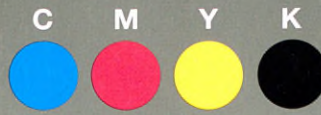




Grey Scale #13



Part Code ST1316
DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



* 16

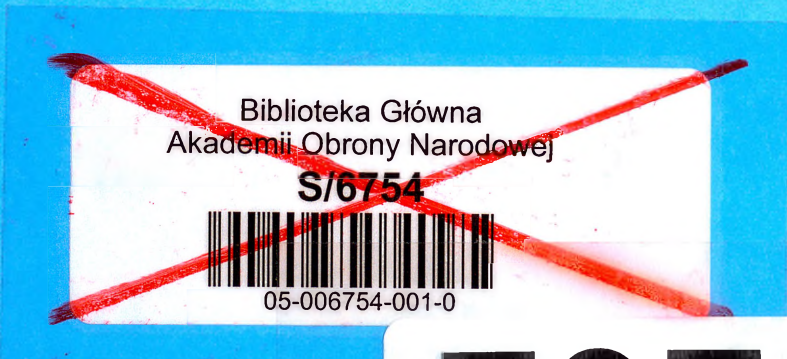
AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

Prof. dr hab. Romuald MAŃKOWSKI

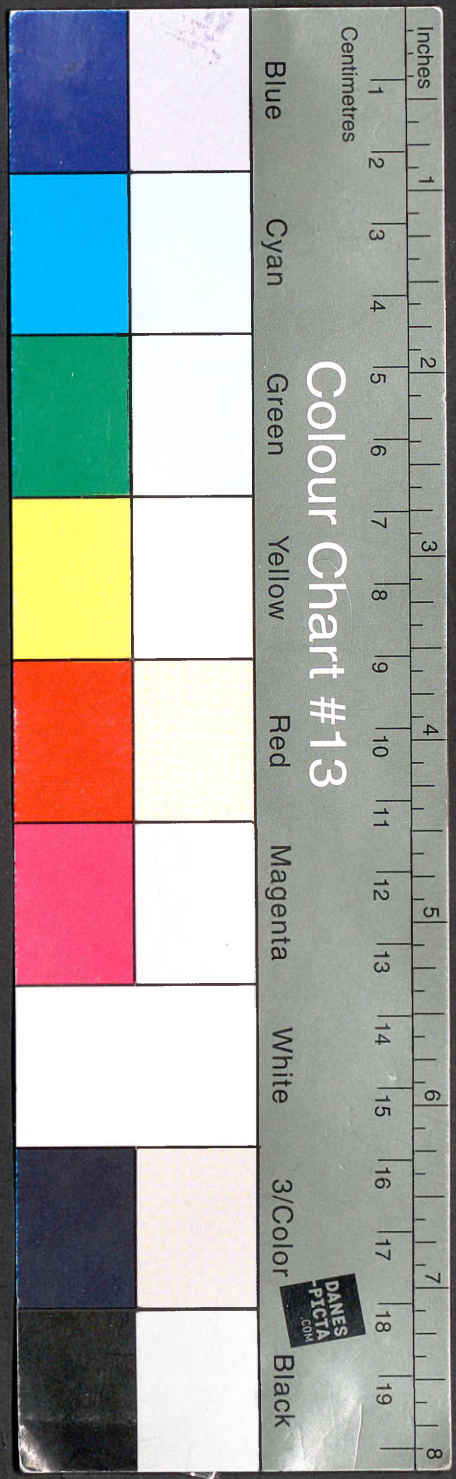
TRANSPORT POWIETRZNY W ZABEZPIECZENIU KONTYNGENTÓW SIŁ ZBROJNYCH RP W OPERACJACH

(II.3.8.1.0)



PNB
WARSZAWA

73728



1

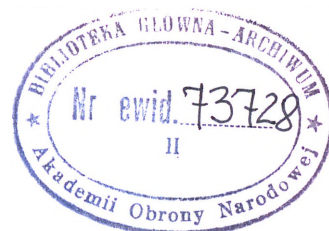
AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

Prof. dr hab. Romuald MAŃKOWSKI

TRANSPORT POWIETRZNY W ZABEZPIECZENIU KONTYNGENTÓW SIŁ ZBROJNYCH RP W OPERACJACH

(II.3.8.1.0)



Recenzent opracowania naukowego:
prof. dr hab. Stefan ANTCZAK



SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
1. LOTNICTWO TRANSPORTOWE W HISTORYCZNYCH OPERACJACH REAGOWANIA KRYZYSOWEGO	11
1.1. Lotnictwo transportowe w zabezpieczeniu działań bojowych wojsk w wojnach i konfliktach zbrojnych XX wieku	11
1.2. Lotnictwo transportowe w operacjach innych jak wojna XX wieku.	31
2. RODZAJE OPERACJI REAGOWANIA KRYZYSOWEGO	35
2.1. Zakres, klasyfikacje i charakterystyka operacji reagowania kryzysowego	37
3. CECHY OPERACJI REAGOWANIA KRYZYSOWEGO WPŁYWAJĄCE NA DZIAŁANIA LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO	43
4. ZADANIA LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO W OPERACJACH REAGOWANIA KRYZYSOWEGO	48
4.1. Zadania lotnictwa transportowego w operacjach przeciw agresji	53
4.2. Zadania lotnictwa transportowego w operacjach innych jak wojna sojusznicych (akceptowanych i realizowanych przez NATO) oraz narodowych, bilateralnych i koalicyjnych	56
4.3. Bazowanie lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego	60
4.4. Sposoby wykonania zadań przez lotnictwo transportowe w operacjach reagowania kryzysowego	62
5. TRANSPORT LOTNICZY PODSTAWĄ EUROPEJSKICH SIŁ INTERWENCYJNYCH	66
5.1. Transportowe statki powietrzne we wspólnocie europejskiej	67
6. UOGÓLNIENIA I WNIOSKI	72
ZAKOŃCZENIE	82
BIBLIOGRAFIA	86

WSTĘP

W ramach unowocześniania oraz wprowadzania nowych rozwiązań strukturalnych, ekonomiczno-technicznych i stosownie do wymagań operacyjnych wojsk, także innych uwarunkowań, tworzy się i doskonali wykorzystanie transportu lotniczego.

Członkostwo Polski w NATO niesie ze sobą zobowiązania wynikające z sojusznicznych postanowień odnoszących się do kolektywnej obrony i potrzeby udziału wydzielonych jednostek Sił Zbrojnych (SZ) RP w operacjach Paktu. Wymaga to posiadania sprawnego i skutecznego systemu wojskowego, w tym transportu lotniczego. Wymusza też to nowa koncepcja strategiczna NATO, w której duży nacisk kładzie się na podejmowanie m. in. działań wojskowych w celu utrzymania stabilności i bezpieczeństwa w obszarze euroatlantyckim, rozwiązywania kryzysów i zapobiegania zagrożeniom wojną i w czasie jej trwania. Wymaga to od SZ RP zdolności do podejmowania szybkich, skutecznych działań, także poza obszarem państw członkowskich.

SZ RP będą w takich operacjach brać udział wysyłając swoje komponenty do rejonu działań, a transport lotniczy, należy zakładać, będzie podstawowym rodzajem transportu, zwłaszcza w początkowych okresach operacji, a w niektórych okolicznościach jedynym.

Ograniczone możliwości przewozowe i przestrzenne transportu lotniczego (tl) SP, mimo wprowadzenia samolotów transportowych „CASA”, powodować będą stosowanie zróżnicowanych rozwiązań i określania priorytetów odnośnie do przewozów transportem lotniczym i potrzebę korzystania z lotnictwa transportowego państw członkowskich NATO, a w przyszłości z etatowego transportu lotniczego NATO, po realizowaniu programu jego tworzenia w ramach sojuszu, któremu przewodniczą Niemcy. To powoduje też konieczność przejęcia, przez lotnictwo transportowe Sił Powietrznych SP RP, standardów NATO w zakresie ustaleń normatywnych dotyczących wykorzystywania transportu lotniczego.

W takiej sytuacji pytanie – w jakim zakresie transport lotniczy jest w stanie zapewnić potrzebny przewóz osób i zaopatrzenia – jest pytaniem o jego możliwości, wydolność i miejsce tego lotnictwa w funkcjonującym układzie logistycznym SP RP.

Dotychczasowy dorobek teoretyczny i dokonania praktyczne lotnictwa transportowego w logistyce SZ RP, w tym SP, nie upoważniają do stwierdzenia, że ograni-

6

czone możliwości transportu lotniczego są właściwie „organizowane” i wykorzystywane do zadań przewozowych. Pragnę zaznaczyć, że formalne podstawy do rozpoczęcia intensywnej działalności dotyczącej praktycznych aspektów wykorzystywania lotnictwa transportowego w nowych uwarunkowaniach działania zostały stworzone, umownie można przyjąć, od chwili wstąpienia Polski do NATO. Teraz istnieje potrzeba ustalenia obowiązujących uwarunkowań założeń w których to lotnictwo może być użyte i na tej podstawie określenie priorytetów w wykonywaniu zadań logistycznych zgodnie z oczekiwaniami wojsk. Wynika z tego, że pytanie o potencjał i jakość, a także miejsce lotnictwa w logistyce, koncepcję jego użycia, jest zasadne, a odpowiedź może być udzielona na podstawie badań naukowych, w tym, na podstawie ocen ekspertów odnośnie do wdrażania i funkcjonowania lotnictwa transportowego w logistyce z określonymi „priorytetami” działania. Dążenie więc do optymalnego wykorzystania ograniczonych możliwości i chęć osiągania wymiernych wyników w tej dziedzinie, spowodowało, że podjąłem się opracowania materiału choć w części rozwiązującego problem. Realizacja zamiaru rozwiązania choć w części, zarysowanego problemu wymaga badań i pracy koncepcyjno-organizacyjnej. Problem bowiem dotyczy nie tylko ustalenia uwarunkowań, założeń użycia transportu powietrznego w operacjach wojsk, ale wykorzystania tego lotnictwa do zabezpieczenia, w tym logistycznego, działań wojsk w operacjach.

Wynika z tego, że problemem może być tylko to i tylko to, co zawarte wcześniej zostało w pytaniu – jakie, przy określonych ustalonych uwarunkowaniach i założeniach operacyjnego wykorzystania transportu lotniczego, są koncepcje i priorytety użycia tego transportu w operacjach, uwzględniając jego aktualne stan i możliwości. Dlatego uznaję, że zasadnym jest podjęcie badań i opracowanie materiału studyjnego, którego wyniki mogą być wskazówką do tworzenia, budowania układów zadaniowych dla transportu lotniczego przy istniejących warunkach funkcjonowania lotnictwa transportowego¹.

¹ Lotnictwo transportowe to rodzaj lotnictwa zorganizowanego w określonych strukturach organizacyjno-funkcjonalnych, dysponujący powietrznymi środkami transportowymi o określonych możliwościach czasowo-przestrzennych i przewozowych, przeznaczony do transportu wojsk, sprzętu, zaopatrzenia, ewakuacji rannych i chorych, zrzutu i wysadzenia desantów. Może być wyposażone w samoloty, śmigłowce, szybowce, aerostaty (balony).

Podjęcie takich badań uzasadniało docenianie znaczenia problemu badawczego, wynikającego z faktu, iż ze względu na specyficzny, szczególny charakter potrzeb, stan i możliwości lotnictwa transportowego oraz sposób jego wykorzystania, wpływać może bezpośrednio na jakość i skuteczność prowadzenia działań przez siły i środki, wydzielane z sił zbrojnych RP do działań poza granicami kraju. Nie bez wpływu na podjęcie badań pozostawała aktualność problemu, warunkowana obecną sytuacją geopolityczną oraz wzrost znaczenia operacji sojuszniczych (koalicyjnych) o charakterze wojskowym poza granicami kraju. Ponadto, ze względu na szczególne znaczenie wpływu lotnictwa transportowego na możliwości osiągnięcia celu działań wojsk oraz potrzeby opracowania założeń koncepcji wykorzystania transportu lotniczego SP RP do zabezpieczenia wojsk w różnych operacjach, w tym sojuszniczych poza granicami kraju, problem ten jest bardzo ważny.

Wyniki badań naukowych, ukierunkowanych do opracowania założeń koncepcji użycia transportu lotniczego SP RP w celu zabezpieczenia wojsk w różnych operacjach, powinny wydatnie ułatwić podejmowanie i realizowanie stosownych, niezbędnych działań praktycznych.

Z tak zarysowanej sytuacji problemowej i ustalanego problemu oraz w wyniku jego złożoności ustalone zostały problemy badawcze szczegółowe, do których zaliczyłem pytania:

- co jest istotą, celem i przedmiotem operacji sojuszniczych poza granicami kraju?
- co stanowi kryteria podziału operacji sojuszniczych prowadzonych poza granicami kraju?
- jakie są obszary użycia i zadania sił zbrojnych w operacjach sojuszniczych poza granicami kraju?
- jakie będą potrzeby wojsk w zakresie wykorzystania transportu lotniczego w operacjach?
- do jakich zadań będzie wykorzystywany transport lotniczy?
- w jakich warunkach i sytuacjach transport lotniczy będzie realizował zadania?
- jakie są możliwości lotnictwa transportowego w zakresie realizacji zadań w operacjach sojuszniczych reagowania kryzysowego poza granicami kraju?

– jakie są potrzebne założenia do budowy ogólnej koncepcji (modelu) użycia transportu lotniczego Sił Powietrznych RP do zabezpieczenia wojsk w operacjach sojuszniczych reagowania kryzysowego poza granicami kraju?

Po zidentyfikowaniu głównego problemu badawczego, określeniu problemów szczegółowych i celu badań – założyłem, że wyposażenie pododdziałów lotnictwa SP RP w samoloty transportowe „CASAC-295” i „Herkules C-130” pozwoli znacznie, choć niewystarczająco jeszcze, zwiększyć możliwości lotnictwa transportowego pod względem wielowariantowości organizowania zabezpieczenia udziału wojsk SZ RP w sojuszniczych działaniach poza granicami kraju.

Zarówno ze względu na potencjalne potrzeby użycia lotnictwa transportowego zabezpieczeniu wojsk w działaniach sojuszniczych poza granicami kraju jak i jego możliwości załadowcze, duże znaczenie będą miały typ i liczba pozyskanych dla lotnictwa transportowego statków powietrznych. Odnosząc się do potrzeby zapewnienia, poza granicami, zabezpieczenia logistycznego tym samolotom, najlepszy byłby samolot już eksploatowany przez SP w jak największej liczbie państw Sojuszu, w tym SP USA. Ponadto stan samolotów transportowych (ich liczba i rodzaj) powinien umożliwiać terminowe przemieszczanie, do wyznaczonego miejsca bazowania, różnych, niezbędnych asortymentów wyposażenia koniecznego do zapewnienia funkcjonowania i realizacji otrzymanych zadań przez wydzielone kontyngenty, w tym dowozu żołnierzy i środków i ich ewakuacji, w toku działań, jak też po zakończeniu operacji, powrót całości kontyngentu do kraju.

Podejmując problem do opracowania założyłem pewne ograniczenia zakresu dociekań i rozważań. Ograniczenia te dotyczą głównie wnikliwego opracowania udziału lotnictwa transportowego w zapewnieniu uczestnictwa w działaniach sojuszniczych poza granicami kraju w „wielkich kryzysach” (wojnach). Może to bowiem być oddzielnym opracowaniem naukowym. Badaniami z tego zakresu objęto tylko wybrane zagadnienia i tylko w sposób ogólny niezbędny do wskazania całości problemu.

Dla sformułowanych problemów szczegółowych ustaliłem, że przedmiotem badań będą uwarunkowania prowadzenia działań sojuszniczych poza granicami kraju i możliwości lotnictwa transportowego SP w zabezpieczeniu tych działań. Natomiast obszarem badań – dostępna dokumentacja i literatura traktujące o przedmiocie badań.

Powyższe spowodowało, że celem badań było - określenie założeń i zbudowanie ogólnych koncepcji użycia transportu lotniczego SP RP do zabezpieczenia wojsk w operacjach sojuszniczych poza granicami kraju.

Dla tak sformułowanych problemów, celu, przedmiotu badań podjąłem próbę rozwiązania następujących zadań badawczych dokonując:

- identyfikacji działań sojuszniczych poza granicami kraju (uwarunkowań, założeń, zasad);
- diagnozy potrzeb wojsk w zakresie wykorzystania lotnictwa transportowego SP RP w działaniach sojuszniczych poza granicami kraju.
- bilansu potrzeb i możliwości lotnictwa transportowego SP w zakresie zabezpieczenia działań sojuszniczych wojsk poza granicami kraju.
- ustaleń odnośnie wymagań lotnictwa transportowego SP w zabezpieczeniu sojuszniczych działań wojsk poza granicami kraju.
- sformułowania założeń i budowy koncepcji i wykorzystania lotnictwa transportowego SP RP w działaniach sojuszniczych wojsk poza granicami kraju.

W badaniach szeroko stosowałem metody analizy, analogii i syntezy.

Analiza umożliwiła wyodrębnienie, a następnie z wykorzystaniem innych metod, badanie kolejno, poszczególnych składników przedmiotu badań. Wyniki dokonanych analiz, pozwoliły ukierunkować i skupić wysiłek badawczy na uwarunkowaniach użycia i wykorzystania transportu lotniczego SP RP w operacjach sojuszniczych poza granicami kraju, najbardziej istotnych z punktu widzenia celu badań. W dociekaniach stosowałem głównie analizę problemową, identyfikacyjną.

Analizę problemową wykorzystałem w toku formułowania problemów badawczych i celu badań, począwszy od wyposażenia problemu w formie pytań, poprzez przyjęcie założeń i ograniczeń określenia ważności i aktualności problemu, aż do końcowego jego sprecyzowania.

Analizę stosowałem podczas opisu uwarunkowań możliwych sytuacji, w których siły zbrojne RP, w tym lotnictwo transportowe, mogą być użyte w operacjach sojuszniczych poza granicami kraju, a także odnośnie do ustalenia potrzeb i możliwości w zakresie wykonania zadań w składzie i na korzyść tych wojsk. Metoda ta okazała się też przydatną do oceny rozwiązań organizacyjnych oraz opracowania założeń koncep-

cji wykorzystania lotnictwa transportowego SP RP w operacjach sojuszniczych poza granicami kraju.

Synteza ułatwiała poprawne sformułowanie wniosków odnoszących się właśnie do założeń i umożliwiających ustalenie koncepcji.

Literatura i dokumentacja przedmiotu badań, które poddawano analizie obejmowała pozycje dotyczące zarówno kategorii operacji sojuszniczych oraz użycia w tego typu operacji lotnictwa transportowego. Były to publikacje, w tym sojusznicze opracowania naukowo-badawcze i dydaktyczne oraz dokumenty normatywne wytworzone głównie przez środowisko naukowe Akademii Obrony Narodowej (AON), a także inne źródła pisemne. Cennym materiałem źródłowym były artykuły zamieszczone w periodykach fachowych, np. w takich jak „Przegląd WLiOP”, „Myśl Wojskowa”, „Polska Zbrojna” itp.

Studiowanie literatury dotyczącej operacji sojuszniczych, w tym poza granicami kraju, umożliwiło zdobycie wiedzy o zagrożeniach wynikających z powstania i rozwoju zróżnicowanych form zagrożeń kryzysowych oraz znaczeniu i sposobach reagowania na tego typu zagrożenia nadawanym przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ONZ), władze NATO i poszczególnych państw sojuszniczych, w tym Rząd RP.

Stosunkowo dużemu wyborowi opracowań dotyczących problematyki operacji sojuszniczych różnych kategorii, w tym użycia w nich sił zbrojnych, często towarzyszy rozbieżność w zakresie przedstawionych klasyfikacji, co znacznie utrudniało odnośnienie się do tych klasyfikacji. Jest to wynikiem ciągłego rozwoju koncepcji sojuszniczych, którym towarzyszy dynamiczny proces aktualizacji edycji kolejnych, poprawionych wersji, jak też całkowicie nowych publikacji ukazujących się pierwszy raz.

Niemniej odczuwalny był także brak opracowań na temat sposobu organizowania przez lotnictwo transportowe zabezpieczenia działań wojsk w operacjach sojuszniczych poza granicami kraju. W tym przypadku cennym źródłem wiedzy były dokumenty z ćwiczeń, jak i materiały z konferencji i sympozjów naukowych.

Niniejsze opracowanie studyjne składa się ze wstępu, sześciu rozdziałów, zakończenia i bibliografii.

10

We wstępie zaprezentowałem aspekty metodyczne badań w tym: sytuację problemową, problem, cel, hipotezę założone ograniczenia, zadania badawcze oraz stosowane metody badań. Ponad to w części scharakteryzowałem literaturę przedmiotu badań.

Rozdział pierwszy to diagnoza zadań i warunków użycia transportu lotniczego w poszczególnych operacjach reagowania kryzysowego. W rozdziale, w ujęciu historycznym wyraźnie dokonałem podziału działań i dokonań lotnictwa transportowego w nich na wojny, konflikty zbrojne i operacje inne jak wojna, zaliczając w ten sposób do kryzysu wojnę i konflikty zbrojne. Zaprezentowałem też możliwe sposoby wykonania przez lotnictwo transportowe zadań w operacjach reagowania kryzysowego.

Rozdział drugi to identyfikacja operacji reagowania kryzysowego. Charakterystyka poszczególnych operacji pozwoliła określić w jakich sytuacjach każdej z operacji może być użyte lotnictwo transportowe. Rozdział ten jest rozdziałem wprowadzającym, umożliwiającym opracowanie rozdziałów trzeciego i czwartego.

Rozdział trzeci to ustalenie cech operacji reagowania kryzysowego, których istnienie warunkuje działanie tego lotnictwa.

W rozdziale czwartym określone zostały zadania lotnictwa transportowego operacjach reagowania kryzysowego ze szczególnym uwzględnieniem podziału i specyfiki działania lotnictwa transportowego na zadania w operacjach przeciw agresji i w operacjach innych jak wojna. Rozdział zawiera też treści dotyczące wymogów bazowania i sposobów wykonywania zadań przez lotnictwo transportowe w operacjach reagowania kryzysowego.

Rozdział piąty to odniesienie się do idei tworzenia przez Unię Europejską (UE) własnych sił reagowania kryzysowego, i miejsca lotnictwa transportowego w tych siłach wspólnoty europejskiej.

Rozdział szósty to uogólnienia i wnioski. Stanowią go syntetyczny materiał opracowany na podstawie treści i wniosków wcześniejszych dokonań w poszczególnych rozdziałach pracy. Stanowiąc one mogą materiał wyjściowy do opracowania tematu o większym zakresie przedmiotowym uwzględniającym problemy wymienione w ograniczeniach zakresu przedmiotowego niniejszego opracowania.

Zakończenie zawiera treści dotyczące zakresu i poziomu rozwiązania zadań badawczych i osiągnięcia celu badań i stanowi ono bazę wyjściową oraz wskazuje kierunki podjęcia opracowania dalszych badań problemów z lotnictwem transportowym związanych.

1. LOTNICTWO TRANSPORTOWE W HISTORYCZNYCH OPERACJACH REAGOWANIA KRYZYSOWEGO

1.1. Lotnictwo transportowe w zabezpieczeniu działań bojowych wojsk w wojnach i konfliktach zbrojnych XX wieku.

Są takie zadania, które może wykonać tylko lotnictwo transportowe. Nikt nie zrobi tego lepiej, szybciej efektywniej i dokładniej. Takich zadań pojawia się coraz więcej obecnie, a i w przeszłości było wiele.

Dążąc do wykazania znaczenia transportu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego nie można nie wspomnieć o historycznych już wojnach i kryzysach z połowy XX wieku.

Rozmach operacji, manewrowy charakter działań bojowych, gwałtowne zmiany sytuacji oraz wrażliwość szlaków komunikacyjnych (obiektów kolejowych, węzłów dróg i mostów) na oddziaływanie przeciwnika powodował będzie różne trudności w zabezpieczeniu działań bojowych wojsk.

W warunkach współczesnych zagrożeń, w możliwych operacjach reagowania kryzysowego, istotną funkcję w systemie zabezpieczenia operacji spełnić może transport powietrzny. Jednak ustalając wnioski, odnośnie do wykorzystania transportu powietrznego do zabezpieczenia operacji reagowania kryzysowego, należy wnikliwie prześledzić zastosowanie transportu powietrznego do realizacji zadań w przeszłości. Przystudiowanie bowiem nawet w ogólnym zarysie problematyki zastosowania transportu powietrznego w minionych wojnach i działaniach innych jak wojna w znacznym stopniu umożliwi uzmysłowienie roli i znaczenia tego rodzaju transportu w możliwych przyszłych operacjach.

Transport powietrzny ma swoją historię. Już od początku istnienia odgrywał znaczącą rolę w przewozach powietrznych. Potwierdzeniem tego niech będą przykłady z zastosowania tego rodzaju transportu powietrznego w minionych konfliktach zbrojnych i kryzysach.

Pomysł użycia transportu powietrznego w wojsku ujawnił się wyraźnie podczas I wojny światowej. W okresie tym zastosowanie tego środka transportu w działaniach wojennych miało charakter sporadyczny, choć okazywało się bardzo przydatne.

W kronikach pierwszej wojny światowej zanotowane są pierwsze próby zaopatrywania drogą powietrzną wojsk brytyjskich w Iranie 1916 roku, niemieckich na froncie wschodnim w 1918 roku. W wielu państwach, w okresie międzywojennym, używano transportu powietrznego do ewakuacji rannych, dowozu uzbrojenia i sprzętu.

Skonstruowano już samoloty do typowego transportu rannych. Początkowo były to²: De Heviland (HD-4A), który mógł zabrać sanitariusza i dwóch rannych (na noszach). W 1921 roku Wojska Lądowe USA wyposażono w samoloty sanitarne typu Curtis Eagle, mogące pomieścić czterech rannych na noszach lub sześciu siedzących. Pozwoliło to np. Marynarce Wojennej USA wyewakuować w 1928 roku podczas wojny w Nikaragui, rannych i chorych z posterunków rozmieszczonych w dżungli. W Charkowie (Związek Radziecki) w 1927 r., został skonstruowany samolot sanitarny K-3, na pokładzie którego można było ewakuować sześciu rannych (czterech leżących i dwóch siedzących).

W latach trzydziestych wykorzystując dalej transport powietrzny do ewakuacji medycznej, stosowano coraz częściej transport lotniczy do przewozu i zaopatrywania wojsk.

W 1936 roku pojawiły się nowe samoloty transportowe, m. in. niemieckie - Junkers 52 (JU-52).

Szybkie zwycięstwo Włochów w wojnie z Abisynią w latach 1935-36, należy między innymi przypisać temu, że Włosi po raz pierwszy w historii wojen, systematycznie posługiwali się samolotami transportowymi do przewożenia wojsk i środków materiałowych. Podczas hiszpańskiej wojny domowej franksistowskie dowództwo przetransportowało do Hiszpanii wojska marokańskie drogą powietrzną.

Niemcy i Włosi skierowali do Maroka samoloty transportowe, którymi przerzucono wojska marokańskie w sile około 40 tysięcy żołnierzy. Natomiast Armia Radziecka transport lotniczy w okresie międzywojennym zastosowała na dużą skalę do zaopatrywania wojsk i ewakuacji rannych w czasie walk z Japończykami nad rzeką Chał-

² Krzemiński Cz., *Rozwój wojskowego transportu powietrznego*, ASG, Warszawa 1961.

chin-Goł oraz jeziorem Chasan. Lotnictwo radzieckie przerzuciło w ten rejon transportem powietrznym 7000 żołnierzy i 2000 ton ładunku.

Transport powietrzny zastosowało dowództwo radzieckie również do przewozu żołnierzy i zaopatrzenia w wojnie z Finami.

Stopniowo zdobywane doświadczenia w dziedzinie wykorzystywania wojskowego transportu powietrznego w okresie międzywojennym wpłynęły na kształtowanie poglądów dotyczących użycia i charakteru zadań tego transportu w przyszłych konfliktach zbrojnych.

W armii hitlerowskiej doceniano rolę transportu powietrznego w planowanych działaniach wojennych. Między innymi w „Regulaminie polowym wojsk lądowych” wyrażano poglądy na użycie lotnictwa transportowego, określając” (...) gdy jest konieczne - zapewnić zaopatrywanie z powietrza wojsk pancernych, które włamały się w głąb terytorium przeciwnika (...)”.³

Ostatnia wersja programu rozwoju sił powietrznych Trzeciej Rzeszy przyjęta 7 listopada 1938 r przewidywała, że do wiosny 1942 roku Luftwaffe ma dysponować, znajdującymi się w gotowości do działania, między innymi 500 samolotami transportowymi⁴.

W przededniu drugiej wojny światowej lotnictwo hitlerowskie miało 522 samoloty transportowe JU-52⁵.

Podczas drugiej wojny światowej wojskowy transport powietrzny niejednokrotnie w dużym stopniu decydował o przebiegu bitwy, nawet kampanii.

W 1939 roku podczas kampanii wrześniowej np. niemieckie związki pancerne były wielokrotnie unieruchamiane z powodu braku paliwa. Wykorzystywano wtedy transport lotniczy do zaopatrywania i ewakuacji wojsk. Kiedy jedna z dywizji niemieckiego 22 Korpusu Pancernego, działająca w rejonie Lwowa, została unieruchomiona z powodu braku paliwa, co było wynikiem blokady dróg dowozu przez część sił armii „Kraków”, wówczas dowództwo niemieckie w celu dostarczenia paliwa unieruchomionym jednostkom użyło lotnictwa transportowego. Podczas kampanii wrze-

³ Historia II wojny światowej. Wyd. MON, tom II, s. 498.

⁴ Historia II wojny światowej. Wyd. MON, tom II s. 500.

⁵ Tamże s. 501.

śniowej niemieckie lotnictwo transportowe w krótkim czasie ewakuowało do Niemiec 2500 rannych żołnierzy.

W inwazji na Norwegię i Danię (9.04.1940r.) niemieckie lotnictwo transportowe wysadzało desanty powietrzne w celu zdobycia lotnisk, mostów i ważniejszych ośrodków administracyjnych⁶.

Kampania norweska dostarcza przykładów świadczących o tym, jak niezbędne jest użycie transportu powietrznego do zabezpieczenia działań bojowych wojsk lądowych. Na przykładzie tej kampanii zauważono, że aby transport lotniczych mógł być wykorzystywany, muszą istnieć odpowiednie warunki, w tym między innymi właściwie zorganizowaną osłonę lotnictwa transportowego przez lotnictwo myśliwskie, ubezpieczenie przed przeciwdziałaniem z ziemi, itp.

W maju (10.05) 1940 roku podczas inwazji na Belgię i Holandię użyto desantów powietrznych, których zadaniem było zdobyć mosty, lotniska, dezorganizować obronę i dokonywać dywersji. Szczególną uwagę skierowano na zdobycie przez desant umocnionego rejonu Lige, zagrażającego drogę do środkowej Belgii.

Niemcy podczas kampanii we Francji w 1940 roku, na szeroką skalę użyli lotnictwa do zaopatrywania w paliwo swoich związków pancernych, a szczególnie grupę pancerną gen. Kleista.

W maju (20.05) 1941 roku, podczas operacji powietrzno-desantowej na Krete, wykorzystując 550 samolotów JU-52 i 60 szybowców, Niemcy w ciągu doby wysadzi-
li na wyspie dywizję strzelców górskich (8,5 tys. żołnierzy), a w ciągu następnych 13 dni desantowali kolejną dywizję (7 dywizję powietrzno-desantową) w sile około 15 tys. strzelców spadochronowych oraz dostarczyli ponad 5000 zasobników z bronią, amunicją oraz około 1000 ton innych środków materiałowych⁷.

Znana powszechnie jest operacja zaopatrywania transportem powietrznym, okrążonej przez wojska radzieckie pod Stalingradem, 6 Armii feldmarszałka Paulusa (koniec 1942 - początek 1943r.), w ramach której Niemcy zorganizowali „most powietrzny”. W operacji tej, w początkowym okresie brało udział 50-70 samolotów dziennie, w późniejszym zaś 35-15. Ogółem w okresie istnienia „mostu powietrznego”

⁶ Tamże s. 88 tom III.

⁷ Historia – op. cit., tom III, s. 390.

wykorzystywano około 600 samolotów JU-52 i FW-200, także He-111, które przewożyły 38,5 tony zaopatrzenia dziennie⁸.

W latach przedwojennych, w Armii Radzieckiej reprezentowano pogląd, że transport powietrzny odegra ogromną rolę w zabezpieczeniu działań bojowych, zwłaszcza w razie naruszenia komunikacji naziemnej.

W pierwszych dniach wojny z Niemcami, zorganizowano specjalne grupy lotnictwa transportowego (samoloty Li-2 i TB-3), które stanowiły główny środek transportu, mogący szybko dostarczyć wojskom środki materiałowe (zwłaszcza jednostkom desantowym i oddziałom działającym na tyłach wroga, partyzantom), a także ewakuować rannych.

Już w pierwszych miesiącach wojny, lotnictwo transportowe zrealizowało wiele zadań, przede wszystkim ewakuując rannych ze szpitali armijnych i frontowych. Tylko w okresie lipiec-wrzesień 1941 roku, ewakuowało ono dziesiątki tysięcy rannych⁹. Wyróżniły się w tym szczególnie zachodnia i bałtycka grupa lotnictwa transportowego, ewakuując rannych z tych odcinków frontu, którym groziło okrążenie.

Na początku października 1941 roku, w celu wzmocnienia obrony Moskwy, lotnictwo transportowe przewiozło z rejonu Tejkowo w okolice Orła-5 korpus powietrzno-desantowy, wykonując w ciągu trzech dni 216 samolotolotów, przewożąc 5440 żołnierzy korpusu¹⁰. Było to pierwsze doświadczenie w dziedzinie przerzutu wojsk radzieckich w warunkach bojowych, przy użyciu znacznej liczby samolotów transportowych.

W końcu listopada 1941 roku lotnictwo transportowe przewiozło z Leningradu dla Frontu Zachodniego 866 moździerzy ciężkich i średnich oraz 144 działa przeciwpancerne¹¹.

Podczas bitwy pod Moskwą (październik 1941 - styczeń 1942) lotnicy lotnictwa transportowego grup zachodniej i moskiewskiej wykonali 32730 samolotolotów, w tym 845 na tyły przeciwnika, przewożąc około 50000 żołnierzy i 1365 ton amunicji, leków i żywności¹².

⁸ Kpt. nawig. inż. T. Kręstek – PWL i OPK nr 2 z 1987 r., s. 63.

⁹ Tyły radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941-45. Wyd. MON 1980, s. 323.

¹⁰ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych – op. cit. s. 323.

¹¹ Tamże s. 323.

¹² Tamże s. 323.

15

W toku rżewsko-wiaźmieńskiej operacji zaczepnej wojsk Frontu Kalinińskiego i Zachodniego wysadzono na tyłach wroga, używając lotnictwo transportowe, operacyjne desanty powietrzne (4 korpus powietrzno-desantowy). W tym samym czasie lotnictwo transportowe dostarczało środki materiałowe dla jednostek 33 Armii, bowiem naziemne połączenie komunikacyjne zostało przerwane przez przeciwnika. Zaopatrzenie tych wojsk i ewakuacja rannych trwała od lutego do czerwca 1942 roku. Wojskom tym dostarczano 15-18 ton różnych ładunków w ciągu doby¹³, co umożliwiło 33 armii zachować zdolność bojową i prowadzić działania na tyłach przeciwnika.

Wyjątkowo doniosłą rolę odegrał transport powietrzny w zaopatrywaniu oblężonego Leningradu, kiedy 30 samolotów Li-2 z moskiewskiej grupy lotniczej dostarczało ludności tego miasta żywność. Już we wrześniu 1941 roku lotnictwo transportowe wykonało 258 samolotolotów do Leningradu, przewożąc 502 tony ładunków¹⁴. Od 10 października do 25 grudnia 1941 roku dostarczyło ono do Leningradu ponad 6,2 tys. ton ładunków, w tym 4,3 tys. ton produktów żywnościowych oraz znaczną ilość amunicji i innych, środków zaopatrzeniowych¹⁵. W tym samym czasie lotnictwo moskiewskiej grupy lotniczej ewakuowało z Leningradu 50 000 ludzi, w tym 29 608 specjalistów wykwalifikowanych, 13 208 rannych żołnierzy oraz 7119 ciężko chorych mieszkańców miasta¹⁶.

W styczniu 1942 roku 39 Armia w rejonie Syczewki walczyła w okrążeniu i w podobnej sytuacji znalazły się w rejonie Rżewa oddziały 29 Armii. Lotnictwo transportowe miało udzielić pomocy. Zadanie to wykonywało sześć pułków lotnictwa transportowego wyposażonych w samoloty Li-2, TB-3, R-5 i PO-2. Dostarczano przez dwa tygodnie broń, żywność, medykamenty - organizując most powietrzny¹⁷.

Nieocenionej pomocy udzielało lotnictwo transportowe obrońcom oblężonego Sewastopola. Tylko od 21 czerwca do 1 lipca 1942 roku 20 samolotów Li-2 moskiewskiej grupy lotnictwa transportowego wykonało 229 lotów do Sewastopola, w tym 110 z łą-

¹³ Tamże s. 324.

¹⁴ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych, op. cit. s. 326.

¹⁵ Tamże s. 326.

¹⁶ Tamże s. 326.

¹⁷ S. Ruderko „Zwycięskie skrzydła”. Wyd. MON s 76, op. cit. s. 327.

dowaniem. Dostarczono wówczas 220 ton amunicji i żywności oraz ewakuowano 2162 osoby¹⁸.

Wiele zadań wykonało lotnictwo transportowe w okresie walk pod Stalingradem, a głównym środkiem dowozu ładunków wojskom Frontu Stalingradzkiego były PO-2. Piloci 6 i 7 samodzielnych pułków lotniczych i 1 Dywizji Lotnictwa Transportowego dostarczali amunicję, żywność, materiały pędne i smary. Wykonało ono wtedy 46041 samolotolotów, przewożąc 30 992 żołnierzy i dostarczając wojskom poszczególnych frontów 2587 ton środków materiałowych¹⁹.

Załogi samolotów lotnictwa transportowego zaopatrywały również wojska Frontu Zakaukaskiego, broniącego jesienią i zimą 1942/1943 roku Kaukazu. Brak tam było dróg samochodowych, a ścieżki górskie zawiął śnieg. Od września do końca 1942 roku tylko na jednym, suchumskim kierunku, lotnictwo transportowe dowiozło 394 DP 46 armii - 1271 ton ładunku zaopatrzenia, głównie amunicji, żywności, środków medycznych, 582 żołnierzy uzupełnienia i ewakuowało 700 osób rannych²⁰.

Od 1942 roku lotnictwo transportowe zaopatrywało partyzantów Ukrainy, Białorusi, Krymu w lasach briańskich w obwodzie orłowskim, smoleńskim i leningradzkim oraz na terytorium Karelskiej Autonomicznej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej.

Na przestrzeni 1942 roku lotnictwo transportowe, zaopatrując partyzantów, wykonało ponad 3000 samolotolotów, dostarczając im w ten sposób 627 ton ładunku i przewożąc 2385 żołnierzy, a także ewakuując z rejonów partyzanckich 3159 osób, w tym 2046 rannych²¹.

Skuteczne wykorzystanie lotnictwa transportowego pozwalało przezwyciężyć krytyczne sytuacje. Na przykład, w drugim okresie wojny – w grudniu 1942 roku - kiedy w czasie przeciwuderzenia przeciwnika na kierunku kotlińskim, zabrakło paliwa związkom pancernym Frontu Stalingradzkiego, dostarczono je transportem powietrznym.

¹⁸ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych. op. cit. s. 327.

¹⁹ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych. op. cit. s. 327.

²⁰ Tamże s. 327.

²¹ Tamże s. 328.

W styczniu 1943 roku podczas rostowskiej operacji zaczepnej dostarczono oddziałom szybkim Frontu Południowego drogą powietrzną ponad 900 ton środków materiałowych, w tym około 700 ton paliwa²².

W czasie walk obronnych pod Kurskiem, lotnictwo transportowe dostarczyło jednostkom frontu ze składnic centralnych pociski podkalibrowe niezbędne do odpierania ataków ciężkich czołgów przeciwnika.

Ogółem w bitwie pod Kurskiem tylko dla wojsk Frontu Centralnego, transportem powietrznym przewieziono 1525 ton środków materiałowych²³.

Lotnictwo transportowe używano także do zaopatrywania partyzantów. W 1943 roku załogi lotnictwa transportowego dostarczyły partyzantom 2,5 tys. ton ładunków²⁴.

Również w 1943 roku, w marcu, na odcinku frontu leningradzkiego przewieziono do rejonu Ługi i Nowogrodu Wielkiego brygadę partyzancką w sile 430 ludzi, w celu dywersji na liniach kolejowych²⁵.

W kampanii zimowej 1944 roku (styczeń-maj) lotnictwo transportowe dowiozło oddziałom Samodzielnej Armii Nadmorskiej, które wylądowały na półwyspie Kierczeńskim, 131 ton środków materiałowych i ewakuowało 1428 rannych²⁶.

W lutym 1944 roku lotnictwo transportowe dostarczyło na przyczółek opanowany na Dnieprze (na południe od Kochowki) przez wojska 5 Armii Uderzeniowej 4 Frontu Ukraińskiego 653 tony środków materiałowych, głównie amunicji, żywności, środków medycznych i ewakuowało 2331 rannych²⁷.

W toku humanitarnej operacji zaczepnej lotnictwo transportowe dowiozło wojskom 2 Frontu Ukraińskiego około 1000 ton środków materiałowych i przewiozło 6 szpitali²⁸.

W marcu-kwietniu 1944 roku wojskom 3 Frontu Ukraińskiego, przede wszystkim grupie szybkiej konno-zmechanizowanej gen. Plijewa, działającej w oderwaniu od

²² Tamże s. 329.

²³ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych. op. cit. s. 329.

²⁴ Tamże s. 329.

²⁵ Tamże s. 329.

²⁶ Tamże s. 329.

²⁷ Tamże s. 330.

²⁸ Tamże s. 330.

głównych sił frontu, lotnictwo transportowe dostarczyło znaczną ilość środków materiałowych – zwłaszcza paliwa.

Z powodu trudnych warunków dowozu (roztopy wiosenne) w kwietniu 1944 roku lotnictwo transportowe frontów dostarczyło wojskom armii 5282 tony zaopatrzenia²⁹.

W toku operacji białoruskiej, grupie konno-zmechanizowanej 1 Frontu białoruskiego, która znalazła się na północ od Brześcia, dostarczono transportem powietrznym 540 ton paliwa³⁰.

Wiosną 1944 roku Armia Czerwona i Armia Polska w ZSRR szykowały się do wkroczenia na ziemie polskie. W ramach przygotowań zrzucono spadochronowe oddziały specjalne na zachód od Bugu. Miały one stworzyć warunki do zainstalowania władzy ludowej. Dlatego wcześniej, 18 października 1943 roku dowódca I Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR gen. Zygmunt Berling wydał rozkaz powołujący Polski Samodzielny Batalion Specjalny (PSS) nazywany też Batalionem Szturmowym. W batalionie przeszkolono łącznie 569 oficerów i żołnierzy, z których 355 zrzucono na tyłach niemieckich armii. Batalion do transportu ludzi i zaopatrzenia od Rosjan otrzymał pięć samolotów Douglas i jeden PO-2, a później klucz rosyjskiego 8 pułku lotnictwa transportowego. Ogółem od 4 kwietnia do 6 września 1944 roku na tyły wroga zrzucono 221 oficerów i żołnierzy PSS.

4 sierpnia 1944 r., ze struktur Polskiego Sztabu Partyzanckiego (PSzP), któremu od 3.04.1944 roku batalion podlegał, wyłączono ten oddział i przekazano go do dyspozycji kierownictwa Resortu Bezpieczeństwa Publicznego Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego (PKWN). Pozostałe wydziały sztabu przekształcono 26.10.1944 roku w Bazę Materiałowo-Technicznego Zaopatrzenia (BM-TZ) przy Naczelnym Dowództwie WP dla oddziałów na tyłach wroga. Baza zajmowała się wysyłaniem specjalistów zaopatrzenia wyłącznie dla oddziałów Armii Ludowej (AL). Od maja 1944 do stycznia 1945 r. PSzP i BM-TZ przetrwały transportem lotniczym na

²⁹ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych. op. cit. s. 331.

³⁰ Tamże s. 331.

zaplecze frontu niemieckiego 372 osoby oraz 567 zasobników z uzbrojeniem i zaopatrzeniem. Bazę rozwiązano 6.02.1945 r³¹.

Radzieckie lotnictwo transportowe było również wykorzystywane do zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

Siergiej Ruderko, w książce zatytułowanej „Zwycięskie skrzydła na temat wykorzystania lotnictwa transportowego do zabezpieczenia działań innych rodzajów lotnictwa, pisze: „W operacji „Bagration” w czerwcu 1944 roku na kierunkach: rocha-czewskim, mińskim i słuckim, aby wspierać grupy szybkie, trzeba było dokonywać stale manewru lotnictwem. Do wsparcia działań wydzielono 2 Gwardyjską i 299 Dywizję Szturmową, a osłaniać miał 8 Korpus Myśliwski. Już w 3 dniu natarcia promień działania szturmowców sięgał rubieży styczności bojowej wojsk. Trzeba było je przebazować. Szykowano lotniska blisko rubieży styczności bojowej wojsk, a nawet wykorzystywano lotniska zdobyte przez grupy szybkie. W tym wypadku ludzi, sprzęt, amunicję, należało przetrzymać samolotami transportowymi. Do sprawnego przewozu wydzielono samoloty Li-2 i PO-2, zawczasu wyznaczono lotniska bazowania i określano zgrupowanie na nim niezbędnej ilości sprzętu technicznego, amunicji i innych środków przeznaczonych dla szturmowców.

28 czerwca 1944 roku, płk Krupski – dowódca 299 Dywizji Lotnictwa Szturmowego, działającej w składzie grupy konno-zmechanizowanej zameldował, że lotnisko Pastwicze jest wolne od Niemców. Pastwicze było położone 70-80 km w głąb terytorium zajętego przez przeciwnika. Lotnisko to było potrzebne do wsparcia działań 1 Korpusu Pancernego i Konno-Zmechanizowanego. Lądować tam miał pułk 1 dywizji myśliwskiej gwardii i 2 Dywizji Szturmowej Gwardii. Wcześniej pułk lotnictwa transportowego przewiózł tam paliwo i amunicję oraz inne środki niezbędne do zabezpieczenia działań³².

Radzieckie lotnictwa transportowe udzielały znacznej pomocy ruchom partyzanckim Jugosławii, Czech, Polski i innych krajów. Na przykład od lipca do grudnia 1944 roku Wojsku Ludowowyzwoleńczemu Jugosławii, działającemu w górzystych

³¹ Opracowano na podstawie – G. Korczyński, Forpoczta władzy ludowej, artykuł, Polska Zbrojna nr 17/2004, s. 30-31.

³² S. Ruderko. op. cit. s. 254-246.

rejonach, grupa lotnictwa transportowego (samoloty C-47), która stacjonowała we Włoszech dostarczyła 1032 tony różnych środków materiałowych³³.

Natomiast od kwietnia 1944 roku do stycznia 1945 roku 5 Dywizja Lotnictwa Bombowego dalekiego zasięgu, startująca z terytorium Rumunii dostarczyła wojskom jugosłowiańskim 1195 ton różnego zaopatrzenia³⁴.

Od września do października 1944 piloci wykonali 2243 samolotoloty nad Warszawę, nocnych rejsów bombowców. Dostarczyli wtedy powstańcom 156 moździerzy, 505 rusznic p/pancernych, 3288 automatów karabinów, 41780 granatów, wiele amunicji i żywności, a nawet działą 45 mm³⁵.

Na szeroką skalę wykorzystywano lotnictwo transportowe w Europie, także w końcowej fazie wojny. W lutym 1945 roku zaopatrywano wojska 3 Frontu Ukraińskiego w rejonie Balatonu, gdy nastąpiły trudne warunki w zaopatrywaniu wojsk drogą lądową wskutek wylewu Dunaju. Wtedy wojskom tym dostarczono na prawy brzeg Dunaju 924 tony zaopatrzenia, w tym 794 tony amunicji³⁶.

W operacji berlińskiej uczestniczyły m. in. 23 i 62 pułki lotnictwa transportowego oraz pododdziały 10 Lotniczej Dywizji Transportowej Gwardii, gdzie użyto przede wszystkim lotnictwo do przewozów związanych z przebazowaniem jednostek armii lotniczych na nowe lotniska.

Z ogólnej wielkości przewozów zrealizowanych przez lotnictwo transportowe w kwietniu 1945 roku – 2836 ton, trzy czwarte – około 2004 tony stanowiły przewozy na korzyść armii lotniczych³⁷.

Również w operacji berlińskiej do przewozu wojsk i zaopatrzenia wykorzystywano intensywnie lotnictwo bojowe armii lotniczych. Na przykład z ogólnej liczby 19,2 tys. samolotolotów wykonywanych przez lotnictwo dalekiego zasięgu 18 Armii Lotniczej, w okresie od stycznia do 8 maja 1945 roku 3,6 tys. lotów (18%) przypada na przerzut wojsk i zaopatrzenia³⁸.

³³ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych. op. cit. s. 331.

³⁴ Tamże s. 332.

³⁵ S. Ruderko. Op. cit. s. 278.

³⁶ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych. op. cit. s. 332.

³⁷ Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych. op. cit. s. 332.

³⁸ Tamże s. 333.

Ogółem, w okresie wojny radzieckiej lotnictwo transportowe wykonało na korzyść wojsk frontów 1,6 mln samolotolotów, przewożąc 3 mln żołnierzy, zrzucając na tyły wroga desanty spadochronowe w sile około 45 tysięcy ludzi, dostarczając wojskom 123 tys. ton amunicji, uzbrojenia, żywności, lekarstw i innych środków materiałowych³⁹.

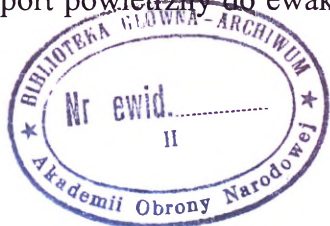
O wysiłku radzieckiego lotnictwa transportowego przewozić żołnierzy i środków materiałowych podczas II wojny światowej może potwierdzić następujące porównanie. Liczba wojskowych przewozów transportem kolejowym w ZSRR wynosiła około 20 mln wagonów (26,3%). Innymi rodzajami transportu (w przeliczeniu na wagony kolejowe) przewieziono: transportem samochodowym około 39 mln wagonów (51,3%) i transportem powietrznym 17 mln wagonów (22,4%).

Przykładem wykorzystania transportu powietrznego do zabezpieczenia działań bojowych wojsk podczas II wojny światowej jest działanie alianckiego lotnictwa transportowego.

Dowództwo wojsk alianckich przywiązywało szczególną wagę do ewakuacji rannych i chorych. Pierwszą dużą ewakuację lotniczą przeprowadzili Amerykanie z Nowej Gwinei w sierpniu 1942 r. Tu podczas kontrofensywy w tym rejonie przeprowadzonej przeciwko wojskom japońskim 5 Armia Lotnicza ewakuowała do Australii 13000 żołnierzy w ciągu tygodnia, przy czym długość trasy wynosiła 1148 km.

Zaopatrzenie wojsk transportem powietrznym podczas kampanii wojennej w Birmie uważa się za największą operację tego typu w II wojnie światowej. Wojska alianckie walczące w Birmie niemal od początku jej trwania były zaopatrywane drogą powietrzną z powodu braku innych dróg dowozu. W 1942 roku czterem dywizjom brytyjskim dostarczono 300 ton środków materiałowych metodą zrzutu. W całej zaś kampanii birmańskiej przetransportowano drogą powietrzną 1180 tys. ton ładunku i 1380 tys. żołnierzy. Transport powietrzny na „garbatej trasie” ponad górami między Chinami a Indiami osiągnął szczytową wielkość 71000 ton. W kwietniu 1944 roku, Anglicy wykorzystują transport powietrzny do ewakuacji rannych żołnierzy 3 Hinduskiej Dywizji Piechoty.

³⁹ Tamże s. 333.



Do największych operacji powietrzno-desantowych zrealizowanych przez wojska alianckie zaliczyć należy operację „Market” (17-26.09.1944 r.) w południowej Holandii. Rozmach tej operacji oraz wysiłek lotnictwa transportowego przedstawia tabela 1.

Tabela 1

Realizator	Wykonywanych samolotolotów		Straty		Przerzucone			
	s-ty trans	Szyb. trans	s-ty trans	Szyb. transport	żołnierzy	pojazdów	dział	Wyposaż. i zaopatr. (t)
IX dowództwo lotnictwa transportowego (amerykańskiej 9 AL.)	4242	1899	98	137	30481	1001	463	3559
38 i 46 grypy lotnictwa transportowego (brytyjska)	1340	699	55	2	4395	926	105	1668
Ogółem	5782	2598	153	139	34876	1927	568	5227

Źródło: W. F. Craven, J. L. Cate, *The Army Air Forces in World War II*, t. 3, s. 610. Chicago 1951.

Oprócz tego 246 s/l wykonały bombowce B-24 amerykańskiej 8 AL, zrzucając zaopatrzenie dla własnych wojsk powietrzno-desantowych.

Znana jest też dobrze operacja „Grubworm” przerzutu jednostek armii chińskiej z Birmy do Chin w celu powstrzymania postępującej ofensywy japońskiej. Została przeprowadzona od 5.12.1944 r. do 5.01.1945 r. i wtedy przerzucono: dowództwo i sztab 6 armii, armijne jednostki artylerii, łączności i medyczne oraz 14 i 22 Dywizje Piechoty. Ogółem lotnictwo transportowe wykonało w tej operacji 1328 s/l, przewożąc 25095 żołnierzy, 1596 zwierząt jucznych pociągowych, 42 samochody osobowo-terenowe oraz 144 działa. Dzięki temu powstrzymano ofensywę japońską⁴⁰. W celu zaznaczenia decydującego znaczenia transportu powietrznego dla walk w Birmie i w południowych Chinach, trzeba zauważyć, że podczas decydujących walk w Birmie

⁴⁰ W.F. Craven, J. L. Cate, *The Army Air Forces in World War II*, Chicago 1951, t. 5 s. 253-256.

drogą powietrzną specjalne zgrupowanie Lotnictwa Transportowego (Combal Cargo Task Force) od października 1944 roku do maja 1945 roku przewiozło 379808 ton ładunku, w tym 339137 żołnierzy, 94243 rannych i chorych, 332136 ton zaopatrzenia. Zgrupowanie to podlegało dowództwu Teatru Działań Wojennych (TDW) „Południowo-Wschodnia Azja”. Ponadto jednostki lotnictwa transportowego Amerykańskiej 10 AL od lipca 1944 roku do kwietnia 1945 roku przewiozły 211602 tony zaopatrzenia i 225384 żołnierzy⁴¹.

Działania wojenne na frontach i teatrach działań II wojny światowej wykazały, jaką doniosłą rolę może odegrać transport powietrzny w zaopatrywaniu i przerzucie (przewozie i desantowaniu) oraz ewakuacji wojsk.

O wzroście znaczenia i przydatności lotnictwa transportowego w działaniach II wojny światowej świadczą przykłady desantów powietrznych w morskich operacjach desantowych do walki na lądzie. Od 1943 roku poczynając, żadna operacja desantowa nie odbyła się bez udziału wojsk powietrzno-desantowych.

Przykładowe wykorzystanie lotnictwa transportowego do desantowania desantów powietrznych przedstawia tabela 2.

Tabela 2

Lp.	Rejon wysadzania desantu	Data	Ogólny skład desantów		
			morskiego	powietrznego	% desantu powietrznego
1.	Wyspy Danii	09.04.40 r.	dywizja	na dwóch bpd	11
2.	Norwegia	10.04.40 r.	6 dywizji	2 dywizje	33
3.	Kreta	20.05.41 r.	1 dywizja	2 dywizje	150
4.	Sycylia	10.07.43 r.	7 dywizji	1,5 dywizji	21
5.	Normandia	06.06.44 r.	6 dywizji w I rzucie	3 dywizje	50

Źródło: Zbiór prac ASG WP Nr 3/57, 1972 r. s. 35.

⁴¹ Tamże, s. 244-245.

W okresie powojennym następuje dalszy rozwój lotnictwa transportowego. Pojawiają się średnie i ciężkie samoloty transportowe. Konstruuje się również śmigłowce transportowe, przystosowane do przewozu sprzętu i wojsk w najtrudniejszy teren.

Kontynuowanie i rozmach użycia lotnictwa transportowego po drugiej wojnie światowej widzimy podczas działań wojennych w Korei, Wietnamie, Egipcie, Afganistanie.

W Korei, podczas działań wojennych, od pierwszych dni wojny lotnictwo transportowe USA uruchomiło dwa „mosty powietrzne” (północny i południowy). Trasa „mostu północnego” przebiegała przez Alaskę, Ateny i wynosiła 9000 km, natomiast „mostu południowego” – „tylko” 11.000 km.

Już w pierwszych tygodniach wojny niewielkie siły lotnictwa transportowego, głównie samoloty z II wojny światowej (C-46 i C-47), w stosunkowo krótkim czasie zostały zastąpione nowoczesnymi samolotami C-82 i C-119. Przewiozły one około 10.000 żołnierzy i 48.000 ton zaopatrzenia. W ciągu pierwszego roku wojny 315 DLT przeniosła z Japonii do Korei około 176000 ton zaopatrzenia oraz 427000 żołnierzy. Dywizja ta wyposażona była w samoloty typu C-119, C-54, C-46, C-47. Na początku 1952 roku użyto nowe samoloty C-124, z których każdy mógł zabierać tyle ładunku co trzy samoloty C-54. Znamienny fakt tego okresu to, że Amerykanie w wojnie koreańskiej masowo zastosowali śmigłowce transportowe.

W latach 1950-1953 Amerykanie z Korei ewakuowali śmigłowcami z rejonów walki do szpitali około 23 tys. żołnierzy.

Również podczas wojny w Wietnamie wykorzystywano samoloty i śmigłowce do zadań dowozu zaopatrzenia oraz ewakuacji porażonych i chorych. Do tego stosowano samoloty typu C-130H, C-130, C-123 oraz śmigłowce CH-46 Sea King (udźwig 1800 kg).

W Wietnamie, w latach 1963-1975 Stany Zjednoczone masowo wykorzystywały transport powietrzny do zabezpieczenia działań wojsk. I tak np. w 1965 roku do Wietnamu Południowego, w ramach przewozów strategicznych, przewieziono drogą powietrzną 373 tys. żołnierzy i 102 tys. ton ładunku.

Natomiast w roku następnym samoloty wojskowej służby lotnictwa transportowego przewiozły 673 żołnierzy i 175 tys. ton ładunku, a oprócz tego samoloty cywilne dostarczyły w analogicznym okresie czasu ponad 200 ton ładunku⁴².

Do Wietnamu Południowego w 1967 roku przerzucone były całe związki taktyczne. Przewieziono dwie brygady 101 dywizji powietrzno-desantowej, liczące łącznie 10400 żołnierzy wraz z częścią sprzętu i wyposażenia o wadze 14 tys. ton. Zadanie to wykonywało 40 samolotów transportowych C-141 „Starlift” i 20 samolotów transportowych C-133 „Cargo-master” w ciągu trzech tygodni. Należy tu podkreślić fakt przetransportowania ciężkiego sprzętu, w tym 37 śmigłowców oraz 54 haubice 105 mm⁴³.

W 1971 roku w dyspozycji sztabu wojskowej służby lotnictwa transportowego znajdowało się około 590 samolotów transportowych różnych typów⁴⁴.

Operacyjny transport powietrzny podczas działań w Wietnamie obejmował przewóz sił i środków z baz amerykańskich rozmieszczonych w rejonie Oceanu Spokojnego, który zabezpieczała 315 dywizja lotnictwa transportowego.

W 1964 roku samoloty tej dywizji przewiozły około 367 tys. żołnierzy i 84 tys. ton ładunku. Natomiast w 1965 roku dywizja przewiozła 872 tys. żołnierzy i 309 tys. ton ładunku⁴⁵.

W latach 1967-1971 taktyczne przewozy drogą powietrzną w Wietnamie Południowym zabezpieczało około 200 samolotów transportowych, które średnio przewoziły dziennie około 2000 ton ładunku i 100 tys. żołnierzy⁴⁶.

Według danych w latach 1967-1970 Amerykanie dysponowali w Wietnamie 3532 śmigłowcami różnych typów i należących do różnych wojsk⁴⁷. Na przykład tylko w 1967 roku śmigłowce transportowe wykonały około 5 mln wylotów, w tym 3225 tys. lotów bojowych i 1775 tys. lotów innych. W czasie 1600 tys. godzin przebywania w powietrzu, śmigłowce te przewiozły 7400 tys. żołnierzy i 565 tys. ton różnego rodzaju ładunków oraz ewakuowały około 118 tys. rannych⁴⁸.

⁴² Amerykańskie doświadczenia z wojny wietnamskiej WPZ Nr 1/74, s. 74.

⁴³ Transport wojsk i sprzętu bojowego w wojnie wietnamskiej WPZ Nr 14/68, s. 113.

⁴⁴ Amerykańskie doświadczenia, op. cit. s. 74.

⁴⁵ Transport powietrzny w Wietnamie WPZ Nr 1/68, s. 132-133.

⁴⁶ Transport wojsk op. cit. s. 113.

⁴⁷ Śmigłowce i możliwości ich użycia na zachodnim kierunku. Wyd. MON 1970, s. 33.

⁴⁸ Tamże s. 33.

Przykładem kompleksowego wykorzystania lotnictwa transportowego, był konflikt w Zatoce Perskiej. Od czasu zajęcia Kuwejtu do początku lutego 1991 roku siły sprzymierzonych przerzuciły do rejonu Zatoki Perskiej drogą powietrzną około 500 000 ton środków materiałowych. Do zaopatrywania wojsk znajdujących się w tym rejonie wykorzystano około 350 strategicznych samolotów transportowych typu C-141 Starlifter i C-5 Galaxy ze składu Dowództwa Wojskowego Transportu Powietrznego USA, oraz około 300 samolotów transportowych z rezerw cywilnych. Uruchomiono most powietrzny między Stanami Zjednoczonymi i Europą a Arabią Saudyjską. Przerzut wojsk i zaopatrzenia w tak szybkim czasie był możliwy tylko przy użyciu lotnictwa transportowego.

W latach 1992-1995 podczas I wojny w nowej Jugosławii, wprowadzono strefy zakazu lotów (bezpieczne niebo, analogicznie jak w operacji Pustynna Burza, czy też wojnie Kurdów z Irakiem) dotyczyło to nie tylko lotów bojowych, ale głównie lotów zaopatrzeniowych.

W trakcie operacji Pustynna Burza do zaopatrywania nacierających jednostek wykorzystywano także śmigłowce transportowe. Szybkie tempo natarcia i słabo rozwinięta sieć komunikacyjna uniemożliwiały wojskom koalicji dowóz zaopatrzenia transportem kołowym⁴⁹.

W prowadzonym też konflikcie w Kosowie lotnictwo transportowe odegrało również bardzo dużą rolę w skali zarówno strategicznej, operacyjnej i taktycznej.

Coraz większą rolę lotnictwo transportowe odgrywało w działaniach „nie wojennych” w tym, w misjach humanitarnych. Np. udział w transporcie zaopatrzenia dla Turcji po trzęsieniu ziemi w 1999 roku, czy też transport żywności dla głodujących w Afryce np. wojna Etiopii – Erytrea (2000 rok).

Powyżej zostały scharakteryzowane, choć jeszcze nie wszystkie przykłady zastosowania lotnictwa transportowego w działaniach bojowych II wojny światowej oraz w konfliktach zbrojnych ostatniego czterdziestolecia XX w. Przykłady te pozwalają określić znaczenie lotnictwa transportowego w zabezpieczeniu działań wojsk lądowych i lotniczych w operacjach oraz sprecyzować główne zadania realizowane przez lotnictwo transportowe.

⁴⁹ Przebieg oraz doświadczenia i wnioski z wojny w rejonie Zatoki Perskiej, Warszawa, AON 1991 r.

Ocena historyczna działań lotnictwa transportowego pozwala na konkluzję, że wraz ze wzrostem utechniczenia wojsk, zwiększeniem jego manewrowości i rozmachu realizowanych zadań, rola lotnictwa transportowego wzrasta, zapotrzebowanie zaś na jego wykorzystanie gwałtownie się rozszerza. Szczególnie wzrasta rola lotnictwa transportowego po II wojnie światowej, kiedy wchodzi masowo do poszczególnych armii śmigłowce transportowe – statki powietrzne o dużych możliwościach transportowych a znacznie mniejszych potrzebach lotniskowych niż samoloty.

Uogólnić też można, że tak w czasie II wojny światowej, jak i podczas konfliktów zbrojnych po tej wojnie, lotnictwo transportowe realizowało następujące ważniejsze zadania transportowe na rzecz różnych operacji:

- przewozy operacyjnych i taktycznych desantów powietrznych;
- przewozy wojsk na zagrożone kierunki, w ramach operacyjnego manewru wojskami frontu lub poszczególnych armii;
- zaopatrywanie wojsk frontu w różnych sytuacjach operacyjnych (wojska w okrążeniu, działające na wyspach, w grupach szybkich i w oderwaniu od sił głównych, w górach i wszędzie tam, gdzie nie może wejść lub nadażyć inny rodzaj transportu);
- zabezpieczenie działań własnego lotnictwa, szczególnie szturmowego i myśliwskiego, głównie zabezpieczenie jego przebazowania na nowe lotniska i dowóz tam lotniczych środków materiałowych;
- ewakuacja porażonych i chorych z rejonu działań bojowych do szpitali etapowych lub bezpośrednio do szpitali na obszarze kraju.

Ponadto uznać można, że realizacja zadań transportowych w wielu wypadkach w sposób zasadniczy pomogła w realizacji zadań przez wojska lądowe, a niekiedy decydowała o powodzeniu planowanej operacji.

Ograniczona liczba statków powietrznych lotnictwa transportowego w poszczególnych armiach, szczególnie w początkowym okresie wojny, stwarzała konieczność wykorzystania do realizacji zadań wszystkich posiadanych statków powietrznych, w tym i cywilnych oraz realizowania istotniejszych zadań.

Wszystko wskazuje, że zarówno w przestrzeni XX w i obecnie, jak i zapewne przyszłości rola transportu powietrznego będzie rosła, a zakres zadań realizowanych przez to lotnictwo będzie się rozszerzał.

Pewność tego twierdzenia ugruntuje prześledzenie założeń, rozmachu i potrzeb w tym zakresie możliwych operacji kryzysowych, innych niż wojna.

Uogólniając treść rozdziału stwierdzić można, że wojskowy transport powietrzny powstał dopiero w okresie międzywojennym. Choć możliwość dostarczania sprzętu i różnych materiałów walczącym wojskom transportem powietrznym była już wtedy studiowana, to zwracano jednak uwagę głównie na ewakuację medyczną i w związku z tym zaczęto budować samoloty przystosowane do transportu rannych i chorych.

W czasie I wojny światowej samoloty transportowe wykorzystywane były tylko do ewakuacji medycznej, co spowodowane było głównie pozycyjnym charakterem działań wojennych oraz niewielkimi możliwościami przewozowymi samolotów.

W początkowym okresie, po zakończeniu I wojny światowej transport powietrzny przeznaczony był głównie do ewakuacji medycznej. Rozwój lotnictwa transportowego w okresie międzywojennym można przypisać udoskonaleniu samolotów transportowych, co pozwoliło wykorzystywać je do zaopatrywania i przerzutów wojsk oraz nadal do ewakuacji chorych i rannych.

Zakres wykorzystania lotnictwa transportowego do realizacji zadań zabezpieczenia działań wojsk w okresie I wojny światowej oraz okresie międzywojennym przedstawiłem na rys. 1.

W okresie II wojny światowej, lotnictwo transportowe było już w pełni ukształtowanym rodzajem lotnictwa wojskowego. Manewrowy charakter II wojny światowej wymusił na walczących stronach szerokie wykorzystywanie lotnictwa transportowego w celu zaopatrywania wojsk będących w okrążeniu lub tych, które oderwały się od źródeł zaopatrzenia.

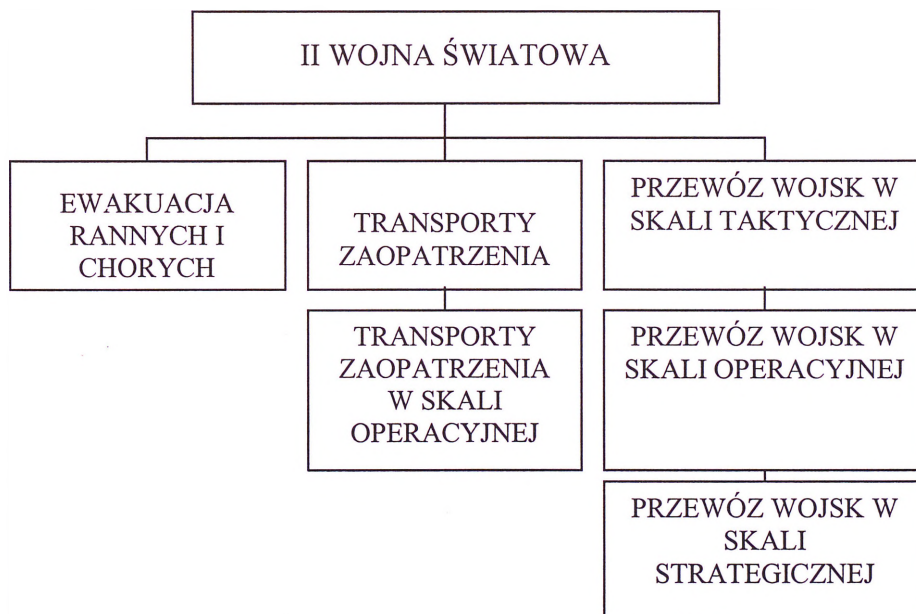
Momentem przełomowym w rozwoju lotnictwa transportowego, było zastosowanie silnika odrzutowego jako środka napędu samolotów transportowych, co umożliwiło budowę samolotów o większym udźwigu, zasięgu i prędkości.



Rys. 1. Zadania lotnictwa transportowego w zakresie zabezpieczenia logistycznego wojsk w czasie I wojny światowej i okresie międzywojennym.

Źródło: opracowanie własne.

Zadania lotnictwa transportowego w czasie II wojny światowej obrazuje rys. 2.



Rys. 2 Zadania lotnictwa transportowego w zakresie zabezpieczenia logistycznego wojsk w okresie II wojny światowej.

Źródło: opracowanie własne.

Wykorzystanie lotnictwa transportowego do zadań zabezpieczenia wojsk zmieniło się wraz z warunkami prowadzenia działań bojowych (działania manewrowe), a od czasu wojny wietnamskiej, część zadań o charakterze taktycznym przejął nowy środek transportu – śmigłowiec transportowy.

Wprowadzenie do wyposażenia SP niektórych państw, strategicznych samolotów transportowych, stworzyło warunki do szybkiej interwencji zbrojnej w dowolnym rejonie świata ale np. konflikt w Zatoce Perskiej pokazał jak duże znaczenie odgrywa lotnictwo transportowe w zabezpieczeniu logistycznym wojsk podczas działania w odalonych rejonach.

Konkludując można twierdzić, że rozwój lotnictwa transportowego do zadań zabezpieczenia logistycznego wojsk zmierzał w trzech zasadniczych kierunkach: pierwszym z nich było rozszerzenie zakresu zadań (od ewakuacji medycznej poprzez przewozy wojsk do transportu zaopatrzenia), drugim zwiększenie udźwigu, a trzecim rozmach przestrzenny przewozów (od taktycznych poprzez operacyjne do strategicznych).

Ostatnie dziesięciolecie wykazało też, że obecnie dużą wagę przywiązuje się udziałowi lotnictwa transportowego w operacjach (działaniach) kryzysowych „niewojennych”. Znaczy to, iż zakres zadań realizowanych przez to lotnictwo będzie się rozszerzał na udział w zabezpieczeniu niemilitarnych przedsięwzięć. Pewność tego stwierdzenia ugruntuje przesłedzenie założeń, rozmachu i potrzeb w tym zakresie możliwych operacji kryzysowych – innych jak wojna.

1.2. Lotnictwo transportowe w operacjach innych jak wojna XX wieku

Okres od końca II wojny światowej, a szczególnie ostatnie dwudziestolecie XX i początek XXI obfitował w konflikty i kryzysy o różnej skali, będące powodem potrzeby użycia transportu lotniczego.

Jedną z większych i ważniejszych, przeprowadzoną przez lotnictwo transportowe operacji niesienia pomocy humanitarnej w warunkach blokady Berlina było zbudowanie przez lotnictwo amerykańskie i brytyjskie w dniach od 26.06.1948 r. do

30.09.1949 r. „powietrznego mostu” w ramach którego zapewniano mieszkańcom Berlina Zachodniego różnego rodzaju zaopatrzenie.

W późniejszym okresie spotkać można klasyczne przykłady niesienia pomocy humanitarnej na obszarach objętych wojną domową, np. w Somalii. Miało to miejsce w okresie grudzień 1992 – grudzień 1993. W ramach dwóch operacji: „Restore Hope” i jej kontynuatorki „Continua Hope” udzielano pomocy humanitarnej ludności na obszarach objętych klęską suszy. Operacje te były prowadzone pod patronatem ONZ UNITAF.

Również na terenach północnego Iraku, od kwietnia 1991 r. do 24 lipca 1994 r. prowadzono operację z zastosowaniem transportu powietrznego w celu udzielenia pomocy humanitarnej uchodźcom Kurdyjskim. Pomoc ta dotyczyła dostarczenia zaopatrzenia dla ponad 1,5 mln Kurdów koczujących przy granicy z Turcją i Irakiem oraz siłom wojskowym ich ochraniających.

Na terenach byłego ZSRR w latach 1992-1999 transport lotniczy wykorzystywano w operacjach „Provide Hope I-V” w ramach których dostarczano żywność, leki do wielu miejsc Wspólnoty Niepodległych Państw. W pierwszej takiej operacji samoloty transportowe C-5, C-141 dostarczyły 2363 tony żywności, materiałów i środków medycznych do 24 miejsc⁵⁰.

Znaczny jest udział lotnictwa transportowego Stanów Zjednoczonych przy wsparciu 19 państw południowoamerykańskich. W operacjach tych samoloty i śmigłowce wykorzystywane były do transportowania sił wojskowych i policyjnych.

Lotnictwo jest powszechnie wykorzystywane do likwidacji skutków klęsk żywiołowych. Przykładem takiej operacji niech będą te w Hondurasie, Nikaragui, Gwatemali i Salwadorze⁵¹ (prowadzona od października 1998 r. do lutego 1999 r.), której celem było niesienie pomocy ofiarom huraganu. Wykorzystano do tego 39 śmigłowców i 6 samolotów, które dostarczały żywność, środki zaopatrzenia medycznego oraz ewakuowały rannych i chorych. W pierwszej fazie operacji przewieziono 1141 ton żywności, 42,5 tony leków oraz 264860 litrów wody pitnej. W drugiej fazie operacji w wyniku 80 samolotów C-141 dostarczono ciężki sprzęt inżynierski i ma-

⁵⁰ Karpowicz J., Lotnictwo, op. cit. s. 59.

⁵¹ Tamże, s. 63.

teriały budowlane dla wojskowych jednostek inżynieryjnych, które uczestniczyły w odbudowie zniszczonej (nawet w 60%) infrastruktury komunikacyjnej.

Trudną, z racji wojennych warunków realizacji zadań, była operacja dostarczania zaopatrzenia do Sarajewa. Wykonywały ją samoloty NATO.

Większość operacji niesienia pomocy humanitarnej z wykorzystaniem lotniczego transportu wojskowego była, jest i może być dokonywana w warunkach pokojowych. Najczęściej operacje takie prowadzone są jako dodatkowe zadania czasu pokoju.

Transport powietrzny wykorzystywany jest nie tylko w akcjach niesienia pomocy humanitarnej ofiarom klęsk, konfliktów i kryzysów militarnych, wymuszania pokoju i egzekwowania przestrzegania porozumień międzynarodowych oraz stwarzania warunków odbudowywania pokoju, ale także do zapobiegania rozprzestrzeniania broni masowego rażenia i do walki z przestępczością zorganizowaną (terroryzm i przemyt narkotyków)⁵². Przykładem niech będzie użycie w latach 1994-96 transportu powietrznego w operacjach zwalczania przestępczości zorganizowanej (przemytu narkotyków).

Transport powietrzny szeroko stosowany był do ewakuacji niemal 19 tysięcy osób z bazy sił powietrznych USA (16-25.06.1991 r.), ze względu na zagrożenie erupcją wulkanu Mt,Pinatubo.

Należy wspomnieć też o udziale transportu powietrznego w działaniach specjalnych (dywersyjne, psychologiczne), w operacjach innych jak wojna. Brały w nich udział odpowiednio wyposażone samoloty transportowe i sił specjalnych, z których zrzucono ulotki, środki płatnicze, różne inne przedmioty propagandowe, odbiorniki radiowe. Miało to miejsce już podczas wojny w Wietnamie w 1959 r., ale też później na Haiti i w operacji irakijskiej „Desert Strom”.

Uogólniając, w operacjach innych jak wojna, typu zapobiegania konfliktom, wykorzystanie wojskowego transportu powietrznego do wsparcia działań pokojowych jest identyfikowane w różnych odmianach operacji wojskowych. Były one w dotychczasowych przypadkach ukierunkowane na operacje powietrzno-lądowo-morskie, a w nich ukierunkowane na demonstrację siły i odstraszenie oraz zapewniały ewaku-

⁵² Karpowicz J., Lotnictwo ... op. cit. s. 60.

ację osób zagrożonych z rejonów objętych konfliktami. Właśnie w ramach wsparcia operacji zapobiegania konfliktom przewiduje się między innymi realizowanie zadań transportowych z użyciem transportu powietrznego. Natomiast w operacjach budowania pokoju użycie lotnictwa transportowego do wsparcia tych działań i realizacji w jej ramach zadań transportowych w celu osiągnięcia celu operacji miało dotychczas i może mieć charakter bardzo złożony i długotrwały. W formach niebrojnych tych operacji transport powietrzny może brać udział w realizacji zadań zabezpieczenia logistycznego sił pokojowych i dostarczania pomocy humanitarnej lub przemieszczania uchodźców oraz realizacji zadań rozpoznawczych w rejonach zdemilitaryzowanych.

2. RODZAJE OPERACJI REAGOWANIA KRYZYSOWEGO

Wielkim wyzwaniem jest nadal potrzeba dostosowania naszego potencjału obronnego do jakościowych standardów sprawnościowych i technicznych NATO. Jest to przede wszystkim w większym zakresie posiadanie możliwości i wyrażanie gotowości do udziału w operacjach pokojowych i antykryzysowych podejmowanych w ramach sojuszu, ale też i w ramach koalicji. Dzisiaj bowiem strategia bezpieczeństwa sojuszu (państwa członkowskiego) rozciąga się na stany funkcjonalne sojuszu (państwa) w warunkach pokoju, kryzysu i wojny, którym odpowiadają w tym strategii prewencji (odstraszania), kryzysowa i wojenna⁵³.

Niemal całe lata dziewięćdziesiąte Polska, pozostając w warunkach samodzielności strategiczno-obronnej, liczyła się wyłącznie z ewentualnością prowadzenia wojny w obronie własnego terytorium, z odparciem bezpośredniej agresji. Wstąpienie do NATO oznacza, że musimy być także gotowi, brać udział w obronie napadniętego sojusznika oraz w innych działaniach jak wojna. Jest to jakościowo inny element, inna kategoria, która musi być zawsze uwzględniana w budowanej doktrynie i strategii obronności państwa, a jej konsekwencje uwzględniane w praktyce działania wojsk. Są to zadania związane z działalnością Sił Zbrojnych RP, w tym Sił Powietrznych, w misjach poza obszarem obowiązywania Traktatu Waszyngtońskiego. I to jest rzeczywistością. Tego typu potrzeby zaistniały bowiem bardzo szybko i nabrały decydującego znaczenia w naszej strategii bezpieczeństwa.

Natomiast co do zagrożeń o charakterze bezpośredniej agresji na Polskę, zarówno lokalnej, jak i totalnej, należy podkreślić, że nasze członkostwo w NATO czyni tę groźbę jeszcze mniej prawdopodobną niż ona byłaby w warunkach samodzielności obronnej. Po prostu agresja na Polskę oznaczałaby agresję na NATO. Odstraszająca siła potencjału NATO ma tu decydujący wpływ. Bardziej realne wydają się i są tzw. sytuacje (zagrożenia) kryzysowe, czyli wszelkie niebezpieczne zdarzenia nie mające jednakże charakteru bezpośredniej agresji zbrojnej na dane państwo (np. konflikt zbrojny w bliższym lub dalszym otoczeniu strategicznym). Zatem członkowsko nasze w NATO z jednej strony poszerzając obszar stabilności zmniejsza jednak obszar po-

⁵³ B. Balcerowicz – artykuł „Przywódtwo to nie dyktat”. Polska Zbrojna nr 2, styczeń 2001, s. 20.

tencjalnych źródeł i zagrożeń. Z drugiej jednak strony – zwiększając zakres naszego niejako obligatoryjnego udziału w międzynarodowym reagowaniu na sytuacje kryzysowe – zwiększyło skalę potencjalnych zagrożeń z tego wynikających, np. w formie odwetowych akcji terrorystycznych ze strony jednego z uczestników konfliktu, w którego zwalczanie byśmy się angażowali.

Koncepcja strategiczna NATO ujmuje na pierwszym miejscu listy zadań sojuszu „zapewnienie fundamentów stabilnego środowiska bezpieczeństwa w Europie, przewidując pojawianie się nowych zagrożeń, takich jak konflikty etniczne, regionalne prowadzące do destabilizacji na kontynencie. Koncepcja ta uznaje, że „żywością i trwałością celem” NATO pozostaje „ochrona wolności i bezpieczeństwa wszystkich jego członków wszelkimi środkami politycznymi i militarnymi”. Z tego wynika konieczność „odstraszania i obrony przed agresją przeciwko członkom sojuszu”. Oprócz tego tradycyjnego zadania NATO, wymienia się inne, sprowadzające się do zapewnienia bezpieczeństwa i stabilizacji na obszarze euroatlantyckim⁵⁴. Oznacza to też, że obszar zainteresowania NATO został rozszerzony poza Europę i rejon Atlantyku. Wynika z tego, że geograficzne granice zaangażowania NATO nie są zatem jednoznaczne i jasne, ponieważ w dokumencie strategicznym przyjęto rozciągliwą formułę zagrożeń, a bezpieczeństwo sojuszu podlega różnym militarnym i niemilitarnym zagrożeniom, które są wielokierunkowe i często trudne do przewidzenia, obejmują one niestabilność na obszarze euroatlantyckim i wokół niego oraz możliwość kryzysów regionalnych na peryferiach sojuszu, które mogą szybko rozwijać się⁵⁵. Rywalizacje etniczne i regionalne, spory terytorialne, nieudane wysiłki na rzecz reform, naruszanie praw człowieka, rozpad państw, mogą prowadzić do destabilizacji regionu. Wynikające stąd napięcia mogą prowadzić do konfliktów zbrojnych, które mogą zagrażać bezpieczeństwu sojuszu, kiedy przeniosą się do sąsiednich krajów, w tym państw NATO. Dlatego bezpieczeństwo NATO „musi uwzględniać kontekst globalny”. Podkreśla to dokumenty strategiczne NATO w których ujmuje się takie jego zagrożenie jak: rozprzestrzenianie broni masowego rażenia (atomowej, chemicznej, biologicznej); eksport technologii

⁵⁴ Punkt 6 koncepcji określa, że „- wolność i bezpieczeństwo krajów członkowskich mogą być narażone na ryzyko w wyniku kryzysów i konfliktów wpływających na obszarze euroatlantyckim”. Obszar euroatlantycki – należy rozumieć jako terytorium całej Europy oraz dawnego ZSRR.

⁵⁵ T. Zalewski – Doktryna na XXI w, artykuł, Polska Zbrojna nr 18 z 18.04.1999.

podwójnego, cywilno-wojskowego, znaczenia; terroryzm; zorganizowaną przestępczość; zagrożenia informatyczne, ekonomiczne, ekologiczne i demograficzne; a nawet przerwanie dopływu niezbędnych do życia surowców. Takie rozumienie zadań NATO uzasadnia jego angażowanie się w operacje wojskowe poza swoim terytorium (np. typu interwencji na Bałkanach – Kosowo, w rejonie Zatoki Perskiej) mające zapobiec eskalacji lokalnego kryzysu lub światowemu terroryzmowi, czy np. „katastrofie humanitarnej”. Do zadań sojuszu – według nowej koncepcji (doktryny strategii) – należy też budowanie długofalowe warunków stabilizacji poprzez „rozwijanie szerokiej współpracy, partnerstwa i dialogu z innymi krajami obszaru euroatlantycznego”, mające na celu zwiększenie jawności wzajemnego zaufania i zdolności do wspólnych działań z sojuszem.

2.1. Zakres, klasyfikacja i charakterystyka operacji reagowania kryzysowego

Wyżej wyjaśnione zostało dlaczego i, że „Nowa Strategia Sojuszu” zakłada udział Paktu w działaniach na rzecz pokoju, pozwalając na użycie sił zbrojnych w sytuacjach kryzysowych⁵⁶. Znaczy to, że są to działania wojenne (przeciw agresji) prowadzone w celu zachowania suwerenności poszczególnych państw członków sojuszu oraz wojskowe działania inne jak wojna rozstrzygane w sposób pokojowy, z wykorzystaniem środków przymusu w postaci użycia sił zbrojnych lub bez użycia sił zbrojnych⁵⁷.

Generał, profesor B. Balcerowicz, w swojej książce „Sojusz a obrona narodowa”⁵⁸, wskazując współczesne funkcje sił zbrojnych, wymienia w pierwszym rzędzie uwiarygodnienie i wsparcie polityki oraz odstresowanie militarne, a do ważnych form ich użycia w okresie pokoju i kryzysów zalicza operacje inne niż wojna. W tych ostatnich dla sił zbrojnych ustanawia dwie grupy zadań: pozawojenne interwencje zbrojne, posiadające mandat społeczny, lecz nie przygotowane zgodnie z procedurą Karty ONZ. Nie posiadają one zatem mandatu ONZ oraz drugi rodzaj działań militarnych innych

⁵⁶ Sytuacje kryzysowe – to wszystkie sojusznicze i narodowe bilateralne i koalicyjne działania podejmowane zgodnie z artykułem V Traktatu Północnoatlantyckiego oraz zgodnie z rozdziałami VI i VII Karty Organizacji Narodów Zjednoczonych.

⁵⁷ B. Zdrowski. M. Marszałek, Operacje pozawojenne sił powietrznych. . Wyd. AON 2002, s. 10.

⁵⁸ B. Balcerowicz, Sojusz a obrona narodowa. DWB Warszawa 1999 s. 24.

jak wojna, które stanowią operacje pokojowe posiadające mandat Rady Bezpieczeństwa ONZ.

W polskiej strategii bezpieczeństwa⁵⁹ wyznacza się siłom zbrojnym trzy grupy zadań strategicznych: obronne - realizowane w celu odparcia agresji na własne terytorium lub sojusznika; reagowania - w sytuacjach stabilizacyjnych i prewencyjne - realizowane w czasie pokoju. Dokument ten nie wskazuje bezpośrednio na obowiązek udziału sił zbrojnych w operacjach pokojowych. Przewiduje jednak ich udział w operacjach kryzysowych, „w ramach misji organizacji międzynarodowych”.

Według koncepcji doktryny, strategii do zadań Sił Zbrojnych należy też budowanie długofalowe warunków stabilizacji poprzez „rozwijanie szerokiej współpracy, partnerstwa i dialogu z innymi krajami obszaru euroatlantyckiego”, mające na celu zwiększenie jawności wzajemnego zaufania i zdolności do wspólnych działań z sojuszem.

Najważniejsze różnice między typowymi działaniami wojennymi a operacjami innymi jak wojna tkwią w celach prowadzonych działań. W pierwszym przypadku celem jest walczyć i zwyciężać, pokonać agresora, w drugim zaś cele to zapobieganie wojnie i rozwiązać konflikt oraz promowanie pokoju i wsparcie władz cywilnych, czyli stworzenie warunków umożliwiających osiągnięcie stabilizacji w obszarze niestabilnej sytuacji. Identyfikację operacji reagowania kryzysowego zawiera tabela 3.

Trudnością w takiej kwalifikacji było określenie jednoznaczne granicy, po której ma znaleźć się dany typ operacji. Wynikało to z tego, że niektóre rodzaje działań innych jak wojna są bardzo zbliżone zarówno swym zakresem, rozmachem, jak i używanymi sposobami rozwiązywania stosowanymi podczas wojny. W tej typologii za kryterium podziału operacji reagowania kryzysowego przyjęto cel operacji i sposób reagowania na zaistniałą sytuację kryzysową. Taki podział jest jednocześnie wystarczający do prowadzenia dalszych badań o uwarunkowaniach, a później wykorzystanie transportu lotniczego w tych operacjach reagowania kryzysowego.

Badania i ich rezultaty odnoszące się do identyfikacji operacji reagowania kryzysowego miały umożliwić bezproblemowe opracowanie zdarzeń w których transport lotniczy w sytuacjach reagowania kryzysowego będzie używany i co to użycie będzie warunkowało.

⁵⁹ Strategia bezpieczeństwa RP, Warszawa 04.01.2000, pkt. 4.6.1. Zadania Sił Zbrojnych s. 18.

Tabela 3

Lp.	Typ operacji	Przyczyny operacji	Cel operacji	Sposób reagowania
1.	Sojusznicze (akceptowane i realizowane przez NATO)	Przeciw agresji	Pokonać agresora	<ul style="list-style-type: none"> • wojna
		Wsparcie pokoju	Zapobiegać wojnie i rozwiązać konflikt	<ul style="list-style-type: none"> • zapobieganie konfliktom • wymuszanie pokoju • utrzymanie pokoju • budowanie pokoju • udzielanie pomocy humanitarnej
		Działalność humanitarna	Promowanie pokoju, wsparcie władz	<ul style="list-style-type: none"> • pomoc humanitarna
		Działania ratownicze		<ul style="list-style-type: none"> • ratownictwo powietrzne, wodne i lądowe
2.	Narodowe, bilateralne, sojusznicze	Przeciw agresji	Pokonać agresora	<ul style="list-style-type: none"> • wojna
		Zwalczanie terroryzmu	Zapobiegać działalności w dążeniu do likwidacji terroryzmu	<ul style="list-style-type: none"> • operacje przeciwterrorystyczne
		Ewakuacja osób niezangażowanych	Promowanie demokracji, pokoju	<ul style="list-style-type: none"> • ewakuacja powietrzna, wodna, lądowa • pomoc humanitarna • działalność prewencyjna • kontrola: przewozów na lądzie i morzu, stref objętych kontrolą
		Pomoc i wsparcie władz cywilnych		
		Operacje przeciwnarkotykowe		
Wymuszanie sankcji				

Źródło: Opracowanie własne na podstawie J. Karpowicz, „Lotnictwo w operacjach pokojowych”, ZN

(dodatek do nr 1/2001 WSOSP Dęblin 2001, s. 18.

Diagnoza operacji reagowania kryzysowego, dokonana w wyniku studiowania literatury, wskazuje, że we współczesnym świecie w stosunkach międzynarodowych często występują sytuacje przekraczające stan, dla którego łatwo wskazać czy mamy do czynienia z sytuacją kryzysową. Badania pozwoliły zdefiniować operacje kryzysowe i zaproponować ich typologię. Została ustalona propozycja podziału operacji kryzysowej ze wskazaniem towarzyszących im działań sojuszniczych i narodowych, bilateralnych czy koalicyjnych. Uzyskane wyniki rozwiązań o istocie współczesnych operacji reagowania kryzysowego pozwalają stwierdzić, że w swej strukturze są one skomplikowane i charakteryzują się szybkością działania oraz przechodzenia do najgroźniejszego stadium jakim jest kryzys w formie wojny. Natomiast użycie siły zbrojnej i charakter ich działalności w operacjach innych jak wojna określają cele polityczne ich użycia.

Z reguły stanowi to rozwiązanie ostateczne. Pomimo, że to użycie siły zbrojnej ma cechy operacji wojennej, to z zasady nie mają one w zadaniach zawładnięcia terytorium lub jakichkolwiek dóbr. Z zasady ostatecznym celem interwencji zbrojnej, w operacjach innych jak wojna, jest ustanowienie pokoju i trwałe ustabilizowanie sytuacji. Porównawcze zestawienie głównych celów wojen i operacji innych jak wojna zawiera tabela 4.

Opracowana tabela, jako synteza dociekań związanych z ustaleniem, typologią operacji reagowania kryzysowego, posłużyć ma do oceny i wskazania tych operacji w których niezbędne będzie użycie transportu lotniczego, w tym Sił Powietrznych RP. Wprawdzie opisy przyszłości, zdarzeń, sytuacji, to sprawy niepewne i ryzykowne, to nie jest łatwe do przewidzenia, w którym momencie operacji dowolnego typu i w jakich warunkach otoczenia pojawi się określone zadanie do wykonania dla transportu lotniczego. Pewne jest, że jedno lub wiele przewidywanych dla lotnictwa transportowego zadań może się pojawić do wykonania i jedno z nich lub więcej może być lub stanie się priorytetowe i trzeba będzie dokonać wyboru. Przyszłość działania jednoznacznie nie da się przewidzieć. Stąd i strategii, w sferze koncepcji działania w określonych, niewiadomych warunkach nie da się również przewidzieć. Można coś przewidywać, zakładać, ale nie pytając jakie te działania będą i jak będzie w nich wykorzystywany transport lotniczy.

Tabela 4

Zestawienie porównawcze głównych cech wojen i operacji innych jak wojna

Parametr	Wojna (agresja)	Operacja inna jak wojna (interwencje pokojowe)
Podstawa prawna	Brak podstaw prawnych. Agresja sprzeczna z prawem międzynarodowym	Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ
Cele	Przejęcie władzy. Zagarnięcie terytorium, dóbr. Narzucenie dominacji.	Wykluczenie przejęcie władzy Wykluczenie, korzyści terytorialne i materialne. Przeciwko dominacji (narodowościowej, religijnej, ekonomicznej, politycznej)
Przeciwnik	Siły zbrojne i ludność cywilna	Siły zbrojne lub ich część. Władza polityczna
Sposób prowadzenia działań zbrojnych	Użycie sił zbrojnych (sił i środków) nieograniczone podporządkowanie potrzebom operacyjnym	Użycie sił zbrojnych (sił i środków walki) ograniczenie. Dominacja uwarunkowań politycznych nad wymaganiami operacyjnymi

Źródło: J. Karpowicz, Lotnictwo w operacjach pokojowych.
ZN dodatek do nr 1/2001 WSOSP 2001, s. 44.

Należy więc pytać – jakie te działania mogą być i w jakim zakresie i do czego może być wykorzystywany transport lotniczy⁶⁰.

W każdym badaniach naukowych odpowiedzi na tak sformułowane pytanie dobrze służyć może budowanie koncepcji⁶¹, scenariuszy⁶² i studiowanie ich konsekwencji i to w procesie badawczym, jak i też w planowaniu. Doświadczenia wskazują, że obecnie w procesie budowania scenariuszy bierze się za podstawę ustalony podział zagrożeń o różnym charakterze konfliktowym. I również w tym przypadku, w badaniach nad problemem zawartym w temacie, będzie odnosił się do gotowej już klasyfi-

⁶⁰ B. Balcerowicz, Scenariusze, artykuł, Polska Zbrojna Nr 40/1998, s. 9.

⁶¹ Koncepcja – ogólne ujęcie (idea, zamiar), obmyślany plan działania, pomysł, rozwiązania czegoś, projekt, Słownik wyrazów obcych, Wyd. PWN W-wa 1995 s. 519. Słownik języka polskiego, Tom 1, Wydanie PWN W-wa 1995, s. 921.

⁶² Scenariusze – w znaczeniu przedstawianym w niniejszym materiale, to opisy splotów zdarzeń, doprowadzających do określonych sytuacji, budowane są na podstawie sprawdzonych realiów, prawa ale też i jako hipotezy wręcz elementy wyobraźni, fantazji. Scenariusz – to szczegółowo przygotowany plan, program czegoś, zaplanowany lub przewidywany rozwój wydarzeń – Słownik wyrazów obcych, Wyd. PWN W-wa 1995, s. 995; Słownik języka polskiego, tom 3, Wyd. PWN W-wa 1995, s. 173.

kacji. Otóż wyróżnia się w niej najogólniej konflikty: zagrażające egzystencji państwa (inaczej nazywane wojną powszechną), pogarszające stan bezpieczeństwa w Europie i świecie (czyli lokalne konflikty zbrojne) oraz konflikty inne jak wojna. Ogólnie konflikty te można nazwać operacjami reagowania kryzysowego.

Można i trzeba z tych trzech typów zagrożeń wprowadzać kilka rodzajów scenariuszy działania⁶³, związanych z tymi typami zagrożeń.

Można i należy przyjmować za podstawę scenariusze natowskie. Tu, wobec zagrożenia wojną powszechną wyróżnia się scenariusze wojny z zaskoczenia i wojny przez eskalację zdarzeń. Wobec zagrożenia konfliktem lokalnym trzeba też widzieć scenariusze działania SZ RP, w swojej istocie podobne, jak poprzednie, z tym, że na skalę mniejszą pod względem rozmachu. Wreszcie konflikty inne jak wojna. Tu scenariusze dotyczą najogólniej zgodnie z typologią natowską, czterech typów kryzysów: społeczno-politycznego, operacji antyterrorystycznych, destabilizacji granic Polski oraz między narodowej interwencji zbrojnej. Tu scenariuszy też powinno być sporo. W każdym z tych scenariuszy określoną rolę spełniać może transport lotniczy poprzez wykonywanie zadań zasadnych dla każdego typu (rodzaju) scenariusza działań (operacji) SZ RP samodzielne, w ramach sojuszu, czy koalicji.

Obecnie mniejsze jest zagrożenie wojną globalną, to nie znaczy, że nie powinniśmy do niej być przygotowani. Istnieją natomiast inne zagrożenia. Przybiera na sile terroryzm w świecie, wzrosło zagrożenie konfliktami lokalnymi i etnicznymi, jak również zagrożenie zniszczenia środowiska naturalnego. Jest też inne podejście do likwidacji zagrożenia. Teraz ważne jest wcześniejsze rozpoznanie zagrożeń, ognisk zapalnych, które mogłyby zrodzić konflikt. Ważne więc jest powstrzymywanie zagrożeń u źródeł, niekiedy daleko od naszych granic, czy granic sojuszników. A to jest współczesna filozofia podejścia do problemu, filozofia szukania szans ustrzeżenia się lub zmniejszenia skutków zaistnienia zdarzenia. To jest właśnie sposób działania zapewniający bezpieczeństwo państwu czy sojusznikowi. Nie ulega też podważeniu fakt, że w tych wszystkich działaniach znaczącą rolę przypisuje się lotnictwu transportowemu.

⁶³ Działanie – to zmierzać do określonego celu w danych warunkach, przy pomocy właściwych środków, po to by odejść od warunków istniejących i dojść do warunków odpowiadających przyjętemu celowi. Działanie, które mamy urzeczywistnić wymaga przeto trójakiego wyznaczenia: celu, warunków należących do rzeczywistości i środków przystosowanych zarówno do zamierzonego celu, jak i też istniejącej rzeczywistości. T. Kotarbiński, Traktat o dobrej robocie, PWN W-wa.

3. CECHY OPERACJI REAGOWANIA KRYZYSOWEGO WPLYWAJĄCE NA DZIAŁANIA LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

Lotnictwo transportowe charakteryzuje się dużą dynamiką rozwoju. Przyczyną tego jest niespotykane dotychczas tempo zapotrzebowania na nie w różnych formach operacji. Zdecydowanie rozszerzył się zakres zastosowania lotnictwa transportowego, w związku z tym zaowocowało to zmianami jakościowymi konstrukcji statków transportowych o nowych możliwościach. Możliwości te określone przez potrzeby, były i są weryfikowane właśnie w licznych konfliktach zbrojnych i operacjach. Ponieważ niemal każde z tych działań miało nieco inne cele i inny charakter, to wywarło to istotny wpływ na rozszerzenie zakresu zastosowania lotnictwa transportowego – jego zadań i form użycia, głównie na poziomie operacyjnym i strategicznym. Formy te były i są weryfikowane w praktyce, ale powstały nowe cele i zadania, nie mające niemal żadnego odniesienia do dotychczasowej teorii i praktyki.

Zdecydowanie zwiększyły się możliwości lotnictwa transportowego, ale także zakres i sposoby realizacji zadań. Można więc sformułować ogólną tezę, że w wyniku tych zmian zasadnicze zadania lotnictwa transportowego przesunęły się na poziom strategiczny.

Zmieniły się lub zostały zmodyfikowane doktrynalne założenia użycia sił powietrznych NATO, w tym lotnictwa transportowego. Nowa koncepcja strategiczne Sojuszu wyznacza rolę lotnictwu transportowemu we współczesnych siłach zbrojnych, wojnie, operacji. W założeniach strategicznych (np. w nowej koncepcji strategicznej NATO) eksponuje się pokojowe i humanitarne cele, funkcje, zadania sił powietrznych w tym lotnictwa transportowego. W ślad za tym wprowadzono do teorii i praktyki pojęcie działań innych niż wojna czy operacji pokojowych. Formułując zatem zagadnienie przyjąłem, że do głównych uwarunkowań użycia lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego należy zaliczyć uwarunkowania: doktrynalne, operacyjno-strategiczne, systemowe i technologiczne oraz kierunki rozwoju lotnictwa transportowego.

Uwarunkowania doktrynalne wpływają bezpośrednio na cele i zakres zadań lotnictwa transportowego, a zgodnie i z uczestnictwem w NATO wynikają zobowiązania

sojusznicze. Zgodnie też z ideą wspólnej obrony, każde z państw (także Polska) powinno być przygotowane do udziału w realizacji celów strategicznych Sojuszu oraz tzn. do obrony innych państw sojuszniczych.

Na podstawie tych uwarunkowań można wyróżnić działania, do których powinno być przygotowane lotnictwo transportowe SP RP i innych państw sojuszniczych. Każde z tych działań wykazuje wobec lotnictwa transportowego określone wymagania, żądania, potrzeby i sposoby co do wykonania zadań. Działania te można w przybliżeniu ustalić, że będą to:

- sojusznicze działania obronne SZ NATO, w tym SZ RP, w obszarze Polski,
- udział SZ RP w działaniach sojuszniczych w obszarze państw NATO,
- udział SZ RP w działaniach sojuszniczych lub koalicyjnych poza obszarem NATO,
- samodzielne działania obronne SZ RP w obszarze Polski.

Podział ten może ułatwić prowadzenie badań w kontekście wymagań (uwarunkowań) determinujących udział lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego. Bowiern każde z wymienionych wyżej grup działania nie tylko warunkuje charakter operacji reagowania kryzysowego oraz zakres zadań lotnictwa transportowego w tych operacjach, ale także formy i sposoby ich realizacji.

Znamienne jest, że rośnie udział lotnictwa transportowego w operacjach innych jak wojna. Dzięki wysokiej efektywności rozszerza się zakres jego zadań. Lotnictwo transportowe ugruntowało swoją rolę, swój znaczący udział w zapobieganiu łamania i przywracaniu ustaleń pokojowych, często jako najbardziej efektywny środek gaszenia międzynarodowych i lokalnych kryzysów. Dlatego, do realizacji zadań lotnictwo transportowe powinno dysponować dużą mobilnością globalną, umożliwiającą natychmiastową reakcję na sytuacje kryzysowe w dowolnym miejscu globu ziemskiego, zarówno w akcjach militarnych, jak i humanitarnych.

Zdolność do szybkiej reakcji z dużych nawet odległości i możliwości realizacji zadań w każdym rejonie obszaru prowadzenia operacji, w tym innych jak wojna, a także możliwość szybkiego dostarczenia zaopatrzenia wojsk i specjalistów różnego rodzaju lotnictwa, wsparcie sił interwencyjnych to główne zalety lotnictwa transportowego.

Uwarunkowania operacyjno-strategiczne wynikają z eksponowanego w ostatnim czasie w literaturze podziału działań (operacji) na wojenne i pozawojenne. W literaturze zdefiniowano i zinterpretowano w miarę wszechstronnie i wielowątkowo pojęcie, zadania oraz formy realizacji tych zadań przez lotnictwo transportowe w działaniach wojennych. Niedostatek stanowi problem dotyczący operacji reagowania kryzysowego, ale innych jak wojna. Wynikiem tego było przyjęcie do rozważań kryteriów, pozwalających określać, charakteryzować zastosowanie lotnictwa transportowego w wojnie i operacji innej jak wojna. Tymi kryteriami są: charakter (rodzaj), miejsce i czas operacji, w których lotnictwo transportowe bierze udział (tabela 5).

Tabela 5

Lotnictwo transportowe w operacjach reagowania kryzysowego

Rodzaj i miejsce operacji	Cele, warunki, czas
Klasyczne (wojna)	Zdobywanie, odzyskiwanie, utrzymywanie obszaru (terytorium, terenu) wojny oraz osiągnięcie celów operacji oraz zdobywanie terenu.
Na własnym terytorium – państwa, sojuszu	W okresie pokoju
	W okresie wojny
Poza własnym terytorium	W okresie wojny
	W okresie pokoju: – operacje pokojowe – misje humanitarne – inne operacje pozawojenne

Źródło: opracowanie własne na podstawie J. Gotowała, E. Zabłocki, Tezy na konferencje - Współczesne siły powietrzne. Misje, zadania, tendencje rozwoju, AON, Warszawa 2002 r., s. 15

Wydaje się, że jakościowe zmiany dotyczące znaczenia, roli i miejsca oraz zadań lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego w nowych uwarunkowaniach, wyznaczają jeden z głównych kierunków zastosowania lotnictwa transportowego w tych operacjach. Znajduje to odzwierciedlenie w opracowanych w latach

2001-2003 pracach traktujących o operacjach reagowania kryzysowego⁶⁴. Treść, a główne ustalone w nich wnioski, stanowiły wystarczającą podstawę do rozwinięcia szczegółowych problemów wykorzystania (użycia) lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego, głównie innych jak wojna i to poza granicami kraju. Wnioski te i uogólnienia wyznaczyły one kierunek podjętych badań o problemie, głównie o sposobach operacyjnego użycia lotnictwa transportowego.

Udział sił powietrznych⁶⁵ w operacjach reagowania kryzysowego (w wojnie i operacjach innych jak wojna), podobnie jak sama operacja stał się jednym z ważniejszych obszarów badań w naukach wojskowych oraz specjalnością w sztuce operacyjnej. Na obecnym etapie jej rozwoju dość precyzyjnie zostały sformułowane oraz zinterpretowane cele i zadania sił powietrznych, w tym lotnictwa transportowego, w tych operacjach. Na przykład w pracach wcześniej wymienionych J. Karpowicza, B. Zdrodowskiego czy M. Marszałka. Natomiast w początkowym etapie są badania dotyczące uwarunkowań, możliwości, form i sposobów wykonania zadań przez lotnictwo transportowe w operacjach reagowania kryzysowego, w tym szczególnie w operacjach innych jak wojna. Tym bardziej, że udział w operacjach pokojowych (innych jak wojna) wyróżniono jako oddzielny rodzaj działań sił powietrznych⁶⁶. Każdy z wymienionych rodzajów działań (zadań) sił powietrznych stanowi problem. Dotyczy to również komponentu (składowej) sił powietrznych, jakim jest lotnictwo transportowe. Dlatego udział tego lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego stał się tematem niniejszego studium operacyjnego (logistycznego), bowiem założono hipotetycznie, że dla części działań (zadań) można wybrać, wyselekcjonować wspólne cechy (prawidłowości), ale dla niektórych konieczne będzie określenie właściwego sposobu „organizowania” możliwości lotnictwa transportowego, a to wiąże się właśnie z pytaniem o jego możliwości, wydolność i miejsce tego lotnictwa w działaniach reagowania kryzysowego.

Odnosząc się do uwarunkowań systemowo-technologicznych, to przebieg ostatnich operacji reagowania kryzysowego potwierdza, że lotnictwo transportowe

⁶⁴ Marszałek M., Użycie sił powietrznych w militarnych operacjach innych niż wojna, ZN Nr 4 AON, Warszawa 1999.

⁶⁵ Marszałek M., Operacje wsparcia pokoju według poglądów NATO, AON, Warszawa 1999 r.

⁶⁶ Gotowała J., Zabłoci E., Współczesne siły powietrzne... Misje, zadania, tendencje rozwoju – tezy na konferencję, AON, 2002, s. 19.

wciąż zajmuje znaczącą pozycję w realizacji zadań operacyjnych i strategicznych. Co raz dobitniej, wyraźniej wpływa ono na wynik określonej operacji reagowania kryzysowego (wojny czy innych działań jak wojna). Lotnictwo transportowe, aby jednak mogło utrzymywać dotychczasowe znaczenie w SZ RP, to konieczne jest stałe zabieganie o możliwie najwyższy poziom ich nowoczesności.

Lotno-taktyczne właściwości, wyposażenie, możliwości statków transportu powietrznego winny zapewnić odpowiednio elastyczne wykorzystanie tych cech.

Stosownie do nowej koncepcji wykorzystania sił zbrojnych od lotnictwa transportowego wymaga się zdolności do zapewnienia szybkiego przenoszenia „wysiłku transportowego” na dany lub inny kierunek i wystarczająco silne skupienie go we wskazanym rejonie, przyczyniając się do np. zapobiegania lub tłumienia rozprzestrzeniania się zarzewia nowego kryzysu poprzez przerzut tam odpowiednich sił i środków.

Rośnie więc udział lotnictwa transportowego w operacjach innych jak wojna. Dzięki jego wysokiej efektywności rozszerza się zakres zadań dla niego. Lotnictwo transportowe ugruntowało swoje znaczenie w operacjach reagowania kryzysowego, często jako jedyny i efektywny środek gaszenia źródeł lub rozprzestrzeniającego się konfliktu. Dlatego lotnictwo transportowe do realizacji zadań w ramach operacji i osiągania celów operacji powinno dysponować wystarczającymi możliwościami transportowymi popartymi dużą mobilnością globalną, umożliwiającą natychmiastową reakcję na sytuacje kryzysowe w dowolnym miejscu globu ziemskiego, zarówno w akcjach humanitarnych, jak i militarnych.

Wynika z tego, że zdolność do szybkiej reakcji z dużych nawet odległości i możliwość realizacji zadań w każdym rejonie obszaru prowadzenia operacji reagowania kryzysowego wyraża się dostarczaniu zaopatrzenia wojskom, różnego rodzaju specjalistów i „osób ważnych” oraz ewakuacji i to stanowi główne zalety lotnictwa transportowego, z reguły niedostępne dla innych rodzajów sił zbrojnych.

4. ZADANIA LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO W OPERACJACH REAGOWANIA KRYZYSOWEGO

Efektywność działania wojsk w czasie operacji przeciw agresji (obronnej, zaczepnej, czy przeciwnatarcia) zależna może być od wielu cech, które spowodują, że rola transportu lotniczego w zabezpieczeniu działań tych wojsk będzie wzrastać. Będzie również wzrastać zakres i częstotliwość jego wykorzystania.

Do zasadniczych cech operacji przeciw agresji wpływających na wykorzystanie i zapotrzebowanie lotnictwa transportowego należy zaliczyć:

- charakter i rozmach czasowo-przestrzenny operacji,
- warunki geograficzno-fizyczne kierunku, obszaru działań,
- manewrowy charakter operacji,
- prowadzenie operacji w warunkach zagrożenia lub użycia broni masowego rażenia (biologicznej, chemicznej, jądrowej) i broni precyzyjnej,
- powstawanie ognisk masowych strat i zniszczeń, szczególnie w warunkach użycia bmar.

Analiza i ocena tych cech pozwoli określić, które z nich i w jakim zakresie wpłyną nie tylko na warunki wykorzystania, ale przede wszystkim na zakres i samo zastosowanie transportu powietrznego do realizacji zasadniczych zadań zabezpieczenia wojsk w operacji przeciw agresji.

Uwzględniając położenie geograficzno-polityczne Polski w Europie, charakter obrony doktryny militarnej kraju i państw członków NATO, jak również organizację i rolę naszych sił zbrojnych w sojuszu oraz najbardziej prawdopodobny wariant ich użycia przeciw agresji należy zakładać, że w przypadku agresji na Polskę, SZ RP w początkowym okresie przystąpią do działań obronnych. Wstępna kalkulacja wskazuje, że przejście do działań obronnych w skali operacyjnej w początkowym okresie odpierania agresji może być koniecznością. Operacja obronna na obszarze kraju będzie miała wiele cech szczególnych, między innymi należy przewidzieć możliwość wykonania przeciwuderzenia siłami własnymi lub sojuszniczymi czy koalicyjnymi, przejścia do przeciwnatarcia, a w konsekwencji do działań zaczepnych.

Siła obrony będzie polegała nie tylko na stawianiu oporu przez broniące się wojska, lecz przede wszystkim na wykonaniu manewru i zaskakujących uderzeń oraz podejmowaniu tam gdzie będzie możliwe, działań zaczepnych. Szczególnie efektywne mogą być działania wyprzedzające przeciwnika, powodujące rozdzielenie jego zgromadzeń uderzeniowych, ograniczające swobodę manewru odwodów i dezorganizacji działalności logistyki. Mogą więc być wykorzystywane desanty powietrzne, grupy specjalne. Dążyć się powinno do utrzymywania ważniejszych rejonów, dróg samochodowych i kolejowych, mostów, lotnisk zapewniających, umożliwiających wyzwalanie działań manewrowych we wszystkich formach prowadzonych operacji (przeciw agresorowi). Działania te będzie wspierać i zabezpieczać lotnictwo SP własnych, sojusznicznych lub koalicyjnych, w tym transportowe.

Warunki geograficzno-fizyczne mogą mieć znaczący wpływ na realizację zadań bojowych. W jednych działaniach pokrycie i rzeźba terenu ułatwiać będzie prowadzenie operacji przeciw agresorowi, w innych zaś ten sam teren będzie je utrudniał. Dlatego zarówno podczas planowania, jak i realizacji zadań bojowych, wpływ warunków terenowych i klimatycznych na ich wykonanie należy uwzględnić.

W pasie obronnym na terenie kraju może znaleźć się wiele dużych miast, ośrodków przesyłowych i administracyjnych oraz rejonów szczególnie ważnych pod względem gospodarczym. Zatem specyfika rejonów może wywrzeć istotny wpływ na organizację systemu obrony, a znajdujące się na ich terenie obiekty mogą stanowić szczególnie silne węzły, ogniwa obronne.

Warunki geograficzno-fizyczne Polski są dość zróżnicowane pod względem ukształtowania (rzeźby) terenu, przejezdności (przekraczalności), rozwinięcia sieci komunikacyjnej wszystkich rodzajów transportu oraz pokrycia terenu.

Ukształtowanie Polski stanowią różne formy rzeźby od gór poprzez pagórkowaty i niziny do depresyjnego. Dostępność terenu też jest zróżnicowana. Występuje tu duża liczba osiedli, miast, aglomeracji miejsko-przemysłowych i portowych, powodujących zagęszczenie ludności. Teren jest dość pocięty znaczną liczbą rzek, kanałów, jezior, powiązanych z sobą siecią rowów melioracyjnych oraz szeregiem innych naturalnych rubieży i obszarów terenowych. Powodzenie w przekraczaniu tych przeszkód

przez wojska prowadzące operacje przeciw agresorowi zapewnić może wysadzenie w określonych miejscach grup powietrzno-szturmowych.

Manewrowy charakter działań w operacjach przeciw agresorowi może powodować zmienność sytuacji na polu walki, a więc dynamikę działań, szybkie rozstrzygnięcie taktyczno-operacyjne oraz potrzebę częstego manewrowania wojskami.

Prowadzenie operacji przeciw agresorowi ze stosowaniem tradycyjnego sposobu wykonania manewru, tj. drogą lądową, w terenie o rozwiniętej sieci wodnej z licznymi obszarami leśnymi oraz strefami zapór, zniszczeń a nawet może skażeń, nie powinno osłabiać trwałości z powodu utrudnionego też podejścia wojsk ze strefy tyłowej, ale ograniczyć może możliwości manewrowania siłami i środkami, w tym odwodami przeciwpancernymi i inżynieryjno-saperskimi, broniących się wojsk oraz może uniemożliwiać szybką likwidację powstałych wyłomów w obronie.

W działaniach zaczepnych manewrowe działania mogą zmniejszyć pewność zachowania ciągłości działań i żywotności wojsk czy wyzwalać swobodę ruchu wojskom w wyniku utrudnionego dowozu środków materiałowych powodowanego nie nadążaniem służb logistycznych i nie zaspokajaniem potrzeb. Dlatego, aby w maksymalnym stopniu wyeliminować powstanie takich sytuacji, wojska walczące z agresorem, stosować będą w działaniach manewr powietrzny siłami i środkami. W obronie wyrażony on będzie przede wszystkim użyciem transportu powietrznego do przewozu wojsk w miejsca zagrożenia w celu blokowania powstałych wyłomów w obronie, potęgowania działań obronnych, wsparcia wojsk walczących w okrążeniu, przewozu odwodów przeciwpancernych, zaopatrzenia itp.

Transport powietrzny w działaniach obronnych poprzez przewóz wojsk umożliwia wzmocnienie w stosunkowo krótkim czasie ugrupowania obronnego na zagrożonych kierunkach lub sprzyja zorganizowaniu doraźnej (kolejnej) rubieży obrony. W czasie prowadzenia obrony manewrowej lub niesprzyjającej sytuacji bojowej, niejednokrotnie powstanie potrzeba sprawnego wycofania części sił związanych walką z przeciwnikiem, którym np. grozi okrążenie lub celem ich przegrupowania, uzupełnienia oraz użycia na innych kierunkach, w rejonach, względnie jako odwodów. Zadaniem transportu lotniczego będzie przewóz wycofujących się lub „luzowanych” wojsk. W obronie, szczególnie w okresie poprzedzającym przeciwnatarcie, w sytuacjach nie

cierpiących zwłoki (ze względu na niski stan zapasów, przerwane lądowe linie komunikacyjne, uzupełnianie zapasów w wojskach działających w izolacji), wykorzystywany może być również transport powietrzny do dowozu zaopatrzenia.

Ważnym okresem operacji obronnej będzie wykonanie przeciwwuderzenia wojskami i przejście do przeciwnatarcia. W tych warunkach istota wykorzystania transportu powietrznego podobna może być do działań lotnictwa transportowego prowadzonych w rzecz wojsk w operacji zaczepnej.

Manewr powietrzny w działaniach wojsk przeciw agresorowi polegał zapewne będzie na przewozie wojsk i desantów powietrznych, które przede wszystkim będą opanowywać określone rejony terenu i obiekty, utrzymując je do czasu podejścia sił głównych czy wzmocnienia. Desanty powietrzne i przewiezione wojska transportem powietrznym oddziaływać powinny i utrzymywać te obiekty, które wywierają wpływ na wyzwalenie, zachowanie ciągłości ruchu lub utrzymanie tempa działań walczących, a w szczególności podczas pokonywania przeszkód wodnych, zapór, obszarów leśnych i zurbanizowanych. Cechą manewrowego charakteru działań może być często niejasność sytuacji, częściowe lub całkowite zerwanie łączności, sparaliżowanie systemu zabezpieczenia logistycznego, trudności w zapewnieniu ciągłości zasilania wojsk pod tym względem, w warunkach zwiększonych potrzeb.

Oddziaływanie agresora, sposób prowadzenia obrony, działania manewrowe mogą sprawić, że część broniących się wojsk będzie zmuszona prowadzić działania w okrążeniu (np. desanty, pododdziały broniące ważnych obiektów oddziaływania przeciwnika) w oderwaniu od sił zasadniczych i w warunkach uniemożliwiających zaopatrywanie drogą lądową. Zadanie dowozu zaopatrzenia do wojsk walczących w takich warunkach, może przyjąć na siebie transport powietrzny (dowóz i zrzuty).

Wojska w walce zużyją zapewne duże ilości środków materiałowych, powstaną też straty w wojskowym sprzęcie technicznym, potrzebne więc będzie ich uzupełnienie. Zniszczenia w strefie przyfrontowej i tyłowej infrastruktury transportowej, szczególnie przepraw, szlaków komunikacyjnych, spowodują trudności w dowozie środków walki we wszystkich formach działalności wojsk. W operacji zaczepnej wydłużać się też może ramię dowozu tych środków. Należy pamiętać, że zabezpieczenie logistyczne wojsk walczących, szczególnie w operacji obronnej, powinno odpowiadać nie tylko

oczekiwaniom wojsk, lecz również zapewniać warunki zachowania odpowiedniego potencjału logistycznego umożliwiającego przejście bez zakłóceń do przeciwnatarcia.

Nasylenie obszaru działań wojennych wojskami i techniką może przynieść duże straty sanitarne wśród żołnierzy i straty w środkach walki. Szczególnie może mieć to miejsce w przypadku użycia broni masowego rażenia (bmar) i działań terrorystycznych.

W działaniach bojowych wojsk w operacjach przeciw agresji z użyciem broni masowego rażenia (atomowej, biologicznej i chemicznej – ABC), ważnym zadaniem będzie umiejętne wykorzystanie tych uderzeń, tzn. szybkie opanowanie terenu i wprowadzenie wojsk w powstały wyłom w ugrupowaniu broniących się czy nacierających wojsk własnych czy przeciwnika. W działaniach tych szczególną rolę odgrywa czas, bowiem kto szybciej opanuje sytuację w porażonym rejonie, kto szybciej opanuje teren, ten uzyska nie tylko obszar terenu, ale i przewagę nad przeciwnikiem, ponieważ swoim działaniem nie dopuści do opanowania przez niego sytuacji i doprowadzenia wojsk do gotowości bojowej, czy zajęcia dogodnych obszarów, rubieży. W tych warunkach przewóz wojsk transportem powietrznym może okazać się jedynym sposobem zapewniającym zrealizowanie takich zamiarów i zapewniającym ciągłość prowadzenia operacji. W warunkach tych może zaistnieć potrzeba masowej ewakuacji porażonych i chorych z miejsc masowych strat i zniszczeń.

W czasie operacji obronnej, w celu przyspieszenia ewakuacji porażonych i chorych z rejonów izolowanych i zagrożonych, a w szczególności w przewidywaniu możliwości przełamania obrony wojsk oraz z rejonów masowych strat i zniszczeń, może być wykorzystywany transport powietrzny.

Powyższe rozważania pozwalają wysnuć wnioski, że prowadzenie działań przez wojska w różnych operacjach przeciwko agresorowi (od obrony do zaczepnej) stwarzać może wiele sytuacji z szerokim i różnorodnym zestawem zadań dla lotnictwa transportowego. Mogą być one realizowane w określonych warunkach prowadzenia działań przeciw agresorowi. W zależności od sytuacji każde z nich może być priorytetowe w danym okresie działań wojsk. Postawić też można tezę, że w przyszłości sposoby i prowadzenia operacji przeciw agresorowi spowodują, że wykorzystanie lotnictwa transportowego do zabezpieczenia działań bojowych wojsk stanie się zasadą.

4.1. Zadania lotnictwa transportowego w operacjach przeciw agresji

Z oceny możliwych warunków działań i ogólnych założeń prowadzenia operacji przeciw agresji wynika, że podczas ich prowadzenia, lotnictwo transportowe będzie wykonywało wiele zadań zabezpieczających działania wojsk w tych operacjach.

Zakres użycia lotnictwa transportowego w operacjach wyznaczają rozmiary ich stref działania, charakter przewożonych ładunków oraz warunki wykonywania lotów.

Typowe, główne zadania wykonywane przez lotnictwo transportowe na korzyść wojsk w operacjach to: desantowanie grup specjalnych, desantów powietrznych o różnym przeznaczeniu (taktycznych, operacyjno-taktycznych i operacyjnych), przewóz wojsk i środków materiałowych oraz ewakuacja porażonych i chorych.

Ponadto we wszystkich rodzajach działań wojsk lotnictwo transportowe może zaopatrywać walczące wojska w okrażeniu. Może też wykonywać zadania na korzyść lotnictwa, zapewniając manewr lotniskowy (przewóz grup zabezpieczenia techniczno-lotniskowego) oraz w niektórych sytuacjach pola walki dowóz głównie lotniczych środków materiałowych.

Oprócz wymienionych głównych zadań lotnictwo transportowe może wykonywać inne zadania o charakterze pomocniczym, nie wynikające z ich przeznaczenia.

Śmigłowce transportowe np. mogą zwalczać, wykorzystując posiadane uzbrojenie pokładowe, obiekty naziemne w rejonie wykonywania zadań (wysadzenia desantu) oraz obiekty powietrzne (śmigłowce przeciwnika) podczas lotu, a także stawiać zapory minowe, zasłony dymne, itp.

W działaniach bojowych lotnictwo transportowe może być użyte w całym paśmie i na głębokość działania wojsk. Może wykonywać przewóz wojsk powietrzno-desantowych i zmechanizowanych z pełnym uzbrojeniem oraz przewóz lekkiego i średniego sprzętu bojowego. Samoloty transportowe mogą działać na dowolnych wysokościach (w granicach pułapu) i nad dowolnym terenem, pod warunkiem posiadania w miejscach lądowania i wylądowania (zrzutu) odpowiednich lotnisk (lądowisk) i zrzutowisk.

Śmigłowce transportowe mogą wykonywać loty na wysokościach średnich i głównie małych, zapewniających bezpieczeństwo lotu w danym terenie.

Samoloty i śmigłowce transportowe mogą być użyte zarówno w zwykłych, jak i trudnych warunkach atmosferycznych oraz niezależnie od pory doby.

W operacji obronnej lotnictwo transportowe, głównie śmigłowce transportowe, będzie wykorzystywane do przewozu odwodów przeciwpancernych i wojsk na zagrożone kierunki, w celu obsadzenia rubieży. Ważnym zadaniem lotnictwa transportowego w działaniach obronnych będzie również dostarczenie wojskom walczącym w okrażeńiu, czy partyzantom środków materiałowych, a w drodze powrotnej ewakuowanie porażonych i chorych.

Wojska w obronie mogą być narażone na okrażeńiu i prowadzenie walki w odosobnieniu. Możliwość ich ewakuacji w odpowiednim momencie śmigłowcami z zagrożonego rejonu wpłynie na utrzymanie ich zdolności bojowej.

W początkowym okresie przeciwnatarcia czy operacji zaczepnej, zadanie lotnictwa transportowego polegać będzie na desantowaniu desantów o różnym przeznaczeniu, w operacji zaczepnej desantowanie grup specjalnych i desanty spadochronowe o charakterze dywersyjnym, a następnie desanty o charakterze taktycznym i taktyczno-operacyjnym. Zadanie desantowania desantów powietrznych o różnym przeznaczeniu, w porównaniu z innymi zadaniami lotnictwa transportowego należy do najtrudniejszych. Jego wykonanie wymaga jednoczesnego użycia znacznych sił lotnictwa transportowego, precyzyjnej organizacji i uzgodnienia działań. Konieczność dłuższego przebywania lotnictwa transportowego nad obszarem zajęтым przez przeciwnika czy jego terytorium.

Przewóz wojsk i środków materiałowych w operacjach wojsk może odbywać się wewnątrz ich ugrupowania bojowego oraz do rejonów położonych w głębi operacyjnej przeciwnika. Przewóz wojsk może być realizowany w celu np.: zamknięcia wyłomów powstałych w rezultacie uderzeń jądrowych przeciwnika i własnych, walka z desantami, osłony skrzydeł, przerzutów ruchomych oddziałów zaporowych i artyleryjskich, odwodów przeciwpancernych na zagrożone kierunki, wykonania określonych zadań specjalistycznych umożliwiających działania rzutom bojowym (np. przewóz sił i środków batalionów budowy mostów, wojsk inżynieryjno-saperskich, grup zabezpieczenia logistycznego, zaopatrzenia lotnictwa itp.).

54

Dowóz drogą powietrzną środków materiałowych do walczących wojsk będzie dokonywany zawsze wtedy, kiedy wykorzystanie transportu naziemnego, ze względu na istniejącą sytuację będzie niemożliwe lub niecelowe.

Środki materiałowe drogą powietrzną mogą być dostarczane: wojskom, które działają w głębi operacyjnej przeciwnika lub okrążonym czy odizolowanym od pozostałych sił, kiedy drogi łączące je ze składami zaopatrzenia zostały przez przeciwnika zajęte lub zniszczone; desantem powietrznym działającym na tyłach wojsk przeciwnika; w warunkach ograniczonego czasu dowozu na znaczne odległości oraz wojskom działającym w górach i innym terenie trudno dostępnym.

W warunkach działań bojowych specjalne lotnictwo sanitarne nie będzie w stanie sprostać wszystkim zadaniom w zakresie ewakuacji porażonych i chorych. Dlatego w określonych sytuacjach do wsparcia lotnictwa sanitarnego może być wykorzystywane lotnictwo transportowe. Ewakuację porażonych i chorych traktuje się jako ważne zadanie lotnictwa transportowego.

Ewakuacja porażonych i chorych z wykorzystaniem transportu powietrznego odbywa się: z punktów medycznych: związków taktycznych i wojsk biorących udział w działaniach desantowych; wojsk walczących w okrążeniu.

Z wielu zadań lotnictwa transportowego na polu walki najważniejsze będą te, których wykonanie wywrze decydujący wpływ na wyniki walki i realizacja których, przez zastosowanie transportu powietrznego, da lepsze wyniki niż użycie jakiegokolwiek innego rodzaju środków transportowych.

Wobec licznych zadań przewidzianych dla lotnictwa transportowego w działaniach bojowych, należy liczyć się z tym, że zadania będą przekraczały możliwości ich realizacji w jednym okresie czasu. Dlatego też należy realizować te zadania, które w danym okresie będą najważniejsze z punktu widzenia osiągnięcia celów działania wojsk. Prymat należy przyznać takiemu wykorzystaniu transportu powietrznego, którego użycie zapewni trwałość i skuteczność obrony wojsk w operacji obronnej, a w zaczepnej przyspieszenie lub utrzymanie tempa działań, względnie, które podyktuje nagle wytworzona sytuacja na polu walki, a w której zastosowanie lotnictwa transportowego okaże się konieczne.

Możliwość zwiększenia ruchliwości i osiągnięcie ciągłości działań wojsk poprzez wykorzystanie transportu powietrznego oznacza też koniec dysproporcji, jaka przez dłuższy czas istniała między ogniem i ruchem. Te dwa elementy bowiem wywierają decydujący wpływ na działania bojowe wojsk.

Analizując zadania transportu powietrznego w operacjach można stwierdzić, że to lotnictwo będzie brało udział w wykonywaniu zadań na korzyść wojsk lądowych, w działaniach o charakterze manewrowym, w paraliżowaniu systemu dowodzenia, łączności i pracy systemu logistycznego przeciwnika, wzbranianiu manewru jego wojskom i opóźnianiu ich podejścia lub uniemożliwieniu odejścia z określonej rubieży, czy rejonu oraz wzbranianiu prowadzenia rozpoznania i wykonywania zadań o charakterze dywersyjno-sabotażowym własnym wojskom, jak również zadań o przewadze działań stałych, polegających na opanowaniu i utrzymaniu ważnych pod względem operacyjnym i taktycznym rejonów, czy obiektów do chwili podejścia sił głównych wojsk.

Zabezpieczenie tych dwu grup zadań wojsk lądowych przez lotnictwo transportowe w konsekwencji ich wykonania może pozwolić osiągnąć cel działania wojskom lądowym, tj. zatrzymać natarcie przeciwnika, przejście do przeciwnatarcia i w jego konsekwencji działań zaczepnych.

4.2. Zadania lotnictwa transportowego w operacjach innych jak wojna sojuszniczych (akceptowanych i realizowanych przez NATO) oraz operacji narodowych bilateralnych i koalicyjnych

Klasyfikacja i charakterystyka operacji reagowania kryzysowego szczegółowo przedstawiona została w pierwszym rozdziale. Z analizy, zakresu i sposobów realizacji zadań w operacjach reagowania kryzysowego⁶⁷ wynika, że użycie lotnictwa w każdej z tych grup i podgrup operacji jest i będzie znaczący, może nawet dominujący. Dotyczy to, też użycia w nich transportu lotniczego. Ustalić też można wyraźnie zarysowujące się dwie grupy zadań. Pierwsze to zadania związane z egzekwowaniem sankcji

⁶⁷ Patrz: B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, wyd. AON 2001; oraz J. Karpowicz, *Lotnictwo w operacjach pokojowych*, wyd. WSOSP Dęblin, ZN 1/2001 dodatek.

i ustaleń rozejmu. Najczęściej sprowadzają się one do patrolowania stref zakazu lotów i atakowania obiektów niedozwolonych w strefach zdemilitaryzowanych oraz na wsparciu ogniowym wojsk ONZ w strefach rozdzielenia stron na wypadek zagrożenia. Druga grupa zadań to wspierające odbudowę stabilizacji, wśród której dominują zadania transportu powietrznego, głównie uchodźców i różnego zaopatrzenia⁶⁸.

Udział lotnictwa transportowego w operacjach wsparcia pokoju, humanitarnych i ratowniczych jest jednym z najczęściej realizowanych przez lotnictwo transportowe zadań w ramach operacji wojskowych reagowania kryzysowego, ale innych jak wojna. W zależności od charakteru i skali potrzeb (w przypadku np. klęsk żywiołowych, katastrof przemysłowych lub humanitarnych), zakres i sposób wykorzystania transportu powietrznego jest zróżnicowany. Udzielanie pomocy z wykorzystaniem wojskowych transportów statków powietrznych może odbywać się w różnych warunkach i uwarunkowaniach. Do najtrudniejszych należą te operacje niesienia pomocy, które przeprowadzane są w warunkach dużego zagrożenia na obszarach objętych niestabilną i niejasną sytuacją społeczno-polityczną (rebelią) lub tam, gdzie prowadzone są działania wojenne.

Zadania transportu powietrznego w operacjach innych jak wojna należą do działań, którymi operacje pokojowe są wspierane, od chwili militarnego zaangażowania się sił zbrojnych i na większą skalę, a wykonanie zadań nabrało szerszego rozmachu. Najczęściej w tych operacjach transport powietrzny był wykorzystywany przy udzielaniu pomocy humanitarnej, w szczególności dotyczy to obszarów klęsk żywiołowych oraz ewakuacji zagrożonych osób i z zagrożonych terenów.

W militarnych działaniach pokojowych użycie transportu powietrznego jest składową zabezpieczenia wojsk. Do tego zadania mogą być wykorzystywane różne transportowe statki powietrzne (np. samoloty, śmigłowce, szybowce, balony itp.) wykonujące zadania w obszarze prowadzenia operacji oraz jego zapleczu. W toku realizacji zadań w tych operacjach transport powietrzny może: przewozić żołnierzy i sprzęt do rejonu operacyjnego i brać udział w ich ewakuacji ze stref zagrożenia, wykonywać wcześniej zaplanowane usługi transportowe obejmujące dowóz personelu, zaopatrzenia i zabezpieczenia oraz potrzebnych środków i urządzeń; zaopatrywać wojska w za-

⁶⁸ Karpowicz J., *Lotnictwo ... op. cit. ... s. 58.*

opatrzenie, brać udział w działaniach powietrzno-desantowych wojsk i dowozić im sprzęt bojowy i zaopatrzenie metodą desantu spadochronowego czy śmigłowcowego, prowadzić ewakuację medyczną porażonych i chorych do i między ogniwami układu ewakuacji medycznej.

Wynika z tego, że transportowi powietrznemu w operacjach innych jak wojna przypisuje się duże znaczenie. Umożliwia on bowiem możliwość szybkiej reakcji na wydarzenia niosące z sobą i wyrażające się niestabilną sytuacją polityczną poprzez zapewnienie siłom pokojowym dużej mobilności. Ze względu na różne uwarunkowania (od politycznych, społecznych czy fizyczno-geograficznych rejonu) często staje się niezastąpionym środkiem przewozu wojsk do rejonów ześrodkowania lub działań. Celem użycia i cechą transportu powietrznego jest szybkie, bezpieczne, terminowe przemieszczenie, dostarczenie bądź wycofanie stanów osobowych, sprzętu, wyposażenia, zgodnie z wolą decydentów.

Transport powietrzny, w tego typu operacjach jest więc przede wszystkim środkiem przewozu wojsk i ładunków wojskowych. jednak bardzo często korzystali i korzystają z jego usług przywódcy państw, (lub ich przedstawiciele), będący stronami kryzysu, zespoły mediacyjne, obserwatorzy, członkowie organizacji humanitarnych lub innych organizacji prorządowych, dziennikarze itp.

Realizacja zadań transportowych w operacjach zabezpieczenia działań i niesienia pomocy humanitarnej uwzględnia wykonanie wyładunku różnymi sposobami. Sposoby te umożliwiają zaopatrywanie personelu sił pokojowych oraz dostarczenie zaopatrzenia w aktualnych warunkach sytuacji polityczno-militarnej i zabezpieczenia przewozu w strefie dowozu⁶⁹.

Z treści podrozdziału wynika więc, że w operacjach reagowania kryzysowego innych jak wojna (pokojowych) transport powietrzny był i może być wykorzystywany do wykonywania zadań przewozu zaopatrzenia, przemieszczenia sił i środków walki, desantowania desantów spadochronowych i śmigłowcowych, zabezpieczenia działań powietrznomanewrowych, ewakuacji medycznej i zadań specjalnych.

⁶⁹ Sposoby wykonania zadań przez transport powietrzny przedstawione są w podrozdziale 2.4.

Siły i środki transportu powietrznego mogą realizować powyższe zadania w ramach zabezpieczenia działań lądowego, powietrznego czy morskiego komponentów lub połączonych tych komponentów w jeden zespół zadaniowy.

Wynika z powyższego, że znaczenie i rola transportu powietrznego w działaniach innych jak wojna (pokojowych) jest duża i wzrasta. Przyjęta nowa strategia NATO wyraźnie wskazuje na pojawiające się większe zapotrzebowanie na transport powietrzny i zakres oraz skalę jego zastosowania, także w działaniach poza sojuszem bilateralnych, koalicyjnych czy narodowych.

Świadomość użycia naszych wojsk w operacjach reagowania kryzysowego innych jak wojna (pokojowych) sojuszu wymusza potrzebę przewartościowania w podejściu naszego wojskowego transportu powietrznego. Bowiem korzystanie z ciągłej pomocy sojuszników zakup „usług transportu powietrznego” u innych nie jest rozwiązaniem najlepszym tego problemu. Operacje inne jak wojna pokazały (np. w Kosowie), że ucieleśnienie pięknej humanitarnej idei przez zastosowanie siły nie jest łatwe, ani proste.

Kosowo udowodniło to, że w operacji kryzysowej decydującą rolę zaczynają odgrywać środki i sposoby pozamilitarne realizacji zadań operacyjnych i taktycznych. Natomiast siły zbrojne nie są nie tylko jedynym, ale nie są także przesądzającym i rozstrzygającym środkiem wykorzystywanym w takich działaniach. Środki cywilne mają coraz większe znaczenie a powodzenie w takich działaniach zależy w głównej mierze od odpowiedniego skoordynowania operacji zbrojnych i poza zbrojnych. Dlatego w takich działaniach przywiązuje się dużą uwagę do współpracy cywilno-wojskowej (tzw. CIMIC). Ponadto operacje takie powinny płynnie przekształcać się w pokojową operację stabilizacyjną, w której dominujące znaczenie mają cele cywilne (pomoc humanitarna, ekonomiczna, itp.), przy usługowych w stosunku do celów roli sił zbrojnych⁷⁰.

Polska, jako państwo graniczne paktu, jest bardziej niż inni jego członkowie, zagrożona ewentualnymi kryzysami w otoczeniu NATO. Zatem, szczególnym zadaniem NATO i Polski powinno być wypracowanie reagowania sił paktu na specyficzny rodzaj zagrożenia kryzysowego, jakim mogłyby okazać się niebezpieczny z punktu widzenia międzynarodowego rozwój sytuacji w przestrzeni postradzieckiej. Zagroże-

⁷⁰ S. Koziej, Niby – wojna – artykuł, Polska Zbrojna nr 37 z 11.1999 r.

nie to, uwagi na niewątpliwą jakościową odmienność od wszelkich innych znanych dotąd typów sytuacji kryzysowych, można określić mianem „kryzysu nadzwyczajnego” (wojny). Można więc zakładać, że zdecydowana większość wypracowanych dotychczas przez NATO metod i procedur reagowania kryzysowego okazałaby się w takiej sytuacji nieprzydatna.

Nie ulega też podważeniu fakt, że dla nowego niekonwencjonalnego sposobu rozstrzygnięcia sposobów jakim jest terroryzm, należy też szukać niekonwencjonalnych metod jego zwalczania. Jest on bowiem nieprzewidywalny, niebezpieczny w działaniu, dlatego trudny do „zogniskowania”.

Ponadto należy zwrócić uwagę na to, że niektóre operacje „antykryzysowe” mogą odbywać poza traktatowymi obszarami i poza zobowiązaniami art. V Traktatu Waszyngtońskiego, w razie zaś kryzysu wojennego były to działania zbrojne w ramach obrony kolektywnej na terytorium NATO, objętego regulacjami artykułu V. Należy zatem przewidywać, że sposób działania byłby zatem inny. W każdym jednak, niezależnie od przyjętego sposobu działania poczesne miejsce zajmuje transport powietrzny.

4.3. Bazowanie lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego

Lotnictwo transportowe w czasie działań może wykorzystać lotniska (lądowiska) bazowania, załadowania wylądowania oraz tranzytowe (przelotowe, rejsowe).

W zależności od charakteru wykonywanego zadania i typu zastosowanych samolotów i śmigłowców do jego wykonania lotnictwo transportowe będzie wykorzystywało wszystkie z nich lub tylko niektóre. Każde jednak z tych lotnisk (lądowisk) musi spełniać określone warunki eksploatacyjno-techniczne.

Lotnisko (lądowisko) bazowania jest lotniskiem (lądowiskiem), na którym samoloty (śmigłowce) transportowe bazują przez dłuższy okres czasu. Lotniska bazowania dla samolotów transportowych powinny być położone w bezpiecznej odległości od rubieży styczności bojowej wojsk. Odległości te powinny zapewniać realizację zasadniczych zadań wykonywanych przez lotnictwo transportowe oraz zmniejszać niebezpieczeństwo ataku przeciwnika na lotniska (lądowiska) bazowania.

Samoloty i śmigłowce transportowe posiadają stosunkowo dużą powierzchnię i znacznie słabszą konstrukcję niż samoloty bojowe. Dlatego na lotnisku bazowania stoiska samolotów powinny znajdować się w stosunkowo dużych odległościach od środka drogi startowej. Takie odległości rozmieszczenia stoisk od środka drogi startowej zapewniają względną ochronę przed niszczącym działaniem przeciwnika. Na lotnisku bazowania znajdować się też powinny pododdziały zabezpieczenia logistycznego.

Lotnisko bazowania musi zapewniać przygotowanie samolotów (śmigłowców) do wykonania kolejnego zadania.

Lotniska załadowcze i wyladowcze powinny być usytuowane w pobliżu rejonów rozmieszczenia przeznaczonych do desantowania, przewozu wojsk i środków materiałowych oraz w pobliżu miejsc odbioru tych ładunków. Lotniska wyladowcze mogą znajdować się na obszarach przeciwnika lub w rejonach wojsk walczących w izolacji taktycznej (wojska w okrążeniu).

Lotniska wyladowcze (zrzutowiska) po stronie nieprzyjaciela organizuje się w głębokości taktycznej lub operacyjnej w zależności od przewożonego desantu lub miejsca dowozu.

Lotniska tranzytowe (przelotowe, rejsowe) są lotniskami przeznaczonymi do uzupełniania paliwa lotniczego w przypadku, jeśli odległość pomiędzy lotniskami załadowczymi i wyladowczymi jest większa od taktycznego promienia działania samolotów. Z lotnisk tranzytowych transportowe statki powietrzne będą musiały korzystać również, jeśli wystąpi brak możliwości uzupełniania paliwa na lotniskach załadowczych i wyladowczych, a wykonywane zadanie nie pozwala na jego realizację przy posiadanym zapasie paliwa w zbiornikach samolotów, czy śmigłowców. Na przykład w warunkach zwiększenia udźwigu transportu lotniczego kosztem zabieranego paliwa lotniczego.

Wszystkie lotniska (ładowiska) wykorzystywane doraźnie w czasie wykonywania zadań bojowych przez lotnictwo transportowe, muszą odpowiadać określonym wymaganiom dla określonego typu samolotów (śmigłowców), zapewniającym bezpieczeństwo lądowania i startu. Wymogi te dotyczą zwłaszcza rozmiaru drogi startowej lotniska (ładowiska), czy płaszczyzn przyziemia dla śmigłowców, jej nawierzchni

i podejść powietrznych do niej oraz minimalnego wyposażenia lotnisk (lądowisk) w środki ubezpieczenia lotów (dotyczy to głównie samolotów transportowych).

Wyposażenie w środki ubezpieczenia lotów (UL) jest uzależnione od sytuacji atmosferycznej oraz pory doby.

Lotniska (lądowiska) przechwycone od przeciwnika lub utrzymywane np. przez wojska lądowe walczące w okrażeniu lub przygotowane przez te wojska, jako lotniska (lądowiska) wylądowcze, muszą być wyposażone w minimalne środki zapewniające bezpieczeństwo wykonania zadań przez lotnictwo transportowe. To wyposażenie zależało będzie od sposobu wykonania zadania, tzn. metodą zrzutu, czy lądowania.

W przypadku stosowania metody zrzutu ładunków, lotniska (lądowiska) lub rejony zrzutu muszą być z zasady tylko w odpowiedni, ustalony wcześniej (np. drogą radiową), oznakowane. Oznakowanie może sprowadzać się do wyłożenia znaków, oznaczenia rejonu, itp.

Zadanie to wykonuje w zasadzie grupa naprowadzania na zrzutowisko (lądowisko), które stanowić może element ugrupowania lotnictwa transportowego, jako jedna z grup przeznaczenia taktycznego w tym ugrupowaniu lub wyszkolony żołnierz naprowadzania samolotów na cel, w tym przypadku na lotnisko czy zrzutowisko.

W przypadku desantowania wojsk rzutem lądującym organizuje się grupy zabezpieczenia lądowania, które odpowiednio wcześniej lądują na lotnisku (lądowisku) wylądowania. Zadaniem grupy jest zabezpieczenie lądowania samolotów (śmigłowców) na uchwyconym lotnisku (lądowisku).

4.4. Sposoby wykonywania zadań przez lotnictwo transportowe w operacjach reagowania kryzysowego

Lotnictwo transportowe może wykonywać zadania bojowe stosując następujące sposoby działań:

- przewozy jednoczesne (jednorejsowe);
- przewozy kolejne (wielorejsowe).

Wymienione sposoby działań bojowych lotnictwa transportowego można stosować wykonując zarówno wcześniej zaplanowane, jak i doraźnie wynikłe z rozwoju sytuacji operacyjno-taktycznej.

Działania zaplanowane zawczasu mogą mieć miejsce wówczas, gdy przed wypracowaniem decyzji dowódcy jednostek transportu powietrznego posiadają pełne dane o treści zadania bojowego i nie zachodzi konieczność natychmiastowego jego wykonania.

Działania doraźne stosowane są w warunkach wymagających jak najszybszej realizacji zadania bojowego, gdy dotarło ono do dowódcy jednostek lotnictwa transportowego bezpośrednio przed nakazaniem terminem wykonania zadania.

W zależności od postawionego zadania i warunków sytuacji (oczekiwanego przeciwdziałania środków OPL, sytuacji naziemnej, warunków atmosferycznych, charakteru terenu, sytuacji lotniskowej, czy lądowiskowej) stosuje się następujące sposoby desantowania, przewozu wojsk oraz dowozu środków materiałowych:

- spadochronowy;
- lądujący;
- kombinowany (spadochronowo-lądujący);
- zrzut ładunków bez spadochronów.

Zrzut na spadochronach stosuje się w czasie desantowania desantów powietrznych, składających się z jednostek powietrzno-desantowych i specjalnych, posiadających specjalne przygotowanie i niezbędne wyposażenie w sprzęt spadochronowo-desantowy. Sposób ten może być stosowany także podczas dowozu środków materiałowych dla wojsk działających w głębi operacyjnej przeciwnika, na jego tyłach, czy będących w okrążeniu lub innych warunkach, kiedy niemożliwe jest lądowanie samolotów z powodu braku przygotowanych lotnisk lub z innych przyczyn.

Sposób z wykorzystaniem lądowania stosuje się głównie w czasie przewozu wojsk i różnych ładunków, głównie nad własnym terenem, a także w warunkach desantowania wojsk, gdy możliwe jest lądowanie samolotów, czy śmigłowców transportowych na lotniskach i lądowiskach utrzymywanych przez wojska działające na tyłach przeciwnika, o ile stan eksploatacyjny tych lotnisk (lądowisk) zezwala na to.

Kombinowany sposób ma zastosowanie podczas desantowania dużych desantów powietrznych posiadających w swoim składzie ciężki sprzęt bojowy i inne rodzaje wojsk wchodzące w skład desantu, a nie będące wojskami powietrzno-desantowymi (wojska zmechanizowane, artyleria, wojska inżynieryjno-saperskie), których nie można zrzucać na spadochronach z powodu braku odpowiedniego przeszkolenia, czy też wyposażenia spadochronowego.

Zrzut ładunków bez spadochronów stosuje się podczas dowozu dla wojsk niektórych rodzajów środków materiałowych mało wrażliwych na uderzenia i zabezpieczonych specjalnymi opakowaniami. Zrzutu tych środków z samolotu czy śmigłowca transportowego dokonuje się przy minimalnej prędkości i wysokości lotu.

Uogólniając treść zawartą w niniejszym podrozdziale można stwierdzić, że na wykorzystanie lotnictwa transportowego w działaniach bojowych może wywierać wpływ wiele cech operacji przeciw agresji. Cechy te są charakterystyczne zarówno dla operacji związanych z wojną jak i w innych jak wojna.

Do tych cech zaliczają się: rozmach czasowo-przestrzenny operacji, warunki geograficzno-fizyczne terenu, manewrowy charakter działań, możliwość wykorzystania przez walczące strony broni masowego rażenia, duże nasycenie pola walki siłami i sprzętem bojowym oraz związane z tym straty sanitarne żołnierzy i straty środków walki. Analiza i ocena wymienionych właściwości (cech) pola walki pozwoliła określić, które z nich i w jakim stopniu wpływać będą na potrzebę wykorzystania lotnictwa transportowego do zabezpieczenia działań wojsk oraz określić zadania tego lotnictwa, wynikające właśnie z tych w przybliżeniu określonych cech charakterystycznych pola walki. Opracowanie warunków działań wojsk w operacjach wojsk, wyłoniło typowe zadania dla lotnictwa transportowego. Główne z nich, to desantowanie grup specjalnych, desantów powietrznych różnego przeznaczenia, przewóz wojsk i środków materiałowych oraz ewakuacja porażonych i chorych.

Z analizy pola walki wynika również, że w toku operacji przeciw agresji mogą zaistnieć takie sytuacje, w których konieczne może okazać się wykonanie kilku różnych zadań lub też zadania jednego rodzaju, w tym samym czasie.

Uwzględniając założony prawdopodobny przebieg operacji i przewidywane w nich zadania wojsk, realizowane w tych operacjach z udziałem lotnictwa transpor-

towego, można w bardzo ogólnym zakresie wskazać, do wykonania jakich zadań i w jakim okresie, lotnictwo transportowe będzie wykorzystywane, w tym do wykonania kilku zadań w jednym czasie⁷¹.

Zadania przewozowe, lotnictwo transportowe może wykonywać dwoma sposobami, jako przewozy jednoczesne lub kolejne. Zależne to będzie od charakteru zadania, sytuacji operacyjno-taktycznej, warunków wykonania zadania oraz własnych możliwości przewozowych.

Lotnictwo transportowe, aby mogło wykonać otrzymane zadania, musi dysponować odpowiednią siecią lotniskową, na którą prócz lotnisk bazowania, składają się lotniska załadowania i wyładowania (zrzutowiska). Stanowią je mogą zarówno lotniska przechwycone od nieprzyjaciela, jak i lotniska przelotowe (rejsowe, tranzytowe), czy lotniska innego rodzaju lotnictwa. Wszystkie te lotniska muszą odpowiadać określonym (minimalnym) wymogom, zapewniającym bezpieczeństwo lądowania i startu.

Ustalenie i znajomość zadań lotnictwa transportowego wykonywanych na korzyść wojsk w operacjach frontowych, stanowić będzie w kolejnym drugim etapie opracowania tematu podstawę do prowadzenia rozważań (badań) nad wielkością tego lotnictwa, aby zaspokoić potrzeby wojsk.

⁷¹ Zestawienie zadań lotnictwa transportowego, wykonywanych w toku operacji przeciw agresji opracowane będzie w drugim etapie zadania badawczego w 2006 r.

5. TRANSPORT LOTNICZY PODSTAWĄ EUROPEJSKICH SIŁ INTERWENCYJNYCH

Podczas szczytu Unii Europejskiej (UE), który odbył się 10 i 11.12.1999 r. ogłoszona została idea wyposażenia tej organizacji, w formację wojskową w postaci własnych sił zbrojnych⁷². Ma nią być, utworzony do 2003 roku 60-cio tysięczny europejski korpus interwencyjny.

Korpus taki pozwolić ma UE prowadzenie samodzielnych operacji wojskowych⁷³, w zakresie zadań: humanitarnych i pomocowych, utrzymania pokoju, zawiadywaniu kryzysami do budowania pokoju włącznie.

W 2000 r. (20 listopada) podczas spotkania ministrów spraw zagranicznych i obrony państw członków UE w Brukseli podjęto decyzję o zwiększeniu stanu planowanych sił interwencyjnych do 100 tys. żołnierzy, 400 samolotów i 100 okrętów. Jednocześnie poszczególne kraje członkowskie ustaliły też wielkość własnych kontyngentów przeznaczonych w korpusie. Rozszerzono też zakres „zadań petersberskich” o kolejne nowe zadania. Te zadania odnoszą się do:

- wspólnych operacji rozbrojeniowych;
- misji doradztwa i pomocy wojskowej;
- misji stabilizacyjnych po stłumieniu konfliktu⁷⁴.

Zakłada się przy tym, że zadania te nie zmieniają istoty ani charakteru – mają nimi być misje interwencyjne, ekspedycje zbrojne prowadzone poza terytorium państw członkowskich Unii. Sprawi to, że rozwiązanie problemu zapewnienia siłom europejskim strategicznego transportu lotniczego, umożliwiającego przerzut wojsk w obszary prowadzonych operacji, jak i obsługę logistyczną oddziałów tych misji, jest warunkiem

⁷² Idea dotyczyła wyposażenia Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa UE (WPZiB), a konkretnie jej wymiaru militarnego, tzn. Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony (EPBiO), we własne 60-cio tysięczne Siły Zbrojne, które mogłyby być zmobilizowane w ciągu 60 dni od podjęcia decyzji o jego użyciu i możliwości pozostawania w polu przez rok.

⁷³ Zadania te noszą nazwę „zadań petersberskich” i ustalone zostały 19.06.1992 r. decyzją Rady Ministrów Unii Zachodnioeuropejskiej (UZE) w Petersbergu pod Bonn. Natomiast na mocy decyzji Rady Europejskiej z Kolonii z 3-4.06.1999 r. odpowiedzialność za wykonywanie zadań petersberskich od UZE przejęła UE.

⁷⁴ Konwent Europejski wpisał te zadania do projektu Traktatu Konstytucyjnego.

autonomiczności, a nawet istnienia europejskich sił interwencyjnych⁷⁵.

Rodzi się więc pytanie – jakie są perspektywy wyposażenia europejskich sił interwencyjnych UE w strategiczny transport lotniczy?, i jakie są pomysły pokonania trudności w zakresie strategicznego transportu lotniczego dla wojsk europejskich, jakie były lub są rozważane w UE i jakie podejmuje się w tym zakresie działania, kto w nich uczestniczy i jakie są perspektywy ich realizacji, jakie są przyczyny takich przedsięwzięć i decyzji i może najważniejsze – co z tego wynika dla Polski, dla Sił Powietrznych RP.

5.1. Transportowe statki powietrzne we wspólnocie europejskiej

W krajach Unii Europejskiej brakuje lotniczych możliwości transportowych zapewniających, w skali operacyjnej czy strategicznej, przerzut wojsk, sprzętu i pozostałych środków materiałowych oraz zaopatrywanie i świadczenie usług logistycznych walczącym wojskom. W związku z tym zainteresowani problemem poszukiwali i poszukują możliwych „dróg wyjścia”, możliwych sposobów rozwiązywania problemu. Pojawiło się wiele propozycji od zakupu poprzez dzierżawę do budowy własnego, ogólnoeuropejskiego statku powietrznego.

W rozważaniach o zakupie samolotu transportowego dla sił UE znaczące miejsce zajmowała Ukraina ze swoim Antonowem (An-70⁷⁶). Projekt ten upadł. Przyczyną tego był, między innymi, brak jednomyślności co do potrzeby organizowania sił europejskich równoległe do sił NATO oraz odniesienia polityczne niektórych członków UE co do zakupu samolotów transportowych od Ukrainy, powiązanej technologią produkcji tego samolotu z Rosją, jako pomysł na nie uzależnienie się sił interwencyjnych UE od lotnictwa transportowego USA⁷⁷.

⁷⁵ Brak europejskiego strategicznego lotnictwa transportowego oraz infrastruktury kosmicznej umożliwiającej siłom europejskim kierowanie (dowodzenie i zarządzanie) wojskami był powodem oprócz przeszkód natury politycznej, finansowej i moralnej, że planowany termin powołania europejskich sił interwencyjnych do 2003 roku nie został dotrzymany.

⁷⁶ Samolot transportowy Antonow (An-70) charakteryzuje się m.in. możliwością startu i lądowania z lotnisk trawiastych, stosunkowo niewielkim zużyciem paliwa i dużym udźwigiem – 47 ton ładunku.

⁷⁷ Pomysł uniezależnienia się sił europejskich od lotnictwa transportowego USA i związanie się UE w tej kwestii z Ukrainą, mógł spowodować zaostrenie się stosunków na linii – UE-USA.

W zakresie budowy „własnego” samolotu transportowego dla europejskich sił interwencyjnych decydującym był dzień 16 maja 2000 r., kiedy Anglicy, a później w czerwcu, Niemcy i Włosi ogłosili chęć modernizacji swojego lotnictwa transportowego poprzez zakup samolotów Aribus A-400M. W firmie Aribus Integrate'd Company (AIC) złożono zamówienia na samoloty dla UE⁷⁸

Aktualnie problem zapewnienia siłom UE samolotów transportowych wciąż istnieje i nie jest rozwiązany. Bowiem własne, pierwsze samoloty mają pojawić się w 2006 roku, jednak zapotrzebowanie do wykorzystania samolotów pojawia się nie spodziewanie i wciąż. W roku 2001 zaistniała potrzeba wykorzystania ukraińskich „An-124 Rusłan” do przerzutu wojsk do Afganistanu. Korzystali z tego Polacy, Niemcy, Hiszpanie. Fakt ten otworzył, i w warunkach obecnych demokratyzowania się Ukrainy i przybliżenia do UE, zwiększa pole działania w zakresie kształtowania istotnego wpływu Polski na kierunki Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa UE. Służą też temu dobrze rozwijające się polsko-ukraińska współpraca wojskowa.

Siły Powietrzne RP nie mają jeszcze możliwości zapewnienia samodzielnego transportu oraz (szczególnie) obsługi logistycznej w operacjach typu ekspedycyjnego. Wprawdzie Polska dysponować będzie wkrótce ośmioma (2006 r., obecnie 4 szt.) średnimi samolotami transportu taktycznego CASA C-295M⁷⁹, ale jego możliwości lotno-techniczne nie rozwiązują problemu przerzutu wojsk, a pozwalają, co najwyżej, utrzymać dotychczasowy potencjał transportowy drogą powietrzną w zakresie przewozu żołnierzy i ich sprzętu osobistego. Ewentualny zakup samolotów transportowych „Herkules C-130 K”⁸⁰ nie rozwiąże problemów logistycznych wojska polskiego w operacjach interwencyjnych. Mogłoby je rozwiązać posiadanie potencjału przewo-

⁷⁸ Stosowne deklaracje woli zakupu samolotu A-400M złożyły: RFN-73, Francja – 50, Hiszpania – 27, Turcja – 26, WB – 25, Włochy – 16, Belgia – 7 i Portugalia – 4. Ponadto WB i Hiszpania mają też samoloty C-130H. Do zrealizowania zamiaru wyposażenia sił europejskich w samoloty firmy Airbus powołano do życia konsorcjum EADS (The European Aeronautic Defence and - Space Company) z wydziałem Wojskowych Samolotów Transportowych pod kierownictwem hiszpańskim – jako, że końcowa nastawnia samolotów A-400M mieści się w fabryce San Pablo koło Sewilli. Obecnie EADS funkcjonuje pod firmą AIC (AIRBUS Integrated Company) i w tej firmie złożono zamówienia na samolot transportowy dla UE. P. Żurowski, artykuł, PSP Nr 11 z 2004 r, s. 79-80.

⁷⁹ Średni samolot transportowy CASA C-295M to dwusilnikowy statek powietrzny o napędzie turbośmigłowym; dł. 24,45 m i takiej rozpiętości skrzydeł, zdolne do przewożenia – 9,5 tony ładunku z prędkością maksymalną przelotową 480 k/h.

⁸⁰ W sprawie samolotów C-130 K zapadły decyzje. W latach 2006-2007 Polska otrzyma pięć samolotów C-130 K Herkules. Amerykanie zasponsorują ich modernizację kwotą 75 mln dolarów w formie bezwrotnej pożyczki. Samoloty te w połowie zużyte obecnie, po modernizacji, posłużą nam co najmniej do 2020 roku.

zowego do przerzutu brygady lekkiej w raz z uzbrojeniem i sprzętem, co obecnie jest poza możliwościami Polski. Są jednak z tego impasu wyjścia polegające na: ustanowieniu warunków prawnych umożliwiających wykorzystanie przewoźników cywilnych do transportu wojsk drogą powietrzną; pozyskanie środków transportu lotniczego z międzynarodowych zasobów własnościowych lub dzierżawy oraz nawiązanie współpracy strategicznej z Ukrainą⁸¹ odnośnie do wykorzystywania transportowych statków powietrznych w operacjach Wojska Polskiego w ramach NATO, UE czy ONZ.

Każdy z przedstawionych sposobów pozyskania lotniczego transportu powietrznego ma zalety i wady.

Zaletą pierwszego wariantu rozwiązania problemu jest niezależność wyboru usługodawcy, od czynników zewnętrznych, pozostających poza wpływem państwa polskiego. Daje ona niezależność państwu polskiemu w każdych warunkach – pokoju, zagrożenia i wojny, stąd jest kusząca, jednak nierealna w polskich warunkach, ze względu na brak krajowych przewoźników cywilnych dysponujących potrzebnym potencjałem przewozowym.

Drugi wariant zapewnia obniżkę kosztów w stosunku do zakupu własnych samolotów transportowych. Należy przypuszczać, że z tego rozwiązania skorzysta też wiele innych państw.

Wariant współpracy z Ukrainą, koresponduje z drugim sposobem. Wadą jego jest to, że na jego funkcjonowanie wpływ ma polityka, a ściślej współpraca oraz niewystarczający stan techniczny ukraińskich statków powietrznych. Jest to jednak w obecnej chwili najlepsze „wyjście” z problemu. Potwierdza to podpisanie w Warszawie (7.06.2004 r.) porozumienie o wykorzystaniu przez NATO ukraińskiego strategicznego transportu lotniczego. Pomóc temu może „ostatni demokratyczny zwrot na Ukrainie” oraz zaangażowanie w to Polski i NATO.

Niepokój natomiast budzi stan prac nad Airbusem A-400 M i zmniejszająca się siła nabywcza Niemiec i Francji w tym zakresie oraz wycofanie się z uczestnictwa w projekcie Włoch i Portugalii z podobnych przyczyn. Taki stan nie najlepiej wpływa

⁸¹ Od kilku lat spóźniony jest program budowy przez Ukrainę samolotu transportowego AN-70. W planach Ukraińskich jest zakup ponad 60 samolotów AN-70, które zastąpią starszej generacji AN-12, AN-26 i Il-76.

na postęp prac nad samolotem transportowym dla UE i wiąże się z przedłużeniem okresu wdrażania. Obecnie pozostaje aktualne zamówienie 180 statków powietrznych (z pierwotnego 280 sztuk)⁸², a realizacja może znacznie (około 7 lat) się opóźnić.

W takiej sytuacji wariant ukraiński ma sens bycia. Potencjał ukraińskiego strategicznego transportu lotniczego, wzbogacony o „nowe” lotnicze możliwości polskiego transportu powietrznego może stanowić pokaźny zasób możliwości i spełniać znaczącą rolę w realizacji zadań przewozowych wojsk transportem powietrznym w różnych warunkach operacji prowadzonych przez NATO, UE czy na korzyść ONZ.

Fakt wejścia do służby pierwszego samolotu transportowego CASA-C-295 M w polskim lotnictwie spowodował, że rozpoczęła się zmiana pokoleniowa. Nowe samoloty niosą nie tylko zwiększone możliwości transportowe, ale też nowe procedury użytkowe, dodatkowo stawia się im inne niż dotychczas wymagania. Członkostwo w NATO, UE oraz „koalicjach antyterrorystycznych” wymusza posiadanie sił powietrznych zdolnych nie tylko do operacji defensywnych na obszarze własnego kraju, ale przygotowanych także do operacji ofensywnych w odległych zakątkach globu. Stąd właśnie decyzja dotycząca zakupu C-295 M, czy starania o większe Herkulesy. Nowe samoloty transportowe z jednej strony zapewniają kontakt z własnymi lądowymi siłami ekspedycyjnymi z drugiej są niezbędnym „dodatkiem” do eskadr samolotów F-16. Zgodnie z celami Sił Zbrojnych NATO w 2004 roku oraz wymaganiami długoterminowymi, do 2015 roku Polska powinna wystawić 24 samoloty F-16, z czego 22 jako Siły Zdolne do „przerzutu” (DF) i dwa kolejne w charakterze rezerwowej pary dyżurnej (IPF)⁸³. Zgodnie z założeniami mają one móc dotrzeć na najodleglejszy teatr działań wojennych, gdzie zostaną podporządkowane dowództwu NATO. Akcje samolotów F-16 poza granicami kraju mają ubezpieczać wspierać tzw. „moduły wsparcia”, czyli oddziały dowodzenia i logistyczne, a nie wyklucza się i obrony przeciwlotniczej, przewożone właśnie samolotami transportowymi C-295 M i C-130. Być może doczekamy się też stworzenia Brygady Lotnictwa Transportowego – z Herculesami, Casami i Bryzami.

⁸² Według kontraktu podpisanego 27.05.2003 r. pomiędzy firmą Aribus Military a OCCAR państwa zainteresowane zamówiły: Niemcy – 60, Belgia 8, Hiszpania 27, Francja 50, WB 25 i Turcja 10 samolotów – Żurowski P, artykuł, op. cit. s. 82.

⁸³ Bączyk N., artykuł – Turbulencje 2010, Polska Zbrojna Nr 48/2004, s. 4.

W każdym razie niepodważalny jest fakt, i niech będzie to podsumowanie wyrażone „jednym zdaniem”, że wciąż zmieniające się, pojawiające się wciąż nowe uwarunkowania, nowe czasy w geopolityce, istnienie i powstawanie w świecie wciąż nowych układów ekonomiczno-politycznych i ciągła zmiana zachodzących w nich i między nimi określonych stosunków społecznych, są przyczyną „rodzenia się” różnych częściach globu sytuacji kryzysowych – od innych jak wojna do zagrożenia wojną, czy wojny.

Zatem wymaga to podejmowania nowych strategii działania, nowych weryfikacji i ustaleń państw, sojuszu Unii, koalicji, w tym w likwidowaniu zagrożeń, gaszeniu konfliktów, kryzysów. Dlatego w tym wielkim globalnym obszarze wszędzie musi być blisko, a tą bliskość między innymi zapewnia transport powietrzny. Przykładem niech będą: Kosowo, Afganistan, Irak, Sudan, czy ostatnio (24.12.2004 r.) dotknięte katastrofą trzęsienia ziemi 13 państw Azji południowo-wschodniej.

6. UOGÓLNIENIA I WNIOSKI

Uogólniając treści opracowania studyjnego jednoznacznie stwierdzić można, że znaczenie transportu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego będzie wzrastać. Przyczyną tego są jego walory techniczno-eksploatacyjne. Zapewnia on szybkość, terminowość, mobilność, co zapewnia „żywienie i żywotność wojsk”, niesienie pomocy humanitarnej i podtrzymywanie wszystkich żywotnych funkcji społeczności międzynarodowej w różnych częściach globu. Dlatego transport powietrzny jest przez tę społeczność międzynarodową szczególnie pozytywnie postrzegany jako ten środek, którego pojawienie się w rejonach kryzysu może przynieść ulgę, radość, poprawę sytuacji życiowej czy społecznej, ratować życie. Dlatego transport powietrzny, jak żaden inny rodzaj wojsk czy sił zbrojnych brał, bierze i może brać udział we wszystkich rodzajach operacji prowadzonych przez rodzaje wojsk czy sił zbrojnych, oddzielnie czy w operacjach połączonych i znajduje oraz zajmuje poczesne miejsce spełniając ważną rolę we wszystkich rodzajach działań kryzysowych, od wojen do operacji pokojowych.

Obecnie działania lotnictwa transportowego, ze względu na możliwy zakres użycia transportu powietrznego, należy postrzegać jako posiadający możliwość prowadzenia odrębnych samodzielnych działań, szczególnie w operacjach kryzysowych innych jak wojna, w tym szczególnie akcjach humanitarnych.

Transport powietrzny może odbywać się z użyciem różnych statków powietrznych (aparatów latających), ale głównie samolotami i śmigłowcami, w obszarze prowadzenia operacji lub poza nią. Jest on przede wszystkim środkiem przewozu ludzi i ładunku. Zapewnia medyczną ewakuację powietrzną z obszarów zagrożonych, masowych strat i zniszczeń. Bardzo często jest narzędziem umożliwiającym budowę zaufania, wzajemne zbliżenie stron konfliktu i między nimi a siłami pokojowymi. Wyraża się to m. in. w możliwości przewozu ważnych osób w sprawach niecierpiących zwłoki, w warunkach deficytu czasu, którego właściwe wykorzystanie stanowić może często o wojnie i pokoju, o konfliktach czy stabilizacji, o nieporozumieniach czy ugodzie. Transport powietrzny często jest jedynym środkiem z wykorzystaniem którego

można uratować wiele istnień ludzkich, dowożąc lekarzy, specjalistów przywracających właściwości ekologicznie zagrożonych pod tym względem rejonem.

Wcześniej wspomniałem, że do transportu powietrznego mogą być wykorzystywane różnorodne statki powietrzne, w tym od lekkich śmigłowców transportowych do ciężkich samolotów transportowych. Każdy z nich ma zalety i wady wynikające odniesieniu do potrzeb wykonywania określonych zadań. Każdy jednak odgrywa znaczącą rolę w procesach reagowania kryzysowego.

Śmigłowce, przenoszą mniejszy ładunek niż samoloty ale nie wymagają lotnisk, są w stanie prowadzić działania niemal w każdym terenie, również z przygotowaniem doraźnie lądowisk. Częstokroć w operacjach kryzysowych są jedynym środkiem mogącym dostarczyć ładunek i osoby do trudno dostępnych rejonów. Samoloty transportowe mają większą prędkość, zasięg, udźwig, co może mieć wpływ na skuteczność prowadzonych operacji.

Najczęściej komponent powietrzny dysponuje samolotami i śmigłowcami transportowymi wykorzystując je w działaniach razem, niejako w transportowym łańcuchu działania (przewozy modalne), w odniesieniu do przewozu tego samego ładunku, czy tych samych osób w jednym rejsie. W ten sposób samoloty i śmigłowce transportowe zapewniają dużą manewrowość i elastyczność, pewność działania często wielonarodowych połączonych sił zadaniowych w zakresie zmiany położenia i reagowania na zaistniałą i zmieniającą się sytuację w obszarze operacji.

Nie bez znaczenia jest fakt, że w nowej strategii NATO, znaczenie transportu powietrznego w możliwych działaniach sił sojuszu (koalicyjnych, narodowych) na jego terenie i poza jego obszarem w operacjach kryzysowych, w tym innych jak wojna, jest podkreślone. A to znaczy, że transport powietrzny będzie zajmował w tych operacjach znaczące miejsce.

Nie ulega wątpliwości, iż wszystkie misje transportowe są podatne na wiele specyficznych zagrożeń, które muszą być uwzględniane w planach operacji. Pierwsze to określenie celu działania. Standardowo dla lotnictwa transportowego jest to zabezpieczenie operacji innych rodzajów sił powietrznych, wojsk lądowych, marynarki wojennej lub niesienie pomocy humanitarnej. Do tego potrzebne są pełne informacje o potrzebach, możliwościach, wymaganiach użytkownika, o lotniskach, lądowiskach

rejonach za i wyładowania oraz wielkości, ilości i rodzaju ładunku do przetransportowania.

Zatem wykonywanie zadań przez lotnictwo transportowe sił powietrznych, jest takim rodzajem działań, który zajmuje poczesne miejsce i spełnia doniosłą rolę we wszystkich formach operacji reagowania kryzysowego, szczególnie w operacjach innych jak wojna, zwłaszcza w misjach humanitarnych. Obecnie lotnictwo transportowe jest postrzegane jako ważny środek budowania zaufania między zwaśnionymi stronami.

Realizacja misji transportowych w operacjach reagowania kryzysowego wymaga jednak posiadania określonych zasobów transportowych w postaci transportowych statków powietrznych. Zakłada się bowiem, że w przyszłości, w operacjach kryzysowych, w tym innych jak wojna, zakres i intensywność zadań realizowanych przez wojskowy transport lotniczy może być jeszcze większy niż w dotychczasowych konfliktach i wojnach lokalnych i operacjach pokojowych.

Należy zatem zdecydować się, w jakim zakresie, gdy zaistnieje taka potrzeba w przyszłości, lotnictwo transportowe Sił Powietrznych RP, będzie angażowane w rozwiązywanie kryzysów na obszarach geograficznych odległych (np. Irak) i do jakich zadań i misji je planować oraz które z tych zadań mogą być priorytetami czy np. zabezpieczenie wojsk w operacjach wojennych tzn. obronnej i zaczepnej, czy też zorientowane na udział w operacjach kryzysowych innych jak wojna: sojuszniczych, koalicyjnych i bilateralnych, w tym wsparcia pokoju: humanitarnych, ratowniczych, antyterrorystycznych, ewakuacji osób niezaangażowanych, pomocy i wsparcia władz cywilnych, przeciwnarkotykowych i wymuszania sankcji.

Wyniki analiz współczesnych konfliktów zbrojnych i prowadzonych liczych już operacji innych jak wojna wskazują, że istotą przyszłych operacji reagowania kryzysowego może być częsty manewr siłami i środkami, także zmiany w sytuacji operacyjno-taktycznej oraz nieregularność działań. Prawdopodobnie mogą to być operacje połączone w wymiarze powietrzno-ładowym lub powietrzno-ładowo-morskie z szerokim zastosowaniem systemów rozpoznawczo-uderzeniowych i manewru siłami i środkami.

Doskonałym przykładem wykorzystania transportu lotniczego w warunkach współczesnego pola walki była operacja „Pustynna Tarcza” (Desert shield) poprzedzająca ofensywę wojsk sprzymierzonych w ramach wyzwolenia Kuwejtu podczas pierwszej wojny irackiej. Operacja ta miała miejsce na przełomie roku 1990/1991 w rejonie Zatoki Perskiej. Był to jednocześnie przykład wykorzystania i efektywności działań transportu powietrznego w przygotowaniu strategicznej operacji powietrzno-lądowej na zamorskim teatrze działań wojennych.

Strategicznym celem operacji „Pustynna Burza” (Desert Storm) trwającej praktycznie około 43 osób (17.01 – 28.02.1991) było wyzwolenie Kuwejtu. Powodzenie akcji wymagało zrealizowania trzech głównych celów operacji⁸⁴:

- przegrupowania około 250-tysięcznej armii sojuszniczej na zachód od Kuwejtu, w rejon nie bronionej granicy saudyjsko-irackiej,
- przeprowadzenia silnych, zaskakujących ataków na tyły odwodów operacyjnych wojsk irackich z jednoczesnym „symulowaniem” desantu piechoty morskiej od strony Zatoki Perskiej,
- zniszczenia mostów na Eufracie oraz zaatakowania głównych sił okupacyjnych od strony granicy saudyjsko-irackiej.

Działania operacyjne wojsk sojuszniczych poprzedziła wspomniana już wielka operacja logistyczna „Pustynna Tarcza” (Desert Shield), która trwała prawie około 200 dob (przyjmuje się 162 doby – licząc od 9.08.1990 – 16.01.1991). Polegała ona na przygotowaniu i przemieszczeniu wojsk i środków materiałowych w rejon Zatoki Perskiej. W operacji tej duże znaczenie przypisano transportowi powietrznemu, którym przetranszowano prawie 500 tysięcy żołnierzy i około 500 tysięcy ton wyposażenia osobistego⁸⁵. Do realizacji tego zadania dodatkowo zmobilizowano 160 samolotów transportowych z rezerwy cywilnej.

⁸⁴ K. Ficoń, *Procesy logistyczne w przedsiębiorstwie*, Gdynia 2001, s. 17.

⁸⁵ Za K. Ficoń, *Procesy logistyczne*, op. cit. s. 18 – patrz E. Hałas, *Operacja „Pustynna Burza” wielkim sukcesem logistycznym*, czasopismo „Problemy magazynowania i transportu” Nr 1-4, 1991.

W pierwszej fazie przygotowawczej operacji „Pustynna Burza” największe znaczenie w przemieszczaniu ludzi i środków walki miał transport morski⁸⁶.

Natomiast w końcowym etapie operacji logistycznej do przerzutu żołnierzy wykorzystano szybki transport lotniczy. Transportem lotniczym wykonano ponad 15 tysięcy lotów. Wcześniej wspominałem już, że w rejsach tych przemieszczano około 500 tysięcy żołnierzy i prawie 500 tysięcy ton ładunku. Do tego celu wykorzystano 90% lotnictwa transportowego USA, w tym: 30 samolotów C-5A i C-141, 160 samolotów rezerwy cywilnej i 125 samolotów tankowców powietrznych KC-135 i KC-10. Długość trasy Stany Zjednoczone – Arabia Saudyjska, którą samoloty pokonywały w ciągu 20-25 godzin, wynosi około 12-15 tysięcy km.

Działalnością transportową kierowało Dowództwo Transportu (U.S. Transportation Command), które organizowało także przerzut wojsk i materiałów, już jako ewakuację w odwrotną stronę, po zakończeniu działań wojennych.

Proces ewakuacji i wycofania wojsk z rejonu Zatoki Perskiej, w tym z wykorzystaniem transportowych statków powietrznych, realizowany był według wypracowanych wcześniej wariantów symulacyjnych. Praktycznie wszystkie procedury transportowe od początku operacji „Pustynna Tarcza” poprzez „Pustynną Burzę” sterowane były przez specjalny system komputerowy, którego jednym z modułów był symulator decyzji logistycznych o nazwie FASTALS (The Force Analysis Simulation of Theater Administrative and Logistics Support)⁸⁷.

Szacuje się, że w porównaniu z II wojną światową wojska walczące w konflikcie kuwejckim zużyły prawie dziesięciokrotnie więcej amunicji i dwukrotnie więcej paliwa.

Warto też zaznaczyć, że operacja kierowania działaniami logistycznymi podczas wyzwania Kuwejtu, w której wykorzystywany był transport powietrzny, była prowadzona w pięciu kolejnych fazach: Alfa, Brawo, Charlie, Delta i Echo.

⁸⁶ Transportem morskim przerzucono około 9,5 mln ton ładunków. Transport morski przemieszczano około 9,5 mln ton ładunków różnego asortymentu. Wykonano ok. 500 rejsów. Łącznie do tego celu wykorzystano 225 statków i okrętów transportowych, w tym 53 jednostki zmobilizowane. Średnia długość rejsu wahała się od 21 do 27 dni – Tamże, s. 18-19.

⁸⁷ Tamże, s. 25.

Etapy te, ich przebieg, opracowane zostały na podstawie danych pozyskanych z Komputerowego Symulatora decyzji logistycznych FASTALS. Poszczególnym fazom odpowiadały określone zamiary działań. I tak operacje:

- Alfa – dotyczyła wsparcia rozwinięcia operacyjnego wojsk;
- Brawo – to przesunięcie baz logistycznych do pozycji wyjściowych;
- Charlie – odnosiła się do wsparcia ofensywy wojsk lądowych;
- Delta – to organizacja zabezpieczenia logistycznego obrony Kuwejt;
- Echo – związana była z ewakuacją i wycofywaniem wojsk.

Dla przykładu, w operacji Delta, która zaczęła się w momencie włamania wojsk sojuszniczych w głąb terytorium Iraku, z uwagi na znaczne rozproszenie przestrzenne wojsk powstała potrzeba organizacji wysuniętych baz paliwowych i baz amunicji. Zgodnie z logistyczną zasadą „dokładnie w czasie” (Just in Time) potrzebne asortymenty środków materiałowych (np. paliwo w zbiornikach gumowych, amunicję na paletach) transportowano śmigłowcami transportowymi CH-47 C/D z dokładnością do jednej godziny. Koordynacja tych dostaw sterowana była specjalnym systemem komputerowym.

Zaprezentowana powyżej, bardzo ogólna, charakterystyka udziału lotnictwa transportowego w działaniach logistycznych zabezpieczających operacje skłania do stwierdzenia, że zakres użycia lotnictwa transportowego w operacjach kryzysowych typu konflikt zbrojny (wojna) jest szeroki i obejmuje udział tego lotnictwa w kombinowanym, zintegrowanym łańcuchu dostaw – od pozyskania lotniczych środków transportowych do wykonania zadania poprzez przewóz wojsk, pozyskania zaopatrzenia i zaopatrywanie wojsk w to zaopatrzenie aż do wycofania ich z pola walki i ewakuacje różnych typów od zaplanowanych: wojsk z pola walki do technicznej i medycznej.

Należy tu uznać też, że skuteczność operacji powietrzno-lądowej „Pustynna Burza” była uwarunkowana sprawnością operacji logistycznej „Pustynna Tarcza”, w której „wielką rolę odegrało” lotnictwo transportowe, a najwyższą koordynację udziału i niezawodność tego lotnictwa zagwarantowały nowoczesne rozwiązania techniczne i technologia komputerowa.

Obecnie jedno wydaje się być pewne, że teraz o wojnach wymagających masowych, dywanowych nalotów i bombardowań i pancernych zagonów można już zapo-

minąć. Teraz ląd i powietrze jednoczą się w ostrych precyzyjnych i skutecznych cięciach, nie dając szans na przetrwanie. Aby jednak takie działania zapewnić niezbędne są siły aeromobilne i ich wsparcie transportem lotniczym.

Dążenie więc do uzyskania dużej manewrowości wojsk wyzwała w armiach świata tendencje do tworzenia niedużych liczebnie formacji, ale doskonale wyposażonych w środki walki i wyszkolonych, posiadających najwyższą zdolność bojową o możliwość natychmiastowego reagowania w sytuacjach kryzysowych. W naszym kraju, toczą się nadal dyskusje o przyszłej roli wojska, zakresu wykonywanych przez nie zadań, sile bojowej i możliwościach uderzeniowo-manewrowych i specyficznym „stylu” bycia i szkolenia sprawiających, że SZ RP będą mogły podejmować zróżnicowane zadania w różnych warunkach i w różnych operacjach reagowania kryzysowego, w tym szybkie, prowadzone w niejasnych zawsze sytuacjach i znacznych odległościach. Dodatkowo praktycy i teoretycy są zgodni co do założeń, iż wojska, a szczególnie aeromobilne mają wykonywać niespodziewane, zaskakujące uderzenia na zagrożonych kierunkach, z możliwością szybkiej koncentracji i przemieszczania się. Uważają, że aby temu sprostać potrzebne jest dobrze działające lotnictwo transportowe. Wobec tego jakie ono ma być? Na to pytanie w części odpowiadać miało niniejsze (I etap) i zaplanowane (II etap) opracowanie studyjne. Udając się dalej tym tokiem rozumowania i odwołując się też do historii wojen, a i niedawnych konfliktów zbrojnych (Irak – koalicja) doszukać się można było przykładów, które w jednoznacznie wskazują, że działania bojowe, w tym inne jak wojna, charakteryzują się konsekwentnym dążeniem stron przeciwnych do zerwania, zakłócenia, w różny sposób ciągłości działań, do wywierania nacisku stosując niekonwencjonalne, wręcz zaskakujące sposoby oddziaływania, od terroryzmu do użycia środków bmar.

Specjaliści wojskowi NATO uważają, że dominować w powietrzu (uzyskać panowanie) jest podstawowym warunkiem uzyskania powodzenia w połączonych operacjach obronnych i zaczepnych. Stąd też teza, że w działaniach tych znaczącą rolę wyznaczać należy też transportowi powietrznemu, jako temu środkowi, który zapewniać ma tym wojskom potrzebną manewrowość, szybkość i skuteczność działań. Podobnie twierdzą i inni specjaliści, choćby zza wschodniej granicy państwa. Należy przewidy-

wać, że w możliwych przyszłych działaniach lotnictwo transportowe będzie brało udział w każdych formach i etapach prowadzenia operacji reagowania kryzysowego.

Zatem sprawność, dobra jakość funkcjonowania, układu zaopatrywania materiałowego w sytuacjach kryzysowych uzależniona jest między innymi od dobrze zorganizowanego dowozu zaopatrzenia wszelkimi rodzajami transportu, w tym wykorzystania możliwości transportu powietrznego. Wynika to z charakteru istniejących obecnie i rozpatrywanych sytuacji kryzysowych w świecie, czasu i miejsca ich trwania, intensywności i potrzeb zaopatrzeniowych wojsk w te konflikty zaangażowanych oraz ogólnych możliwościach organizacji zaopatrywania wojsk z wykorzystaniem innych gałęzi transportu (morskiego, lądowego – kolejowego i samochodowego) czy korzystania z zasobów miejscowych, np. HNS, czy innych.

Należy też zauważyć, że już wstępne rozpoznanie problemu wykorzystania transportu powietrznego w warunkach kryzysowych pozwalało stwierdzić, że nie jest on w pełni opracowany. W szczególności dotyczyło to rozwiązań istniejących, związanych z liczbą i jakością środków transportu powietrznego, a także nowym podziałem zadań kompetencji i usprawnień organów decyzyjnych⁸⁸. Również złożoność problemów transportowych, jakie pojawiły się przed transportem powietrznym, w sytuacjach kryzysowych sprawiają, że nie wszystkie uwarunkowania związane z funkcjonowaniem transportu powietrznego zostały zauważone i rozwiązane, a przecież, z chwilą wejścia do NATO, należy przewidywać udział transportu powietrznego SP RP w różnego rodzaju misjach pokojowych oraz w zadaniach NATO, które prowadzone są i będą poza obszarem kraju. Wynika z tego również, że uwarunkowania te określają jakość i wymagania techniczno-eksploatacyjne i taktyczno - użyteczne statków powietrznych przeznaczonych do tego rodzaju zadań.

Przyszłe, możliwe, trudne do przewidzenia jednoznaczne warunki działań bojowych radykalnie mogą zmienić wymagania w stosunku do wykorzystania środków transportu, w tym głównie lotniczego. Tak jak dotychczas, może tylko w zwiększonym zakresie, zaistnieje konieczność kompleksowego, połączonego użycia wszystkich ro-

⁸⁸ Ostatnio w Polsce (2005 r.) porządkując dowodzenie różnego rodzaju działaniami kryzysowymi powołano do życia Dowództwo Operacyjne, w skład którego wchodzi, przeniesiony ze struktur Sztabu Generalnego WP, Zarząd Transportu i Ruchu Wojsk, który koordynuje, w ramach dowodzenia operacyjnego, również działania transportu lotniczego.

dzajów transportu w jednym intermodalnym (kombinowanym) łańcuchu logistycznym, ze wskazaniem, co do intensywności wykorzystania, w tym łańcuchu lotnictwa transportowego i morskiego. Możliwe masowe zniszczenia infrastruktury komunikacyjnej lub działania na odległym od baz materiałowych obszarze operacyjnym, wyeliminują bądź w znacznym stopniu ograniczą znacznie korzystanie z transportu kolejowego, samochodowego, automatycznie przenosząc zadania na transport lotniczy.

Dlatego wizja ewentualnego przyszłego pola walki, która bez wątpienia nie będzie podobna do wszystkich dotychczasowych, zmusza do innego spojrzenia na transport powietrzny. Wynika to z potrzeby:

- pokonywania dużych przestrzeni oraz dostosowania się do dość intensywnego tempa działań i dużego zużycia techniki i pozostałych środków materiałowych;
- zaspokajania (dowozu) coraz większych potrzeb wojsk w zakresie środków materiałowych, co jest związane z utechniczaniem wojsk i możliwościami taktyczno-technicznymi sprzętu (większe możliwości bojowe) i często z dostępnością (odległością) terenu operacji, od baz zaopatrzenia (od zaplecza gospodarczego);
- zwiększenia wymagań co do manewrowości logistyki oraz skrócenia czasu potrzebnego do dowozu lub ewakuacji ludzi i środków;
- uniezależnienia się logistyki od infrastruktury naziemnej sieci komunikacyjnej, ze względu na możliwość jej niszczenia oraz oddziaływania terrorystów i grup specjalnych, a także potrzebę zaopatrywania wojsk walczących na tyłach przeciwnika lub w oderwaniu od sił głównych.

Ponadto nie można nie zauważać potrzeby wykorzystania transportu powietrznego, w warunkach użycia broni masowego rażenia (ABC). Wyniknie tu potrzeba pokonywania stref skażonych, niesienia pomocy i ewakuacji porażonych i chorych.

Badając problem, analizując dostępną literaturę zauważyć można, iż prezentowane w niej poglądy na temat wykorzystania transportu powietrznego na korzyść wojsk są niejednokrotnie krańcowo różne: od bardzo optymistycznych, uznających możliwość wykonania każdego zadania przez transport lotniczy, że transport ten to „złoty środek” do wręcz pesymistycznych zakładających przerost potrzeb nad możliwościami. Mała liczba samolotów małe udźwigi, duże potrzeby lotniskowe. Jak zwykle w takich skrajnych przypadkach prawda znajduje się gdzieś w środku problemu.

Na świecie transport powietrzny staje się w coraz to większym stopniu powszechnym środkiem transportu, wykorzystywanym do wsparcia logistycznego działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Przykładowo, w Wietnamie, Stany Zjednoczone w latach 1963-1965 dostarczały wojskom walczącym drogą powietrzną od 150 tys. ton zaopatrzenia rocznie. Wiadomo też, że dostawy transportem powietrznym broni i amunicji w 1973 r do Izraela miały charakter masowy, a przecież nic, oprócz kwestii czasu, nie stało na przeszkodzie aby wykorzystywać jedynie transport morski.

Wzrost wymagań taktyczno-technicznych w stosunku do środków transportu lotniczego spowodował iż te środki są coraz doskonalsze. Dotyczy to głównie możliwości załadowniczych, udźwigu i wymagań lotniskowych i wiąże się głównie ze zwiększeniem manewrowości logistyki.

W niniejszym opracowaniu starałem się wykazać warunki i potrzebę oraz możliwości wykorzystania transportu powietrznego w działaniach kryzysowych, tych wojennych i tych innych jak wojna.

Stwierdzić też można, na podstawie istniejących faktów co do stanu lotnictwa transportowego, że do roku 2003 tzn. do momentu pojawienia się w lotnictwie transportowym samolotu CASA-295, możliwości tego lotnictwa stale zmniejszały się. Ostatnio sytuacja poprawia się. Nadzieją i „dobrem na zło” choć w części będą też samoloty C-130 Herkules, zakupione w USA.

ZAKOŃCZENIE

Poddane analizie i ocenie, a zestawione w niniejszej pracy studyjnej uwarunkowania użycia transportu lotniczego Sił Powietrznych RP w operacjach opracowane zostały w odniesieniu do ustalonych możliwych typów operacji.

Ustalone warunki i właściwości prowadzenia określonego typu operacji i przewidywanie możliwych sytuacji, w których transport powietrzny może być użyty, przyjęte zostały za podstawę opracowania zadań lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego, tzn., wojny i operacjach innych jak wojna. W rezultacie powyższego ustalono zadania, w które lotnictwo transportowe w poszczególnych typach operacji będzie potrzebowało zaangażowania maksymalnych możliwości i wysiłku do wykonania zadań. Przedstawione w opracowaniu rozważania i wyniki badań oraz propozycje potwierdzają, że treść opracowania oraz zawarte w nim wnioski i propozycje mogą stanowić kanwę do kontynuowania i rozwinięcia tego problemu.

W tym ujęciu niniejsze opracowanie, jest jedną z prób podjętych w kierunku rozpatrzenia właściwego, w miarę dokładnego, określenia uwarunkowań związanych z wykorzystaniem transportu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego, tzn. do jakich operacji, do czego, w jakim czasie, w jakich warunkach to lotnictwo może być użyte.

Opracowując zagadnienia wykorzystania transportu lotniczego w działaniach reagowania kryzysowego, nie sposób było nie wspomnieć o potrzebie zastosowania tego transportu w działaniach powstających sił reagowania Unii Europejskiej (UE). Tu transport powietrzny będzie miał też zastosowanie i to poważne. Zakłada się, że siły reagowania mają być wystarczające do podejmowania działań w obronie interesów Unii, szczególnie w sytuacji kiedy NATO nie będzie tym zainteresowane. Ponieważ są to siły reagowania, to potrzeba wykorzystania w ich działaniach transportu powietrznego wydaje się bezsporna. Siły UE są w trakcie organizacji, problem ich zadań i sposoby działania nie są jeszcze sprecyzowane, a więc obecnie i o transporcie powietrznym dla nich trudno mówić.

W każdym razie aktualny potencjał wojskowy UE nie pozwala na podjęcie przez UE samodzielnej wojskowej operacji. Do roku 2004 UE osiągnęła 90% zakładanych w 1999 r. zdolności, co pozwoliło na zadeklarowanie częściowej operacyjności euro-

pejskich sił interwencyjnych. Jednocześnie uzupełnienie niektórych zidentyfikowanych braków może potrwać nawet 10 lat. Dotyczy to szczególnie m. in. transportu strategicznego. W zakresie transportu strategicznego wykorzystanie samolotów Airbus A400 M będzie możliwe dopiero około 2008-2011 r.⁸⁹.

Biorąc powyższe pod uwagę w planach rozwoju SZ RP w dalszym ciągu i może w większym zakresie uwzględnia się powiększenie zdolności ekspedycyjnych oraz sprostanie wymogom sojuszniczym. Należy zaznaczyć, że uczyniono to w planach rozwoju SZ RP w kolejnej już „trzeciej sześcioletce”, tzn. w planie na lata 2005-2010⁹⁰.

Plan ten nie jest nowym planem lecz racjonalną kontynuacją dotychczasowych reform w SZ RP zmierzających w w/w kierunku, a zapoczątkowanych w 2001 r. Także ukierunkowanie transformacji SZ RP zmienia zasadniczo jego charakter z ciężkiego na bardziej mobilny z dobrze rozwiniętymi, wyposażonymi i gotowymi do przerzutu, w tym transportem powietrznym, komponentami średnimi i lekkimi. Wynika to z określonego pierwszoplanowego zadania dysponowania zdolnością do zapobiegania i sprostania zagrożeniem asymetrycznym (totalitaryzmowi, konfliktom etnicznym, terroryzmowi itp.), a także brania udziału w operacjach reagowania kryzysowego (wojennych, konfliktach zbrojnych i operacjach innych jak wojna) z dala od granic Polski. Także SZ RP będą też zdane do wspierania innych instytucji (np. administracji państwowej – MSWiA). W zapobieganiu groźnym zjawiskom i zdarzeniom oraz likwidacji ich skutków, gdyby pojawiły się na terytorium Polski. Wynika zatem z tego, że priorytetem SZ RP pozostaje rozwój jednostek szybkiego reagowania przeznaczonych do działań w ramach NATO i UE. Priorytetem też pozostał rozwój transportu lotniczego. W roku 2005 nastąpił odbiór kolejnych trzech samolotów transportowych CASA-C-295M. Możliwości transportowe SZ RP drogą powietrzną wzmocni też pięć samolotów transportowych C-130 Herkules.

Ponieważ nasze samoloty transportowe „CASA C-295M” zaczęły latać do regionów objętych działaniami zbrojnymi, gdzie narażone są na ostrzał dokonano zakupu czterech zestawów wzmacniających ochronę indywidualną tych samolotów.

⁸⁹ Krzywda T., Europejski rynek – artykuł, Polska Zbrojna nr 20, maj 2003, s 26-27.

⁹⁰ Polska Zbrojna nr 41(403) z 10.10.2004 r, s. 2.

Z procesu badawczego, dokonywanego przy pomocy zastosowanych w nim adekwatnych metod badawczych oraz poziomu warsztatu badawczego, jak również sposobu i warunków dociekań naukowych, wynika, że przedsięwzięcia te okazały się wystarczające do rozwiązania zadań badawczych, a w wyniku tego i problemu badawczego oraz osiągnięcia założonego celu badawczego.

W świetle zawartych w opracowaniu danych i wniosków, należy materiał traktować jako wstępne opracowanie ważnych problemów wyłaniających się i związanych z użyciem lotnictwa transportowego SP RP w operacjach sojuszniczych poza granicami kraju, szczególnie z przyczynami i uwarunkowaniami tego użycia. Zdaję sobie sprawę z tego, że rozpatrując tak szeroki i złożony problem nie zdołałem rozważyć wszystkich zagadnień. Uważam jednak, że opracowany materiał stanowi dalszy krok w zakresie rozpatrywania problemów związanych z wykorzystaniem lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego i może stanowić materiał podstawowy do dalszych dociekań naukowych w tym zakresie.

Przedstawione w opracowaniu wyniki, ze względu na skomplikowany i zmieniający się stale przedmiot badań wraz ze zmianą różnych uwarunkowań społeczno-politycznych w świecie, nie wyczerpują problemu. Stanowią jednak wyjściowy, podstawowy, w miarę uporządkowany, dobry materiał do podejmowania dalszych badań. Celem badań było ustalenie i zebranie w jednym materiale wyników badań dotyczących uwarunkowań użycia transportu lotniczego w różnych sytuacjach kryzysowych, jako uporządkowanej, aczkolwiek o dużym stopniu uogólnienia, wiedzy. Wyniki te mogą stanowić założenia do kolejnych bardziej może wysublimowanych opracowań dotyczących ogólnej koncepcji użycia transportu lotniczego SP RP do zabezpieczenia wojsk w operacjach, w tym poza granicami kraju, sojuszniczych i koalicyjnych.

Ten sposób prezentacji wyników badań przyjąłem celowo. Nie ulega bowiem podważeniu fakt, że istnieje konieczność zbudowania koncepcji lub jej przebudowy w organizacji użycia transportu powietrznego SP RP w operacjach kryzysowych. Ma to powodować skuteczniejsze jej działanie.

Wynika to przynajmniej z postulatów teoretycznych, co powinna potwierdzić praktyka. Niestety, praktyka to złożony i odpowiedzialny obszar działalności ludzkiej, w której na zbudowaniu koncepcji się nie kończy, a zaledwie zaczyna. To praktyka

jest prawdą teorii. Określana koncepcja nie jest konstrukcją uniwersalną, nie trwa wiecznie i nie może być pozbawiona kolejnych modyfikacji, zgodnie ze zmianą, właśnie uwarunkowań, które obiektywnie rzeczywistość ustalają. Zatem określona koncepcja, powinna być elastyczna na tyle, aby wprowadzenie, czy zmiana jednego modułu dotyczącego wykorzystania transportu lotniczego SP RP w operacjach kryzysowych nie powodowała potrzeby budowy koncepcji od podstaw.

Dlatego też opracowując „koncepcję” zdaję sobie sprawę, że nie będzie ona ostateczną i jedyną wersją. Powodem tego będą stale zmieniające się uwarunkowania i zadania transportu powietrznego oraz sposoby ich realizacji w ramach operacji kryzysowych. Stąd też ustaloną „listę” uwarunkowań użycia transportu lotniczego traktować należy za „otwartą”. Natomiast zbudowaną koncepcję wykorzystania transportu lotniczego SP RP w operacjach sojuszniczych poza granicami kraju należy traktować jako „podatną” na wszelkie zmiany wynikające ze zmian uwarunkowań.

W każdym razie uznać można, że transport lotniczy spowodował eliminację odległości w pojęciu globalnym. Oceniane jest to jako jedno z największych osiągnięć w rozwoju transportu XX w i początku XXI w. Transport lotniczy łączy bowiem cechy i możliwości kompensacji czasu i przestrzeni stając się przez to środkiem, narzędziem komunikacji umożliwiającym działalność innych w odpowiednim czasie i miejscu nawet w bardzo odległych rejonach od miejsc stałej dyslokacji, czy wykonywanych zadań.

BIBLIOGRAFIA

1. Amerykańskie doświadczenia z wojny wietnamskiej, WPZ nr 1/74.
2. Balcerowicz B., Przywództwo to nie dyktat” – artykuł, Polska Zbrojna nr 2, 10 styczeń 2001.
3. Balcerowicz B., Sojusz a obrona narodowa, DWB, Warszawa 1999.
4. Balcerowicz B., Scenariusze – artykuł, Polska Zbrojna nr 40 1998.
5. Bączyk N., artykuł – Turbulencja 2010, Polska Zbrojna nr 48 z 2004.
6. Crawen W. F., Cate J. L., The Army Air Forces In World War II, t. 3, 5, Chicago 1951.
7. Dworecki S., Kęstoń T., Konflikty zbrojne w Europie I na Bliskim Wschodzie. Analiza i komentarze, Warszawa 1997.
8. Gągor F., Paszowski K., Międzynarodowe operacje pokojowe w doktrynie obronnej RP Toruń 1999.
9. Gotowała J., Zabłocki E., Tezy na konferencję – Współczesne siły powietrzne. Misje, zadania, tendencje rozwoju, AON 2002.
10. Historia II wojny światowej, wyd. MON 1988.
11. Karpowicz J., Lotnictwo w operacjach pokojowych, AON, Warszawa 2001.
12. Korczyński G., Forpoczta władzy ludowej – artykuł, Polska Zbrojna nr 17/2004.
13. Kotarbiński T., Traktat o dobrej robocie, PWN Warszawa 1993.
14. Koziej S., Niby wojna – artykuł Polska Zbrojna nr 37, 2.11.1990.
15. Kręstek T., artykuł, PWL i OPK nr 2 1987. Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941 – 1945, MON 1980
16. Kryzowa T., Europejski rynek – artykuł – Polska Zbrojna nr 20, maj 2003, s. 26-27.
17. Krzemiński Cz., Rozwój wojskowego transportu lotniczego, ASG WP, 1961
18. Kupiecki R., NATO a operacje pokojowe. Studium sojuszu w transformacji, Warszawa – Toruń 1998.
19. Mańkowski R., Wykorzystanie lotnictwa transportowego do zabezpieczenia działań bojowych wojsk w operacjach frontowych, ZN ASG – dodatek, ASG 1989.
20. Marszałek M., Użycie sił powietrznych w militarnych operacjach innych niż wojna, Zeszyty Naukowe AON, nr 1 1999.
21. Marszałek M., Operacje wsparcia pokoju według poglądów NATO, AON, Warszawa 1999.
22. Michałak W., Dominacja z powietrza, AON Warszawa 1999.

23. Ruderko S., Zwycięskie skrzydła, MON, Warszawa 1981.
24. Słownik języka polskiego, t. 1,3, PWN 1995.
25. Transport wojsk i sprzętu bojowego w wojnie wietnamskiej, WPZ 14/68.
26. Transport powietrzny w Wietnamie, WPZ nr 1/68.
27. Transport powietrzny w operacjach połączonych NATO, opracowanie zbiorowe, AON 2001.
28. Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941-1945, MON 1980.
29. Śmigłowce i możliwości ich użycia na zachodnim kierunku, MON 1970.
30. Strategia bezpieczeństwa RP, Warszawa 2001.
31. WPZ Nr 1/74. Amerykańskie doświadczenia z wojny wietnamskiej, 1974.
32. Zabłocki E., Miodek S., Wojenne i pozawojenne zastosowanie bojowe współczesnych sił powietrznych oraz tendencje ich rozwoju, AON 2001.
33. Zalewski T., Doktryna na XXI w – artykuł, Polska Zbrojna nr 18, 18 kwiecień 1999.
34. Zbiór prac ASG WP Nr 3/57, 1972.
35. Zdrodowski B., Marszałek M., Operacje poza wojenne sił powietrznych, AON 2002.
36. Zdrodowski B., Marszałek M., Użycie sił powietrznych w działaniach innych niż wojna, I etap badań, AON, Warszawa 1999.
37. Zdrodowski B., Marszałek M., Możliwości użycia Sił Powietrznych RP w działaniach innych niż wojna, AON, Warszawa 2000.
38. Zdrodowski B., Marszałek M., Zasady użycia Sił Powietrznych RP w warunkach innych niż wojna, AON, Warszawa 2001.
39. Zdrodowski B., Marszałek M., Wybrane problemy użycia sił powietrznych w działaniach innych jak wojna, AON 2001.
40. Żurowski P., Transport lotniczy i system satelitarny – brakujące ogniwa europejskich sił interwencyjnych, a polityczne interesy Polski, artykuł, Przegląd Sił Powietrznych nr 11, 2004.
41. Zbiór prac ASG WP nr 3/57, ASG WP 1972.

