011 roku wyniosły 711 miliardów dolarów i był to niewielki wzrost w porównaniu z 2010 ro-

kiem (698 miliardów dolarów), ale jednocześnie był to realny spadek wydatków o 1,2% – pierwszy od 1998 roku. Również w Europie, szczególnie Zachodniej i Centralnej zaobserwowano znaczący spadek nakładów na obronność, chociaż cięcia w poszczególnych państwach są zróżnicowane. Największe redukcje dotknęły państw o słabych gospodarkach, które nie były w stanie utrzymać dużych deficytów budżetowych. W 18 krajach europejskich rzeczywiste wydatki na obronność od 2008 roku były większe niż 10%, z czego 13 państw pochodzi z Europy Środkowej. Osiem z nich zmniejszyło swoje wydatki na obronność o ponad 20%. Największe cięcia z tego obszaru zostały przeprowadzone na Łotwie (51%). Z kolei w Europie Zachodniej zmniejszenie wydatków na budżety wojskowe dotyczyło tych państw, które miały poważne problemy gospodarcze: Grecji (26%), Hiszpanii (18%), Włoch (16%), Irlandii (11%), jak również Belgii (12%)¹.

Z drugiej strony część państw NATO zwiększyła swoje wydatki na obronność, na przykład Turcja, Polska, Norwegia. Państwa, które dysponują największymi budżetami obronnymi w Europie: Wielka Brytania, Francja i Niemcy, również zanotowały od 2008 roku niewielkie cięcia w odniesieniu do wydatków na obronność – odpowiednio 0,6%, 4% i 1,6%. Niestety, Wielka Brytania i Niemcy planują dalsze redukcje – pierwsze z nich o 7,5% do 2015 roku, a Niemcy około 10% również do 2015%².

Powyższe dane skutkują koniecznością poszukiwań nowych rozwiązań, które wpisywałyby się w ograniczenia finansowe, ale jednocześnie umożliwiały rozwój zdolności operacyjnych w skali całego Sojuszu. Zdolności te powinny wychodzić naprzeciw przewidywanym scenariuszom zagrożeń bezpieczeństwa międzynarodowego i tym samym uzupełniać braki oraz wzmocniać te zdolności, które są kluczowe dla całego NATO. Bez wątpienia, lotnictwo jest jednym z kluczowych narzędzi, które zarówno w przeszłości jak i w przyszłości wspierało i będzie wspierać wysiłki Sojuszu w rozwiązywaniu sytuacji kryzysowych. Stąd zasadnym jest postawienie pytania: w jaki sposób rozwijać zdolności NATO w obszarze wykorzystania lotnictwa w sytuacji trwającego kryzysu ekonomicznego? Jedną z możliwych alternatyw wydaje się sojusznicza inicjatywa Smart Defence ukierunkowana na rozwój zdolności operacyjnych NATO w kontekście zmniejszonych wydatków na budżety obronne. W ramach przedmiotowej inicjatywy można również znaleźć projekty, których celem jest wzmocnienie sojuszniczych zdolności w odniesieniu do wykorzystania lotnictwa w aktualnych i przyszłych operacjach NATO.

¹ *Recent trends in military expenditure*, [online], [dostęp 20 luty 2013], dostępny w internecie: <http://www.sipri.org/research/armaments/milex/resultoutput/trends>.

² Ibidem.

Cel i zakres inicjatywy Smart Defence

Koncepcja Smart Defence wydaje się być nową inicjatywą, choć wyczytując się w jej założenia nie sposób nie zauważyć, że odnosi się do problemów, które były dyskutowane w NATO w ciągu ostatnich kilku lat. Obecnie, jest uważana za jedną z głównych filozofii NATO, która będzie wdrażana w ciągu następnej dekady. Bez wątplenia, jedną z przyczyn rozwoju przedmiotowej inicjatywy jest kryzys ekonomiczny, który zmusił większość państw członkowskich NATO do zmniejszenia wydatków na obronność, a tym samym przyczynił się do stopniowego obniżania zdolności obronnych Sojuszu. Przyczyn wdrażania koncepcji Smart Defence należy również doszukiwać się w doświadczeniach z operacji Unified Protector na terytorium Libii, dowodzonej przez NATO. Trwające przez prawie cały rok 2011 działania Sojuszu zmierzające do usunięcia reżimu Kaddafiego ujawniły wiele braków i ograniczonych możliwości państw uczestniczących w operacji. Dotychczas były one maskowane zwiększonym zaangażowaniem Stanów Zjednoczonych, które wspierały swoimi zdolnościami pozostałe kraje, przyjmując rolę państwa przewodzącego w operacji. Tymczasem w zasadniczej fazie operacji Unified Protector Stany Zjednoczone przyjęły rolę wspierającą, a główny wysiłek uderzeń lotniczych był realizowany przez państwa europejskie oraz arabskie. Spowodowało to, odczuwalne braki w istotnych dla prowadzenia działań obszarach. Do kluczowych należy zaliczyć: brak środków walki elektronicznej, środków do obserwacji i rozpoznania, brak zasobów do pokonywania środków obrony powietrznej przeciwnika, niedostatek bezzałogowych systemów powietrznych, brak samolotów tankowania w powietrzu oraz niewielkie ilości lotniczego uzbrojenia precyzyjnego. Istotnym był również brak wyszkolonego personelu przeznaczanego do interpretacji danych rozpoznawczych, jak również brak wysuniętych nawigatorów naprowadzania lotnictwa. Przedstawione ograniczenia w zakresie zdolności były uzupełniane przez siły zbrojne Stanów Zjednoczonych. O ile operacja w Libii może stanowić model dla przyszłego zaangażowania europejskich państw NATO w rozwiązywanie sytuacji kryzysowych w bliskim sąsiedztwie, o tyle brak kluczowych zdolności powinien wymuszać na rządach poszczególnych państw działania zmierzające do ich uzupełniania. W związku z tym, Sojusz postanowił wprowadzić koncepcję Smart Defence w celu optymalizacji zdolności obronnych krajów sojuszniczych i promowania bardziej racjonalnego ich wykorzystania.

Bardzo trudno doszukać się formalnej wykładni działań podejmowanych w ramach inicjatywy Smart Defence. Brak oficjalnych zapisów w dokumentach normatywnych powoduje, że z reguły opis przedmiotowej inicjatywy wyrażany jest słowami Sekretarza Generalnego NATO, który scharakteryzował ją w następujący sposób: „Smart Defence polega na budowaniu bezpieczeństwa przy wykorzystaniu mniejszej ilości pieniędzy, ale przy zaangażowaniu w sposób elastyczny wszystkich członków NATO. Wymaga to identyfikacji obszarów, w które Sojusz musi zacząć inwestować.(...) Smart Defence oznacza również wspieranie międzynaro-

dowej współpracy. Poszczególne państwa powinny rozpocząć współpracę w ramach małych klastrów, łącząc swoje zasoby w celu budowania zdolności obronnych, które mogą przynieść korzyści Sojuszowi jako całości. NATO może występować w roli pośrednika pomiędzy państwami identyfikującego, co można robić wspólnie, bardziej efektywnie, z mniejszym ryzykiem i przy znacząco obniżonych kosztach finansowych³. Co zatem oznacza „Smart Defence”? Pomysł jest prosty: różne kraje NATO zobowiązują się do rozwijania i zastosowania różnych zdolności obronnych, w szczególności w tych obszarach, w których dysponują największym doświadczeniem. Oznacza to wspólny rozwój zdolności obronnych Sojuszu i dzielenie się możliwościami, przede wszystkim europejskich państw NATO, gdzie ich interesy bezpieczeństwa pokrywają się bezpośrednio z interesami Sojuszu Północnoatlantyckiego.

Inicjatywa Smart Defence opiera się na ogólnym założeniu, że poszczególne państwa NATO wzmacniają posiadane zdolności obronne lub angażują się we współpracę w ramach różnorodnych klastrów obronnych ukierunkowanych na rozwój konkretnych zdolności operacyjnych. Zasadnicza idea inicjatywy zawiera się w trzech słowach: priorytetyzacja, specjalizacja, współpraca.

Priorytetyzacja oznacza umiejętność Sojuszu do zdefiniowania kluczowych dla niego obszarów w aspekcie zdolności obronnych, a tym samym wyrównywania zdolności narodowych zgodnie z planami NATO. Z kolei specjalizacja jest wyjściem na przeciw ograniczeniom wydatków na obronność, które przyczyniają się do rezygnacji z wielu projektów wpływających na poprawę zdolności obronnych. Hipotetycznie zakładając, Czechy mogą rozwijać zdolności w zakresie obrony przed bronią masowego rażenia, pomijając zdolności z obszaru prowadzenia operacji specjalnych. Z kolei Polska może się skupić na rozbudowie zdolności zwiększających możliwości prowadzenia operacji specjalnych, ograniczając wydatki na zdolności z obszaru obrony przed bronią masowego rażenia. Jednak kluczową rolę w koncepcji Smart Defence odgrywać powinna współpraca pomiędzy poszczególnymi państwami. Działając wspólnie, państwa uzyskają dostęp do zdolności, na które nie mogłyby sobie pozwolić samodzielnie, osiągając tym samym korzyści skali⁴. Współpraca może przybierać różnorodne formy, od regionalnej, kulturowej, po strategiczną, angażującą wszystkie państwa członkowskie. Stąd, drogą do sukcesu mogą być następujące rekomendacje. Po pierwsze, współpraca pomiędzy państwami członkowskimi wymaga silnej woli politycznej wszystkich państw, jasnej wizji rozdziału zadań pomiędzy nimi oraz finansowej i przemysłowej obudowy. Po drugie, współpraca regionalna (pomiędzy grupami państw) wydaje się bardziej właściwa (przynosząca wymierne korzyści) niż wielonarodowe projekty inicjowane przez NATO i angażujące dużą liczbę państw. Po trzecie, wspólne bu-

³ A. F. Rasmussen, *NATO After Libya: The Atlantic Alliance in Austere Times*, „Foreign Affairs”, vol. 90, no. 4, July/August 2011, p. 2–6.

⁴ Vide, P. Belkin, *NATO's Chicago Summit*, CRS Report for Congress, May 14, 2012, p. 4, [online], [dostęp 25 luty 2013], dostępny w internecie: <http://www.fas.org/sgp/crs/row/R42529.pdf>.

dowanie zdolności w wymiarze wojskowym jest bardzo trudne. Zdecydowanie łatwiej współdzielić zdolności techniczne, szkoleniowe niż rozwijać zdolności wpływające na całokształt działań NATO, szczególnie jeśli jest to powiązane z ograniczeniami natury politycznej⁵.

Bez wątpienia, proponowane rozwiązania wymagają przede wszystkim wzajemnego zrozumienia oraz zaufania wszystkich państw NATO. Koncentracja środków finansowych oraz potencjału intelektualnego w jeden lub kilka obszarów zdolności danego państwa powinna jednocześnie zapewniać dostęp do tych zdolności przez pozostałe państwa członkowskie. Jednakże, przedstawione powyżej ogólne założenia funkcjonowania inicjatywy Smart Defence zmierzające do optymalizacji zdolności obronnych Sojuszu mogą napotkać na trudności. Misja wojskowa w Libii pokazała, że członkowie NATO nie zawsze mogą się porozumieć w kluczowych kwestiach, a tym samym nie można mówić o pełnym zaufaniu i zrozumieniu. Ambicje poszczególnych krajów mogą również opóźniać lub zapobiegać implementacji założeń inicjatywy Smart Defence. Przykładowo, większe kraje mogą dążyć do posiadania zdolności w pełnym wymiarze skupiając się na rozwiązaniach narodowych, oderwanych od koncepcji Smart Defence. Ponadto, niechęć do transferu nowych technologii do innych państw oraz ignorowanie doświadczeń pozostałych państw (w różnych dziedzinach), to również czynniki uniemożliwiające pełne wdrożenie przedmiotowej inicjatywy. Na przeszkodzie może również stanąć różnorodne podejście poszczególnych państw do zagadnień związanych z bezpieczeństwem i obronnością. Dlatego, potrzebna jest konkretna wizja percepcji zagrożeń przez Sojusz Północnoatlantycki, z którą będą się utożsamiać wszystkie państwa członkowskie. Uogólniając, o ile problemy techniczne związane z implementacją inicjatywy Smart Defence można rozwiązać bez większych trudności, o tyle aspekt polityczny wydaje się być główną przeszkodą na drodze jej pełnej realizacji.

Wydaje się, że najbardziej obiecującym elementem inicjatywy Smart Defence będzie wielonarodowa współpraca umożliwiająca realizację międzynarodowych projektów. Powinny one być kluczowe dla budowy zdolności obronnych w całym Sojuszu, przy jednoczesnej redukcji kosztów ich implementacji. Użytkowanie przez grupy państw wspólnej infrastruktury wojskowej, wymiana usług, serwisowanie oraz wspólne zakupy nowoczesnego uzbrojenia i sprzętu wojskowego pozwolą im na zachowanie, a nawet zwiększenie posiadanych zdolności obronnych, szczególnie w okresie cięć wydatków na obronność. Przykładem tego są: francusko-brytyjskie porozumienie w obszarze obronności, porozumienie o współpracy państw nordyckich (NORDEFKO – Dania, Finlandia, Islandia, Norwegia i Szwecja) lub współpraca w ramach Grupy Wyszehradzkiej (V4 – Czechy, Węgry, Polska i Słowacja).

⁵ D. Scheschkewitz, A. Pawlak, *NATO zamierza inteligentnie oszczędzać pieniądze*, [online], [dostęp 25 luty 2013], dostępny w internecie: <http://www.dw.de/nato-zamierza-inteligentnie-oszcz%C4%99dzac%C4%87-pieni%C4%85dze/a-15722042>.

Jako kluczowy element Smart Defence została przyjęta na szczycie w Chicago inicjatywa sekretarza generalnego pod nazwą Connected Forces Initiative. Według sekretarza generalnego, inicjatywa uzupełni Smart Defence poprzez „mobilizację wszystkich zasobów NATO, a więc wzmocni sojuszniczą zdolność do współpracy w prawdziwie połączony sposób”⁶. Przedmiotowa inicjatywa składa się z trzech zasadniczych części:

- szkolenia i edukacji. Ta część skupia się na pozyskiwaniu od państw członkowskich niezbędnej wiedzy zwiększającej możliwości Sojuszu;
- zwiększenie ilości ćwiczeń. Ilość szkoleń i treningów w NATO została w ostatnim okresie zmniejszona ze względu na wysokie tempo operacyjnego wykorzystania sił NATO, które zostały rozmieszczone w Afganistanie i innych regionach. W sytuacji mniejszego zaangażowania się NATO w rozwiązywanie sytuacji kryzysowych, liczba szkoleń i treningów powinna ulec zwiększeniu;
- lepsze wykorzystanie technologii. Inicjatywa będzie opierać się również na wykorzystaniu nowoczesnych technologii w celu poprawy interoperacyjności pomiędzy państwami NATO⁷.

Uogólniając, inicjatywa ma na celu budowę sił NATO 2020 – nowoczesnych, lekkich i mobilnych, odpowiednio wyszkolonych i wyposażonych mogących wspólnie działać w każdym środowisku. Stąd, ostatecznym celem jest utrzymanie i zwiększenie poziomu skuteczności bojowej wojsk NATO budowanej poprzez udział w operacjach ostatniej dekady.

W trakcie szczytu NATO w Chicago przyjęto wstępny pakiet ponad dwudziestu projektów, których celem jest poprawa zdolności operacyjnych Sojuszu oraz osiągnięcie korzyści skali, czyli obniżenia kosztów ich rozwoju i wdrażania. Za flagowe projekty NATO w kontekście przedmiotowej inicjatywy należy uznać: budowanie zdolności w zakresie obrony przeciwrakietowej (NATO’s Missile Defence capability), powstanie sojuszniczego systemu rozpoznania obiektów naziemnych z powietrza (Alliance Ground Surveillance – AGS) oraz NATO Air Policing⁸. Jak już zostało wspomniane wcześniej, jednym z kluczowych obszarów zwiększania możliwości bojowych Sojuszu jest rozwój zdolności związanych z wykorzystaniem lotnictwa. W kontekście inicjatywy Smart Defence za główne projekty należy uznać: Air Policing, Alliance Ground Surveillance Programme (AGS), European Participating Air Forces (EPAF), NATO Airborne Early Warning (NAEW), C-17

⁶ A. F. Rasmussen, *Remarks at the Munich Security Conference*, Speech of NATO Secretary General at the Munich Security Conference plenary session on „Building Euro-Atlantic Security”, [online], [dostęp 5 marca 2013], dostępny w internecie: http://www.nato.int/cps/en/SID-AD1FADE5-491706F7/natolive/opinions_84197.htm.

⁷ Vide, A. R. Vicente, *NATO’s Connected Force Initiative: A Critical Appraisal*, [w:] „Atlantic Voices”, Volume 2, Issue 11, November 2012, p. 5–10.

⁸ Vide, *Multinational projects*, [online], [dostęp 5 marca 2013], dostępny w internecie: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2012_10/20121008_media-backgrounder_Multinational-Projects_en.pdf.

Strategic Airlift Capability/Heavy Airlift Wing (SAC/HAW), Strategic Airlift Interim Solution (SALIS), Multinational Aviation Training Centre (MATC).

Przegląd kluczowych inicjatyw i programów zwiększających zdolności NATO w obszarze lotnictwa

Wielonarodowe inicjatywy

Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (Movement Coordination Centre Europe – MCCE), niezależne od NATO i UE, powstało w dniu 1 lipca 2007 roku, po Europejskim Dowództwie Transportu Lotniczego (European Air Transport Command) oraz Centrum Koordynacji Transportu Morskiego (Sealift Coordination Centre – SCC).

Celem MCCE jest koordynacja posiadanych przez 25 krajów uczestniczących w programie zasobów i możliwości z obszaru transportu powietrznego, lądowego i morskiego. Jednakże, ideą programu jest koncentracja przede wszystkim na transporcie strategicznym. MCCE zbiera niezbędne dane od państw uczestniczących w programie związane z usługami transportowymi i ich potrzeby w tym zakresie. Należy zaznaczyć, że dane te są przekazywane do MCCE na zasadzie dobrowolności. Na podstawie zebranych informacji i wymagań krajów uczestniczących, MCCE udziela wskazówek odnoszących się do jak najlepszego wykorzystania posiadanych zasobów transportowych. MCCE zapewnia również możliwości z obszaru planowania powietrznych operacji transportowych oraz uzupełniania paliwa w locie (air-to-air refueling – AAR). Koordynacja dotyczy zarówno wojskowych jak i komercyjnych statków powietrznych czarterowanych na potrzeby danej operacji, niezależnie czy jest to typowa operacja wojskowa, czy działania w ramach akcji ratowniczych, np. po wystąpieniu klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych działalnością człowieka. MCCE działa jako „pośrednik” zapewniający stosowne do potrzeb rozwiązanie, uwzględniające dostępne zasoby transportowe. Główną korzyścią z funkcjonowania MCCE jest możliwość wymiany usług (w ramach Porozumienia Technicznego) polegających na wymianie godzin lotów transportowych na tankowanie w powietrzu, co w przypadku państw nie posiadających tego rodzaju zasobów zwiększa ich zdolności, przy jednoczesnym zmniejszeniu biurokracji oraz nie ponoszeniu bezpośrednich finansowych płatności⁹.

Europejska Flota Transportu Powietrznego (European Air Transport Fleet – EATF) jest inicjatywą Europejskiej Agencji Obrony (European Defence Agency – EDA). Została ona zainicjowana w dniu 17 listopada 2009 roku, na podstawie listu intencyjnego podpisanego przez 14 europejskich ministrów obrony, w celu zwiększenia wysiłków na rzecz zwiększenia zdolności w ramach wojskowego transportu lotniczego w Europie. Celem EATF jest stworzenie forum do opracowania kon-

⁹ *NATO Air Transport Capability. An Assessment*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar, March 2012, p. 18.

kretnych rozwiązań zmierzających do bardziej efektywnego wykorzystania istniejących i przyszłych zasobów transportu lotniczego poprzez zapewnienie elastycznej współpracy pomiędzy krajowymi i międzynarodowymi organizacjami i wojskowymi elementami odpowiedzialnymi za transport powietrzny. Cel ten będzie osiągnięty poprzez dzielenie się, łączenie, wymianę i nabywanie różnorodnych zdolności, w tym dyplomatycznych zgód na przeloty, platform lotniczych, szkolenie, wsparcie logistyczne czy obsługa techniczna. Przykładowo, dokonana została analiza na podstawie której opracowano studium operacyjne przedstawiające kompleksową ocenę wojskowego systemu transportu powietrznego w Europie. Obejmuje ono, między innymi, charakterystykę dostępnych zasobów transportu lotniczego, środowisko operacyjne, rolę i zadania transportu lotniczego, interakcje z organizacjami w rejonie operacji, różne systemy wymiany informacji oraz różnice w instrukcjach i procedurach. Długoterminową wizją EATF jest ustanowienie zasad współpracy pomiędzy różnymi, europejskimi podmiotami dysponującymi zasobami transportu lotniczego, aby efektywnie użytkować obecne i przyszłe zdolności w zakresie transportu lotniczego¹⁰.

Jednym z kluczowych obszarów współpracy jest bez wątpienia szkolenie. Wspólne, sojusznicze szkolenia lotnictwa taktycznego w ramach ćwiczeń są normą, niestety brak jest takich przedsięwzięć w odniesieniu do lotnictwa transportowego. Z reguły system szkolenia i ćwiczeń jest przypisywany do kompetencji narodowych, co nie sprzyja rozwojowi interoperacyjności. Stąd, kolejna inicjatywa EDA – European Air Training Transport (EATT) w ramach bliźniaczej do Smart Defence europejskiej inicjatywy Pooling&Sharing. Celem przedmiotowej inicjatywy jest zwiększenie interoperacyjności i świadomości taktycznej w odniesieniu do użytkowników zasobów taktycznego transportu lotniczego (np. załogi C-130, C-160, C-295) w obszarze operacyjnym i szkoleniowym, poprzez wypracowanie standardowych procedur. W 2012 roku w bazie lotniczej na terenie Hiszpanii (w Saragossie) odbyło się pierwsze w historii tego rodzaju ćwiczenie, w którym uczestniczyło 14 załóg i 8 samolotów z 6 państw (Belgia, Holandia, Hiszpania, Francja, Niemcy i Czechy). Ponadto, Szwecja, Grecja, Włochy i Bułgaria uczestniczyły w ćwiczeniu na zasadzie obserwatorów. Scenariusz ćwiczenia był oparty o rozwiązania stosowane w ramach Advanced Airlift Tactics Training Course (AATTC) i był nadzorowany przez instruktorów ze Stanów Zjednoczonych. Podkreślić trzeba, że ćwiczenie było realizowane przy ścisłej współpracy z Europejskim Dowództwem Transportu Powietrznego.

Europejskie Dowództwo Transportu Powietrznego (EATC) zostało założone z inicjatywy czterech krajów (Belgia, Francja, Niemcy i Holandia), w dniu 1 września 2010 roku, w celu scentralizowania funkcji związanych z planowaniem, stawianiem zadań oraz sprawowaniem kontroli nad zasobami transportu lotniczego, przekazanymi pod EATC (obecnie około 170 samolotów). Ustanowienie EATC przyczyniło się do zmniejszenia biurokracji przy jednoczesnym wzmocnie-

¹⁰ Ibidem, s. 19.

niu europejskiego filaru NATO. Wprowadzenie w przyszłości do eksploatacji samolotów Airbus A400M w trzech z czterech krajów EATC (Holandia ich nie zakupiła) zmaksymalizuje korzyści płynące z przedmiotowej struktury dowodzenia ora przyczyni się do zwiększenia poziomu standaryzacji i operacyjności. Pomimo, że państwa posiadają całkowity nadzór nad przekazanymi do EATC statkami powietrznymi, powołanie Dowództwa pozwoliło na skonsolidowanie szkolenia, opracowanie wspólnych regulacji i standardów, zarządzanie flotą i obsługą logistyczną, jak również uzyskiwaniem zgód dyplomatycznych na przeloty¹¹.

Wielonarodowe programy

Program Tymczasowego Rozwiązania w Zakresie Strategicznego Transportu Powietrznego (Strategic Airlift Interim Solution – SALIS), zainaugurowany w lutym 2005 roku, przewidziany został jako uzupełnienie braków w zdolnościach z obszaru strategicznego transportu powietrznego wśród państw NATO, Partnerstwa dla Pokoju oraz Unii Europejskiej – przed wprowadzeniem w użytkowanie samolotów C-17 oraz A400M. Grupa wysokiego szczebla pod przewodnictwem Niemiec stwierdziła, że czarterowanie samolotów Antonov AN124-100 będzie najskuteczniejszym rozwiązaniem, gwarantującym państwom dostęp do floty sześciu samolotów. Program jest zarządzany przez Agencję NATO ds. Zaopatrzenia Eksploatacji Sprzętu (NAMSA), a koordynowanie użycia samolotów jest realizowane poprzez Biuro Koordynacji Strategicznego Transportu Lotniczego (Strategic Airlift Coordination Cell – SALCC) – lokowane wspólnie z Sojuszniczym Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (Allied Movement Coordination Centre – AMCC) oraz MCCE i EATC w Eindhoven.

W styczniu 2006 roku 15 krajów podpisało umowę z Ruslan Salis GmbH, spółką zależną od rosyjskiej spółki Volga Dniepr, z siedzibą w Lipsku. Początkowo umowa została odpisana na okres 3 lat, ale okres ten został przedłużony do końca 2014 roku. W 2012 roku mowa z Ruslan SALIS GmbH została ponownie podpisana w ramach nowego dwuletniego kontraktu (na lata 2013–2014) z możliwością przedłużenia do grudnia 2017 roku. Przedsiębiorstwo Wołga-Dniepr dostarcza samoloty w ramach programu SALIS, a także dodatkowo samolot do wsparcia misji w Afganistanie, który realizuje cotygodniowe misje z Europy do Afganistanu i z powrotem.

Umowa w ramach SALIS przewiduje dwa samoloty An-124-100 w ramach czarteru o niepełnym wymiarze czasu, dwa następne samoloty dostępne w ciągu sześciu dni oraz dwa kolejne w gotowości do użycia w ciągu dziewięciu dni. Państwa uczestniczące w porozumieniu zobowiązały się do zakontraktowania co najmniej 2000 godzin lotu w 2013 roku oraz 2450 godzin w roku 2014. Dodatkowo,

¹¹ *Regional Fighter Partnership. Options for Cooperation and Cost Sharing*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar, March 2012, p. 36.

umowa przewiduje możliwość wykorzystania samolotów Ił-76 i An-225, ale ich użytkowanie będzie uzależnione od ich dostępności. Pojedynczy samolot An-124-100 może przewozić do 120 ton ładunku. NATO wykorzystuje je do transportu sprzętu do i z Afganistanu; wykorzystywało je także do dostarczania pomocy dla ofiar trzęsienia ziemi w Pakistanie w październiku 2005 roku czy wsparcia misji pokojowej w Darfurze. Podkreślić trzeba, że program SALIS odegra kluczową rolę w związku z planowanym rozpoczęciem wycofywania się sił NATO z Afganistanu¹².

Innym rozwiązaniem zapewniającym dostęp do strategicznego transportu powietrznego jest **Program Uzyskania Zdolności Strategicznego Transportu Lotniczego C-17 (Strategic Airlift Capability – SAC)** powiązany z utworzeniem Skrzydła Strategicznego Transportu Lotniczego (Heavy Airlift Wing – HAW), w którym partycypuje 12 państw. HAW jest międzynarodową jednostką wojskową składającą się z NAMO (NATO Airlift Management Organization), samolotów C-17 oraz pozostałych zasobów i personelu wydzielonych przez uczestników porozumienia w celu zapewnienia funkcjonowania jednostki na podstawie Memorandum of Understanding. SAC/HAW zapewnia państwom dostęp do zdolności w zakresie strategicznego transportu powietrznego, na który poszczególne państwa w sposób samodzielny nie byłoby stać. Zgodnie z memorandum, każdy uczestnik programu SAC ponosi koszty za część samolotu, wsparcie dla infrastruktury oraz koszty operacyjne, co pozwala wszystkim na współdzielenie całej floty samolotów C-17. Ponoszone koszty są proporcjonalne do zakontraktowanej liczby godzin, które dane państwo chce wykorzystać w ciągu roku. Pozwala to na sprawiedliwy podział obciążeń i umożliwia krajom członkowskim porozumienia udział w programie w zakresie odpowiadającym ich potrzebom. Obecnie w skład HAW wchodzi trzy samoloty C-17 i nie planuje się ich dalszych zakupów.

Nabywanie samolotów w ramach SAC, zarządzanie nimi i wsparcie dla programu jest możliwe dzięki NAMO będące częścią utworzonej przez Radę Północnoatlantycką 29 września 2008 roku organizacji NPLSO (NATO Procurement, Logistics or Services Organization). W imieniu 12 państw programu SAC, jako właściciel samolotów oraz innych zasobów dostarczonych przez państwa występuje NAMO, nadzorowana przez Radę Dyrektorów składającą się z przedstawicieli wszystkich państw uczestniczących w programie. Program jest również wspierany przez C-17 Globemaster III Sustainment Partnership zapewniający wsparcie dla eksploatacji samolotów C-17 na całym świecie. Zapewnia to standaryzację oraz interoperacyjność z innymi C-17, a co za tym idzie wzmacnia partnerstwo oraz pozwala na długofalowe oszczędności. Dysponowanie jedną bazą operacyjną oraz pojedynczą strukturą zapewniającą zabezpieczenie logistyczne i wsparcie techniczne upraszcza operacje i tworzy oszczędności, które nie byłyby możliwe w sytuacji nabywania statków powietrznych przez pojedyncze państwa¹³.

¹² *Strategic Airlift Interim Solutions (SALIS)*, [online], [dostęp 8 marca 2013], dostępny w internecie: http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_50106.htm.

¹³ *Regional Fighter Partnership...*, op. cit., p. 38.

Samoloty programu SAC/HAW lokowane są w bazie Papa na terenie Węgier, które jako państwo przyjmujące bierze na siebie obowiązki związane z rejestracją, oznakowaniem i zapewnieniem ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych C-17. Węgry zapewniają również wszelkie zgody dyplomatyczne związane z wykonywaniem przez HAW zadań na całym świecie. Pomimo faktu, że SAC opiera się na pewnych strukturach NATO, które wspierają program, to wykracza poza militarne i polityczne sojusze takie jak NATO i UE. Na przykład, NATO czy jakkolwiek inna organizacja międzynarodowa nie może bezpośrednio stawiać zadań HAW, ale musi się zwrócić o wsparcie do jednego z państw-uczestników programu SAC.

Poprzez łączenie zasobów, wspólną pracę i sprawiedliwy podział kosztów program SAC/HAW okazał się sukcesem i może stanowić przykład modelowej współpracy pomiędzy państwami członkowskimi w ramach inicjatywy Smart Defence.

Badania przeprowadzone w NATO w latach 70. wykazały, że **Powietrzny System Wczesnego Ostrzegania (Airborne Early Warning – AEW)** znacznie zwiększyłby zdolność Sojuszu w zakresie obrony powietrznej. W 1978 roku Komitet Planowania Obronnego podpisał memorandum w sprawie zakupu i eksploatacji sojuszniczego systemu AEW, składającego się obecnie z dwóch komponentów operacyjnych funkcjonujących pod dowództwem NATO.

Pierwszym elementem jest wielonarodowy komponent samolotów E-3A bazujący w Geilenkirchen w Niemczech. Obejmuje on 17 samolotów Boeing E-3A Systemu Wczesnego Ostrzegania i Dowodzenia (Airborne Warning and Command System – AWACS) oraz trzy samoloty szkoleniowe z załogami spośród 15 państw członkowskich NATO. Komponent dysponuje zdolnościami do szybkiego aktywowania systemu obserwacji powietrznej, dowodzenia, kontroli i komunikacji dla operacji prowadzonych przez NATO. Samoloty E-3A operują z głównej bazy operacyjnej w Geilenkirchen oraz trzech wysuniętych baz operacyjnych rozmieszczonych w Trapani we Włoszech, Aktion w Grecji oraz Konya w Turcji. Funkcjonuje także wysunięta pozycja operacyjna lokowana w Orland w Norwegii¹⁴.

Drugi element systemu tworzy siedem samolotów E-3D z 8. eskadry EAW z sił powietrznych Wielkiej Brytanii. Komponent ten jest w całości obsługiwany przez personel z Królewskich Sił Powietrznych (RAF).

Jedną z zalet AEW jest system rozmieszczenia baz operacyjnych. Umożliwia on sprawiedliwy podział kosztów i obciążeń w celu wsparcia, logistyki, dostarczenia części zamiennych, szkoleń, itp., co byłoby trudne do osiągnięcia, jeżeli samoloty AWACS bazowałyby gdzie indziej. Tym sposobem 15 państw-uczestników programu AEW ma dostęp do zasobów, jak również oszczędności wynikających z ograniczania kosztów dzięki współdzieleniu zobowiązań. Kolejną zaletą AEW jest to, że trzy samoloty szkoleniowe są często wykorzystywane jako samoloty towarowe w zabezpieczeniu operacji humanitarnych, w których uczestniczy Sojusz

¹⁴ AWACS: NATO's „*Ey In The Sky*”, [online], [dostęp 8 marca 2013], dostępny w internecie: http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48904.htm.

Północnoatlantycki. Ponieważ AEW jest własnością NATO i jest przez nie finansowany, lokowany jest bezpośrednio w strukturach systemu dowodzenia NATO, co stanowi pewne ograniczenie. Uczestnictwo samolotów E-3 w konkretnej operacji wymaga bowiem uzyskania konsensusu wszystkich 28 członków NATO na forum Rady Północnoatlantyckiej. Wydaje się, że obecnie lepszym rozwiązaniem byłoby powołanie organizacji, która zarządzałaby programem na zasadach określonych w memorandum, co pozwoliłoby na wykonywanie misji nie tylko pod auspicjami NATO, ale także UE, ONZ czy konkretnie przez dane państwo¹⁵.

Korzenie programu European Participating Air Forces (EPAF) ewoluowały z początkiem lat 70., kiedy cztery kraje NATO – Belgia, Dania, Norwegia i Holandia zawarły porozumienie EPAF i ogłosiły, że zasadniczym wyposażeniem sił powietrznych będzie samolot F-16. W tym czasie, powodem powyższej decyzji były przede wszystkim względy finansowe. Opierając się na zasadzie ekonomii skali, cztery państwa były w stanie wspólnie zakupić nowoczesny myśliwiec w dużo niższej cenie za pojedynczą sztukę. W związku z powyższym, Stany Zjednoczone ustanowiły F-16 Multinational Fighter Program (MNFP) stanowiący partnerstwo pomiędzy Belgią, Danią, Holandią i Norwegią (European Participating Governments – EPGs oraz European Participating Air Forces – EPAF) w celu budowy sił powietrznych opartych o samolot F-16. Powyższe partnerstwo opierało się na zapisach zawartych w memorandum podpisanym przez ministrów obrony poszczególnych państw-uczestników programu. Memorandum ustanowiło wspólną odpowiedzialność za zarządzanie programem, zasady uczestnictwa, opłat oraz rozwoju. MNFP jest programem współpracy implementowanym poprzez program Foreign Military Sales (FMS) w ramach podpisanego porozumienia. Europejscy użytkownicy programu F-16 zakupili łącznie 348 samolotów, co w konsekwencji doprowadziło do ścisłej współpracy pomiędzy nimi i zapoczątkowało rozwój Europejskiego Lotniczego Skrzydła Ekspedycyjnego (European Expeditionary Air Wing – EEAW)¹⁶.

Z początkowego porozumienia wyniknęło kilka innych inicjatyw, które umożliwiły zakupy grupowe oraz realizację wspólnych programów. Jednym z istotniejszych jest Mid Life Upgrade (MLU) program związany z modernizacją samolotów F-16, który został zapoczątkowany w połowie lat 90. Umożliwia on krajom EPAF wyposażonym w samoloty F-16 ich utrzymanie w służbie do 2020 roku. W ramach programu MLU zostało również zawarte porozumienie Third Party Transfer zwiększające możliwości współdzielenia zasobów. Umożliwia ono użytkowanie samolotów danego kraju przez załogi z innego kraju uczestnika porozumienia. Należy zaznaczyć, że powyższe porozumienie w chwili obecnej opiera się na zasadzie porozumień dwustronnych pomiędzy państwami i odnosi się jedynie do lotów

¹⁵ *The E-3A Component*, [online], [dostęp 8 marca 2013], dostępny w internecie: http://www.e3a.nato.int/eng/html/organizations/e3a_component.htm.

¹⁶ *Regional Fighter Partnership...*, op. cit., p. 34.

szkoleniowych. W operacjach typowo bojowych, ograniczenia polityczne wykluczają wykorzystanie samolotów danego państwa nie należących do jego zasobów.

Innym programem wzmacniającym europejski filar NATO był program Fighter Weapons Instructor Training (FWIT). Na początku lat 80. zaistniała potrzeba wyszkolenia doświadczonych pilotów samolotów F-16, którzy staliby się wykwalifikowanymi instruktorami na tym typie statku powietrznego. Wspólne szkolenie to nie tylko redukcja kosztów, ale również standaryzacja procedur. Szkolenie wzmacnia również myślenie taktyczne oraz pozwala na wymianę doświadczeń. Program FWIT pomógł stworzyć i zinstytucjonalizować wspólne procedury operacyjne dla wszystkich dywizjonów samolotów F-16 latających w krajach EPAF. Pozwolił także na opracowanie wspólnych taktyk, technik i procedur w zakresie wykorzystania samolotów F-16¹⁷.

Podczas kryzysu na Bałkanach w połowie lat 90. Holandia i Belgia rozmieściła swoje samoloty F-16 w regionie i aby zoptymalizować dostępne zasoby ludzkie i materiałowe, wspólnie z Luksemburgiem utworzyły jednostkę Deployable Air Task Force (DATF). Zgrupowanie udowodniło swoją skuteczność podczas operacji Allied Force nad Kosowem w 1999 roku, gdzie 11,6% wszystkich powietrznych misji NATO zostało zrealizowane przez DATF. W 2000 roku Dania, Norwegia i Portugalia dołączyły do porozumienia DATF. Konflikt w Afganistanie ponownie doprowadził do utworzenia mieszanej jednostki lotniczej EPAF. W 2002 roku, duńskie, norweskie i holenderskie siły powietrzne wydzieliły do DATF po 6 samolotów F-16 MLU celem wsparcia działań w Afganistanie z bazy lotniczej w Manas na terenie Kirgistanu. Zgrupowanie 18 holenderskich, norweskich i duńskich F-16, wspieranych przez holenderski samolot tankowania w powietrzu, zastąpiły amerykańskie i francuskie myśliwce operujące nad Afganistanem. Powyższe było możliwe dzięki adaptacji wspólnych procedur operacyjnych i szkoleń realizowanych wspólnie przez kraje EPAF. Ponadto, poprzez współdzielenie obiektów logistycznych oraz wspólne obsługi techniczne, możliwa była redukcja o jedną trzecią kosztów w stosunku do każdego państwa. Stosownie do tych samych zasad, Belgia i Portugalia wykorzystywała umowę DATF w celu utworzenia bilateralnego oddziału samolotów transportowych C-130 w Kabulu. Powyższe doświadczenia doprowadziły w konsekwencji do utworzenia 9 lipca 2004 roku Europejskiego Lotniczego Skrzydła Ekspedycyjnego bazującego na procedurach opracowanych w ramach państwa EPAF. Do zasadniczych elementów promujących inicjatywę EEAW należy zaliczyć:

- elastyczność – zgrupowanie samolotów F-16 może zostać utworzone z pododdziałów dwóch lub więcej państw EPAF łącząc w sobie wspólne systemy uzbrojenia, sprzęt i wyposażenie poszczególnych państw sygnatariuszy porozumienia;
- szczegółowość – porozumienie w ramach EEAW oraz istniejące rozwiązania umożliwią rozwiązanie wszelkich problemów związanych z funkcjonowaniem

¹⁷ Ibidem, s. 35.

Skrzydła w obszarze dowodzenia, zabezpieczenia logistycznego, transportu i planowania operacyjnego;

- zdolności – EEAW dysponuje szerokim spektrum zdolności, włączając w to: obronę powietrzną, atak na obiekty naziemne, prowadzenie rozpoznania powietrznego o dowolnej porze doby;

- procedury – ponieważ procedury w ramach EEAW są takie same, wszystkie zespoły z EEAW mogą wspólnie wykonywać zadania, optymalizując wykorzystanie zasobów na ziemi;

- polityczne i wojskowe ambicje: politycznie funkcjonowanie EEAW zapewnia państwom EPAF odpowiednią pozycję pośród innych państw partnerskich powodując, że może się stać kluczowym partnerem zarówno w ramach koalicji NATO jak i Unii Europejskiej¹⁸.

Sojuszniczy System Obserwacji Obiektów Naziemnych z Powietrza (Alliance Ground Surveillance – AGS). 13 państw członkowskich podpisało porozumienie, które ma zapewnić niezbędne zdolności w skali całego Sojuszu. System opiera się na bezzałogowych statkach powietrznych wyposażonych w zaawansowane radary dostarczające dane z obserwacji obiektów naziemnych z dużych wysokości. Należy zauważyć, że pojedyncze państwa nie byłyby w stanie samodzielnie pozyskać takich zdolności. System będzie wdrażany w Sojuszu w latach 2015–2017. Wszystkie państwa-strony programu będą przyczyniać się do rozwoju zdolności w ramach systemu AGS poprzez wkład finansowy mający na celu utworzenie bazy operacyjnej dla AGS w Sigonella we Włoszech, jak również w zakresie rozwoju floty bezzałogowych statków powietrznych. Niektórzy członkowie zastąpią część ich wkładu finansowego, poprzez zapewnienie narodowych systemów zapewniających obserwację obiektów naziemnych, które udostępnią dla NATO¹⁹.

NATO Air Policing. Opierając się na doświadczeniach związanych z funkcjonowaniem misji Air Policing nad obszarem państw bałtyckich, NATO będzie promować ten rodzaj współpracy jako przykład regionalnej kooperacji. Współpraca w tej dziedzinie stanowi przykład sojuszniczej solidarności dzięki uniknięciu dodatkowych wydatków na obronność w kontekście zdolności, które są już dostępne w NATO. Pozwala to na osiągnięcie korzyści skali poprzez łączenie i wymianę istniejących lub przyszłych zasobów lotniczych. Takie podejście jest szczególnie ważne dla państw NATO w sytuacji „starzenia się” w nadchodzącej dekadzie floty statków powietrznych²⁰.

Joint Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (JISR). Wzmocnienie wielonarodowej współpracy z tego obszaru zapewni lepszy dostęp do narodowych i sojuszniczych zasobów (np. AWACS i AGS), związanych z prowadzeniem rozpoznania i obserwacji. Ponadto, program obejmuje wspólne szkolenia dla specjalistów rozpoznania, w tym interpretacji danych oraz ulepszone procedury wymiany

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ *Multinational projects...*, op. cit.

²⁰ Ibidem.

informacji pomiędzy państwami. Współpraca w tej dziedzinie ma na celu przede wszystkim zwiększenie możliwości w zakresie gromadzenia, przetwarzania i udostępniania kluczowych informacji wspierających politycznych i wojskowych decydentów. Powyższa inicjatywa została zapoczątkowana podczas szczytu NATO w Chicago, a w dniu 17 czerwca 2012 roku przeprowadzono testy techniczne sprawdzające narodowe i sojusznicze systemy z tego obszaru. Wyniki testów posłużą do dalszego rozwoju i implementacji założeń inicjatywy JISR²¹.

Wielonarodowe Centrum Szkolenia Lotniczego. Idea projektu opiera się na doświadczeniach uzyskanych przez NATO w trakcie operacji w Afganistanie. Ma on na celu budowę ośrodka szkoleniowego zapewniającego szkolenie dla pilotów śmigłowców i elementów naziemnych. Szkolenie będzie koncentrować się na założach śmigłowców przewidzianych do rozmieszczenia w Afganistanie i wspierających działania NATO oraz zespołach doradczych szkolących Afgańskie Narodowe Siły Bezpieczeństwa. Centrum szkolenie będzie lokowane w Czechach²².

Podsumowanie

Bez wątpienia, lotnictwo jest jednym z kluczowych narzędzi niezbędnych do rozwiązywania sytuacji kryzysowych. Stąd, dysponowanie zdolnościami z tego obszaru jest bardzo istotne dla Sojuszu Północnoatlantyckiego. Angażowanie się NATO w działania antykryzysowe poza obszar traktatowej odpowiedzialności jest asumptem do rozwoju zdolności operacyjnych ukierunkowanych na mobilność powietrzną oraz systemy uzbrojenia zdolne do projekcji siły w odległych geograficznie regionach, a więc również lotnictwo. Trwający kryzys ekonomiczny nie sprzyja rozwojowi zdolności obronnych w państwach członkowskich NATO, dlatego konieczne jest poszukiwanie rozwiązań optymalnych dla całego Sojuszu. Jednym z nich jest inicjatywa Smart Defence łącząca w sobie rozsądne wydawanie środków finansowych z rozwojem zdolności obronnych w skali całego Sojuszu. Również kluczowe zdolności z obszaru lotnictwa, takie jak Air Policing, System Obserwacji Obiektów Naziemnych z Powietrza (AGS), czy zapewnienie mobilności powietrznej będą możliwe do osiągnięcia dzięki uczestnictwu poszczególnych państw NATO w inicjatywie Smart Defence.

Bibliografia

- AWACS: NATO's „Eye In The Sky”, [online],
http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48904.htm.
Belkin P., *NATO's Chicago Summit*, CRS Report for Congress, May 14, 2012, [online],
<http://www.fas.org/sgp/crs/row/R42529.pdf>.

²¹ Ibidem.

²² Ibidem.

- Multinational projects*, [online],
http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2012_10/20121008_media-backgroundunder_Multinational-Projects_en.pdf.
- NATO Air Transport Capability. An Assessment*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar, March 2012.
- Rasmussen A. F., *NATO After Libya: The Atlantic Alliance in Austere Times*, „Foreign Affairs”, vol. 90, no. 4, July/August 2011.
- Rasmussen A. F., *Remarks at the Munich Security Conference*, Speech of NATO Secretary General at the Munich Security Conference plenary session on „Building Euro-Atlantic Security”, [online], http://www.nato.int/cps/en/SID-AD1FADE5-491706F7/natolive/opinions_84197.htm.
- Recent trends in military expenditure*, [online],
<http://www.sipri.org/research/armaments/milex/resultoutput/trends>.
- Regional Fighter Partnership. Options for Cooperation and Cost Sharing*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar, March 2012.
- Scheschkewitz D., Pawlak A., *NATO zamierza inteligentnie oszczędzać pieniądze*, [online], <http://www.dw.de/nato-zamierza-inteligentnie-oszcz%C4%99dzac%C4%87-pieni%C4%85dze/a-15722042>.
- Strategic Airlift Interim Solutions (SALIS)*, [online],
http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_50106.htm.
- The E-3A Component*, [online],
http://www.e3a.nato.int/eng/html/organizations/e3a_component.htm.
- Vicente A. R., *NATO's Connected Force Initiative: A Critical Appraisal*, [w:] „Atlantic Voices”, Volume 2, Issue 11, November 2012.