

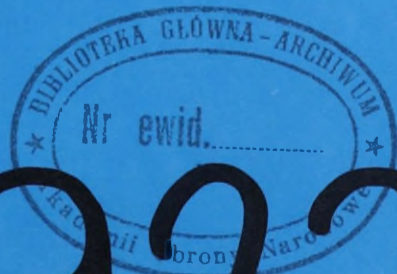
# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

## POWIETRZNE WSPARCIE OPERACJI STABILIZACYJNYCH NA POCZĄTKU XXI WIEKU

Studium operacyjno-taktyczne

III.3.4.1.0



59226

WARSZAWA

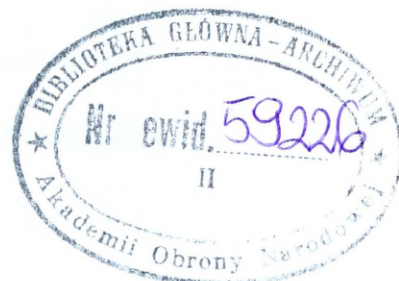
2005



**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**

---

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ



**POWIETRZNE  
WSPARCIE OPERACJI STABILIZACYJNYCH  
NA POCZĄTKU XXI WIEKU**

STUDIUM OPERACYJNO-TAKTYCZNE

III.3.4.1.0

---

WARSZAWA

2005

**Zespół autorski:**

Kierownik:

płk dr hab. pil. Janusz KARPOWICZ

Członkowie:

płk nawig. dr Eugeniusz CIEŚLAK

ppłk dr inż. Ryszard BARTNIK

**Recenzent:**

prof. dr hab. inż. Stefan ANTCZAK

## SPIS TREŚCI

	Strona
<b>WSTĘP</b> .....	3
<b>Rozdział 1. ZAŁOŻENIA BADAWCZE</b> .....	6
1.1. Sytuacja problemowa .....	7
1.2. Koncepcja badań i zastosowane metody badawcze .....	9
<b>Rozdział 2. OPERACJE STABILIZACYJNE POCZĄTKU XXI WIEKU</b> .....	12
2.1. Istota i rodzaje operacji stabilizacyjnych .....	13
2.1.1. <i>Operacje stabilizacyjne o charakterze                     prewencyjnym</i> .....	19
2.1.2. <i>Operacje izolujące</i> .....	21
2.1.3. <i>Operacje rozdzielające</i> .....	22
2.1.4. <i>Operacje stabilizacyjne o charakterze                     okupacyjnym</i> .....	23
2.1.5. <i>Stabilizacja poprzez niesienie pomocy                     humanitarnej</i> .....	26
2.2. Założenia użycia sił wojskowych w operacjach stabilizacyjnych .....	29
2.2.1. <i>Przygotowanie sił wojskowych do udziału                     w operacjach stabilizacyjnych</i> .....	29
2.2.2. <i>Planowanie i organizowanie użycia sił wojskowych                     w operacjach stabilizacyjnych</i> .....	31
2.3. Siły wojskowe w operacji stabilizacyjnej .....	36
<b>Rozdział 3. UŻYCIE LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH STABILIZACYJNYCH</b> .....	41
3.1. Uwarunkowania użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych .....	41
3.2. Zakres użycia i zadania lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych .....	48
3.3. Zastosowanie lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych .....	62
3.3.1. <i>Użycie lotnictwa myśliwskiego w operacjach                     stabilizacyjnych</i> .....	63
3.3.2. <i>Użycie lotnictwa uderzeniowego w operacjach                     stabilizacyjnych</i> .....	73
3.3.3. <i>Działania wspierające lotnictwa w operacjach                     stabilizacyjnych</i> .....	82
<b>ZAKOŃCZENIE</b> .....	114
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	116

## WSTĘP

Praca badawcza stanowi drugą część wieloetapowego zadania badawczego zatytułowanego „Zastosowania bojowe lotnictwa sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego”. Pierwsza część o charakterze studium operacyjno-taktycznego była zrealizowana w 2004 r. w ramach tematu „Uwarunkowania bojowego zastosowania lotnictwa sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego”. Niniejsze studium, odnosząc się do wymienionych uwarunkowań, zawiera sprawozdanie z badań przeprowadzonych w ramach tematu „Powietrzne wsparcie operacji stabilizacyjnych na początku XXI wieku”. Badania były oparte na dokumentach doktrynalnych Sojuszu i opracowaniach narodowych z wybranych krajów NATO, ale przede wszystkim na dokumentach zawierających opis przebiegu operacji reagowania kryzysowego ostatnich 25 lat.

Specyficzne uwarunkowania realizacji zadań przez lotnictwo sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego, zidentyfikowane w pierwszym etapie badań, wskazują na przewartościowanie rodzajów działań przypisywanych tradycyjnie lotnictwu w odniesieniu do działań wojennych oraz na przyjmowanie nowych sposobów realizacji zadań bojowych i wspierających.

Badania wskazały na konieczność zweryfikowania wielu dotychczasowych poglądów dotyczących szkolenia, wyposażenia i działania dowództw, jednostek lotniczych i załóg samolotów pod kątem dostosowania do realizacji zadań w operacjach stabilizacyjnych. Nowe uwarunkowania prowadzenia działań bojowych w operacjach reagowania kryzysowego, w tym w operacjach stabilizacyjnych, mają ponadto bardzo duży wpływ na potrzeby informacyjnego zabezpieczania pracy sztabów i zabezpieczenia przez lotnictwo wsparcia realizacji zadań bojowych, którymi jest obciążane lotnictwo myśliwskie i uderzeniowe sił powietrznych.

Potrzeba poznania prawidłowości użycia lotnictwa sił powietrznych, w nowych rodzajach działań typowych dla operacji reagowania kryzysowego, ze szczególnym uwzględnieniem operacji stabilizacyjnych, zainspirowała konieczność przeprowadzenia badań w tym zakresie, w ramach ujętego w planie prac badawczych Akademii Obrony Narodowej na 2005 r. tematu badawczego pod numerem III.3.4..1.0.

Współczesne lotnictwo sił powietrznych realizuje podstawowe zadania w czasie wojny głównie na rzecz sił lądowych i morskich. Jednocześnie w szerokim zakresie uczestniczy w walce o panowanie w powietrzu i realizuje zadania pomocnicze. W operacjach reagowania kryzysowego oraz operacjach stabilizacyjnych ulegają modyfikacji i rozszerzeniu zarówno założenia doktrynalne użycia lotnictwa sił powietrznych, jak i zasady, którym musi być podporządkowane planowanie i organizowanie oraz prowadzenie działań bojowych<sup>1</sup>.

Doświadczenia operacji reagowania kryzysowego ostatnich dziesięcioleci wykazały, że przed lotnictwem sił powietrznych stanęły nowe wyzwania. Polegają one, ogólnie rzecz biorąc, na potrzebie dostosowania zarówno struktur kierujących i wykonawczych, jak i sposobów działania do nowych uwarunkowań i potrzeb. Wywołało to szeroko zakrojone implikacje w obszarze szkolenia wojsk i sztabów oraz wyposażenia sił reagowania w uzbrojenie i sprzęt (łączności, rozpoznania, statki powietrzne i pojazdy) zbliżony poziomem zaawansowania technologicznego i kompatybilny z ewentualnymi siłami sojuszniczymi lub koalicyjnymi. Okres przechodzenia od techniki i uzbrojenia poprzedniego systemu i starszych generacji na wyposażenie o standardzie zgodnym z wymaganiami Sojuszu nie pozwala lotnictwu Sił Powietrznych RP na pełne uczestnictwo w działaniach wynikających z narodowych interesów i aspiracji. Okres niedostosowania, który należy traktować jako przejściowy, stwarza okazję do wykonania badań i przygotowania opracowań teoretycznych, które mogą być przydatne podczas tworzenia narodowej doktryny lub regulaminu walki lotnictwa sił powietrznych w zakresie użycia w operacjach reagowania kryzysowego, w tym w operacjach stabilizacyjnych.

Niniejsza praca badawcza jest próbą systematyzacji typologii działań bojowych i sposobów realizacji zadań przez zasadnicze rodzaje lotnictwa sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego, ze szczególnym uwzględnieniem operacji stabilizacyjnych.

---

<sup>1</sup> Zasady te zostały zidentyfikowane w pierwszej części zadania badawczego.

Poza założeniami badawczymi, które zostały zamieszczone w rozdziale pierwszym, praca w rozdziale drugim zawiera – zasadnicze uwarunkowania typologii współczesnych operacji stabilizacyjnych oraz założenia użycia w ich ramach sił wojskowych. W rozdziale trzecim są umieszczone wyniki badań dotyczące problematyki użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem zakresu realizowanych zadań, sposobów działań oraz implikacji wynikających ze specyfiki środowiska operacyjnego.

## Rozdział 1

### ZAŁOŻENIA BADAWCZE

Zgodnie z nowym spojrzeniem na funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa międzynarodowego, ujawniły się nowe oczekiwania i zadania stawiane siłom zbrojnym – w tym siłom powietrznym, a co za tym idzie i lotnictwu, podczas różnych form przeciwdziałania kryzysom na świecie. Operacje reagowania kryzysowego, w swych odmianach zdefiniowane w doktrynach sojuszniczych, obejmujących użycie sił powietrznych w działaniach militarnych innych niż te, które wynikają z art. V Traktatu Północnoatlantyckiego, przewidują dla lotnictwa sił powietrznych szereg zadań bezpośrednio związanych z przeznaczeniem poszczególnych jego rodzajów. Coraz częściej zadania lotnictwa sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego wykraczają poza tradycyjny obszar zastosowań bojowych.

Zasadniczym celem podjęcia tematu była potrzeba kompleksowego opracowania teorii zagadnień użycia lotnictwa zgodnie z doktryną i taktyką sojuszniczych sił powietrznych w militarnych operacjach reagowania kryzysowego w nowych uwarunkowaniach podejmowania interwencji w celu rozwiązania i stabilizowania powstających sytuacji kryzysowych. Wyniki badań, bazując na ocenie istniejącej w tym zakresie praktyki, zawierają kategoryzację działań sił powietrznych w operacjach oraz identyfikację zadań lotnictwa. Uwzględniając zidentyfikowane uwarunkowania, wskazują na zasady oraz zakres użycia lotnictwa sił powietrznych w tych przedsięwzięciach.

Mając na względzie użyteczność podejmowanej problematyki, w ramach badań wstępnych, został sformułowany obszar poznawczy, ustalono zakres i wstępną koncepcję badań, które powinny przynieść rozwiązania poszerzające wiedzę o kształtującym się nowym obszarze użycia lotnictwa sił powietrznych.

## 1.1. Sytuacja problemowa

Przyjmując, że udział lotnictwa sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego sprowadza się współcześnie do realizacji kompleksu zadań wynikających z jego przeznaczenia, realizowanych samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych i instytucjami cywilnymi, w celu uwiarygodnienia polityki, wsparcia dyplomacji, wymierzenia sankcji lub zbrojnego przywrócenia porządku prawnego na określonym obszarze uznanym za kryzysowy – wyznaczono zadania badawcze w celu ustalenia, jaki jest zakres działań lotnictwa sił powietrznych w poszczególnych rodzajach operacji i jakimi sposobami te działania są realizowane.

**Celem** ogólnym prowadzonych w tym etapie **badania** było zidentyfikowanie zadań lotnictwa sił powietrznych oraz sposobów ich realizacji w ramach operacji stabilizacyjnych.

Na podstawie wstępnej analizy tematu przyjęto, że **przedmiotem badań** będzie teoria i praktyka zastosowania bojowego lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych. Badania szczegółowe objęły wykorzystanie lotnictwa myśliwskiego, lotnictwa uderzeniowego i lotnictwa wsparcia w operacjach stabilizacyjnych.

Główny **problem badawczy** sformułowano w formie pytania: do jakich zadań i w jaki sposób będzie użyte lotnictwo sił powietrznych podczas prowadzenia operacji stabilizacyjnych?

Dla osiągnięcia przyjętych celów badań założono podjęcie i rozwiązanie następujących **problemów szczegółowych**:

- jak szeroki zakres działań przewiduje się dla lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych?
- jakimi sposobami lotnictwo sił powietrznych będzie realizowało swoje zadania w operacjach stabilizacyjnych?
- jakie są prawidłowości wykorzystania lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych?

Tak sformułowany przedmiot i cele badań stanowiły podstawę sformułowania hipotez roboczych oraz doboru zadań i metod badawczych. Rezultaty badań wstępnych pozwoliły na sformułowanie następujących **hipotez roboczych**:

1. Lotnictwo sił powietrznych będąc jednym z instrumentów realizacji zadań militarnych w operacjach stabilizacyjnych może realizować grupy zadań o charakterze myśliwskim, uderzeniowym oraz wspierającym. Wymienione grupy zadań tworzą nowy zakres zastosowań bojowych lotnictwa sił powietrznych, rozszerzający dotychczas istniejące założenia doktrynalne jego użycia w warunkach typowego konfliktu zbrojnego.
2. Zasadnicze rodzaje działań powietrznych i zadań bojowych lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych ulegną rozszerzeniu o działania i zadania dodatkowe wynikające z uwarunkowań operacji stabilizacyjnych. Nowy obszar stanowią działania realizowane oddzielnie, bez współdziałania z innymi rodzajami wojsk, oraz działania o charakterze dozoru, blokady, presji i zaprowadzania ustalonego porządku w przestrzeni powietrznej i w wyznaczonych strefach na powierzchni lądu lub morza. Konkretnie uwarunkowania operacji stabilizacyjnych będą kształtowały sposoby realizacji zadań bojowych i wspierających.

Doświadczenia i wyniki pierwszego etapu badań wykazały, że planowanie, organizacja działań i dowodzenie lotnictwem sił powietrznych będzie podporządkowane procedurom sojuszniczym lub koalicyjnym przewidzianym dla takich działań. Każdy rodzaj operacji będzie w innym zakresie angażował siły i środki lotnictwa sił powietrznych. W operacjach zapobiegania kryzysom i odbudowywania pokoju lotnictwo sił powietrznych będzie angażowane głównie do realizacji zadań związanych z odstraszeniem, egzekwowaniem sankcji w zakresie ograniczania korzystania z przestrzeni powietrznej, a także zadań obejmujących rozpoznanie oraz wsparcie transportowe i logistyczne. Operacje lotnicze w ramach przywracania pokoju będą przybierały formę ograniczonych działań wojennych. Działania stabilizacyjne wyznaczają dla lotnictwa sił powietrznych głównie obszar zadań kontrolnych i wspierających, z uderzeniowymi włącznie.

Dla zweryfikowania przytoczonych hipotez niezbędne było zrealizowanie następujących **zadań badawczych**:

- identyfikacja rodzajów działań i zadań lotnictwa sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego, ze szczególnym uwzględnieniem operacji stabilizacyjnych;
- dokonanie analizy porównawczej praktycznych działań z założeniami doktrynalnymi wykorzystania lotnictwa sił powietrznych w celu ustalenia nowych zastosowań oraz utworzenia poszerzonej systematyki użycia lotnictwa sił powietrznych typowej dla operacji stabilizacyjnych.

Rezultaty badań mogą być rozpatrywane w trzech aspektach: normatywnym, operacyjno-taktycznym i dydaktycznym. Praca badawcza, w swoim głównym założeniu, może wnieść do teorii zastosowań bojowych sił powietrznych treści porządkujące i uzupełniające obszar sztuki operacyjnej i taktyki lotnictwa wykorzystywanego do zadań bojowych w operacjach reagowania kryzysowego, w tym operacjach stabilizacyjnych.

## **1.2. Koncepcja badań i zastosowane metody badawcze**

W strukturze badań zostały wydzielone trzy etapy, z których pierwszy obejmował przedsięwzięcia analityczne. Ich treścią było badanie dokumentów źródłowych i literatury przedmiotu.

**Analiza** jako metoda została zastosowana do badania literatury i publikowanych dokumentów z zakresu użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego. Tą drogą został ustalony zakres zadań lotnictwa sił powietrznych w operacjach militarnych wspierających działania antykryzysowe, w tym stabilizacyjne, międzynarodowych organizacji politycznych i gospodarczych. Analiza identyfikacyjna została wykorzystana do ustalenia oraz opisu wyróżnianych kategorii i rodzajów działań lotnictwa sił powietrznych. Badaniami w tym zakresie objęto blisko dwadzieścia międzynarodowych operacji prowadzonych przez różne podmioty, głównie przez Organizację Narodów Zjednoczonych, Organizację Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie i Sojusz

Północnoatlantycki, Unię Europejską oraz Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Wielką Brytanię i Rosję.

W zakresie identyfikacji zadań lotnictwa została zastosowana metoda analizy dokumentów i relacji z przebiegu operacji, wspomagana przez analizę identyfikacyjną dokumentacji ćwiczeń lotniczych sztabów i wojsk. W obu przypadkach obróbka pozyskanych informacji była realizowana drogą syntezy, porównań i wnioskowania.

Metody analizy i **syntezy, porównań i wnioskowania** były podstawą ustalania zakresu działań i zadań poszczególnych rodzajów lotnictwa sił powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego, a następnie ustalania zadań wykraczających poza założenia obecnie obowiązującej doktryny powietrznej. Ponadto, porównanie zadań i sposobów działania lotnictwa sił powietrznych w analizowanych operacjach stabilizacyjnych pozwoliło ustalić prawidłowości w tym zakresie i na tej podstawie formułować wnioski prognostyczne. Badania w ramach tego bloku pozwoliły zidentyfikować koncepcje użycia lotnictwa sił powietrznych w ramach operacji reagowania kryzysowego oraz potencjalne zadania lotnictwa sił powietrznych. Przez porównania i analogie było możliwe formułowanie wniosków i ocen dotyczących zakresu, zasad i sposobów użycia lotnictwa sił powietrznych w tych operacjach.

W końcowym etapie wysiłek badawczy został skoncentrowany na możliwie szerokim rozpoznaniu związków i zależności między warunkami, jakie narzuca lotnictwu sił powietrznych specyficzny charakter operacji stabilizacyjnych podczas realizacji zadań bojowych, i jak wpływa on na możliwości bojowe współczesnego lotnictwa.

W sumie przeprowadzone badania umożliwiły rozwiązanie postawionych problemów badawczych i zapewniły dokonanie identyfikacji celów i generalnych założeń użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych, zidentyfikowanie zadań lotnictwa w tych działaniach oraz sposobów ich realizacji. Zastosowane metody badawcze okazały się wystarczające do zrealizowania zadań i rozwiązania wytyczonych problemów badawczych oraz osiągnięcia zamierzonych celów. Pozwoliły rozwiązać ustalone problemy i zweryfikować

przyjęte hipotezy. Sprawozdanie z badań w formie wniosków i propozycji stanowi treść głównych rozdziałów pracy badawczej.

Reasumując, praca badawcza zawiera wnioski dotyczące najistotniejszych problemów związanych z zakresem użycia lotnictwa sił powietrznych w aspekcie nowych rodzajów działań powietrznych w operacjach stabilizacyjnych. Zawiera zbiór informacji o lotnictwie sił powietrznych pozwalający obiektywnie ocenić zakres jego zastosowań bojowych w uwarunkowaniach współczesnych operacji reagowania o charakterze stabilizacyjnym. Praca może służyć studentom do pogłębiania wiedzy specjalistycznej, jako materiał podstawowy w zakresie operacji stabilizacyjnych oraz wykorzystania lotnictwa sił powietrznych w tych operacjach.

## Rozdział 2

### OPERACJE STABILIZACYJNE POCZĄTKU XXI WIEKU

W swej istocie współczesne interwencje antykrzysowe stanowią wielofunkcyjne przedsięwzięcia polityczno-ekonomiczno-wojskowe. Współczesne operacje reagowania kryzysowego są przejawem swoistego interwencjonizmu międzynarodowego w obronie bezpieczeństwa, pokoju lub interesów ekonomicznych. Są najczęściej skierowane przeciwko takim zjawiskom naszej współczesności, które nie mogą być aprobowane przez społeczność międzynarodową<sup>2</sup>. Należą do nich: terroryzm, produkcja i proliferacja broni masowego rażenia, rozpowszechnianie zaawansowanych technologii wojskowych, ale również – właśnie o różnym podłożu (etniczne, religijne), którym towarzyszy przemoc i łamanie praw człowieka, produkcja i rozpowszechnianie narkotyków, czy też skutki klęsk żywiołowych, które niosą za sobą katastrofy humanitarne powodowane głodem lub brakiem schronienia.

W stosunkach międzynarodowych treścią przedsięwzięć antykrzysowych, z użyciem nacisku, a w tym sił wojskowych, stanowiących szeroko rozumiane represalia, jest nakłanianie stron konfliktu do zmiany negatywnych, w powszechnej ocenie, zachowań i wywieranie presji<sup>3</sup>. W praktyce jest to realizowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych, organizacje regionalne lub sojusze

---

<sup>2</sup> **Spółeczność międzynarodowa**, ogół państw utrzymujących ze sobą równoprawne stosunki, regulowane przez prawo międzynarodowe. Zwiększanie się powiązań między państwami, ich skomplikowanie, współzależność krajów i wspólne globalne problemy wytwarzają system współpracy, sprzyjają koordynacji działań w skali regionu i świata na różnych polach – bezpieczeństwa, gospodarki, ekologii, kultury. R. Solski i in., *Słownik Encyklopedyczny Edukacja Obywatelska*, Wyd. Europa, Warszawa 1999, s. 153.

<sup>3</sup> **Represalia**, odwetowe środki przymusu anulujące zwykłe normy prawa międzynarodowego, stosowane w odpowiedzi na bezprawne działanie innego państwa. Przy ich stosowaniu obowiązuje: zasada proporcjonalności – należy dbać, by zastosowane środki miały podobny charakter lub wagę jak bezprawne działanie, które je spowodowało, zasada humanitarności – represalia powinny odnosić się przede wszystkim do rzeczy, nie do ludzi.

Do najpowszechniejszych represaliów należą: embargo, blokada i okupacja pokojowa, np. akcja podjęta przez USA wobec Kuby w trakcie kubańskiego konfliktu. Prawo międzynarodowe nakazuje, by w razie represaliów powiadomić z wyprzedzeniem zainteresowane kraje. Według Karty ONZ blokada jest dopuszczalna tylko po decyzji Rady Bezpieczeństwa. Okupacja pokojowa polega na zajęciu bez wypowiedzenia wojny i walki zbrojnej części terytorium lądowego, w celu wymuszenia spełnienia żądań. Po II wojnie światowej prawo zakazało stosowania środków odwetowych w stosunku do obywateli innego państwa czy ich mienia, np. brania i likwidowania zakładników, palenia ich mienia. Tamże, s. 126.

wojskowe, drogą działań dyplomatycznych, które wymagają najczęściej wsparcia przez określone sankcje ekonomiczne, a w ostateczności zbrojne<sup>4</sup>.

## 2.1. Istota i rodzaje operacji stabilizacyjnych

Ostatnie dziesięciolecie w historii działań antykryzysowych charakteryzuje się rozszerzeniem form militarnego wsparcia oddziaływań politycznych i polityczno-ekonomicznych. Siły wojskowe są generalnie angażowane w przypadku fiaska wysiłków politycznych, na ogół w celu wymuszania postanowień społeczności międzynarodowej i stabilizowania sytuacji.

Nowym obszarem zajmującym coraz poważniejsze miejsce w założeniach doktrynalnych do użycia lotnictwa sił powietrznych Sojuszu staje się obszar operacji reagowania kryzysowego, zarówno tych posiadających mandat Rady Bezpieczeństwa ONZ i akceptowanych przez Sojusz, jak i operacji planowanych i prowadzonych w wymiarze multilateralnym, bilateralnym czy też unilateralnym, podejmowanych przez państwa NATO w oparciu o prawo do samoobrony i zabezpieczania swych interesów. Sojusznicza Połączona Doktryna *AJP-01(B)* ustala, że „*celem operacji reagowania kryzysowego jest skuteczne zarządzanie kryzysami. Cel ten osiąga się przez dokładne monitorowanie zagrożeń i reagowanie już we wczesnym etapie potencjalnego kryzysu*”<sup>5</sup>.

Operacje sojusznicze w ramach reagowania kryzysowego, akceptowane i realizowane przez NATO, to przedsięwzięcia posiadające mandat Rady Bezpieczeństwa ONZ. Obejmują one między innymi: operacje pokojowe nakierowane na zapobieganie konfliktom, wymuszanie pokoju, stabilizację pokonfliktową lub inaczej – utrzymywanie i budowanie pokoju oraz na udzielanie pomocy humanitarnej, a także oddzielnie prowadzone operacje humanitarne nie

---

<sup>4</sup> Przyzwolenie prawne i polityczne na użycie siły, w tym przede wszystkim militarnej w stosunkach międzynarodowych do rozwiązywania czy wygaszania konfliktów jest bardzo kontrowersyjną kwestią. „Wymuszanie” pokoju może służyć dobru całej społeczności międzynarodowej, chociaż bez względu na szlachetne motywy takie metody naruszają normy pokojowego rozwiązywania sporów, zasadę suwerenności państw, rodzą zagrożenie nadużycia uprawnień i potrzebę nowego systemu międzynarodowej kontroli użycia siły w ramach ONZ lub regionalnych struktur bezpieczeństwa, jak np. OBWE, NATO, OPA, OJA.

<sup>5</sup> *AJP-01(B), Joint Operations Doctrine*, MAS, Brussels 2001, s. 22-1.

związane z działaniami pokojowymi sił wojskowych Sojuszu oraz operacje ratownicze.

Operacje narodowe, bilateralne i koalicyjne w ramach reagowania kryzysowego, w których przewiduje się użycie lotnictwa wojskowego obejmują szerokie spektrum działań w ramach: wymuszania (egzekwowania) sankcji, zwalczania terroryzmu, operacji przeciw partyzanckich i przeciw powstańczych, ewakuacji osób niezaangażowanych z rejonów destabilizacji lub konfliktów, udzielania pomocy i wsparcia militarnego zagrożonych władz cywilnych, operacji przeciw proliferacji środków zabronionych (broni masowego rażenia, narkotyków) i wiele innych<sup>6</sup>. Część z tych operacji kwalifikuje się do grupy operacji stabilizacyjnych.

W operacjach reagowania kryzysowego zauważalne staje się dążenie do kompleksowego użycia sił wojskowych i cywilnych w ramach wspólnego planu działania, z połączonym cywilno-wojskowym dowództwem operacji. Szczególnie wyraźnie widać te tendencje w operacjach stabilizacyjnych. Ta kompleksowość staje się wyznacznikiem nowych koncepcji użycia lotnictwa wojskowego, do których realizacji tak na dobrą sprawę nie są obecnie perfekcyjnie przygotowani ani przedstawiciele sił powietrznych, ani ich cywilni partnerzy. Aczkolwiek podjęto już próby sformułowania zadań lotnictwa wojskowego dla działań reagowania kryzysowego, zauważyć należy, że każdy kryzys jest odmienny i dla każdego z nich specyfika celów, uwarunkowań prowadzenia działań i zaangażowanych sił lotnictwa wojskowego wymusza stosowanie różniących się procedur i realizację odmiennych zadań. Nie zawsze są one zbieżne z obecnie preferowanymi rozwiązaniami doktrynalnymi i operacyjnymi w zakresie użycia lotnictwa wojskowego. Najwięcej doświadczeń zebrano dotychczas podczas realizowania wspólnych wojskowo-cywilnych operacji transportu powietrznego w ramach niesienia pomocy humanitarnej oraz podczas zabezpieczania działań kontyngentów sił stabilizacyjnych lub rozjemczych w różnych operacjach.

---

<sup>6</sup> AJP-3.3, *Joint Air and Space Operations Doctrine*, MAS, Brussels 1999, s. 7-2 i 7-3.

W aktualnej sytuacji geopolitycznej dla większości państw zasadniczym obszarem zastosowania lotnictwa wojskowego pozostaje zakres działań militarnych, czyli ogólnie mówiąc działań prowadzonych w okresie wojny (abstrahując od prawnych aspektów i definicji wojny). W ostatnim okresie jednak, głównie ze względu na zaangażowanie Polski i innych krajów Sojuszu w operacji w Iraku i Afganistanie, zwraca się uwagę na wypracowanie poglądów dotyczących użycia różnych rodzajów wojsk w działaniach o charakterze stabilizacji pokonfliktowej.

Operacje pokojowe stanowią formę działań militarnych, które wyróżnia czytelne umocowanie prawne. Posiadają one mandat Rady Bezpieczeństwa ONZ i są najczęściej ukierunkowane na wsparcie zapobiegania konfliktom, przywracanie pokoju i wsparcie budowania stabilizacji w rejonach kryzysowych. Odpowiadają im zadania sił wojskowych, które można określić jako prewencja (powstrzymanie, odstraszanie), wymuszanie (interwencja zbrojna) i wsparcie (nadzór, ochrona, pomoc i wsparcie logistyczne)<sup>7</sup>. Z reguły operacje pokojowe, w porównaniu z operacjami zapobiegania konfliktom, są zazwyczaj wydłużone w czasie i przebiegają według wieloetapowych scenariuszy.

W pierwszej z analizowanych kategorii operacji pokojowych dominują prewencyjne i koncyliacyjne działania polityczne, wspomagane naciskami w formie ultimatum z ewentualnym zastosowaniem sankcji. Wsparcie lub realizacja tych sankcji jest zadaniem dla sił wojskowych.

Przywracanie pokoju to grupa działań, w których na mocy decyzji ONZ jest użyta siła w celu nakłonienia stron do zaniechania postępowania niezgodnego z prawem lub międzynarodowymi konwencjami. Stąd bierze się policyjny, a nie wojenny i nie zaborczy charakter interwencji. Pociąga to za sobą specyficzne uwarunkowania podejmowania działań militarnych. Składa się nań między innymi jawny cel i zakres operacji oraz ochrona osób niezaangażowanych.

---

<sup>7</sup> Przytoczona propozycja terminologii w dziedzinie działań pokojowych czerpie głównie z nazewnictwa użytego w dokumentach ONZ oraz NATO, korzystając w sposób uzupełniający z nazw form interwencji pokojowych, wyszczególnianych w niektórych dokumentach narodowych członków Sojuszu Północnoatlantyckiego i Wspólnoty Niepodległych Państw. B. Ghali, *An Agenda for Peace. Preventive Diplomacy, Peacemaking and Peacekeeping*, Report of the Secretary General Pursuant to the Statement Adopted by the Summit Meeting of the Security Council on 31 January 1992, United Nations, New York 1992 oraz *NATO Doctrine for Peace Support Operations*, MAS, Brussels 1994.

Budowanie pokoju i stabilizacji pokonfliktowej obejmuje szereg przedsięwzięć służących niedopuszczeniu do odrodzenia konfliktu i doprowadzeniu do normalnego funkcjonowania społeczeństwa w rejonie kryzysu. W pierwszym etapie jest najczęściej konieczne utrzymywanie sankcji i ograniczeń, których egzekwowanie należy do zadań sił wojskowych. Generalnie, zatem pośród operacji pokojowych do grupy operacji o charakterze stabilizacyjnym należy zakwalifikować operacje zapobiegania kryzysom (prewencyjne) oraz operacje zapobiegania odradzaniu konfliktów i odbudowywania pokoju na terytoriach pokonfliktowych.

Wobec powyższych ustaleń współczesne **działania stabilizacyjne** można zdefiniować jako **kompleks zabiegów politycznych, wspieranych w koniecznych przypadkach sankcją ekonomiczną i/lub militarną, z uwzględnieniem prawa międzynarodowego i uprawnień stosownych instytucji międzynarodowych, przy akceptacji społeczności międzynarodowej, w warunkach polityczno-operacyjnych ograniczeń użycia siły, której zastosowanie może być ukierunkowane na prewencję** (nakłanianie do pojednania, powstrzymywanie, odstraszenie przed działaniami niezgodnymi z prawem oraz wymierzanie sankcji celu powstrzymania kryzysu) **i trwałe przywracanie stabilizacji rozumianej jako pożądany status quo** (poprzez dozór wojskowy, izolowanie stron, szkolenie sił bezpieczeństwa, wsparcie logistyczne)<sup>8</sup>.

Operacje stabilizacyjne nie są nowym zjawiskiem w historii państw i ich sił wojskowych. Z chwilą ukształtowania się struktur państwowych władze systematycznie wykorzystywały siły wojskowe do realizacji swych planów. Armia jako instrument siły państwa wspierała i broniła interesów narodowych, a także przychodziła z pomocą ludności cywilnej. To siły wojskowe, realizując politykę państwa zdobywały i jednoczyły terytoria, zarządzały nimi, chroniły bogactwa naturalne, budowały drogi i kanały, wykonywały mapy, likwidowały skutki katastrof, wyciszały wewnętrzne konflikty, a także były narzędziem w polityce zagranicznej.

---

<sup>8</sup> **Status quo**, stan istniejący w danej chwili, w prawie i stosunkach międzynarodowych odnosi się najczęściej do stanu, przebiegu granic państw. Używa się też określeń status quo ante – prawno-polityczny stan istniejący dawniej, oraz status quo ante bellum – stan istniejący przed wojną. R. Solski i in., *Słownik Encyklopedyczny Edukacja Obywatelska*, op. cit., s. 171.

To, co obecnie nazywamy operacjami stabilizacyjnymi, w pełnym wymiarze pojawiło się i ukształtowało w XX wieku. Według poglądów amerykańskich pierwsze typowe operacje stabilizacyjne to obecność wojskowa USA na Filipinach (1899-1904) oraz na Haiti (1915-1934)<sup>9</sup>. Również w czasie II wojny światowej wojska sojusznicze pomagały lokalnym władzom i ludności w odbudowie infrastruktury cywilnej we Francji, Belgii, Holandii i Luksemburgu. Żołnierze wielu narodowości, w tym również Polacy z 1. Dywizji Pancerniej gen. Maczka pomagali usuwać zniszczenia wojenne, odbudowując mosty, drogi i inne obiekty użyteczności publicznej, a także wspierali miejscowych farmerów w warunkach, gdy główne działania wojenne jeszcze trwały. W ograniczonym wymiarze operacja stabilizacyjna była prowadzona w trakcie konfliktu wietnamskiego. Obecnie typowe operacje stabilizacyjne prowadzą, w różnym zakresie, międzynarodowe siły koalicyjne w Iraku, Afganistanie, Kosowie oraz Bośni i Hercegowinie.

Operacja stabilizacyjna według poglądów amerykańskich jest jedną z czterech typów operacji militarnych prowadzonych przez siły lądowe (obok operacji: zaczepnej, obronnej i wsparcia)<sup>10</sup>. Przewiduje się, że operacje stabilizacyjne będą działaniami wojsk wspierającymi niestabilne władze po ustaniu kryzysu, ale także mogą być częścią działań typowo wojennych. Amerykanie sytuują operacje stabilizacyjne w grupie interwencji militarnych na terytorium państwa-przeciwnika. Pomimo charakteru stabilizacyjnego, ich zdaniem operacja taka może łączyć, w zależności od sytuacji, działania obronne, zaczepne i wspierające, może być też częścią składową operacji zaczepnej, obronnej lub wsparcia. Działania wojsk w operacjach stabilizacyjnych są bardzo wszechstronne, ciągłe i na ogół długotrwałe.

Tak więc, podejście to jest próbą rozszerzenia definicji interwencji zbrojnej lub wręcz wojny i nadania tym pojęciom synonimu wojny prewencyjnej, o charakterze uzasadnionym wyższą koniecznością i sprawiedliwym. Założenia doktrynalne Sił Lądowych USA wskazują na wyjątkowo ważną rolę operacji

---

<sup>9</sup> FM 3-07, *Stability Operations and Support Operations*, Headquarters, Department of Army, Washington D.C. 2003, s.1-7, 8.

<sup>10</sup> Tamże, s. 1-15.

stabilizacyjnych w obecnych i w przyszłych działaniach wojennych oraz operacjach reagowania kryzysowego<sup>11</sup>.

Przeprowadzone badania wskazują na konieczność zweryfikowania amerykańskiego podejścia do klasyfikacji operacji stabilizacyjnych. Analiza operacji reagowania kryzysowego prowadzonych na świecie z inicjatywy Rady Bezpieczeństwa ONZ, Unii Europejskiej i NATO oraz innych organizacji międzynarodowych wskazuje na możliwy inny charakter operacji stabilizacyjnych, a co za tym idzie, umożliwia podział tych operacji na rodzaje. Przede wszystkim do operacji stabilizacyjnych należy zaliczać tylko te, które są akceptowane przez społeczność międzynarodową poprzez nadanie im mandatu Rady Bezpieczeństwa ONZ lub Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy Europejskiej. Ich cel musi być związany ze stabilizacją i odbudową porządku prawnego na terytoriach, które operacja obejmuje. Jeśli cel wykracza poza ten zakres, operacja powinna być zaliczana do przywracania pokoju albo usuwania bezprawia lub skutków klęski humanitarnej.

Operacje stabilizacyjne można dzielić ze względu na rejon lub obszar, na którym są prowadzone. Operacje tego typu mogą, zatem mieć charakter wewnętrzny państwowy lub regionalny. Z pierwszym przypadkiem mamy do czynienia wówczas, kiedy operacje są prowadzone w granicach całego państwa na terytorium, którego zaistniały bez naruszania suwerenności państw ościennych. W drugim przypadku mogą obejmować region to znaczy kilka państw w całości lub części. Może też zaistnieć przypadek prowadzenia działań stabilizacyjnych w otoczeniu miejsca kryzysu, to znaczy na terytoriach państw ościennych bez wkraczania na terytorium objęte kryzysem.

Podstawowym kryterium podziału operacji stabilizacyjnych powinien być cel operacji i wówczas można wyróżnić: operacje stabilizacyjne o charakterze prewencyjnym, operacje izolujące, rozdzielające i operacje stabilizacyjne o charakterze okupacyjnym, a także operacje stabilizacyjne związane z udzielaniem pomocy humanitarnej.

---

<sup>11</sup> Tamże, s. 1-16.

### **2.1.1. Operacje stabilizacyjne o charakterze prewencyjnym**

Zgodnie z doktryną Sojuszu celem operacji reagowania kryzysowego poza art. V Traktatu jest skuteczne zarządzanie kryzysami dla eliminacji ich negatywnych skutków. Cel ten osiąga się przez dokładne monitorowanie zagrożeń i reagowanie już we wczesnym etapie potencjalnego kryzysu. Tak więc, interwencje wojskowe o charakterze stabilizacyjnym są podejmowane przez siły Sojuszu lub siły pokojowe ONZ albo siły wojskowe z mandatem innej organizacji międzynarodowej, z przekonaniem, że posiadając pełne spektrum możliwości reagowania do działań militarnych włącznie, użyte we właściwym czasie mogą skutecznie neutralizować zaistniały kryzys<sup>12</sup>.

Operacje te mogą być przygotowane i prowadzone w warunkach, gdy kryzys zagraża bezpieczeństwu państw członkowskich NATO i Unii Europejskiej lub też narusza stabilność i prowadzi do konfliktu poza NATO i Unią Europejską na obrzeżach obszaru zainteresowania Sojuszu. Istnieje pogląd, iż wczesne reagowanie, na etapie ujawnienia sporu, zanim przekształci się on w formę starcia zbrojnego lub wręcz wojny domowej, jest ze wszech miar uzasadnione i najbardziej efektywne. Praktyka wskazuje, że w celu zapobiegania rozszerzaniu kryzysów mogą być stosowane głównie niezbrojne formy presji, która ma na celu skłonienie stron do pojednania. Siły wojskowe w operacjach tego rodzaju mogą realizować wszechstronne wsparcie cywilnych organizacji pokojowych i dyplomacji w działaniach koncyliacyjnych poprzez zapewnianie transportu, ochrony i ewakuacji na wypadek wzrostu zagrożenia. Mogą wydzielać część potencjału do transportu pomocy humanitarnej oraz mogą być użyte do wywierania presji poprzez obecność wojsk i demonstrowanie zdolności do interwencji, a także do realizacji zadań polegających na egzekwowaniu ewentualnych sankcji. Siły pokojowe w każdym przypadku będą kierowały do wojska, a w tym do lotnictwa, zapotrzebowania na określone informacje rozpoznawcze i te zadania będą przez wszystkie rodzaje wojsk i w każdym rodzaju operacji stabilizacyjnych, nieprzerwanie realizowane.

---

<sup>12</sup> AJP-3.4.1.1, *Peace Support Operations*, MAS, Brussels 2001, s. 1-4/5.

Do najbardziej znanych, w kategorii zapobiegania rozszerzaniu kryzysu i wojny, należy operacja *Desert Shield* prowadzona na Bliskim Wschodzie na przełomie 1990 i 1991 r. Jej celem było powstrzymanie Iraku przed rozszerzaniem działań agresywnych po inwazji na Kuwejt i utrzymanie bezpieczeństwa innych państw w rejonie Zatoki Perskiej. Wojskowe cele operacji były następujące:

- wzmocnienie sił obronnych w rejonie Zatoki Perskiej;
- powstrzymanie Saddama Hussejna przed rozszerzaniem roszczeń i agresją na terytoria sąsiadów (Arabia Saudyjska) poprzez demonstrację siły i odstraszenie;
- zbudowanie silnej koalicji na wypadek konieczności podjęcia działań odwetowych;
- wsparcie sankcji ekonomicznych Rady Bezpieczeństwa wynikających z treści rezolucji nr 661 i 665.

Operacja *Desert Shield* była prowadzona pod auspicjami ONZ początkowo przez koalicję 19 państw, później stopniowo rozszerzaną<sup>13</sup>. Lotnictwo stanowiło w początkowym etapie przeważającą część sił zgrupowanych w rejonie przyszłej operacji wyzwolenia Kuwejtu.

Typowe cechy operacji wspierania dyplomacji w celu powstrzymania konfliktu miała również pierwsza część operacji *Allied Force* realizowana od czerwca 1998 r. do czasu rozpoczęcia operacji powietrznej 24.04.1999 r. Siły powietrzne państw NATO demonstrując wolę uczestniczenia w powstrzymaniu kryzysu w Kosowie, po wystąpieniu pierwszych trudności z zaakceptowaniem przez Serbię warunków porozumienia z Albańczykami, przeprowadziły w czerwcu 1998 r. sojusznicze ćwiczenie, trenując przerzut jednostek lotniczych z Europy i USA do baz we Włoszech. Następnie okręty stałych Sił Morskich Morza Śródziemnego złożyły wizytę w albańskim porcie Dures. W sierpniu i wrześniu 1998 r. na terenie Albanii zostały przeprowadzone dwukrotnie regionalne ćwiczenia sił powietrznych i wojsk desantowych w ramach Partnerstwa dla Pokoju.

---

<sup>13</sup> W operacji brały udział wydzielone siły (kontyngenty powietrzne, lądowe lub morskie) następujących państw: USA, W. Brytanii, Francji, Egiptu, Syrii, Pakistanu, Kataru, Włoch, Polski, Czech, Włoch, Maroka, Nigerii, Bahrajnu, Omanu, Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Bangladeszu, Senegal i Arabii Saudyjskiej. W trakcie prowadzenia operacji *Desert Shield* koalicja została rozszerzona o siły Hondurasu, Norwegii, Australii, Senegal, Argentyny, Belgii, Danii, Holandii i Hiszpanii. *Conduct of the Persian Gulf War, Final Report to Congress, Washington D.C. 1992, s. 33.*

W ćwiczeniu *Cooperative Assembly* przećwiczano operację desantową na albańskim poligonie Bize. W ramach ćwiczeń personel latający zapoznał się ze specyfiką geograficzną rejonu konfliktu i warunkami operacyjnymi na obszarze Włoch, Albanii i Adriatyku. Po odmowie przez rząd Serbii respektowania rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 1199 o wycofaniu sił wojskowych z Kosowa, Rada Północnoatlantycka opracowała dyrektywę o przygotowaniu operacji powietrznej. Rozpoczęto następnie koncentrację lotnictwa sił powietrznych w rejonie Adriatyku. Serbowie, pomimo zgody na rozmieszczenie weryfikatorów Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie w Kosowie i na prowadzenie weryfikacji wycofania sił wojskowych przez lotnictwo sił powietrznych NATO, kontynuowali czystki etniczne. Zapadła wówczas decyzja o rozpoczęciu operacji powietrznej NATO pod kryptonimem *Allied Force*.

### **2.1.2. Operacje izolujące**

Praktyka operacji reagowania kryzysowego pokazuje, że w wielu przypadkach skuteczne dla stabilizacji mogą być operacje wojskowe polegające na izolacji państwa objętego kryzysem lub określonego regionu od innych państw lub grup narodowościowych (etnicznych) będących w konflikcie. Szczególnie w sytuacji, kiedy określone państwo nie wyrazi zgody na wejście na jego terytorium sił pokojowych (stabilizacyjnych), wówczas izolacja od środowisk zewnętrznych, zapobiegająca zasilaniu stron w środki walki i zasoby logistyczne, może być jedynym skutecznym, choć pośrednim sposobem doprowadzenia do stabilizacji. Działania sił wojskowych w tym przypadku mogą obejmować blokowanie granic, szlaków dostaw różnych zasobów i portów morskich. Mogą w ramach legalnych sankcji kontrolować i blokować przestrzeń powietrzną dokonywać kontroli przestrzegania embarga na dostawy różnych materiałów i broni. Operacjami o charakterze izolującym były operacje *Northern* i *Southern Watch* w Iraku w latach 1992-2003. Poprzez blokadę granic lądowych i morskich oraz blokadę 2/3 przestrzeni powietrznej Iraku na północy i południu tego kraju, siły koalicji nie dopuściły do użycia przemocy wobec ludności kurdyjskiej i do ponownego zaatakowania Kuwejtu przez to państwo.

### 2.1.3. Operacje rozdzielające

Operacje rozdzielające należą do tych działań sił wojskowych, których istota sprowadza się do wejścia między zwaśnione strony, ustalenia strefy objętej zakazem rozmieszczania sił wojskowych i trwałego rozdzielania stron konfliktu w celu niedopuszczenia do odradzania starć zbrojnych, wymiany ognia i tym podobnych działań. Strefie zdemilitaryzowanej na powierzchni ziemi towarzyszy często wyznaczenie strefy zakazu lotów w powietrzu, lub zakazu użytkowania określonych obiektów wojskowych, np. lotnisk.

Interesującym przykładem użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach rozdzielających była przeprowadzona na terenach Bośni i Hercegowiny od 29.08 do 21.09.1995 r. operacja *Deliberate Force*. Celem operacji było utrzymanie bezpiecznych stref w Bośni i Hercegowinie oraz wsparcie i osłona dla sił pokojowych ONZ UNPROFOR. Operację przeprowadzono na podstawie rezolucji ONZ nr 836 i wcześniejszej nr 818. Dla realizacji założonych celów, konieczne było zmuszenie bośniackich Serbów do wycofania ciężkiego sprzętu z rejonu Sarajewa i umożliwienie wykorzystania tamtejszego lotniska do przewozu pomocy humanitarnej. Bezpośrednim powodem rozpoczęcia operacji rozdzielającej stał się atak artyleryjski na rynek w Sarajewie (28.08.1995), gdzie zabito 37 cywili<sup>14</sup>.

Operacja była przygotowywana wcześniej jako wsparcie ewakuacji sił pokojowych UNPROFOR i została przeprowadzona w dwóch etapach. W pierwszej fazie nazwanej *Dead Eye Southeast*, zrealizowanej 29.08.1995 r. zwalczano serbski system obrony powietrznej od Mostaru i Tuzli do Jahoriny koło Sarajewa (15 obiektów uderzeń – stanowiska dowodzenia, radary i przeciwlotnicze zestawy rakietowe zintegrowanego systemu obrony powietrznej). Równocześnie rozpoczęto zwalczanie stanowisk ogniowych artylerii, składów amunicji wokół Sarajewa (pięć wylotów dziennie po 14 do 25 samolotów) i kontynuowano działania aż do godzin porannych 01.09.1995 r. W tym samym czasie samoloty amerykańskich sił powietrznych realizowały przez cały dzień bezpośrednie wsparcie lotnicze na korzyść UNPROFOR, wspomagane przez wysuniętych oficerów naprowadzania sił ONZ (UN FAC)<sup>15</sup>. Od 01 do 03.09.1995 r.

<sup>14</sup> R. C. Owen, *The Balkans Air Campaign Study: Part 1*, Air Power Journal Vol. XI, No. 2, Washington D.C. 1997, s. 4-24.

<sup>15</sup> J. A. Tirpark, *Deliberate Force*, Air Force Magazine, Washington D.C. 1997, s. 37-49.

trwała przerwa w działaniach dla umożliwienia bośniackim Serbom realizacji wycofania ciężkiego sprzętu. Ze względu na niezrealizowanie tego ultimatum, naloty wznowiono 05.09.1995 r. Atakowano składy amunicji, koszary oraz centra dowodzenia i łączności odcinając stolicę bośniackich Serbów Pale od zaopatrzenia zewnętrznego. Od 10.09.1995 r. rozpoczęto ataki na cele w zachodniej Bośni. Zadania obezwładnienia systemu zintegrowanej obrony powietrznej, zrealizowane przez pociski manewrujące Tomahawk, umożliwiły niszczenie elementów logistyki przez lotnictwo sił powietrznych w tamtym rejonie. Naloty zakończono 13.09.1995 r. Łącznie wykonano około 3500 lotów bojowych (z tego 750 uderzeniowych), zniszczono 56 grup obiektów (łącznie 338 obiektów). Uzbrojenie kierowane stanowiło 70% ogółu użytych środków bojowych.

#### ***2.1.4. Operacje stabilizacyjne o charakterze okupacyjnym***

Stabilizacja pokonfliktowa z użyciem sił wojskowych ma najdłuższą tradycję i posiada wypracowane formy działania. Już w pierwszej połowie ubiegłego wieku wprowadzano siły wojskowe na terytoria pokonfliktowe w celu rozdzielania zwaśnionych stron i uniemożliwiania odradzania konfliktu. Wejście sił wojskowych na terytoria państw było usankcjonowane decyzjami Rady Bezpieczeństwa ONZ i łączyło się najczęściej z zaprowadzaniem nowego statusu określonych terytoriów lub układu geograficznego granic.

Stabilizacja pokonfliktowa łączyła się często z wymuszaniem porządku i posłuszeństwa wobec sił interwencyjnych, demilitaryzacją, demokratyzacją i kończyła wyborami powszechnymi władz państwowych. Nad tymi ważnymi przedsięwzięciami stabilizacyjnymi czuwały siły wojskowe. Ich obecność na terytoriach państw, z mandatu Rady Bezpieczeństwa ONZ i za akceptacją ich rządów służyła utrzymaniu porządku do czasu ustanowienia legalnych władz i niezbędnych służb oraz organów państwowych. Przy silnym sprzeciwie części społeczeństwa sytuacja interweniujących na rzecz pokoju i stabilizacji wymagała działań zbliżonych do okupacji terytorium. Poza reagowaniem na akty terroru, siły stabilizacyjne zajmowały się szkoleniem wojska i policji, odbudową infrastruktury socjalnej dla ludności oraz czuwały również nad dystrybucją dostaw pomocy humanitarnej. Działania te zawsze były prowadzone przy ścisłej współpracy

z cywilnymi instytucjami humanitarnymi. Obecność, liczebność i zakres zadań wojsk stabilizacyjnych ulegał stopniowemu zmniejszaniu. Procesy stabilizacyjne niestety są długotrwałe i operacje tego typu przebiegały, a w wielu przypadkach przebiegają przez dziesiątki lat.

Przykładem operacji stabilizacji politycznej były operacje *Uphold Democracy* oraz będąca jej kontynuacją *Restore Democracy* przeprowadzone od 19.09.1994 r. do 31.03.1995 r. na terenie Haiti. Na podstawie Rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 940 z dnia 31.07.1994 r. możliwe było przeprowadzenie inwazji i przywrócenie demokratycznie wybranych władz.

Przygotowania do operacji były kontynuacją wcześniejszych amerykańskich planów ewakuacji obywateli USA z Haiti opracowywanych od stycznia 1994 r. Celem operacji było przywrócenie legalnego rządu i porządku publicznego, ochrona ludności cywilnej oraz pomoc w reorganizacji sił zbrojnych i policji Haiti. Do przeprowadzenia operacji wydzielono połączone siły zadaniowe, wspierane przez siły powietrzne<sup>16</sup>.

Lotnictwo sił powietrznych wykorzystywane do wsparcia operacji realizowało zadania osłony, rozpoznania i transportu powietrznego na korzyść połączonych sił zadaniowych. Ze względu na brak odpowiedniej sieci lotniskowej na Haiti ciężkie samoloty transportowe (C-5, C-141) dostarczały ładunki na wyspę Puerto Rico do San Juan, skąd dalej przewoziły je samoloty C-130. Samoloty tankowania w powietrzu KC-135 i KC-130 wspierały działania samolotów myśliwskich i rozpoznawczych sił powietrznych realizujących zadania wokół Haiti.

Ze względu na dobrowolne ustąpienie reżimu wojskowego Haiti w przeddzień rozpoczęcia operacji nie zaszła potrzeba realizacji przez lotnictwo zadań uderzeniowych. Warto podkreślić jednak szerokie, uprzedzające zastosowanie specjalnych wersji samolotów C-130 do zabezpieczenia działań psychologicznych (emisji komunikatów radiowych, zrzut ulotek), co w efekcie spowodowało przychylne przyjęcie sił pokojowych przez mieszkańców Haiti.

---

<sup>16</sup> AJP-3.4.1.1, *Peace Support Operations*, op. cit., s. 1-11.

Analizując wykorzystanie lotnictwa sił powietrznych w operacji *Uphold Democracy* można zauważyć, że realizowało ono jednocześnie szereg zadań. Przede wszystkim, zapewniało strategiczną i taktyczną mobilność siłom pokojowym, tworzyło możliwości zwielokrotnienia ich potencjału ogniowego oraz zapewniało dostęp do wiarygodnej i terminowej informacji rozpoznawczej. Ponadto lotnictwo umożliwiło przeprowadzenie działań psychologicznych, bez konieczności uprzedniego uchwycenia terenu na obszarze operacji.

Typową operacją stabilizacyjną, powiązaną z okupacją terytorium objętego uprzednio wojną, jest aktualnie prowadzona międzynarodowa operacja w Iraku. Jej cele sprowadzają się do jak najwcześniejszego przekazania zarządzania państwem demokratycznie wybranym władzom. Podstawą osiągnięcia tego celu jest współpraca cywilno-wojskowa i ścisła koordynacja działań zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i narodowym pomiędzy instytucjami rządowymi i pozarządowymi. Plan przewidywał wybory pod nadzorem sił wojskowych, przekształcenie powstałego rządu tymczasowego poprzez wybory w suwerenne władze i uchwalenie nowej konstytucji. Wariant ten zakłada przekształcenie Iraku w demokratyczne państwo pluralistyczne z zachowaniem całkowitej jedności kraju. Aby tak się stało, trzeba wytrwale przekonywać przeciwników demokracji (szyitów), wciąż nagłaśniających tezę „obcego nadania obecnych władz”. Cele pośrednie to niedopuszczenie do konfliktu szyitów z arabskimi sunnitami i Kurdami i do powstania trzech niezależnych prowincji, stosownie do etnicznego podziału: Kurdowie na północy, sunnici w centrum i szyici na południu. Po pełnym przekazaniu władzy w ręce reprezentacji irackiego społeczeństwa dojdzie do opuszczenia tego kraju przez wojska okupacyjne i stabilizacyjne. Irak wymaga pomocy nie tylko w odbudowie ustrojowej (politycznej), ale i gospodarczej. Demokratyczny system, aby prawidłowo funkcjonował, długo jeszcze będzie musiał korzystać z zewnętrznej pomocy o charakterze materialnym, politycznym, personalnym, intelektualnym, kulturalnym i z pewnością militarnym.

### **2.1.5. Stabilizacja poprzez niesienie pomocy humanitarnej**

Operacje niesienia pomocy humanitarnej potrzebującym i zagrożonym mogą być również realizowane zupełnie oddzielnie od wymienionych wcześniej stabilizacyjnych operacji wojskowych. Przyczyniają się one zawsze do przywracania stabilizacji i porządku na zagrożonych terytoriach. Dają najlepszy efekt, jeśli są realizowane odpowiednio wcześnie, jako reakcja na pierwsze symptomy pogarszania się sytuacji określonych grup ludności czy nawet całych państw.

Dostawy pomocy humanitarnej są jednym z najczęściej realizowanych przez lotnictwo zadań w ramach operacji stabilizacyjnych z użyciem sił wojskowych. W zależności od charakteru i skali klęsk żywiołowych, katastrof przemysłowych lub humanitarnych skala i sposób wykorzystania lotnictwa były zróżnicowane, ponieważ niesienie pomocy humanitarnej może odbywać się w bardzo zróżnicowanych warunkach. Do najtrudniejszych należą operacje humanitarne na obszarach objętych rebelią lub tam gdzie prowadzone są działania wojenne. Lata 80. i 90. były okresem, który obfitował w konflikty i kryzysy o mniejszej skali, tym niemniej będące powodem poważnych klęsk humanitarnych.

Klasycznym przykładem pomocy humanitarnej na obszarach objętych wojną domową w warunkach dezintegracji państwa są operacje *Provide Relief*, *Restore Hope* i *Continue Hope* przeprowadzone w Somalii. Wojna domowa i długotrwała susza w 1991 r. spowodowały głód i zagrożenie życia ponad 1,5 miliona ludzi (25% mieszkańców kraju). Początkowo tylko 20% pomocy humanitarnej docierało do głodujących, resztę rozkradano. Spowodowało to konieczność wprowadzenia pokojowych sił ochronnych ONZ UNITAF<sup>17</sup>.

Celem operacji *Provide Relief* prowadzonej od 14.08.1992 r. do 08.12.1992 r. było dostarczenie żywności i środków medycznych głodującym i chorym. Organizacje pomocy humanitarnej ONZ oraz pozarządowe były wspierane przez lotnictwo transportowe Sił Powietrznych USA (4 samoloty C-141, 14 samolotów C-130) działające z lotniska Mombassa w Kenii, które w ciągu sześciu miesięcy przewiozły około 48 tys. ton ładunków do dwóch punktów rozdziału pomocy

---

<sup>17</sup> *Peace Operations and Humanitarian Support*, Strategic Assessment, Department of Defense, Washington D.C. 1996.

w Somalii<sup>18</sup>. Ze względu na zagrożenie ze strony uzbrojonych grup operację *Provide Relief* oficjalnie zakończono w połowie grudnia (*de facto* rozwinięto na jej bazie operację *Restore Hope*).

Operacja *Restore Hope* była prowadzona od 04.12.1992 r. do 04.05.1993 r. Jej celem było udzielenie pomocy humanitarnej pod ochroną sił ONZ UNITAF oraz wymuszanie pokoju. Lotnictwo sił powietrznych realizowało zadania transportowe (8 samolotów C-130 z USAF, 2 samoloty C-130 z RAF i 3 C-160 z Luftwaffe). W kolejnych miesiącach operacji ilość samolotów transportowych wzrastała (dodatkowo użyto 14 C-130 z USAF, 5 cywilnych C-130, 2 C-130 z Belgijskich Sił Powietrznych). Samoloty transportowe wydzieliły również Rosja, Włochy, Kanada, Francja i Holandia i Nowa Zelandia. Ilość samolotów była zmienna, a część zadań realizowały samoloty nie wydzielone do operacji, lecz jedynie realizujące zadania na jej korzyść (np. 395 s/l C-5 i C-141 zrealizowane zostało przez amerykańskie lotnictwo transportowe)<sup>19</sup>.

Oprócz zadań transportowych wykonywano też zadania bojowe (na mocy rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 794). Uczestniczyły w tej operacji śmigłowce sił lądowych (30 UH-60 i 16 CH-47 z USA, 2 A-129, 6 AB-205 i 4 CH-47 z Włoch, 10 Puma i 12 Gazelle z Francji) oraz śmigłowce korpusu piechoty morskiej (AH-1 i MH-53E) i sił morskich (7 Bell 212 i 3 SH-3H) z Włoch. Śmigłowce eskortowały konwoje z pomocą humanitarną, niszczyły składy broni i amunicji, rozrzucali ulotki i zabezpieczały działania sił specjalnych.

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, nie mniej ważne, było zorganizowanie przez lotnictwo systemu kontroli przestrzeni powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym w Somalii. Do charakterystycznych cech operacji zaliczyć należy szerokie wykorzystanie infrastruktury lotniskowej sąsiednich państw oraz stosowanie dwuetapowego systemu przewozów i dystrybucji pomocy. Ciężkie samoloty transportowe zabezpieczały przewóz ładunków na lotniska pośrednie, średnie i lekkie na lądowiska w Somalii.

---

<sup>18</sup> Tamże, s. 138-142, 216-221.

<sup>19</sup> Tamże, s. 267-285.

Kontynuacją operacji *Restore Hope* była prowadzona od maja do grudnia 1993 r. operacja *Continue Hope*. Ze względu na błędy w planowaniu oraz ograniczenie sił wojskowych, operacja *Continue Hope* zakończyła się połowicznym sukcesem. Zmniejszone siły utrzymywania pokoju otrzymały zadanie wymuszania pokoju, którego ze względu na opór Somalijszczyków nie były w stanie zrealizować.

Ocenia się, że łącznie w trzech operacjach uratowano przed śmiercią głodową około 1 miliona ludzi oraz ograniczono skalę i intensywność wojny domowej. Operacje w Somalii wykazały potrzebę scentralizowania planowania użycia lotnictwa oraz utworzenia jednego ośrodka decyzyjnego. Uwidoczniło się także znaczenie odpowiednio rozbudowanej infrastruktury lotniskowej.

Od 5.04.1991 r. do 24.07.1994 r. prowadzono na terenach północnego Iraku operację *Provide Comfort*. Jej celem było niesienie pomocy humanitarnej uchodźcom Kurdyjskim, których ponad 1,5 miliona po nieudanej rewolcie przeciw rządowi Iraku, koczowało w górach przy granicy z Turcją i Irakiem. Lotnictwo oprócz zadań osłonowych dostarczało zaopatrzenie uchodźcom i siłom wojskowym realizującym ich ochronę. Ze względu na jednoczesną realizację dwóch powyższych zadań przez te same jednostki lotnictwa, występowały trudności w koordynacji działań. Do końca operacji połączone siły francusko-brytyjsko-amerykańskie dostarczyły drogą powietrzną 12 500 ton zaopatrzenia (6 000 ton zrzutów i 6 500 ton dostaw śmigłowcami). Ustalono, że większość operacji pomocy humanitarnej realizowanych w warunkach pokojowych, prowadzona jest przez jednostki lotnictwa, jako dodatkowe zadanie czasu „P”. Z reguły, przynajmniej w początkowych okresach operacji, nie tworzy się oddzielnych zgrupowań i nie zmienia istniejącego systemu dowodzenia. Lotnictwo wojskowe tworzy zręby systemu kierowania lotniczą częścią operacji pomocy humanitarnej, koordynując wykorzystanie przestrzeni powietrznej i przepustowość lotnisk.

## **2.2. Założenia użycia sił wojskowych w operacjach stabilizacyjnych**

Użycie siły wojskowych w operacjach antykryzysowych o charakterze stabilizacyjnym, w swej naturze niezaborczych i niedestrukcyjnych, ale zbliżonych do interwencji policyjnej, ma służyć generalnie uwiarygodnieniu polityki lub wymierzeniu doraźnych sankcji, które są alternatywą wobec nie respektowania międzynarodowych rezolucji. Wymierzanie sankcji jest realizowane drogą stopniowania nacisku, po to, aby maksymalnie ograniczyć zaangażowanie militarne i niszczącą siłę uderzeń zbrojnych. Tym celom szczególnie odpowiadają zdolności operacyjne lotnictwa sił powietrznych.

### **2.2.1. Przygotowanie sił wojskowych do udziału w operacjach stabilizacyjnych**

Operacje stabilizacyjne wymagają od zaangażowanych sił wojskowych prowadzenia lub udziału w różnego rodzaju działaniach, od obecności w rejonie kryzysu do interwencji z użyciem broni. Działania te mogą obejmować różne ich formy, takie jak demonstracja siły, wymuszanie porządku i wojskowe działania prewencyjne polegające na kontroli osób, budynków i pojazdów, rozbrajanie, rozminowanie, aresztowanie przestępców i inne. Siły wojskowe w operacjach reagowania kryzysowego muszą liczyć się z ograniczeniami formułowanymi w stosunku do osiąganego celu, wyznaczonych środków, obszaru i czasu działania.

Operacje stabilizacyjne mogą wymuszać konieczność pełnego użycia zasobu sił i możliwości bojowych wojsk do samoobrony oraz obrony zagrożonych. Stawia to wysokie wymagania przed państwami wydzielającymi kontyngenty wojskowe, aby zapewniły im możliwości bojowe podobne jak do obrony kolektywnej. Siły wojskowe wydzielane do operacji stabilizacyjnych muszą być tak wyszkolone, wyposażone i zaopatrzone, aby mogły wykonać całe możliwe spektrum zadań. Szkolenie przygotowawcze powinno być tak zaplanowane, aby oddziały i pododdziały przygotować do wszystkich z możliwych do przewidzenia scenariuszy. W tym celu Sojusz sformułował zasadnicze wymagania operacyjne,

które obowiązują w odniesieniu do wszystkich misji wojskowych z operacjami reagowania kryzysowego poza art. V Traktatu włącznie<sup>20</sup>.

Doktryna NATO formułuje również zasady przygotowania i prowadzenia operacji reagowania kryzysowego<sup>21</sup>. Zasady te, przy tak szerokim spektrum realizowanych zadań i skomplikowanych uwarunkowaniach obejmujących możliwości prowadzenia walki zbrojnej w operacjach stabilizacyjnych, mają być pomocne dowódcom w planowaniu i wykonaniu misji. Obejmują one: wyznaczenie osiągalnego celu operacji, wytrwałość w działaniu, jedność dowodzenia i wysiłku, wiarygodność, zasadność operacji, bezpieczeństwo wojsk, promowanie współpracy, bezstronność, reguły użycia siły, wzajemny szacunek, swobodę manewru i podstawę prawną do działania.

Założenia doktrynalne dają również charakterystykę wojsk używanych w operacjach stabilizacyjnych<sup>22</sup>. Skład sił wojskowych, ich struktura, komponenty i zasadnicze możliwości będą każdorazowo określone stosownie do specyfiki operacji. Pełen wykaz niezbędnych sił wojskowych przygotowuje dowództwo strategiczne i zatwierdzają władze polityczne Sojuszu. Struktura dowodzenia w operacjach stabilizacyjnych powinna zapewniać sprawne przemieszczenie wojsk do rejonu operacji i zapewnić dowódcy niezbędną elastyczność operacyjną, sprowadzając narodowe restrykcje i zastrzeżenia do minimum. Do dowodzenia w operacjach stabilizacyjnych przewiduje się wykorzystać możliwości dowództwa Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych.

Przygotowanie i prowadzenie operacji stabilizacyjnych wymaga od dowódców wszystkich szczebli i ich podwładnych pełnego zrozumienia, zidentyfikowania i uwzględnienia dużej liczby czynników, które mogą wpływać na przebieg tych operacji. Operacje stabilizacyjne prowadzone będą najczęściej przez formacje wielonarodowe ze znacznym zaangażowaniem strony cywilnej. Udział w tych operacjach państw partnerskich NATO i innych, a także implikacje prawne i konieczność współpracy z agencjami cywilnymi i organizacjami międzynarodowymi zdecydowanie podnosi wymagania w zakresie planowania,

---

<sup>20</sup> MC 400/2, *Guidance for the Military Implementation of Alliance Strategy*, MAS, Brussels 2000, s. 1-2.

<sup>21</sup> MC 327/2, *NATO Military Policy for non-article 5 crisis response operations*, MAS, Brussels 2001, s. 1-6.

<sup>22</sup> Tamże, s. 1-9.

przygotowania i kierowania siłami wojskowymi w tych operacjach<sup>23</sup>. Najprawdopodobniej głównym celem operacji reagowania kryzysowego o charakterze stabilizacyjnym Sojuszu będzie w najbliższym czasie utrzymanie stabilnego i bezpiecznego środowiska geopolitycznego w obszarze euroatlantyckim. Ponieważ w operacjach stabilizacyjnych w ostatnich latach biorą udział państwa także spoza NATO, zatem poza doktryną Sojuszu dla przygotowania i prowadzenia operacji stabilizacyjnej istotne stają się również doktryny państw zaangażowanych w operacjach reagowania kryzysowego. Założenia doktrynalne państw uczestniczących w operacjach stabilizacyjnych mogą być różne. Niektóre z nich, jak chociażby doktryny USA i Wielkiej Brytanii, preferują aktywne działania zaczepne, inne z kolei koncentrują się na działaniach obronnych i odstraszańco-policyjnych, traktując je jako podstawowe rodzaje reagowania na zagrożenia.

Wydarzenia ostatniej dekady utwierdziły wszystkich w przekonaniu, że jest to zasadniczy sposób, w jaki mogą być prowadzone działania w przyszłości, gdyż działanie w koalicji zwiększa wielkość zaangażowanych sił, rozkłada koszty prowadzenia interwencji kryzysowej, a także uwiarygodnia jej cele strategiczne<sup>24</sup>.

### ***2.2.2. Planowanie i organizowanie użycia sił wojskowych w operacjach stabilizacyjnych***

Czynnikiem inicjującym podjęcie planowania użycia sił wojskowych w sytuacji kryzysowej jest najczęściej decyzja (mandat) uprawnionej międzynarodowej organizacji politycznej (Rada Bezpieczeństwa ONZ, Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie, Unia Europejska, Komitet Polityczny NATO), zgodnie z prawem międzynarodowym i Kartą ONZ. Podjęcie decyzji

---

<sup>23</sup> Tamże, s. 1-14.

<sup>24</sup> **Koalicja** jest porozumieniem, zwykle politycznym dwóch lub więcej państw, zawartym w celu wspólnego prowadzenia wojny przeciwko państwu lub grupie państw. W odróżnieniu od sojuszu, koalicja jest związkiem mniej formalnym, krótkoterminowym i ulega zwykle rozwiązaniu po osiągnięciu celu, do którego realizacji została powołana. *Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych*, PWN, Warszawa 1976, s. 117.

o rozpoczęciu działań militarnych przez siły interwencyjne przysługuje wyłącznie Radzie Bezpieczeństwa ONZ<sup>25</sup>.

Przywództwo operacji może być uzależnione od poziomu zaangażowania (ilości wydzielonych sił), położenia rejonu kryzysowego lub stopnia bezpośredniego zainteresowania (np. ze względu na zagrożenia obywateli, terytoriów, interesów). Obsada dowództw i sztabów ma najczęściej strukturę międzynarodową, proporcjonalną do składu sił wielonarodowych. Przewiduje się, że w przyszłości najefektywniejszy będzie wariant realizacji zadań wojskowych w operacji kryzysowej z wykorzystaniem wyszkolonych wojsk, organów i struktur dowodzenia sojuszu militarnego lub specjalnie wydzielanych, wyposażanych i przygotowanych sił reagowania kryzysowego.

Siły interwencyjne mogą być tworzone z kontyngentów doraźnie wydzielanych lub z wykorzystaniem istniejących struktur (organizacji) wojskowych przeznaczonych do tego rodzaju zadań (np. takich jak Eurokorpus). Ich ostateczny skład będzie uzależniony od oceny zagrożeń i potrzeb tak, aby wykonanie potencjalnych zadań (wynikających z mandatu lub przewidywanych w ocenie sytuacji) było realne, a zgromadzone zasoby potwierdziły zarówno wolę, jak i zdolność do zaprowadzenia skutecznych rozstrzygnięć. Zakłada się, że potencjalna operacja wojskowa z reguły będzie miała charakter wielonarodowej interwencji państw tworzących koalicję, w której wiodącą rolę może przejąć jedno z nich. Siły międzynarodowe (interwencyjne) mogą być użyte wyłącznie w zgodności z zasadami użycia siły, dopuszczanymi przez prawo międzynarodowe i akceptowanymi przez społeczność międzynarodową w formie mandatu Rady Bezpieczeństwa ONZ. Zastosowanie przemocy zbrojnej jest podporządkowane osiągnięciu celów wytyczonych przez społeczność międzynarodową. Minimalizacja zaangażowania (wysiłku) i stopniowanie nacisku zbrojnego są wiodącymi zasadami wymuszania pokoju. W interwencji może

---

<sup>25</sup> Można odnaleźć w niedalekiej historii sytuacje precedensowe, kiedy wobec niedowładu Rady Bezpieczeństwa ONZ, powodowanego prawem weta jednego z jej stałych członków, interwencje zbrojne były podejmowane bez mandatu tej instytucji. Zawsze jednak przywództwo polityczne i dowództwo wojskowe opierało decyzję o wszczęciu działań na dużym poparciu opinii publicznej we własnych krajach i w krajach zagrożonych w regionie operacji.

uczestniczyć jeden lub kilka rodzajów wojsk, w zależności od politycznej oceny możliwości osiągnięcia założonych celów<sup>26</sup>.

W warunkach europejskich, biorąc pod uwagę nową strategię rozszerzanego Sojuszu, można przewidywać, że NATO stanie się organizacją częściej podejmującą zadania reagowania na kryzysy z mandatu Rady Bezpieczeństwa ONZ, Unii Europejskiej oraz Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie<sup>27</sup>. Zwiększy się w jego strukturach rola wielonarodowych formacji wojskowych, a to będzie wymagało przygotowania sił zdolnych do działania w różnych warunkach, również w ramach doraźnych koalicji.

Zasadniczy wpływ na przygotowanie i prowadzenie operacji stabilizacyjnych mają uwarunkowania prawne wynikające z konwencji haskich, które regulują obowiązki sił stabilizacyjnych w zakresie zapewnienia lokalnej ludności niezbędnego szacunku, uszanowania honoru, praw rodzinnych, przekonań religijnych, zwyczajów i obyczajów, a także humanitarnego traktowania i właściwej ochrony. Jednocześnie zakazują stosowania przymusu, torturowania, kar zbiorowych, rabunku, stosowania odwetu i brania zakładników. Konwencje te określają również prawa ludności terytorium objętego funkcjonowaniem sił stabilizacyjnych, która pod pewnymi warunkami może organizować się w grupy oporu, uczestniczyć w akcjach zbrojnych i w razie pojmania powinna otrzymać status jeńców wojennych.

Przepisy wojskowe (doktryny, regulaminy itp.) określające ogólne zasady przygotowania i prowadzenia operacji mają zastosowanie do terytoriów objętych ochroną sił stabilizacyjnych. W związku z tym każda walka mająca miejsce na tym terytorium zagraża ludności cywilnej, co zobowiązuje dowódców obu stron do eliminowania tych zagrożeń. Miejsca i strefy podlegające szczególnej ochronie, takie jak: strefy szpitalne, zdemilitaryzowane i neutralne korzystają z takiej samej ochrony jak w czasie działań wojennych. Zabrania się wykorzystywania

---

<sup>26</sup> AJP-3.4.1.1, *Peace Support operations*, op. cit. oraz AP 3000, *British Air Power Doctrine*, Ministry of Defence, Norwich 1999.

<sup>27</sup> **Sojusz** jest rezultatem formalnego porozumienia pomiędzy dwoma lub więcej krajami zobowiązującymi je do współpracy politycznej i wojskowej oraz do udzielania sobie wzajemnej pomocy w określonej sytuacji. *Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych*, op. cit., s. 231.

Koncepcja Strategiczna Sojuszu, przyjęta przez głowy państw i szefów rządów biorących udział w spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej w Waszyngtonie 23-24.04.1999 r.

miejscowej ludności jako „żywych tarcz” a także niszczenia majątku, poza przypadkami, kiedy jest to bezwzględnie konieczne dla operacji wojskowych. Dowódcy sił stabilizacyjnych mają również obowiązek zastosowania precyzyjnych procedur w celu wyraźnego oddzielenia celów wojskowych i cywilnych, stosowania właściwej taktyki i środków walki oraz zorganizowania ewentualnej ewakuacji ludności.

Niezwykle ważne dla procesu przygotowania i prowadzenia operacji stabilizacyjnej będą również dwu- i wielostronne porozumienia. Należą do nich: porozumienie o stacjonowaniu sił, zasady użycia wojsk, porozumienie pokojowe, mandat organizacji lub koalicji międzynarodowej (Organizacji Narodów Zjednoczonych, Unii Europejskiej, Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy Europejskiej, Sojusz Północnoatlantyckiego itp.), zakres odpowiedzialności, porozumienia techniczno-wojskowe, porozumienia o statusie misji oraz porozumienie o zrozumieniu<sup>28</sup>.

Poza uwarunkowaniami międzynarodowymi i prawnymi istotne uwarunkowania dla przygotowania i prowadzenia operacji stabilizacyjnej tworzy sama doktryna Sojuszu Północnoatlantyckiego. Koncepcja strategiczna NATO z 23.04.1999 r. definiuje rolę Sojuszu w ukształtowaniu międzynarodowego bezpieczeństwa w XXI wieku. W dokumencie tym wyznacza się zadania Sojuszu Północnoatlantyckiego w zapobieganiu konfliktom i skutecznym zarządzaniu kryzysami. Ponadto określa się operacje reagowania kryzysowego, prowadzone poza warunkami określonymi w art. V Traktatu, jako część składową NATO-wskiego zarządzania kryzysowego<sup>29</sup>.

Decyzje Komitetu Wojskowego *MC 400/2*<sup>30</sup> i *MC 133/3*<sup>31</sup> są natomiast rozwinięciem i uszczegółowieniem koncepcji strategicznej w zakresie zasad planowania i prowadzenia wymienionych operacji. *MC 400/2* określa operacje reagowania kryzysowego, jako jedną z trzech misji wojskowych Sojuszu, a decyzja Komitetu Wojskowego (*MC 133/3*) normuje proces planowania zarówno

---

<sup>28</sup> *FM 3-07, Stability Operations and Support Operations*, op. cit., s. 4-20.

<sup>29</sup> *The Alliance's Strategic Concept*, North Atlantic Council in Washington D.C. 1999, s. 1-1,2.

<sup>30</sup> *MC 400/2, MC Guidance for the Military Implementation of Alliance Strategy*, op. cit.

<sup>31</sup> *MC 133/3, Procedures for Approval and Promulgation of Major NATO Commanders' and CUSRPG's Operational Planning Documents*, MAS, Brussels 2000.

dla obrony kolektywnej zgodnej z art. V Traktatu, jak i operacji reagowania kryzysowego poza art. V Traktatu<sup>32</sup>.

Operacje stabilizacyjne stanowią rodzaj operacji wojskowych podejmowanych w ramach różnych operacji reagowania kryzysowego. Cel operacji stabilizacyjnych bardzo precyzyjnie definiują różne dokumenty doktrynalne. Operacje te mogą uzupełniać i wzmacniać operacje zaczepne, obronne i wsparcia, lub też mogą być prowadzone samodzielnie jako operacje główne, decydujące o osiągnięciu zakładanego celu politycznego. Mogą one mieć miejsce przed, w trakcie prowadzenia lub po zakończeniu operacji zaczepnych, obronnych i wsparcia<sup>33</sup>.

Operacje stabilizacyjne prowadzone w trakcie działań militarnych mają na celu oddziaływanie i wpływanie na strony konfliktu, co ogranicza jego rozprzestrzenianie się, a także zapewnienie pomocy i bezpieczeństwa ludności cywilnej w niestabilnych regionach przejętych pod kontrolę sił reagowania. Po zakończeniu działań wojennych wojska mogą prowadzić operację stabilizacyjną w celu zapobiegania odradzaniu konfliktu i zapewnienia bezpiecznego środowiska, niezbędnego dla władz cywilnych realizujących proces pojednania, odbudowy zniszczonej infrastruktury i przywrócenia funkcjonowania służb publicznych<sup>34</sup>.

W zależności od wymienionych wariantów roli i miejsca operacji stabilizacyjnej w planowanej kampanii, amerykański regulamin *FM 3-07* określa różnorodne cele operacji stabilizacyjnej, takie jak:

- ochrona interesów narodowych;
- umacnianie pokoju i zapobieganie agresji;
- przestrzeganie zobowiązań traktatowych lub wymuszanie porozumień i decyzji politycznych;
- wspieranie sojuszników, zaprzyjaźnionych rządów i agencji;
- utrzymanie lub przywrócenie porządku publicznego;
- ochrona życia i mienia;

---

<sup>32</sup> Wymienione dokumenty doktrynalne mogą być również z powodzeniem wykorzystywane w trakcie przygotowywania i prowadzenia operacji stabilizacyjnych przez siły wielonarodowe w ramach doraźnie utworzonej koalicji.

<sup>33</sup> *FM 3-07, Stability Operations and Support Operations*, op. cit., s. 1-3.

<sup>34</sup> Tamże.

- demonstrowanie stanowczości;
- zapobieganie, odstraszanie i zwalczanie terroryzmu;
- ograniczenie zagrożenia ze strony nielegalnie posiadanego uzbrojenia i broni masowego rażenia dla regionalnego bezpieczeństwa;
- wspieranie właściwych instytucji i organizacji;
- zapewnienie przestrzegania swobód i praw obywatelskich<sup>35</sup>.

Zdolność do realizacji celu operacji stabilizacyjnej będzie bezpośrednio zależała od posiadanego potencjału, od struktur organizacyjnych sił wojskowych, a także poziomu wyszkolenia i gotowości operacyjnej zarówno dowództw i sztabów, jak i wojsk.

Wymienione uwarunkowania mogą umożliwiać lub ograniczać określenie dla operacji stabilizacyjnej takich celów jak: odstraszanie i likwidowanie zagrożenia ze strony państw sąsiadujących, rozbicie struktur terrorystycznych i zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego, odbudowy infrastruktury gospodarczej i poprawy warunków materialnych ludności, a także reformowanie, szkolenie i wyposażanie miejscowych sił wojskowych i służb bezpieczeństwa.

Celem przygotowania operacji stabilizacyjnej powinno być zaplanowanie operacji, utworzenie sił wojskowych o składzie i potencjale umożliwiającym wykonanie pełnego zadań bojowych i cywilno-wojskowych określonych mandatem właściwej organizacji międzynarodowej, wyszkolenie i zgranie dowództw, sztabów i wojsk, a także ich przemieszczenie, rozwinięcie w wyznaczonej strefie odpowiedzialności i osiągnięcie pełnej gotowości operacyjnej.

### **2.3. Siły wojskowe w operacji stabilizacyjnej**

Celem operacji stabilizacyjnej, jak już wspomniano, jest zazwyczaj zapewnienia stabilnego i bezpiecznego środowiska. W tym zakresie mogą być określone takie zadania jak: ochrona wojsk koalicji i ludności cywilnej, ochrona kluczowych obiektów infrastruktury, linii komunikacyjnych i zaopatrzenia, zabezpieczenie składów broni, amunicji i sprzętu wojskowego. Natomiast

---

<sup>35</sup> Tamże, s. 1-3,4.

umacnianie pokoju i zapobieganie wybuchom agresji wewnątrz kraju można osiągnąć przez skuteczne rozdzielanie stron i nakłanianie do pojednania, a w odniesieniu do sąsiadów zewnętrznych przez tworzenie (transformację) nowych sił wojskowych i takie ich ograniczenie, aby nie stały się zagrożeniem dla regionu, organizowanie regionalnego i międzynarodowego wsparcia dla kraju na terenie, którego prowadzona jest operacja stabilizacyjna oraz wzmocnienie ochrony granic. Z kolei zapewnienie integralności terytorialnej może wymagać realizacji takich zadań jak: przerwanie walk pomiędzy stronami konfliktu, zapobieganie aktom wrogości, niedopuszczanie do konfliktów etniczno-religijnych, wspieranie wysiłków w zakresie pojednania narodowego, kontrola procesu powrotu i osiedlania się uchodźców a także demonstracja siły i gotowość do zwalczania ruchu oporu.

Złożoność sytuacji geopolityczno-militarnych, w których są prowadzone operacje stabilizacyjne wymaga szczegółowego planowania i koordynowania zadań dotyczących różnego rodzaju agencji i instytucji. Siły wojskowe są w szczególności zobligowane do zapewnienia ochrony przedstawicielstwom i urzędnikom organizacji międzynarodowych, pozarządowych i humanitarnych funkcjonującym w strefie odpowiedzialności, a także koordynowania i wspierania ich działalności.

Zadania sił wojskowych będą również wynikały z oceny występujących potencjalnych zagrożeń oraz przyjętych celów w zakresie skutecznego im przeciwdziałania w trakcie przygotowania i prowadzenia operacji stabilizacyjnej. Cel określony jako odstraszanie i likwidowanie zagrożenia ze strony państw sąsiadujących może być osiągnięty przez realizację takich zadań jak: ochrona granic i kontrola ruchu ludności na przejściach granicznych, kontrola i kierowanie procesem powrotu z zagranicy uchodźców, tworzenie sił wojskowych zdolnych do obrony kraju oraz gotowość i zdecydowanie sił koalicyjnych w zwalczaniu ingerencji z zewnątrz. Natomiast w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego mogą być określone następujące zadania: wspieranie działań służb bezpieczeństwa i wymiaru sprawiedliwości, ochrona instytucji rządowych, zwalczanie grup terrorystycznych i kryminalnych, lokalizacja i ochrona miejsc składowania broni masowego rażenia. Z kolei realizacja celu wspieranie tworzenia i funkcjonowania organów i instytucji państwowych będzie wymagała określenia

takich zadań jak: odtwarzanie i monitorowanie rozwoju administracji rządowej i samorządowej; odbudowa struktur, wyposażenie i szkolenie miejscowej policji, sądownictwa i systemu penitencjarnego; modernizacja systemu służby zdrowia, edukacji i oświaty oraz bankowości. Osiągnięcie kolejnego celu – odbudowa podstawowej infrastruktury państwowej i gospodarczej nałoży na siły wojskowe takie zadania jak: remont lub odbudowa obiektów władz administracyjnych, wymiaru sprawiedliwości i policji; odbudowa i modernizacja szkół i obiektów służby zdrowia; odtwarzanie urządzeń użyteczności publicznej jak: stacje wydobywania i oczyszczania wody, wodociągi i kanalizacja oraz przywrócenie sprawności systemów energetycznego, paliwowego i komunikacyjnego. Poprawa warunków materialnych ludności będzie możliwa do osiągnięcia przez realizację takich zadań jak: zorganizowanie wypłat rent i emerytur dla ludności oraz wynagrodzeń dla pracowników sektora publicznego, byłych żołnierzy i policjantów, sprawny podział pomocy humanitarnej, zapewnienie dostaw najbardziej potrzebnych dóbr materialnych, udzielenie doraźnej pomocy miejscowej ludności w ramach działania CIMIC oraz wsparcie rozwoju działalności gospodarczej.

Doświadczenia operacji stabilizacyjnej w Iraku wykazują, że należy szczegółowo uwzględnić rosnące zagrożenia ze strony międzynarodowego terroryzmu, motywowanego fundamentalistycznym (religijnym) celem działania. Doświadczenia wskazują, że walka z ugrupowaniami terrorystycznymi może być głównym wyzwaniem sił wojskowych w trakcie prowadzenia operacji stabilizacyjnej. Zadania w zakresie zwalczania terroryzmu mogą sprowadzać się do: rozpoznania i ciągłego monitorowania grup terrorystycznych, wykonywania wyprzedzających rajdów, przeszukań i zatrzymań, wzmacniania ochrony i systematycznego patrolowania zagrożonych rejonów i obiektów. Sukces w realizacji wymienionych zadań zależy od współdziałania i wsparcia ze strony lokalnych władz i miejscowej ludności<sup>36</sup>.

Przy formułowaniu zadań siłom wojskowym niezbędnym jest uwzględnienie uwarunkowań międzynarodowych i prawnych. Zadania te będą w szczególności zależały od posiadanego mandatu stosownej organizacji międzynarodowej, zawartego porozumienia i oświadczenia o misji, a także od udziału w operacji organizacji i agencji pozamilitarnych. Jednocześnie muszą one uwzględnić

---

<sup>36</sup> *MND CS Approach to Operations*, Babylon, September 2004.

przepisy prawa międzynarodowego, prawa państw tworzących koalicje i państwa gospodarza (okupowanego). Wymienione uwarunkowania, a także wcześniej określony cel zapewnienia przestrzegania międzynarodowego prawa, zobowiązań i wartości mogą wymagać określenia takich zadań jak: ochrona ludności cywilnej, przestrzeganie konwencji międzynarodowych, prawa i procedur w stosunku do zatrzymanych jeńców i zbrodniarzy wojennych, ochrona dóbr kultury i miejsc kultu religijnego, uwolnienie osób niesłusznie zatrzymanych i więzionych przez miejscowy reżim oraz wspieranie instytucji wymiaru sprawiedliwości i przestrzegania praw oraz swobód obywateli.

Doktryna Sojuszu Północnoatlantyckiego, podobnie jak i dokumenty doktrynalne USA, koncentrują się na celu i misji operacji reagowania kryzysowego, nie definiując konkretnych zadań<sup>37</sup>. Dokument ten, co prawda określa, że „w dowodzonych przez NATO kampaniach, siły Sojuszu mogą wykonywać zadania wspierające operacje humanitarne, likwidujące skutki klęsk żywiołowych, poszukiwania i ratownictwa, ewakuację personelu cywilnego, przemieszczanie miejscowej ludności i pomocy lub wsparcia wojskowego dla władz cywilnych”<sup>38</sup> jednakże, zgodnie z FM 3-07 są to raczej typy operacji stabilizacyjnych. Wyjątkiem w tym zakresie jest wydawnictwo Sojuszu AJP-3.4.1.1, które określa dość obszerną listę możliwych zadań realizowanych w operacjach wsparcia pokoju w ramach działalności CIMIC, zaznaczając jednakże iż są to zadania potencjalne, które mogą być rozpatrywane w celach planistycznych<sup>39</sup>.

Doktryna Sojuszu precyzuje, że Rada Północnoatlantycka określa cele polityczne, Komitet Wojskowy cele wojskowe i koncepcję operacji (obejmującą m.in. misję i zasadnicze zadania), a dowództwo strategiczne opracowuje plan operacji, który przekazywany jest dowódcy sił wyznaczonemu do prowadzenia operacji<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> AJP-01(B), *Joint Operations Doctrine*, op. cit., s. 22-1.

<sup>38</sup> Tamże, s. 22-11.

<sup>39</sup> AJP-3.4.1.1, *Peace Support Operations*, op. cit, s. 57-61.

<sup>40</sup> MC 327/2, *NATO Military Policy for non-article 5 crisis response operations*, op. cit., s. 1-A-1,2.

Do sprawnego i skutecznego przygotowania i prowadzenia operacji stabilizacyjnej pełnego wykonania wymienionych zadań siły wojskowe powinny posiadać odpowiedni skład i potencjał<sup>41</sup>. W składzie tych sił jednostki lotnictwa sił powietrznych znajdują swoje ważne miejsce wynikające z przytoczonych powyżej potencjalnych zadań realizowanych w operacjach stabilizacyjnych.

---

<sup>41</sup> **Potencjał**, zasób możliwości, mocy, zdolności wytwórczej tkwiący w czymś; sprawność, wydajność, możliwości w jakiejś dziedzinie. *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2002, s. 101.

## Rozdział 3

# UŻYCIE LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH STABILIZACYJNYCH

Działania stabilizacyjne w koniecznych przypadkach wymagają wsparcia przez siły wojskowych i użycia przemocy. Mają wówczas najczęściej charakter ograniczonych interwencji militarnych. Ich zasadniczym celem jest najczęściej przywrócenie porządku prawnego, w rozumieniu międzynarodowym, pożądanego status quo i pokoju na określonym obszarze oraz ustanowienie stabilnej sytuacji w rejonie objętym kryzysem.

Zakres i zadania lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych są uzależnione od szeregu czynników o charakterze politycznym i operacyjno-taktycznym. Zasadnicze z uwarunkowań wywodzą się od roli, jaką w koncepcji operacji stabilizacyjnej wyznaczył komponentowi lądowemu, powietrznemu lub morskemu sił stabilizacyjnych głównodowodzący konkretnej operacji.

### **3.1. Uwarunkowania użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych**

Współcześnie zrozumienie ogólnej filozofii użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych wymaga odwołania się do doświadczeń i wniosków wyciągniętych nie z jednej, lecz jeśli to możliwe, z wielu wcześniejszych operacji, w których lotnictwo odgrywało kluczową lub pomocniczą (wspierającą) rolę. Należy bowiem pamiętać, że uogólnianie i tworzenie reguł z jednostkowych rozwiązań operacyjno-taktycznych, koncepcji lub wręcz zdarzeń na polu walki może prowadzić do błędnych wniosków i jest pozbawione cech rzetelności pozwalających na uogólnianie.

Pomimo małego jak dotąd zasobu przykładów operacji stabilizacyjnych, analizy koncepcji prowadzenia operacji z udziałem komponentu powietrznego przeprowadzonych w ostatnim ćwierćwieczu wykazują, że w wielu aspektach koncepcyjne, funkcjonalne i strukturalne założenia użycia lotnictwa sił powietrznych były kontynuacją doświadczeń poprzednich operacji i zawsze

podlegały modyfikacji i dostosowaniu do mandatu sił stabilizacyjnych i konkretnych warunków działań. Charakteryzowały się ścisłym powiązaniem zakresu i sposobów działania z celami operacji. Uwzględniały wypracowane wcześniej klasyczne zasady sztuki operacyjnej w nowych uwarunkowaniach, jakie niosą operacje stabilizacyjne. Nowe utworzone na rzecz stabilizacji uwarunkowania realizacji zadań przez lotnictwo sił powietrznych to między innymi: użycie siły podporządkowane potrzebom stopniowania nacisku, selektywne stosowanie uderzeń uwzględniające bezpieczeństwo osób niezaangażowanych i unikanie jakichkolwiek strat w tym również niepotrzebnych zniszczeń, a także planowanie działań uwzględniające niski stopień prawdopodobieństwa popełnienia błędów i wywołania tzw. „zniszczeń niepożądanych”.

Paradygmat stopniowania nacisku użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych przejawia się głównie w wieloetapowości każdej z takich operacji. Etapy są na ogół wyznaczone przyjętymi celami cząstkowymi, a ich rozpoczęcie i zakończenie nie jest powiązane z terminami kalendarzowymi, ale uzależnione od stopnia uzyskania celów działań stabilizacyjnych założonych dla poszczególnych etapów.

Selektywność wykorzystanie lotnictwa sił powietrznych zauważana jest jako konkretyzacja przedmiotu oddziaływania militarnego, przeciwko któremu użyte zostaje lotnictwo w ramach operacji stabilizacyjnych. W tego typu operacjach uderzeń powietrznych, jak wskazują doświadczenia operacji *Enduring Freedom* i *Iraqi Freedom*, nie kieruje się przeciwko całemu państwu i jego społeczeństwu, jak to było w przeszłości. Poprzez selektywne oddziaływanie militarne zakłada się uzyskanie efektu rozbicia spójności sił przeciwnych wysiłkowi stabilizacyjnemu. Oddziaływaniom militarnym poddawane są tylko wybrane elementy struktury władzy, czy systemu bezpieczeństwa, uznane za kluczowe na drodze do osiągnięcia celu operacji stabilizacyjnej. Całość lub część społeczeństwa jest zazwyczaj traktowana jako niezaangażowana i chroniona przed skutkami działań zbrojnych.

W świetle doświadczeń dotychczasowych operacji widoczne jest **dążenie do minimalizowania zniszczeń i tzw. efektów niepożądanych wykorzystania lotnictwa związanych z narażaniem osób i obiektów niezaangażowanych.** Uwzględnia się bowiem sytuację jaka nastąpi po złamaniu woli i zdolności

przeciwnika do stawiania oporu. Działania zbrojne stanowią bowiem niezbędny wstęp do dalszych przedsięwzięć stabilizacyjnych, czego implikacją musi być imperatyw minimalizacji strat wśród ludności cywilnej oraz rezygnacja z niepotrzebnych zniszczeń, które mogłyby negatywnie wpływać na długofalowe działania ukierunkowane na normalizację sytuacji.

Doświadczenia zebrane w kolejnych operacjach o charakterze stabilizacyjnym z użyciem komponentu powietrznego były podstawą doskonalenia szeroko rozumianych zasad działania lotnictwa sił powietrznych. Dały się one zaobserwować między innymi w obszarach dowodzenia, współdziałania taktycznego i wdrażania nowych technologii. W wielu dziedzinach zarzucano dotychczasowe mało efektywne sposoby użycia lotnictwa sił powietrznych, zastępując je często zaskakującymi i bardzo nowatorskimi rozwiązaniami taktycznymi.

**W dziedzinie dowodzenia lotnictwem sił powietrznych** w szeroko zdefiniowanym obszarze operacji o charakterze stabilizacyjnym zauważalne są nowe rozwiązania funkcjonalne. W tym obszarze wyznacznikiem przemian coraz częstsze jest przekazanie uprawnień decydowania o użyciu systemów uzbrojenia, ze szczebla operacyjno-strategicznego na szczebel taktyczny, na przykład podczas realizacji zadań wymuszania stref zakazu lotów. Powrócono do takiego rozwiązania, właściwego dla działań wojennych, po zebraniu określonych doświadczeń między innymi w operacjach na Bałkanach, a także postępu technologicznego w dziedzinie rozpoznania i tworzenia obrazu pola walki.

Stosowane obecnie w dowodzeniu lotnictwem sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych nowatorskie rozwiązania w dziedzinie gromadzenia i przekazu informacji rozpoznawczej związane są z rozpoczęciem wdrażania idei sieciocentrycznego pola walki. Nieocenionym źródłem informacji dla lotnictwa sił powietrznych realizującego zadania w operacjach stabilizacyjnych stały się bezzałogowe statki powietrzne (głównie samoloty bezzałogowe) tworzące w połączeniu z innymi elementami, zintegrowany operacyjno-taktyczny system obserwacji, rozpoznania i wskazywania celów.

Kolejnym z czynników warunkujących użycie lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych są **nowoczesne rodzaje lotniczych środków bojowych**. Wyróżnia się pośród nich nowe generacje bomb i pocisków raketowych z głowicami o niekonwencjonalnych ładunkach (grafitowe), z hybrydowymi systemami naprowadzania (laserowy/telewizyjny i GPS) o wagomiarze i ładunkach bojowych zoptymalizowanych dla ograniczenia niepożądanych zniszczeń.

Do prowadzonych analiz i wyciągania uogólnionych wniosków, a co więcej konkretnych rekomendacji w zakresie użycia lotnictwa sił powietrznych w prowadzeniu operacji stabilizacyjnych, należy jednak podchodzić z dużą ostrożnością. Podstawą analizy użycia lotnictwa sił powietrznych w większości operacji o szeroko zdefiniowanych celach stabilizacyjnych musi być zrozumienie szerszego kontekstu polityczno-strategicznego, warunków w jakich operacja miała być prowadzona oraz celów działania sił zaangażowanych do ich realizacji. Można stwierdzić, że istotą filozofii decydującej o efektywności użycia lotnictwa sił powietrznych w szerokim spektrum operacji stabilizacyjnych w przyszłości, będzie **połączenie przewagi informacyjnej z umiejętnym planowaniem uwzględniającym ograniczenia polityczne realizacji zadań bojowych** przez siły powietrzne, szczególnie zaś lotnictwo.

Ostatnie dwie dekady angażowania sił międzynarodowych do rozwiązywania sytuacji kryzysowych w Europie i na sąsiednich kontynentach upoważniają do wnioskowania, że w przyszłości pozostaną aktualne klasyczne rodzaje działań zbrojnych, w których komponent powietrzny, a w tym lotnictwo uderzeniowe, będzie odgrywać znaczącą rolę. Zmiany natomiast będą dotyczyły zakresu działań, a głównie warunków ich realizacji.

Wspieranie sił lądowych pozostaje najważniejszym zadaniem lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych. W operacjach stabilizacyjnych dla wymuszenia pokoju wsparcie może być realizowane dla wspólnego pokonania sił przeciwnika bądź wymuszenia rozejmu, a po osiągnięciu tego celu lotnictwo sił powietrznych będzie angażowane do wsparcia sił lądowych w prowadzeniu postkonfliktowej operacji stabilizacyjnej. Ponieważ bardzo zróżnicowane są warunki realizacji operacji, mogą mieć zastosowanie różne warianty połączonych działań. Z doświadczeń operacji w Iraku w 2003 r. wynika, że w ramach

wspierania działań stabilizacyjnych na lądzie, zakres zadań lotnictwa sił powietrznych może również zawierać utrzymywanie sił w gotowości do przeciwdziałania siłom nieregularnym ingerującym w działania dowódcy sił stabilizacyjnych, stosując takie metody, które zapewnią osiągnięcie celów wojskowych, ale również utrzymanie regionalnego i międzynarodowego poparcia dla działań sił wojskowych.

Biorąc pod uwagę coraz szersze powiązanie działań stabilizacyjnych ze zwalczaniem terroryzmu można założyć, że oddzielną grupę zadań dla lotnictwa sił powietrznych, nabierającą szczególnego znaczenia w ostatnim okresie, może stanowić wsparcie działań sił specjalnych. Operacje *Enduring Freedom* i *Iraqi Freedom* dostarczają przykładów wspólnego działania lotnictwa sił powietrznych i sił specjalnych w zakresie rozpoznawania i atakowania baz szkoleniowych lub miejsc ukrycia grup terrorystycznych<sup>42</sup>.

W ramach działań ochrony morskich szlaków komunikacyjnych lotnictwo sił powietrznych może zostać zaangażowane do wsparcia sił morskich w realizacji zadań na morzu. W działaniach stabilizacyjnych siły morskie mogą być zaangażowane do egzekwowania sankcji poprzez kontrole przewozów morskich i blokowanie portów oraz do transportu pomocy humanitarnej. Na bazie doświadczeń dotychczasowych operacji o takim charakterze należy przypuszczać, że w podziale wysiłku na ogół priorytetem będzie wspieranie stabilizacyjnych sił lądowych, niezależnie od tego czy będzie to realizowane w sposób bezpośredni czy pośredni. Wykorzystując elastyczność i manewrowość lotnictwa występujący doraźnie niedostatek organicznych systemów wsparcia lądowego komponentu sił stabilizacyjnych będzie kompensowany przez lotnictwo sił powietrznych, a konkretnie jego komponent uderzeniowy. Potencjał lotnictwa sił powietrznych będzie zapewniał lub wspierał dostarczanie informacji rozpoznawczej i mobilność sił lądowych.

Analizy operacji, których celem było szeroko rozumiane stabilizowanie sytuacji, które miały miejsce w ostatnim ćwierćwieczu pozwoliły zidentyfikować kilka charakterystycznych uwarunkowań, w jakich były one realizowane. Jednym z nich jest zjawisko asymetrii występujące w większości operacji stabilizacyjnych.

---

<sup>42</sup> MND CS Approach to Operations, op. cit.

Można dziś określić szereg obszarów asymetrii, które tworzą nowe warunki stosowania siły w celu przywracania stabilności w wymiarze wewnątrzpaństwowym, jak również regionalnym<sup>43</sup>.

Pierwszy obszar uwarunkowań użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach o charakterze stabilizacyjnym tworzy coraz częściej **asymetria ilościowo-jakościowa sił wojskowych**. Można założyć, że warunkiem koniecznym podejmowania działań interwencyjnych dla realizacji celów stabilizacji jest stworzenie sytuacji wyjściowej cechującej się znaczną przewagą ilościowo-jakościową sił interwencyjnych. Dysproporcja dotyczy wszystkich rodzajów sił zbrojnych oraz sił nieregularnych. Przewaga sił jest tworzona w przekonaniu, że zmusi ona przeciwnika do przyjęcia narzucanych warunków bez konieczności uciekania się do bojowego użycia zgromadzonych zasobów. Jeśli osiągnięcie celów operacji o charakterze stabilizacyjnym poprzez odstraszenie lub powstrzymanie przez demonstrację siły będzie nieskuteczne, mogą być zrealizowane dwa zasadnicze warianty wymuszania. Pierwszy polega na stopniowaniu nacisku i w formie ultymatywnej rozszerzaniu zaangażowania sił wojskowych, w tym lotnictwa sił powietrznych, aż do uzyskania założonego stanu końcowego. Drugi wariant sprowadza się do jednoczesnego, zmasowanego uderzenia na przeciwnika w powietrzu oraz na ziemi i wodzie, rozbicia jego sił wojskowych i zaprowadzenia nowego ładu, zgodnie z ustalonym wcześniej planem stabilizacyjnym.

**Asymetria** w operacjach stabilizacyjnych dotyczy również **składu sił**. Siły interwencyjne zawsze dotąd posiadały strukturę wielonarodową, a koalicje liczyły od kilku do kilkudziesięciu państw. W składzie sił koalicyjnych występowały zazwyczaj wszystkie rodzaje sił zbrojnych. Strona przeciwna dysponowała często tylko jednym lub dwoma rodzajami sił zbrojnych o słabym wyposażeniu i zazwyczaj była pozbawiona sojuszniczego wsparcia.

Wyraźne zróżnicowanie występowało również w zakresie rozmachu przestrzennego działań zbrojnych stron. Siły interwencyjne działały zazwyczaj na rozległym obszarze i w przestrzeni powietrznej wielu państw oraz na otwartych morzach i oceanach. Przeciwnik z reguły już przed podjęciem działań

---

<sup>43</sup> J. Karpowicz, *Taktyka lotnictwa uderzeniowego w sojusznicznych działaniach powietrznych*, AON, Warszawa 2003, s. 23-25.

interwencyjnych musiał się liczyć z ograniczeniem swobody działań. Wprowadzane były wobec niego ograniczenia w wykorzystaniu przestrzeni powietrznej lub strefy zdemilitaryzowane. Często mieliśmy do czynienia z blokadami granic, szlaków komunikacyjnych i portów morskich.

Dla powodzenia użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych niezwykle istotna jest **asymetria informacyjna**. Siły interwencyjne mogły w zasadzie bez przeszkód gromadzić informacje o siłach zbrojnych, ugrupowaniu i stanie zasobów strategicznych przeciwnika. Na stronę przeciwną była nakładana blokada informacyjna, a często stosowano dezinformację.

Asymetria informacyjna uzależniona jest w znacznej mierze od charakteru sił przeciwnika. Stąd też w operacjach stabilizacyjnych, gdzie przeciwnikiem są siły nieregularne (partyzanci, terroryści, bojówki paramilitarne) w niewielkim stopniu podatne na detekcję przy użyciu klasycznych technicznych środków rozpoznania, zjawisko asymetrii informacyjnej może przybierać odmienny kształt. Wyraźnie potwierdzają to problemy związane z rozpoznawaniem sił nieregularnych w miastach Iraku w trakcie stabilizacyjnej fazy operacji *Iraqi Freedom*.

Asymetria w wielu dotychczasowych operacjach o charakterze stabilizacyjnym polegała na przewadze działań nieregularnych nad regularnymi już od początkowej fazy działań. Rozproszenie sił regularnych strony znacznie słabszej liczebnie stało się antidotum na ich rozbiecie w decydującym starciu. Stwarza to zupełnie nową jakość w prowadzeniu działań zbrojnych szczególnie dla lotnictwa sił powietrznych.

Reasumując, siły wojskowe włączone do zarządzania sytuacjami kryzysowymi ukierunkowanymi na długofalową stabilizację sytuacji militarnej i politycznej realizują zadania w systemie kompleksowego oddziaływania na strony konfliktów. Tworzą ogniwo nacisku militarnego obok oddziaływań politycznych, ekonomicznych, psychologicznych i innych.

Użycie siły wojskowej w sytuacjach kryzysowych wynika z potrzeby uwiarygodnienia polityki i wywierania nacisku na strony konfliktów w celu wymuszenia deeskalacji i przywrócenia stabilności. Jest środkiem ostatecznym, a zakres użycia sił wojskowych jest uzależniony od sytuacji militarno-politycznej

i reakcji strony, do której są kierowane rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ, bądź regionalnych organizacji bezpieczeństwa.

Użyciu lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych sprzyja szerokie spektrum możliwości tego rodzaju wojsk, które pozwalają reagować i oddziaływać militarnie na strony konfliktu w dowolnym miejscu i z różnym stopniem nasilenia. Stopniowanie nacisku zbrojnego i zdolność do natychmiastowego przerwania działań odpowiada polityce wymuszania stabilizacji przy minimum zaangażowanych sił. Możliwości bojowe i walory operacyjno-taktyczne lotnictwa sił powietrznych odpowiadają potrzebom reakcji zbrojnej o zróżnicowanym stopniu nasilenia.

Biorąc pod uwagę doświadczenia obecnie prowadzonych operacji w Afganistanie i Iraku można przyjąć, że operacje stabilizacyjne z udziałem sił wojskowych w przyszłości będzie charakteryzował ograniczony zasięg i minimalizacja zaangażowanych sił. Z tych powodów wykorzystanie lotnictwa sił powietrznych będzie planowane oraz realizowane przez szczebel taktyczny, najczęściej przez doraźnie organizowane siły zadaniowe.

### **3.2. Zakres użycia i zadania lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych**

Operacje stabilizacyjne rozszerzyły tradycyjny zakres użycia sił wojskowych. Udział w operacjach o charakterze interwencji zbrojnych w celu zażegnania kryzysu lub przywrócenia stabilizacji pokonfliktowej, jest obecnie ważnym wyzwaniem dla sił zbrojnych państw naszego kontynentu, wielkich mocarstw i sojuszy obronnych. Jest zrozumiałe, że w obszarze teorii zadania sił wojskowych w operacjach nowego typu wykraczają poza klasykę działań zbrojnych.

Zbiór różnych czynników powoduje, że użycie sił interwencyjnych w warunkach dążenia do pokoju jest podporządkowane określonym zasadom. Wpływają one w znacznym stopniu na sposób prowadzenia działań bojowych i decydują o efektywności interwencji militarnej. Ich znajomość pozwala na zrozumienie podstawowych prawidłowości użycia sił wojskowych, w tym lotnictwa sił powietrznych podczas prowadzenia militarnych operacji o celach innych niż

wojna. Obserwacje przebiegu i sposobów rozwiązywania wewnętrznych i międzynarodowych konfliktów naszej ery wskazują, że w przypadkach, kiedy niezbędne staje się zastosowanie nacisku militarnego, najwygodniejszym do wykorzystania przez polityków rodzajem sił wojskowych staje się lotnictwo sił powietrznych<sup>44</sup>.

Współczesne lotnictwo sił powietrznych jest niezwykle ważnym komponentem sił interwencyjnych. Dostrzeżono, że lotnictwo sił powietrznych jest środkiem nacisku szybko reagującym, mobilnym i łatwym do przemieszczenia oraz skoncentrowania w pożądanym rejonie. Mogą bardzo szybko przechodzić od rozpoznania do demonstracji siły i ogniowego uderzenia, do wsparcia sił lądowych lub sił morskich. Podatne na potrzebę stopniowania nacisku, mogą bez problemu przechodzić od pojedynczych misji do samodzielnych powietrznych operacji na szerszą skalę. Co niezmiernie ważne, mogą bazować w dużej odległości od rejonu konfliktu, na dogodnym ze względów politycznych terenie i skutecznie zagrozić potencjalnemu przeciwnikowi.

Historia wskazuje, że **zakres użycia lotnictwa sił powietrznych** w interwencjach kryzysowych rozciąga się od **stwarzania zagrożenia w celu wywarcia presji, poprzez zbrojne wymuszanie decyzji pokojowych samodzielnie lub wespół z kontyngentem sił lądowych i ewentualnie sił morskich, aż po realizację zadań związanych z separacją stron, osłoną poszkodowanych, powstrzymaniem przed ponownym wybuchem konfliktu i organizowaniem dostaw pomocy humanitarnej**<sup>45</sup>. Tak generalnie

---

<sup>44</sup> **Siła w stosunkach międzynarodowych**, zespół czynników decydujących o zdolności państw do skutecznego funkcjonowania, obrony własnych interesów. Niegdyś to pojęcie wiązano głównie ze sferą militarną. *Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych*, op. cit., s. 143.

Państwa mogą z równą skutecznością posługiwać się też siłą ekonomiczną, cywilizacyjną, kulturalną, i to te czynniki coraz częściej decydują o mocarstwowości państwa. Samo posiadanie siły militarnej nie gwarantuje rzeczywistego bezpieczeństwa państwa, jego potęgi, tak jak brak liczącej się siły militarnej nie musi przeszkadzać w rozbudowywaniu wpływu na stosunki międzynarodowe. Te pozamilitarne przejawy siły mogą lepiej służyć stabilizacji w świecie, ale też możliwe jest stosowanie ich w celach agresywnych. Zdecydowanie trudniej jest w takich sytuacjach zbudować system norm prawnych postępowania i przeciwstawić się dominacji. Nadal występują konflikty zbrojne niosące potencjalne zagrożenie wojnami. Dlatego kwestia zachowania równowagi sił, umacniania sojuszy wojsk, rozbrojenia, nieprolifracji broni jądrowej pozostają aktualne.

<sup>45</sup> Zdaniem gen. R. Olszewskiego i R. A. Masona, lotnictwo sił powietrznych może skutecznie spełniać bardzo ważną funkcję, jaką jest odstraszenie. Ma ono bardzo duże znaczenie dla perswazji pokojowych. R. Olszewski, *Lotnictwo w odstraszeniu militarnym*, Bellona, Warszawa 1998 oraz R. A. Mason, *Przyszłość sił powietrznych. Koncepcja zadań operacyjnych*, Przegląd WLiOP nr 1, Poznań 1999, s. 23.

można określić zakres angażowania lotnictwa sił powietrznych w operacje stabilizacyjne (rys. 3.1).



*Źródło: Opracowanie własne*

**Rys. 3.1. Zadania lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych**

**Użycie lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych mających na celu zapobieganie rozszerzaniu konfliktów, czyli o charakterze prewencyjnym ma z reguły wymiar wspierający i odstraszający. Jest realizowane w formach działań powietrznych nie przewidujących użycia broni. Do najczęściej podejmowanych zadań należy demonstracja siły, poprzez: wykonywanie lotów demonstracyjno-rozpoznawczych, prowadzenie ćwiczeń i demonstrowanie zdolności podjęcia działań bojowych oraz utworzenie zgrupowania operacyjnego zdolnego do działań interwencyjnych lub odwetowych.**

W ramach powstrzymywania stron przed aktami przemocy i nakłaniania do pojednania lotnictwo sił powietrznych jest angażowane do zabezpieczanie dyplomacji w działaniach rozjemczych i pojednawczych, poprzez: **transport powietrzny, ochronę, ewakuację w przypadku zagrożenia, oraz do dostarczania pomocy humanitarnej drogą powietrzną.**

Zaangażowanie lotnictwa sił powietrznych w operacje stabilizacyjno-izolujące ma najczęściej na celu dostarczanie informacji rozpoznawczej o stanie i położeniu sił podlegających kontroli poprzez **obserwację i patrolowanie rejonów, szlaków i granic** oraz wsparcie nałożonych sankcji, co obejmuje: **blokady granic, portów, szlaków żeglugowych, udział w kontroli dostaw** (broni, technologii i materiałów strategicznych).

W operacjach stabilizacji konfliktowej zadaniem lotnictwa sił powietrznych najczęściej jest współdziałanie z siłami lądowymi i morskimi pod względem **osłony powietrznej, wsparcia ogniowego i zabezpieczenia logistycznego**. Lotnictwo sił powietrznych może realizować zadania:

- wsparcia ogniowego sił rozjemczych w sytuacjach zagrożenia;
- egzekwowania sankcji w zakresie kontroli ruchu i blokady przestrzeni powietrznej;
- ewakuacji medycznej oraz poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- transportu powietrznego w ramach zabezpieczenia logistycznego;
- dostaw pomocy humanitarnej.

W przypadkach zakłóceń operacji stabilizacyjnych i konieczności przywracania pokoju przewiduje się zastosowanie nacisku w formie użycia sił wojskowych. Dominują działania militarne o charakterze ograniczonych działań wojennych. Lotnictwo sił powietrznych może być użyte do wymuszania ustępstw poprzez egzekwowanie różnorodnych sankcji (związanych z możliwościami bojowymi tego rodzaju sił zbrojnych) i bezpośrednio użycie siły. Użycie lotnictwa sił powietrznych w operacjach antykryzysowych ma charakter represyjny<sup>46</sup>. W przypadku wymuszania pożądanego status quo, np. jego istotą jest **pokonanie**

<sup>46</sup> **Represja**, stłumienie; *praw.* **represja** karna – nakładanie przez państwo kary na sprawców czynów zabronionych, karalnych. *polit. wojsk.* Im. **represje** – stanowcze, surowe środki odwetu. *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, op. cit., s. 159.

**przeciwnika powietrznego** i uzyskanie dominacji z powietrza, a następnie **nanoszenie uderzeń na elementy potencjału militarnego i gospodarczego przeciwnika**, w celu pozbawienia go możliwości i woli prowadzenia działań uznanych za niezgodne z prawem międzynarodowym<sup>47</sup>.

Zadania lotniczego wsparcia sił stabilizacyjnych sprowadzające się do osłony i ochrony oraz wsparcia ogniowego oraz podobnych działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa niezaangażowanej ludności, uchodźcom, organizacjom i osobom zaangażowanym w niesieniu pomocy humanitarnej<sup>48</sup>.

W fazie zapobiegania odradzaniu konfliktu i utrzymywania pokoju, bezpośrednio po stłumieniu konfliktu i wprowadzeniu rozejmu, czyli w operacji stabilizacyjnej, lotnictwu sił powietrznych mogą być powierzane zadania zwierające nadal elementy użycia siły. W ramach egzekwowania sankcji może być prowadzony powietrzny dozór stref zakazu lotów lub rejonów zdemilitaryzowanych. W tym przypadku lotnictwo sił powietrznych używa swojego potencjału do uniemożliwienia stronom (lub jednej ze stron) wykonania **ataku powietrznego, manewru wojsk lub dostaw uzbrojenia i sprzętu wojskowego drogą powietrzną, a także prowadzenia rozpoznania, walki elektronicznej i psychologicznej**. Potencjał lotnictwa sił powietrznych może być również wykorzystany do **kontroli położenia wojsk oraz monitorowania stref zdemilitaryzowanych**. Może mieć zastosowanie rozpoznanie wzrokowo-fotograficzne, telewizyjne, elektroniczne i inne. W przypadku stwierdzenia naruszeń rozejmu, lotnictwo sił powietrznych może otrzymać zadanie wykonania ataku powietrznego.

Podczas realizacji wymienionych zadań są stosowane w pełnym zakresie środki zabezpieczenia i ubezpieczenia lotów samolotów uderzeniowych, myśliwskich, rozpoznawczych, transportowych i innych, adekwatnie do istniejącego zagrożenia. Z zasady organizuje się zabezpieczenie operacji powietrznych, w takim zakresie jak w warunkach wojennych.

---

<sup>47</sup> W. Michalak, *Dominacja z powietrza*, AON, Warszawa 1999.

<sup>48</sup> R. P. Hallion, *Air Power Confronts an Unstable World*, Brassey's, London 1997.

Na etapie budowania stabilizacji pokonfliktowej największy rozmach mają z reguły zadania transportowe związane ze wsparciem logistycznym. Wsparcie może dotyczyć zarówno sił interwencyjnych pozostających w rejonie konfliktu, jak i legalnych władz oraz poszkodowanej ludności. Najbardziej typową formą zaangażowania lotnictwa sił powietrznych podczas operacji budowania pokoju mogą być **powietrzne operacje transportowe z pomocą humanitarną**. Duże znaczenie mają operacje ewakuacyjne ludności z rejonów zagrożenia oraz operacje zabezpieczające powrót uchodźców. Podobnie jak w innych działaniach wojskowych, również w tym przypadku lotnictwo sił powietrznych zapewnia wysoką mobilność w wymiarze strategicznym, operacyjnym i taktycznym stwarzając możliwość szybkiego, a nieraz natychmiastowego podjęcia interwencji przez siły pokojowe.

Obecność wojskowa, demonstrowana poprzez stacjonowanie wojsk, w tym jednostek lotniczych, w rejonie konfliktu oraz utrzymywanie gotowości do akcji zbrojnej, ma na celu powstrzymanie odradzania się konfliktu, ochronę osób zagrożonych (np. uchodźców) i wsparcie sił rozjemczych na wypadek zagrożenia.

Tendencję rozwojową wykazuje zakres działań zabezpieczających operacje powietrzne. Wpływa na to silne dążenie do unikania strat własnych i ofiar wśród osób niezaangażowanych. Wyraźnie wzrasta znaczenie realizacji zadań rozpoznawczych. Systematycznie prowadzone obserwacje przestrzeni powietrznej, obszarów morskich i lądowych stają się warunkiem koniecznym dla planowania, przygotowywania i prowadzenia operacji wsparcia pokoju. Rozpoznanie powietrzne dostarcza również znacznej części informacji umożliwiających wybór obiektów uderzeń adekwatnych do celów operacji oraz pozwala ocenić efektywność prowadzonych działań. Podstawą realizacji większości zadań lotnictwa sił powietrznych jest możliwość tankowania w powietrzu. Na możliwości bojowe lotnictwa sił powietrznych wpływają zdecydowanie środki osłony i przeciwdziałania radioelektronicznego.

Współczesne systemy wspierania działań lotnictwa sił powietrznych (walka elektroniczna, transport powietrznych, tankowanie w powietrzu, bojowe poszukiwanie i ratownictwo) pozwalają mu osiągać dominację w powietrzu i działać spoza strefy ognia zasadniczej grupy środków obrony przeciwlotniczej strony uznanej za przeciwnika. Daje to unikalną zdolność skutecznego

oddziaływania ogniowego na jego siły, centra i ośrodki, które stanowią najwyższą wartość w systemie obronnym, unikając samemu zagrożenia i strat.

Nadal realizowane są przez lotnictwo sił powietrznych zadania udziału w likwidacji skutków klęsk żywiołowych i katastrof przemysłowych. Często też siły lotnicze są podporządkowywane międzynarodowym organizacjom bezpieczeństwa zbiorowego lub wyspecjalizowanym agencjom.

Z doświadczeń zebranych w dotychczasowych operacjach wynika, że lotnictwo sił powietrznych, oprócz realizacji większości zadań, zapewnia również siły, środki, a także procedury dla skoordynowanego i efektywnego wykorzystania wszystkich statków powietrznych zaangażowanych w działania wspierające. Szczególnie w operacjach pomocy humanitarnej przyjęcie powyższego rozwiązania pozwalało na racjonalne użycie lotnictwa i zapobiegało rozpraszeniu, bądź dublowaniu wysiłku. Siły powietrzne z reguły przejmują zarządzanie przestrzenią powietrzną i koordynują ruch lotniczy w obszarze objętym działaniami odpowiadając za bezpieczeństwo transportu powietrznego.

Nowym, kształtującym się trendem jest użycie lotnictwa sił powietrznych do prowadzenia działań psychologicznych. Zasadą staje się wykorzystywanie lotnictwa do informowania społeczeństw na obszarach operacji o ich celach i sposobach prowadzenia<sup>49</sup>.

Sojusznicza doktryna operacji powietrznych zawarta w publikacji *AJP-3.3* określa cztery szerokie grupy zadań lotnictwa sił powietrznych, jakie mogą być realizowane w operacjach o charakterze stabilizacyjnym w ramach szeroko definiowanego reagowania kryzysowego. Dekompozycja powyższa obejmuje:

- obserwację i rozpoznanie powietrzne;
- wywalczenie i utrzymanie przewagi w przestrzeni powietrznej;
- transport powietrzny;
- działania o charakterze uderzeniowym<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> W operacji *Desert Storm* używano samolotów EC-130E Hercules do emisji audycji radiowych i TV oraz zrzutu ulotek.

<sup>50</sup> Tamże, s. 13.

Użycie lotnictwa sił powietrznych do realizacji zadań **obserwacji i rozpoznania powietrznego** w ramach operacji stabilizacyjnych postrzegane jest w doktrynie NATO jako środek zapewniający wiarygodność użycia sił wojskowych, pozwalający w przypadkach eskalacji kryzysu na skuteczne selektywne użycie siły.

W świetle założeń sojuszniczej doktryny powietrznej zadania związane z **wywalceniem i utrzymaniem pożądanego stopnia przewagi w przestrzeni powietrznej** mogą w warunkach prowadzenia operacji o charakterze stabilizacyjnym objąć:

- osłonę sił, środków i obiektów sił stabilizacyjnych, lokalnych i neutralnych;
- monitorowanie sytuacji w przestrzeni powietrznej obszaru operacji stabilizacyjnej w celu określenia charakteru jej wykorzystania i w razie potrzeby podejmowanie działań uniemożliwiających jej bezprawne wykorzystanie;
- wymuszanie całkowitego lub częściowego zakazu wykorzystywania przestrzeni powietrznej przy użyciu wszelkich dostępnych środków, w tym poprzez zmuszenie do lądowania bądź zestrzelenie statków powietrznych nie przestrzegających zakazu;
- utrzymywanie gotowości do zwalczania w powietrzu i na ziemi lotnictwa strony nie przestrzegającej obowiązujących porozumień pokojowych<sup>51</sup>.

**Transport powietrzny** uważany jest w sojuszniczej doktrynie powietrznej za fundamentalną część operacji reagowania kryzysowego, w tym operacji stabilizacyjnych. Obok klasycznych możliwości przerzutu sił do i w rejonie operacji, działania transportu powietrznego postrzegane są jako środek budowy zaufania do wysiłków o charakterze stabilizacyjnym oraz podejmujących je sił. W operacjach stabilizacyjnych lotnictwo transportowe może odgrywać poważną rolę zapewniając mobilność kluczowych decydentów, reprezentantów stron konfliktu, mediatorów, obserwatorów, pracowników agencji rządowych

---

<sup>51</sup> Tamże.

i międzynarodowych oraz organizacji pozarządowych. Zgodnie z założeniami zawartymi w *AJP-3.3* transport powietrzny w operacjach reagowania kryzysowego, a w tym w operacjach stabilizacyjnych może obejmować:

- planowe (regularne) przewozy powietrzne zaopatrzenia, pomocy humanitarnej i personelu zaangażowanego w operację stabilizacyjną;
- zabezpieczenie logistyczne sił stabilizacyjnych zaangażowanych w operacji;
- zabezpieczenie działań powietrzno-desantowych poprzez przerzut sił do rejonu realizacji zadań w ramach operacji stabilizacyjnej;
- powietrzną ewakuację medyczną;
- zabezpieczenie transportu w operacjach ewakuacji osób niewalczących<sup>52</sup>.

W sojuszniczej doktrynie powietrznej przyjęte są założenia realizacji **zadań o charakterze uderzeniowym** w operacjach reagowania kryzysowego, które mają także zastosowanie w odniesieniu do operacji stabilizacyjnych. Istotną różnicą w stosunku do ustaleń doktrynalnych typowych dla działań wojennych, jest nacisk położony w doktrynie operacji reagowania kryzysowego na ścisłą integrację działań ogniowych z oddziaływaniem informacyjnym i naciskiem dyplomatycznym. Wyraźnym ograniczeniem w koncepcji realizacji zadań uderzeniowych w operacjach reagowania kryzysowego, a zatem również i w operacjach stabilizacyjnych jest założenie, że uderzenia lotnicze będą wykonywane jako reakcja na łamanie przez strony zaangażowane w konflikt ustaleń porozumień, bądź w przypadku zaatakowania sił stabilizacyjnych. Konsekwencją tego jest reaktywność użycia lotnictwa sił powietrznych do realizacji zadań uderzeniowych oraz stosowanie ograniczeń prawnych i nadzoru politycznego nad wykonywaniem zadań bojowych.

Sojusznicze założenia doktrynalne zawierają założenie, że decyzje o wykorzystaniu lotnictwa sił powietrznych do realizacji zadań uderzeniowych w operacjach o charakterze stabilizacyjnym w ramach reagowania kryzysowego podejmowane będą po szczegółowej analizie uwarunkowań związanych

---

<sup>52</sup> *AJP-3.3, Allied Joint Air and Space Operations Doctrine*, op. cit., pkt 705.3.

z pożądanym efektem rażenia w wymiarze fizycznych zniszczeń, w tym niebezpieczeństwa powstania zniszczeń niezamierzonych. Pod uwagę brane są również reakcje opinii społeczności międzynarodowej, własnego społeczeństwa, członków koalicji wydzielającej siły stabilizacyjne, państw neutralnych czy obserwatorów międzynarodowych organizacji bezpieczeństwa. Implikacją sojuszniczej zasady legitymizacji użycia sił wojskowych w operacjach stabilizacyjnych jest stosowanie zasady proporcjonalności użycia siły przez lotnictwo sił powietrznych.

Dla uwarunkowań użycia lotnictwa sił powietrznych oznacza to, że dążenie do minimalizacji strat może powodować ograniczenie możliwości obezwładnienia środków obrony powietrznej przeciwnika do przeciwdziałania elektronicznego i tylko w wyjątkowych przypadkach ogniowego. W doktrynie sojuszniczej uznaje się za podstawowy wymóg, w przypadku zwalczania przez lotnictwo obiektów uderzeń w warunkach operacji reagowania kryzysowego, a zatem również w operacjach o charakterze stabilizacyjnym dokładne zidentyfikowanie atakowanych obiektów oraz ich wskazanie (oznaczenie), a także jeśli wymaga tego sytuacja, uzyskanie politycznej akceptacji dla wykonania uderzeń lotniczych.

Ustalenia *AJP-3.3* nie zawierają jednoznacznych kategorii obiektów uderzeń, które mogą być zwalczane w operacjach stabilizacyjnych. Wskazuje się na obiekty „mniej kontrowersyjne”, takie jak magazyny uzbrojenia i sprzęt wojskowy, jak również obiekty „wymagające prawnego uzasadnienia dla ich zwalczania oraz akceptacji społeczności międzynarodowej”, takie jak infrastruktura cywilna (mosty, fabryki, elektrownie, źródła wody pitnej), które mogą być atakowane włącznie w sytuacji, gdy odgrywają ważną rolę wojskową<sup>53</sup>.

Założenia doktrynalne NATO w zakresie powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych przewidują, iż dzięki stosowaniu wspólnej doktryny i procedur możliwe będzie pełniejsze wykorzystanie możliwości komponentów narodowych, jak również większa elastyczność działań oraz zapewnienia ich ciągłości. Za dwa podstawowe czynniki warunkujące efektywność użycia lotnictwa sił powietrznych

---

<sup>53</sup> Tamże, pkt 705.4.

w operacjach stabilizacyjnych (sojuszniczych i koalicyjnych) uznawane są interoperacyjność i zintegrowany system dowodzenia<sup>54</sup>.

Interoperacyjność postrzegana jest w doktrynie powietrznej NATO w aspekcie możliwości tworzenia i implementacji założeń doktrynalnych użycia lotnictwa sił powietrznych, stosowania spójnych procedur, jak też osiągnięcia i utrzymywania określonego stopnia kompatybilności, współwymierności bądź wspólności dla sprzętu, standardów technicznych i administracyjnych. Za podstawowy wymóg zapewnienia skutecznego wsparcia powietrznego dla operacji stabilizacyjnych uznawana jest standaryzacja procedur operacyjnych oraz systemów dowodzenia.

Interoperacyjność w operacjach stabilizacyjnych uzależniona będzie od uwarunkowań związanych ze specyfiką kulturową uczestników działań oraz stosowaniem zróżnicowanych języków. Przyjmuje się, że różnice te mogą wpływać na stopień integracji sił lotnictwa wykorzystywanych w operacjach stabilizacyjnych, a także wpływać negatywnie na sprawność i tempo cyklu decyzyjnego. Z doświadczeń dotychczasowych operacji stabilizacyjnych wynika, że językiem powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych w przeważającej części będzie język angielski.

Założenia doktrynalne zawarte w dokumencie *AJP-3.3* podkreślają znaczenie politycznej jedności uczestników operacji stabilizacyjnej jako czynnika warunkującego skuteczność wykorzystania lotnictwa sił powietrznych w takich operacjach. Stopień jedności politycznej uczestników i wysiłków stabilizacyjnych może być zróżnicowany w zależności od uwarunkowań strategicznych, w jakich są prowadzone operacje. Nie można też wykluczyć możliwości ewoluowania celów politycznych koalicji dla zachowania jej spójności, co może bezpośrednio wpłynąć na zakres i charakter powietrznego wsparcia w ramach operacji stabilizacyjnej<sup>55</sup>.

---

<sup>54</sup> Tamże, pkt 201.3.

<sup>55</sup> Tamże, pkt 205.4.

Amerykańskie założenia użycia sił powietrznych w operacjach innych niż wojna prowadzonych w celu stabilizacji pokonfliktowej zawarte są w dokumencie *AF DD 2-3*, stanowiącym rozwinięcie treści zawartych w doktrynie sił powietrznych.

Należy wyraźnie zauważyć, że w przeciwieństwie do sił lądowych USA, w doktrynie amerykańskich sił powietrznych nie jest stosowany termin „operacji stabilizacyjnych”. Natomiast niemal synonimicznie używane jest określenie „operacji wojskowych innych niż wojna” w swej istocie zbieżnych z treścią „operacji stabilizacji i wsparcia” obecnych w doktrynie sił lądowych.

Przyjęty w cytowanym dokumencie podział zakłada trzy ogólne grupy zadań lotnictwa sił powietrznych, które mogą być realizowane w ramach powietrznego wsparcia koalicyjnych operacji innych niż wojna obejmujące:

- zadania w operacjach o charakterze bojowym;
- zadania w operacjach o charakterze kompleksowym;
- zadania w operacjach o charakterze niebojowym<sup>56</sup>.

Zawarte w doktrynie powietrznej USAF ustalenia wskazują, że istotą użycia lotnictwa w operacjach o charakterze bojowym jest ofensywne jego użycie w klasycznym tego rozumieniu. W dokumencie *AF DD 2-3* przyjmuje się, że lotnictwo sił powietrznych może być użyte do:

- wymuszania sankcji poprzez prowadzenie kwarantanny powietrznej;
- wymuszania stref wyłączonych poprzez utrzymywanie stref zakazu lotów;
- ochrony żeglugi poprzez osłonę powietrzną jednostek pływających i morskich linii komunikacyjnych;
- realizacji uderzeń lotniczych i zabezpieczenia działań innych rodzajów sił wojskowych<sup>57</sup>.

---

<sup>56</sup> *AF DD 2-3, Military Operations Other Than War*, USAF 2000, s. 12.

<sup>57</sup> Tamże, s. 13.

W świetle przeprowadzonych analiz treści przywoływanego dokumentu można stwierdzić, że zadania jakie lotnictwo sił powietrznych może realizować w operacjach innych niż wojna, a zatem również w operacjach stabilizacyjnych o charakterze kompleksowym mogą być, w zależności od specyficznych uwarunkowań konkretnej operacji, wykonywane jako zadania o charakterze bojowym lub niebojowym. Z analizy ustaleń zawartych w *AF DD 2-3* wynika, że w operacjach stabilizacyjnych o charakterze kompleksowym lotnictwo sił powietrznych może realizować następujące zadania:

- udział w zwalczaniu terroryzmu w ramach działań uprzedzających, odwetowych i ratowniczych poprzez uderzenia lotnicze na infrastrukturę grup terrorystycznych;
- udział w odzyskiwaniu zakładników oraz zdobywaniu informacji rozpoznawczej na ich temat;
- udział w zapewnieniu swobody nawigacji poprzez osłonę własnych jednostek pływających i samolotów;
- zabezpieczenie operacji ewakuacji osób niewalczących poprzez realizację transportu powietrznego, osłony i wsparcia sił ewakuacyjnych;
- udział w operacjach pokojowych;
- udział w operacjach odzyskiwania personelu i wyposażenia o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa narodowego<sup>58</sup>.

Zgodnie z założeniami doktryny sił powietrznych USA w operacjach o charakterze niebojowym prowadzonych w ramach koalicyjnych lub narodowych operacji wojskowych innych niż wojna, a w tym również w operacjach stabilizacyjnych, lotnictwo sił powietrznych może, w myśl ustaleń zawartych w dokumencie *AF DD 2-3*, realizować następujące zadania:

- wsparcie dla kontroli zbrojeń poprzez weryfikację z powietrza typów, ilości i położenia systemów uzbrojenia objętych porozumieniem rozbrojeniowym;

---

<sup>58</sup> Tamże.

- udział w operacjach wsparcia władz cywilnych na obszarze kraju poprzez realizację zadań rozpoznania powietrznego, transportowych i innych;
- udział w operacjach pomocy humanitarnej poza obszarem kraju w analogicznym jak wyżej zakresie;
- udział we wsparciu władz państw zaprzyjaźnionych;
- udział w operacjach demonstracji siły i odstraszeniu;
- udział we wsparciu ruchów partyzanckich<sup>59</sup>.

Wśród czynników wywierających wpływ na wykorzystanie lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych, w doktrynie amerykańskiej wskazywane są czynniki związane z określeniem celu operacji. Ze względu na trudność jednoznacznego, precyzyjnego celu użycia sił wojskowych, szczególnie w przypadku podejmowania działań stabilizacyjnych w konfliktach wewnętrznych, uważa się za konieczne stosowanie kompleksowych metod oceny postępu osiągania zakładanych celów operacji. Ma to zapobiec powstaniu sytuacji, w której lotnictwo sił powietrznych rozpocznie realizację zadań, do których nie jest przygotowane<sup>60</sup>.

W doktrynie amerykańskich sił powietrznych wyraźnie akcentowane jest znaczenie zachowania jedności wysiłku, jako warunku skutecznego wykorzystania lotnictwa sił powietrznych w operacjach o charakterze stabilizacyjnym prowadzonych w wymiarze wielonarodowym. Jednym z założeń sformułowanych w kontekście jedności wysiłku jest konstatacja, że cele i metody działania poszczególnych państw i organizacji zaangażowanych w operacje stabilizacyjne mogą być zróżnicowane. Może to oznaczać, że lotnictwo sił powietrznych i w szerszym ujęciu siły wojskowe, mogą nie być głównym podmiotem operacji, a jedynie spełniać funkcje pomocnicze w osiąganiu jej celów. Uznaje się, że w użyciu lotnictwa sił powietrznych w takich operacjach niezbędne będzie

---

<sup>59</sup> Tamże, s. 23.

<sup>60</sup> Tamże, s. 3.

uwzględnienie uwarunkowań związanych z odmiennymi celami organizacji cywilnych i wojskowych, różnicami językowymi oraz odmiennością obyczajów<sup>61</sup>.

Podsumowując, lotnictwo sił powietrznych umożliwia wykorzystanie swej potęgi do interwencji w bardzo szerokim zakresie, od poziomu akcji (misji) policyjnej, np. **przeciwko międzynarodowej przestępczości lub terroryzmowi**, poprzez udostępnienie zdolności transportowych lub inwigilacyjnych i rozpoznawczych, wykorzystywanych np. do **powstrzymywania proliferacji broni masowego rażenia, aż do operacji militarnych prowadzonych na szeroką skalę w celu przywrócenia porządku prawnego i pokoju**<sup>62</sup>. Angażowanie lotnictwa sił powietrznych znajduje szerokie uzasadnienie również podczas operacji o charakterze stabilizacyjnym. Wysoki poziom wyszkolenia wojsk i poziom technologiczny broni używanych przez lotnictwo sił powietrznych powoduje, że można je używać precyzyjnie i skutecznie, proporcjonalnie do potrzeb, w takt nacisków dyplomatycznych lub innych skoordynowanych oddziaływać na strony konfliktu.

### **3.3. Zastosowanie lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych**

Lotnictwo sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych spełnia kilka funkcji. Najważniejsze z nich to osłona i wsparcie sił stabilizacyjnych podczas realizacji zadań wynikających z mandatu stosownej organizacji międzynarodowej, na ziemi, wodzie i w powietrzu. Osłoną sił stabilizacyjnych przed zagrożeniami powietrznymi zajmuje się lotnictwo myśliwskie wspierane przez wyspecjalizowane rodzaje lotnictwa wsparcia, takie jak: lotnictwo wczesnego wykrywania i dowodzenia, lotnictwo rozpoznawcze, lotnictwo tankowania w powietrzu. Wsparcie sił stabilizacyjnych jest realizowane również przez lotnictwo uderzeniowe i wsparcia. Ma miejsce wówczas, kiedy zostaną wykryte lub wystąpią zagrożenia bezpieczeństwa sił stabilizacyjnych na lądzie lub na morzu. W ramach wsparcia powietrznego operacji stabilizacyjnych są realizowane również zadania

---

<sup>61</sup> Tamże, s. 31-32.

<sup>62</sup> Określenie „oddzielnych” działań sił powietrznych zostało użyte przez gen. R. A. Masona jako synonim samodzielnych operacji powietrznych. R. A. Mason, *Przyszłość sił powietrznych. Koncepcja zadań operacyjnych*, op. cit., s. 17-26.

pomocnicze na rzecz wszystkich rodzajów wojsk zgrupowań zadaniowych sił stabilizacyjnych. Należy do nich rozpoznanie powietrzne, transport, ewakuacja, walka elektroniczna i psychologiczna oraz wsparcie działań sił specjalnych.

### **3.3.1. Użycie lotnictwa myśliwskiego w operacjach stabilizacyjnych**

Właściwości użycia lotnictwa myśliwskiego w operacjach stabilizacyjnych są ściśle związane ze specyfiką konkretnych sytuacji konfliktowych bądź kryzysowych, jakie stały się przyczyną podjęcia wysiłków o charakterze stabilizacyjnym. Doświadczenia przeważającej większości dotychczas prowadzonych operacji o charakterze stabilizacyjnym wskazują, że typowym sposobem użycia lotnictwa myśliwskiego w analizowanych operacjach były defensywne działania osłonowe sił stabilizacyjnych bądź obszaru operacji. Istota takiego użycia lotnictwa myśliwskiego w operacjach stabilizacyjnych jest w znacznej mierze zbieżna z filozofią działań w ramach systemu obrony powietrznej w czasie pokoju, kryzysu i wojny.

Lotnictwo myśliwskie działające w systemie obrony powietrznej obszaru operacji stabilizacyjnej, wraz z innymi komponentami systemu, jest przeznaczone do zapewnienia nienaruszalności przestrzeni powietrznej oraz osłony wojsk i ważnych obiektów na ziemi, morzu i w powietrzu przed uderzeniami środków napadu powietrznego i przed rozpoznaniem z powietrza. Lotnictwo myśliwskie może być wykorzystane też do wsparcia działań bojowych innych rodzajów wojsk realizujących zadania w operacji stabilizacyjnej. Jest ono podstawową siłą zdolną do natychmiastowego skoncentrowania wysiłku i rażenia ogniowego przeciwnika powietrznego w decydujących okresach i miejscach operacji stabilizacyjnej. Wysoka manewrowość lotnictwa myśliwskiego pozwala na realizację zadań w ramach systemowej obrony powietrznej na dużych odległościach od osłanianych obiektów oraz na dużych obszarach. Nowoczesne samoloty myśliwskie łączą możliwość autonomicznego rozpoznania i identyfikacji obiektów powietrznych z ich zwalczaniem na dużych odległościach, co ma istotne znaczenie w sytuacjach wymuszenia stref zakazu lotów w ramach operacji stabilizacyjnej.

W odniesieniu do zagrożeń z powietrza zidentyfikowanych na potrzeby obrony powietrznej operacji stabilizacyjnej lotnictwo myśliwskie posiada możliwości zwalczania wszystkich załogowych statków powietrznych, w tym statków powietrznych kategorii „RENEGADE”<sup>63</sup>, części istniejących bezzałogowych statków powietrznych, a także w ograniczonym stopniu również niektórych rakiet skrzydlatych. W tym względzie lotnictwo myśliwskie zwykle jest dużo skuteczniejszym środkiem walki od pozostałych komponentów wykonawczych obrony powietrznej. W ujęciu systemowym lotnictwo myśliwskie w operacjach stabilizacyjnych może spełniać dwie funkcje – egzekucyjną (rozumianą jako policyjna i obronna) oraz wspierającą, która sprowadza się do zagwarantowania swobody działań innym rodzajom wojsk sił stabilizacyjnych<sup>64</sup>.

Obok lotnictwa myśliwskiego w skład systemu obrony powietrznej wchodzi również raketowe i artyleryjskie zestawy przeciwlotnicze dalekiego, średniego i małego zasięgu z sił powietrznych, lądowych i morskich. Umożliwiają one nieprzerwane utrzymywanie zdolności do zwalczania środków napadu powietrznego na określonych obszarach odpowiedzialności przez długie okresy czasu. Cechują się krótkim czasem reakcji, możliwością natychmiastowego podjęcia walki ze środkami napadu powietrznego oraz możliwościami prowadzenia działań we wszystkich warunkach atmosferycznych. Posiadają również zdolność zapewnienia siłom stabilizacyjnym osłony przed zagrożeniem raketowym.

W operacjach stabilizacyjnych, na co wskazują doświadczenia wymuszania stref zakazu lotów, jest bardzo małe prawdopodobieństwo wystąpienia klasycznych zagrożeń powietrznych i przeciwnika powietrznego typowego dla regularnych działań wojennych. Lotnictwo myśliwskie może natomiast otrzymać zadanie osłony sił stabilizacyjnych i wyznaczonych rejonów (miast, obiektów przemysłowych, budowli energetycznych) przed atakami z powietrza z użyciem statków powietrznych różnego przeznaczenia, w tym cywilnych, włącznie

---

<sup>63</sup> Termin „RENEGADE” jest uzgodnionym w skali Sojuszu określeniem cywilnych statków powietrznych wykorzystywanych jako narzędzie ataku z powietrza.

<sup>64</sup> Funkcja „Air Policing” („policji powietrznej”) jest związana z realizacją zadań wyjaśniania przyczyn odstępstw od uzgodnionych lub nakazanych warunków lotu przez statki powietrzne w narodowej przestrzeni powietrznej i doprowadzania do respektowania przez naruszcycieli obowiązującego prawa. Może obejmować udzielanie pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie.

z atakami samobójczymi. Lotnictwo myśliwskie może być użyte również w sposób ofensywny do egzekwowania ewentualnych sankcji związanych z utrzymywaniem stref zakazu lotów na terytorium objętym działaniami stabilizacyjnymi.

Rozpatrując wymienione grupy zadań należy stwierdzić, że problem dla obrony powietrznej w operacji stabilizacyjnej, będą nadal stanowić pociski balistyczne, rakiety samosterujące i bezzałogowe statki powietrzne. Skrzydlate rakiety samosterujące, w przypadku ich użycia przez strony konfliktu, są trudne do unieszkodliwienia, ponieważ mogą wykonywać lot na małych i skrajnie małych wysokościach z prędkościami okołodźwiękowymi. Rakiety skrzydlate odpalane np. z mobilnych wyrzutni lądowych cechuje mała skuteczna powierzchnia odbicia, co w połączeniu z niewielką wysokością lotu wymusza wykorzystanie powietrznych systemów wykrywania radiolokacyjnego, a w konsekwencji zwiększa koszty wykorzystania lotnictwa myśliwskiego w operacjach stabilizacyjnych.

Bezzałogowe statki powietrzne uważane są za środek napadu powietrznego o największym potencjale rozwojowym. Jednym z prawdopodobnych scenariuszy użycia samolotów bezzałogowych, poza rozpoznaniem powietrznym, może być ich użycie do przenoszenia różnego rodzaju środków rażenia, z chemicznymi i biologicznymi włącznie, lub zmasowane zastosowanie dla zablokowania baz lotniczych albo powietrznego ataku na siły interwencyjne w rejonie operacji stabilizacyjnej. Nie można wykluczyć użycia pojedynczych bezzałogowych środków przez organizacje terrorystyczne do uderzeń na skupiska ludności cywilnej i szantażowania rządów wybranych państw bądź organizacji międzynarodowych, co wymuszać będzie poszukiwanie skutecznych sposobów zwalczania tych środków w przyszłych operacjach stabilizacyjnych<sup>65</sup>.

Samoloty lotnictwa cywilnego, wykorzystywane przez terrorystów jako narzędzie ataku z powietrza, są zagrożeniem nowym i w świetle dostępnych ocen rozpoznawczych mogą w przyszłości stanowić zagrożenie przede wszystkim dla ludności i obiektów cywilnych państw położonych na terytorium Europy i innych

---

<sup>65</sup> J. Karpowicz, K. Kozłowski, *Bezzałogowe statki powietrzne i miniaturowe aparaty latające*, AON, Warszawa 2003.

*Army Air and Missile Defense, Future Challenges*, Documented Briefing, RAND Corporation, Santa Monica, California 2002, s. VII.

kontynentów. Nie można wykluczyć użycia samolotów cywilnych do uderzeń na obiekty przemysłowe w celu wywołania skażeń chemicznych i promieniotwórczych lub toksycznych skażeń przemysłowych.

Zagrożenie takie jest szczególnie wysokie w rejonach niestabilnych politycznie, a zatem w sposób pośredni tam, gdzie prowadzone mogą być operacje o charakterze stabilizacyjnym.

Za podstawowy wymóg obrony powietrznej sił stabilizacyjnych przyjmuje się stworzenie w pełni zintegrowanego systemu obejmującego wszystkie posiadane przez każdy rodzaj sił zbrojnych środki rozpoznania przestrzeni powietrznej, środki rażenia ogniowego i elektronicznego oraz integrujące je systemy dowodzenia, łączności i automatyzacji wraz z łączami transmisji danych. System ma być zdolny do zapewnienia skutecznej osłony terytorium z położonymi nań obiektami, ludności i sił wojskowych oraz zwalczania pełnego spektrum aktualnych i perspektywicznych zagrożeń z powietrza z raketami balistycznymi włącznie.

Skuteczność obrony powietrznej, szczególnie w zwalczaniu rakiet balistycznych, będzie mieć istotne znaczenie dla stabilności sytuacji militarno-politycznej nie tylko na samym obszarze prowadzenia operacji stabilizacyjnej, ale w skali regionu. Potwierdzają to między innymi doświadczenia *Desert Storm* w 1991 r. oraz *Iraqi Freedom* w 2003 r., w których skuteczna obrona przeciwrakietowa Izraela zapobiegała rozszerzeniu konfliktu i utracie poparcia państw arabskich dla działań stabilizacyjnych sił kierowanej przez USA koalicji.

Jako zasadniczy środek walki z przeciwnikiem powietrznym lotnictwo myśliwskie jest rodzajem lotnictwa bojowego, przeznaczonym w ramach obrony powietrznej do zwalczania (niszczenia) lotnictwa nieprzyjaciela i innych jego środków walki w przestrzeni powietrznej, a także do osłony wojsk oraz ważnych obiektów militarnych i cywilnych lub wyznaczonych rejonów (baz morskich, portów, lotnisk, przepraw, obiektów polityczno-ekonomicznych itp.) przed uderzeniami i rozpoznaniem z powietrza, oraz w ramach działań ofensywnych – do wywalczenia na terytorium przeciwnika długookresowego panowania w powietrzu dla zabezpieczenia misji sił lądowych.

W operacjach stabilizacyjnych lotnictwo myśliwskie musi być przygotowywane do realizacji działań wynikających z przeznaczenia. Badania wykazują jednak, że sposoby działań będą zmienione. Będą się opierać z jednej strony na zwiększonych zdolnościach samodzielnego działania samolotów myśliwskich, a z drugiej na zwiększonych wydatnie możliwościach pozyskiwania informacji o przeciwniku ze źródeł zewnętrznych. Dostarczają jej wyspecjalizowane pokładowe systemy radarowe lub powietrzne systemy wczesnego wykrywania i naprowadzania np. typu AWACS.

Lotnictwo myśliwskie zgodnie ze swoim przeznaczeniem musi być przygotowane do prowadzenia działań, które mogą przybierać formę defensywną, ale w ramach egzekwowania sankcji również formę ofensywną. Większość zadań lotnictwa myśliwskiego wynikających z jego przeznaczenia ma z natury rzeczy charakter defensywny. Są one w większości wykonywane nad własnym terytorium, a inicjatywa dotycząca czasu i miejsca ataku należy do przeciwnika. Działania o charakterze ofensywnym są podejmowane wówczas, gdy przenoszą się na terytorium przeciwnika. Z takim przypadkiem mamy do czynienia wówczas, gdy lotnictwo myśliwskie wywalczy i będzie utrzymywać panowanie w powietrzu, a dodatkowo będzie egzekwować (wymuszać) strefy zakazu lotów i inne sankcje zastosowane wobec lotnictwa strony przeciwnej.

Zadania realizowane przez lotnictwo myśliwskie, klasyfikowane często według różnych kryteriów, można podzielić na cztery ogólne grupy, w ramach których wykorzystywane są szerokie możliwości bojowe samolotów lotnictwa myśliwskiego. Grupy te obejmują z kolei zadania bardziej szczegółowe. Mogą być one realizowane w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Grupy zadań realizowanych przez lotnictwo myśliwskie mogą być określone także w przypadku prowadzenia długotrwałych operacji stabilizacyjnych jako:

1. Zapewnienie nienaruszalności przestrzeni powietrznej realizowane poprzez:

- misje „Air Policing”;
- wymuszanie zakazu wykonywania lotów nad określonym obszarem;
- zapewnienie nienaruszalności wyznaczonej części przestrzeni powietrznej.

2. Osłona obiektów naziemnych (nawodnych), w tym:

- osłona sił (wojsk);
- osłona kluczowych obiektów infrastruktury na wyznaczonym obszarze.
- osłona powietrzna konwojów morskich i instalacji eksploracji dna morskiego.

3. Osłona obiektów powietrznych:

- osłona samolotów lotnictwa uderzeniowego;
- osłona samolotów „dużej wartości”;
- osłona innych statków powietrznych.

4. Samodzielne zwalczanie statków powietrznych przeciwnika:

- zwalczanie samolotów lotnictwa myśliwskiego;
- zwalczanie samolotów „dużej wartości”;
- zwalczanie innych statków powietrznych przeciwnika.

Z zestawienia tego wynika, że gros zadań ma charakter defensywny. Zasadniczym obszarem (miejscem) zastosowania bojowego lotnictwa myśliwskiego w systemie obrony sił stabilizacyjnych i ewentualnego obszaru operacji, są działania mające na celu sprawowanie dominacji w przestrzeni powietrznej. W związku z tym, właśnie ten zakres działań jest traktowany jako priorytetowy i angażuje większość zasobów tego rodzaju lotnictwa. Nie oznacza to jednak, że zadania o charakterze stricte ofensywnym uważane są za mniej ważne. Należy mieć świadomość, że w wielu przypadkach to właśnie skuteczne blokowanie i zwalczanie samolotów lotnictwa myśliwskiego przeciwnika na jego terytorium może warunkować powodzenie realizacji zadań przez siły interwencyjne zaangażowane w operacji stabilizacyjnej.

Zadania typu „Air Policing” będą najczęściej realizowane w ramach operacji stabilizacyjnych. Sprowadzają się do zapewnienie nienaruszalności wyznaczonej przestrzeni powietrznej. W czasie kryzysu przybierają one formę wymuszania stref zakazu lotów, obejmują procedury typu „no-fly zone” i mogą być wprowadzane nad całym terytorium operacji stabilizacyjnej lub w dowolnym rejonie

zainteresowania sił wojskowych<sup>66</sup>. Ograniczenia ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej są wprowadzane przez uprawnione cywilne organizacje międzynarodowe (Rada Bezpieczeństwa ONZ, Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy Europejskiej, Unia Europejska) lub przez dowództwa wojskowe, zazwyczaj dla rozgraniczenia zwaśnionych stron lub dla zapewnienia bezpieczeństwa siłom wojskowym i osobom niezaangażowanym w określonym rejonie. Rozdział VII Karty Narodów Zjednoczonych umożliwia, w ramach działań o charakterze stabilizacyjnym, upoważnionym przez ONZ siłom wojskowym „podejmowanie wszelkich niezbędnych działań w celu zapewnienia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa”. Realizacja przez lotnictwo myśliwskie przedsięwzięć związanych z wymuszaniem przestrzegania stref zakazu lotów postrzeganych, jako część kompleksowych działań stabilizacyjnych każdorazowo unormowana jest mandatem (upoważnieniem) Rady Bezpieczeństwa ONZ oraz specjalnym i jednostkowym dla każdej sytuacji zbiorem zasad użycia siły, tzw. *Rules of Engagement*.

Podczas prowadzenia działań wymuszających zapewnienie nienaruszalności przestrzeni powietrznej staje się zadaniem drugoplanowym, na czoło wysuwa się natomiast osłona sił na lądzie i na morzu. Lotnictwo myśliwskie realizuje to zadanie wspólnie z innymi rodzajami wojsk obrony powietrznej i obrony przeciwlotniczej. W tym celu w ramach współdziałania lotnictwu myśliwskiemu są wyznaczane do operacyjnego wykorzystania specjalnie wyznaczone strefy w przestrzeni powietrznej. Określane są one takimi pojęciami jak „obszar użycia lotnictwa myśliwskiego” lub „strefa odpowiedzialności lotnictwa myśliwskiego”<sup>67</sup>. Na podstawie doświadczeń dotychczas prowadzonych operacji o charakterze stabilizacyjnym można przyjąć, że zasadniczymi czynnikami, które decydują o wydzieleniu stref odpowiedzialności (dyżurowania w powietrzu) dla lotnictwa myśliwskiego będą w przyszłych operacjach zazwyczaj:

---

<sup>66</sup> W ostatnim okresie dużo uwagi poświęca się usprawnianiu zadań typu *Air Policing* podejmowanych w celu wyjaśniania zagrożeń typu „RENEGADE” w przestrzeni powietrznej Sojuszu. Sytuacje kryzysowe tego typu mają odmienny charakter niż reagowanie kryzysowe z mandatu Rady Bezpieczeństwa ONZ.

<sup>67</sup> W przypadku potrzeby osłony ważnych obiektów morskich (konwoje, platformy wiertnicze) zadania te przejmują w całości lotnictwo myśliwskie.

- przerwy w strefach informacji radiolokacyjnej na obszarze operacji stabilizacyjnej i obszarach do niej przyległych;
- przerwy w systemie ognia zestawów przeciwlotniczych sił stabilizacyjnych;
- duże przeciążenie sieci łączności systemu dowodzenia i powiadamiania;
- konieczność obrony baz lotniczych i morskich;
- wymagania wynikające z potrzeby wsparcia zgrupowań lądowych lub morskich sił stabilizacyjnych.

Oślanianymi obiektami naziemnymi są zazwyczaj zgrupowania lądowe oraz morskie sił stabilizacyjnych w rejonach ześrodkowania, przegrupowujące się wojska oraz kluczowe elementy infrastruktury gospodarczej, komunikacyjnej i administracyjnej na obszarze prowadzonej operacji stabilizacyjnej. W sytuacji operowania lotnictwa z lotnisk wysuniętych lub przy niedostatku naziemnych zasobów obrony powietrznej obiektami osłony dla lotnictwa myśliwskiego mogą być również bazy i porty lotnicze.

Działania prowadzone w ramach osłony wyznaczonych (kluczowych) obiektów naziemnych, nakierowane będą na ograniczenie efektywności lotnictwa przeciwnika. Celem tych działań będzie minimalizowanie ewentualnych strat ponoszonych przez własne siły i infrastrukturę oraz zadawanie maksymalnych strat przeciwnikowi. Decyzja o tym gdzie znajduje się środek ciężkości pomiędzy tymi dwoma celami ma swoje implikacje głównie w operacyjnym rozmieszczeniu i strukturze sił oraz w podziale środków bojowych<sup>68</sup>.

Analogicznie do klasycznych rozwiązań taktycznych, również w ramach operacji stabilizacyjnych istotą realizowanej przez lotnictwo myśliwskie osłony obiektów naziemnych jest przechwytywanie środków napadu powietrznego przeciwnika i uniemożliwienie im rażenia osłanianych obiektów. Z założenia, samoloty przeciwnika przechwytywane są jak najdalej od osłanianych obiektów na trasie ich lotu (na wyznaczonych rubieżach). Realizacja osłony obiektów naziemnych przez samoloty lotnictwa myśliwskiego polega z reguły na osłonie

---

<sup>68</sup> AJP-3.3, *Allied Joint Air and Space Operations Doctrine*, op. cit., s. 4-5.

pojedynczych obiektów<sup>69</sup>. Generalnie, w związku z dużym zasięgiem bojowego oddziaływania i możliwościami manewrowymi, lotnictwo myśliwskie osłania grupy obiektów rozmieszczonych w danym rejonie obszaru prowadzonej operacji stabilizacyjnej. W związku z tym środki napadu powietrznego przechwytywane są na rubieżach i kierunkach wyprowadzających na te rejonny.

Efektywne wykonanie zadania osłony obiektów naziemnych w warunkach operacji stabilizacyjnej determinowane jest szeregiem czynników, na które składają się przede wszystkim możliwości systemu wykrywania, śledzenia i rozpoznania środków napadu powietrznego przeciwnika oraz właściwości i możliwości własnych samolotów myśliwskich. Podstawowym problemem, jaki jawi się w zakresie realizacji zadania osłony obiektów przez lotnictwo myśliwskie, jest uzyskanie terminowej i wiarygodnej informacji o zamiarach przeciwnika powietrznego (celach powietrznych). Informacji takiej dostarcza system obserwacji przestrzeni powietrznej i dowodzenia (np. AWACS), który poprzez wczesne wykrycie środków napadu powietrznego przeciwnika, określenie ich charakterystyk i zaalarmowanie jednostek lotnictwa myśliwskiego, zapewnia (umożliwia) przechwycenie celów powietrznych na dalekich podejściach od osłanianych rejonów (obiektów).

Zadanie to jednak w warunkach prowadzenia operacji o charakterze stabilizacyjnym może być utrudnione ze względu na cywilny ruch lotniczy w przestrzeni niekontrolowanej w obszarach bezpośrednio przyległych do obszaru operacji stabilizacyjnej.

Skuteczne wykonanie zadania osłony obiektów naziemnych na obszarze operacji stabilizacyjnej przez lotnictwo myśliwskie w dużym stopniu zależy również od przestrzegania określonych zasad bojowego użycia tego rodzaju lotnictwa. Przede wszystkim wymagane jest utrzymanie ciągłej i wysokiej gotowości bojowej do prowadzenia działań przez wydzielone siły dyżurne (samoloty lotnictwa myśliwskiego). Umożliwia to uniknięcie zaskoczenia przez środki napadu powietrznego przeciwnika poprzez zapewnienie terminowego wprowadzenia własnych sił do walki. W celu podjęcia skutecznego przeciwdziałania należy dążyć również do koncentracji wysiłku na spodziewanych kierunkach zagrożenia.

---

<sup>69</sup> Sytuacja taka jest możliwa w przypadkach szczególnych, w odniesieniu do wyjątkowo wartościowych obiektów wojskowych lub cywilnych.

Koncentracja taka umożliwia maksymalne wykorzystanie możliwości bojowych dysponowanych samolotów lotnictwa myśliwskiego i nawet w sytuacji stosunkowo mało licznych sił własnych możliwe będzie skuteczne neutralizowanie zagrożeń powietrznych na obszarze operacji stabilizacyjnej.

Koncentrację wysiłku w ramach osłony nakazanych obiektów naziemnych można uzyskać przez manewr na ziemi siłami lotnictwa myśliwskiego oraz tworzenie odpowiedniego ugrupowania bojowego w powietrzu. Ważnym aspektem efektywnego wykonania zadania osłony obiektów naziemnych jest również prowadzenie ścisłego współdziałania lotnictwa myśliwskiego z naziemnymi elementami i środkami walki obrony powietrznej, o ile takie zostaną wykorzystane w operacji stabilizacyjnej. W ramach tego współdziałania należy przede wszystkim dokonać precyzyjnych uzgodnień dotyczących wzajemnej identyfikacji pomiędzy samolotami lotnictwa myśliwskiego, a naziemnymi środkami obrony powietrznej oraz uzgodnić sposób wykorzystania wszystkich dostępnych sił i środków podczas zwalczania zagrożeń powietrznych na obszarze operacji stabilizacyjnej.

Lotnictwo myśliwskie na początku XXI wieku musi być przygotowane do działań w ramach operacji o charakterze stabilizacyjnym, w których warunki realizacji zadań bojowych zawierają szereg ograniczeń. Powodują one zmiany w sposobach realizacji zadań bojowych. Ważne i dotychczas nierozwiązane problemy dla użycia lotnictwa myśliwskiego stanowi przykładowo:

- osłona powietrzna lotnictwa transportowego przewożącego dostawy pomocy humanitarnej pod względem uzyskiwania zgody politycznej na wlot uzbrojonych samolotów myśliwskich w przestrzeń powietrzną państw niezaangażowanych;
- uzyskanie uprawnień otwarcia ognia do sił podejmujących wrogie działanie w strefach zakazu lotów, lub w stosunku do samolotów transportowych dokonujących zrzutu ładunków z pomocą humanitarną, albo korzystających z prawa przelotu w międzynarodowej przestrzeni powietrznej;
- zestrzeliwanie bezzałogowych statków powietrznych naruszających przestrzeń powietrzną państwa ościennego.

### **3.3.2. Użycie lotnictwa uderzeniowego w operacjach stabilizacyjnych**

Współczesne lotnictwo uderzeniowe odgrywa znaczącą rolę nie tylko w klasycznych operacjach militarnych, ale również w szerokim spektrum działań reagowania kryzysowego, w tym w operacjach o charakterze stabilizacyjnym, w których zakres zastosowań lotnictwa uderzeniowego wykracza poza dotychczas formułowane doktrynalne założenia jego użycia. Działania stabilizacyjne, niosą potrzebę wykraczania poza stricte militarne zadania o charakterze ogniowym, stawiają wymóg ścisłej koordynacji działań z partnerami cywilnymi, a nawet, choć dotyczy to tylko częściowo lotnictwa uderzeniowego, przejmowanie zadań dotychczas charakterystycznych dla organów policji. Zasady sztuki operacyjnej w operacjach reagowania kryzysowego, a w konsekwencji także w operacjach stabilizacyjnych zostały wzbogacone o takie jak: selektywność oddziaływania i stopniowanie nacisku oraz dążenie do obniżania ryzyka strat po stronie własnej i unikanie wywołania efektów niezamierzonych po stronie przeciwnika oraz w środowisku prowadzonej operacji. Charakteryzujące współczesne lotnictwo uderzeniowe możliwości bojowe, przyczyniają się do utrwalenia jego znaczącej pozycji w działaniach stabilizacyjnych prowadzonych w wymiarze powietrzno-lądowym lub powietrzno-lądowo-morskim.

Lotnictwo uderzeniowe generalnie jest przeznaczone do niszczenia obiektów położonych na powierzchni lądu i wody. Posiada samoloty i uzbrojenie zdolne do skutecznego rażenia różnorodnych obiektów. Poprzez swoje wyposażenie jest predestynowane do prowadzenia działań przeciwko siłom lądowym, przeciwko naziemnym obiektom sił powietrznych, a w niektórych uwarunkowaniach również przeciwko siłom morskim. Lotnictwo uderzeniowe może niszczyć obiekty o znaczeniu strategicznym, operacyjnym lub taktycznym, stałe lub mobilne, położone w strefie działań bojowych lub na dalekim zapleczu. W zależności od charakteru obiektu i warunków operacyjno-taktycznych do realizacji zadania dobiera się (wyznacza) typ samolotu i rodzaj uzbrojenia gwarantujący jego najefektywniejsze wykonanie.

W myśl współczesnych poglądów ukształtowanych na podstawie wieloletnich doświadczeń w czasie kryzysu i wojny, lotnictwo uderzeniowe może brać czynny udział w działaniach, których celem jest rozbitcie sił powietrznych

przeciwnika, w działaniach przeciwko siłom lądowym, w działaniach powietrznych o znaczeniu strategicznym oraz w działaniach przeciwko siłom morskim (rys. 3.2).



*Źródło: opracowanie własne*

**Rys. 3.2. Główne grupy zadań lotnictwa uderzeniowego**

W czasie realizowania zadań stabilizacyjnych przez siły lądowe, lotnictwo uderzeniowe będzie pełnić rolę komponentu wspierającego. Wśród wymienionych rodzajów działań w dwóch grupach należy poszukiwać zadań dla lotnictwa uderzeniowego. Należą do nich działania skierowane przeciwko siłom lądowym i działania o wymiarze strategicznym skierowane przeciwko zasobom państwowym. W pierwszym przypadku może zaistnieć potrzeba użycia lotnictwa uderzeniowego przeciwko uaktywniającym działalność w formie aktów terrorystycznych dawnym siłom wojskowym na terenie operacji stabilizacyjnej. Lotnictwo uderzeniowe może stanowić odwód dowódcy operacji służący wsparciu jednostek sił lądowych stabilizacyjnych w sytuacji zagrożenia. Rozpatrując strategiczny wymiar działań powietrznych, w operacji stabilizacyjnej lotnictwo stanowi poprzez obecność i demonstrowanie zdolności do działań na teatrze,

ważny element odstraszaający i argument uwiarygodniający wszelkiego rodzaju presję na siły wrogie nowym władzom i siłom stabilizacyjnym. Nie można wykluczyć użycia lotnictwa do odwetowych zadań uderzeniowych w przypadkach zaatakowania sił stabilizacyjnych lub skierowanych przeciwko nowym władzom aktów dywersji. Lotnictwo uderzeniowe będzie również użyte do wsparcia sił specjalnych i lotnictwa wojsk lądowych podczas misji poszukiwawczo-ratowniczych i ewakuacyjnych zagrożonego personelu wojskowego i cywilnego sił prowadzących operację stabilizacyjną.

Operacje stabilizacyjne ze względu na swój charakter wywierają wpływ na taktykę lotnictwa uderzeniowego. Najistotniejsze ze zmian dotyczą realizacji zadań w warunkach zapewniających niskie zagrożenie ze strony obrony przeciwlotniczej przeciwnika. Inne są związane z wysokimi wymaganiami, co do precyzji uderzeń lotniczymi środkami bojowymi oraz z wysoką gotowością bojową sił dyżurnych przewidzianych do wsparcia jednostek sił stabilizacyjnych, które znalazły się w zagrożeniu. Podstawowe sposoby użycia lotnictwa uderzeniowego są związane z charakterem zadań stawianych lotnictwu w warunkach konkretnej operacji stabilizacyjnej.

Działania powietrzne lotnictwa uderzeniowego w operacjach stabilizacyjnych będą z zasady ukierunkowane na wsparcie powietrzne operacji sił lądowych, a w niektórych przypadkach również sił morskich. Celem tych operacji będzie połączone działanie przeciwko tym siłom przeciwnika, które bezpośrednio wpływają na bezpieczeństwo lub realizowanie zadań sił lądowych.

Z analizy literatury<sup>70</sup> wynika, że w koncepcji użycia sił powietrznych w ramach wsparcia zgrupowań lądowych zakłada się, że wykonanie zadań przez siły stabilizacyjne, szczególnie w pierwszym etapie działań, jest uzależnione bezpośrednio od działań prowadzonych przez lotnictwo sił powietrznych. W dalszym etapie, powietrzne wsparcie ma głównie znaczenie pomocnicze. Powietrzne wsparcie lądowych zgrupowań sił stabilizacyjnych przez lotnictwo uderzeniowe obejmuje te działania, które prowadzone są w celu wywierania pośredniego i bezpośredniego wpływu na sytuację lądową. Użycie lotnictwa

---

<sup>70</sup> JP 3-0, *Doctrine for Joint Operations*, Department of Defense, Washington D.C. 1995; AJP-3.3.2, *Air Interdiction And Close Air Support*, MAS, Brussels 1999 oraz AJP-3.3.2.1, *Tactics, Techniques and Procedures for Close Air Support Operations*, MAS, Brussels 1999.

uderzeniowego w ramach stabilizacji i deeskalacji sytuacji kryzysowej ma najczęściej na celu:

- wyeliminowanie z walki zgrupowań wojsk i likwidację tworzonych baz przeciwnika;
- udaremnienie ataków na siły stabilizacyjne i ich bazy;
- osłonę powietrzną kolumn przemieszczających się sił i jednostek w miejscu bazowania oraz stworzenie dogodnych warunków do realizacji zadań stabilizacyjnych;
- bezpośrednie wsparcie zagrożonych sił.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze sił stabilizacyjnych definiowane jest jako działanie lotnictwa uderzeniowego przeciwko siłom, środkom i obiektom przeciwnika, które zagrażają własnym siłom stabilizacyjnym, a znajdują się w niewielkiej odległości od tych sił. Zwalczanie wymienionych zagrożeń wymaga szczegółowej integracji realizacji każdego zadania bojowego lotnictwa uderzeniowego z ogniem i ruchem własnych sił. Bezpośrednie wsparcie lotnicze jest wykonywane z reguły w wypadku, gdy etatowe środki ogniowe zgrupowań sił stabilizacyjnych nie zapewniają wykonania postawionych im zadań.

Podkreślić należy, że w przypadku operacji stabilizacyjnej bezpośrednie wsparcie lotnicze nie jest ograniczone do określonych rejonów w obszarze prowadzonych operacji i może być prowadzone w każdym miejscu i czasie, gdzie siły własne znajdują się w bezpośredniej styczności z przeciwnikiem, który stwarza im zagrożenie. Oznacza to w praktyce, że zadania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego mogą być realizowane przez lotnictwo uderzeniowe na korzyść sił stabilizacyjnych prowadzących działania w głębi ugrupowania przeciwnika, w styczności, a także we własnej strefie tylowej, tak więc w każdym miejscu, gdzie jest to konieczne.

Specyficzną formą bezpośredniego wsparcia lotniczego w operacjach stabilizacyjnych może być osłona kolumn. Polega ona na zabezpieczeniu konwoju ciężarówek, pociągów, pojazdów pancernych i śmigłowców. Siły lotnictwa uderzeniowego osłaniając przemieszczające się kolumny wykonują rozpoznanie wizualne na przedzie, tyle i na jej bokach, oraz w razie potrzeby zwalczają siły

naziemne przeciwnika, które powstrzymują lub zagrażają postępowi kolumny. Do wykonywania zadań bezpośredniego wsparcia lotniczego są przeznaczone:

- samoloty myśliwsko-bombowe (wielozadaniowe) o dużej sile ognia, dobrej manewrowości oraz wysokiej odporności na przeciwdziałanie środków ogniowych i walki elektronicznej przeciwnika;
- samoloty szturmowe o wysokiej żywotności i manewrowości oraz efektywności;
- śmigłowce bojowe.

Z uwagi na szczególne warunki działań, samoloty uderzeniowe muszą spełniać wysokie wymagania w zakresie manewrowości, żywotności, siły ognia, a także możliwości wykrywania i identyfikacji celów oraz zdolności do zwalczania obiektów ruchomych (pancernych i opancerzonych). Zadania bojowe w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego w operacjach stabilizacyjnych mogą być wykonywane w formie:

- wylotów zawczasu zaplanowanych;
- wylotów na wezwanie z pola walki;
- samodzielnego poszukiwania i zwalczania obiektów – patroli powietrznych.

W procesie planowania, organizowania i prowadzenia przez lotnictwo uderzeniowe działań w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego sił stabilizacyjnych wykorzystywane są siły i środki podsystemu dowodzenia rozwiniętego przy związkach taktycznych, oddziałach i pododdziałach lądowych sił stabilizacyjnych. Na szczeblu korpusu lub dywizji może być rozwinięte Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych<sup>71</sup>, przeznaczony do zapotrzebowania,

---

<sup>71</sup> Szczegółowe zadania **Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych** obejmują:

- pomoc dowódcy korpusu lub dywizji we wszystkich sprawach związanych z działaniami w ramach wsparcia lotniczego;
- ocenianie, koordynowanie i przekazywanie zapotrzebowań do Centrum Operacji Powietrznych na wsparcie lotnicze na obszarze odpowiedzialności korpusu lub dywizji;
- określanie obiektów uderzeń w ramach wsparcia lotniczego na obszarze odpowiedzialności korpusu lub dywizji;

wymiana i przekazywanie informacji rozpoznawczej na temat sytuacji powietrznej i lądowej przeciwnika oraz wojsk własnych.

koordynowania i dowodzenia lotnictwem wydzielonym do wsparcia na obszarze odpowiedzialności korpusu. Na szczeblach od brygady do batalionu występują Grupy Dowodzenia Lotnictwem Taktycznym, w których skład wchodzi Oficerowie Łącznikowi Lotnictwa oraz Oficerowie Naprowadzania Lotnictwa wraz z niezbędnym personelem, a także sprzętem zabezpieczenia i środkami łączności<sup>72</sup>. Oficer Naprowadzania Lotnictwa to oficer, który przydzielony do pododdziałów sił stabilizacyjnych, kieruje działaniami samolotów (śmigłowców) wykonujących uderzenia w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego<sup>73</sup>.

Doświadczenia operacji o charakterze stabilizacyjnym w byłej Jugosławii, w tym misji ONZ, UNPROFOR, SFOR i IFOR wskazują na możliwą elastyczność przydzielania określonych organów dowodzenia lotnictwem poszczególnym szczeblom dowodzenia sił stabilizacyjnych. Typowe dla działań sił pokojowych w Bośni rozproszenie taktycznych zgrupowań lądowych wielkości kompanii uwidocznilo potrzebę przydzielania większej ilości Oficerów Naprowadzania

---

<sup>72</sup> **Grupy Dowodzenia Lotnictwem Taktycznym** odpowiedzialne są za:

- fachową pomoc dowódcy wspieranego oddziału w zakresie koordynacji i integracji wsparcia ogniowego sił lądowych ze wsparciem lotniczym;
- koordynację zadań wsparcia oddziału zgodnie z obowiązującymi ustaleniami rozkazów o kontroli przestrzeni powietrznej;
- monitorowanie sieci wzywania lotnictwa taktycznego;
- dostarczanie informacji o pogodzie w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk;
- przejmowanie dowodzenia samolotami wykonującymi zadania w ramach wsparcia od określonych rubieży (z wyznaczonych stref wyczekiwania) i naprowadzanie ich, jeśli to konieczne, na obiekty uderzeń zwalczane w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego.

<sup>73</sup> Do zadań **Oficera Naprowadzania Lotnictwa** należy:

- udzielanie fachowej pomocy i doradzanie dowódcy lądowemu w sprawach związanych z bezpośrednim wsparciem lotniczym;
- koordynacja działań naprowadzanych samolotów z działaniami wspieranego pododdziału sił lądowych;
- współdziałanie w organizacji, identyfikacji (oznaczeniu) położenia przedniego skraju wojsk własnych;
- naprowadzanie samolotów na obiekty uderzeń;
- przekazywanie informacji odbieranych z naprowadzanego samolotu (jeśli zachodzi taka potrzeba);
- meldowanie o rezultatach uderzeń wykonywanych przez samoloty (śmigłowce);
- meldowanie o pogodzie w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk;
- koordynowanie działań podległych specjalistów, np. operatorów podświetlaczy laserowych.

Lotnictwa do kompanii, a nawet plutonów sił stabilizacyjnych. Ujawniły się też, z całą ostrością problemy zapewnienia bezpośredniego wsparcia lotniczego, w typowych dla współczesnych i perspektywicznych operacji stabilizacyjnych działaniach wielonarodowych.

W operacjach stabilizacyjnych mieć będą zastosowanie zasady dowodzenia lotnictwem uderzeniowym realizującym zadania bezpośredniego wsparcia przewidziane w standardowych procedurach operacyjnych dla działań w czasie wojny<sup>74</sup>.

W zależności od tego czy lotnictwo uderzeniowe wspiera lądowe zgrupowania sił stabilizacyjnych wykonując zadania wcześniej zaplanowane, bądź wyloty na wezwanie (na sygnał) z pola walki stosowane są odmienne procedury. W przypadku działań (wylotów) wcześniej zaplanowanych zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze może wyjść z każdego szczebla dowodzenia sił stabilizacyjnych (od batalionu do korpusu) włącznie przekazywane jest kolejno od niższych organów dowodzenia lotnictwem uderzeniowym do Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych włącznie, a następnie do Centrum Operacji Powietrznych. Oddziały (bądź związki taktyczne) składające zapotrzebowanie są informowane o akceptacji bądź odrzuceniu ich zapotrzebowania na wsparcie lotnicze poprzez sieci dowodzenia lądowych zgrupowań sił stabilizacyjnych. W przypadku wylotów na wezwanie (na sygnał) z pola walki zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze jest bezpośrednio przekazywane przez jednostkę potrzebującą wsparcia do Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych z pominięciem pośrednich szczebli dowodzenia. Pominięte szczeble dowodzenia wyrażają swoją akceptację poprzez zachowanie ciszy radiowej, bądź w przypadku kolidujących ze sobą zapotrzebowań, określają które z nich posiada priorytet.

Zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze dla lądowych zgrupowań sił stabilizacyjnych, zarówno w przypadku wylotów wcześniej planowanych, jak i wylotów na wezwanie (na sygnał) z pola walki jest przesyłane z reguły z Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych do Centrum Operacji Powietrznych. Centrum Operacji Powietrznych we współdziałaniu z Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych szczegółowo planuje misje bezpośredniego wsparcia lądowego

---

<sup>74</sup> AJP-3.3.2.1, *Tactics, Techniques and Procedures for Close Air Support Operations*, op. cit.

zgrupowania sił stabilizacyjnych oraz decyduje o jednostce lotniczej, która najlepiej nadaje się do wykonania poszczególnych zadań.

W warunkach uzasadnionych sytuacją operacyjno-taktyczną, Ośrodek Koordynacji Działań Powietrznych może otrzymać uprawnienia do bezpośredniego stawiania zadań jednostkom lotnictwa uderzeniowego, jednak ze względu na obowiązującą zasadę jedności w dowodzeniu jest to praktykowane tylko w szczególnych przypadkach. Hierarchizacja celów w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego dokonywana jest w kompetencji sił lądowych i obejmuje strefę działań. Może się zdarzyć, że nie planowany wcześniej obiekt będzie musiał być zaatakowany, tak szybko jak to możliwe. W tym przypadku organ przydzielający zadanie może skierować samoloty uderzeniowe znajdujące się już w powietrzu na nowy obiekt. Ewentualna zmiana obiektu uderzenia powinna być wcześniej skonsultowana z odpowiednim dowódcą taktycznego lądowego zgrupowania sił stabilizacyjnych, na rzecz którego miało być wykonane pierwotne zadanie. Procedura ta pozwala na szybką reakcję w każdej sytuacji związanej ze wsparciem zgrupowania lądowego sił stabilizacyjnych, lecz powinna być używana tylko w sytuacjach nie cierpiących zwłoki.

W zależności od sytuacji taktycznej, samoloty uderzeniowe wykonujące zadania bezpośredniego wsparcia lotniczego mogą być naprowadzane przez oficerów naprowadzania, znajdujących się na ziemi lub w powietrzu, w innym samolocie albo śmigłowcu.

Analiza dokumentów (*AJP-3.3*, *AJP-3.3.2*) pozwala na sformułowanie tezy, iż lotnictwo uderzeniowe, wykonując zadania samodzielnie lub we współdziałaniu zgrupowaniami lądowymi, uwzględniając posiadane uzbrojenie i sposób działań będzie szybko reagować na zaistniałą sytuację w rejonie prowadzonej operacji stabilizacyjnej. Zasadniczą właściwością charakteryzującą lotnictwo uderzeniowe będzie jego wysoka elastyczność, którą kształtują między innymi: duży zasięg samolotów, duża prędkość, wysoka manewrowość, uniwersalność wyposażenia oraz dyspozycyjność.

Zabezpieczanie działań lotnictwa uderzeniowego w operacjach stabilizacyjnych na obcych terytoriach przez powietrzne elementy systemu wykrywania i dowodzenia AWACS i JSTARS jest zasadą i personel latający

wszystkich rodzajów lotnictwa musi być do tego współdziałania doskonale przygotowany. Jest oczywiste, że w tego typu operacjach wykorzystuje się wszystkie rodzaje lotnictwa wsparcia. Oprócz wymienionych w zabezpieczeniu i ubezpieczeniu działań uczestniczy lotnictwo transportowe, tankowania powietrznego, rozpoznawcze, walki elektronicznej oraz bojowego poszukiwania i ratownictwa.

Najbliższa przyszłość w obszarze użycia lotnictwa uderzeniowego podczas operacji stabilizacyjnych będzie niewątpliwie miała charakter operacji połączonych z innymi rodzajami sił zbrojnych. Działaniom lotnictwa uderzeniowego będzie towarzyszyło powszechne użycie powietrznych systemów dowodzenia lotnictwem i systemów rozpoznawczo-uderzeniowych. Prowadzenie powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych będzie w coraz szerszym stopniu wspierane systemami kosmicznymi. Należy w tym obszarze uwzględnić użycie informacji pozyskiwanych poprzez satelitarne systemy rozpoznawcze i powszechne użycie satelitów telekomunikacyjnych do przesyłania i transmisji różnorodnych danych między sztabami sił powietrznych i między ośrodkami dowodzenia, a jednostkami wykonawczymi sił powietrznych (*Network Centric Systems*).

Wiele przesłanek wskazuje na to, że w skład systemów walki sił powietrznych wykorzystywanych do realizacji zadań o charakterze uderzeniowym w ramach operacji stabilizacyjnych wejdą szerokim frontem bezzałogowe statki powietrzne zabezpieczające ośrodki planowania działań i dowodzenia w aktualne informacje o sytuacji operacyjno-taktycznej, a nawet włączane do ugrupowań taktycznych w celu wykrywania i wskazywania celów zgrupowaniom uderzeniowym oraz do kontroli rezultatów uderzeń. W niedalekiej przyszłości osiągną gotowość operacyjną bezzałogowe samoloty i śmigłowce przenoszące uzbrojenie.

Wyposażenie lotnictwa uderzeniowego będzie coraz szerszym frontem opanowywane przez platformy posiadające cechy utrudnionej wykrywalności i wysokiej manewrowości. Będą one wyposażane w lotnicze środki bojowe dalekiego zasięgu i dużej precyzji trafienia w cel.

Dalsza przyszłość wykorzystania lotnictwa sił powietrznych do powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych to prawdopodobnie działanie w środowisku asymetrycznym w wielu płaszczyznach. Asymetria będzie zapewne obejmowała dążenie do uzyskania już w początkowym okresie konfliktu przewagi zarówno ilościowej jak i jakościowej (technologicznej) nad przeciwnikiem. Podstawą działań lotnictwa wspierającego zgrupowania sił stabilizacyjnych będzie dążenie do uzyskania przewagi informacyjnej nad potencjalnym przeciwnikiem. Przewaga tego typu będzie pozyskiwana na długo przed rozpoczęciem działań stabilizacyjnych. Lotnictwo będzie przygotowywane pod względem technicznym i logistycznym do zaangażowania w operacje o charakterze stabilizacyjnym o skali globalnej, wykraczającej poza granice sojuszy militarnych i poszczególnych państw. Stąd podstawowym wymaganiem stawianym lotnictwu sił powietrznych będzie posiadanie zdolności określanej, jako globalna mobilność<sup>75</sup>.

### **3.3.3. Działania wspierające lotnictwa w operacjach stabilizacyjnych**

Specyfika środowiska operacyjnego współczesnych i perspektywicznych operacji stabilizacyjnych wskazuje, że działania lotnictwa o charakterze wspierającym będą stanowić istotny element wysiłków w działaniach tego typu. Doświadczenia operacji stabilizacyjnych na Półwyspie Bałkańskim, w Afganistanie oraz w Iraku pozwalają stwierdzić, iż nie wszystkie rodzaje powietrznych działań wspierających w jednakowym stopniu uległy przewartościowaniom doktrynalnym spowodowanym specyfiką operacji stabilizacyjnych. Najdalej idące zmiany w założeniach doktrynalnych oraz rozwiązaniach praktycznych stosowanych w operacjach stabilizacyjnych w odniesieniu do użycia lotnictwa w powietrznych działaniach wspierających dotyczą powietrznego rozpoznania, transportu powietrznego oraz powietrznych działań specjalnych. W znacznie mniejszym zakresie specyfika operacji stabilizujących wpłynęła na zmiany ustaleń doktrynalnych i rozwiązań praktycznych stosowanych przez lotnictwo w ramach innych rodzajów powietrznych działań wspierających.

---

<sup>75</sup> Mason R. A., *Przyszłość sił powietrznych. Koncepcja zadań operacyjnych*, op. cit.

Doświadczenia operacji powietrznych prowadzonych po zakończeniu zimnej wojny, począwszy od użycia lotnictwa w operacji Desert Storm wskazują na zasadnicze znaczenie właściwego wsparcia i zabezpieczenia realizacji zadań o charakterze uderzeniowym i myśliwskim, a także wsparcia działań prowadzonych przez pozostałe komponenty sił połączonych. Potrzeba wszechstronnego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa i innych komponentów sił połączonych spowodowała w ostatnich latach znaczne zwiększenie zakresu zadań w ramach powietrznych operacji wspierających.

Działania wspierające lotnictwa zwiększają możliwości bojowe wspieranych sił poprzez zapewnienie im zwiększonej mobilności i czasowo-przestrzennych możliwości realizacji zadań bojowych, a także poprzez dostarczenie precyzyjnej informacji rozpoznawczej, zabezpieczenie niezawodnego dowodzenia oraz zapewnienie bezpieczeństwa siłom zaangażowanym w prowadzoną operację.

Samoloty wsparcia działań powietrznych występują w strukturach sił powietrznych, morskich i lądowych. Dzięki postępowi technologicznemu, permanentnie rozszerzają możliwości realizacji zadań. Studia nad możliwościami i zasadami użycia lotnictwa wsparcia w działaniach bojowych legły u podstaw identyfikacji głównych obszarów użycia tych środków. Należy do nich:

- rozpoznanie powietrzne;
- transport powietrzny;
- dowodzenie powietrzne i naprowadzanie;
- walka elektroniczna;
- tankowanie w powietrzu;
- działania specjalne;
- poszukiwanie i ratownictwo oraz bojowe poszukiwanie i ratownictwo.

### **Rozpoznanie powietrzne w operacjach stabilizacyjnych**

Specyfika wykorzystania lotnictwa do prowadzenia rozpoznania w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych wynika z charakteru obiektów rozpoznania, potrzeb sił stabilizacyjnych w zakresie rozpoznawczego

przygotowania pola walki oraz wzrastającej nielinearności działań lądowych sił stabilizacyjnych.

Doświadczenia użycia lotnictwa rozpoznawczego w operacjach prowadzonych na Bałkanach, Afganistanie i Iraku wskazują, że rozpoznanie powietrzne realizowane było dla zabezpieczenia wsparcia lądowego komponentu sił stabilizacyjnych w sytuacji ataku ze strony sił z obszaru objętego kryzysem, dla utrzymania ciągłości rozpoznania i nadzoru obszarów odpowiedzialności zgrupowań zadaniowych sił stabilizacyjnych, zabezpieczenia działań zapobiegających infiltracji osłanianych obszarów przez siły specjalne lub nieregularne grupy paramilitarne przeciwników podejmowanych przez społeczność międzynarodową działań stabilizacyjnych.

W szerokim spektrum operacji pokojowych stanowiących część szeroko zdefiniowanych działań stabilizacyjnych rozpoznanie powietrzne prowadzone będzie na potrzeby zapewnienia osłony i wsparcia lądowych jednostek sił pokojowych, rozdzielania stron konfliktu, wymuszania stref zdemilitaryzowanych i buforowych, oraz zapewniania ochrony organizacji pomocy humanitarnej i ludności cywilnej na obszarze operacji. Lotnictwo rozpoznawcze może też być użyte dla wsparcia sił prowadzących operacje zwalczania terroryzmu, przeciwpartyzanckie czy też wymuszanie sankcji w ramach operacji o charakterze stabilizacyjnym.

Potencjalne obiekty rozpoznania w operacjach stabilizacyjnych w ramach reagowania kryzysowego będą obejmowały szerokie spektrum środków ogniowych, w tym czołgi, bojowe wozy piechoty, transportery opancerzone, samobieżne i ciągnione środki artyleryjskie, artyleryjskie i raketowe zestawy przeciwlotnicze bliskiego i małego zasięgu. Dotyczy to przede wszystkim operacji stabilizacyjnych, które prowadzone będą w sytuacji wygaszania konfliktu międzypaństwowego albo wewnętrznego, w którym strony przejęły uzbrojenie regularnych sił zbrojnych. Przykładem takiej sytuacji mogą być działania lotnictwa rozpoznawczego NATO w ramach powietrznego wsparcia operacji pokojowych ONZ w Bośni Hercegowinie w latach 1992-1995. W świetle doświadczeń operacji stabilizacyjnych w Afganistanie i Iraku należy się liczyć z koniecznością rozpoznawania pojazdów takich jak ciężarówki lub wozy terenowe oraz siły żywej i elementów zabezpieczenia logistycznego grup partyzanckich i terrorystycznych.

Doświadczenia operacji pokojowych na Bałkanach wskazują, że rozpoznawane w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych siły będą prawdopodobnie prowadzić działania bojowe w ugrupowaniach nie większych niż batalionowe, a najczęściej kompanijne lub mniejsze, wykorzystując teren, trudne warunki atmosferyczne i porę doby (od zmierzchu do świtu) w celu minimalizowania zagrożenia ze strony lotnictwa bojowego sił stabilizacyjnych i maskowania przemarszów. W Somalii największym zagrożeniem dla sił pokojowych i organizacji pomocy humanitarnej były tak zwane „technicals”, samochody terenowe z zamontowanymi karabinami maszynowymi, powszechnie używane w walkach pomiędzy zwaśnionymi klanami, jak również przeciwko żołnierzom sił pokojowych. Typową taktyką sił stron uwikłanych w konflikt, dla którego rozwiązania prowadzone są wysiłki stabilizacyjne może być działanie z zaskoczenia, blokowanie szlaków komunikacyjnych, organizowanie zasadzek oraz wykorzystywanie ludności cywilnej lub żołnierzy sił pokojowych jako żywych tarcz uniemożliwiających uderzenia lotnicze samolotów bojowych. Tego rodzaju taktyka walki z siłami stabilizacyjnymi widoczna jest również w Iraku, gdzie przeciwnik koncentruje swoje działania w rejonach zurbanizowanych, łącząc elementy taktyki partyzanckiej i terrorystycznej. „Wtapienie się” w skupiska ludności cywilnej oraz używanie niemal wyłącznie lekkiego uzbrojenia strzeleckiego powoduje, że siły antystabilizacyjne w Iraku stanowią niezwykle trudny obiekt rozpoznania dla lotnictwa.

Analogicznie do rozwiązań stosowanych w typowych działaniach bojowych rozpoznanie powietrzne w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych może być prowadzone wzrokowo lub przy wykorzystaniu znajdujących się na pokładzie statków powietrznych technicznych środków rozpoznania. Ze względu na rodzaj technicznych środków wykorzystywanych do uzyskania informacji wyróżniane są następujące rodzaje rozpoznania powietrznego prowadzonego w środowisku operacji stabilizacyjnych<sup>76</sup>:

- rozpoznanie wzrokowe wykorzystywane przy realizacji rozpoznania z małych – i w ograniczonym zakresie – średnich wysokości lotu;

---

<sup>76</sup> ATP-47(A) *Handbook for Air Reconnaissance Tasking and Reporting*, MAS, Brussels 1999, pkt 0113.

- rozpoznanie przy użyciu optycznych środków rozpoznania (przede wszystkim fotograficzne) uznawane za podstawowy sposób rozpoznania w dzień w zwykłych warunkach atmosferycznych;
- rozpoznanie przy użyciu elektrooptycznych środków rozpoznania;
- rozpoznanie przy użyciu środków rozpoznania pracujących w podczerwieni;
- rozpoznanie przy użyciu radiolokacyjnych środków rozpoznania;
- rozpoznanie przy użyciu innych środków rozpoznania, takich jak np.: systemy celownicze FLIR, podświetlacze laserowe.

W świetle doświadczeń operacji w Iraku oraz analizy ustaleń *ATP-47(A)* można założyć, że **rozpoznanie wzrokowe** obiektów stacjonarnych na potrzeby sił stabilizacyjnych prowadzone będzie przez pojedyncze samoloty lub ich pary wydzielone zazwyczaj z jednostek lotnictwa taktycznego, a w wyjątkowych wypadkach z wyspecjalizowanych jednostek lotnictwa rozpoznawczego<sup>77</sup>.

Standardową taktyką lotnictwa sił powietrznych będzie w większości przypadków wykonywanie pojedynczego przelotu w rejonie rozpoznawanego obiektu z zachowaniem zasad pokonania obrony przeciwlotniczej. Szczegółowa taktyka uzależniona będzie od specyfiki rozpoznawanego obiektu. W przypadkach mniejszych obiektów konieczny może stać się przelot na małej wysokości. Rozpoznanie wzrokowe może być prowadzone również w nocy przy wykorzystaniu gogli nocnego widzenia przez załogi samolotów i śmigłowców.

W przypadku prowadzenia rozpoznania bezpośredniego na korzyść lotnictwa bojowego albo naziemnych zgrupowań sił stabilizacyjnych, rozpoznanie wzrokowe może być prowadzone przez załogi samolotów realizujących zadania powietrznych punktów dowodzenia lotnictwem. W takich przypadkach samolot prowadzący rozpoznanie pozostawałby w bezpośredniej bliskości rozpoznawanego obiektu przez dłuższy czas.

Rozpoznanie wzrokowe może być stosowane w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych do dublowania informacji zbieranej przez techniczne środki rozpoznania lub może być jedynym sposobem uzyskania

---

<sup>77</sup> Tamże, pkt 0112.

informacji rozpoznawczej szczególnie w przypadkach prowadzenia rozpoznania bezpośredniego na korzyść grup uderzeniowych lotnictwa bądź naziemnych zgrupowań sił stabilizacyjnych.

Taktyka wykonywania lotów rozpoznawczych przez lotnictwo sił powietrznych wydzielone do powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych z wykorzystaniem **optycznych technicznych środków rozpoznania** uzależniona będzie od charakteru zadania bojowego, charakterystyk taktyczno-technicznych kamer oraz wymagań w odniesieniu do fotografii pionowej lub panoramicznej. Skala fotografii lotniczej, a także długość ogniskowej wykorzystywanych aparatów, będą ustalane w odniesieniu do rodzaju rozpoznawanego obiektu oraz zakresu zbieranych o nim informacji.

Także w przypadku rozpoznania w operacjach stabilizacyjnych przy fotografowaniu panoramicznym możliwe jest w większości przypadków rozpoznanie większego obszaru w porównaniu z fotografowaniem pionowym. Ponadto nie jest konieczny przelot samolotów bezpośrednio nad rozpoznawanym obiektem, co zapewnia skrytość prowadzenia rozpoznania. Specyficzną formą fotografowania panoramicznego może być prowadzenie przez parę samolotów rozpoznawczych fotografowania tego samego obiektu rozpoznania z zachowaniem różnicy paralaksy w celu uzyskania efektu fotografii trójwymiarowej i pokryciem kolejnych klatek filmu nakładającym się w 60%. Stosowanie tej taktyki rozpoznania pozwala na określenie, gdzie stosowane jest maskowanie, rozśrodkowanie i kamuflaż. Metoda ta redukuje ponadto wielkość obszarów zakrytych, umożliwia rozpoznawanie obiektów w gęstych lasach oraz wykrywanie ruchu poprzez jednoczesną analizę dwóch filmów.

W operacjach stabilizacyjnych powietrzne rozpoznanie fotograficzne odgrywa ważną rolę w weryfikacji implementacji porozumień pokojowych oraz przestrzegania zakazu rozmieszczenia określonych systemów uzbrojenia. Fotografia lotnicza umożliwia również wykrywanie zmian w terenie powodowanych działaniem ludzkim, co pozwoliło w Bośni Hercegowinie na uzyskanie dowodów ludobójstwa poprzez potwierdzenie istnienia masowych grobów.

Fotografia panoramiczna pozwala również na uzyskanie informacji rozpoznawczej z obszarów sąsiadujących z obszarem operacji stabilizacyjnej, co pozwala na ocenę charakteru działań państw sąsiednich i ich potencjalnego wsparcia dla sił antystabilizacyjnych<sup>78</sup>.

Wysoka rozdzielczość uzyskiwanej fotografii obszaru operacji stabilizacyjnej może mieć zastosowanie do prowadzenia oceny rozpoznawczej określonych jego rejonów w aspekcie przekraczalności, potrzeb niesienia pomocy humanitarnej lub odtwarzania infrastruktury użyteczności publicznej, co pozwala na jej wszechstronne wykorzystanie w działaniach sił stabilizacyjnych.

Zgodnie z zapisami standaryzacyjnymi STANAG 3796 prowadzenie rozpoznania fotograficznego przez lotnictwo może być prowadzone w celu uzyskania informacji rozpoznawczej dla wykrycia, określenia kategorii (klasy) obiektu, identyfikacji oraz analizy technicznej<sup>79</sup>. Oznacza to, iż w zależności od przeznaczenia informacji zdobywanej w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych musi być dobrana taktyka wykonania zadania przez lotnictwo rozpoznawcze.

W planowaniu rozpoznania powietrznego za wykrycie uważa się zdolność określenia na zdjęciu fotograficznym (zobrazowaniu) obiektu, bez możliwości określenia jego kategorii (klasy). Dzięki temu możliwe jest wykonywanie lotu rozpoznawczego na większych wysokościach i w większej odległości od obiektów rozpoznania. Tego typu rozpoznanie jest jednak zazwyczaj mało użyteczne dla sił prowadzących operację stabilizacyjną, gdyż ze względu na nielinearność działań nie można jednoznacznie stwierdzić, co było obiektem rozpoznania.

Określenie kategorii (klasy) obiektu jest traktowane jako zdolność do określenia przynależności obiektu do ustalonej grupy (np. pojazdów, namiotów itp.). Z reguły wymaga to znacznie bliższego przelotu od rozpoznawanego obiektu i stosowania mniejszych wysokości lotu, ale dostarcza bardziej szczegółowych informacji.

---

<sup>78</sup> Przykładem może być rozpoznanie powietrzne granicy państwowej Iraku z Syrią oraz Iranem w ramach wsparcia koalicyjnych sił stabilizacyjnych prowadzących operację *Iraqi Freedom*.

<sup>79</sup> STANAG 3796 *Minimum Resolved Object Sizes and Scales for Imagery Interpretation*, Edition 2, MAS 2000.

Ze względu na fakt, iż siły antystabilizacyjne w znacznej części dotyczących operacji miały charakter nieregularny, rozpoznanie umożliwiające jedynie określenie kategorii obiektu będzie miało ograniczoną użyteczność dla sił stabilizacyjnych. Może jednak stanowić podstawę do planowania użycia środków rozpoznania powietrznego i wyboru taktyki działania.

Biorąc pod uwagę fakt, że rezultaty rozpoznania fotograficznego uważa się za spełniające wymogi uzyskania informacji rozpoznawczej zapewniającej możliwość identyfikacji, jeśli można precyzyjnie określić typ sprzętu, wymagania odnośnie taktyki działania lotnictwa będą w tym przypadku większe niż w lotach wykonywanych w celu wykrycia obiektów.

Doświadczenia operacji w Bośni, Afganistanie i Iraku wskazują jednak, że w przypadku stosowania przez siły przeciwnika taktyki partyzanckiej oraz pojazdów cywilnych taka dokładność rozpoznania fotograficznego będzie niezbędna dla zaspokojenia potrzeb sił stabilizacyjnych. Wymuszać to będzie wykorzystanie lotów rozpoznawczych na mniejszych wysokościach oraz zmniejszanie wielkości stref działania dla poszczególnych środków rozpoznania powietrznego.

Analiza techniczna wymaga bardziej szczegółowej fotografii pozwalającej precyzyjnie identyfikować obiekty rozpoznania lub ich części składowe, stąd też wymaga wykorzystania wyspecjalizowanych samolotów rozpoznawczych. Można przypuszczać, że na tyle wysoka rozdzielczość fotografii lotniczej nie będzie mieć szerokiego zastosowania w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych.

Taktyka realizacji zadań bojowych przez lotnictwo sił powietrznych w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych w ramach rozpoznania elektrooptycznego zbliżona będzie do wykonywania lotów na rozpoznanie fotograficzne. W przeciwieństwie do fotografii lotniczej systemy rozpoznania elektrooptycznego, obok widma widzialnego, mogą pracować w paśmie bliskim podczerwieni, a także wykonywać zdjęcia przy mniejszym natężeniu światła niż w przypadku klasycznej fotografii. Oznacza to, że siły stabilizacyjne będą mogły wykorzystywać ten rodzaj rozpoznania powietrznego przez całą dobę, jak również w warunkach ograniczonej widzialności.

W rozpoznaniu powietrznym w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych stosowanie **elektrooptycznych środków rozpoznania** z zapisem cyfrowym będzie sposobem, którego najważniejszą zaletę stanowi możliwość natychmiastowego przesyłania informacji bez zmniejszenia jej jakości. Zaznaczyć jednak należy bardzo wyraźnie, że do chwili obecnej tj. 2005 r., jakość obrazu uzyskiwana przy użyciu elektrooptycznych środków rozpoznania była niższa niż tego z klasycznych fotograficznych aparatów lotniczych, co ograniczało możliwość wykorzystania uzyskanej w ten sposób informacji na potrzeby analizy technicznej<sup>80</sup>.

Systemy **rozpoznania w podczerwieni** wykorzystywane obecnie w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych przez lotnictwo rozpoznawcze do realizacji zadań rozpoznania powietrznego wykrywają i zapisują różnice w wypromieniowywaniu ciepła do tła. Szczegółowość uzyskiwanej informacji jest uzależniona od wysokości lotu samolotu, a rozpoznanie może być uniemożliwione przez wysoką wilgotność powietrza, gęstość chmur albo zakłócenia termiczne obszarów zurbanizowanych. Rozpoznanie w podczerwieni może w pewnych warunkach pozwalać na wykrywanie maskowania oraz kamuflażu obiektów, a także określenie wcześniejszych działań przeciwnika na podstawie śladów termicznych<sup>81</sup>. Zasadnicze zalety prowadzenia przez lotnictwo rozpoznania przy użyciu systemów rozpoznania w podczerwieni to pasywność rozpoznania oraz taka sama rozdzielczość obrazu uzyskiwana w trakcie działań w nocy, jak w dzień. Zauważyć jednak należy, że o świcie i o zmierzchu, w przypadku niektórych obiektów infrastruktury różnice w wypromieniowaniu energii w stosunku do otoczenia zmniejszają się w stopniu utrudniającym lub wręcz uniemożliwiającym wykorzystanie systemów rozpoznania pracujących w podczerwieni. Ograniczenie to winno być zatem uwzględniane w planowaniu taktyki użycia lotnictwa rozpoznawczego do realizacji zadań z użyciem sensorów rejestrujących obraz w podczerwieni.

Rozpoznanie w podczerwieni może być szczególnie użyteczne do wykrywania ludzi w terenie o właściwościach maskujących, co predysponuje jego stosowanie w zwalczaniu sił nieregularnych (partyzanckich, terrorystycznych)

---

<sup>80</sup> ATP-47(A) Handbook for Air Reconnaissance Tasking and Reporting, op. cit., pkt 0114.

<sup>81</sup> Tamże, pkt 0115.

przez siły stabilizacyjne. Potwierdzają to między innymi doświadczenia użycia lotnictwa sił powietrznych do zwalczania sił antystabilizacyjnych w Iraku w trakcie walk w Bagdadzie i Faludży. Cechą charakterystyczną takiego wykorzystania rozpoznania powietrznego było przekazywanie w czasie niemal rzeczywistym uzyskiwanej z powietrza informacji rozpoznawczej bezpośrednio do zaangażowanych w walce pododdziałów lądowych sił stabilizacyjnych.

**Rozpoznanie radiolokacyjne** prowadzone przez lotnictwo zapewnia możliwość realizacji w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych zadań rozpoznawczych z bezpiecznych odległości w stosunku do rozpoznawanych obiektów oraz ich obrony przeciwlotniczej. Doświadczenia dotychczasowych operacji stabilizacyjnych wskazują jednak, że rozdzielczość obrazu uzyskiwanego dzięki rozpoznaniu radiolokacyjnemu jest niższa niż danych z rozpoznania fotograficznego, elektrooptycznego czy prowadzonego w podczerwieni, co może ograniczyć możliwość wykorzystania przez siły stabilizacyjne uzyskiwanej w ten sposób informacji rozpoznawczej<sup>82</sup>. Wykorzystywanie stacji radiolokacyjnych z aparaturą posiadającą funkcję syntetycznego zobrazowania pozwala na prowadzenie rozpoznania powietrznego obserwowanego terenu (obiektu) niemal w każdych warunkach atmosferycznych. Istotną zaletą wykorzystania stacji radiolokacyjnych jest, co potwierdzają doświadczenia ostatnich operacji to, że rozpoznanie radiolokacyjne może być prowadzone na obszarze kilkuset tysięcy kilometrów kwadratowych w trakcie jednego lotu rozpoznawczego, ale wiąże się to z obniżoną dokładnością uzyskiwanej informacji. Przy obecnie dostępnej technologii, rozpoznanie radiolokacyjne pozwala przede wszystkim uzyskiwać ogólne informacje o ruchach relatywnie dużych grup pojazdów mechanicznych dzięki stosowaniu wskaźników (identyfikatorów) obiektów ruchomych.

Wykorzystanie tego rodzaju rozpoznania w powietrznym wsparciu operacji stabilizacyjnych musi uwzględnić utrudnione rozróżnianie obiektów cywilnych od wojskowych, co wymaga łączenia rozpoznania radiolokacyjnego z innymi rodzajami rozpoznania powietrznego i wojskowego.

---

<sup>82</sup> Tamże, pkt 0116.

Doświadczenia operacji w Afganistanie i Iraku wskazują, że użycie lotnictwa do prowadzenia rozpoznania radiolokacyjnego pozwoliło na wstępne określenie obszarów prowadzenia rozpoznania obrazowego i ukierunkowanie wykorzystania środków rozpoznania powietrznego umożliwiających identyfikację rozpoznawanych obiektów. Rozpoznanie radiolokacyjne prowadzone z powietrza w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych będzie odgrywać ważną rolę w dostarczaniu siłom stabilizacyjnym informacji rozpoznawczej o sytuacji na obszarach sąsiadujących z ich strefami odpowiedzialności. Ma to szczególne znaczenie dla skuteczności wysiłków sił stabilizacyjnych ukierunkowanych na ochronę przed infiltracją, przemytem czy nielegalną migracją.

Analiza literatury przedmiotu pozwala przyjąć również inny podział zadań rozpoznania powietrznego w ramach powietrznych działań wspierających podczas szeroko definiowanych operacji stabilizacyjnych. W zależności od wielkości i charakteru obszaru, w którym prowadzone jest rozpoznanie powietrzne wyróżnić można następujące rodzaje rozpoznania<sup>83</sup>:

- punktowe;
- liniowe;
- w pasie;
- w obszarze.

Prowadzenie **rozpoznania punktowego** przez lotnictwo sił powietrznych może być stosowane w ramach powietrznego wsparcia operacji, gdy obiekt rozpoznania jest precyzyjnie określony i jego położenie ustalone z dokładnością nie mniejszą niż 100 m. Planowana do realizacji przez lotnictwo rozpoznawcze strefa pokrycia wykorzystywanych w zadaniu technicznych środków rozpoznania powinna obejmować obszar nie mniejszy niż okrąg o promieniu 100 m ze środkiem w centrum obiektu rozpoznania. Rozpoznanie punktowe prowadzone na potrzeby sił stabilizacyjnych może dostarczać szczegółowych danych rozpoznawczych na potrzeby akcji sił specjalnych. Ze względu na wysoką selektywność takiego rodzaju rozpoznania należy przypuszczać, że nie będzie

---

<sup>83</sup> AAIH AIRNORTH Air Interoperability Handbook, Edition 3, Ramstein 2001, rozdz. XI, sek. 3 pkt 13.

ono dominującym sposobem wykonywania przez lotnictwo rozpoznawcze zadań w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych.

Szerokie zastosowanie w rozpoznaniu powietrznym na potrzeby sił stabilizacyjnych będzie miało **rozpoznanie liniowe** stosowane przy rozpoznaniu odcinków szlaków komunikacyjnych o precyzyjnie zdefiniowanych punktach początkowych i końcowych. Może być ono prowadzone jako rozpoznanie wzrokowe lub przy użyciu technicznych środków rozpoznania<sup>84</sup>. Przy zadaniach rozpoznawczych lotnictwa sił powietrznych w ramach poszukiwania liniowego z reguły planowane jest rozpoznanie obszaru do 100 m od rozpoznawanych odcinków szlaków komunikacyjnych w celu określenia możliwych działań sił przeciwnika w bezpośredniej ich bliskości, np. obszarów maskowania sił przeciwnika wykonujących marsz po drogach. Taki sposób prowadzenia rozpoznania powietrznego w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych może być szczególnie przydatny przy rozpoznawaniu szlaków przerzutowych sił nieregularnych do rejonów operacji.

Analogiczne zastosowanie może mieć dla sił stabilizacyjnych prowadzenie rozpoznania powietrznego w formie **rozpoznania w pasie**. Dla zadań rozpoznania powietrznego definiowanych jako poszukiwanie w pasie działania prowadzone są w obszarze ograniczonym (zdefiniowanym) linią łączącą punkt początkowy i końcowy prowadzenia rozpoznania oraz szerokością strefy pokrycia stosowanych technicznych środków rozpoznania. W zależności od wykorzystywanych technicznych środków rozpoznania oraz wysokości lotu samolotu szerokość rozpoznania oraz wysokość lotu samolotu szerokość pasa może wahać się od kilkuset metrów do kilkudziesięciu kilometrów (dla rozpoznania radiolokacyjnego).

Obserwowana praktyka dotychczasowych operacji stabilizacyjnych wykazuje, że do prowadzenia rozpoznania punktowego, poszukiwania liniowego i w wyznaczonym pasie mogą być użyte niewyspecjalizowane samoloty uderzeniowe bądź myśliwskie, wyposażone w zasobniki rozpoznawcze z odpowiednimi sensorami dobranymi w zależności od potrzebnej informacji rozpoznawczej, warunków działań oraz przyjętej taktyki działania. Analogicznie

---

<sup>84</sup> Tamże, rozdz. XI, sek. 3, pkt 13. b.

wykorzystywano bezzałogowe rozpoznawcze statki powietrzne ze składu sił powietrznych.

Odmienne przedstawia się taktyka realizacji zadań rozpoznania powietrznego sposobem **rozpoznanie w obszarze** na potrzeby prowadzenia operacji stabilizacyjnych. Poszukiwanie w obszarze stosowane będzie przez lotnictwo rozpoznawcze w przypadkach, gdy rozpoznawane obiekty znajdują się w obszarze definiowanym przynajmniej trzema punktami ograniczającymi wymagany rejon pokrycia wykorzystywanych technicznych środków rozpoznania<sup>85</sup>. Do tego rodzaju rozpoznania prowadzonego w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych zazwyczaj nie będą wykorzystywane rozpoznawcze wersje odrzutowych samolotów uderzeniowych, lecz wyspecjalizowane samoloty rozpoznawcze albo bezzałogowe statki powietrzne. W przypadkach, gdy nie ma możliwości wykorzystania wyspecjalizowanych samolotów rozpoznania operacyjnego lub strategicznego, zadania bojowe poszukiwania w obszarze będą realizowane przez samoloty rozpoznania taktycznego w formie większej ilości zadań poszukiwania punktowego, poszukiwania liniowego i poszukiwania w pasie, obejmujących założony / zaplanowany obszar poszukiwań w obszarze. Trudno jednak takie rozwiązanie taktyczne uznać za optymalne, dla powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych, szczególnie ze względu na wysokie koszty jego stosowania i konieczność angażowania dużej ilości sił i środków rozpoznania powietrznego.

### **Transport powietrzny w operacjach stabilizacyjnych**

Coraz szersze użycie sił wojskowych w operacjach stabilizacyjnych uwypukliło znaczenie mobilności i zdolności sił wydzielonych do użycia poza tradycyjnymi obszarami prowadzenia operacji militarnych przez szereg państw i sojuszy wojskowych. Doświadczenia historyczne związane z użyciem lotnictwa transportowego w szerokim spektrum operacji mających na celu stabilizację sytuacji, zarówno w wymiarze międzynarodowym, jak i wewnętrznym, wskazują na poważną rolę transportu powietrznego we wsparciu operacji stabilizacyjnych.

---

<sup>85</sup> Tamże.

W przeciwieństwie do realizacji przez lotnictwo sił powietrznych zadań związanych z zapewnieniem pożądanego stopnia przewagi w powietrzu nad obszarem operacji stabilizacyjnej, czy zadań o charakterze uderzeniowym, powietrzne wsparcie operacji stabilizacyjnych w formie transportu powietrznego nie pociąga za sobą użycia sił „stricte” wojskowych, a w konsekwencji nie powoduje kontrowersji i sprzeciwu społeczności na obszarze operacji.

Ze względu na uwarunkowania powodujące konieczność prowadzenia przez społeczność międzynarodową operacji o charakterze stabilizacyjnym, działania lotnictwa transportowego mogą być prowadzone w warunkach występowania zagrożenia militarnego (w przypadku operacji o charakterze wymuszającym) albo w warunkach występowania zagrożeń środowiskowych (w sytuacji niesienia pomocy ofiarom klęsk żywiołowych bądź katastrof przemysłowych). Doświadczenia operacji w Bośni, Afganistanie i Iraku wskazują, iż coraz częściej transport powietrzny dla wsparcia operacji stabilizacyjnych może być prowadzony w warunkach jednoczesnego występowania obu analizowanych zagrożeń.

Użycie lotnictwa transportowego w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych determinowane będzie przez szerokie spektrum czynników natury doktrynalnej i organizacyjnej normujących transport powietrzny w operacjach reagowania kryzysowego, a także związanych ze specyficznymi uwarunkowaniami konkretnej operacji stabilizacyjnej.

Specyfika wykorzystania lotnictwa transportowego w operacjach stabilizacyjnych powiązana jest między innymi z charakterem podporządkowania sił i środków transportu powietrznego, wykorzystywanych w ramach powietrznego wsparcia takich operacji. Stąd, też analizowany w aspekcie odpowiedzialności narodowej uczestników operacji stabilizacyjnej podział użycia lotnictwa transportowego dla wsparcia tego rodzaju operacji determinuje podstawową typologię transportu powietrznego.

W doktrynie szeregu państw zachodnich wyróżniane są dwie zasadnicze kategorie transportu powietrznego w ramach operacji reagowania kryzysowego, a zatem również stabilizacyjnych, które obejmują:

- użycie lotnictwa transportowego do strategicznego transportu powietrznego definiowanego jako przewozy pomiędzy teatrami działań i realizowanego w wymiarze narodowym;
- działania transportu powietrznego na obszarze operacji stabilizacyjnej realizowane w wymiarze narodowym i sojuszniczym, bądź koalicyjnym<sup>86</sup>.

Analiza dotychczasowych doświadczeń operacji o charakterze stabilizacyjnym wskazuje, że działania lotnictwa w ramach **strategicznego transportu powietrznego**, rozumianego jako transport pomiędzy teatrami działań lub w wymiarze międzykontynentalnym, ze względu na narodowe podporządkowanie sił transportu będzie prawdopodobnie pozostawało w gestii poszczególnych państw biorących udział w operacji. Dowództwo operacji stabilizacyjnej będzie zatem jedynie koordynować strategiczny transport powietrzny prowadzony przez poszczególne państwa z użyciem sił na obszarze operacji stabilizacyjnej. Planowanie, organizacja i prowadzenie strategicznego transportu powietrznego będzie zatem realizowane według narodowych zasad i procedur operacyjnych. Można więc przyjąć, że problematyka użycia lotnictwa w strategicznym transporcie powietrznym na potrzeby powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych będzie normowana niemal wyłącznie przez narodowe regulaminy i procedury.

Z doświadczeń użycia Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Iraku wynika, że charakterystyczne dla strategicznego transportu powietrznego będzie wykorzystanie samolotów cywilnych przewoźników powietrznych realizowane na podstawie długofalowych porozumień, albo doraźnych umów handlowych. Strategiczny transport powietrzny w operacjach stabilizacyjnych będzie determinować niezależność poszczególnych państw zaangażowanych w wysiłku stabilizacyjnym w aspekcie decydowania, co do sposobu i terminu przerzutu, rozwinięcia albo wycofania narodowych kontyngentów wojskowych z obszaru operacji, jeśli wystąpią takie potrzeby. Można przypuszczać, że narodowe zdolności w zakresie transportu powietrznego wpływać będą na wiarygodność oddziaływania militarnego państw zaangażowanych w wysiłki stabilizacyjne

---

<sup>86</sup> AJP-3.3.4.3, *Tactics, Techniques and Procedures for NATO Air Transport Operations*, MAS 1999, JP 3-17, *Joint Doctrine and Joint Tactics, Techniques and Procedures for Air Mobility Operations* Washington D.C. 2002 oraz AJP-3.3, *Joint Air and Space Operations Doctrine*, op. cit.

między innymi poprzez zdolność do projekcji siły. Strategiczny transport powietrzny w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych, na co wskazują doświadczenia szeregu operacji należy postrzegać szerzej niż tylko użycie wojskowego lotnictwa transportowego dla strategicznych przewozów powietrznych. Może on bowiem obejmować także wykorzystanie lotnictwa przewoźników powietrznych realizowane na podstawie długoterminowych porozumień bądź doraźnych umów czarterowych. Nie można także wykluczyć wykorzystania wojskowych statków powietrznych lotnictwa innego państwa w ramach bilateralnego porozumienia z uczestniczącym w operacji stabilizacyjnej sojusznikiem bądź koalicjantem, tak jak to ma miejsce w zabezpieczeniu działań Polskiego Kontyngentu Wojskowego w operacji stabilizacyjnej w Iraku.

Określenie do niedawna jako „taktyczny transport powietrzny”, **transport powietrzny na obszarze operacji** stabilizacyjnej rozpatrywany może być jako przewóz pasażerów i ładunków pomiędzy lotniskami i lądowiskami położonymi na obszarze teatru działań lub obszarze operacji. W literaturze przedmiotu coraz częściej artykułowany jest pogląd, że transport powietrzny na obszarze operacji stabilizacyjnej nie powinien, co potwierdzają również doświadczenia operacji w Afganistanie i Iraku, wykorzystywać cywilnych samolotów pasażerskich i transportowych. W przeciwieństwie do strategicznego transportu powietrznego, w transporcie powietrznym na obszarze operacji stabilizacyjnej część zadań mogą realizować komponenty narodowe lotnictwa transportowego podporządkowane dowódcy sił stabilizacyjnych i w dowodzone przez organa dowodzenia sił stabilizacyjnych, co w znaczący sposób zwiększa elastyczność przewozów powietrznych<sup>87</sup>.

Doświadczenia operacji w Afganistanie i Iraku wskazują, że realizacja zadań w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych rozpatrywana w aspekcie organizacji sił i środków transportu powietrznego powinna uwzględniać ilość i charakterystyki taktyczno-techniczne samolotów i śmigłowców transportowych wydzielonych do dyspozycji organów dowodzenia sił stabilizacyjnych bądź realizujących zadania na ich korzyść w ramach wydzielanego przez państwa uczestniczące w operacji stabilizacyjnej wysiłku. Rozwiązania praktyczne stosowane w dotychczasowych operacjach

---

<sup>87</sup> *Air Mobility Operations*, Washington D. C. 1999.

stabilizacyjnych wskazują, że transport powietrzny w takich operacjach może być prowadzony z wykorzystaniem różnorodnych statków powietrznych, począwszy od lekkich śmigłowców do ciężkich samolotów transportowych. Śmigłowce okazały się niezastąpione w szeregu operacji stabilizacyjnych, przede wszystkim ze względu na zdolność przenoszenia ładunków na małe odległości niemal w każdym terenie, w tym również z przygodnych lądowisk, co radykalnie poprawiło możliwości dystrybucji pomocy humanitarnej oraz wsparcia działań sił stabilizacyjnych. Samoloty transportowe dzięki większej prędkości przelotowej, większemu zasięgowi oraz większym możliwościom przewozowym wykorzystywane były natomiast jako główne siły dla realizacji przewozów powietrznych w ramach obszaru operacji stabilizacyjnej, a częściowo również w ramach strategicznego transportu powietrznego. W świetle doświadczeń dotychczasowych operacji można założyć, że jednoczesne dysponowanie przez dowódcę operacji stabilizacyjnej samolotami oraz śmigłowcami transportowymi pozwalać będzie na zapewnienie wysokiej elastyczności w zakresie mobilności sił stabilizacyjnych. Dzięki charakterystykom taktyczno-technicznym części strategicznych samolotów transportowych, w tym głównie ich możliwościom wykorzystywania lotnisk o krótkich pasach startowych oraz powierzchni roboczych o nośności zoptymalizowanej dla samolotów bojowych, mogą być one wykorzystywane również w ramach transportu powietrznego na obszarze operacji stabilizacyjnej.

Na podstawie doświadczeń dotychczasowych operacji można przyjąć, że dowódca sił stabilizacyjnych będzie mógł zazwyczaj wykorzystać strategiczne samoloty transportowe, jako wydzielony wysiłek z państw uczestniczących w operacji i posiadających tego rodzaju samoloty. Można przypuszczać, że część średnich lub lekkich samolotów transportowych, określanych często jako taktyczne samoloty transportowe, może być wykorzystana w ramach transportu strategicznego, co pozwoli z kolei na zwiększenie elastyczności transportu powietrznego w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych. Należy jednakże uwzględnić fakt, że ze względu na optymalizację większości współczesnych taktycznych samolotów transportowych dla realizacji zadań na bliskie i średnie odległości w przedziale 2 000-5 000 kilometrów, użyteczność takich samolotów w transporcie strategicznym może być ograniczona. Dotyczy to

zwłaszcza drastycznego ograniczenia przewożonego ładunku użytecznego na większe odległości.

Analiza aktualnych założeń transportu powietrznego w NATO w ramach operacji stabilizacyjnych wskazuje, że nie odbiegają one w istotny sposób od koncepcji użycia lotnictwa transportowego w klasycznych działaniach bojowych. W doktrynie powietrznej NATO zawartej w dokumencie *AJP-3.3* dla transportu powietrznego zidentyfikowano następujące rodzaje zadań:

- lotnicze działania zabezpieczenia logistyki definiowane jako działania powietrzne, z wyjątkiem działań powietrzno-desantowych, prowadzone w obrębie teatru działań wojennych albo obszaru operacji w celu przerzutu stanów osobowych, sprzętu i zaopatrzenia;
- działania powietrzno-desantowe definiowane jako działania obejmujące przemieszczenie sił bojowych wraz z ich zabezpieczeniem logistycznym do obszaru realizacji zadania drogą powietrzną. Siły bojowe mogą być desantowane bądź dostarczane metodą lądującą. Działania powietrzno-desantowe mają być prowadzone na tyłach i skrzydłach zgrupowań przeciwnika dla nękania go oraz dezorganizowania jego działań;
- medyczna ewakuacja powietrzna obejmować będzie przemieszczanie pacjentów do ośrodków pomocy medycznej i (lub) pomiędzy nimi przy użyciu środków transportu powietrznego.

Nie wyklucza się również wykorzystania lotnictwa transportowego w działaniach prowadzonych w ramach specjalnych operacji powietrznych. Realizowane przez lotnictwo transportowe zadania mogą obejmować zabezpieczenie przerzutu sił specjalnych, zrzut bomb oświetlających albo zabezpieczenie działań psychologicznych.

W rozwijanej obecnie w NATO i USA doktrynie wykorzystania lotnictwa transportowego w operacjach o charakterze stabilizacyjnym wskazuje się, że obok klasycznych możliwości przerzutu sił do i w rejonie operacji lotnictwo transportowe może być użyte jako środek budowy zaufania działań stabilizacyjnych oraz realizujących je sił. W operacjach stabilizacyjnych lotnictwo transportowe może odgrywać poważną rolę zapewniając mobilność kluczowych decydentów, reprezentantów stron konfliktu, mediatorów, obserwatorów, pracowników agencji

rządowych i międzynarodowych, a także organizacji poza rządowych. W operacjach stabilizacyjnych mogą to zapewnić między innymi planowe (regularne) przewozy powietrzne zaopatrzenia, pomocy humanitarnej i personelu zaangażowanego w operacje stabilizacyjną, a także zabezpieczenie logistyczne sił stabilizacyjnych<sup>88</sup>.

Analogicznie do klasycznych założeń dostrzega się rolę lotnictwa transportowego w zabezpieczeniu działań powietrzno-desantowych poprzez przerzut sił do rejonu realizacji zadań w ramach operacji stabilizacyjnej. Nowymi grupami zadań lotnictwa transportowego w operacjach o charakterze stabilizacyjnym są zadania powietrznej ewakuacji medycznej, ale przede wszystkim zabezpieczenie transportu w ramach ewakuacji osób nie walczących.

Specyfika warunków konkretnej operacji stabilizacyjnej wpływać będzie na wybór metod dostarczania, w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych pasażerów i ładunków, na określone lotniska wylądunku albo do stref desantowania bądź zrzutu. Z analizy stosowanej w dotychczasowych operacjach stabilizacyjnych taktyki lotnictwa transportowego wynika, że zależnie od przyjętego sposobu dostarczania pasażerów oraz ładunków w czasie realizacji przewozów powietrznych w operacjach stabilizacyjnych możliwe będą do stosowania dwie podstawowe metody:

- metody lądujące;
- metody zrzutu / desantujące.

W świetle doświadczeń dotychczasowych operacji stabilizacyjnych można przyjąć, że uwarunkowania operacyjno-taktyczne determinujące dostarczenie przez lotnictwo transportowe przewożonych sił i środków **metodą lądującą** związane będą przede wszystkim z sytuacją taktyczną, wymaganiami konkretnego zadania bojowego, jak również dostępnością adekwatnej infrastruktury lotniskowej. Stosowanie przez lotnictwo transportowe metod lądujących pozwalać będzie na zachowanie gotowości operacyjnej przewożonych sił stabilizacyjnych (pododdziałów, oddziałów) oraz zachowanie zdolność do ich niemal natychmiastowego wykorzystania po wylądowaniu. Zaletą będzie również

---

<sup>88</sup> AJP-3.3.4.3, *Tactics, Techniques and Procedures for NATO Air Transport Operations*, op. cit.

ograniczenie uszkodzeń przewożonego sprzętu i kontuzji personelu. Istotnym czynnikiem takiego sposobu realizacji transportu powietrznego z wykorzystaniem metod lądujących będzie pełne wykorzystanie taktyczno-technicznych możliwości (załadowczych) samolotów, bowiem nie trzeba będzie używać sprzętu desantowego. Należy podkreślić, że dostarczanie pasażerów metodami lądującymi w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych wymagać będzie tylko podstawowego wyszkolenia przewożonych sił w zakresie problematyki bezpieczeństwa transportu powietrznego. Metody lądujące pozwolą również lotnictwu transportowemu wykorzystywanemu w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych na przewożenie w rejsach powrotnych rannych i chorych, oraz ewakuację sprzętu i ludzi z rejonu prowadzonej operacji stabilizacyjnej.

Rozpatrując stosowanie takich metod w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych należy uwzględnić fakt, że użycie lotnictwa transportowego z wykorzystaniem metod lądujących wymagać będzie na obszarze operacji stabilizacyjnej lotnisk bądź lądowisk o charakterystykach zabezpieczających przewidywany rozmach prowadzonych działań transportu powietrznego adekwatnych do możliwości taktyczno-technicznych wykorzystywanego lotnictwa transportowego. Nie bez znaczenia będzie też pożądana szybkość przewozów powietrznych. Wynika to z tego, że ze względu na sekwencyjność procedur transportowych dostarczenie pasażerów i ładunków metodą lądującą będzie trwało dłużej niż dla metody zrzutu lub desantowania.

Na podstawie doświadczeń operacji w Bośni można stwierdzić, że w warunkach operacji stabilizacyjnych ważne będzie bezpieczeństwo lotnictwa transportowego. Tak więc wybór metod dostarczania pasażerów i ładunków będzie musiał uwzględniać żywotność samolotów transportowych zarówno w powietrzu, jak i na ziemi. Relatywnie długotrwałe przebywanie samolotów transportowych na ziemi zwiększać będzie bowiem zagrożenie ataku, co w wielu przypadkach może wymusić rezygnację z metod lądujących albo spowodować poważne ograniczenie intensywności transportu powietrznego, tak aby minimalizować liczbę samolotów transportowych jednocześnie przebywających na ziemi. Przykładem potwierdzającym istnienie takiej zależności mogą być działania cywilnego lotnictwa transportowego w trakcie operacji *Iraqi Freedom*, kiedy

cywilne linie lotnicze nie zezwalają wciąż na lądowanie samolotów pasażerskich na lotnisku w Bagdadzie ze względu na zagrożenie ze strony przenośnych zestawów przeciwlotniczych oraz ataków moździerzowych i raketowych. Wielkość lotnisk, w tym głównie pojemność płaszczyzn roboczych załadunku i rozładunku samolotów transportowych (mierzone ilością samolotów transportowych, które mogą jednocześnie przebywać na lotnisku), wyposażenie lotniskowe, w tym sprzęt do załadunku i wyładunku zaopatrzenia przewożonego przez samoloty, będą również w istotnym stopniu wpływać na natężenie działań lotnictwa transportowego realizującego w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych zadania przewozów powietrznych z wykorzystaniem metod lądujących.

W świetle doświadczeń szeregu dotychczas prowadzonych operacji reagowania kryzysowego można założyć, że ograniczony zakres dostępności adekwatnej do potrzeb infrastruktury lotniskowej będzie czynnikiem limitującym skalę transportu powietrznego dla wsparcia użycia sił stabilizacyjnych. Dotychczasowe operacje stabilizacyjne pozwalają przypuszczać, że metody lądujące dobierane będą w zależności od uwarunkowań realizacji danego zadania bojowego przez lotnictwo transportowe w ramach powietrznego wsparcia takich operacji. Porównanie procedur sojuszniczych zawartych w *AJP-3.3.4.3* oraz amerykańskich ustaleń zawartych w doktrynie *JP 3-17* wskazują, że metody lądujące, jakie będą mogły być stosowane przez lotnictwo transportowe w operacjach stabilizacyjnych, mogą obejmować przede wszystkim:

- wyładunek ludzi i przewożonego ładunku przy wyłączonych silnikach;
- wyładunek ludzi i przewożonego ładunku przy włączonych silnikach;
- wyładunek ludzi i odłączenie ładunków podwieszanych z zawisu (w przypadku śmigłowców transportowych).

Doświadczenia dotychczasowego użycia lotnictwa transportowego w operacjach o charakterze stabilizacyjnym wskazują, że **wyładunek ludzi i przewożonego ładunku przy wyłączonych silnikach** pozostaje najbezpieczniejszą metodą lądującą wykorzystywaną przez lotnictwo transportowe. Stosowanie takiego sposobu rozładunku będzie jednakże powodować wydłużenie czasu przebywania samolotów na ziemi, a zatem nie

powinien on być stosowany na lotniskach i lądowiskach w strefie bezpośredniego zagrożenia atakiem, na co wskazano we wcześniejszych analizach.

Szczegółowe procedury zawarte w sojuszniczym regulaminie *AJP-3.3.4.3* określają, że podstawową metodą lądującą na takich lądowiskach bądź lotniskach oraz w sytuacjach, kiedy płaszczyzny robocze lotnisk, na których nie występują powyższe zagrożenia, będą zbyt małe w stosunku do potrzeb lotnictwa transportowego **wyladunek ludzi i przewożonego ładunku z samolotów transportowych odbywać się będzie przy włączonych silnikach**. Taka metoda wyladunku pozwoli na skrócenie przebywania samolotów transportowych na ziemi. Zastosowanie tej metody ograniczone będzie jednak głównie do przewozu ludzi oraz sprzętu, który nie będzie wymagać specjalistycznego wyposażenia do rozładunku takiego jak samochody, czy lekkie palety.

W przypadku użycia śmigłowców do realizacji transportu powietrznego w operacjach stabilizacyjnych, jako metoda lądująca może być stosowany **wyladunek z zawisu** możliwy do realizacji przy ładunkach zewnętrznych śmigłowców, a także kiedy nośność lądowisk będzie zbyt mała, żeby umożliwić bezpieczne lądowanie śmigłowców. Z doświadczeń użycia śmigłowców transportowych w operacjach stabilizacyjnych wynika, że metoda wyladunku z zawisu może mieć zastosowanie w ramach wsparcia działań sił specjalnych dla przerzutu grup rozpoznawczych albo innych zespołów zadaniowych. W przypadku wysiłków stabilizacyjnych związanych z niesieniem pomocy humanitarnej wyladunek z zawisu może być podstawową metodą dla zrzutu żywności, środków medycznych, czy ubrań w rejonach zniszczeń spowodowanych klęską żywiołową. Sytuacja taka miała miejsce między innymi w czasie niesienia pomocy ofiarom tsunami w Azji w 2004 r.

Dla działań lotnictwa transportowego ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych, w których mają być stosowane metody lądujące, możliwe będzie przyjęcie określonej koncepcji organizacji przewozów powietrznych. Doświadczenia amerykańskie z użycia lotnictwa transportowego w operacjach innych niż wojna wskazują, że w operacjach stabilizacyjnych możliwe są cztery sposoby realizacji zadań bojowych przez lotnictwo transportowe obejmujące:

- wykorzystanie sieci lotnisk głównych (tranzytowych) i wysuniętych docelowych;
- przewozy z międzylądowaniem;
- przewozy bezpośrednie;
- przewozy w ramach mostu powietrznego.

W świetle doświadczeń dotychczasowych operacji można przyjąć, że przewozy powietrzne z **wykorzystaniem sieci lotnisk głównych** (tranzytowych) i **wysuniętych** (docelowych) w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych wykorzystywane będą przede wszystkim dla realizacji przewozów do rejonu prowadzonej operacji. Ich istotą będzie dostarczanie ludzi i ładunków do jednego bądź kilku głównych lotnisk w rejonie operacji przez samoloty strategicznego transportu powietrznego. Natomiast do dalszego transportu na potrzeby sił stabilizacyjnych na lotniska i lądowiska w rejonie operacji stabilizacyjnej wykorzystane zostaną samoloty taktycznego transportu powietrznego. W ogólnych założeniach ten sposób realizacji zadań transportu powietrznego w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych jest identyczny z rozwiązaniami stosowanymi obecnie przez cywilnych przewoźników powietrznych w przewozach na duże odległości. Powyższy sposób realizacji zadań powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych przez lotnictwo transportowe stosowany będzie w sytuacji znacznego oddalenia lotnisk mogących przyjmować duże samoloty transportowe od strefy działań bojowych lub ze względów bezpieczeństwa (np. zagrożenie ze strony przeciwlotniczych zestawów rakietowych), jak ma to miejsce w operacji *Iraqi Freedom*. Taki sposób działań lotnictwa transportowego będzie dominujący w przypadku znacznego oddalenia rejonu operacji stabilizacyjnej od miejsc dyslokacji sił stabilizacyjnych.

**Przewozy bezpośrednie** mogą być wykonywane w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych bezpośrednio z lotnisk załadunku do lotnisk docelowych lub stref zrzutu. W takich przewozach stosowane mogą być nie tylko metody lądujące, lecz także metody zrzutu lub desantowania. Przewozy bezpośrednie skracają czas dotarcia określonych sił oraz ładunków do oddalonych rejonów operacji stabilizacyjnych. Nie obciążają też nadmiernie lotnisk tranzytowych. Ograniczeniem realizacji przewozów bezpośrednich na potrzeby

wsparcia operacji stabilizacyjnych będzie odległość do rejonu operacji wpływająca na wielkość przewożonego ładunku użytecznego oraz dostępność tam lotnisk zdolnych przyjmować samoloty transportowe.

**Przewozy z międzylądowaniami** mogą być stosowane przez lotnictwo transportowe użyte w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnej, kiedy odległość, na jaką będą realizowane przewozy powietrzne przekracza zasięg samolotów, albo kiedy wymaga tego wykonywane zadanie bojowe. Sytuacja taka występuje na przykład, w przypadku powietrznego wsparcia obecnie prowadzonych operacji stabilizacyjnych przez lotnictwo transportowe Sił Powietrznych RP. Przewozy z międzylądowaniami są podstawowym sposobem realizacji transportu na potrzeby Polskich Kontyngentów Wojskowych rozmieszczonych w Iraku i Afganistanie. Pomimo konieczności międzylądowań, taki sposób użycia lotnictwa transportowego nie zmniejsza wielkości ładunku użytecznego przewożonego na potrzeby sił zaangażowanych w operację stabilizacyjną. Podobnie jak przewozy bezpośrednie, również przewozy z międzylądowaniami wymagać będą adekwatnych do potrzeb lotnisk w rejonie prowadzonej operacji stabilizacyjnej.

**Most powietrzny** definiowany jest, jako przewozy powietrzne, w ramach których zasięg samolotów transportowych jest zwiększany poprzez tankowanie w powietrzu. Most powietrzny może mieć również zastosowanie w powietrznym wsparciu operacji stabilizacyjnych, ale taki sposób użycia lotnictwa transportowego wymaga tankowania w powietrzu oraz generuje znaczne potrzeby w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej dla realizacji uzupełnienia paliwa w locie.

Specyfika zadań sił stabilizacyjnych korzystających z transportu powietrznego, jak również potrzeby dowództw, dla których realizowany jest transport, determinować będą w znaczącym stopniu koncepcje wykorzystania możliwości załadowczych samolotów i śmigłowców transportowych dostępnych dla powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych. Aczkolwiek nie istnieje ujednolicona międzynarodowa typologia metod załadunku samolotów i śmigłowców transportowych to ustalenia w tym zakresie zawierają dokumenty narodowe. Można założyć, że w zależności od rodzaju przewożonych pasażerów bądź ładunków wykorzystywane w operacjach stabilizacyjnych lotnictwo

transportowe może stosować dwie metody załadunku transportowych statków powietrznych obejmujące:

- maksymalne wykorzystanie możliwości załadowniczych;
- bojowe wykorzystanie możliwości załadowniczych.

Maksymalne wykorzystanie możliwości załadowniczych nie będzie uwzględniało uwarunkowań taktycznych ważnych dla przewożonych sił i będzie maksymalizować możliwy ze względu na możliwości taktyczno-techniczne ładunek użyteczny samolotów lub śmigłowców. Dlatego też takie wykorzystanie możliwości załadowniczych lotnictwa transportowego będzie stosowane w przewozach systematycznych (regularnych) lub wcześniej planowanych, realizowanych zazwyczaj poza strefą bojową na obszarze operacji stabilizacyjnej, a także w ramach przewozów i zrzutów pomocy humanitarnej.

Bojowe wykorzystanie możliwości załadowniczych lotnictwa transportowego używanego w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych ma na celu realizację transportu powietrznego tak, aby przewożone transportem powietrznym siły docierały do zaplanowanych lotnisk wyładunku bądź stref zrzutu, w adekwatnym do ich zadań bojowych składzie i kolejności tak, aby mogły one zostać natychmiast użyte w działaniach bojowych. W konsekwencji przy takim sposobie załadunku potencjalne maksymalne taktyczno-techniczne możliwości załadownicze lotnictwa transportowego nie zostaną w pełni wykorzystywane. Z drugiej jednak strony zachowana będzie gotowość przewożonych sił stabilizacyjnych do natychmiastowego podjęcia działań bojowych, a także autonomiczność poszczególnych modułów taktycznych ze składu powyższych sił.

Kompleksowość prowadzonych obecnie operacji stabilizacyjnych w Iraku i Afganistanie, a także wcześniejsze doświadczenia z niesionej pomocy humanitarnej w Bośni wskazują, że część zadań powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych może być prowadzona w formie zrzutu ładunków albo desantowania określonych sił, co jest wymuszone istnieniem zagrożenia dla samolotów transportowych lub brakiem odpowiednich lotnisk.

**Metody zrzutu bądź desantowania**, jakie mogą być stosowane w powietrznym wsparciu operacji stabilizacyjnych obejmują szereg różnicowanych rozwiązań, dzięki którym dokonywany może być, w zależności od

uwarunkowań operacyjno-taktycznych albo specyfiki zadań przewożonych sił, zrzut różnego rodzaju ładunków czy też ich desantowanie z samolotów albo śmigłowców transportowych wykonujących lot.

Analiza treści dostępnych materiałów źródłowych wskazuje, że w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych zrzut albo desantowanie stosowane będzie przez lotnictwo transportowe głównie w trakcie zaopatrywania sił realizujących zadania w oddaleniu od lotnisk bądź doraźnych lądowisk, w ramach desantowania sił powietrznodesantowych, a także w przypadkach, kiedy warunki atmosferyczne będą uniemożliwiały lądowanie na lotniskach albo lądowiskach wyładunku. W porównaniu z metodami lądującymi, stosowanie metod zrzutu oraz desantowania w operacjach stabilizacyjnych może powodować zwiększone ryzyko kontuzji desantowanych sił oraz potencjalne uszkodzenia zrzuconego sprzętu lub zaopatrzenia.

Na podstawie ustaleń zawartych w doktrynie NATO normującej procedury transportu powietrznego w operacjach stabilizacyjnych można wyróżnić dwie metody desantowania personelu wojskowego obejmujące<sup>89</sup>:

- desantowanie z liną wyzwalającą;
- desantowanie ze swobodnym otwarciem spadochronów.

Zrzuty ładunku z samolotów lub śmigłowców wykonywane przez lotnictwo transportowe w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych mogą być natomiast prowadzone przy zastosowaniu jednej z następujących metod:

- zrzut na spadochronie;
- zrzut bez spadochronu.

Analogicznie do rozwiązań stosowanych w typowych działaniach bojowych zrzuty ładunków na spadochronach stosowane jako sposób wykonywania zadań przez lotnictwo transportowe w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych mogą obejmować w zależności od prędkości opadania ładunku:

- zrzuty o dużej prędkości opadania ładunku;
- zrzuty o normalnej prędkości opadania ładunku;

---

<sup>89</sup> Tamże.

- zrzuty za pomocą spadochronów wyciągających z bardzo małych wysokości.

Zgodnie z ustaleniami zawartymi w *ATP-3.3.4* zrzuty o dużej prędkości opadania ładunku obejmują takie, dla których prędkość pionowa zawiera się w przedziale od 21 do 27 m/s. Zakłada się, że zrzuty na o dużej prędkości opadania ładunku mogą mieć zastosowanie w dostarczaniu amunicji lub paliwa. Ładunki zrzucone w taki sposób muszą być jednakże umieszczone w specjalnych kontenerach bądź materiałach pochłaniających energię (płyty pilśniowe, albo płyty tekturowe ze strukturą plastra miodu lub styropian).

Ze względu na optymalizację takich zrzutów dla ograniczonej ilości ładunków można przypuszczać, że tego rodzaju sposób dostarczania zaopatrzenia nie będzie stanowić większości zrzutów realizowanych w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych.

Zrzuty o normalnej prędkości opadania ładunku określane są w cytowanym dokumencie jako takie, dla których prędkość pionowa nie jest większa niż 10 m/s. Zrzuty te służą do zrzucania ładunków umieszczanych na platformach niwelujących energię zderzenia z ziemią lub do rzutu ładunków w specjalnych kontenerach. Prędkość opadania w tego rodzaju zrzutach pozwala na zrzut zaopatrzenia medycznego, pojazdów oraz większości środków materiałowych. W praktyce operacji stabilizacyjnych taki sposób prowadzenia zrzutów został zastosowany w ramach dostarczania przez lotnictwo amerykańskie pomocy humanitarnej do odizolowanych stref bezpieczeństwa ONZ w Bośni Hercegowinie w latach 1992-1993.

W dotychczasowych operacjach stabilizacyjnych stosowane były również metody zrzutu ładunków bez spadochronów. Zrzuty takie, ze względu na wysokość, z jakiej był prowadzony zrzut dzielono na:

- zrzut ładunku bez spadochronu z dużej wysokości;
- zrzut ładunku bez spadochronu z małych wysokości.

Zastosowanie takich metod zrzutów przez lotnictwo transportowe w operacjach stabilizacyjnych jest ograniczone, gdyż prędkość ładunku może osiągać do 50 m/s. Wymaga to z kolei niwelacji energii uderzenia o ziemię poprzez zastosowanie materiałów pochłaniających energię – takich jak: kontenery

lotnicze, okładziny pilśniowe, płyty tekturowe z wypełniaczem czy styropian. W związku z tym bez spadochronów mogą być zrzucone jedynie: odzież, żywność albo materiały budowlane do budowy infrastruktury inżynierskiej. Zrzuty żywności bez spadochronów wykonywano między innymi w operacjach w Afganistanie, tworząc warunki do rozpoczęcia niesienia pomocy humanitarnej jeszcze w fazie działań bojowych lotnictwa.

### **Specjalne działania powietrzne w operacjach stabilizacyjnych**

Praktyka operacji stabilizacyjnych wskazuje na rosnącą rolę sił specjalnych w działaniach sił stabilizacyjnych. Obok naziemnych sił operacji specjalnych, dla zwiększenia ich mobilności i rozszerzenia zdolności prowadzenia działań specjalnych, wykorzystywane jest również lotnictwo, w tym lotnictwo sił powietrznych.

Zgodnie z ustaleniami w *AJP-3.3* specjalne działania powietrzne są prowadzone w celu wsparcia działań sił specjalnych i mogą być realizowane w czasie pokoju, kryzysu i wojny, w tym również w szerokim spektrum operacji reagowania kryzysowego<sup>90</sup>. Zadania realizowane w ramach specjalnych działań powietrznych mogą mieć charakter ogniowy lub wspierający i będą obejmować, w przypadku ich realizacji w ramach operacji stabilizacyjnych:

- przerzut sił specjalnych do rejonu operacji stabilizacyjnej;
- skryty przerzut naziemnych zgrupowań sił specjalnych do rejonu realizacji zadań bojowych na obszarze operacji stabilizacyjnej;
- wsparcie ogniowe sił specjalnych;
- podejmowanie sił specjalnych z rejonu realizacji zadań bojowych i ich przerzut na terytorium kontrolowane przez siły stabilizacyjne;
- zabezpieczenie wycofania sił specjalnych z rejonu prowadzenia operacji stabilizacyjnej.

---

<sup>90</sup> *AJP-3.3 Joint Air and Space Doctrine*, op. cit., pkt 410.7.

Przyjmuje się, że specjalne działania mogą być prowadzone w połączeniu z innymi działaniami w ramach operacji sił stabilizacyjnych lub autonomicznie. W przeciwieństwie do innych działań lotnictwa specjalne działania będą prowadzone bez względu na sytuację operacyjno-taktyczną w rejonie operacji stabilizacyjnej, również w warunkach wysokiego, nieakceptowalnego dla innych działań zagrożenia ze strony przeciwnika.

Dowodzenie lotnictwem w ramach specjalnych działań powietrznych będzie realizowane poprzez dowódcę komponentu sił specjalnych, z uprawnieniami do kontroli operacyjnej w stosunku do podporządkowanych mu sił<sup>91</sup>. Z analizy ustaleń w zakresie dowodzenia lotnictwem komponentu działań specjalnych zawartych w *AJP-3.3* wynika, że koordynacja specjalnych działań powietrznych z innymi działaniami lotnictwa komponentu powietrznego sił stabilizacyjnych realizowana będzie, w większości przypadków, poprzez element łącznikowy operacji specjalnych przy połączonym ośrodku dowodzenia działaniami powietrznymi<sup>92</sup>.

Siły wykorzystywane w powietrznych działaniach specjalnych w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych są organizowane, szkolone i wykorzystywane na podstawie ustaleń doktrynalnych uwzględniających wymogi i specyfikę operacji specjalnych. Ze względu na operacyjny, a w niektórych przypadkach nawet strategiczny kontekst powietrznych działań specjalnych taktyka lotnictwa wykorzystywana w ich ramach jest opracowywana przez poszczególne państwa wydzielające siły do operacji stabilizacyjnej. Oznacza to, że pomimo pewnego stopnia standaryzacji procedur operacyjnych, występują istotne różnice w sposobach działania lotnictwa sił specjalnych poszczególnych państw.

Sprzęt lotniczy wykorzystywany w powietrznych działaniach specjalnych w ramach operacji stabilizacyjnych może obejmować specjalnie skonstruowane lub zmodyfikowane samoloty i śmigłowce. W zależności od charakteru zadań ogniowych w powietrznych działaniach specjalnych mogą być wykorzystywane specjalnie skonstruowane lub zmodyfikowane samoloty lotnictwa sił specjalnych, bądź też samoloty uderzeniowe lotnictwa sił powietrznych wykonujące uderzenia na obiekty rozpoznane i oznaczone przez siły specjalne.

---

<sup>91</sup> Tamże, pkt 410.7.c.

<sup>92</sup> Tamże, pkt 410.7.d.

Z przeprowadzonych badań materiałów źródłowych poświęconych problematyce użycia lotnictwa w działaniach specjalnych w ramach operacji stabilizacyjnych wynika, że jedynymi jawnymi publikacjami o charakterze normatywnym w tym zakresie są dokumenty amerykańskiej doktryny połączonej.

W ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych w odniesieniu do działań ogniowych lotnictwa w powietrznych działaniach specjalnych założenia taktyki użycia lotnictwa są sformułowane w amerykańskiej doktrynie połączonej *JP 3-05*. Analizowany dokument określa ramy użycia lotnictwa w ramach akcji bezpośrednich, formułując zadania, które może wykonywać lotnictwo. Jak wynika z treści zawartych w tym dokumencie mogą to być, także w operacjach stabilizacyjnych następujące zadania<sup>93</sup>:

- nagłe uderzenia w celu zniszczenia, przechwycenia, wzięcia do niewoli określonego personelu lub przejęcia środków materiałowych;
- wsparcie rajdów, zasadzek i bezpośrednich szturmów sił specjalnych;
- udział w uderzeniach z dużych odległości;
- precyzyjne naprowadzanie uderzeń lotnictwa;
- zabezpieczenie działań odzyskiwania personelu, który dostał się do niewoli lub sprzętu zdobytego przez przeciwnika;
- zwalczanie sił lądowych przeciwnika;
- specjalne zadania w morskim środowisku przybrzeżnym.

Dostępne jawne materiały źródłowe w zakresie użycia lotnictwa sił specjalnych do realizacji zadań ogniowych w ramach powietrznego wsparcia działań specjalnych dotyczą wyspecjalizowanych samolotów artyleryjskiego wsparcia ogniowego AC-130H Spectre oraz AC-10U Spooky. Dotychczas stosowana w operacjach stabilizacyjnych w Afganistanie taktyka działania tych samolotów przewiduje ich wykorzystanie pojedynczo, najczęściej w nocy, w celu zapewnienia precyzyjnego wsparcia ogniowego przez długie okresy czasu w określonych obszarach pola walki. W przypadku braku zagrożenia ze strony środków przeciwlotniczych samoloty gunship były również wykorzystywane

---

<sup>93</sup> *JP 3-05 Doctrine for Joint Special Operations*, Joint Staff, Washington D.C. 1998, s. II-3 i II-4.

w dzień, między innymi w fazie stabilizacyjnej operacji *Iraqi Freedom* w trakcie walk w Faludży.

Samoloty mogą wykonywać lot po kręgu lub po trasie prostokątnej, najczęściej w lewo, na wysokości uzależnionej od zagrożenia ze strony środków przeciwlotniczych, zwykle jednak nie niżej niż 3 500 czy 5 000 m w zależności od warunków atmosferycznych (zachmurzenia ograniczającego działania AC-130H Spectre). Samoloty AC-130U Spooky mogą zwalczać obiekty we wszystkich warunkach atmosferycznych ze względu na stosowanie radiolokacyjnego systemu kierowania uzbrojeniem.

W świetle ustaleń doktrynalnych zawartych w analizowanym dokumencie można przyjąć, że lotnictwo w ramach rozpoznania specjalnego prowadzonego w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych może być wykorzystane do<sup>94</sup>:

- zdobywania informacji o środowisku prowadzenia operacji stabilizacyjnej (głównie danych hydrograficznych oraz meteorologicznych);
- prowadzenia rozpoznania obiektów i sił na obszarze operacji stabilizacyjnej połączone z ich zwalczaniem;
- patrolowania wybrzeża morskiego oraz prowadzenia izolacji lotniczej obszaru operacji stabilizacyjnej;
- oceny zagrożenia ze strony przeciwnika dla sił stabilizacyjnych na określonych obszarach prowadzonej operacji;
- rozpoznania rezultatów uderzeń wykonywanych przez inne komponenty sił stabilizacyjnych.

Kolejnym obszarem użycia lotnictwa w powietrznych działaniach specjalnych, w ramach powietrznego wsparcia operacji stabilizacyjnych są działania psychologiczne. W *JP 3-05* zakres zadań lotnictwa w ramach działań psychologicznych określono jako<sup>95</sup>:

---

<sup>94</sup> Tamże, s. II-5 i II-6.

<sup>95</sup> Tamże, s. II-8 i II-9.

- zrzuty drukowanych materiałów informacyjnych o treści uzależnionej od odbiorcy oraz celów operacji (ulotki, informatory, plakaty, poradniki);
- emitowanie radiowych i telewizyjnych programów informacyjnych;
- emitowanie komunikatów przy użyciu głośników i megafonów (wykorzystywane w przypadku użycia śmigłowców).

Brakuje wiarygodnych jawnych materiałów źródłowych w zakresie taktyki działania lotnictwa w trakcie realizacji zadań w ramach działań psychologicznych. Z doświadczeń użycia lotnictwa w operacjach stabilizacyjnych w Afganistanie i Iraku wynika, że podstawowym samolotem wykorzystywanym w działaniach psychologicznych był EC-130E Rivet Rider / Commando Solo przystosowany do prowadzenia transmisji radiowych i telewizyjnych. Taktyka użycia samolotu EC-130E zakłada wykonywanie lotu na maksymalnej wysokości w celu zapewnienia odpowiedniej propagacji fal radiowych w strefach położonych w rejonie sąsiadującym z obszarem, na którym znajduje się zaplanowany odbiorca transmitowanych informacji. Zadania taktyczne mogą obejmować nie tylko informacyjne oddziaływanie na przeciwnika w czasie operacji stabilizacyjnej, ale również mogą być ukierunkowane na informowanie ludności na obszarach klęsk żywiołowych czy też stron konfliktu w operacjach pokojowych. Do zrzutu ulotek mogą być również wykorzystywane samoloty MC-130H Combat Talon II oraz samoloty lotnictwa bojowego<sup>96</sup>.

---

<sup>96</sup> W ten sposób używano samolotów w operacji *Iraqi Freedom*.

## ZAKOŃCZENIE

Zasadnicze cele pracy badawczej zakładały ustalenie zakresu zadań, jakie mogą realizować rodzaje lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych. Cele dodatkowe przewidywały podjęcie próby dokonania klasyfikacji operacji stabilizacyjnych i wykazania specyfiki użycia lotnictwa sił powietrznych do ich wsparcia.

Sprawozdanie z badań przedłożone w formie niniejszego opracowania wykazuje, że cele te zostały osiągnięte. W pracy zespół zdefiniował operacje stabilizacyjne i wykazał, że operacje tego typu mogą znacznie różnić się swoim charakterem i stopniem angażowania sił wojskowych. Wykazano też, że operacje stabilizacyjne niosą wiele nowych wyzwań w stosunku do lotnictwa sił powietrznych zarówno ze względu na duże zróżnicowanie powierzonych mu zadań, jak i na warunki w których mogą być realizowane. Owo zróżnicowanie warunków rozciąga się od operacji o charakterze udzielania (dostaw) pomocy humanitarnej, realizowanych w przyjaznym i bezpiecznym otoczeniu, do operacji wymuszająco-rozdzielających, które mają cechy okupacji i wymuszania porządku, a prowadzonych często we wrogim i pod każdym względem niebezpiecznym otoczeniu.

W trakcie badań udało się zidentyfikować kształtujące się prawidłowości użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach stabilizacyjnych oraz wymagania operacyjno-taktyczne, jakie stawia się lotnictwu podczas realizacji zasadniczych grup zadań.

Wnioski jakie wynikają ze zrealizowanego procesu badawczego wskazują, że w programach szkolenia bojowego, organizacji wojsk i w ich wyposażeniu muszą zajść głębokie zmiany związane z dostosowaniem sił reagowania kryzysowego do warunków działań występujących w operacjach stabilizacyjnych.

Podjęta problematyka ze względu na swoje znaczenie, aktualność ale również zmienność sytuacji kryzysowych, powinna być nadal w obszarze zainteresowania placówek badawczych, w tym uczelni akademickich i wyższych szkół wojskowych. Problem udziału lotnictwa sił powietrznych poza granicami kraju, w tym w operacjach reagowania kryzysowego o charakterze

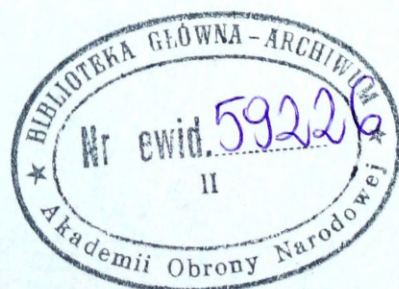
stabilizacyjnym, powinien być doskonały zarówno w obszarze teoretycznych opracowań, jak i w zakresie praktycznego szkolenia wojsk.

## BIBLIOGRAFIA

1. *AAIH AIRNORTH Air Interoperability Handbook*, Edition 3, Ramstein 2001.
2. *Air Mobility Operations*, Washington D.C. 1999.
3. *AJP-01(B), Joint Operations Doctrine*, MAS, Brussels 2001.
4. *AJP-3.3, Joint Air and Space Operations Doctrine*, MAS, Brussels 1999.
5. *AJP-3.3.2, Air Interdiction And Close Air Support*, MAS, Brussels 1999.
6. *AJP-3.3.2.1, Tactics, Techniques and Procedures for Close Air Support Operations*, MAS, Brussels 1999.
7. *AJP-3.3.4.3, Tactics, Techniques and Procedures for NATO Air Transport Operations*, MAS, Brussels 1999.
8. *AJP-3.4.1.1, Peace Support Operations*, MAS, Brussels 2001.
9. *AP-3000, British Air Power Doctrine*, Ministry of Defence, Norwich 1999.
10. *Army Air and Missile Defense, Future Challenges*, Documented Briefing, RAND Corporation, Santa Monica, California 2002.
11. *ATP-47(A), Handbook for Air Reconnaissance Tasking and Reporting*, MAS, Brussels 1999.
12. *Conduct of the Persian Gulf War*, Final Report to Congress, Washington D.C. 1992.
13. *Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych*, PWN, Warszawa 1976.
14. *FM 3-07, Stability Operations and Support Operations*, Headquarters, Department of Army, Washington D.C. 2003.
15. Ghali B., *An Agenda for Peace. Preventive Diplomacy, Peacemaking and Peacekeeping*, Report of the Secretary General Pursuant to the Statement Adopted by the Summit Meeting of the Security Council on 31 January 1992, United Nations, New York 1992.
16. Hallion R. P., *Air Power Confronts an Unstable World*, Brassey's, London 1997.

17. *JP 3-0, Doctrine for Joint Operations*, Department of Defense, Washington D.C. 1995.
18. *JP 3-05 Doctrine for Joint Special Operations*, Joint Staff, Washington D.C. 1998.
19. *JP 3-17, Joint Doctrine and Joint Tactics, Techniques and Procedures for Air Mobility Operations*, Washington D.C. 2002.
20. Karpowicz J., Kozłowski K., *Bezzałogowe statki powietrzne i miniaturowe aparaty latające*, AON, Warszawa 2003.
21. Karpowicz J., *Taktyka lotnictwa uderzeniowego w sojuszniczych działaniach powietrznych*, AON, Warszawa 2003.
22. Mason R. A., *Przyszłość sił powietrznych. Koncepcja zadań operacyjnych*, Przegląd WLiOP nr 1, Poznań 1999.
23. *MC 133/3, Procedures for Approval and Promulgation of Major NATO Commanders' and CUSRPG's Operational Planning Documents* MAS, Brussels 2000.
24. *MC 327/2, NATO Military Policy for non-article 5 crisis response operations*, MAS, Brussels 2001.
25. *MC 400/2, Guidance for the Military Implementation of Alliance Strategy*, MAS, Brussels 2000.
26. Michalak W., *Dominacja z powietrza*, AON, Warszawa 1999.
27. *MND CS Approach to Operations*, Babylon 2004.
28. *NATO Doctrine for Peace Support Operations*, MAS, Brussels 1994.
29. Olszewski R., *Lotnictwo w odstraszeniu militarnym*, Bellona, Warszawa 1998.
30. Owen R. C., *The Balkans Air Campaign Study: Part 1*, Air Power Journal Vol. XI, No. 2, Washington D.C. 1997.
31. *Peace Operations and Humanitarian Support*, Strategic Assessment, Department of Defense, Washington D.C. 1996.
32. *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2002.

33. Solski R. i in., *Słownik Encyklopedyczny Edukacja Obywatelska*, Wyd. Europa, Warszawa 1999.
34. *STANAG 3796 Minimum Resolved Object Sizes and Scales for Imagery Interpretation*, Edition 2, MAS 2000.
35. *The Alliance's Strategic Concept*, North Atlantic Council in Washington D.C. 1999.
36. Tirpark J. A., *Deliberate Force*, Air Force Magazine, Washington D.C. 1997.



S/6375

11,80