



S/3366

**AKADEMIA
OBRONY NARODOWEJ**

AON ucwn. 4910/97

Do użytku służbowego

Egz. nr 50

Płk dr hab. Wojciech MICHALAK

**SIŁY POWIETRZNE W WALCE
O PRZEWAGĘ W POWIETRZU**

49737

WARSZAWA

1997

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ
JAWNE

AON wewn. 4910/97



~~XXXXXXXXXXXX~~
Egz. nr.....50

Plk dr hab. Wojciech MICHALAK

**SIŁY POWIETRZNE W WALCE
O PRZEWAGĘ W POWIETRZU**

SPIS TREŚCI

| | |
|---|----|
| WSTĘP | 5 |
| 1. ISTOTA PANOWANIA I PRZEWAGI W POWIETRZU | 7 |
| 1.1. Panowanie i przewaga w powietrzu według poglądów obowiązujących w Układzie Warszawskim | 8 |
| 1.2. Panowanie i przewaga w powietrzu według poglądów obowiązujących w NATO | 18 |
| 1.3. Panowanie i przewaga w powietrzu według poglądów polskich w okresie międzywojennym | 25 |
| 1.4. Kryteria wyznaczające wywalczenie panowania w powietrzu | 29 |
| 2. WALKA O PRZEWAGĘ W POWIETRZU. ZARYS KONCEPCJI I DZIAŁAŃ SIŁ POWIETRZNYCH | 37 |
| 2.1. Zarys koncepcji walki o przewagę w powietrzu | 37 |
| 2.2. Istota użycia sił powietrznych w walce o przewagę w powietrzu | 56 |
| 3. WŁAŚCIWOŚCI DZIAŁAŃ SIŁ POWIETRZNYCH W WALCE O PRZEWAGĘ W POWIETRZU | 67 |
| 3.1. Właściwości działań sił powietrznych w walce o przewagę w powietrzu w operacjach powietrznych | 67 |
| 3.2. Właściwości użycia sił powietrznych w walce o przewagę w powietrzu w działaniach operacyjnych | 84 |
| ZAKOŃCZENIE | 93 |
| BIBLIOGRAFIA | 94 |

WSTĘP

Doświadczenia z wszystkich regularnie prowadzonych konfliktów i wojen, poczynwszy od 1.09.1939r. wskazują, że przewaga w powietrzu jest jednym z zasadniczych warunków odniesienia sukcesu w walce zbrojnej. Znaczenie dominowania w trzecim wymiarze podkreśla również wielu teoretyków sztuki wojennej.

Tymczasem w naszych siłach zbrojnych problematyka ta nie jest ekspozowana zarówno w ćwiczeniach i szkoleniu wojsk, jak i w teorii. Ostatnie opracowania poświęcone problemom walki o przewagę w powietrzu ukazały się około dwadzieścia lat temu, tj. w okresie istnienia Układu Warszawskiego.

Od tamtego czasu wiele zmieniło się nie tylko w geopolitycznym położeniu naszego kraju, ale również w teorii i praktyce walki o przewagę w powietrzu. Istniała więc pilna potrzeba niezwłocznego opracowania materiału dydaktycznego dotyczącego współczesnych aspektów walki o przewagę w powietrzu, który zawierałby istotę dominowania w trzecim wymiarze i prezentował użycie sił powietrznych w działaniach o wywalczenie górowania w przestrzeni powietrznej.

Takie założenia wymagały przestudiowania bogatej literatury. Z wielu pozycji na szczególne podkreślenie zasługuje dzieło Z.Żarskiego i Z.Grzędy pt. *Użycie AL w operacji powietrznej prowadzonej dla zdobycia panowania w powietrzu na zachodnim TDW* oraz inne pozycje dotyczące tej problematyki, opracowane przez Z.Żarskiego. Nie mniej cennym materiałem była również książka S. Czmyra *Walka o panowanie w powietrzu* oraz J.A.Wardena *The Air Campaign*. I mimo, że pozycje te mają w zasadzie już wartość historyczną, to jednak przestudiowanie tych, a także innych materiałów wykazanych w

bibliografii wskazywało na generalne rozwiązania dotyczące walki o przewagę w powietrzu. Bogactwo wiedzy zawartej w tych materiałach, a także wnioski z przebiegu walki o przewagę w powietrzu w konfliktach zbrojnych były podstawowymi determinantami ustalenia współczesnych aspektów walki o zdominowanie przestrzeni powietrznej i użycia sił powietrznych w tej walce.

Rezultaty przeprowadzonych analiz oraz wynikające z nich wnioski i propozycje zostały ujęte w trzech rozdziałach niniejszego skryptu.

W rozdziale pierwszym oceniono poglądy NATO, Układu Warszawskiego i polskie dotyczące teorii przewagi i panowania w powietrzu oraz ujęto podstawowe kryteria, których spełnienie zapewnia zdominowanie przestrzeni powietrznej.

Rozdział drugi obejmuje zarys współczesnej koncepcji walki o przewagę w powietrzu oraz odzwierciedla istotę użycia sił powietrznych, w celu wywalczenia górowania w trzecim wymiarze.

W rozdziale trzecim zawarto podstawowe założenia związane z walką o przewagę w powietrzu w operacjach powietrznych i w działaniach operacyjnych sił powietrznych.

Niniejszy skrypt jest syntetycznym materiałem dydaktycznym, obejmującym najistotniejszą problematykę współczesnych aspektów walki o przewagę w powietrzu, prowadzonej zwłaszcza przez wojska lotnicze i obrony powietrznej. Zamieszczone w nim poglądy i propozycje powinny stanowić podstawę do studiowania problemów użycia sił powietrznych w kampanii powietrznej.

Skrypt przeznaczony jest dla studentów drugiego roku studiów stacjonarnych oraz doktorantów i słuchaczy kursów podyplomowych.

1. ISTOTA PANOWANIA I PRZEWAGI W POWIETRZU

Analiza poglądów teoretycznych i praktycznych doświadczeń ze współczesnych konfliktów zbrojnych wskazuje na szczególną rolę sytuacji powietrznej w każdym działaniu militarnym. Dogodna sytuacja w przestrzeni powietrznej i swoboda działań lotnictwa jest bowiem podstawowym warunkiem osiągnięcia zwycięstwa na lądzie i morzu oraz pomyślnego zakończenia konfliktu zbrojnego.

Już od drugiej wojny światowej w zasadzie każdą operację, bitwę czy walkę wygrywała ta strona starcia militarnego, która górowała w przestrzeni powietrznej. Zawsze zaś klęskę ponosiła ta strona, która nie potrafiła wywalczyć i utrzymać swobody działań własnego lotnictwa. Wywalczenie dominacji w powietrzu było początkiem sukcesów na lądzie i morzu, natomiast przegrana w trzecim wymiarze - zaczęciem porażek i klęsk sił lądowych i morskich.

Tę zależność między sytuacją w przestrzeni powietrznej a końcowymi wynikami walk, bitew, operacji i konfliktów zbrojnych zgodnie podkreślają teoretycy sztuki wojennej.

Artykułowana jest ona również w regulaminach, rekomendacjach i innych materiałach normatywnych. W pełni potwierdzają ją także rezultaty współczesnych konfliktów zbrojnych.

Wypada jednak podkreślić, że opanowanie przestrzeni powietrznej determinuje przebieg i wyniki tylko takiego konfliktu militarnego, w którym toczony są regularne działania zbrojne. Klęski Rosjan w Afganistanie i Amerykanów w Wietnamie, czy też problemy z zaprowadzeniem pokoju w Somalii i byłej Jugosławii dowiodły bowiem, że w wojnach (walkach) nieregularnych (partyzanckich) dominacja w powietrzu nie zapewnia osiągnięcia sukcesu militarnego i zrealizowania politycznego celu interwencji zbrojnej.

Można jednak postawić tezę, że konflikty nieregularne toczyłyby się znacznie dłużej i byłyby o wiele bardziej wyniszczające przeciwstawne strony, gdyby jedna z nich nie górowała w powietrzu.

W każdym więc konflikcie, a szczególnie w regularnych działaniach zbrojnych, sytuacja w przestrzeni powietrznej oddziałuje na przebieg i rezultaty starcia militarnego. Ta oczywista prawidłowość, rozumiana podobnie we wszystkich armiach, inaczej jest jednak definiowana i interpretowana w wielu państwach (siłach zbrojnych). Spór dotyczy pojęć „panowanie w powietrzu” i „przewaga w powietrzu”. Ma on już swój wymiar historyczny i toczy się od pierwszej wojny światowej.

Współcześnie najbardziej reprezentatywne są dwie grupy poglądów. Jedna stosowana w byłym Układzie Warszawskim, w tym w byłych siłach zbrojnych ZSRR, a obecnie w armii rosyjskiej. Druga grupa poglądów obowiązuje w armiach NATO. Problematyka ta dotyczy również naszych sił zbrojnych, w których coraz powszechniej używa się zamiennie terminów „panowanie w powietrzu” i „przewaga w powietrzu”. Nie uwzględnia się przy tym różnych treści, jakie są zawarte w obu pojęciach. Z tego właśnie powodu wypada przeanalizować oba poglądy, aby ustalić ich istotę, wykazać różnice i wskazać na pożądaną terminologię, którą powinniśmy stosować w teorii i praktyce Sił Zbrojnych RP.

1.1. Panowanie i przewaga w powietrzu według poglądów obowiązujących w Układzie Warszawskim

Doświadczenia wyniesione przez Armię Radziecką z drugiej wojny światowej sprawiły, że uzyskanie i utrzymanie panowania w powietrzu traktowano jako jeden z niezbędnych warunków pokonania przeciwnika. Takie poglądy obowiązywały przez około piętnaście lat powojennych.

Jednakże w drugiej połowie lat pięćdziesiątych i w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych nastąpiły istotne zmiany w teorii sztuki wojennej. Pojawienie się rakiet balistycznych uzbrojonych w broń jądrową oraz masowe wprowadzanie do wyposażenia lotnictwa samolotów przystosowanych do przenoszenia ładunków (bomb) jądrowych sprawia, że w poglądach doktrynalnych ZSRR i Układu Warszawskiego zaczyna dominować teoria powszechnej wojny atomowej. W tym okresie lansowane są poglądy zgodnie z którymi o zwycięstwie zdecyduje przewaga w broni jądrowej i zmasowane jej użycie na wojska i zaplecze przeciwnika. Panowanie w powietrzu - według ówczesnych poglądów - traci więc na znaczeniu i wręcz przechodzi do klasyki historii sztuki wojennej.

Takie ujęcie omawianego problemu najdobitniej zostało odzwierciedlone w radzieckim słowniku podstawowych terminów wojskowych, w którym stwierdza się: *Panowanie w powietrzu (termin zagraniczny i historyczny) to uprzywilejowane położenie (posiadanie inicjatywy) w przestrzeni powietrznej, przy którym własne wojska lądowe, marynarka wojenna i lotnictwo mają możliwość pomyślnego wykonania stojących przed nimi zadań. W obecnym czasie u nas tego terminu nie stosuje się*¹.

Podobne poglądy były prezentowane również w literaturze polskiej. Oto bowiem w encyklopedii wojskowej ujęto istotę panowania w powietrzu, jego stopnie oraz formy i sposoby osiągnięcia, ale wyłącznie w aspekcie historycznym, odnoszącym się do okresu pierwszej i drugiej wojny światowej. Natomiast w zakończeniu hasła „panowanie w powietrzu” stwierdza się: *Panowanie w powietrzu, związane z działalnością lotnictwa pilotowanego, traci w zasadzie swą aktualność w warunkach szybkiego rozwoju nowego, skutecznego środka napadu powietrznego, jakim są wojska raketowe*².

¹ *Słownik podstawowych terminów wojskowych*. Moskwa 1965, s. 65.

² *Mała Encyklopedia Wojskowa*. Warszawa 1970, s. 563.

Wkrótce jednak fascynacja zmasowanym użyciem broni jądrowej już od początku konfliktu zbrojnego w celu błyskawicznego rozbicia przeciwnika zaczyna być poddawana krytycznym osądom. W ich wyniku przyjęto nową doktrynę, zgodnie z którą działania wojenne w początkowej swej fazie miały być prowadzone bez stosowania broni jądrowej. W rezultacie takich założeń następuje ponowny wzrost zainteresowania dominacją w powietrzu i eksponowanie panowania, jako warunku sukcesu w wojnie, zwłaszcza prowadzonej z użyciem konwencjonalnych środków rażenia. Ewolucja poglądów radzieckich i w Układzie Warszawskim była także wynikiem wniosków wyciągniętych z wojen na Bliskim Wschodzie. Dotyczyły one zwłaszcza wojny z 1967 r., w której Izrael po zaskakującym rozbiciu lotnictwa arabskiego wywalczył panowanie w powietrzu, a następnie pobił wojska lądowe i w bardzo krótkim czasie osiągnął sukces strategiczny.

Od tego okresu, tj. końca lat sześćdziesiątych i początku lat siedemdziesiątych, ukształtowały się poglądy na temat panowania i przewagi w powietrzu, które obowiązywały do końca istnienia Układu Warszawskiego, a obecnie są aktualne także w Armii Rosyjskiej i być może w innych armiach Wspólnoty Niepodległych Państw. Ważność i znaczenie tych poglądów wzrastało proporcjonalnie do spadku fascynacji bronią jądrową, aż do uznania ją za swoistą antybroń i traktowania jej niemal wyłącznie jako symbolu potęgi militarnej i czynnika odstraszenia. Uznanie wojny konwencjonalnej w zasadzie za jedyną możliwą we współczesnym świecie przywróciło rangę górowania w powietrzu, jako podstawowego warunku odniesienia zwycięstwa.

W armiach Układu Warszawskiego jedynym pojęciem odzwierciedlającym dominację w powietrzu był termin „panowanie w powietrzu” (prioschodstwo w woźdudchie). Został on zdefiniowany na początku lat siedemdziesiątych, a jego istota - poza drugorzędnymi niuansami - nie uległa zmianie do dzisiaj (w Rosji).

Przez panowanie w powietrzu rozumie się taką sytuację w przestrzeni powietrznej stron, powstałą w wyniku aktywnych działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych, w tym przede wszystkim sił powietrznych i wojsk OP, w której własne lotnictwo dysponuje inicjatywą i jest zdolne narzucić swą wolę przeciwnikowi. W czasie posiadania panowania w powietrzu własne wojska lądowe, marynarka wojenna i siły powietrzne mają możliwość wykonywania postawionych im zadań, nie napotykając silnego przeciwdziałania ze strony lotnictwa i naziemnych środków OP przeciwnika³.

Niemal identyczną istotę definicji zawarto w późniejszych opracowaniach radzieckich. Dodawano w nich jedynie konieczność uzyskania zdecydowanej przewagi lotnictwa na teatrze działań (ważnym kierunku) i możliwość sprawnego funkcjonowania tyłów (zaplecza), czy też osiągnięcie korzystnego stosunku sił w powietrzu.

Jak wiadomo poglądy radzieckie były obowiązujące w całym Układzie Warszawskim. Stąd też poglądy polskie na temat panowania w powietrzu nie odbiegały istotnie od przedstawionych wyżej. Można wręcz postawić tezę, że zauważalne zmiany szczegółów i pewnych akcentów w definicjach panowania w powietrzu ewoluowały za zmianami, jakie następowały w literaturze radzieckiej.

Z analizy wymienionych definicji wynika, że panowanie w powietrzu jest związane z określonym stanem sytuacji w przestrzeni powietrznej. Z panowaniem w powietrzu mamy więc do czynienia, **gdy lotnictwo posiada inicjatywę i jest w stanie narzucać wolę przeciwnikowi**, a w konsekwencji ma możliwości wykonywania zadań bez silnego przeciwdziałania lotnictwa i naziemnych środków przeciwlotniczych nieprzyjaciela. I to jest pierwszy warunek determinujący zdobycie panowania w powietrzu.

³ *Kurs operatiwnogo iskusstwa wojenno-wozduusznych sił.* Monino 1974, s. 71.

Ale występuje również drugi warunek, który wskazuje, że o panowaniu w powietrzu można mówić tylko wtedy, kiedy wojska lądowe i siły floty posiadają możliwość prowadzenia działań (wykonywania zadań) bez zdecydowanego i skutecznego oddziaływania lotnictwa przeciwnika. A zatem wywalczenie panowania w powietrzu nie jest celem samym w sobie, lecz środkiem, który ma zapewnić pomyślne wykonywanie zadań operacyjnych przez siły lądowe i morskie, czyli ma sprzyjać osiągnięciu sukcesu w konflikcie zbrojnym.

I to są dwa warunki, których spełnienie jest niezbędne, aby uznać przestrzeń powietrzną za opanowaną.

Analizowane definicje panowania w powietrzu wzbudzają jednak wątpliwości, głównie ze względu na nadmierną szczegółowość, a także ujmowanie w niektórych z nich różnych „dopisków”, co trzeba uznać za nieporozumienie. Oto np. umieszcza się stwierdzenie, że panowanie osiąga się w wyniku aktywnych działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Rodzi się więc pytanie: czy można cokolwiek osiągnąć w walce zbrojnej w wyniku bierności i braku aktywnego działania wojsk? W innych zaś definicjach przyjmuje się, że panowanie w powietrzu osiąga się w rezultacie zdecydowanej przewagi na TDW lub określonym kierunku.

Dlaczego tylko na teatrze lub kierunku, skoro można je zdobyć także w określonym obszarze (rejonie) i dlaczego łączy się przewagę (w rozumieniu radzieckim) z panowaniem w powietrzu? Trudno na te pytania znaleźć odpowiedzi. Trzeba założyć, że wskazane „uzupełnienia” były wytworem osobistych poglądów różnych autorów, którzy wprowadzali je do literatury, nawet tej o charakterze normatywnym.

Jednak istota panowania w powietrzu jest czytelna; określa ona warunki uzyskania panowania i wskazuje na jego znaczenie dla osiągnięcia sukcesu w działaniach zbrojnych.

Teoria walki o panowanie w powietrzu zakładała, że może ona być prowadzona jednocześnie lub kolejno na kilku lub jednym teatrze działań wojennych, a także w pasie operacji frontu (floty) lub w mniejszym rejonie. Dlatego też zgodnie z podziałem sztuki wojennej przyjmowano, że walka o panowanie w powietrzu może mieć zakres strategiczny, operacyjny i taktyczny. Treść definicji strategicznego, operacyjnego i taktycznego panowania w powietrzu ujęta w literaturze radzieckiej (obowiązująca również w Układzie Warszawskim) była następująca:

Przez strategiczne panowanie w powietrzu rozumie się uprzywilejowaną sytuację własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej jednego lub kilku przyległych TDW, utrzymywaną w trakcie trwania całej operacji strategicznej. Panowanie to może być zdobyte dzięki rozgromieniu głównych przeciwnych zgrupowań lotniczych i naziemnych środków OPL przeciwnika, niszczeniu zakładów przemysłu lotniczego, lotnisk, ośrodków szkolenia personelu latającego, lotniskowców uderzeniowych oraz zapasów paliwa i amunicji.

Operacyjne panowanie w powietrzu to uprzywilejowana sytuacja własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej jednego lub kilku przyległych kierunków operacyjnych TDW, utrzymywana w okresie trwania całej operacji. Operacyjne panowanie w powietrzu może być zdobyte dzięki zniszczeniu głównych sił przeciwstawnego zgrupowania lotniczego przeciwnika na lotniskach i w powietrzu oraz rozgromieniu jego sił i środków OPL.

Taktyczne panowanie w powietrzu to panowanie zdobyte w niewielkim rejonie i na krótki okres, niezbędny do wykonania zadania przez związki taktyczne lub oddziały różnych rodzajów sił zbrojnych. Osiąga się je dzięki zniszczeniu samolotów i środków OPL oraz blokowaniu najważniejszych lotnisk przeciwnika.

W literaturze radzieckiej opublikowanej w późniejszym okresie (w latach osiemdziesiątych) istota pojęć strategicznego, operacyjnego i taktycznego

panowania w powietrzu nie ulega większym zmianom. Podobnie definiowane są stopnie (skale, zakresy) panowania w powietrzu w polskich materiałach źródłowych.

Analiza wymienionych definicji wskazuje, że bazują one na ogólnej istocie panowania w powietrzu (eksponują bowiem uprzywilejowaną sytuację własnego lotnictwa) oraz precyzują charakter działań (zadań), jaki trzeba zrealizować, aby uzyskać panowanie w odpowiedniej skali. Najbardziej istotne w tych definicjach jest jednak określenie przestrzennych (nad jakimi rejonami, obszarami) i czasowych (na jaki okres) wskaźników panowania w powietrzu.

W tym kontekście nie wzbudza wątpliwości przyjęcie wskaźników przestrzennych zgodnych z logiką podziału sztuki wojennej (strategiczne, operacyjne i taktyczne panowanie w powietrzu). Zdumiewa natomiast określenie wskaźników czasowych w strategicznym i operacyjnym wymiarze panowania w powietrzu jako sytuacji stałych, wyrażających się stwierdzeniami, że utrzymuje się je przez cały okres trwania operacji (na TDW, kierunkach operacyjnych). Takie założenia są tym bardziej dziwne, że zarówno z teorii, jak i z praktycznych doświadczeń wyniesionych z wojen i konfliktów zbrojnych (szczególnie długotrwałych) wynikało, że sytuacja w przestrzeni powietrznej może ulegać szybkim zmianom. Wielokrotnie w historii wojen (zwłaszcza drugiej wojny światowej) walczące strony uchwytywały lub traciły strategiczne panowanie w powietrzu. Często również jedna ze stron wywalczała okresowe panowanie operacyjne lub taktyczne w warunkach, w których druga strona konfliktu posiadała panowanie strategiczne.

A zatem określenie, że panowanie strategiczne i operacyjne utrzymuje się przez całą operację było wyrazem raczej pożądanых dążeń niż rzeczywistości możliwych sytuacji w przestrzeni powietrznej. Można je również interpretować jako przejaw ofensywności doktryny radzieckiej, gdyż panowanie w

powietrzu, jak już prezentowano to wcześniej, miało stanowić podstawowy warunek do osiągnięcia sukcesu militarnego (uzyskiwanego w wyniku zdecydowanych operacji zaczepnych prowadzonych na lądowych i oceanicznych TDW).

W końcu lat siedemdziesiątych i na początku lat osiemdziesiątych w polskiej teorii panowania w powietrzu lansowano lokalne panowanie w powietrzu.

Z definicji operacyjnego panowania w powietrzu wynikało bowiem, że zakres prowadzonej walki powinien zapewnić panowanie nie mniej niż w pasie frontu i na czas trwania operacji frontowej. Z kolei walka o taktyczne panowanie w powietrzu miała zapewnić panowanie jedynie w niewielkim rejonie i na krótki czas, niezbędny do wykonania zadań o charakterze taktycznym. Pomiedzy tymi dwoma pojęciami (w sensie zakresowym) istniała znaczna rozpiętość, wskazująca na celowość wprowadzenia pośredniego stopnia panowania w powietrzu. Zakładano bowiem, że przeciwnik może przechwycić panowanie, a posiadane przez front i Naczelne Dowództwo na TDW siły i środki nie pozwolą na jego odzyskanie w całym pasie frontu i na czas trwania operacji. W tym wypadku trzeba dążyć do zdobycia panowania w powietrzu w mniejszym zakresie, np. jedynie na głównym kierunku uderzenia oraz w szczególnie ważnych okresach operacji (wprowadzenie do bitwy drugich rzutów, forsowanie przeszkód wodnych, wysadzenie desantów operacyjnych, odparcie przeciwuderzenia itp.). Miało więc to nie być ani taktyczne, ani operacyjne panowanie w powietrzu, lecz pośredni stopień tego panowania - lokalne panowanie w powietrzu.

Przez lokalne panowanie w powietrzu rozumiano taką sytuację powietrzną, w której własne wojska lądowe i lotnictwo miały mieć możliwość wykonania zadań na rozstrzygających o powodzeniu kierunkach i w najważ-

niejszych okresach operacji frontowej, nie napotykając silnego przeciwdziałania ze strony lotnictwa i naziemnych środków OPL nieprzyjaciela.

Teoria lokalnego panowania w powietrzu miała jednak charakter przejściowy i w drugiej połowie lat osiemdziesiątych niemal całkowicie zniknęła z materiałów źródłowych. Uznano bowiem, że z punktu widzenia doktrynalnego panowanie lokalne, umiejscowione między panowaniem operacyjnym i taktycznym, wprowadza zamieszanie terminologiczne i nie jest zgodne z dawno przyjętym podziałem sztuki wojennej.

Obecnie możemy żałować, że zaniechano tworzenia pogłębionej teorii lokalnego panowania w powietrzu. Byłaby ona bowiem bardzo użyteczna w warunkach samodzielności militarnej Polski oraz zbliżania się do rozwiązań stosowanych w NATO.

W Układzie Warszawskim stosowano także pojęcie „przewaga w powietrzu” (gospodstwo w wozduchie). Jego istotę encyklopedia wojskowa określa, jako posiadanie większej liczby samolotów (przewaga ilościowa), lepszych typów samolotów wojskowych i lepiej wyszkolonego personelu latającego (przewaga jakościowa) przez jedną ze stron walczących, umożliwiającą uzyskanie powodzenia w działaniach. W końcowej części hasła dodaje się, że posiadanie przewagi w powietrzu jest podstawowym warunkiem uzyskania panowania w powietrzu⁴.

Podobną w swej istocie definicję przewagi w powietrzu, w niemal jednako brzmiącej treści, ujęto w materiale normatywnym (słowniku terminów wojskowych) i leksykalnym. Napisane jest w nich, że przewaga w powietrzu jest sytuacją powietrzną wynikłą w rezultacie posiadania przez jedną ze stron walczących większej liczby samolotów wojskowych o wyższych możliwościach i lepiej przygotowanym personelu latającym, dogodniejszej dyslokacji i bazowaniu jednostek, umożliwiającą uzyskanie powodzenia w działaniach.

⁴ *Mała Encyklopedia Wojskowa*, op. cit., s. 810.

Zdobycie przewagi w powietrzu jest podstawowym warunkiem uzyskania panowania w powietrzu.

Analiza tych definicji wskazuje, że pojęcie przewagi w powietrzu zawężano do czynników ilościowych (wymiernych), określanych np. porównaniem stosunku sił i możliwości samolotów przeciwstawnych stron, oraz czynników jakościowych (często niewymiernych liczebnie) odnoszących się do wyszkolenia, lepszego uzbrojenia, czy też dogodniejszego położenia (bazowania) lotnictwa.

Krytycznie trzeba ocenić takie rozumienie przewagi w powietrzu. Dominuje tu bowiem masa (liczba samolotów), natomiast w tle pozostają czynniki niewymierne. W tych ostatnich nie uwzględnia się ponadto wielu elementów, które mają wpływ na zdobycie przewagi w powietrzu, jak np. kunsztu dowodzenia, oryginalności w użyciu lotnictwa, zaskoczenia, inicjatywy, woli walki itd. Pomija się także wpływ naziemnych środków przeciwlotniczych na uzyskanie przewagi.

Wydaje się, że wymienione definicje tworzone były tylko po to, by uzasadnić inne rozumienie przewagi w powietrzu niż w armiach NATO. Pośrednio zaś po to, aby potwierdzić, że jedynie panowanie w powietrzu (w skali taktycznej, operacyjnej i strategicznej), tj. termin obowiązujący w Układzie Warszawskim, wiernie oddaje istotę dominowania w przestrzeni powietrznej. Trafne natomiast w ocenianych definicjach jest stwierdzenie, że uzyskanie tak rozumianej przewagi sprzyja wywalczeniu panowania w powietrzu.

Reasumując, w armiach Układu Warszawskiego traktowano panowanie w powietrzu jako **stan zapewniający lotnictwu jednej z walczących stron całkowitą swobodę i wysoką skuteczność działania oraz umożliwiającą siłom lądowym i morskim pomyślne wykonanie zadań operacyjnych i strategicznych**. W tym sensie panowanie w powietrzu stanowiło podstawowy

warunek osiągnięcia sukcesu militarnego w konwencjonalnych działaniach wojennych.

W zależności od zakresu (skali) panowania wyróżniono trzy jego stopnie:

- strategiczne panowanie w powietrzu;
- operacyjne panowanie w powietrzu;
- taktyczne panowanie w powietrzu.

Przewagę w powietrzu rozumiano głównie jako górowanie ilościowe i jakościowe lotnictwa, które w efekcie miało sprzyjać wywalczeniu panowania w powietrzu.

Poglądy te obecnie obowiązują w siłach zbrojnych Rosji, prawdopodobnie także w pozostałych armiach Wspólnoty Niepodległych Państw i - czego nie można wykluczyć - w niektórych armiach innych państw, które były sygnatariuszami Układu Warszawskiego.

1.2. Panowanie i przewaga w powietrzu według poglądów obowiązujących w NATO

Po drugiej wojnie światowej zarówno w teorii, jak i w wielu doktrynach, które obowiązywały w Stanach Zjednoczonych i NATO nigdy nie deprecjowano znaczenia przewagi i panowania w powietrzu. Nawet w teorii „jądrowej wojny powietrznej” lansowanej w USA w końcu lat 40. i na początku lat 50. zakładano konieczność wywalczenia panowania w powietrzu w celu zapewnienia swobody działań strategicznego lotnictwa bombowego. Również w okresie szybkiego rozwoju międzykontynentalnych rakiet strategicznych i rakiet strategicznych wchodzących w uzbrojenie atomowych okrętów podwodnych uznawano, że dominacja w powietrzu będzie w znacznym zakresie determinowała końcowe rezultaty globalnego konfliktu zbrojnego. Założenia te tym bardziej były eksponowane w kolejnych doktrynach,

w których stopniowo odstępowano od koncepcji atomowego pola walki. Poglądy obecnie obowiązujące niezwykle mocno artykułują przewagę (panowanie) w powietrzu, jako podstawowego warunku odniesienia zwycięstwa i pokonania przeciwnika, czyli zrealizowania głównego celu działań militarnych.

Ta zgodność generalnych poglądów na rolę górowania w powietrzu i jego wpływ na wyniki konfliktu nie obeszła się bez nieładu terminologicznego, który można zaobserwować w poglądach i oficjalnych materiałach NATO, a także różnych państw (armii) tworzących tę koalicję.

Z analizy materiałów źródłowych⁵ wynika, że do lat 60. lansowano różnorodne poglądy, które można usystematyzować w trzech grupach.

Pierwszą z nich stanowiły określenia, które w swej istocie podkreślały całkowitą swobodę działania i dominację w powietrzu. Należały do nich m.in. określenia: kontrola powietrzna (control of the air), swoboda w powietrzu (air freedom), dowodzenie (górowanie) powietrzne (command of the air), dominacja w powietrzu (air domination) i władza (panowanie) powietrzna (mastery of the air). Określenia te często były jeszcze poprzedzane przymiotnikami: absolutna, generalna i totalna. Najpełniej istotę (znaczenie) tych terminów odzwierciedla „command of the air”, który oznaczał: zdolność do wykorzystania przestrzeni powietrznej według życzenia, a także „control of the air”, który ustalał, że stan taki występuje wówczas, gdy lotnictwo jest zdolne do wykonywania każdego zadania, którego wymaga sytuacja.

Analiza istoty wymienionych terminów wskazuje, że były one bliskie definicji panowania w powietrzu, określonej przez G. Douheta, który pisał: *Panowanie w powietrzu zostanie zdobyte wtedy, gdy nieprzyjacielskie środki lotnicze zostaną zredukowane do ilości tak nieznacznej, że nie będą mogły*

⁵ Patrz: *The United States Air Force Dictionary*. Nowy Jork 1964.

*podjąć żadnego działania powietrznego, mogącego wyrzucić jakikolwiek wpływ na przebieg wojny*⁶.

A zatem zwolennicy pierwszej grupy poglądów lansowali możliwość niemal całkowitego zniszczenia sił powietrznych przeciwnika i wykorzystania przestrzeni powietrznej zgodnie z własną wolą, do wykonywania wszystkich zadań bez żadnego przeciwdziałania lotnictwa i obrony powietrznej. Takie założenia, przy porównywalnych siłach powietrznych przeciwstawnych koalicji (NATO i Układu Warszawskiego), były bardzo kontrowersyjne i w latach 60. zostały odrzucone.

Drugą grupę stanowiło określenie podstawowe „air superiority” wraz z przymiotnikami lokalne i ogólne. Można je przetłumaczyć jako lokalna lub ogólna przewaga w powietrzu. Termin ten oznaczał posiadanie takiej przewagi, przy którym własne siły powietrzne mają większą efektywność oddziaływania bojowego niż siły powietrzne przeciwnika. Przy tym lokalna przewaga odnosiła się do dominacji w określonym rejonie i czasie. Można ją więc - przez analogię - utożsamić z rosyjskim terminem - panowanie taktyczne. Natomiast przewaga ogólna obejmowała cały rejon działań (np. na kilku kierunkach operacyjno-powietrznych) i można ją w pewnym sensie utożsamić z rosyjskim pojęciem panowanie operacyjne.

Warto w tym miejscu podkreślić różnicę, jaka jest widoczna między poglądami NATO i Układu Warszawskiego, a dotyczącą terminu „przewaga w powietrzu”. O ile bowiem w NATO przewaga oznaczała dominację i swobodę wykonywania zadań przez lotnictwo w określonym rejonie (przewaga lokalna) lub w całym obszarze działań (przewaga ogólna), o tyle w Układzie Warszawskim przewagę w powietrzu identyfikowano z czynnikami ilościowymi i jakościowymi sił powietrznych. Były więc to zupełnie różne i odmienne znaczeniowo terminy, chociaż posiadały one tę samą nazwę.

⁶ G.Douhet, *Panowanie w powietrzu*, Wyd. MON, Warszawa 1965, s.118.

Do trzeciej grupy można zaliczyć termin „air supremacy”, który był traktowany jako najwyższy stopień przewagi i można go przetłumaczyć jako panowanie w powietrzu. Oznaczał on taki stopień przewagi w powietrzu, przy którym własne siły powietrzne są zdolne narzucić nieprzyjacielskim siłom powietrznym własną wolę w dowolnym czasie lub miejscu w granicach kontrolowanego obszaru.

W odróżnieniu od poglądów mieszczących się w grupie pierwszej (panowanie w powietrzu jako wynik całkowitego zniszczenia sił powietrznych przeciwnika), termin „air supremacy” akcentuje posiadanie inicjatywy i swobody działania lotnictwa, jednak w warunkach możliwego, chociaż nie w pełni efektywnego przeciwdziałania sił powietrznych nieprzyjaciela. W trzeciej grupie poglądów zakładano bowiem, że pełne (absolutne) rozbiście sił powietrznych przeciwnika jest niemożliwe i nierealne, zwłaszcza w warunkach porównywalnych sił przeciwstawnych stron.

Literatura późniejsza (lata 70. i następne) wyróżnia już w zasadzie dwa terminy „air superiority”, traktowane jako przewagę w powietrzu, oraz „air supremacy”, oznaczające panowanie w powietrzu.

Na początek przeanalizujemy definicje przewagi i panowania zawarte w *Reference Book* z 1972 r.

Przewaga w powietrzu to taki stan dominacji sił powietrznych jednej strony nad siłami powietrznymi drugiej strony, który pozwala siłom lądowym i morskimi tej pierwszej strony na prowadzenie działań w danym miejscu i czasie w warunkach braku skutecznego przeciwdziałania sił powietrznych drugiej strony.

Przez panowanie w powietrzu rozumie się taki stan przewagi w powietrzu, kiedy siły zbrojne przeciwnika są niezdolne do skutecznego przeciwdziałania.

Z wymienionych definicji wynika, że panowanie w powietrzu jest najwyższym stopniem przewagi. Determinantami przewagi są zaś:

- dominacja w powietrzu, którą trzeba traktować jako posiadanie inicjatywy i możliwość narzucania swojej woli przeciwnikowi, a w domyśle - prowadzenie działań bez silnego oddziaływania jego lotnictwa i obrony powietrznej;

- możliwość wykonywania zadań przez siły lądowe i flotę w warunkach braku skutecznego przeciwdziałania sił powietrznych przeciwnika.

Są to więc te same kryteria, które wyznaczały definicje panowania w powietrzu (taktycznego, operacyjnego i strategicznego) w byłym Układzie Warszawskim.

Podstawowym terminem w NATO jest jednak przewaga w powietrzu.

W literaturze lat 80. i 90. istota przewagi i panowania w powietrzu według poglądów NATO nie ulega już poważniejszym zmianom. Dodaje się jedynie, że przewaga w powietrzu może mieć charakter miejscowy (lokalny, taktyczny) lub ogólny (operacyjny); występuje także (w najbardziej zdecydowanej postaci) w formie panowania. Podkreśla się ponadto ograniczony rejon i czas przewagi lokalnej (miejscowej), niezbędny do wykonania określonego zadania oraz wskazuje, że przewaga ogólna odnosi się do niemal całego rejonu prowadzenia działań sił lądowych, morskich i powietrznych przez stosunkowo długi okres.

Dość precyzyjnie taką istotę przewagi (i panowania) w powietrzu ujmuje Ch. Scheffel, który napisał:⁷ Podstawowym celem działań sił powietrznych jest zdobycie panowania w powietrzu. Występuje ono wówczas, gdy siły powietrzne mogą bez przeszkód prowadzić działania, a siły powietrzne prze-

⁷ Ch.Scheffel, *Podstawowe założenia doktryny taktycznych sił powietrznych NATO*. AON 1996, s. 8.

ciwnika są tak dalece pobite, że nie stanowią zagrożenia dla własnych sił lądowych, morskich i powietrznych wykonujących zadania bojowe (operacyjne). Jeżeli panowanie w powietrzu jest nieosiągalne, to trzeba wywalczyć przewagę w powietrzu o charakterze ogólnym. Umożliwia ona bowiem swobodę działania w czasie prowadzenia operacji w powietrzu, na ziemi i morzu bez skutecznego i trwałego przeciwdziałania sił powietrznych nieprzyjaciela. Przeciwnik zaś nie posiada tej swobody działania zarówno w powietrzu, jak i na lądzie i morzu. W razie niemożliwości wywalczenia i utrzymania przewagi ogólnej trzeba dążyć do jej zdobycia w takim miejscu i czasie, gdzie będą realizowane najistotniejsze zadania bojowe.

Definicje przewagi i panowania w powietrzu w materiałach normatywnych (standaryzacyjnych) NATO i członków tej organizacji nie odbiegają od wskazanych już poprzednio. Określa się bowiem, że:

Przewaga w powietrzu (air superiority) to stopień dominacji w wojnie powietrznej jednej siły powietrznej nad drugą. Pozwala ona prowadzić wszelkie działania przez siły lądowe, morskie i powietrzne w danym miejscu i czasie bez silnego przeciwdziałania sił nieprzyjaciela.

Panowanie w powietrzu (air supremacy) to taki stopień przewagi w powietrzu (air superiority) w ramach którego siły powietrzne przeciwnika nie mają możliwości efektywnego przeciwdziałania.

Warto jednak zauważyć, że w angielskiej doktrynie sił powietrznych oprócz przewagi i panowania w powietrzu wyróżnia się także pierwszy (najniższy) stopień sytuacji (kontroli) w przestrzeni powietrznej, zwany uprzywilejowaną (dogodną, korzystną) sytuacją powietrzną. Przez taką sytuację (favourable air situation) określa się jedną z tych, w której wielkość sił powietrznych przeciwnika jest niewystarczająca, by mógł on osiągnąć sukces na lądzie, morzu i w powietrzu. Wskazuje się jednocześnie, że w drugim stopniu kontroli (dominacji) przestrzeni powietrznej, tj. w przewadze po-

wietrznej, istnieje możliwość zdobycia czasowej i lokalnej przewagi w powietrzu.

Angielski pogląd na korzystną sytuację w przestrzeni powietrznej (favourable air situation), traktowaną jako pierwszy stopień dominacji, jest jednak odosobniony i chyba odzwierciedla poglądy autorów wskazanej doktryny. W materiałach NATO nie znajduje się bowiem jego oficjalne usankcjonowanie.

W konkluzji należy podkreślić, że w armiach NATO zawsze eksponowano konieczność zdobycia i utrzymania dominacji w powietrzu w celu zapewnienia swobody działań i pomyślnego prowadzenia operacji na lądzie, morzu i w powietrzu. Podstawowym terminem określającym górowanie w powietrzu jest **przewaga w powietrzu**, która w zależności od zakresu i stopnia dominowania najczęściej **dzieli się na**:

- przewagę lokalną;
- przewagą ogólną.

Najwyższym zaś stopniem przewagi jest panowanie w powietrzu, w czasie którego siły powietrzne, a także lądowe i morskie mogą prowadzić działania bez zagrożenia ze strony lotnictwa i obrony powietrznej przeciwnika. Klasycznym przykładem zdobycia i utrzymania panowania w powietrzu była sytuacja w czasie wojny w Zatoce Perskiej. Sojusznicze siły powietrzne w takim bowiem stopniu uniemożliwiły przeciwdziałania lotnictwu i obronie powietrznej Iraku, że zarówno lotnictwo, jak wojska lądowe i flota koalicji mogły swobodnie prowadzić operacje, w dowolnym miejscu i czasie, nie napotykając skutecznego oporu przeciwnika.

1.3. Panowanie i przewaga w powietrzu według poglądów polskich w okresie międzywojennym

Zaprezentowane poglądy na panowanie i przewagę w powietrzu wskazują na różne rozumienie istoty tych pojęć w Układzie Warszawskim i NATO. Rodzą się więc pytania: które z tych poglądów mają występować w naszej teorii i praktyce szkoleniowej? Czy mają to być poglądy, które obowiązywały w Układzie Warszawskim, czy też te, które obowiązuja w Pakcie Północnoatlantyckim?

A może trzeba poszukiwać nowych terminów i definicji, które będą określały dominację w powietrzu według naszych oryginalnych poglądów?

Aby odpowiedzieć na te pytania wypada przypomnieć, że w czasie istnienia Układu Warszawskiego w całej koalicji na ogół obowiązywały poglądy radzieckie. Wspomniano już o tym w podrozdziale 1.1. A zatem w Wojsku Polskim operowano definicją panowania w powietrzu oraz jego stopniami (taktyczne, operacyjne i strategiczne), a także określeniem przewagi w powietrzu w rozumieniu radzieckim. Analiza literatury wskazuje, że obecnie również posługuje się wymienionymi terminami najczęściej w takim samym rozumieniu, zwłaszcza że wojskowe pozycje leksykalne i encyklopedyczne nie były wznawiane od wielu lat.

Aby potwierdzić lub zanegować powyższe poglądy wypada przeanalizować wybrane pozycje polskiej literatury międzywojennej, aby ocenić, jak w okresie suwerenności państwowej rozumiano panowanie i przewagę w powietrzu.

Problematykę tę poruszano już w pierwszych wydawnictwach publikowanych po uzyskaniu niepodległości. W instrukcji lotniczej, wydanej w 1919 r., było napisane: *Posiadać swobodę patrzenia i oślepić przeciwnika - to znaczy posiadać przewagę w powietrzu. Lecz posiadać przewagę w powietrzu, to nie*

znaczy mieć możliwość zupełnego zniszczenia samolotów przeciwnika na całej linii frontu. Przewaga ta oznacza wyższość bezwzględną nad przeciwnikiem, nie jego unicestwienie. Przewaga w powietrzu nie znaczy, że żaden samolot nieprzyjacielski nie przedostanie się nad nasze terytorium. Przewaga w powietrzu istnieje tylko w pewnym punkcie i na określony czas (ataku); miejsce i czas można wybrać, ale wybór zawsze będzie ograniczony w wysokości, szerokości, głębokości i w czasie⁸. W cytowanej pozycji nie wyróżnia się panowania w powietrzu. W tym okresie bowiem panowanie i przewaga w powietrzu były synonimami. Jak zauważa S. Czumur⁹ wymieniona definicja przewagi bez wątpienia odzwierciedla poglądy francuskie, które ze względu na pierwszoplanową wówczas rolę tego państwa były przyjmowane w wielu krajach.

W prezentowanej definicji przewagi zwraca uwagę to, że akcentuje się swobodę działania lotnictwa i jego górowanie nad przeciwnikiem powietrznym. W końcowej części definicji podkreśla się zaś, że przewagę można uzyskać w określonym rejonie i terminie, a zatem jest to przewaga w powietrzu o charakterze lokalnym (miejscowym).

Na początku lat 30. w dokumentach normatywnych nadal występowała tylko przewaga w powietrzu. W regulaminie lotnictwa zapisano bardzo prosto i komunikatywnie: *Zapewnienie swobody działania własnemu lotnictwu przy jednoczesnym pozbawieniu tej swobody lotnictwa nieprzyjaciela nazywamy przewagą powietrzną*¹⁰. Wypada jednak zauważyć, że w tym okresie uzyskanie przewagi w powietrzu odnoszono tylko do swobody działań lotnictwa i nie wiązano dogodnej sytuacji w przestrzeni powietrznej z powodzeniem operacji na lądzie i morzu.

⁸ *Wiadomości ogólne o lotnictwie*. Warszawa 1919, s. 30-31.

⁹ S. Czumur, *Walka o panowanie w powietrzu*. Warszawa 1988, s. 106.

¹⁰ *Regulamin lotnictwa*. Warszawa 1931, s. 69.

Ale już w połowie lat 30., oprócz przewagi w powietrzu, pojawia się termin panowania oraz akcentuje się, że swoboda działań i dominacja lotnictwa ma wpływ na przebieg bitew lądowych i morskich. Oto bowiem w encyklopedii zapisano: *Panowanie w powietrzu jest to uzyskana całkowita swoboda poruszania i działań własnego lotnictwa (podczas okresu wojennego). Zwolennicy samodzielnych armii lotniczych, działających jako trzeci element siły zbrojnej (lotnictwo obserwacyjne), sądzą, że uzyskanie panowania w powietrzu jest możliwe. Osiąga się je drogą zupełnego zniszczenia lotnictwa nieprzyjaciela w linii, zniszczenia jego zapasów i składów materiałowych lotnictwa, oraz wszystkich źródeł produkcji i przemysłu lotniczego. Uzyskanie panowania w powietrzu jeszcze przed rozpoczęciem działań wojennych armii lądowej lub floty, dałoby tym ostatnim olbrzymi atut w walce z nieprzyjacielem i przyczyniłoby się niechybnie do ich zwycięstwa. Jeżeli jednak strona przeciwna dysponuje nadal jakimkolwiek, chociażby słabym lotnictwem, to panowanie w powietrzu nie może być ciągle. Można je osiągnąć w pewnym, ściśle określonym czasie i miejscu. Wtedy nazywamy to przewagą powietrzną¹¹.*

Z analizy wymienionego tekstu wynika bardzo wyraźne rozgraniczenie istoty panowania i przewagi w powietrzu. Przewaga bowiem może mieć wymiar lokalny (taktyczny) lub nawet nieco szerszy (operacyjny), lecz zawsze jest to sytuacja okresowa, zdeterminowana czasem i rejonem dominacji lotnictwa własnego nad lotnictwem przeciwnika.

Panowanie natomiast, traktowane jako środek prowadzący do zwycięstwa w operacjach lądowych i morskich, odnosi się do wymiaru strategicznego, a osiąga się je po całkowitym rozbiciu lotnictwa przeciwnika i jego infrastruktury (zapasów, składów, przemysłu lotniczego). Na definicji tej niewątpliwie piętno wywarły poglądy G. Douheta, który podobne ujęcie istoty panowania

¹¹ *Encyklopedia wojskowa*, tom VI. Warszawa 1937, s. 242.

zawarł w książce *Panowanie w powietrzu*, a uznawał je (tj. Panowanie) jako trwałe, nieograniczone i utrzymywane w całym obszarze działań aż do zwycięskiego zakończenia wojny.

Jeśli odrzucimy, zweryfikowane zarówno w teorii, jak i w praktyce wojennej, utopijne douhetowskie interpretacje panowania w powietrzu, to wówczas okaże się, że **polska myśl okresu międzywojennego jest niemal identyczna z poglądami na istotę przewagi i panowania, jakie obowiązują w armiach NATO**. Z uwagi więc na celowość „powrotu do korzeni” teoretycznych oraz ze względu na niezbędną interoperacyjność i możliwe włączenie Polski do struktur NATO (co wymaga standaryzacji pojęć i terminów) za pożądane trzeba uznać, aby panowanie i przewaga w powietrzu w naszym rozumieniu były takie same jak w koalicji Północnoatlantyckiej. A zatem **mówiąc o panowaniu w powietrzu trzeba widzieć najwyższy stopień przewagi, zaś tę ostatnią należy rozumieć jako lokalną lub ogólną dominację w przestrzeni powietrznej**.

Odejście od terminologii obowiązującej w Układzie Warszawskim powinno być tym bardziej oczywiste, jeśli uwzględni się, że w byłym Związku Radzieckim jeszcze w latach trzydziestych używano pojęć przewagi i panowania w powietrzu w takim rozumieniu, jak w innych armiach. Dopiero później, prawdopodobnie z przyczyn ideologicznych, zaczęto posługiwać się pojęciem panowanie w powietrzu (taktyczne, operacyjne i strategiczne), jako podstawowym terminem odzwierciedlającym swobodę działań i dominację lotnictwa własnego nad lotnictwem przeciwnika. Również i z tych powodów powrót do terminologii międzynarodowej oraz interpretacji przewagi i panowania w powietrzu zgodnej z naszymi tradycjami narodowymi trzeba uznać ze wszech miar pożądane.

1.4. Kryteria wyznaczające wywalczenie panowania w powietrzu

Swoboda działań i dominacja w przestrzeni powietrznej lotnictwa jednej strony nad drugą, będąca wyznacznikiem przewagi i panowania w powietrzu, nie określa jednak warunków (kryteriów) jakie mają być spełnione, by można było mówić o górowaniu w powietrzu. W cytowanych poprzednio definicjach zakłada się jedynie, że lotnictwo ma dysponować inicjatywą i możliwością narzucania swojej woli przeciwnikowi, czyli ma dominować i posiadać swobodę działania w warunkach braku efektywnego (silnego) przeciwdziałania ze strony sił powietrznych nieprzyjaciela.

Rodzą się więc pytania: Jakie trzeba osiągnąć rezultaty w czasie działań (na ile pobić siły powietrzne przeciwnika), by spełnić wymagania wynikające z istoty definicji przewagi (panowania) w powietrzu? Jakie zastosować kryteria, które wyznaczają stopnie dominacji w przestrzeni powietrznej?

Analiza dostępnej literatury obcojęzycznej, a także naszych (polskich) materiałów źródłowych wykazuje, że brakuje odpowiedzi na te pytania. Jedynie w jednym wydawnictwie rosyjskim¹² podjęto próbę przedstawienia kryteriów, których osiągnięcie zapewni zdobycie panowania w powietrzu w skali strategicznej, czyli - nieco upraszczając - panowania w rozumieniu zachodnim. Warto przytoczyć te kryteria, wraz z odpowiednimi komentarzami, aby postrzegać warunki wyznaczające dominację powietrzną i nasze (polskie) możliwości w tym zakresie.

Pierwszym warunkiem, który ma umożliwić wywalczenie panowania w powietrzu jest doprowadzenie do takich strat w lotnictwie przeciwnika (przy porównywalnych siłach przeciwstawnych stron), aby osiągnąć **ilościowy stosunek sił w samolotach jak 2:1** na własną korzyść. Zakłada się przy tym, że stosunek ten można zrealizować w piątym dniu działań wojennych, jeśli w

¹² *Borba za gospodstwo w wozduchie*. Monino 1985.

chwili rozpoczęcia konfliktu strona dążąca do zdobycia panowania w powietrzu posiadała około 10% więcej samolotów niż przeciwnik, bądź też w trzecim dniu walki, jeśli przewaga ta wynosiła 25 % samolotów.

Przyjęte kryterium przewagi ilościowej jest dość czytelne, gdyż zakłada, że trzeba mieć jeszcze raz tyle samolotów niż przeciwnik, by stworzyć dogodne warunki do zdobycia panowania w powietrzu. Wątpliwości wzbudza natomiast uwzględnianie jedynie ilościowego stosunku sił. W obecnych warunkach na wyposażeniu lotnictwa różnych armii znajdują się bowiem zarówno samoloty starej generacji (uzbrojone w niekierowane bomby i rakiety, w pokładowe stacje radiolokacyjne o niewielkim zasięgu wykrywania, rakiety kierowane o bardzo małym zasięgu itp.), jak i samoloty supernowoczesne (technologia stealth, posiadające dalekonośne uzbrojenie precyzyjnego rażenia, mogące prowadzić działania w nocy i w każdych warunkach atmosferycznych itp.). Te ostatnie samoloty mają wielokrotnie większe możliwości bojowe niż samoloty starszej generacji. Stąd też przy tak dużych różnicach w możliwościach bojowych niezbędne jest uwzględnianie także **walorów jakościowych** samolotów, a ponadto całego systemu zabezpieczającego wykonywanie zadań przez lotnictwo bojowe (np. wykorzystanie satelitów rozpoznawczych, samolotów wczesnego wykonywania i naprowadzania czy też samolotów grupowej osłony radioelektronicznej).

Z powyższych wywodów wynika, że celowe jest uwzględnianie ilościowo-jakościowych współczynników lotnictwa przeciwstawnych stron i dążenie do uzyskania dwukrotnej przewagi w tym zakresie. W tym kontekście warto zasygnalizować, że przewaga ilościowo-jakościowa lotnictwa niektórych naszych sąsiadów już w okresie pokoju jest kilkakrotna nad przestarzałym lotnictwem polskim. A to oznacza, że w razie konfliktu zbrojnego potencjalny agresor miałby duże szanse na szybkie opanowanie przestrzeni powietrznej i wywalczenie przewagi lub nawet panowania w powietrzu. Stawiałoby to w

bardzo trudnej sytuacji wojska prowadzące operacje w obronie niezawisłości i niepodległości naszego kraju.

W drugiej części omawianego kryterium wskazuje się, że przy porównywalnych zgrupowaniach lotniczych przeciwstawnych stron dogodny stosunek sił (tj. 2:1) można wywalczyć po trzech - pięciu dobach konfliktu zbrojnego. Być może jest to założenie, które niekiedy może się sprawdzić, chociaż wydaje się, że odzwierciedla ono raczej ówczesne poglądy radzieckiej sztuki wojennej. W założeniach tej sztuki przewidywano bowiem konieczność zdobycia panowania w powietrzu najpóźniej po kilku dniach walki i stworzenie tym samym dogodnych warunków do przeprowadzenia ofensywnych operacji zaczepnych na lądowych i morskich teatrach działań wojennych.

Osiągnięcie wskazanego (dogodnego) stosunku sił - przy porównywalnych składach bojowych lotnictwa - odbywa się oczywiście w określonym czasie. Jednak jego precyzyjne ustalenie jest wręcz niemożliwe, gdyż trzeba tu także uwzględnić zarówno wiele czynników niewymiernych, jak i wymiernych. Dotyczą one nie tylko lepszych samolotów, ale również umiejętności zastosowania bojowego lotnictwa, twórczego wykorzystania istoty zasad sztuki operacyjnej, wyszkolenia personelu latającego i zabezpieczającego, natężenia (intensywności) działań lotnictwa, całej infrastruktury sił powietrznych i wielu innych elementów. Stąd też precyzowanie możliwego czasu (terminu) doprowadzenia do korzystnego stosunku sił w lotnictwie jest wielce ryzykowne.

Historia wojen dostarcza bowiem wielu przykładów, w których mniejsze siły powietrzne wywalczyły panowanie w powietrzu i to niekiedy już w pierwszym - drugim dniu konfliktu (np. Izrael w 1967 r., Niemcy w 1941 r. na froncie wschodnim). Istnieje również wiele przykładów, w których strona silniejsza niezwłocznie opanowywała przestrzeń powietrzną (np. Niemcy w 1939 r. w wojnie z Polską, koalicja sojusznicza w wojnie nad Zatoką Perską),

być też nie była w stanie uzyskać panowania (np. Niemcy w bitwie powietrznej nad Wielką Brytanią).

Osiągnięcie korzystnego stosunku sił w lotnictwie nie jest zatem wystarczającym warunkiem, zapewniającym wywalczenie panowania w powietrzu. Lotnictwo musi mieć jeszcze możliwość swobodnego wykorzystania przestrzeni powietrznej. A to oznacza, że oprócz wyeliminowania znacznej części samolotów myśliwskich (czego dokonuje się podczas dążenia do osiągnięcia korzystnego stosunku sił w samolotach), trzeba także obezwładnić większość środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk. I to jest **kolejne kryterium** uzyskania panowania w powietrzu. We wspomnianym już materiale zakłada się, że w całym obszarze prowadzenia działań powinno się obezwładnić około 50% środków obrony powietrznej, natomiast w korytarzach przelotów (w pasach przelamywania OP) lotnictwa więcej niż 70% tych środków.

Takie generalne proporcje obezwładnienia naziemnych środków przeciwlotniczych wydają się słuszne. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że znaczną część tych środków można obezwładniać radioelektronicznie, uniemożliwiając im lub utrudniając rozpoznanie radiolokacyjne i zwalczanie lotnictwa w powietrzu.

Najogólniej biorąc można postawić tezę, że wszystkie środki obrony powietrznej (pododdziały radiolokacyjne, zakłóceń i rakiet przeciwlotniczych średniego zasięgu), których nie można ominąć i które mogą przeciwdziałać (zwalczać) lotnictwu w powietrzu powinny być obezwładniane radioelektronicznie lub zwalczane ogniowo. Nie mniej istotnymi obiektami podlegającymi niszczeniu powinny być stanowiska dowodzenia OP, szczególnie jeśli dowodzenie w systemie przeciwlotniczym jest scentralizowane. Wyeliminowanie wybranych (zwłaszcza sektorowych, rejonowych) przeciwlotniczych stanowisk dowodzenia może bowiem paraliżować funkcjonowanie całego

systemu OP, co zostało w pełni udowodnione w czasie wojny w Zatoce Per-
skiej.

Jeśli zaś chodzi o obiektową i wojskową obronę przeciwlotniczą, to celowo jest zwalczać tylko te środki, których ominięcie (przelot samolotów obok lub ponad strefami rażenia) jest niemożliwe, a niszczenie realne. Nie można bowiem zwalczać np. rakiet bliskiego zasięgu odpalanych przez pojedynczych żołnierzy, lecz tylko pokonywać strefy ich prawdopodobnego rażenia, poprzez stosowanie odpowiednich zabiegów taktycznych (loty na bardzo małych wysokościach i dużych prędkościach, wystrzeliwanie pułapek świetlnych, wykonywanie odpowiednich manewrów).

Następnym kryterium sprzyjającym wywalczeniu panowania w powietrzu jest **obezwładnienie infrastruktury sił powietrznych przeciwnika**. Przeprowadzone analizy wskazują, że niszczenie infrastruktury, szczególnie lotniczej, wpływa bezpośrednio lub pośrednio na zmniejszenie intensywności (natężenia) działań lotnictwa przeciwnika. W ramach realizacji tych zadań celowo jest niszczyć przede wszystkim lotniskowe drogi startowe i kołowania oraz drogowe odcinki lotniskowe. Pożądane jest także zwalczanie innej infrastruktury lotniskowej, a zwłaszcza składów amunicji (bomb, rakiet) lotniczej, magazynów z paliwami i smarami, hangarów, środków łączności i ubezpieczenia lotów, portów lotniczych, schronów, stanowisk dowodzenia i innych urządzeń lotniskowych. W działaniach tych chodzi o to, aby eliminować jak najwięcej lotnisk i drogowych odcinków lotniskowych wraz z ich infrastrukturą. W ten sposób niszczy się bowiem najbardziej newralgiczne (najłabsze) ogniwa (elementy zgrupowania) lotnictwa przeciwnika, których wyeliminowanie (nawet okresowe) niezwłocznie wpływa na zmniejszanie aktywności i natężenia działań oraz możliwości bojowych samolotów uderzeniowych, myśliwskich rozpoznawczych i innych.

Ocena infrastruktury lotniczej wskazuje ponadto, że słabymi (wrażliwymi) jej elementami (ogniwami) są także rafinerie i rejonowe bazy (magazyny) paliwowe; składnice: materiałowe, uzbrojenia, części zamiennych; lotnicze warsztaty remontowe; zgrupowania logistyki polowej (manewrowej) oraz kolumny transportowe dowożące środki zabezpieczenia logistycznego do baz lotniczych i lotnisk. Niszczenie tych elementów infrastruktury i zabezpieczenia ogranicza dopływ zasilania logistycznego do oddziałów (pododdziałów) lotniczych, utrudnia remonty i utrzymanie wysokiego poziomu sprawności technicznej samolotów, a tym samym pośrednio determinuje mniejszą intensywność działań bojowych lotnictwa.

Obezwładnienie infrastruktury lotniczej może, a niekiedy nawet powinno - szczególnie w długotrwałym konflikcie zbrojnym - obejmować niszczenie wojskowych szkół lotniczych, zakładów przemysłu lotniczego i innych zakładów produkujących środki (wyroby) dla potrzeb sił powietrznych.

Sumarycznie, w wyniku obezwładniania infrastruktury - jak ujęto w omawianym materiale - aby spełnić prezentowane kryterium należy **zmniejszyć możliwą intensywność działań lotnictwa przeciwnika o około 1,5-2 razy.**

Ostatnim wyznacznikiem (warunkiem) wywalczenia panowania w powietrzu, będącym pochodną spełnienia trzech wcześniej omówionych kryteriów, jest **łączne zmniejszenie możliwości bojowych lotnictwa przeciwnika o około 3-4 razy.** Dotyczy to oczywiście możliwości potencjalnych, jakie mogło mieć lotnictwo przeciwnika w okresie rozpoczynania konfliktu zbrojnego.

W celu bardziej obrazowego odzwierciedlenia zaprezentowanych kryteriów zdobycia panowania w powietrzu, zawartych w cytowanym wydawnictwie, zestawiono je w poniższej tabeli.

WARUNKI WYWALCZENIA PANOWANIA W POWIETRZU

1. Osiągnięcie stosunku sił w lotnictwie 2:1

Możliwość zrealizowania (przy założeniu stosunków wyjściowych):

- 1,1:1 w piątym dniu wojny powietrznej
- 1,25:1 w trzecim dniu kampanii powietrznej

2. Obezwładnienie środków obrony powietrznej

- w całym rejonie działań bojowych około 50%
- w pasach (korytarza) przełamywania (pokonywania, przelotów) więcej niż 70%

3. Obezwładnienie infrastruktury lotniczej

w celu zmniejszenia możliwej intensywności działań lotnictwa o 1,5-2 razy

4. Zmniejszenie możliwości bojowych lotnictwa przeciwnika o 3-4 razy

W konkluzji wypada podkreślić, że w celu uzyskania przewagi (panowania) w powietrzu trzeba niewątpliwie pobić (osłabić) zasadnicze zgrupowania sił powietrznych (lotnictwa i obrony powietrznej) przeciwnika, obezwładnić ich infrastrukturę i zmniejszyć potencjalne możliwości oddziaływania bojowego. Tym niemniej stopień (skala) i zakres tego pobicia, przesądzający o zdobyciu przewagi w powietrzu, mogą być różne (inne) w konkretnych uwarunkowaniach operacyjno-strategicznym. Przewidywany czas trwania konfliktu zbrojnego (krótkotrwały, długotrwały), jego rozmach, wykorzystanie środków WRE do obezwładniania radioelektronicznego, możliwość korzystania z nawigacji i rozpoznania satelitarnego, użycie powietrznego systemu wykrywania i naprowadzania, nowoczesność lub technologiczne zacofanie sił powietrznych przeciwstawnych stron to tylko przykładowe i nieliczne

ne z wielu różnych czynników, które także powinny być każdorazowo uwzględniane w określonej sytuacji bojowej. Te i jeszcze inne czynniki wpływają bowiem na niezbędny stopień ogniowego obezwładnienia sił powietrznych przeciwnika - zwiększają one lub zmniejszają pierwotnie zakładane obniżenie możliwości bojowych jego sił powietrznych przeciwnika w celu wywalczenia przewagi w powietrzu. Stąd też wskazane w tabeli współczynniki liczbowe celowo jest traktować jako orientacyjne (szacunkowe).

2. WALKA O PRZEWAGĘ W POWIETRZU. ZARYS KONCEPCJI I DZIAŁAŃ SIŁ POWIETRZNYCH

Jak już wskazywano wcześniej istnieje pełna zgodność między poglądami teoretycznymi i praktycznymi doświadczeniami wyniesionymi ze współczesnych konfliktów zbrojnych i wojen o dużej skali. Wynika z nich w sposób niepodważalny, że przewaga w powietrzu, rozumiana jako swoboda realizacji działań lotnictwa własnego i sparaliżowanie możliwości oddziaływania bojowego lotnictwa przeciwnika, z reguły jest czynnikiem przesądającym o sukcesie militarnym w regularnym konflikcie zbrojnym. Utrata przewagi w powietrzu jest zaś najczęściej podstawową przyczyną braku powodzenia w działaniach operacyjnych i osiągnięcia zamierzonych celów użycia sił powietrznych, wojsk lądowych i floty.

Znaczenie przewagi w powietrzu dla osiągnięcia sukcesu lub ponoszenia klęski militarnej wyznacza więc rolę górowania w przestrzeni powietrznej we współczesnych konfliktach (starciach) zbrojnych. Z tego właśnie względu celowe jest w niniejszej części skryptu w pierwszej kolejności zaprezentować koncepcję walki o przewagę w powietrzu, a następnie wskazać podstawowe założenia dotyczące udziału sił powietrznych w tej walce.

2.1. Zarys koncepcji walki o przewagę w powietrzu

Ranga przewagi w powietrzu dla końcowych rezultatów starcia zbrojnego sprawia, że jego wywalczeniem i utrzymaniem żywotnie zainteresowane są wszystkie rodzaje sił zbrojnych i wojsk. Jeśli przyjmiemy tę tezę za prawdziwą, to wynika z niej, że w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej mają uczestniczyć **niemał wszystkie rodzaje wojsk** w zakresie stosownym do ich możliwości. Tylko ich zespolony wysiłek może bowiem przyczynić się

do pokonania przeciwnika powietrznego i opanowania trzeciego wymiaru. Jest to o tyle istotne stwierdzenie, że w naszym wojsku ciągle jeszcze dominuje pogląd, iż walka o przewagę w powietrzu jest domeną niemal wyłącznie sił powietrznych i częściowo wojsk obrony przeciwlotniczej. Natomiast wnioski z analizy poglądów teoretycznych i praktycznych doświadczeń wyniesionych z konfliktów zbrojnych przeczą takim założeniom. Już bowiem od drugiej wojny światowej uwidacznia się coraz szerszy zakres udziału sił lądowych i marynarki wojennej w walce o zdobycie i utrzymanie przewagi w powietrzu. Współczesne zaś tendencje w tym zakresie są bardzo wyraziste - poszczególne rodzaje sił lądowych i marynarka wojenna partycypują w tej walce coraz bardziej aktywnie i z coraz większą skutecznością. Stąd też przypisywanie walki o przewagę w powietrzu wyłącznie siłom powietrznym należy poddać osądowi krytycznemu; dążyć trzeba natomiast do ugruntowania poglądów o tym, że zaangażowane w tę walkę mają być wszystkie rodzaje sił zbrojnych, a posiadane przez nie uzbrojenie (środki walki) i koncepcje działań mają sprzyjać zdominowaniu przestrzeni powietrznej.

Skoro zdobycie i utrzymanie przewagi w powietrzu może mieć dominujący wpływ na zwycięstwo militarne, a górowaniem w przestrzeni powietrznej mają być zainteresowane wszystkie rodzaje sił zbrojnych i wojsk, to kolejna teza, jako następstwo poprzedniej jest oczywista - **planowanie walki o przewagę w powietrzu realizowane jest na szczeblu centralnym (strategicznym)**. Tylko na tym szczeblu można bowiem ustalić generalne cele, sprecyzować priorytety i założenia walki o przewagę w powietrzu, określić siły różnych wojsk wydzielone do tej walki oraz skoordynować użycie wszystkich rodzajów sił zbrojnych w celu zdominowania przestrzeni powietrznej lub też uniemożliwienia (utrudnienia) przeciwnikowi wywalczenia przewagi w trzecim wymiarze.

Planowanie walki o przewagę w powietrzu na szczeblu centralnym jest elementem planowania operacji (kampanii) strategicznej. Jej składowymi są operacje powietrzne, lądowe, morskie, desantowe, kombinowane i inne, w których - z różnym stopniem dokładności - uwzględnia się działania w celu zdobycia i utrzymania przewagi w powietrzu lub pozbawienia tej przewagi przeciwnika.

Stosownie do ustaleń dokonanych na szczeblu strategicznym (centralnym) szczegółowe planowanie walki o przewagę w powietrzu i realizowanie działań z tym związanych odbywa się na szczeblach operacyjnych i taktycznych. Planowanie to wykonywane jest zarówno w dowództwach sił powietrznych, wojsk lądowych i floty danego państwa (regionu), jak i w sztabach (stanowiskach) operacyjnych (taktycznych) planujących operacje (w tym połączone) i działania różnych związków. Będzie więc ono realizowane m.in. na szczeblach: teatru działań wojennych, grupy armii, frontów, korpusów, armii lotniczych, regionalnych dowództw sił powietrznych (np. Europy Centralnej i Południowej), stanowisk dowodzenia operacji powietrznych i innych; uzależnione jest to w dużej mierze od składu, struktur, kompetencji, stosowanych założeń prowadzenia operacji i działań wojsk, systemu dowodzenia itd. Z kolei pododdziały, oddziały i związki taktyczne różnych wojsk realizują działania w celu wywalczenia przewagi w powietrzu, które wcześniej zostały zaplanowane na wyższych szczeblach dowodzenia.

Dokonane analizy wskazują, że walka o zdobycie (utrzymanie, pozbawienie przeciwnika) przewagi w powietrzu **toczy się przez cały czas trwania konfliktu zbrojnego**. Jej nieoceniony wpływ na sukces militarny sprawia, że przeciwstawne strony ciągle dążą do przejścia lub zachowania inicjatywy i dominacji w przestrzeni powietrznej. Wywalczenie lub utrata przewagi w powietrzu wcale bowiem nie oznacza ciągłego utrzymywania takiego stanu sytuacji powietrznej. Historia wojen, szczególnie drugiej wojny światowej,

dowodła, że poglądy teoretyczne z okresu międzywojennego o stałości stabilności) sytuacji w przestrzeni powietrznej okazały się niesłuszne. Niejednokrotnie w różnych konfliktach zbrojnych strona, która wywalczyła przewagę w powietrzu traciła ją w wyniku braku systematycznego podtrzymywania tego stanu sytuacji w powietrzu lub z innych przyczyn. I to nawet jeśli posiadała panowanie, rozumiane jako najwyższy stopień przewagi w powietrzu. Jeszcze częściej zaś strona która traciła przewagę (panowanie) w powietrzu wywalczyła przewagę lokalną lub nawet ogólną (na określonym kierunku operacyjnym).

Jednym z takich przykładów (przechwycenia przewagi ogólnej na kierunku operacyjnym) może być zdobycie przewagi pod Moskwą w końcu 1941 roku przez stronę radziecką i to w warunkach, gdy panowanie w powietrzu posiadała strona niemiecka.

Wywalczenie tej przewagi miało zaś bezpośredni wpływ na skuteczne przeprowadzenie przeciwwuderzenia strategicznego wojsk radzieckich i zlikwidowanie zagrożenia opanowania Moskwy przez armie hitlerowskie. Podobne przypadki utraty przewagi w powietrzu przez Luftwaffe miały miejsce w rejonie Dunkierki (w maju 1940 r.), czy też pod Stalingradem (luty 1942 r.) i Kurskiem (lato 1943 r.). Ale jednocześnie ta sama Luftwaffe (lecz już znacznie pobita i osłabiona) potrafiła wywalczać lokalną (miejscową) przewagę w powietrzu w warunkach posiadania panowania (w skali strategicznej) przez lotnictwo radzieckie.

Takie sytuacje miały miejsce m.in. w czasie walk na przyczółku warecko-magnuszewskim (w pierwszej połowie sierpnia 1944 r.), czy też w początkowych fazach forsowania Odry przez armie radzieckie.

Te a także wiele innych sytuacji z drugiej wojny światowej (tj. wojny długotrwałej) oraz ze współczesnych konfliktów zbrojnych (często krótkotrwałych) wykazują że przewaga lokalna czy nawet ogólna (szczególnie na okre-

ślonych kierunkach) może być stosunkowo szybko utracona lub też przechwycona. Panowanie w powietrzu nie zapewnia bowiem jednakowej przewagi i dominacji na wszystkich kierunkach operacyjno-powietrznych i we wszystkich rejonach (obszarach) działania lotnictwa (wojsk). Najczęściej panowanie w powietrzu obejmuje kierunki główne i jest nieco słabsze (np. w postaci przewagi ogólnej) na kierunkach drugorzędnych. I na tych ostatnich kierunkach (choć nie tylko) może być ono tracone okresowo. Trzeba o tym pamiętać, zwłaszcza w kontekście szukania możliwości zdobywania lokalnej (miejscowej) przewagi w powietrzu przez nasze siły zbrojne odpierające agresję powietrzną przeciwnika potężniejszego, który mógł wywalczyć nawet panowanie w powietrzu.

Wnioski z analizy literatury i przebiegu współczesnych konfliktów zbrojnych wskazują, że walkę o przewagę w powietrzu (o jej wywalczenie lub utrwalenie) prowadzi się nieustannie przez cały czas trwania starcia militarnego. Jednak intensywność (natężenie) tej walki, jej rozmach i wykorzystywane siły są różne i zależą od bardzo wielu czynników. Najistotniejszymi z nich są: okres (faza) konfliktu zbrojnego, formy użycia operacyjnego (strategicznego) sił zbrojnych oraz rodzaje zadań wykonywanych przez siły zbrojne w ramach różnych operacji wchodzących w skład kampanii zbrojnej.

Niewątpliwie największe natężenie działań o przewagę w powietrzu realizowane jest w początkowym okresie konfliktu zbrojnego. W tym czasie bowiem przeciwstawne strony dążą do pobicia sił powietrznych przeciwnika, zdominowania przestrzeni powietrznej i stworzenia tym samym dogodnych warunków wojskom lądowym i flocie do przeprowadzenia operacji zaczepnych (obronnych) na lądzie i morzu (oceanie). Zdobycie w tej fazie konfliktu zbrojnego przewagi w powietrzu przez jedną stronę i jej utrata przez drugą stronę nie oznacza „spokoju” w przestrzeni powietrznej. Strona, która wywalczyła tę przewagę będzie systematycznie dążyła do jej utrzyma-

nia lub pogłębienia. Jeśli założymy, że strona ta prowadzi operacje zaczepne, to **szczególnej intensyfikacji działań** w tym zakresie można oczekiwać przed i w czasie wykonywania najważniejszych zadań operacyjnych, takich np. jak: rozpoczęcie operacji zaczepnej na lądzie i morzu, wprowadzenie do bitwy odwodów strategicznych i operacyjnych, przeprowadzenie kombinowanych operacji desantowych, forsowanie szerokich przeszkód wodnych, desantowanie desantów operacyjnych (taktycznych), prowadzenie działań powietrznoszurmowych w głębi ugrupowania przeciwnika, przejście konwoju morzem itd.

Natomiast strona, która przegrała walkę o przewagę w powietrzu będzie **ciągle dążyła do jej zdobycia (przechwycenia)** zarówno w skali ogólnej, jak i lokalnej (miejscowej). Natężenie walki prowadzonej przez tę stronę będzie różne (zależne m.in. od ocalałego składu własnych sił powietrznych), ale największej jej intensywności - przy założeniu prowadzenia przez nią operacji obronnych - można oczekiwać w okresie realizacji najważniejszych (wskazanych wcześniej) zadań operacyjnych przez przeciwnika, a także w czasie przygotowania i wykonywania własnych przeciwuderzeń operacyjnych (strategicznych), przechodzenia do kontrofensywy (przeciwnatarcia) i jej prowadzenia (zwłaszcza przed i w trakcie wykonywania głównych zadań operacyjnych, podobnie jak to miało miejsce w operacji zaczepnej).

Nie można wykluczyć celowości intensyfikowania działań mających na celu utrzymanie lub zdobycie przewagi w powietrzu również w innych etapach (okresach) konfliktu militarnego. W każdej sytuacji operacyjno-powietrznej wpływ na natężenie tej walki będą mieć ponadto: stopień uzyskanej przewagi, możliwości operacyjne sił powietrznych i innych wojsk przeciwnych stron, cele, priorytety i zamiary prowadzenia poszczególnych operacji, infrastruktura i logistyka sił powietrznych, możliwości wzmocnienia

i przegrupowania sił powietrznych oraz inne czynniki (w tym także niewymierne).

Dokonane analizy wykazują, że w teorii i praktyce walk o przewagę w powietrzu można wyróżnić dwie podstawowe formy użycia sił zbrojnych, a mianowicie: **operacje powietrzne**¹³ i **działania bojowe (operacyjne)** związków, oddziałów i pododdziałów różnych rodzajów wojsk i sił zbrojnych wykonywane w trakcie prowadzenia innych operacji (np. połączonych operacji lądowych, morskich, desantowych).

Operacje powietrzne są operacjami połączonymi różnych wojsk i sił, w których główną rolę spełniają siły powietrzne. Operacje te są zasadniczą formą walki o przewagę w powietrzu i z reguły z największą intensywnością prowadzone są w początkowym okresie konfliktu zbrojnego. Nie wyklucza to organizowania i prowadzenia operacji powietrznych w toku trwania starcia militarnego, zwłaszcza o charakterze długotrwałym. Wówczas bowiem strony konfliktu mogą specjalnie organizować operacje powietrzne w celu utrzymania (wywalczonej już wcześniej) lub zdobycia (utraconej na początku działań wojennych) przewagi w powietrzu, bądź też zdominowania przestrzeni powietrznej, jeśli we wcześniej prowadzonych operacjach i działaniach, żadna ze stron nie zdołała zapewnić sobie górowania i swobody działań w powietrzu.

Rozmach operacji powietrznych zdeterminowany jest głównie skalą konfliktu zbrojnego, składem sił przeciwstawnych stron i ich możliwościami bojowymi (operacyjnymi). W razie konfliktu zbrojnego między małymi i średnimi państwami operacja powietrzna może objąć całe lub niemal całe terytoria przeciwników i ugrupowania ich sił powietrznych wraz z infrastrukturą, zapleczem produkcyjnym i remontowym. Jeśli natomiast armie tych

¹³ Operacje powietrzne mogą być prowadzone w różnych celach. Przedmiotem rozważań w niniejszym materiale są wyłącznie te operacje powietrzne, których głównym celem i treścią jest przewaga w powietrzu.

państw nie posiadają dalekonośnych środków oddziaływania ogniowego (np. mają lotnictwo i rakiety o stosunkowo niewielkich zasięgach), to wówczas rozmach operacji powietrznych może być ograniczony do strefy frontowej, rozumianej tutaj jako pierwszy rzut ugrupowania operacyjnego sił powietrznych (200-300 km). W przypadku zaś konfliktu zbrojnego między dużym i małym (średnim) państwem można oczekiwać, że operacja powietrzna prowadzona przez siły zbrojne dużego państwa obejmuje całe terytorium (ugrupowanie sił powietrznych) państwa małego (średniego); natomiast to ostatnie państwo (siły zbrojne) będzie mogło własną operacją powietrzną objąć jedynie obszar frontowy swego przeciwnika.

Z największym rozmachem operacji powietrznych trzeba się liczyć w razie wojny na szeroką skalę, prowadzonej między przeciwstawnymi koalicjami militarnymi. W takiej sytuacji operacje powietrzne mogą być prowadzone na wielu kierunkach strategicznych i teatrach działań wojennych, obejmujących całe terytoria państw poszczególnych koalicji, i z wykorzystaniem (użyciem) środków ogniowych strategicznego przeznaczenia.

W każdym z wymienionych wariantów prowadzenia operacji powietrznej możliwa głębokość oddziaływania bojowego środków napadu powietrznego i innych sił jednej strony konfliktu będzie jednocześnie determinowała skalę i rozmach (obszar) angażowanych sił obronnych (defensywnych) rozmieszczonych w głębi terytorium (ugrupowania) drugiej strony konfliktu. Dla przykładu, jeśli głębokość działań ofensywnych w operacji powietrznej jednej strony obejmie całe terytorium (ugrupowanie) przeciwnika, to wszystkie jego środki defensywne (obrony powietrznej) będą wykorzystywane w walce o przewagę w powietrzu. W razie zaś oddziaływania tylko w rejonie frontowym lub innym, to w walce o przewagę w powietrzu wezmą udział naziemne środki defensywne dyslokowane wyłącznie w tym obszarze i w przylegających do

niego przestrzeniach, bądź też przegrupowywane (przemieszczane) do tego rejonu.

Operacje powietrzne ze względu na założone cele, sposoby wykorzystania dysponowanych wojsk i ustalane priorytety **dzielą się na:**

- powietrzne operacje zaczepne;
- powietrzne operacje obronne.

Powietrzna operacja zaczepna prowadzona jest na początku konfliktu zbrojnego przez stronę, która rozpoczyna działania militarne. Zasadą jest przy tym dążenie (na ogół pomyślnie zrealizowane we wszystkich konfliktach) do zaskakującego rozpoczęcia powietrznej operacji zaczepnej i maksymalizowania strat zadanych przeciwnikowi powietrznemu już w pierwszych uderzeniach ogniowych. Ułatwia to bowiem i przyspiesza wywalczenie przewagi (panowania) w powietrzu, co jest zasadniczym celem prowadzenia tej operacji¹⁴.

Powietrzne operacje zaczepne prowadzone w późniejszych okresach działań wojennych, co sygnalizowano już wcześniej, najczęściej będą miały na celu utrzymanie wywalczonej już, lecz słabnącej przewagi (panowania) w powietrzu, bądź też jej zdobycie (m.in. przez pozbawienie tej przewagi przeciwnika).

Istotą powietrznej operacji zaczepnej jest **ofensywne użycie sił**, szczególnie lotnictwa i dalekooszczędnej broni precyzyjnego rażenia, na całą (możliwą) głębokość terytorium (ugrupowania) przeciwnika i niszczenie głównie jego sił powietrznych i ich infrastruktury, a także środków przeciwlotniczych innych

¹⁴ W powietrznej operacji zaczepnej prowadzonej w początkowej fazie konfliktu zbrojnego mogą być również realizowane inne cele, dotyczące np. rozbicia systemu kierowania państwem i siłami zbrojnymi, osłabienia infrastruktury państwa i morale społeczeństwa, zdeorganizowania funkcjonowania baz i portów morskich, zniszczenia dalekooszczędnej broni precyzyjnego rażenia, czy też obezwładnienia zasadniczych zgrupowań wojsk lądowych i marynarki wojennej. Problematyka ta wykracza jednak poza ograniczenie tematyczne niniejszego skryptu i dlatego nie będzie uwzględniana w dalszych rozważaniach.

rodzajów sił zbrojnych (w ramach zabezpieczenia działań własnych). W operacji tej uczestniczą również **środki defensywne**, które odpierają naloty (uderzenia) środków napadu powietrznego i broni precyzyjnej (raket) przeciwnika. A zatem w każdej powietrznej operacji zaczepnej **systematycznie realizuje się dwa rodzaje działań operacyjnych: ofensywne - zasadnicze w operacji; defensywne (obronne) - którym nadaje się mniejsze znaczenie dla osiągnięcia zakładanych celów operacji zaczepnej.**

W początkowych etapach pierwszych (tzn. rozpoczynających konflikt zbrojny) powietrznych operacji zaczepnych mogą jeszcze nie być prowadzone inne operacje (np. lądowe i morskie). W takiej sytuacji głównym celem tej fazy operacji powietrznej jest szybkie wywalczenie przewagi w powietrzu, a po jej zdobyciu - w następnych etapach powietrznej operacji zaczepnej - podtrzymywanie tej przewagi i przygotowywanie operacji zaczepnych na lądzie i morzu. W końcowej fazie operacji powietrznej mogą się rozpocząć inne operacje i wówczas będzie zachodziła potrzeba podziału sił i przenoszenia działań na różne (równocześnie prowadzone) operacje.

Operacje na lądzie i morzu mogą się rozpocząć także po zakończeniu prowadzenia pierwszej powietrznej operacji zaczepnej, co ułatwia kolejne użycie sił (zwłaszcza powietrznych) - najpierw w operacji powietrznej, a następnie w innych operacjach. Nie można wykluczyć i takiej sytuacji, w której niemal równocześnie z rozpoczęciem powietrznej operacji zaczepnej przejdą do operacji zaczepnych siły lądowe i floty. Również powietrzne operacje zaczepne realizowane w toku działań wojennych będą zawsze prowadzone równocześnie z operacjami innymi. Będzie więc to miało wpływ zarówno na podziały sił między poszczególne operacje, jak i na przebieg powietrznej operacji zaczepnej. Może ona wówczas trwać dłużej i mieć mniejszy rozmach ze względu na angażowanie części sił do działań w innych operacjach, kosztem ich udziału w walce o przewagę w powietrzu.

Nie jest trudno doszukiwać się jeszcze innych scenariuszy (wariantów) usytuowania powietrznej operacji zaczepnej i właściwości jej prowadzenia w konflikcie zbrojnym. Nie chodzi jednak o to w tym miejscu, lecz o wykazanie, że operacja ta jest najwyższą i najbardziej zdecydowaną formą użycia sił zbrojnych w walce o przewagę w powietrzu, której wywalczenie jest z reguły początkiem operacji zaczepnych na lądzie i morzu.

Inną formą operacji prowadzonych w czasie walki o przewagę w powietrzu jest **powietrzna operacja obronna**, zwana niekiedy również operacją przeciwpowietrzną. Jest to wymuszona operacja wszystkich rodzajów sił zbrojnych (szczególnie sił powietrznych), którą z reguły prowadzi się w okresie, gdy strona przeciwna realizuje powietrzną operację zaczepną. A zatem powietrzna operacja obronna może być prowadzona zarówno w początkowym okresie konfliktu zbrojnego przez stronę, która odpira agresję powietrzną przeciwnika, jak i w toku działań wojennych jako antynomiczna wobec powietrznej operacji zaczepnej przeciwnika.

Cele prowadzenia powietrznej operacji obronnej mogą być różne. Zależą one głównie od usytuowania operacji w kampanii wojennej (na początku lub w toku prowadzenia konfliktu zbrojnego) i stosunku sił powietrznych przeciwstawnych stron.

Przy porównywalnych składach bojowych przeciwstawnych stron i prowadzeniu powietrznej operacji obronnej w początkowej fazie konfliktu zbrojnego jej celem może być załamanie powietrznej operacji zaczepnej przeciwnika, a także zachowanie sprawności funkcjonowania państwa i odporności bojowej (żywołności) sił zbrojnych, umożliwiających skuteczne prowadzenie kolejnych operacji (np. lądowej i morskiej).

Jeśli strona, która prowadzi powietrzną operację zaczepną jest słabsza, to cel powietrznej operacji obronnej strony przeciwnej (silniejszej) może być definiowany bardzo zdecydowanie, wręcz zaczepnie. Jej celem może być

bowiem zerwanie powietrznej operacji zaczepnej przeciwnika, przechwylenie inicjatywy w powietrzu i stworzenie warunków do przeprowadzenia powietrznej, a następnie lądowej i morskiej operacji zaczepnej.

Inaczej ujmując można stwierdzić, że zasadniczym celem pierwszej powietrznej operacji obronnej jest niedopuszczenie do wywalczenia przez przeciwnika przewagi (panowania) w powietrzu, zachowanie pełnej zdolności bojowej wojsk do działań w operacjach lądowych i morskich oraz zapewnienie żywotności infrastruktury państwa w początkowym okresie działań wojennych.

Natomiast zasadniczym celem powietrznej operacji obronnej prowadzonej w dalszych fazach konfliktu zbrojnego może być uniemożliwienie przeciwnikowi zdobycia przewagi w powietrzu (jeśli jej nie posiadał) lub niedopuszczenie do pogłębienia przez niego stopnia tej przewagi (np. do panowania), jeśli ją wywalczył już wcześniej. Dodatkowymi celami będzie również zachowanie żywotności wojsk i floty prowadzących operacje na lądzie i morzu.

Jeśli strona, która prowadzi powietrzną operację obronną ma znacznie mniejszy potencjał militarny niż strona realizująca operację ofensywną, to wówczas możliwe cele do osiągnięcia w operacji obronnej nie mogą być tak ambitne. W operacji takiej celowo jest dążyć przede wszystkim do utrudnienia przeciwnikowi wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu, zachowania względnej swobody działań (zwłaszcza na wybranych kierunkach) ocalałego lotnictwa własnego, a także zachowania żywotności i zdolności bojowej najważniejszych zgrupowań sił powietrznych, wojsk lądowych i marynarki wojennej oraz najistotniejszych elementów systemu kierowania państwem i siłami zbrojnymi do udziału w tej i innych operacjach rozgrywanych w kampanii militarnej.

Aby zrealizować cele powietrznej operacji obronnej niezbędne jest obronno-zaczepne użycie sił powietrznych i innych wojsk. Trzeba bowiem

dążyć do niszczenia przeciwnika, a zwłaszcza jego sił powietrznych, zarówno na lądzie, jak i w powietrzu. Stąd też każda **powietrzna operacja obronna powinna składać się również z dwóch równocześnie realizowanych rodzajów działań:**

- defensywnych (obronnych), zasadniczych w tej operacji, polegających na niszczeniu środków napadu powietrznego siłami obrony powietrznej oraz obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych i marynarki wojennej;

- ofensywnych (zaczepnych), w których będą niszczone (na ziemi) najistotniejsze elementy ugrupowania sił powietrznych przeciwnika wraz z ich infrastrukturą i zapleczem w głębi jego ugrupowania (terytorium).

Jak już wspomniano oprócz operacji powietrznych (zaczepnych, obronnych) inną formą użycia wojsk w walce o przewagę w powietrzu są ich działania operacyjne, realizowane w toku prowadzenia innych operacji (lądowych, morskich, powietrznodesantowych, powietrzno-morskich operacji desantowych itd.). Walka o przewagę w powietrzu trwa bowiem przez cały czas konfliktu zbrojnego, a zatem także po zakończeniu operacji powietrznych.

W działaniach operacyjnych, podobnie jak w operacjach powietrznych, uczestniczą związki i oddziały różnych rodzajów sił zbrojnych, z dominującą rolą sił ze składów wojsk lotniczych i obrony powietrznej. Zakres zaangażowania sił w działaniach operacyjnych i intensywność ich użycia w walce o przewagę w powietrzu będą zmienne, gdyż jednocześnie uczestniczą one w prowadzonych w tym czasie połączonych operacjach lądowych, morskich i innych. Zawsze jednak walka o przewagę w powietrzu (o jej utrwalenie bądź przechwycenie) będzie prowadzona z największą aktywnością i z wykorzystaniem największych sił przed realizacją i w czasie wykonywania głównych zadań operacyjnych oraz w decydujących okresach operacji połączonych. Szczególnego zaś natężenia działań operacyjnych związanych z walką o

przewagę w powietrzu można oczekiwać w operacjach powietrznodesantowych i powietrzno-szturmowych oraz w powietrzno-morskich operacjach desantowych. A zatem w operacjach, których celem jest przeniesienie działań w głąb ugrupowania przeciwnika i w których wykorzystuje się znaczne siły lotnictwa (samolotów i śmigłowców) transportowego, bardzo wrażliwego na przeciwdziałanie środków przeciwlotniczych.

W działaniach operacyjnych stosuje się również ofensywne (zaczepne) i defensywne (obronne) sposoby (rodzaje) walki o przewagę w powietrzu. Dąży się przy tym do zwalczania przeciwnika powietrznego i jego infrastruktury na całej głębokości możliwego oddziaływania wojsk (środków) przeciwstawnych stron, z wyraźną koncentracją działań na kierunkach głównych i w najważniejszych obszarach (rejonach) prowadzenia operacji.

Zarówno w operacjach powietrznych, jak i w działaniach operacyjnych związanych z walką o przewagę w powietrzu przed przeciwstawnymi stronami stoi niezwykle szeroki zakres możliwych zadań. Walka o przewagę w powietrzu obejmuje bowiem: niszczenie środków napadu powietrznego w powietrzu i na lotniskach (lądowiskach, lotniskowcach), obezwładnianie baz lotniczych wraz z ich infrastrukturą, zwalczanie systemu dowodzenia siłami powietrznymi, obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej, niszczenie logistyki sił powietrznych, zwalczanie dalekonośnych środków raketowych ziemia-ziemia (okręt-ziemia) i broni precyzyjnego rażenia, obezwładnianie systemu rozpoznania i przeciwdziałania radioelektronicznego, zwalczanie zakładów przemysłowych (pracujących na korzyść sił powietrznych) i rafinerii, wykonywanie uderzeń na szkoły i ośrodki sił powietrznych oraz realizację jeszcze innych zadań. Najogólniej biorąc i dokonując odpowiednich uproszczeń można przyjąć, że w walce o przewagę w

powietrzu występują trzy rodzaje systemów, które powinny być zwalczane.

Są to:

- lotnictwo (samoloty i śmigłowce) w powietrzu i w bazach lotniczych (na lotniskach, lotniskowcach);
- naziemne (okrętowe) środki obrony powietrznej i przeciwlotniczej oraz siły i środki wspierające działania lotnictwa i OP;
- infrastruktura: sił powietrznych i wspierająca ich działania.

Wskazany zakres zadań w walce o przewagę w powietrzu sprawia, że próby oddziaływania (zwalczania) przeciwko wszystkim obiektom muszą doprowadzić do rozproszenia wysiłków różnych rodzajów sił zbrojnych uczestniczących w tej walce i w efekcie - uzyskania niewspółmiernie słabych rezultatów (w stosunku do angażowanych sił). Niezbędne staje się więc **dokonywanie wyborów priorytetów działań**. Mogą one być zmienne w różnych sytuacjach operacyjnych; zależą także od składów bojowych sił powietrznych przeciwnika. Pożądane jest jednak **zwalczanie przede wszystkim najbardziej newralgicznych elementów poszczególnych systemów**, których wyeliminowanie z działań w największym stopniu osłabi siły powietrzne strony przeciwnej i najpełniej wpłynie na wywalczenie przewagi w powietrzu.

Wyszukiwanie newralgicznych elementów poszczególnych systemów i ich niszczenie stanowi o mistrzostwie dowódcy organizującego walkę o przewagę w powietrzu. **Pozornie problem ten nie dotyczy środków prowadzących działania defensywne**. Mają one bowiem odpierać naloty środków napadu powietrznego i zwalczać cele powietrzne podczas osłony wojsk (floty), głównych ośrodków administracyjno-gospodarczych, baz lotniczych i morskich, czy też systemu kierowania państwem i dowodzenia siłami zbrojnymi. Wiadomo jednak, że najlepsze rezultaty w zakresie efektywności osłony osiąga się w wyniku rozbijania (rozpraszania ugrupowania) głównych rzutów

(zgrupowań) lotnictwa uderzeniowego i niszczenia w powietrzu samolotów wykonujących zasadnicze zadania ogniowe. A zatem koncentrowanie działań przeciwko tym rzutom, pomijanie zaś przeciwdziałania siłom (rzutom) zabezpieczającym, może być czynnikiem utrudniającym (uniemożliwiającym) stronie przeciwnej wywalczenie przewagi w powietrzu.

Newralgicznym elementem sił powietrznych przeciwnika może być powietrzny system dalekiego wykrywania i naprowadzania, którego „wymiatanie” z rejonu działań przez lotnictwo myśliwskie będzie w szerokim zakresie sprzyjało walce o przewagę w powietrzu. Dotyczyć to może również samolotów WRE, stosujących strefowe (grupowe) obezwładnianie radioelektroniczne.

Siłami defensywnymi (po wykonaniu odpowiednich manewrów) można blokować najbardziej prawdopodobny kierunek operacyjno-powietrzny wykorzystywany przez środki napadu powietrznego, czy też ześrodkować pododdziały rakiet przeciwlotniczych (średniego i bliskiego zasięgu) w osłonie baz lotniczych, jeśli oceni się, że one właśnie będą głównymi obiektami uderzeń lotnictwa strony przeciwnej.

Można wskazywać jeszcze wiele innych rozwiązań operacyjnych i organizacyjnych, których zastosowanie w działaniach defensywnych będzie najpełniej sprzyjało wywalczeniu przewagi w powietrzu. Zasygnalizowane przykłady wskazują jednak, że wyszukiwanie newralgicznych elementów i zwalczanie (eliminowanie z działań) najsłabszych w danym systemie środków powinno być stałą dążnością dowódców organizujących operacyjne działania defensywne (w pionie obrony powietrznej i przeciwlotniczej).

W znacznie szerszym zakresie możliwości niszczenia najbardziej czułych (newralgicznych) elementów sił powietrznych przeciwnika dotyczą działań ofensywnych. W każdym bowiem ze wskazanych wcześniej systemów (lotnictwo w bazach, OP (OPL) i środki wspierające działania sił

powietrznych oraz infrastruktura) posiadają one wrażliwe cele, których zniszczenie daje największą szansę na sukces. Ich identyfikacja powinna być rezultatem bardzo wnikliwego rozpoznania sił powietrznych strony przeciwnej, prowadzonego zwłaszcza pod kątem możliwości wykorzystania sieci lotniskowej i dokonywania manewrów lotnictwem i OP, dowodzenia, zasilania logistycznego i wsparcia działań przez funkcjonującą infrastrukturę. Po wyszukaniu (ustaleniu) newralgicznych elementów dowódca organizujący walkę o przewagę w powietrzu musi zdecydować jakie siły (lotnictwo, wojska lądowe, flotę) lub jaką ich kombinację użyć w celu niszczenia czułych punktów przeciwnika. Następnie zaś konsekwentnie dążyć do ich eliminowania z działań.

Inaczej ujmując można stwierdzić, że właściwa odpowiedź na pytania co niszczyć, w jakiej kolejności i kiedy oraz jakimi siłami i sposobami, a także precyzyjna realizacja zadań z tym związanych mogą mieć decydujący wpływ na rezultaty walki o przewagę w powietrzu. Ma to szczególne znaczenie przy porównywalnych siłach przeciwstawnych stron lub dla strony, która mimo że jest słabsza dąży do zdominowania przestrzeni powietrznej.

Dokonane analizy wskazują, że newralgicznym elementem ugrupowania sił powietrznych mogą być bazy lotnicze. Niszczenie lotnictwa na lotniskach oraz infrastruktury lotniskowej (zwłaszcza dróg startowych i kołowania oraz stref rozśrodkowania samolotów) ogranicza możliwości przegrupowań (manewrów) lotnictwa, zmniejsza jego możliwości w zakresie głębokości oddziaływania bojowego i intensywność działań (dłuższe czasy odtwarzania gotowości bojowej do kolejnych wylotów). Jednak sieć lotniskowa jest na ogół bardzo duża. Stąd też celowo jest niszczyć przede wszystkim lotniska na których bazują najsilniejsze zgrupowania lotnictwa uderzeniowego przeciwnika oraz te lotniska, które mogą być wykorzystywane (po manewrze) przez lotnictwo myśliwsko-bombowe.

Swoistą „piętą Achilleśa” sił powietrznych może być ich **system dowodzenia**, zwłaszcza scentralizowany, w którym zadania i decyzje stawiane są w postaci szczegółowych nakazów (przez tzw. instrukcje). W warunkach takich zniszczenie kilku węzłowych stanowisk dowodzenia może sparaliżować działania lotnictwa i obrony powietrznej. Modelowym wręcz przykładem takiego paraliżu była wojna w Zatoce Perskiej, w której koalicja sojusznicza w pierwszym dniu konfliktu, a właściwie już w pierwszym nalocie, zniszczyła newralgiczne stanowiska dowodzenia Sił Powietrznych Iraku. M.in. w wyniku tego do zakończenia działań lotnictwo i obrona powietrzna Iraku nie były w stanie przeciwstawić się dominacji alianckich sił powietrznych.

Słabszymi punktami w systemie funkcjonowania sił powietrznych mogą być także: wsparcie logistyczne (zasilanie w paliwa, rakiety i bomby, zabezpieczenie techniczne) i infrastruktura wspomagająca działania lotnictwa i OP (zakłady produkcyjne i remontowe, rafinerie itp.). Wybór odpowiednich celów i ich konsekwentne niszczenie może - po pewnym czasie - znacznie obniżyć możliwości operacyjne sił powietrznych przeciwnika i sprzyjać wywalczeniu przewagi w powietrzu.

Eliminowanie newralgicznych elementów sił powietrznych nie zawsze musi przynosić niezwłocznie odczuwalne rezultaty działań. Dlatego też **niezbędna jest konsekwencja i uporczywe dążenie do niszczenia najbardziej czułych celów**. Zaniechanie działań lub brak konsekwencji (zwalczanie różnych i ciągle innych celów) nie może bowiem przynieść sukcesu w walce o przewagę w powietrzu. Doświadczyła tego m.in. Luftwaffe w bitwach powietrznych o Anglię. Trzeba przy tym pamiętać, że w walce o tę przewagę należy twórczo wykorzystywać zasady sztuki wojennej, a szczególnie: ekonomię sił i środków, zaskoczenie, manewr, synergizm (współdziałanie) oraz koncentrowanie sił i wysiłków do niszczenia najbardziej newralgicznych elementów sił powietrznych przeciwnika.

Warto również zwrócić uwagę na fakt, że w walce o dominację w przestrzeni powietrznej niemal równorzędne znaczenie posiadają **czynniki materialne i niematerialne**. Te pierwsze obejmują wyposażenie sił powietrznych i innych wojsk uczestniczących w tej walce w nowoczesny sprzęt i infrastrukturę. Czynniki niematerialne odnoszą się przede wszystkim do wyszkolenia i morale sił powietrznych, dyslokacji (położenia) lotnictwa i obrony powietrznej wobec przeciwnika oraz operacyjnych założeń (doktryny) użycia i sposobów prowadzenia działań przez siły walczące o przewagę w powietrzu.

Podkreślenia wymaga wreszcie, że wywalczenie górowania w przestrzeni powietrznej osiągane jest w wyniku działań ofensywnych i defensywnych. Historia kampanii powietrznych pokazuje, że można zdobyć przewagę w rezultacie działań ofensywnych (np. alianci przeciwko Irakowi w Zatoce Perskiej) lub defensywnych (np. Anglicy w 1940 r. nad swoim terytorium). Każde państwo dąży jednak (bez względu na założenia doktrynalne) do posiadania niemal równomiernego potencjału sił defensywnych i ofensywnych. Obrona przestrzeni powietrznej nad własnym terytorium oraz posiadanie środków do niszczenia sił powietrznych (i innych) potencjalnego przeciwnika w głębi jego ugrupowania (terytorium) są bowiem nieodłącznymi atrybutami zachowania suwerenności i niepodległości państwa. Otoczenie (sąsiedzi) określonego kraju, koalicje militarne i założenia strategiczne mogą jednak mieć wpływ na skład bojowy sił powietrznych oraz szczególne ekspozycje sił defensywnych lub ofensywnych, a także operacji (działań) obronnych bądź zaczepnych w walce o przewagę w powietrzu. Warto o tym pamiętać modyfikując nasze siły powietrzne i założenia doktrynalne w celu dostosowania się do rozwiązań obowiązujących w NATO.

2.2. Istota użycia sił powietrznych w walce o przewagę w powietrzu

Siły powietrzne spełniają główną rolę w walce o przewagę w powietrzu. Dzięki swemu składowi bojowemu i szczególnym właściwościom mogą one zwalczać lotnictwo strony przeciwnej zarówno na lotniskach (lądowiskach, lotniskowcach), jak i w powietrzu oraz niszczyć wszystkie inne elementy systemów tworzących potencjał sił powietrznych przeciwnika. W rezultacie, siły powietrzne w synergicznym współdziałaniu z wojskami lądowymi i marynarką wojenną w zakresie walki o górowanie w trzecim wymiarze, są w stanie przechwycić inicjatywę w powietrzu i narzucić przeciwnikowi dogodnie dla siebie terminy, rejon, formy i sposoby prowadzenia działań. Żaden z pozostałych rodzajów sił zbrojnych nie dysponuje takimi możliwościami w walce o przewagę w powietrzu.

Tak wysoka ocena sił powietrznych w walce o przewagę w powietrzu wynika przede wszystkim z ich możliwości zwalczania lotnictwa strony przeciwnej w sposób zaczepny (na lotniskach), jak i obronny (w powietrzu). A zatem siły powietrzne mogą przeciwdziałać lotnictwu przeciwnika począwszy od rejonów (węzłów) ich bazowania, poprzez całą trasę lotu do celów i trasę powrotną (nad ugrupowaniem wojsk własnych). Ponadto mogą one bardzo szybko przenosić działania w celu blokowania zagrożonych kierunków operacyjno-powietrznych (wykorzystując manewrowość lotnictwa), a także zwalczać system obrony powietrznej oraz infrastrukturę sił powietrznych i siły wspierające (wspomagające) ich działania.

Z przeprowadzonych analiz wynika jednak, że mogą istnieć różne relacje między przeciwstawnymi siłami powietrznymi. Będą one miały wpływ na sposoby i możliwości walki o przewagę w powietrzu. Pisze o tym m.in. A. Warden w cytowanej już książce *The air campaign*.

Relacja pierwsza będzie miała miejsce wtedy, kiedy oba przeciwstawne zgrupowania sił powietrznych (lotnictwa) **mają możliwość oddziaływania na całe terytorium lub cały obszar ugrupowania strategicznego przeciwnika** (jego siły powietrzne, ich bazy logistyczne, przemysł lotniczy, zasoby i infrastrukturę wspomagającą działania lotnictwa i obrony powietrznej).

Taka relacja wystąpi w razie konfliktu zbrojnego między małymi i średnimi państwami lub też między państwami (koalicjami) dużymi, które dysponują lotnictwem dalekiego zasięgu. Charakterystyczne dla tej relacji były wojny na Bliskim Wschodzie (izraelsko-arabskie). Lotnictwo obu stron miało możliwości zwalczania (na ziemi) sił powietrznych strony przeciwnej w całym zakresie ich ugrupowania, a obrona powietrzna mogła niszczyć cele powietrzne na całej głębokości ich oddziaływania bojowego.

W prezentowanych uwarunkowaniach walka o przewagę w powietrzu, prowadzona między przeciwstawnymi siłami powietrznymi, może być realizowana z maksymalnym rozmachem i w pełnym zakresie przestrzennym.

Relacja kolejna polega na tym, że **lotnictwo jednej strony może oddziaływać w dowolnym rejonie**, czyli na całym terytorium przeciwnika, zaś druga strona jest w stanie zwalczać tylko część lądowego ugrupowania sił powietrznych nieprzyjaciela (np. lotnictwo w bazach pierwszego rzutu).

Taki wariant będzie miał miejsce w razie konfliktu państwa dużego z małym lub dwóch państw dużych, z których jedno nie posiada lotnictwa dalekiego zasięgu. Prezentowana relacja wystąpiła np. w drugiej wojnie światowej (alianci zachodni lotnictwem bombowym osiągnęli dowolne cele na terenie Niemiec, zaś ci ostatni mogli oddziaływać na pierwsze rzuty sił powietrznych sojuszników) i w Zatoce Perskiej (koalicja obejmowała uderzeniami obszar całego Iraku, a takich możliwości przestrzennych nie posiadało lotnictwo irackie).

Wojna powietrzna w takich warunkach będzie toczyła się z jednej strony w całym zakresie przestrzennym, zaś z drugiej strony obejmie tylko część terytorium (sił powietrznych) przeciwnika. Można więc oczekiwać, że inicjatywa w przestrzeni powietrznej będzie należała do silniejszego (mogącego niszczyć całe ugrupowanie sił powietrznych przeciwnika), który ma większe szanse zdominowania trzeciego wymiaru. Aby temu przeciwdziałać państwo, które nie posiada możliwości oddziaływania ogniowego lotnictwem na całe terytorium (siły powietrzne) przeciwnika powinny mieć doskonale zorganizowany i silny system obrony powietrznej. Obronnym charakterem działań można bowiem również nie dopuścić do wywalczenia przewagi w powietrzu przez nieprzyjaciela. Najdobitniej potwierdza tę tezę wojna (bitwa) powietrzna o Anglię i zmuszenie Luftwaffe do zaprzestania nalotów.

Trzecia relacja między siłami powietrznymi przeciwstawnych stron wystąpi wówczas, gdy jedna strona może oddziaływać na ugrupowanie (na ziemi) lotnictwa i obrony powietrznej przeciwnika, zaś drugą stroną nie jest w stanie osiągnąć terytorium (ugrupowania) nieprzyjaciela lub nie czuje się na siłach, aby niszczyć jego bazy lotnicze. Ten ostatni przypadek miał miejsce także we wspomnianej wojnie powietrznej, w której Wielka Brytania (podczas bitwy o Anglię) nie czuła się w stanie uderzyć na bazy Luftwaffe rozmieszczone na kontynencie (we Francji) Natomiast pierwsza sytuacja (w sensie epizodycznym) zaistniała podczas uderzenia lotnictwa amerykańskiego na Liban. Lotnictwo USA mogło niszczyć siły powietrzne Libanu na całym jego terytorium, zaś Liban mógł tylko realizować działania defensywne.

Przewidując możliwość konfliktu zbrojnego z takim przeciwnikiem bądź w warunkach, w których nie ma możliwości lub sensu (ochoty) na działania ofensywne własnych sił powietrznych państwo słabsze(?) powinno dążyć do zbudowania nowoczesnego i silnego systemu obrony powietrznej (i przeciw-

lotniczej). Użycie powietrznego systemu dalekiego wykrywania i naprowadzania, wykorzystanie manewrowych pododdziałów rakiet przeciwlotniczych oraz nowoczesnego lotnictwa myśliwskiego może bowiem zdecydowanie utrudnić, a niekiedy nawet uniemożliwić wywalczenia przewagi w powietrzu przez przeciwnika.

I nareszcie czwarta relacja wystąpi wtedy, kiedy siły powietrzne (lotnictwo) przeciwnych stron mają możliwości prowadzenia walki o przewagę w powietrzu jedynie w obszarze swego pierwszego rzutu ugrupowania operacyjnego. Przykładem takiej relacji była wojna w Korei. Lotnictwo USA, z uwagi na ograniczenia natury politycznej, nie mogło prowadzić operacji przeciwko chińskim bazom sił powietrznych. Natomiast lotnictwo koreańskie i ich sojuszników nie było w stanie atakować amerykańskich baz lotniczych i infrastruktury sił powietrznych, rozmieszczonych na dalekim zapleczu.

W omawianych uwarunkowaniach trzeba oczekiwać, że walka sił powietrznych o przewagę w powietrzu może być długotrwała i trudna do rozstrzygnięcia. Nienaruszone bowiem będą głębiej dyslokowane zasoby i infrastruktura sił powietrznych oraz drugie (kolejne) rzuty ugrupowania lotnictwa i obrony powietrznej obu stron. W tych warunkach przeciwstawne strony będą prawdopodobnie przegrupowywały część swoich sił powietrznych do uzupełnienia pierwszego rzutu, czynnie uczestniczącego w walce o przewagę w powietrzu, a także wykorzystywały lotniska wysunięte do zwiększenia głębokości oddziaływania bojowego lotnictwa. Najczęściej żadna ze stron nie będzie w stanie zdobyć panowania w powietrzu, lecz wywalczenie przewagi ogólnej na określonych kierunkach, czy tym bardziej przewagi lokalnej (miejscowej) będzie wielce prawdopodobne.

W sytuacji tej bardzo dużą pomoc siłom powietrznym w wywalczeniu dominacji w powietrzu powinny udzielać grupy specjalne, wojska raketowe i

inne siły zdolne do zwalczania lotnictwa i obrony powietrznej na dużych głębokościach w ugrupowaniu przeciwnika. Można więc postawić tezę, że niszczenie przez te siły zasobów, infrastruktury i głęboko urzutowanych (na ziemi) sił powietrznych może być działalnością przesądzającą o zdobyciu panowania w przestrzeni powietrznej.

Zaprezentowane cztery możliwe relacje między przeciwstawnymi siłami powietrznymi, dotyczą również Sił Powietrznych RP. Z analizy geomilitarnego położenia Polski oraz z oceny możliwości operacyjnych naszych sił powietrznych i potencjalnych przeciwników wynika, że **za wyjątkiem relacji pierwszej z pozostałymi trzema sytuacjami możemy mieć do czynienia w razie odpierania agresji powietrznej.** Troska o trwałość systemu obronnego państwa i niepodległość kraju wymaga więc aby nasze siły powietrzne miały bardzo silne i nowoczesne zarówno lotnictwo taktyczne, jak i manewrowy, głęboko urzutowany i wielowarstwowy system obrony powietrznej. Regułą przy tym powinno być dążenie, by stopień nowoczesności naszych sił powietrznych był nie gorszy, a nawet lepszy niż potencjalnych przeciwników. Sąsiedzi naszego kraju mają bowiem często o wiele bardziej liczne siły powietrzne niż Polska i tylko sprzętem nowoczesnym, wykorzystywanym z bardzo dużą intensywnością, można rekompensować ich przewagę ilościową. Jeśli tego nie osiągniemy, to w razie konfliktu z przeciwnikiem silniejszym trudno będzie dążyć do wywalczenia przewagi w powietrzu. Wówczas trzeba raczej utrudniać przeciwnikowi zdobycie panowania lub przewagi ogólnej w trzecim wymiarze i dążyć do uzyskiwania lokalnej dominacji w powietrzu celem wykonania najważniejszych zadań operacyjnych. Jednak konsekwencje takiej sytuacji w przestrzeni powietrznej dla przebiegu strategicznej kampanii obronnej - w świetle tego co zaprezentowano we wcześniejszych częściach niniejszego skryptu - mogą być oczywiste. Przypomnijmy raz jeszcze - bez

przewagi w powietrzu ponosi się klęskę w każdym konflikcie zbrojnym prowadzonym w formie działań regularnych.

Prowadząc walkę o przewagę w powietrzu siły powietrzne stosują operacyjne sposoby działań bojowych. Mają one różne nazwy w wielu armiach, ale uogólniając i nieco upraszczając można przyjąć, że w operacjach powietrznych i w działaniach operacyjnych lotnictwo (ze składu sił powietrznych) realizuje: naloty (uderzenia) zmasowane, ześrodkowane i urzutowane (systematyczne) oraz bitwy i walki powietrzne.

Zmasowane naloty (uderzenia) lotnictwa wykonywane są w stosunkowo krótkim czasie (w zasadzie nie dłuższym niż jedna-dwie godziny), w jednym ugrupowaniu operacyjnym (choć składającym się z wielu fal i grup) siłami całości lub większości (często kilkuset samolotów) lotnictwa uderzeniowego, z udziałem lotnictwa myśliwskiego, rozpoznawczego i walki radioelektronicznej. Celem uderzenia (nalotu) zmasowanego jest niemal jednocześnie zniszczenie (obezwładnienie) wielu obiektów sił powietrznych w wyznaczonym rejonie lub kierunku operacyjnym.

Ześrodkowane naloty (uderzenia) lotnictwa wykonywane są również w krótkim czasie i w jednym ugrupowaniu operacyjnym, lecz siłami części (kilkudziesięciu samolotów) lotnictwa uderzeniowego w osłonie lotnictwa myśliwskiego i walki radioelektronicznej i z udziałem samolotów rozpoznawczych. Celem nalotu (uderzenia) ześrodkowanego jest jednoczesne niszczenie kilku-kilkunastu obiektów sił powietrznych rozmieszczonych w określonym (często niezbyt wielkim) rejonie.

Urzutowane (systematyczne) naloty (uderzenia) lotnictwa wykonywane są przez pododdziały i oddziały lotnictwa uderzeniowego w celu zapewnienia ciągłości niszczenia (obezwładniania) sił powietrznych przeciwnika na ziemi przez cały czas trwania działań militarnych. W nalotach tych mogą uczestniczyć także grupy samolotów osłony, walki radioelektronicznej i roz-

poznania celem nalotów (uderzeń) urzutowanych (systematycznych) będzie zwalczanie jednego lub kilku obiektów sił powietrznych dyslokowanych w niewielkim oddaleniu od siebie.

W przerwach między nalotami (uderzeniami) urzutowanymi realizowane są naloty (uderzenia) ześrodkowane lub zmasowane. Niekiedy zaś, zwłaszcza w operacjach powietrznych, naloty (uderzenia) urzutowane (systematyczne) są wykonywane ze stosunkowo niewielką częstotliwością i w zasadzie tylko między kolejnymi nalotami (uderzeniami) zmasowanymi i ześrodkowanymi.

Bitwa powietrzna obejmuje zespół (system) walk powietrznych i przedsięwzięć zabezpieczających działania lotnictwa myśliwskiego połączonych wspólnym celem i realizowanych zwykle według wcześniej opracowanego planu. W bitwie powietrznej biorą udział znaczne siły lotnictwa myśliwskiego, które są wprowadzane do niej jednocześnie lub kolejno. Będzie się ona toczyła w określonej przestrzeni operacyjno-powietrznej, w stosunkowo krótkim czasie (do dwóch godzin), zwłaszcza podczas odpierania nalotów zmasowanych i ześrodkowanych lotnictwa strony przeciwnej. Do bitew powietrznych może dochodzić szczególnie w operacjach powietrznych oraz w najważniejszych okresach prowadzenia operacji lądowych, morskich i innych. W pozostałych okresach walki o przewagę w powietrzu lotnictwo myśliwskie toczy walki powietrzne.

Walka powietrzna jest starciem zbrojnym w powietrzu pojedynczych samolotów lub ich grup, łączących ogień i manewr dla zniszczenia celu powietrznego lub odparcia jego ataku. Walka powietrzna jest główną formą działań taktycznych lotnictwa myśliwskiego w walce o przewagę w powietrzu.

Walki powietrzne będą miały miejsce przede wszystkim w czasie odpierania nalotów (uderzeń) urzutowanych; będą one występowały również w

czasie odpierania nalotów (uderzeń) zmasowanych i ześrodkowanych i wówczas suma walk może tworzyć bitwy powietrzne.

Oprócz lotnictwa myśliwskiego operacyjne działania defensywne związane z walką o przewagę w powietrzu prowadzą również wojska raketowe sił powietrznych. Lotnictwo myśliwskie, wojska raketowe oraz wojska radio-techniczne, wojska rozpoznania i walki radioelektronicznej i inne tworzą funkcjonalny pion sił powietrznych - obronę powietrzną, której celem jest niedopuszczenie (niszczenie w powietrzu) lotnictwa przeciwnika (środków napadu powietrznego), by realizowało ono pomyślnie swoje działania operacyjne.

Tak założone cele obrony powietrznej osiąga się poprzez organizowanie strefowej, obiektowej i strefowo-obiektowej (mieszanej) obrony powietrznej.

Obronę powietrzną sposobem strefowym najkorzystniej jest realizować w osłonie wielu ważnych rejonów i kierunków operacyjno-powietrznych, dysponując znacznym i różnorodnym potencjałem bojowym. Tak zorganizowana obrona zapewnia zwalczanie przeciwnika powietrznego na prawdopodobnych kierunkach jego nalotu na różnych odległościach od osłanianych obiektów. Z uwagi na to, że wielokrotne niszczenie celów powietrznych w czasie dolotu do rejonów działań wymaga bardzo dużych sił lotnictwa myśliwskiego i wojsk raketowych tylko najbogatsze armie organizują obronę strefową w skali państwa. Częściej funkcjonuje ona w obronie najistotniejszych rejonów administracyjno-gospodarczych, odwodów strategicznych i baz lotniczych dyslokowanych na głębokim zapleczu.

Obronę obiektową tworzy się do bezpośredniej osłony oddzielonych obiektów lub grup obiektów z uwzględnieniem wszystkich możliwych kierunków działań przeciwnika powietrznego. Jest ona organizowana w sytuacjach deficytu środków walki obrony powietrznej.

Obrona strefowo-obiektowa jest połączeniem obrony strefowej i obiektowej. Jej istota polega na tym, że w obronie ważnego kierunku operacyjno-powietrznego (rejonu) organizowana jest obrona strefowa, zaś na innych kierunkach - obrona obiektowa. Obrona bezpośrednia najistotniejszych obiektów (ich grup) występuje również w obronie strefowej. Umiejętne łączenie strefowej (pośredniej) i obiektowej (bezpośredniej) obrony powietrznej jest obecnie jednym z podstawowych warunków skuteczności działań defensywnych o przewagę w powietrzu. Stąd też większość państw dąży do organizowania obrony powietrznej sposobem strefowo-obiektowym.

Efektywność obrony powietrznej w zakresie niszczenia środków napadu powietrznego, czyli w walce o przewagę w powietrzu, uległa radykalnemu zwiększeniu w wyniku wprowadzenia do uzbrojenia sił powietrznych samolotów wczesnego wykrywania i naprowadzania. Możliwość bardzo dalekiej penetracji radiolokacyjnej w głąb terytorium (ugrupowania) przeciwnika umożliwia obserwowanie celów powietrznych niemal od ich startu, co zapewnia uprzedzanie naziemnych środków przeciwlotniczych o kierunkach nalotu i stwarza im dogodne warunki przygotowania się do niszczenia środków napadu powietrznego. Przede wszystkim jednak z pokładu samolotu wczesnego wykrywania następuje naprowadzanie lotnictwa myśliwskiego na cele powietrzne. Duża różnorodność pokładowej stacji radiolokacyjnej sprawia, że można dość precyzyjnie określić skład ilościowy grupowych celów powietrznych i skierować przeciwko nim adekwatne siły lotnictwa myśliwskiego.

Zwiększenie skuteczności obrony powietrznej, w ramach której prowadzi działania powietrzny system dalekiego wykrywania i naprowadzania, jest tak znaczne, że strona konfliktu, która nie posiada takiego systemu ma bardzo niewielkie szanse na zdobycie przewagi w powietrzu w wyniku nie tylko działań ofensywnych, ale również i defensywnych. Teza ta została w pełni

potwierdzona w wojnie w Zatoce Perskiej. Koalicyjne siły powietrzne dysponowały samolotami wczesnego wykrywania i naprowadzania, natomiast nie posiadał ich Irak. W rezultacie każdy start samolotów irackich był obserwowany z powietrza i niezwłocznie na te samoloty było naprowadzane lotnictwo myśliwskie sojuszników. Istniała więc pełna blokada (paraliż) działań lotnictwa Iraku. Również z tego powodu i z obawy o duże straty bezpowrotne Irak nie zdecydował się (nie czuł się na siłach) na wykonanie lotniczych uderzeń odwetowych (działań ofensywnych) przeciwko siłom powietrznym koalicji. Jego lotnictwo myśliwskie prowadziło także bardzo ograniczone działania gdyż pozbawione naprowadzania i dowodzenia z ziemi z reguły było zestrzeliwane przez samoloty sojuszników. W rezultacie, chcąc ocalić część sił lotnictwa, które ponosiło duże straty zarówno w powietrzu, jak i na lotniskach Irak zdecydował się na ich przebazowanie (wycofanie z działań) na terytorium Iranu.

Techniczne zróżnicowanie w wyposażeniu sił powietrznych i całych sił zbrojnych przeciwnych stron jest w obecnych warunkach jednym z najważniejszych czynników wpływających na przebieg i rezultaty walki o przewagę w powietrzu. Wykorzystywanie rozpoznania satelitarnego umożliwia ciągłe śledzenie ugrupowania i przegrupowań sił powietrznych, natomiast za pomocą nawigacji satelitarnej można precyzyjnie wprowadzać grupy samolotów w rejony obiektów uderzeń (działań) i tworzyć warunki do wykonywania precyzyjnych uderzeń na lotnictwo (bazy lotnicze), środki obrony powietrznej, infrastrukturę i zasoby sił powietrznych przeciwnika. Użycie zaś powietrznych systemów dalekiego wykrywania i naprowadzania - co wskazywano wcześniej - czyni obronę powietrzną niezwykle efektywną; umożliwia też bardzo skuteczne niszczenie celów powietrznych nie tylko na dalekich podejściach od osłanianych obiektów, ale również wykorzystywanie lotnictwa myśliwskiego do zwalczania samolotów przeciwnika już nad jego terytorium

(ugrupowaniem). W sumie więc technologia nowej generacji w siłach powietrznych (i nie tylko) mogą ułatwić bardzo szybkie wywalczenie przewagi (panowania) w powietrzu, zwłaszcza jeśli druga strona konfliktu wykorzystuje w kampanii powietrznej sprzęt niezbyt nowoczesny.

Reasumując, główną powinnością sił powietrznych w konflikcie zbrojnym jest zwalczanie lotnictwa i obrony powietrznej strony przeciwnej oraz infrastruktury i zasobów wspomagających ich działania operacyjne. Inaczej ujmując podstawowym zadaniem sił powietrznych jest walka o przewagę w powietrzu. Zadanie to pochłania - jak wykazują analizy współczesnych konfliktów zbrojnych - **całość działań operacyjnych obrony powietrznej i do 60-80% wykorzystywanego w działaniach wojennych wysiłku lotnictwa uderzeniowego**. I chociaż siły powietrzne mają największe możliwości pokonania lotnictwa i obrony powietrznej strony przeciwnej, to jednak ich działania związane z opanowaniem przestrzeni powietrznej muszą być wspierane przez wojska lądowe i marynarkę wojenną. Tylko bowiem wspólnym wysiłkiem rodzajów sił zbrojnych, odpowiednio skoordynowanym na szczeblu centralnym, można odnieść sukces w walce o przewagę w powietrzu, a w konsekwencji - prowadzenie w konflikcie zbrojnym.

Rozważmy więc w ostatniej części niniejszego skryptu w jaki sposób może być realizowana walka o zdominowanie przestrzeni powietrznej. Główną uwagę poświęcimy jednak działaniom sił powietrznych, jedynie sygmalnie wskazując użycie sił lądowych i marynarki wojennej w tej walce.

3. WŁAŚCIWOŚCI DZIAŁAŃ SIŁ POWIETRZNYCH W WALCE O PRZEWAGĘ W POWIETRZU

Wskazywano już wcześniej, że we współczesnej teorii i w praktycznych działaniach realizowanych w czasie konfliktów zbrojnych wyróżnia się dwie formy walki o przewagę w powietrzu: operacje powietrzne (zaczepne i obronne) oraz działania operacyjne (również ofensywne i defensywne) prowadzone poza operacjami powietrznymi (tj. w operacjach lądowych, morskich i innych). W takiej więc kolejności zostaną zaprezentowane właściwości prowadzenia działań w celu zdominowania przestrzeni powietrznej, szczególnie zaś użycia sił powietrznych w tej walce.

3.1. Właściwości działań sił powietrznych w walce o przewagę w powietrzu w operacjach powietrznych

Przeprowadzone analizy wskazują, że istota działań sił powietrznych i innych rodzajów sił zbrojnych w powietrznej operacji zaczepnej i w powietrznej operacji obronnej są różne. Wynika to z tego, że cele prowadzenia obu operacji powietrznych są odmienne. Wypada zatem przedstawić generalne właściwości użycia sił powietrznych (sygnalnie także innych wojsk) najpierw w odniesieniu do zaczepnej, a następnie obronnej operacji powietrznej. Takie ujęcie rozważanej problematyki będzie sprzyjało większej komunikatywności i lepszemu zrozumieniu prezentowanych wywodów. Nadmienić trzeba, że przedstawiane treści są syntezą poglądów lansowanych w siłach zbrojnych większości państw (armii).

Powietrzna operacja zaczepna prowadzona jest od chwili rozpoczęcia działań wojennych lub w toku ich prowadzenia w celu wywalczenia (utrzymania) panowania (przewagi) w powietrzu, a ponadto w celach obezwładnie-

nia systemu dowodzenia siłami zbrojnymi i kierowania państwem, zniszczenia wojsk raketowych i innych dalekonośnych broni precyzyjnych, zwalczania głównych zgrupowań sił lądowych i morskich przeciwnika oraz izolowania rejonu działań bojowych. Ponadto w operacji tej mogą być niszczone również wybrane zakłady przemysłu zbrojeniowego i inne obiekty o znaczeniu strategicznym, a także może być dezorganizowana logistyka i komunikacja.

Szeroki zakres możliwych celów i zadań bojowych realizowanych w powietrznej operacji zaczepnej powoduje, że niektórym z nich przypisuje się znaczenie priorytetowe.

Zasadniczym celem i treścią prowadzenia powietrznej operacji zaczepnej, zwłaszcza w początkowym okresie jej trwania, chociaż nie tylko w tej fazie konfliktu, jest **zdobycie panowania (przewagi) w powietrzu**. Oznacza to doprowadzenie do takiej sytuacji w przestrzeni powietrznej, w której osiągnięty jest nie tylko korzystny stosunek sił (przewaga ilościowa) w lotnictwie, ale również zostaje przejęta inicjatywa strategiczna (operacyjna) i są stworzone warunki do narzucania swojej woli siłom powietrznym przeciwnika. W rezultacie własne lotnictwo ma względną swobodę wykorzystania przestrzeni powietrznej, a wszystkie rodzaje sił zbrojnych (wojsk) mają możliwość pomyślnego wykonywania zadań bez zdecydowanego i bardzo skutecznego przeciwdziałania lotnictwa, obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika.

Panowanie (przewaga) w powietrzu w tej operacji ma być wywalczone w wyniku aktywnych i ofensywnych działań lotnictwa (strategicznego, operacyjnego, taktycznego, pokładowego itp.); środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej; wojsk raketowych, broni precyzyjnego rażenia i artylerii; specjalnych sił lądowych, morskich i kosmicznych; jednostek rozpoznawczych, walki radioelektronicznej i innych.

Siły niezbędne do działania w celu wywalczenia panowania (przewagi) w powietrzu, w zależności od potencjału militarnego strony prowadzącej operację zaczepną, składu sił powietrznych przeciwnika i przewidywanego zakresu zadań związanych z ich rozbiciem, mogą być różne. Zawsze jednak i wszędzie dąży się do tego, aby siły te (tj. powietrzne, lądowe i morskie) wzajemnie się uzupełniały w celu uzyskania maksymalnej skuteczności obrony powietrznej oraz uderzeń lotnictwa i innych środków ogniowych przy możliwie najmniejszych stratach własnych. Wynika stąd konieczność ścisłej koordynacji działań wszystkich wojsk, ich precyzyjnego współdziałania i jednolitego kierowania. Ma to zapewnić zsynchronizowane użycie różnych sił co do miejsca, czasu i skupienia wspólnych wysiłków na najistotniejszych zadaniach wynikających z istoty walki o zdobycie panowania (przewagi) w powietrzu.

Wywalczenie tego panowania (przewagi) jest przede wszystkim domeną sił powietrznych i należy do jednego z podstawowych zadań lotnictwa i obrony powietrznej. **Walka o panowanie (przewagę) w powietrzu w szczególności obejmuje:**

- zwalczanie lotnictwa na lotniskach i w powietrzu;
- obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk;
- niszczenie systemu dowodzenia lotnictwa, obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk;
- zwalczanie infrastruktury i zasobów wspomagających siły powietrzne.

Zwalczaniem lotnictwa przeciwnika w powietrzu zajmuje się obrona powietrzna i przeciwlotnicza wojsk (marynarki wojennej). Pozostałe zadania realizowane w ramach walki o panowanie (przewagę) w powietrzu wykonuje głównie lotnictwo uderzeniowe (bombowe, myśliwsko-bombowe, szturmowe).

Zwalczanie lotnictwa na lotniskach traktowane jest jako najbardziej skuteczny sposób uzyskania panowania (przewagi) w powietrzu. W związku z tym uderzenia na lotniska wykonywane są ze szczególną intensywnością w początkowym okresie powietrznej operacji zaczepnej. Do realizacji tego zadania przewiduje się wydzielanie większości sił lotnictwa uderzeniowego, uczestniczącego w zmasowanych nalotach na terytorium przeciwnika.

Zwalczanie lotnictwa na ziemi polega na niszczeniu samolotów, bazujących na lotniskach i infrastruktury lotniskowej.

Niszczenie samolotów na lotniskach jest z reguły utrudnione ze względu na ich rozśrodkowanie i ukrycie w żelbetonowych lub innych schronach. Wymaga to użycia oddzielnych sił do burzenia każdego schronu i niszczenia znajdującego się w nim samolotu. Ponieważ na każdym lotnisku może być kilkadziesiąt schronów, to siły lotnictwa niezbędne do wykonania tego zadania muszą być duże. Dążenie do zniszczenia wszystkich samolotów ukrytych w schronach przestaje zatem być uzasadnione z punktu widzenia celowości i ekonomii użycia lotnictwa. Tym bardziej, że w tym czasie musi ono zwalczać wiele innych obiektów o znaczeniu militarnym.

W związku z tym za najbardziej efektywny sposób zmniejszania aktywności działań lotnictwa przeciwnika uważa się niszczenie i minowanie lotniskowych dróg startowych i kołowania. Ich uszkodzenie na jednym lotnisku wymaga użycia zaledwie kilku samolotów uderzeniowych. Uniemożliwia natomiast starty i lądowania samolotów do czasu przywrócenia zdolności eksploatacyjnej lotnisk. Oznacza to zablokowanie lotnictwa na zaminowanych lotniskach do czasu odbudowy zniszczonych dróg startowych i kołowania. Blokowanie takie wymaga jednak okresowego powtarzania uderzeń w celu podtrzymywania niesprawności eksploatacyjnej pasów startowych.

Priorytetowe traktowanie niszczenia i minowania dróg lotniskowych nie wyklucza możliwości zwalczania innych urządzeń i sprzętu, który jest roz-

mieszczony na lotniskach (np. hangarów, magazynów z paliwem i amunicją, sprzętu radiolokacyjnego, łączności itp.). Podobnie jak nie oznacza to, że nie są niszczone samoloty ukryte w schronach, zwłaszcza poza nimi (np. w obwałowaniach). Zadania te są wykonywane w drugiej kolejności, już po zniszczeniu dróg startowych lub wykonywane w pierwszych uderzeniach (przede wszystkim w najważniejszych bazach lotniczych).

Zwalczanie lotnictwa przeciwnika w powietrzu ma na celu przede wszystkim pozbawienie go swobody działań ofensywnych. Jest ono zwalczane głównie nad terytorium własnym przez naziemne środki przeciwlotnicze systemu strefowej i obiektowej obrony powietrznej oraz przeciwlotniczej wojsk (floty), jak również przez lotnictwo myśliwskie. Samoloty myśliwskie niszczą lotnictwo przeciwnika również nad jego terytorium. Ma to miejsce zwłaszcza w czasie osłony w powietrzu lotnictwa własnego wykonującego uderzenia w głębi terytorium przeciwnika, a także podczas zwalczania samolotów głębokiej penetracji radiolokacyjnej i walki radioelektronicznej działających nad ugrupowaniem jego wojsk.

Do naprowadzania lotnictwa myśliwskiego na cele powietrzne, umożliwiającego ich przechwycenie i zwalczanie coraz częściej jest wykorzystywany, oprócz systemu naziemnych punktów naprowadzania - także powietrzny system dalekiego wykrywania i naprowadzania.

Jeżeli jednak nad terenem własnym dąży się przede wszystkim do zwalczania lotnictwa bombowego, myśliwsko-bombowego i szturmowego (w celu uniemożliwienia mu niszczenia wojsk i innych obiektów), to nad terytorium przeciwnika z reguły zwalczane są samoloty myśliwskie, które usiłują przeciwdziałać własnemu lotnictwu uderzeniowemu, a także samoloty WRE i dalekiej obserwacji radiolokacyjnej.

Obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk ma na celu zapewnienie własnemu lotnictwu dogodnych warunków do

wykonania zadania nad terytorium przeciwnika. Cel ten ma być osiągnięty w wyniku eliminowania z działań stacji radiolokacyjnych systemu rozpoznania (wykrywania), powiadamiania i naprowadzania oraz pododdziałów przeciwlotniczych zestawów raketowych i artylerii przeciwlotniczej. Dokonanie wyłomu (obezwładnienia) w systemie obrony powietrznej i przeciwlotniczej powinno umożliwić zasadniczym siłom lotnictwa niemal bezpieczne „wejście” w obszar przestrzeni powietrznej przeciwnika i wykonywanie zadań przy minimalnych stratach własnych.

Pokonywanie systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej realizowane jest w wyniku równoczesnego ich obezwładnienia ogniowego i radioelektronicznego na jednym lub kilku kierunkach operacyjno-powietrznych. Środki przeciwlotnicze są obezwładniane zarówno w korytarzach przelotu lotnictwa i w terenie przylegającym do tych korytarzy, jak i w rejonach obiektów działań (uderzeń).

Skuteczność obezwładniania wymienionych środków w znacznej mierze jest zdeterminowana ustaleniem miejsc rozmieszczenia i typów stacji radiolokacyjnych oraz rodzajów i częstotliwości ich pracy. Rozpoznanie to jest prowadzone już w okresie pokoju z satelitów, samolotów, okrętów i naziemnych systemów rozpoznawczych. W okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch wojny dane z rozpoznania są systematycznie uaktualniane i stanowią bazę do planowania pokonania systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Istotnym elementem obezwładnienia tych systemów jest zastosowanie sił i środków walki radioelektronicznej. Użycie tylko samolotów zakłócających przeznaczonych do obrony grupowej (zespołowej) najczęściej zmniejsza prawdopodobieństwo przechwycenia samolotów własnych przez myśliwce przeciwnika o około 60-70%, a skuteczność ognia przeciwlotniczych pocisków raketowych - o około 30-40%. Natomiast kompleksowe zastosowanie

środków walki radioelektronicznej przez siły powietrzne i wojska lądowe może zmniejszyć cztero-pięciokrotnie straty samolotów.

Obezwładnianie systemu dowodzenia lotnictwem oraz obroną powietrzną i przeciwlotniczą jest kolejnym, chociaż wcale nie mniej ważnym zadaniem niż inne, które są realizowane w ramach walki o panowanie (przewagę) w powietrzu. System różnych stanowisk i punktów dowodzenia jest obezwładniany w głębi terytorium przeciwnika w celu utrudnienia lub nawet uniemożliwienia (zerwania) kierowania obroną powietrzną i przeciwlotniczą oraz zdezorganizowania użycia jego lotnictwa. Zwalczanie ogniowe systemu dowodzenia jest domeną lotnictwa uderzeniowego. Część stanowisk dowodzenia, zwłaszcza systemu obrony przeciwlotniczej wojsk, może być niszczone również ogniem artylerii i śmigłowców, a niekiedy stacjonarne punkty dowodzenia obroną powietrzną i lotnictwem są obiektami uderzeń pocisków raketowych, zwłaszcza raket manewrujących.

Znaczącym czynnikiem kompleksowego obezwładnienia systemu dowodzenia jest zakłócanie łączności radiowej i radioliniowej. Zastosowanie do tego celu samolotów i śmigłowców walki radioelektronicznej może zmniejszyć przepustowość radiowego i radioliniowego systemu łączności sił powietrznych przeciwnika o około 40% i więcej. Zdezorganizuje to niewątpliwie dowodzenie, co przy równoczesnym zwalczaniu ogniowym systemu stanowisk i punktów dowodzenia może doprowadzić do znacznego zmniejszenia efektywności działań środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej oraz lotnictwa przeciwnika. Wspólnie zaś z innymi zadaniami realizowanymi w powietrznej operacji zaczepnej ma zapewnić wywalczenie panowania (przewagi) w powietrzu.

Niszczenie zasobów i infrastruktury wspomagającej działania sił powietrznych przeciwnika było już sygnalizowane wcześniej i nie ma potrzeby głębszego rozwijania tej problematyki.

Walka o zdobycie panowania (przewagi) w powietrzu ma być najbardziej intensywnie prowadzona w pierwszych dniach (2-3 dobach) działań wojennych lub w początkowych dniach kolejnych powietrznych operacji zaczepnych. W tym czasie do działań związanych z rozbięciem sił powietrznych i przeciwlotniczych przewiduje się wydzielać większość lotnictwa uczestniczącego w powietrznej operacji zaczepnej. Z ogólnej liczby planowanych w pierwszych dniach operacji wylotów lotnictwa do wywalczenia panowania (przewagi) w powietrzu można wyznaczać bowiem aż do 90% samolotów biorących udział w uderzeniach. W następnych dniach, gdy zaznaczy się panowanie (przewaga) w powietrzu, wysiłek ten ulega zmniejszeniu do około 50-70%, a zwiększają się siły przeznaczone do wykonywania innych zadań, jak np. zwalczania wojsk lądowych, niszczenia ważnych obiektów infrastruktury państwa itp.

Zasadniczymi sposobami użycia lotnictwa w powietrznej operacji zaczepnej są **zmasowane uderzenia (naloty)** dokonywane na terytorium przeciwnika. Zawsze przy tym dąży się, aby uzyskać pełne zaskoczenie operacyjne lub strategiczne co do miejsca, czasu i sposobu wykonania nalotów zmasowanych. Dotyczy to zwłaszcza nalotu pierwszego, realizowanego z chwilą rozpoczęcia działań wojennych. Zaskoczenie przeciwnika paraliżuje bowiem jego system obrony powietrznej i przeciwlotniczej, ułatwia blokowanie i zwalczanie lotnictwa na lotniskach oraz sprzyja szybkiemu przechwyceniu inicjatywy operacyjnej i przewagi w powietrzu.

Ugrupowanie operacyjne lotnictwa w czasie wykonywania nalotów (uderzeń) zmasowanych składa się z dwóch rzutów. Pierwszy z nich przeznaczony jest przede wszystkim do obezwładnienia systemu obrony powietrznej i przeciwlotniczej i ma zapewnić siłom następnego rzutu bezpieczne dotarcie do rejonu działań bojowych. Drugi rzut - uderzeniowy - wykorzystuje rezul-

taty działań rzutu poprzedniego i wykonuje zasadnicze zadania związane zniszczeniem wojsk i obiektów przeciwnika.

Zmasowane uderzenia (naloty), realizowane co 4-6 godzin i więcej, nie zapewniają jednak ciągłości lecz swego rodzaju cykliczność oddziaływania ogniowego lotnictwa. Stąd też między nalotami zmasowanymi lotnictwo prowadzi **działania ześrodkowane i urzutowane** mniejszymi siłami samolotów. W działaniach tych zwalczą najważniejsze cele, które nie zostały zniszczone w nalotach zmasowanych lub wznowiły swoją działalność bojową. W działaniach ześrodkowanych i urzutowanych wykorzystywane są rezultaty nalotów zmasowanych w zakresie obezwładnienia systemu obrony powietrznej, ale także stosowane jest wszechstronne zabezpieczenie grup uderzeniowych lotnictwa przez samoloty myśliwskie, rozpoznawcze i walki radioelektronicznej oraz działania wydzielonych sił z wojsk lądowych i marynarki wojennej.

Gdy w czasie prowadzenia operacji powietrznej zgrupowania lądowe i morskie przejdą do operacji zaczepnych, siły powietrzne zostaną zmuszone do szczególnego zaktywizowania swoich działań. Równocześnie bowiem z dalszym prowadzeniem walki o panowanie (przewagę) w powietrzu będą one częścią sił i wysiłku wykonywały zadania w interesie nacierających wojsk lądowych i sił floty (marynarki wojennej).

W wyniku intensywnych nalotów zmasowanych i ześrodkowanych oraz działań urzutowanych lotnictwa, a także działań innych wojsk ma być wywalczone panowanie (przewaga) w powietrzu. Po jego zdobyciu siły powietrzne wraz z innymi rodzajami sił zbrojnych i wojsk prowadzą działania operacyjne w celu utrzymania wywalczonego panowania (przewagi) w powietrzu. Walka ta prowadzona jest nie tylko do końca powietrznej operacji zaczepnej, ale aż do zakończenia działań wojennych, ponieważ strona przeciwna zawsze będzie dążyła do odzyskania (wywalczenia) przewagi (panowania) w powietrzu.

Utracenie tej przewagi mogłoby zaś uniemożliwić osiągnięcie decydującego powodzenia w operacjach lądowych i morskich.

Powietrzna operacja obronna jest pierwszą operacją o charakterze obronnym, w której wezmą udział siły powietrzne i inne rodzaje sił zbrojnych państwa, które jest obiektem uderzenia (agresji) przeciwnika. Operacja ta może być prowadzona samodzielnie lub też równocześnie z operacją obronną sił floty i wojsk lądowych. Te ostatnie operacje będą prowadzone wówczas, gdy przeciwnik rozpocznie działania wojenne powietrzną operacją zaczepną z jednoczesnym przejściem do działań zaczepnych na lądzie i morzu. Kolejne powietrzne operacje obronne, które mogą być prowadzone w toku kampanii strategicznej będą realizowane już wspólnie z operacjami innymi (lądową, morską itd.).

Wspomniano już wcześniej, że głównym celem prowadzenia powietrznej operacji obronnej jest niedopuszczenie (utrudnienie) do zdominowania przestrzeni powietrznej przez przeciwnika. Aby zrealizować takie założenia, niezbędne jest m.in. zaskakujące przeciwnika użycie własnych sił, łagodzenie i szybka likwidacja skutków uderzeń z powietrza oraz skuteczne niszczenie przeciwnika powietrznego w powietrzu i na ziemi (morzu).

Podstawowymi zadaniami bojowymi realizowanymi w powietrznej operacji obronnej jest zatem najczęściej:

- **po pierwsze**, odpieranie zmasowanych (ześrodkowanych) i urzutowanych nalołów lotnictwa przeciwnika, tj. zwalczanie środków napadu powietrznego nad terytorium własnym, wykonywane w ramach osłony przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza; przegrupowujących się wojsk, zgrupowań obronnych wojsk lądowych i marynarki wojennej, a także stanowisk dowodzenia, baz i portów morskich, ważnych węzłów komunikacyjnych i przepraw wodnych oraz baz lotniczych i największych ośrodków administracyjnych i obiektów gospodarczych;

- **po drugie**, zwalczanie: lotnictwa na lotniskach, wojsk raketowych, systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej oraz dowodzenia wojskami, systemów broni precyzyjnego rażenia i innych najistotniejszych obiektów przeciwnika, stanowiących głównie o potencjale operacyjnym jego sił powietrznych.

Z istoty wymienionych zadań wyraźnie wynika, że powietrzna operacja obronna składać się będzie z dwóch równocześnie realizowanych rodzajów działań:

- **defensywnych (obronnych)**, zasadniczych w tej operacji, polegających na niszczeniu środków napadu powietrznego siłami obrony powietrznej oraz obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych i marynarki wojennej (floty);

- **ofensywnych (zaczepnych)**, w których będą niszczone wybrane (najistotniejsze) obiekty przeciwnika (zwłaszcza siły powietrzne) rozmieszczone w głębi jego terytorium (ugrupowania).

Na podkreślenie zasługuje, że w powietrznej operacji obronnej nie tylko „przyjmuje się” uderzenia lotniczo-raketowe, niszcząc nad własnym terytorium cele powietrzne, ale równocześnie realizowana jest obrona aktywna, swoista kontrofensywa powietrzna, wyrażająca się wykonywaniem uderzeń, już od początku działań wojennych, na obiekty determinujące potencjał militarny przeciwnika dyslokowane na jego obszarze.

W ramach walki o panowanie (przewagę) w powietrzu zadania główne sił powietrznych są takie same jak prezentowane już w powietrznej operacji zaczepnej i **obejmują** zwalczanie lotnictwa na lotniskach i w powietrzu; obezwładnianie systemu dowodzenia lotnictwa, obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk; niszczenie naziemnych środków przeciwlotniczych systemu obrony powietrznej, wojsk lądowych i floty; zwalczanie zasobów i infrastruktury wspomagającej działania sił powietrznych.

Przy tym zadania związane z niszczeniem środków przeciwlotniczych lotnictwo realizuje przede wszystkim w ramach **zabezpieczenia działań własnych**. Oznacza to, że środki przeciwlotnicze nie będą niszczone na całym terytorium przeciwnika, lecz zwalczaniu powinny podlegać tylko te, które są rozmieszczone w korytarzu przelotów lotnictwa i w rejonach obiektów działań. A zatem te, które mogą przeciwdziałać lotnictwu w czasie wykonywania zadań bojowych.

W działaniach ofensywnych pierwszej powietrznej operacji obronnej, dążąc do obniżenia potencjału bojowego przeciwnika, zakłada się, że lotnictwo będzie niszczyło również system dowodzenia siłami zbrojnymi i kierowania państwem przeciwnika, zwalczalo powietrzne systemy dalekiego wykrywania i naprowadzania, niszczyło systemy rozpoznawczo-uderzeniowe i inne dalekonośne systemy precyzyjnego rażenia, obezwładniało pododdziały wojsk raketowych i walki radioelektronicznej, wykonywało uderzenia na lądowe i morskie zgrupowania uderzeniowe, a także na telewizyjne i radiowe stacje nadawcze oraz inne obiekty o znaczeniu strategiczno-operacyjnym i administracyjno-gospodarczym. W kolejnych powietrznych operacjach obronnych takie działania raczej nie będą miały miejsca, gdyż będą one realizowane w ramach innych operacji, szczególnie zaś w czasie trwania operacji lądowej.

Zadania sił powietrznych w powietrznej operacji obronnej są więc podobne do wykonywanych w powietrznej operacji zaczepnej. **Zasadnicza różnica polega natomiast na istocie realizacji tych zadań**. W powietrznej operacji obronnej zdecydowana większość lotnictwa myśliwskiego, a niekiedy i innych rodzajów lotnictwa mających możliwość prowadzenia walki i bitew powietrznych, odpiera zmasowane i urzutowane naloty lotnictwa przeciwnika nad własnym terytorium (ugrupowaniem). Natomiast zwalczanie obiektów

naziemnych w działaniach ofensywnych będzie realizowane niekiedy tylko przez ocalałe siły lotnictwa uderzeniowego.

Przy tym można zaobserwować **wyraźną tendencję do stosowania zasady stopniowej zmiany rodzajów zadań lotnictwa uderzeniowego** w powietrznej operacji obronnej. W początkowym okresie (w pierwszym etapie) operacji przewiduje się najczęściej, że uderzenia lotnictwa będą przede wszystkim polegały na minowaniu lotnisk oraz zwalczaniu lotnictwa na lotniskach i pododdziałów dalekonośnych środków ogniowych przeciwnika. A zatem na tych obiektach przeciwnika, które mogą wykonywać uderzenia na terytorium kraju prowadzącego powietrzną operację obronną. W drugim etapie operacji lotnictwo ma nadal zwalczać wskazane obiekty, ale dodatkowo może niszczyć również system dowodzenia wojskami i kierowania państwem, pododdziały WRE, elementy naziemne broni precyzyjnego rażenia czy też telewizyjne i radiowe stacje nadawcze. W trzecim zaś etapie, realizując zadania właściwe dla dwóch poprzednich etapów, lotnictwo może wykonywać uderzenia na zgrupowania wojsk i floty, wybrane zakłady przemysłu zbrojeniowego i inne ważne obiekty o znaczeniu strategiczno-operacyjnym. Natomiast w powietrznych operacjach obronnych prowadzonych w toku kampanii strategicznej we wszystkich etapach zwalcza się głównie siły powietrzne przeciwnika.

Trzeba jednak zaznaczyć, że w działaniach ofensywnych lotnictwa nie może być szablonu i w każdej sytuacji strategicznej (operacyjnej) jego działania (zadania) w poszczególnych etapach powietrznej operacji obronnej mogą być nieco inne niż wskazane. Szczególnie istotny w tej operacji jest precyzyjny wybór obiektów uderzeń lotnictwa, wynikający z hierarchii ich ważności i zagrożeń, jakie stanowią dla strony broniącej się.

Jeszcze raz należy podkreślić, że najistotniejszym celem tej operacji jest uniemożliwienie (utrudnienie) przeciwnikowi wywalczenia panowania (prze-

wagi) w powietrzu co sprawia, że jego **lotnictwo na lotniskach powinno być obiektem pierwszych uderzeń lotnictwa w każdym etapie powietrznej operacji obronnej**. Pozostałe zaś zadania lotnictwo uderzeniowe wykonuje stosownie do możliwości bojowych i potrzeb sił zbrojnych prowadzących powietrzną operację obronną.

Działania ofensywne lotnictwa w powietrznej operacji obronnej są realizowane w formie **uderzeń odwetowych**. Działania te najczęściej wykonywane są jednoczesnymi wylotami lotnictwa bombowego, myśliwsko-bombowego, szturmowego i rozpoznawczego (osłanianego w powietrzu przez lotnictwo myśliwskie i WRE), które rozpoznaje i zwalcza obiekty pierwszej kolejności rażenia sposobem zmasowanego (ześrodkowanego) uderzenia lotnictwa. Dąży się przy tym, aby **uderzenia odwetowe lotnictwa były elementami zmasowanych uderzeń ogniowych**, realizowanych wspólnie z uderzeniami rakiet i dalekonośnych środków precyzyjnego rażenia, ogniem artylerii i śmigłowców oraz działalnością zakłócającą prowadzoną przez lądowe i morskie środki walki radioelektronicznej. Można wówczas oczekiwać najlepszych rezultatów użycia lotnictwa, gdyż działalność innych wykonawców będzie ułatwiała lotnictwu pokonanie systemu obrony powietrznej przeciwnika.

Uderzenia odwetowe lotnictwa wykonuje się jako wymuszone (w czasie uchylania się spod uderzeń lotniczo-rakietowych przeciwnika) lub zgodnie z ustalonym czasem, na obiekty zawczasu planowane do rozpoznania i zwalczania z uwzględnieniem pełnego zabezpieczenia (rozpoznanie bezpośrednie, osłona przed myśliwcami przeciwnika, obezwładnianie radioelektroniczne, działania demonstracyjne, zwalczanie przez środki ogniowe wojsk lądowych obiektów systemu obrony powietrznej itp.).

Przy czym **wymuszone uderzenia odwetowe** wykonywane są z reguły w razie uzyskania zaskoczenia przez przeciwnika na początku lub w toku pro-

wadzenia powietrznej operacji obronnej. W sytuacji takiej lotnictwo będzie wykonywało zadania w dwóch uderzeniach zmasowanych (ześrodkowanych) i w dwóch oddzielnych ugrupowaniach operacyjnych: pierwszym, obejmującym siły będące w najwyższych stopniach gotowości bojowej, które wyszły w powietrze spod uderzeń przeciwnika i niezwłocznie przystąpiły do rozpoznania i zwalczania obiektów, oraz drugim, zawierającym ocalałe siły lotnictwa, które osiągnęły gotowość do uderzenia (działań).

Natomiast **uderzenia odwetowe zgodnie z ustalonym czasem** będą się cechowały znacznie krótszym czasem ich wykonania, gdyż lotnictwo wykonuje wówczas uderzenie zmasowane w jednym ugrupowaniu operacyjnym.

W toku prowadzenia powietrznej operacji obronnej dąży się, by uderzenia odwetowe lotnictwa miały **charakter uprzedzający** uderzenia lotnictwa i rakiet przeciwnika. Pożądane jest bowiem, jak już wspomniano, zwalczanie lotnictwa przeciwnika przede wszystkim na lotniskach, czyli w sytuacji, w której nie zdąży ono odtworzyć gotowości bojowej do kolejnych wylotów. Osiąga się wówczas najlepsze rezultaty w zakresie okresowego eliminowania z działań lotnictwa przeciwnika, co najpełniej sprzyja realizacji celów powietrznej operacji obronnej. To samo dotyczy uderzeń na wyrzutnie rakiet i inne środki ogniowe dalekiego oddziaływania przeciwnika.

Takie działania lotnictwa nie będą należały jednak do łatwych, gdyż może ono często doraźnie wykorzystywać bazy lotnicze i inne lotniska manewru, nie zawsze w pełni przygotowane do bardzo szybkiego odtwarzania gotowości bojowej samolotów do kolejnych wylotów. Trzeba jednak zaznaczyć, że w tym etapie konfliktu zbrojnego odbywał się będzie swoisty wyścig z czasem między lotnictwem strony broniącej się a przeciwnikiem powietrznym dotyczący szybkiego odtwarzania gotowości bojowej lotnictwa. Strona konfliktu, która będzie w krótszym czasie przygotowywała swoje lotnictwo do kolejnych działań i wykonywała uderzenia uprzedzające, ma większe szanse na

końcowy sukces w operacji niż ta strona, która nie zapewni takich warunków użycia własnego lotnictwa. Z tych właśnie powodów sprawność odtwarzania gotowości bojowej lotnictwa do kolejnych wylotów jest z reguły przedmiotem szczególnej troski dowództw lotniczych wszystkich szczebli dowodzenia.

Ze względu na to, że w działaniach ofensywnych powietrznej operacji obronnej lotnictwo z zasady będzie wykonywało uderzenia zmasowane ich ugrupowanie w powietrzu składało się będzie najczęściej z dwóch, a niekiedy - z trzech rzutów.

Do pierwszego rzutu - rzutu zabezpieczenia - przewiduje się wydzielać grupy lotnictwa myśliwsko-bombowego przeznaczone do zwalczania obiektów naziemnych systemu obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk oraz minowania lotnisk lotnictwa myśliwskiego przeciwnika; lotnictwa myśliwskiego wyznaczone do osłony tego i kolejnego rzutu oraz wymiatania ze stref dyżurowania samolotu powietrznego systemu dalekiego wykrywania i naprowadzania lotnictwa przeciwnika; lotnictwa rozpoznawczego przewidziane do rozpoznania bezpośredniego obiektów uderzeń, rozpoznania kontrolnego rezultatów uderzeń wojsk raketowych (pierwszego startu raket) i rozpoznania na korzyść kolejnego uderzenia raket; demonstracyjne; samolotów WRE do obezwładniania systemu wykrywania i dowodzenia.

Rzut drugi - wykonuje lot w tym samym korytarzu z reguły kilka - kilkanaście minut za rzutem pierwszym i obejmuje zasadnicze siły lotnictwa uczestniczącego w uderzeniu zmasowanym. Wykorzystuje ono rezultaty działań rzutu zabezpieczenia i siłami lotnictwa bombowego i myśliwsko-bombowego minuje lotniska i niszczy lotnictwo na lotniskach oraz inne obiekty pierwszej kolejności rażenia. W skład tego rzutu włączane są również grupy lotnictwa rozpoznawczego (do prowadzenia kontroli uderzeń raket i lotnictwa oraz rozpoznania na rzecz kolejnego uderzenia i operacji lądowej (morskiej), a także dodatkowe siły lotnictwa myśliwskiego, które mają zwi-

zać w walkach i zwalczać w powietrzu lotnictwo przeciwnika w rzucie tym powinno być ponadto lotnictwo WRE. Ugrupowanie rzutu składa się najczęściej z wielu zgrupowań (fal) samolotów różnego rodzaju lotnictwa.

Rzutem trzecim może być odwód przeznaczony do wykonywania zadań nie do końca zrealizowanych przez rzut uderzeniowy. W jego skład mogą wchodzić odpowiednie siły lotnictwa uderzeniowego, rozpoznawczego, myśliwskiego i WRE.

Podział sił lotniczych (uczestniczących w uderzeniach zmasowanych) na rzuty ugrupowania operacyjnego w powietrzu nie może być stały. W każdym wypadku będzie on zależał od rejonu i rodzaju wykonywanych zadań, ilości wydzielonych sił, systemu obrony powietrznej przeciwnika i konkretnej sytuacji bojowej.

Równocześnie z działaniami ofensywnymi siły powietrzne, jako główny wykonawca, uczestniczą **w odpieraniu zmasowanych i urzutowanych nalo-
tów lotnictwa przeciwnika**. Z uwagi na szczególne zagrożenie uderzeniami z powietrza naziemne środki obrony powietrznej dokonują ciągłych manewrów, koncentrując swoje ugrupowanie przede wszystkim na głównych kierunkach nalo-
tów lotnictwa przeciwnika. Natomiast lotnictwo myśliwskie, jako najbardziej manewrowy środek defensywny, ześrodkowuje swoje wysiłki na najważniejszych kierunkach operacyjno-powietrznych i najistotniejszych zgrupowaniach lotnictwa przeciwnika. Dąży przy tym do rozbijania w powietrzu szczególnie zgrupowań lotnictwa uderzeniowego i samolotów WRE, które zakłócają sprawne i skuteczne funkcjonowanie systemu obrony powietrznej. Jednocześnie lotnictwo myśliwskie wykorzystywane jest do blokowania kierunków powietrznych, na których zostały zniszczone naziemne środki obrony powietrznej. Do naprowadzania lotnictwa myśliwskiego na cele powietrzne zarówno nad terenem własnym, jak i przeciwnika jest wyko-

rzystywany coraz powszechniej powietrzny system wykrywania i naprowadzania.

W czasie prowadzenia powietrznej operacji obronnej siły powietrzne będą systematycznie narażone na uderzenia przeciwnika. W związku z tym niezwykle istotne znaczenie dla zachowania ich żywotności ma maskowanie, rozśrodkowanie, skryte manewry, szczególna troska o skuteczne pokonywanie systemu obrony powietrznej przeciwnika i inne przedsięwzięcia z zakresu zabezpieczenia operacyjnego. Do rangi priorytetowych urasta również szybkie likwidowanie skutków uderzeń przeciwnika powietrznego, w tym przywracanie zdolności eksploatacyjnej lotnisk.

Na ogół zakłada się, że siły powietrzne w powietrznej operacji obronnej poniosą poważne straty. Jednocześnie zniszczą one wiele samolotów na lotniskach i w powietrzu oraz innych obiektów przeciwnika, obniżając tym samym jego zdolność do prowadzenia operacji zaczepnych na lądzie i morzu. W tym sensie działania sił powietrznych w powietrznej operacji obronnej można pośrednio zaliczyć do działań realizowanych również w interesie następnych operacji.

3.2. Właściwości użycia sił powietrznych w walce o przewagę w powietrzu w działaniach operacyjnych

Działania operacyjne dotyczące walki o przewagę w powietrzu prowadzone będą przez obie strony konfliktu zbrojnego we wszystkich innych operacjach (poza operacjami powietrznymi), jakie będą toczone w ramach kampanii militarnej. Przy czym strona, która wywalczyła przewagę w powietrzu będzie realizowała te działania w celu podtrzymania lub pogłębienia dominacji w trzecim wymiarze, zaś strona przeciwna będzie je prowadziła w celu osłabienia (zmniejszenia stopnia) górowania przeciwnika, przechwytywania przewagi lokalnej (miejscowej) lub nawet ogólnej.

Specyfiką działań operacyjnych o przewagę w powietrzu będzie ich prowadzenie w operacjach lądowych, morskich i innych. A zatem wydzielone do ich realizacji siły powietrzne, lądowe i morskie **nie będą na stałe angażowane do walki o przewagę w powietrzu**, lecz najczęściej będą one przenosiły działania ze zwalczania sił powietrznych na niszczenie obiektów sił lądowych (marynarki wojennej) i odwrotnie. Nie dotyczy to oczywiście sił prowadzących działania defensywne, tj. obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk (floty), gdyż **cała ich działalność ogniowa związana jest z walką o przewagę w powietrzu**. Przenoszenie operacyjnych działań ofensywnych, a także okresowe wydzielanie sił do walki o przewagę w powietrzu wskazują na trudności w ich organizacji i realizacji zarówno na szczeblach strategicznych, jak i operacyjnych oraz problemy dotyczące samych wykonawców. Tych ostatnich dotyczy przede wszystkim konieczność zmian wariantów uzbrojenia, doraźnego uzgadniania współdziałania, czy też bieżącego korygowania dowodzenia, sposobów wykonywania zadań itp.

Działania operacyjne o przewagę w powietrzu będą obejmowały całościowo użycia środków przeciwlotniczych, uderzeń ogniowych, walki i bitew powietrznych oraz przedsięwzięć zabezpieczających (np. rozpoznanie, obezwładnianie radiotechniczne itd.) prowadzonych według planów i zamiarów szczebli strategicznych i operacyjnych, doprowadzających do podtrzymania lub przechwycenia dominacji w trzecim wymiarze. Działania te będą realizowane jako defensywne (obronne) i ofensywne (zaczepne).

Dokonane analizy wskazują, że działania ofensywne i defensywne prowadzone są przez obie strony konfliktu zbrojnego, bez względu na to czy strona dąży do pogłębienia przewagi w powietrzu, czy też do przejścia inicjatywy i zdobycia górowania w skali taktycznej lub ogólnej. Co najwyżej działania te mogą różnić się rozmachem i ilością zaangażowanych sił. Jednak prezentacja działań ofensywnych oddzielnie dla każdej strony doprowadziłaby do nie-

uniknionych powtórzeń. To samo dotyczy działań defensywnych. Stąd też, dokonując pewnych uogólnień (uproszczeń), działania te będą ujęte w sposób zblokowany, czyli nie uwzględniający tego która ze stron je prowadzi. Ich istota zostanie przedstawiona najpierw w odniesieniu do niszczenia celów w powietrzu (tj. działań defensywnych), a następnie będą zarysowane działania ofensywne.

Operacyjne działania defensywne, realizowane w ramach walki o przewagę w powietrzu w operacji lądowej, morskiej i innej, mają na celu niedopuszczenie środków napadu powietrznego do osiągania stawianych przed nimi celów (zwłaszcza rozpoznawczych i ogniowych), tym samym tworząc dogodne warunki stronie własnej do skutecznego prowadzenia szeroko rozumianej walki zbrojnej (na lądzie, morzu itp.) i to w warunkach zagrożenia powietrznego. A zatem celem działań obrony powietrznej i obrony przeciwlotniczej wojsk (marynarki wojennej) jest takie oddziaływanie na środki napadu powietrznego, aby zmniejszyć ich potencjał bojowy do poziomu, przy którym możliwości ogniowe (skuteczności bojowej) celów powietrznych będą mniejsze od potencjału krytycznego osłanianych wojsk (obiektów), zapewniając tym samym wykonanie przez te wojska (obiekty) zadań bojowych. Konkretyzując - celem operacyjnych działań defensywnych jest powodowanie wykonania zadań przez bronione obiekty (siły lądowe, flotę, aglomeracje itd.), mimo istnienia zagrożenia powietrznego.

Zadania realizowane w działaniach defensywnych są niemal klasyczne. Obejmują one przede wszystkim osłonę baz lotniczych i morskich głównych zgrupowań wojsk (marynarki wojennej), strefy komunikacji, infrastruktury, głównych ośrodków administracyjno-gospodarczych.

Przeprowadzone analizy wskazują jednak na dość **istotne zmiany priorytetów osłony** w różnych operacjach i w różnych ich etapach (fazach). Dla przykładu w operacjach lądowych (zaczepnych, obronnych) szczególnym

obiektem osłony będą drugie rzuty strategiczne, zwłaszcza w czasie przegrupowania i wprowadzania do bitwy. W operacjach morskich największy wysiłek osłony koncentrowany jest na głównych zgrupowaniach okrętów bojowych (uderzeniowych), natomiast w operacjach desantowych na wojskach desantu w czasie załadowania, przelotu (przejścia morzem) i w rejonie desantowania. Przy tym manewrowanie siłami obrony powietrznej i masowanie jej działań determinują działania przeciwnika powietrznego i wojsk własnych (w zakresie realizacji i przebiegu poszczególnych operacji).

Skuteczne i efektywne działania defensywne prowadzone w ramach walki o przewagę w powietrzu przez środki obrony powietrznej i przeciwlotniczej wymagają, aby niszczyć cele powietrzne na całej trasie ich lotu bojowego nad ugrupowaniem wojsk własnych (nad własnym terytorium). Zawsze dąży się przy tym, aby zwalczanie środków napadu powietrznego rozpoczynało się na podejściach do własnego ugrupowania (terytorium), a ogień przeciwlotniczy narastał (był potęgowany) wraz z coraz głębszym przenikaniem celów powietrznych nad wojskami własnymi.

Takie założenia sprawiają, że obronę powietrzną ugrupowuje się w rzuty. **W pierwszym rzucie obrony powietrznej z reguły rozmieszcza się rakiety przeciwlotnicze średniego zasięgu.** Na kierunku nadmorskim przed strefą ognia wojsk raketowych, czyli w pierwszym rzucie obrony powietrznej, wyznaczane są rubieże niszczenia celów powietrznych przez lotnictwo myśliwskie. Lotnictwo to może również blokować inne kierunki operacyjno-powietrzne w pierwszym rzucie obrony powietrznej, jeśli rozmieszczone tam rakiety przeciwlotnicze zostały zniszczone przez przeciwnika.

Cele powietrzne, które przeniknęły (pokonały) pierwszy rzut obrony powietrznej są zwalczane siłami i środkami tworzącymi **drugi rzut przeciwlotniczy.** Znajdują się tu również rakiety przeciwlotnicze średniego zasięgu. Jednak szczególna rola w tym rzucie przypada lotnictwu myśliwskiemu, które

wykorzystując swoje możliwości przestrzenne, manewrowe i kierowane pociski raketowe „powietrze - powietrze” niszczy środki napadu powietrznego w całym przedziale wysokości (od bardzo małych do dużych). Działania te są potęgowane przez kolejne siły lotnictwa myśliwskiego, bazującego na większych głębokościach w ugrupowaniu wojsk własnych.

Na najważniejszych kierunkach operacyjno-powietrznych mogą być zorganizowane **kolejne rzuty obrony powietrznej** (na bazie wojsk raketowych i lotnictwa myśliwskiego).

Ponadto środki napadu powietrznego są niszczone przez środki obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk (marynarki wojennej), tworzące obronę obiektową i występujące w powszechnej obronie przeciwlotniczej. Obrona ta z zasady znajduje się w każdym rzucie obrony powietrznej, z tym że jej środki zwalczają tylko te cele powietrzne, które bezpośrednio zagrażają osłanianym obiektom.

W operacyjnych działaniach defensywnych zawsze dąży się do tego, by obrona powietrzna była wielowarstwowa i głęboko urzutowana oraz jak najmniej „przyjazna” dla wszystkich celów powietrznych, tzn. śmigłowców, samolotów pilotowanych i bezpilotowych oraz raket. Takie założenia są tym bardziej realne, jeśli w obronie powietrznej funkcjonuje powietrzny system dalekiego wykrywania i naprowadzania.

Ciągłe i potęgujące się zwalczanie środków napadu powietrznego sprzyja bowiem wywalczeniu przewagi w powietrzu, która w znacznym stopniu determinuje pomyślne osiągnięcie celów w walce zbrojnej.

Trzeba jeszcze dodać, że w operacjach na morzu oraz w operacjach powietrznodesantowych (powietrznoszurmowych) główną siłą defensywną, oprócz obiektowej obrony przeciwlotniczej (np. okrętów, desantu), jest lotnictwo myśliwskie. Jego skuteczne działania (osłona) mogą wręcz warunkować końcowy rezultat tych operacji. Tak duża rola lotnictwa myśliwskiego

wynika ze specyfiki (warunków) prowadzenia wymienionych operacji i właściwości bojowych (m.in. z dużej przestrzeni oddziaływania bojowego, manewrowości, możliwości osłony poprzez towarzyszenie) samolotów myśliwskich.

Operacyjne działania ofensywne związane z walką o przewagę w powietrzu będą realizowane z różną intensywnością w poszczególnych etapach lądowych, morskich i innych. Będzie ona zależała w głównej mierze od sytuacji powietrznej i przebiegu działań operacyjnych wojsk lądowych i marynarki wojennej. Lotnictwo uderzeniowe, które spełnia zasadniczą rolę w ofensywnym niszczeniu sił powietrznych na ziemi, będzie stosowało wszystkie sposoby działań operacyjnych i taktycznych.

W działaniach tych widzieć trzeba jednak specyfikę wynikającą z przesuwania się linii frontu (w operacjach lądowych), toczenia bitew morskich w różnych rejonach akwenu, czy też desantowania wojsk na dużych głębokościach. Tymczasem lotniska bazowania lotnictwa, w tym także uderzeniowego, będą odstawały od zasadniczych rejonów ugrupowania sił powietrznych strony przeciwnej. Jest to rezultatem systematycznego niszczenia lotnisk przez obie strony konfliktu i w efekcie - naturalnego zwiększania odległości między siłami powietrznymi przeciwstawnych stron. Te uwarunkowania powodują, że samoloty o mniejszych taktycznych promieniach działania (np. szturmowe, starsze generacje samolotów myśliwsko-bombowych) nie są w stanie zwalczać lotnictwa na lotniskach, czy tym bardziej infrastruktury i zasobów wspierających działania sił powietrznych. W efekcie są one wykorzystywane głównie do „torowania drogi” nowszym generacjom lotnictwa uderzeniowego poprzez niszczenie naziemnych środków obrony powietrznej. Ale jednocześnie zmniejsza się (niezależnie od strat bezpowrotnych) dysponowana liczba samolotów do wykonywania zadań zasadniczych, tj. niszczenia baz lotniczych i innych newralgicznych elementów ugrupowania sił powietrz-

nych strony przeciwnej. Wszystko to wskazuje na trudności w realizacji działań ofensywnych związanych z walką o przewagę w powietrzu w toku prowadzenia operacji na lądzie i morzu. Dotyczy to jednak państw (armii), które posiadają lotnictwo o niezbyt dużych możliwościach przestrzennych w zakresie głębokości oddziaływania bojowego. W takich sytuacjach dąży się z reguły do przygotowywania lotnisk manewru (wysuniętych), które wykorzystywane są do doraźnego bazowania w celu zwiększenia głębokości działań.

W działaniach ofensywnych strony konfliktu dążą do skracania czasu odtwarzania gotowości bojowej lotnictwa do kolejnych wylotów i wykrywania uderzeń uprzedzających na bazy lotnicze strony przeciwnej. Stąd też przyjmuje się, że okres odtwarzania gotowości lotnictwa uderzeniowego powinien być czasem **szczególnej aktywności lotnictwa myśliwskiego i wojsk raketowych obrony powietrznej** oraz ich gotowości do odpierania nalotów środków napadu powietrznego. Równocześnie odtwarzające gotowość siły lotnictwa uderzeniowego muszą być przygotowane do uchylania się przed atakami z powietrza poprzez tzw. alarmowe wyjście w powietrze (start na sygnał). Na lotniskach bowiem mogą one ponieść bardzo duże straty bezpowrotne.

Niszczenie lotnictwa na lotniskach, infrastruktury i innych obiektów sił powietrznych realizowane jest z równoczesnym działaniem lotnictwa w operacjach lądowych, morskich i innych. Stąd też niejednokrotnie w jednym (wspólnym) ugrupowaniu lotnictwa w działaniach ofensywnych trzeba widzieć lotnictwo prowadzące walkę o przewagę w powietrzu i wykonujące zadania w operacjach lądowych (morskich). Tworzenie wspólnych ugrupowań dla sił wykonujących różne zadania nie należy do łatwych, zwłaszcza jeśli mają one prowadzić działania w rejonach znacznie oddalonych od siebie. Wymaga to szczególnej operatywności pracy sztabów, bieżącego uzgadniania współdziałania z wojskami lądowymi (flotą) i podejmowania doraźnych de-

czyż o użyciu różnych związków i oddziałów lotnictwa. Obserwuje się więc coraz większą centralizację użycia lotnictwa na szczeblach operacyjnych (w sensie planistycznym i organizatorskim), a jednocześnie coraz częściej stosowaną decentralizacją wykonawstwa zadań. Pozostawia się bowiem pełne kompetencje wykonawcom zadań związanych z walką o przewagę w powietrzu w zakresie decydowania o sposobach realizacji lotów bojowych i atakowania sił powietrznych przeciwnika na ziemi oraz ich infrastruktury i zasobów. Dąży się przy tym, by każdy wylot bojowy lotnictwa uderzeniowego był wszechstronnie zabezpieczony, zarówno przez lotnictwo myśliwskie jak i odpowiednie działania sił lądowych i floty. I dotyczy to nie tylko wykonania nalotów (uderzeń) zmasowanych, ale również ześrodkowanych i urzutowanych. Doświadczenia z lokalnych konfliktów zbrojnych wykazują bowiem, że rosnące możliwości bojowe systemu obrony powietrznej wyposażonej zwłaszcza w samoloty wczesnego wykrywania i naprowadzania, mogą powodować duże straty bezpowrotne, jeśli naloty lotnictwa nie są odpowiednio zabezpieczone i nie stosuje się odpowiednich zabiegów (przedsięwzięć) taktycznych (operacyjnych), zmniejszających efektywność środków przeciwlotniczych.

Wnioski z analizy współczesnych działań wojennych pozwalają z dużym stopniem prawdopodobieństwa sformułować tezę, że przy obecnych składach bojowych sił powietrznych **zarówno operacyjne działania ofensywne, jak i defensywne nie zapewnią wywalczenia przewagi w powietrzu**. W ich wyniku można natomiast podtrzymywać lub zwiększać stopień dominacji w przestrzeni powietrznej, bądź też zmniejszać aktywność sił powietrznych strony przeciwnej i tworzyć warunki do przechwycenia inicjatywy w powietrzu możliwej do osiągnięcia w operacji powietrznej.

Skutecznie realizowane działania operacyjne sił powietrznych, zwłaszcza te o charakterze ofensywnym, mogą również doprowadzić **do zdobywania w**

określonym miejscu i czasie przewagi lokalnej, umożliwiającej pomyślną realizację okresowych (najistotniejszych) zadań operacyjno-taktycznych przez wojska lądowe lub siły marynarki wojennej. Uzyskanie tej przewagi będzie tym bardziej prawdopodobne, im szerzej w tę walkę zaangażują się siły lądowe i flota. Ich zespolony wysiłek stwarza bowiem większą szansę na wywalczenie lokalnej przewagi w powietrzu niż samodzielne działania sił powietrznych. Trzeba o tym pamiętać organizując działania mające na celu zdobycie przewagi w powietrzu.

ZAKOŃCZENIE

Każde starcie zbrojne, w którym toczono są regularne walki, bitwy i operacje rozgrywa się również w przestrzeni powietrznej. Opanowanie trzeciego wymiaru nie jest celem samym w sobie. lecz środkiem prowadzącym do osiągnięcia prowadzenia w operacjach lądowych, morskich i innych. Stąd też wywalczeniem przewagi w powietrzu zainteresowane są wszystkie rodzaje sił zbrojnych i wspólnie prowadzą działania w celu zdominowania przestrzeni powietrznej.

Oprócz najistotniejszej formy walki o przewagę, jaką jest operacja powietrzna, realizowane są również działania operacyjne w innych operacjach. Walka o przewagę toczy się bowiem przez cały konflikt zbrojny, z różną intensywnością, a zdominowanie przestrzeni powietrznej przez jedną stronę, wcale nie oznacza utraty szansy na wywalczenie przewagi, zwłaszcza lokalnej czy nawet ogólnej, przez stronę drugą.

Duży wpływ na rezultaty walki o przewagę mają składy bojowe sił powietrznych oraz relacje między tymi siłami. Wojska lotnicze i obrony powietrznej spełniają bowiem główną rolę w walce o opanowanie trzeciego wymiaru. Jednak bez wsparcia ich działań przez różne rodzaje wojsk lądowych i marynarkę wojenną przewaga w powietrzu nie może być wywalczona. Ta teza musi być szczególnie akcentowana w naszych siłach zbrojnych, gdyż świadomość o szerokim zaangażowaniu floty i wojsk lądowych w walkę o przechwycenie inicjatywy w powietrzu jest niezbyt powszechna i nie zawsze uwzględniana w ćwiczeniach.

Przedstawione w niniejszym skrypcie oceny, wnioski i propozycje wynikają przede wszystkim z analizy literatury i przebiegu współczesnych konfliktów zbrojnych. Wymaga jednak podkreślenia, że niektóre propozycje będą prawdopodobnie ewoluowały wraz z poglądami i rozwiązaniami obowiązującymi w NATO. Większość wniosków i ocen pozostanie zapewne niezmienna, gdyż stanowią je uniwersalne reguły walki o przewagę w powietrzu.

BIBLIOGRAFIA

1. Abzółtowski, *Operacyjne użycie lotnictwa*. Warszawa 1932.
2. *Air Power Doctrine*. AP 3000. 2 nd Edition. W.Brytania 1993.
3. Aleksiejew M., Bataszew M., Malinowski I., *Sprawocznymje swiedienija po wozdusznyim siłom*. Moskwa 1953.
4. Biuletyn Informacyjny nr 5/132. Szt. Gen. WP 1979.
5. Biuletyn Informacyjny nr 1/146. Szt. Gen. WP 1985.
6. Biuletyn Informacyjny nr 1/159 Szt. Gen. WP 1994.
7. *Borba za gospodstwo w wozduchie*. Moskwa 1985.
8. Czumur S., *Walka o panowanie w powietrzu*. Warszawa 1988.
9. Douhet G., *Panowanie w powietrzu*. Warszawa 1965.
10. *Encyklopedia wojskowa*. Warszawa 1937.
11. Grzęda Z., *Działania bojowe armii lotniczej w operacji powietrznej prowadzonej w celu zdobycia panowania w powietrzu na ZTDW*. ASG 1979.
12. Krzeński Cz., *Wojna powietrzna w Europie 1939-1945*. Warszawa 1963.
13. *Kurs operatiwnogo iskusstwa wojenno-wozdusznyh sił*. Monino 1974.
14. *Leksykon wiedzy wojskowej*. Warszawa 1979.
15. *Lotnictwo taktyczne państw NATO*. Szt. Gen. WP 1989.
16. Machura J., *Panowanie - przewaga w powietrzu w operacjach obronnych*. Przegląd WLOP nr 6/1993.
17. *Mała encyklopedia wojskowa*. Warszawa 1970.
18. Michalak W., *Użycie sił powietrznych w pierwszych operacjach powietrznych*. Zeszyty Naukowe AON nr 3/12 - dodatek 1993.
19. Michalak W., *Korpus Lotniczy. Podstawy użycia*. AON 1992.
20. Michalak W., *Współczesne aspekty walki o przewagę w powietrzu*. AON 1996.
21. *Militarisches Studienglossar*. Bonn 1993.
22. NATO Unclassified.

23. *Opieratiwne iskusstwo wojenno-wozdusznich sil*. Moskwa 1984.
24. *Reference Book.U.S.Air Force Basie Data*. Kansas 1972.
25. *Regulamin lotnictwa*. Warszawa 1931.
26. *Regulamin sil powietrznych ZD 65/351*. Bonn 1991.
27. *Sily powietrzne NATO*. Wyd. Szt. Gen. 1981.
28. Scheffel Ch., *Podstawowe zalozenia doktryny taktycznych sil powietrznych NATO*. AON 1996.
29. *Slowar osnownych wojennych tierminow*. Moskwa 1965.
30. *Sownik podstawowych terminow wojskowych*. Szt. Gen. WP 1977.
31. *Sztuka operacyjna wojsk lotniczych*. ASG WP 1988.
32. *The United States Air Force Dictionary*. Nowy Jork 1964.
33. Timochowicz I.W., *Opieratiwne iskusstwo Sowietkich WWS w Wielikoj Otiaczestwiennoj wojnie*. Moskwa 1976.
34. *Walka lotnictwa i wojsk ladowych o lokalne panowanie w powietrzu*. ASG WP 1979.
35. Warden J.A., *The Air Campaign*. Waszyngton 1988.
36. *Wiadomosci ogolne o lotnictwie*. Warszawa 1919.
37. *Wojennyj enciklopediczieskij slowar*. Moskwa 1984.
38. *Wojna powietrzna w obszarze Zatoki Perskiej*. AON 1991.
39. Zablocki E., *Sily powietrzne w systemie obronnym państwa*. AON 1966.
40. Żarski Z., *Problemy prowadzenia walki o lokalne panowanie w powietrzu w operacji zaczepnej wojsk frontu*. ASG WP 1979.
41. Żarski Z., Grzęda Z., *Użycie armii lotniczej w operacji powietrznej prowadzonej dla zdobycia panowania w powietrzu na zachodnim TDW*. ASG WP 1978.
42. Żarski Z., Uchański J., *Organizacja i prowadzenie operacji powietrznej na TDW*. ASG WP 1982.
43. Żarski Z., Uchański J., *Organizacja i prowadzenie operacji przeciwpowietrznej na TDW*. ASG WP 1982.

