



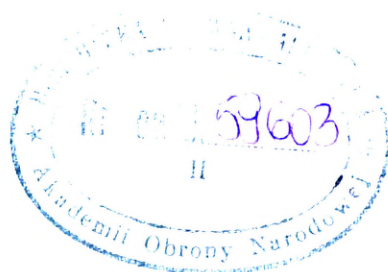
Jan Khetki
Andrzej Polak
Jacek Joniak

**Koordinacja działań
wojsk lądowych
i sił powietrznych
w operacji** 59603

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON 5739/05



**Jan Knetki
Andrzej Polak
Jacek Joniak**

**Koordynacja działań
wojsk lądowych
i sił powietrznych
w operacji**

Warszawa 2005

Recenzent: płk prof. dr hab. Waldemar Kaczmarek

**Projekt okładki
Dariusz Łysio**

**Redaktor techniczny
Beata Klarowska**

**Korekta
Jolanta Puchalska
Małgorzata Sęktas**

ISBN 83-89423-33-2

**Skład, druk i oprawa: Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy
00-910 Warszawa, al. gen. A. Chruściela 103, tel. 681-40-55, tel./faks 681-37-52
Zam. nr 831/2005**

Spis treści

Wstęp	5
1. Historyczne doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w działaniach wojennych	13
1.1. Początki wsparcia lotniczego wojsk lądowych	13
1.2. Teoria współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w okresie międzywojennym	16
1.3. Doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w drugiej wojnie światowej	25
1.4. Doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w konfliktach zbrojnych po drugiej wojnie światowej	41
1.5. Doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w wybranych krajach po drugiej wojnie światowej	47
2. Rola wojsk lądowych w operacjach militarnych	61
2.1. Zadania wojsk lądowych	63
2.2. Sposoby realizacji zadań	64
2.3. Analiza działań wojsk lądowych w operacji „Iracka Wolność”	75
3. Siły powietrzne w operacjach militarnych	85
3.1. Charakterystyka sił powietrznych	85
3.1.1. Ogólne zasady prowadzenia działań przez siły powietrzne	88
3.1.2. Rodzaje działań powietrznych	91
3.2. Wsparcie sił lądowych przez komponent powietrzny	96
3.2.1. Zadania komponentu powietrznego realizowane na korzyść sił lądowych	96
3.2.2. Izolacja lotnicza	98
3.2.3. Bezpośrednie wsparcie lotnicze	100
3.3. Ogólne założenia wsparcia sił lądowych przez komponent powietrzny	102
3.3.1. Zasady dowodzenia i współdziałania komponentów lądowego i powietrznego	102
3.3.2. Środki koordynacji wsparcia	108
3.4. Podsumowanie	109
4. Wybrane problemy dowodzenia	112
4.1. Miejsce koordynacji w procesie dowodzenia	115
4.2. Rola dowódcy w koordynacji działań	118
4.3. Zasady dowodzenia	120
Zakończenie	124
Literatura	127

Wstęp

Analizując zagadnienia dotyczące koordynacji działań wojsk lądowych i sił powietrznych na poziomie operacyjnym, można bez obawy o popełnienie błędu skonstatować, że mieszczą się one w obszarze zainteresowań sztuki operacyjnej wojsk lądowych i sił powietrznych. Jej przedmiot badań definiowany jest zwykle jako teoria i praktyka przygotowania i prowadzenia wszelkich działań operacyjnych przez zgrupowania wojsk lądowych i sił powietrznych, zmierzających do osiągnięcia celu strategicznego lub operacyjnego, w wyznaczonym obszarze odpowiedzialności. Istotnym obszarem badań sztuki operacyjnej wojsk lądowych i sił powietrznych są operacje, wśród których można wyróżnić operacje militarne (realizowane zwykle w czasie wojny) i operacje reagowania kryzysowego (realizowane w czasie pokoju lub kryzysu). Przyjmując taki punkt widzenia, operacje militarne postrzega się jako zespół różnorodnych działań związków operacyjnych rodzajów sił zbrojnych lub specjalnie wydzielonych zgrupowań, dla osiągnięcia wspomnianych wyżej celów (strategicznego, a niekiedy operacyjnego). Obejmują one skoordynowane czasowo i przestrzennie działania realizowane przed starciem zbrojnym, bitwy (walki) oraz działania po bitwie (walce), w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Bitwy (walki) oraz działania wchodzące w skład operacji mogą być skoordynowane czasowo i przestrzennie lub też prowadzone niezależnie od siebie.

Z prakseologicznego punktu widzenia częścią składową operacji jest bitwa (walka), definiowana jako wszelkie działania przynajmniej dwupodmiotowe (przy założeniu, że i zespół może być podmiotem), gdy co najmniej jeden z podmiotów przeszkadza drugiemu¹. Walka w tym znaczeniu oznacza zwykle takie działanie dwóch stron, którego istotą jest dążenie każdej z nich do osiągnięcia celów sprzecznych z celami strony przeciwnej. Głównym motywem tak rozumianej definicji walki jest sprzeczność celów, a jej naczelnym zadaniem pokonanie przeciwnika. Zatem, ostatecznym celem walki jest osiągnięcie zwycięstwa nad przeciwnikiem. Natomiast bitwa postrzegana jest jako podstawowa część składowa operacji. To skoncentrowane w czasie i przestrzeni starcie sił głównych przeciwstawnych związków operacyjnych (taktycznych), mające istotne znaczenie dla osiągnięcia celów operacji. Walki toczone w ramach bitwy powinny być skoordynowane czasowo i przestrzennie. Mogą być także prowadzone niezależnie od siebie, lecz połączone powinny być wspólnym celem.

Podkreślić należy także to, że obszar naukowej penetracji sztuki operacyjnej wojsk lądowych i sił powietrznych związany jest również ze strukturą organizacyjną wojsk, albowiem obejmuje swym zasięgiem zarówno związki operacyjne, doraźnie tworzone zgrupowania wojsk (komponenty), jak i związki taktyczne. Nietrudno dostrzec, że prace naukowo-badawcze prowadzone w obszarze sztuki operacyjnej

¹ T. Kotarbiński, *Traktat o dobrej robocie*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1973, s. 239.

wojsk lądowych i sił powietrznych powinny w swej istocie prowadzić do określenia hipotetycznego modelu działań operacyjnych, przygotowywanych i prowadzonych przez wspomniane wcześniej struktury organizacyjne.

Odnosząc się do rozpatrywanej problematyki, przyjęto, że przedmiotem badań będą operacje połączone, przygotowywane i prowadzone przez zgrupowania operacyjne wchodzące w skład komponentu wojsk lądowych i sił powietrznych. Zasadniczym celem autorów było opracowanie koncepcji koordynacji działań komponentu wojsk lądowych i sił powietrznych w operacji połączonej, a przez to wzbogacenie teorii sztuki operacyjnej wojsk lądowych i sił powietrznych o aspekty prognostyczne, wyrażające się w określeniu prawdopodobnych form, metod i sposobów koordynowania działań operacyjnych tych dwóch rodzajów sił zbrojnych.

Różnorodność zadań wojsk lądowych i sił powietrznych oraz nowe warunki ich realizacji w perspektywie najbliższych lat pociągają za sobą również potrzebę weryfikacji poglądów dotyczących rodzajów i treści operacji wojskowych. Dziś, obok tradycyjnych operacji militarnych, których głównym celem jest pokonanie przeciwnika i utrzymanie (odzyskanie) określonego obszaru, coraz częściej mają miejsce operacje reagowania kryzysowego, w tym operacje wsparcia pokoju, których zadaniem będzie wymuszenie i utrzymanie pokoju w określonych rejonach. Należy wszakże podkreślić, iż współcześnie wszelkie operacje (zarówno militarne, jak i pokojowe) będą miały charakter operacji połączonych. Niezależnie od zmieniających się uwarunkowań i poglądów na rolę sił zbrojnych nadal za podstawowe dla wojsk lądowych i sił powietrznych należy traktować operacje militarne. To one prowadzą bezpośrednio do głównego celu, jakim jest utrzymanie integralności obszaru kraju i przywrócenie pokoju w wypadku agresji potencjalnego przeciwnika. Z założeń obronnych kraju jednoznacznie wynika, że wojska lądowe powinny być przygotowane w równym stopniu do prowadzenia skutecznych operacji obronnych, jak i wykonywania zwrotów zaczepnych, we współdziałaniu z pozostałymi rodzajami sił zbrojnych. Czynnikiem wspólnym, charakterystycznym dla operacji obronnych i zaczepnych, będzie ich połączony charakter.

Istotny wpływ na sposób organizacji i prowadzenia operacji obronnych będzie miał charakter ewentualnej agresji. Zarówno literatura wojskowa, jak i wnioski z ostatnich konfliktów zbrojnych potwierdzają jednoznacznie, że ewentualna agresja będzie miała powietrzno-lądowy wymiar i może się charakteryzować:

- tradycyjnym dążeniem do zaskoczenia, połączonym z gwałtownymi uderzeniami na najważniejsze elementy obrony w całym obszarze operacyjnym;
- dążeniem do dezorganizacji kierowania i dowodzenia w skali strategicznej i operacyjnej oraz próbami dezorganizacji manewru wojsk w głębi i dążeniem do izolacji kierunków uderzeń przed napływem odwodów;
- szerokim wykorzystaniem desantów operacyjnych i taktycznych, dla uchwycenia ważnych obiektów na kierunkach uderzeń oraz masowym stosowaniem uderzeń powietrznoszurmowych;
- intensywnymi działaniami w warunkach ograniczonej widoczności, w tym głównie nocnymi;
- powszechnym stosowaniem amunicji o cechach inteligentnych.

Można przypuszczać, że działania sił lądowych mogą być poprzedzone krótkim, lecz silnym uderzeniem z powietrza (środki lotnicze i rakietowe) na starannie wyselekcjonowane obiekty. Ich celem będzie prawdopodobnie dezorganizacja obrony w wymiarze operacyjno-strategicznym. W ślad za tym można oczekiwać równoległych zaczepnych operacji powietrznych i lądowych na kierunkach uderzeń. Czynnikiem podstawowym będzie czas opanowania określonych obszarów i pozbawienie obrońcy możliwości przeciwdziałania. Tak postrzegany charakter ewentualnej agresji stawia określone wymagania przed składem bojowym, strukturami, uzbrojeniem i wyposażeniem wojsk lądowych. Agresji o wymiarze powietrzno-lądowym i operacyjnym należy przede wszystkim przeciwstawić obronę o charakterze przestrzennym i wymiarze operacyjnym. Oznacza to, że do obrony muszą być przygotowane wszystkie elementy ugrupowania operacyjnego, niezależnie od ich położenia w tym ugrupowaniu. Ponadto bronione muszą być jednocześnie wszystkie ważne obiekty w całej strefie działań operacyjnych, a najważniejsze z nich na całym obszarze kraju.

Do ważnych zadań w tak rozumianej obronie, decydujących o jej trwałości, będzie należała osłona elementów zgrupowania operacyjnego i ważnych obiektów przed uderzeniami z powietrza oraz zorganizowanie skutecznej obrony na kierunkach bezpośrednich lądowych uderzeń przeciwnika. Istotne znaczenie będzie miało także zapewnienie warunków manewru wojsk własnych i sojuszniczych w głębi operacyjnej i w głębi kraju, połączone z dążeniem do zachowania sił (odwodów) zdolnych do organizowania obrony na kolejnych rubieżach lub wykonania przeciwuderzeń. Należy jednak zauważyć, że powyższe zadania będą możliwe do realizacji w warunkach funkcjonowania trwałego systemu dowodzenia i ciągłego zaopatrywania wojsk oraz posiadania w głębi sił zdolnych do podjęcia skutecznej walki z desantami przeciwnika. Siły lądowe w coraz większym stopniu wykorzystują wymiar powietrzny przez użycie śmigłowców różnego przeznaczenia. Nie są jednak w stanie razić przeciwnika lądowego na całą głębokość, jak również – w podobnym zakresie – rozpoznawać jego zgrupowania lądowego z powietrza. Dlatego jest niezbędne, aby lotnictwo sił powietrznych zwalczało drugie rzuty i odwody przeciwnika o znaczeniu operacyjnym i strategicznym, paraliżowało jego system dowodzenia i system logistyczny oraz komunikację w głębi (w ramach izolacji), a także wspierało wojska lądowe. O ile uderzenia wykonywane przez lotnictwo sił powietrznych w ramach izolacji lotniczej będą korzystnie wpływać na sytuację wojsk walczących w pierwszym rzucie z pewnym opóźnieniem, o tyle uderzenia w ramach bliskiego wsparcia lotniczego będą skutkowały w tym zakresie bardzo szybko.

Podstawowym warunkiem pomyślnego prowadzenia operacji połączonych jest uzyskanie przewagi w powietrzu. Jeszcze bardziej pożądane jest zdobycie panowania w powietrzu, które skutkuje swobodą działania własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej i pozbawieniem tej swobody lotnictwa przeciwnika. W wywalczeniu przewagi lub panowania w powietrzu uczestniczy przede wszystkim lotnictwo sił powietrznych. Współdziała ono w wykonywaniu tego zadania z siłami obrony powietrznej i przeciwlotniczej oraz lotnictwem sił morskich, a także w ograniczo-

nym zakresie z lotnictwem sił lądowych. Lotnictwo sił powietrznych może również wziąć udział w strategicznych uderzeniach powietrznych. Decyzje o tych uderzeniach będą podejmowane na poziomie strategiczno-operacyjnym, a wynikać będą z celów politycznych i przyjętych ograniczeń. Ataki te będą ukierunkowane na osiągnięcie takiego poziomu zniszczenia i dezorganizacji sił przeciwnika, które pozwolą na dłuższy czas znacznie ograniczyć mu możliwości prowadzenia wojny, a szczególnie agresywnych działań zaczepnych².

Duża efektywność użycia sił powietrznych w operacjach połączonych będzie możliwa tylko przy wszechstronnym zabezpieczeniu ich działań. Działania te obejmują: walkę elektroniczną, śledzenie i rozpoznawanie powietrzne, wczesne wykrywanie i naprowadzanie, tankowanie w powietrzu, transport powietrzny, działania poszukiwawczo-ratownicze i specjalne działania powietrzne. Na podkreślenie zasługuje bardzo ważna rola sił powietrznych w operacjach połączonych, wynikająca z ich zasadniczej właściwości, czyli wysokiej elastyczności użycia. Tworzą ją między innymi:

- duży zasięg samolotów, pozwalający na wykonanie uderzeń na obiekty położone w znacznej odległości od lotnisk bazowania;
- duża prędkość samolotów, dzięki której możliwe jest zyskanie na czasie, osiągnięcie zaskoczenia i zmuszenie przeciwnika do utrzymywania dużych sił w ciągłej gotowości bojowej;
- wysoka manewrowość, umożliwiającą szybkie przebazowanie samolotów taktycznych z jednego teatru działań wojennych na inne, a możliwość tankowania ich w powietrzu pozwala na głębokie przerzuty w dowolne rejony i obszary geograficzne; umożliwia to operatywne ześrodkowanie lotnictwa taktycznego i koncentrację jego wysiłku na najważniejszych kierunkach;
- uniwersalność wyposażenia, która pozwala na wykonywanie zadań bojowych o różnej intensywności, zarówno ofensywnych, jak i defensywnych, wymagających szerokiego zakresu prędkości, wysokości i manewru;
- dyspozycyjność, pozwalająca dowództwu na szybką reakcję, w powstałej sytuacji bojowej, w dowolnym rejonie oraz osiąganie efektu zaskoczenia, co do czasu i miejsca użycia lotnictwa, jak również szybko przeciwdziałać zagrożeniom ze strony przeciwnika; stałe utrzymywanie wysokiego stopnia gotowości bojowej lotnictwa taktycznego i sił naziemnych OP powoduje, że są one zdolne do natychmiastowego użycia.

Dla osiągnięcia sukcesu w operacjach połączonych istotne jest jednak użycie sił powietrznych, szczególnie lotnictwa, na głównych kierunkach działania. Czas działania, miejsce, sposób i jego rodzaj muszą być zaskoczeniem dla przeciwnika, co pozwala na uzyskanie dużej skuteczności, nawet w wypadku wykorzystania ograniczonych sił. Można zatem przyjąć, że bez względu na sytuację operacyjno-taktyczną każda operacja wojsk lądowych (opóźniająca, obronna, zaczepna) musi być skoordynowana z działaniami sił powietrznych i prowadzona w ramach operacji połączonej. I do planowania takich operacji powinny być przygotowane dowództwa poziomu operacyjnego.

² S. Zajas, *Użycie sił powietrznych w operacjach połączonych*, „Myśl Wojskowa” 2003, nr 5, s. 37.

Współczesne opracowania teoretyczne, traktujące o charakterze przyszłych kryzysów i wojen oraz miejscu i zadaniach wojsk lądowych, sił powietrznych i marynarki wojennej, jednoznacznie wskazują na potrzebę pełnej integracji wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Po doświadczeniach wojny w Zatoce Perskiej w 1991 r., działaniach w byłej Jugosławii czy operacji „Iracka Wolność” nikt już chyba nie ma żadnych wątpliwości, że charakter współczesnych działań militarnych wymaga zespołowego działania wszystkich komponentów sił zbrojnych dla osiągnięcia wspólnego celu. Analizując możliwości każdego rodzaju sił zbrojnych i wynikające z nich zadania, należy stwierdzić, iż wojska lądowe mogą zająć i utrzymywać obszar, natomiast siły powietrzne mogą się szybko przemieszczać, panować na obszarze powietrznym własnym i przeciwnika, przygotowywać oraz wspierać operacje sił lądowych.

Przedstawione wyżej charakterystyki obu rodzajów sił zbrojnych dowodzą, że mogą one wykonywać zadania nie tylko w ich tradycyjnym środowisku, lecz również prowadzić działania na korzyść pozostałych rodzajów sił zbrojnych. Każdy z komponentów sił zbrojnych ma swoją niezastąpioną funkcję, nie są one jednak celem dla siebie, lecz środkiem do celu. Brak wspólnych, ogólnych ram postępowania może prowadzić do rozbicia działań rodzajów sił zbrojnych na niezależne części. Pojedyncze przedsięwzięcia nie oddziałują wówczas synergicznie i tym samym powstaje zagrożenie zmarnowania wysiłków. Zagrożeniu temu można przeciwdziałać, prowadząc połączone działania rodzajów sił zbrojnych. Działania takie nie są przywiązane do określonej formy organizacyjnej, lecz wyrażają się w zróżnicowanych formach współpracy w ramach połączonych działań sił zbrojnych, podczas których ma miejsce nie tyle współdziałanie, co pełna integracja biorących w niej udział rodzajów sił zbrojnych. Wynika stąd potrzeba odejścia od współdziałania sił uczestniczących w operacji na rzecz pełnej integracji ich działań.

Efektywnie zintegrowane rodzaje sił zbrojnych są odporne na atak, natomiast same mogą szybko zidentyfikować i skutecznie zaatakować słabe punkty przeciwnika. O sukcesie operacji angażującej wszystkie rodzaje sił zbrojnych decyduje przede wszystkim umiejętne wykorzystanie potencjałów bojowych poszczególnych komponentów. Współczesne wojska lądowe, siły powietrzne i marynarka wojenna wspierają i uzupełniają się nawzajem w znacznie większym stopniu niż dawniej, w zakresie zasięgu, mocy i precyzji środków rażenia, a skuteczność ich działania w czasie pokoju, kryzysu i konfliktu zależy przede wszystkim od zdolności i możliwości wspólnego działania.

Koordinacja to uzgodnienie wzajemnego działania; uzgodnienie, zharmonizowanie, ujednolicenie³. W ujęciu leksykalnym koordynacja to „uzgadnianie (w skali strategicznej, operacyjnej i taktycznej) wysiłków oddziałów, związków taktycznych i operacyjnych (zgrupowań) różnych rodzajów sił zbrojnych w celu najbardziej efektywnego wykonania wspólnych zadań w walce i operacji”⁴. Koordinacja po-

³ *Słownik języka polskiego*, red. M. Szymczak, PWN, Warszawa 1993, t. I, s. 1007.

⁴ *Leksykon wiedzy wojskowej*, MON, Warszawa 1979, s. 177.

strzegana jest jako wymiana informacji w celu integracji i synchronizacji działań oraz uniknięcia wzajemnych zakłóceń w trakcie operacji. Celem koordynacji jest zespolenie efektów działania odrębnych części organizacji. Brak koordynacji powoduje, że różne podmioty działania tracą świadomość swej roli w osiąganiu celu głównego. Poziom integracji uwarunkowany jest stopniem wzajemnej zależności współrealizatorów zadania. W działaniach, w których występuje duży stopień ryzyka, wymagany jest duży stopień koordynacji. Jeżeli podmioty działania wiedzą o własnych zadaniach i zadaniach innych (kto, gdzie, w jaki sposób, kiedy i co zamierza osiągnąć?), to można postawić tezę, że na podstawie takiej wiedzy potrafią dostosować własne zadania do efektów osiągniętych przez innych. Oznacza to, że komunikowanie się w tym układzie jest podstawą do sprawnego działania. Osiągnięcie takiego stanu jest możliwe głównie w trakcie operacji prowadzonych przez połączone siły zbrojne.

Funkcjonujące w teorii i praktyce użycia sił zbrojnych pojęcie operacji połączonych wnosi nową jakość w działania militarne na poziomie operacyjnym. Wprawdzie wielu specjalistów wojskowych twierdzi, że nie jest to pojęcie nowe, bo w przeszłości planowano i prowadzono operacje połączone, niemniej jednak między operacjami militarnymi prowadzonymi w przeszłości a operacjami, które weszły do teorii i praktyki od lat dziewięćdziesiątych XX wieku, nazywanymi operacjami połączonymi, istnieje zasadnicza różnica. Wyraża się ona w tym, że wszystkie komponenty, które zostaną użyte w operacji połączonej (komponent powietrzny, lądowy, morski i siły specjalnych), wykonują zadania na rzecz celu operacji, a nie na korzyść któregoś z nich (np. lotnictwo na rzecz wojsk lądowych)⁵, natomiast wielkość oraz rola każdego komponentu zależą od celów polityczno-militarnych operacji połączonej oraz konkretnych warunków jej prowadzenia. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że komponenty te są dowodzone przez jednego dowódcę. Nie są to więc wspólne działania rodzajów sił zbrojnych podlegających swoim dowódcom, lecz działania wspólnie planowane, koordynowane i realizowane przez jednego dowódcę⁶.

⁵ Przykładem skutecznego współdziałania między wojskami lądowymi i lotnictwem (i jego braku) mogą być walki o opanowanie Krety. „W celu zwiększenia skuteczności działań zarówno w powietrzu, jak i na lądzie Niemcy prowadzili nieustanne rozpoznanie powietrzne Krety przez dwadzieścia cztery godziny na dobę... Nigdy jeszcze nie użyto radia w celach dowodzenia w takim zakresie jak na Krecie. Łączność pomiędzy wojskami naziemnymi oraz samolotami rozpoznawczymi i bombardującymi była nieustanna. Dowódca wojsk naziemnych mógł w każdej chwili wezwać na pomoc formację lotnictwa bombardującego, jeśli było mu potrzebne niezwłoczne wsparcie. Mógł zapytać dowolny samolot rozpoznawczy znajdujący się w powietrzu ponad nim, gdzie są i co robią Brytyjczycy, i otrzymywał natychmiastową odpowiedź”.

„Gdyby Freyburg (gen. mjr B. Freyburg był komendantem Krety) mógł wezwać RAF... w celu bombardowania Niemców w Maleme, mógłby odzyskać utracony teren, ale środki łączności z dowództwem RAF w Kairze były archaiczne. Oficer sztabu Freyburga musiał odszukać i sprowadzić do Freyburga pułkownika lotnictwa. Ten zaś z kolei musiał powrócić do swojego sztabu, aby nadać szyfrem depeszę do Kairu. Kair musiał ją odszyfrować i wysłać rozkazy do baz w zachodniej Pustyni – po upływie tego czasu było już za późno”. Patrz: J.F.C. Fuller, *Druga wojna światowa 1939–1945*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1958, s. 161, 162.

⁶ S. Zajas, *Użycie sił powietrznych w operacjach połączonych*, op. cit., s. 34.

Istota operacji połączonej wyraża się zatem w synchronizacji wysiłków wojsk i środków poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, przynajmniej dwóch, podczas realizacji zadań bojowych, w takim wykorzystaniu ich zróżnicowanych możliwości, aby w rezultacie efektu synergii⁷ skutki połączonych działań były większe niż zwykła suma skutków działań poszczególnych rodzajów sił zbrojnych z osobna. Chodzi przy tym o to, aby wszędzie tam, gdzie jest to celowe i możliwe, tak skoordynować operacje lądowe, powietrzne i morskie oraz operacje sił specjalnych, by zamierzone skutki (wspólny cel) zostały osiągnięte przy efektywnym wykorzystaniu zróżnicowanych możliwości i najmniejszych strat. Innymi słowy, komponenty rodzajów sił zbrojnych w czasie i przestrzeni powinny być użyte tak, aby w pełni były wykorzystane ich silne strony, a słabe osłonięte.

Operacje sił połączonych należy rozpatrywać na trzech poziomach: na poziomie militarno-strategicznym są one kierowane, natomiast planowane i wykonywane na poziomach operacyjnym i taktycznym. Działania są określane jako militarno-strategiczne, operacyjne lub taktyczne, w oparciu o ich wpływ lub udział w osiągnięciu wyszczególnionych celów. Nie są natomiast bezpośrednio związane ze szczeblem dowodzenia, wielkością jednostki, rodzajem wyposażenia lub sił i ich komponentów. Zazwyczaj władze strategiczne określają cele oraz wyznaczają siły i środki, jednocześnie ustanawiając niezbędne ograniczenia. Na poziomie operacyjnym dowódca nakazuje określone działania wyznaczonym jednostkom zgodnie z planem kampanii. Na szczeblu taktycznym dowódca wraz ze swoimi jednostkami prowadzi działania bojowe w celu osiągnięcia militarnych celów operacji. We współczesnym środowisku bezpieczeństwa tradycyjne granice między poziomami operacji rozmazują się, ponieważ nawet nieistotne, wydawałoby się, zdarzenie w skali taktycznej może być uważane za politycznie delikatne, a co za tym idzie jest ściśle nadzorowane na szczeblu strategicznym. Można stwierdzić zatem, że operacja połączona, będąc najwyższą formą prowadzenia działań bojowych przez połączone siły zbrojne, składa się z operacji powietrznych, lądowych, morskich i sił specjalnych rodzajów sił zbrojnych, a operacje te tworzą połączone działania poszczególnych rodzajów wojsk. Operacje połączone, tworzone przez operacje poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, są ukierunkowane na osiągnięcie ustalonego celu strategicznego.

Współczesna teoria i praktyka działań operacyjnych, ocena literatury normatywnej i opracowań naukowych oraz wnioski z ćwiczeń prowadzonych w ostatnich kilku latach skłaniają autorów do określonej refleksji. Sprowadzić ją można w zasadzie do odpowiedzi na proste pytanie: Czy – a jeśli tak, to, w jaki sposób – wnioski z wojen, konfliktów zbrojnych i sytuacji kryzysowych ostatnich kilkunastu lat oraz fakt przynależności Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego wpływają na ewolucję działań operacyjnych, postrzeganych przez pryzmat operacji wojsk lądowych i sił powietrznych? Próba odpowiedzi na tak sformułowane pytanie sugeruje,

⁷ Synergia – wzajemne współdziałanie dwóch lub większej liczby elementów (rodzajów sił zbrojnych, wojsk) powodujące, że łączny efekt działań jest większy (skuteczniejszy) niż suma skutków efektów działań oddzielnych. *Encyklopedia popularna*, s. 828.

że powinna być ona poprzedzona wnioskami, będącymi pochodną zmieniających się zagrożeń oraz zmianą charakteru współczesnych operacji. To one powinny w zasadniczy sposób determinować nowe rozwiązania w dziedzinie przygotowania i prowadzenia działań operacyjnych komponentu wojsk lądowych i sił powietrznych w ramach operacji połączonej.

Praca składa się z czterech rozdziałów merytorycznych. W rozdziale pierwszym przedstawiono historyczne doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w działaniach wojennych. Dokonano syntezy wniosków z badań nad genezą i kierunkami ewolucji współdziałania. Pozwoliło to na określenie ich istoty i charakteru oraz (będących ich pochodną) głównych założeń koordynacji działań obu rodzajów sił zbrojnych.

Rozdział drugi zawiera kwestie dotyczące współczesnych operacji wojsk lądowych. Uwzględniono również wnioski z użycia wojsk lądowych w operacji „Iraqi Freedom”. Należy w tym miejscu podkreślić, iż charakter rozważań wykluczył z nich tzw. operacje wsparcia pokoju, co nie oznacza wcale, że autorzy nie dostrzegają ich znaczenia we współczesnej sztuce wojennej.

Trzeci rozdział obejmuje syntetyczną charakterystykę operacji powietrznych, w tym problematykę wsparcia zgrupowań wojsk lądowych przez siły powietrzne. Skupiono się przede wszystkim na tych działaniach, które prowadzone są na „styku” z wojskami lądowymi.

W ostatnim rozdziale ujęto szereg refleksji związanych ze złożonymi problemami dowodzenia na poziomie operacyjnym, w aspekcie koordynacji działań różnych rodzajów sił zbrojnych. Wyeksponowano rolę dowódcy sił połączonych oraz znaczenie uniwersalnych, akceptowalnych dla połączonych sił, zasad dowodzenia.

1. Historyczne doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w działaniach wojennych

1.1. Początki wsparcia lotniczego wojsk lądowych

Taktyka użycia lotnictwa narodziła się podczas pierwszej wojny światowej, chociaż swój chrzest bojowy samoloty przeszły nieco wcześniej⁸. Zdobywano też wówczas pierwsze operacyjne doświadczenia mające istotny wpływ na dalszy jego rozwój. W początkowym, manewrowym okresie wojny lotnictwo było wykorzystywane głównie do prowadzenia rozpoznania strategicznego i operacyjnego. Z zadania tego wywodziło się na ogół poprawnie, dostarczając sztabom wojsk lądowych cennych informacji o ruchach wojsk przeciwnika. Samoloty i sterowce sporadycznie wykorzystywano również do innych celów. Lotnicy, najczęściej z własnej inicjatywy, obrzucali granatami lub małymi bombami maszerujące bądź odpoczywające kolumny piechoty i kawalerii, ostrzeliwali je z broni ręcznej lub z prowizorycznie zamontowanych karabinów maszynowych. Zanotowano również pierwsze bombardowania miast przez pojedyncze samoloty. W sumie jednak działania lotnictwa miały jeszcze bardzo mały wpływ na przebieg bitew wojsk lądowych⁹. W latach 1914–1916 wyodrębniły się trzy podstawowe rodzaje lotnictwa: **rozpoznawcze**, **bombowe** i **myśliwskie**. Przed każdym z nich postawiono odrębne zadania. To w czasie tej wojny po raz pierwszy zaczęto „uderzać na wojska” z powietrza. Nie były to jeszcze przedsięwzięcia ujęte w planach działania, ale przede wszystkim indywidualne wyczyny pojedynczych lotników. Skutki takich brawurowych ataków były jednak na tyle duże, że przekonały część sztabowców do wyciągnięcia określonych wniosków, których istota sprowadzała się do ujęcia tych działań w pewne określone ramy. Odpowiednie ich wykorzystanie przez wojska lądowe miało przynieść pozytywne skutki. Przełom nastąpił w sposób znaczący w bitwie nad Marną (15–16 lipca 1918 roku), kiedy to francuska 1 Dywizja Lotnicza wykonała zadania ogniowe mające na celu wsparcie wojsk lądowych (większość lekkich samolotów bombowych zwalczała nacierającą piechotę bombami i ogniem karabinów maszynowych, zaś pozostałe siły atakowały przeprawy i wojska w rejonach ześrodkowania i na drogach marszu)¹⁰. Dostrzeżono też wówczas potrzebę rozwoju komórek sztabu (kierujących działaniem lotnictwa) przy wyższych do-

⁸ S. Zajas, *Zarys użycia lotnictwa szturmowego i myśliwsko-bombowego*, AON, Warszawa 1994, s. 17. Po raz pierwszy użyto lotnictwa w czasie wojny włosko-tureckiej (tzw. trypolitańskiej) w 1911 r. Podczas tej wojny włoska kompania lotnicza (w składzie 9 samolotów) oprócz zadań rozpoznawczych, łączności i kierowania ogniem artylerii, podejmowała też próby bombardowania pozycji przeciwnika. Do podobnych zadań użyli lotnictwa Francuzi w czasie walk w Maroku (1912).

⁹ S. Czum, *Walka o panowanie w powietrzu*, Warszawa 1988, s. 28.

¹⁰ *Dowodzenie lotnictwem sił powietrznych w działaniach wojsk lądowych*, praca zbiorowa, Warszawa 2002, s. 7–8.

wództwach wojsk lądowych. Rozpoczęto tworzenie typowych struktur organizacyjnych lotnictwa (eskadra, klucz). Zmieniał się również pogląd na usytuowanie lotnictwa w strukturze sił zbrojnych. We Francji (przy sztabie każdej armii lądowej) utworzono stanowisko szefa służby lotniczej. Niestety – jego funkcja doradcza okazała się mało przydatna, co w konsekwencji doprowadziło do całkowicie nowych rozwiązań – stworzenia przy sztabie każdej z armii stanowisk dowódcy lotnictwa armii. Podlegali mu wszyscy lotnicy znajdujący się w jej składzie. Do jego obowiązków należało między innymi dokonanie podziału lotników na poszczególne odcinki w obszarze działania armii. Przede wszystkim jednak oficer taki koordynował działania wszystkich sił powietrznych w obrębie armii według jednolitego planu. Na szczęblu korpusu podobną rolę pełnił dowódca lotnictwa korpusu. Do koordynacji dowodzenia działaniami lotnictwa na szczęblu operacyjnym utworzono sztaby lotnicze. Francuzi również jako pierwsi dostrzegli potrzebę tworzenia bardziej rozwiniętych struktur organizacyjnych lotnictwa – mieszanej dywizji lotniczej (w jej składzie: brygada myśliwska i brygada bombowa). Plan działań dywizji opracowywany był na podstawie zadania otrzymywanego od dowódcy armii. Do jednostek, na korzyść których miała działać dywizja, wysyłano jej przedstawicieli. To oni byli odpowiedzialni za realizację wzajemnego współdziałania¹¹. W Niemczech, przy sztabie każdej z armii utworzono stanowisko wyższego oficera lotnictwa, który podlegał bezpośrednio dowódcy lotnictwa¹².

W okresie pierwszej wojny światowej pojawiło się również lotnictwo szturmowe, zwane też lotnictwem wsparcia. Zaczęło się ono wykształcać dopiero pod koniec wojny. Geneza jego powstania wiąże się z koniecznością wsparcia wojsk lądowych na polu walki¹³. Prekursorami lotnictwa szturmowego byli Niemcy. Pierwsze eskadry lotnictwa szturmowego utworzyli na początku 1918 roku. Ich zadania sprowadzały się do: obezwładniania sił przeciwnika podczas przygotowania natarcia, wsparcia natarcia własnych sił, odparcia uderzenia przeciwnika oraz wsparcia wojsk własnych w głębi obrony. Siły lotnictwa szturmowego były stosunkowo małe, aby zaspokoić wciąż rosnące potrzeby. Stąd też, w roli samolotów szturmowych używano dosyć często samolotów współpracy z piechotą, z dywizyjnych i korpusnych oddziałów lotniczych. W lotnictwie Ententy brak typowego lotnictwa szturmowego rekompensowano użyciem do ogniowego wsparcia wojsk lądowych lekkiego lotnictwa bombowego, a nawet lotnictwa myśliwskiego¹⁴. Efekty działań lotnictwa szturmowego i innych rodzajów lotnictwa, realizujących wsparcie ogniowe, były dosyć znaczne przy zwalczaniu obiektów odkrytych (maszerujące kolumny piechoty, artylerii, kawalerii lub taborów), niewielkie zaś (lub prawie żadne) podczas atakowania umocnień polowych, piechoty w okopach i czołgów.

Oceniając funkcjonowanie i organizację systemu dowodzenia lotnictwem (w tym w zakresie współdziałania z wojskami lądowymi) w okresie pierwszej wojny światowej, należy pamiętać o tym, że był to dopiero czas jego kształtowania się

¹¹ Ibidem, s. 21–23.

¹² V. Hoepfner, *Wojna Niemiec w powietrzu*, Warszawa 1938, s. 67.

¹³ J. Jaworski, *Lotnictwo wojskowe w pierwszej wojnie światowej*, ASG WP, Warszawa 1973, s. 20.

¹⁴ S. Czum, op. cit., s. 56–57.

i wyodrębniania odpowiednich struktur. W jego początkowym okresie trudno wyróżnić odrębny system dowodzenia lotnictwem. Siłami tymi dowodzono ze stanowisk dowodzenia wojsk lądowych, zadania wyznaczali odpowiedni dowódcy szczebla operacyjnego wojsk lądowych, zaś o sposobie wykonania zadania decydowali dowódcy pułków i eskadr jednostek lotnictwa. Jednak w końcowej fazie wojny zaczęły się krystalizować dwa odrębne spojrzenia na rolę lotnictwa w działaniach wojennych. Jedni postrzegali lotnictwo jako środek walki w pełni uzależniony od wojsk lądowych, inni zaś widzieli w nim samodzielny rodzaj broni o charakterze strategicznym i operacyjnym¹⁵. Oceniając użycie lotnictwa do wsparcia wojsk lądowych, należy zaznaczyć, że do powstania takiego zadania przyczyniła się przede wszystkim potrzeba bardziej efektywnego wsparcia wojsk na polu walki. Na korzyść wojsk lądowych atakowano przede wszystkim: artylerię na stanowiskach ogniowych, gniazda karabinów maszynowych, wojska w rejonach koncentracji, w marszu i na rubieżach obronnych. Atakowano też umocnienia polowe i przeprawy, ale bez większych rezultatów. Dla osiągnięcia maksymalnych efektów użycia lotnictwa do wsparcia wojsk lądowych koncentrowano je na głównym kierunku uderzenia wspieranych wojsk. W bezpośrednim wsparciu lotniczym dążono do koordynacji działań z ogniem i ruchem wojsk lądowych. Lotnictwo wsparcia podlegało dowódcom armii i korpusów, którzy często przydzielali określony wysiłek dowódcom dywizji wykonujących najważniejsze zadania. Jednak, wobec skromnych możliwości ogniowych, samolot do końca pierwszej wojny światowej był wykorzystywany przede wszystkim jako środek rozpoznania i obserwacji. W tej roli wykazał znaczne i wciąż rosnące możliwości. W wielu sytuacjach, w warunkach wojny pozycyjnej, był zwiadowcą niezastąpionym. Nic więc dziwnego, że podstawową grupę zadań lotnictwa tworzyły nadal: rozpoznanie, obserwacja pola walki, współdziałanie z artylerią i piechotą. Na realizację tych zadań przeznaczano znacznie większy wysiłek lotnictwa niż na zadania ogniowe. Lotnictwo rozpoznawcze, obserwacyjne, współdziałania z piechotą i artylerią¹⁶ realnie miało największy wpływ na przebieg i wyniki działań bojowych wojsk lądowych, bowiem bez efektywnego rozpoznania lotniczego, obserwacji pola walki oraz działań lotnictwa na korzyść artylerii i piechoty prowadzenie operacji zaczepnych było znacznie utrudnione. W operacjach obronnych natomiast wcześniejsze wykrycie zamiarów przeciwnika umożliwiało podjęcie skutecznych przygotowań, prowadzących do szybkiego załamania jego natarcia. Należy podkreślić, że zła organizacja rozpoznania lotniczego i inne niedociągnięcia w tej dziedzinie, umożliwiające uzyskanie przez nacierającego zaskoczenia, bardzo komplikowały położenie obrońcy. Jednak pozytywne rezultaty działań lotnictwa zyskały mu powszechne uznanie, spowodowały wzrost zainteresowania rozwojem jakościowym i ilościowym samolotów. Jakościowe i ilościowe zmiany, jakie zaszły w lotnictwie, spotęgowały jego możliwości bojowe i rozszerzyły zakres zadań¹⁷.

¹⁵ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 85.

¹⁶ J. Jaworski, *Lotnictwo wojskowe w pierwszej wojnie...*, op. cit., s. 34. Do głównych zadań eskadr artyleryjskich należało: prowadzenie ciągłego rozpoznania struktury obrony przeciwnika na określonym kierunku działań; kierowanie ogniem artylerii; kontrolowanie skuteczności maskowania stanowisk ogniowych wojsk własnych.

¹⁷ *Ibidem*, s. 50.

1.2. Teoria współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w okresie międzywojennym

Doświadczenia użycia lotnictwa w pierwszej wojnie światowej wpłynęły na rozwój teoretycznej myśli lotniczej w okresie międzywojennym. Tyle, że trudno dopatrzyć się jakichś spójnych poglądów wśród jej przedstawicieli. Każdy z teoretyków miał zazwyczaj własną koncepcję. Zwolennicy teorii „wojny powietrznej” byli przekonani o rozstrzygającej roli lotnictwa w przyszłej wojnie i pomocniczej roli wojsk lądowych. Co do problemu walki w powietrzu byli zgodni, że rozstrzygnięcia należy szukać przede wszystkim w zniszczeniu źródeł potęgi lotniczej przeciwnika. Niszczenie lotnictwa na ziemi czy w powietrzu traktowali jako etap wstępny, stwarzający dogodne warunki do osiągnięcia celu, jakim było wywalczenie trwałego, strategicznego panowania w powietrzu, przy którym przeciwnik nie byłby w stanie odtworzyć silnego lotnictwa. Każdy z nich wierzył, że wywalczonego w ten sposób i tak pojętego panowania w powietrzu nie sposób stracić. Zakładali jednocześnie, że po jego wywalczeniu zwycięskie lotnictwo nie będzie się już musiało troszczyć o utrzymanie go lub utrwalenie. Byli również zgodni co do głównego celu tej walki. Panowanie w powietrzu miało stworzyć dogodne warunki do prowadzenia przez samodzielne lotnictwo niczym nieograniczonej wojny powietrznej przeciwko miastom i ośrodkom przemysłowym przeciwnika. Jednocześnie miało zagwarantować bezpieczeństwo własnemu krajowi przed podobnymi działaniami przeciwnika. Dopiero w dalekiej perspektywie miało ono ułatwić pomocnicze działania pozostałym rodzajom sił zbrojnych¹⁸.

Pierwszym teoretykiem wojskowym, który w czasie, kiedy samoloty wykorzystywane były do zadań bardzo ograniczonych (rozpoznanie, korygowanie ognia artylerii), opracował zwartą, skonkretyzowaną i przemyślaną koncepcję masowego użycia lotnictwa do celów strategicznych, był włoski generał **Giulio Douhet** (1869–1930). Uznawany za twórcę teorii wojny powietrznej. Zasadnicza teza jego pracy „Panowanie w powietrzu” sprowadza się do przyznania lotnictwu decydującej roli w przyszłej wojnie światowej. Zastrzegał się jednak, że jest zwolennikiem równomiernego rozwoju wszystkich rodzajów sił zbrojnych, ale jednocześnie podkreślał przy tym, że „przeznaczeniem sił powietrznych jest panować nad wojskami lądowymi i marynarką wojenną, które wskutek swej względnie niewielkiej mocy ofensywnej i ograniczonego promienia działania tracą na wartości w zestawieniu z siłami powietrznymi, których moc ofensywna i promień działania stanowią wielkość nieporównywalnie większą”¹⁹. Uważał, że panowanie w powietrzu można wywalczyć jedynie, posiadając armię powietrzną, składającą się z samolotów bombowych oraz eskortujących. Armia taka nie mogła być podporządkowana dowództwu wojsk lądowych czy marynarki wojennej. Powinna znajdować się w dyspozycji naczelnego dowództwa i być używana wyłącznie samodzielnie. Skład armii powietrznej Douhet ustalił niewątpliwie pod wpływem wiary w potęgę ognia oraz cał-

¹⁸ S. Czumur, op. cit., s. 112–113.

¹⁹ G. Douhet, *Panowanie w powietrzu*, Warszawa 1965, s. 44.

kowej negacji roli manewru i prędkości w walkach powietrznych. Przekonanie to w miarę upływu czasu nie tylko się utrzymało, ale nawet pogłębiło, doprowadzając do tego, że w drugiej połowie lat dwudziestych Douhet stał się zwolennikiem armii powietrznej, której część bezpośrednio uczestnicząca w wojnie powietrznej powinna być wyposażona w tzw. samolot bitwy, zdolny zarówno do przenoszenia dużego ładunku bomb, jak i stoczenia walk powietrznych²⁰. Najskuteczniejszy sposób zniszczenia nieprzyjacielskich samolotów widział nie w atakowaniu ich w powietrzu, a w bombardowaniu i burzeniu na ziemi takich obiektów, jak: lotniska, składy i bazy lotnicze czy lotnicze zakłady produkcyjne²¹. Po zdobyciu panowania w powietrzu armia powietrzna miała poprzez szerokie działania ofensywne i druzgocące uderzyć na wojskowe, przemysłowe i polityczne ośrodki nieprzyjaciela, w krótkim czasie zdławić jego opór i odnieść zwycięstwo. Zakładając zdecydowanie ofensywny charakter działań lotnictwa i niecelowość skupienia wysiłku na organizowaniu obrony przeciwlotniczej, Douhet sformułował tezę, że najlepszym sposobem obrony przed masowym nalotem powietrznym przeciwnika jest niszczenie jego samolotów i całej infrastruktury lotniczej na ziemi. Dla wsparcia działań wojsk lądowych proponował utworzyć siły lotnictwa pomocniczego. I jeśli w pierwszym wydaniu pracy „Panowanie w powietrzu” przyznawał temu rodzajowi lotnictwa pewną rolę (oczywiście w działaniach na korzyść wojsk lądowych), to już w kolejnym wydaniu stwierdził, że poprzednio chodziło mu jedynie o stępienie ostrza krytyki wobec proponowanego przez niego nowego i nieistniejącego jeszcze rodzaju lotnictwa samodzielnego. Orzekł kategorycznie, że lotnictwo pomocnicze uważa za bezużyteczne, zbędne i szkodliwe²².

Mówiąc o tendencjach rozwojowych lotnictwa wojskowego w okresie międzywojennym, należy pamiętać, że teoretyczna myśl lotnicza, u której podstaw legła teoria wojny powietrznej Douheta, wywarła znaczący wpływ na wytyczenie kierunków rozwoju lotnictwa zarówno pod względem organizacyjnym, jak i technicznym²³. Wypada się również zgodzić z opinią L. Wyszczelskiego, że zasługi Douheta dla opracowania teoretycznych zasad rozbudowy i użycia lotnictwa były spore²⁴:

- Jako pierwszy opracował zwartą, skonkretyzowaną i przemyślaną teorię masowego użycia lotnictwa do celów strategicznych;
- Sprecyzował pojęcie operacji powietrznych i wprowadził termin „panowanie w powietrzu”, nadając mu współczesną treść;
- Stworzył teoretyczne podstawy organizacji armii lotniczej;
- Wskazał na konieczność usamodzielnienia lotnictwa, potraktowania go jako odrębnego rodzaju sił zbrojnych.

Poglądy Douheta zyskały wielki rozgłos. Było to o tyle zrozumiałe, że przewidywał on, z jednej strony prowadzenie działań manewrowych, a z drugiej – dążenie

²⁰ S. Czum, op. cit., s. 114.

²¹ L. Wyszczelski, *Zarys historii myśli wojskowej*, cz. I, Warszawa 1986, s. 259–260.

²² Ibidem, s. 264–265.

²³ J. Jaworski, *Teorie, doktryny i kierunki rozwoju sił powietrznych głównych państw europejskich i USA w okresie międzywojennym 1918–1939*, ASG WP, Warszawa 1976, s. 15.

²⁴ L. Wyszczelski, op. cit., s. 265.

do znalezienia takich sposobów walki, które pozwoliłyby uniknąć konieczności tworzenia masowych sił zbrojnych i prowadzenia długotrwałej wojny. We Francji ukazała się w 1931 roku praca **Piotra Faure'a** „Wojna powietrzna dnia jutrzejszego”. Jej autor widział w lotnictwie taki rodzaj wojsk, który może prowadzić samodzielne działania strategiczne i który może zdecydować o powodzeniu w przyszłej wojnie²⁵. Inny z francuskich teoretyków – generał **Paul Armengaud**, opierał swą teorię wojny powietrznej na założeniu, że nieprzyjaciel pierwszy w sposób zmasowany zaatakuje lotnictwo francuskie na lotniskach, stąd większość uwagi poświęcał problemowi odparcia tego uderzenia. W myśl jego koncepcji miałyby to stanowić pierwszą fazę walki o strategiczne panowanie w powietrzu. Główną rolę w odparciu zmasowanego uderzenia miałyby odegrać silne lotnictwo myśliwskie, wsparte przez naziemną obronę przeciwlotniczą²⁶. Poglądy Armengauda różniły się od Douheta oceną możliwości zdobycia bezwzględnej przewagi w powietrzu, a także zniszczenia lotnictwa przeciwnika na ziemi, poprzez zaskoczenie. Szczególną popularność przekonania Douheta zyskały w Niemczech, gdzie dominowały dwa poglądy. Jeden (reprezentowany przez dowództwa wojsk lądowych i marynarki wojennej) traktował lotnictwo jako środek wsparcia pozostałych rodzajów wojsk, drugi – podkreślał decydujące znaczenie samodzielnych operacji powietrznych. Na początku lat trzydziestych przeważał pogląd Douheta na wykorzystanie lotnictwa. Główną uwagę skupiono na rozwoju ciężkich bombowców dalekiego zasięgu. Po 1936 roku (ze względu na trudności techniczne i surowcowe) przyjęto koncepcję priorytetowego rozwoju samolotów wsparcia wojsk lądowych. Wymogi wojny błyskawicznej wpłynęły na wybór nie tylko sposobu walki o panowanie w powietrzu, ale także na jej formy. Konieczność skoncentrowania się na wszechstronnym wsparciu wojsk lądowych zrodziła potrzebę jak najszybszego wywalczenia strategicznego panowania w powietrzu. Wymogom tym odpowiadała jedynie strategiczna operacja powietrzna, mająca na celu zniszczenie lotnictwa strony przeciwnej na lotniskach – przeprowadzona z zaskoczenia, dużymi siłami, na całym teatrze działań wojennych i na dużą odległość. Taką właśnie operację, rozpoczynającą się równocześnie z działaniami zaczepnymi wojsk lądowych, uznano w Niemczech za podstawową formę walki o panowanie w powietrzu. Przy czym zakładano, że w przypadku silniejszego przeciwnika w operacji będzie uczestniczyło praktycznie całe lotnictwo – dotyczyło to zwłaszcza pierwszego zmasowanego uderzenia – natomiast w innych przypadkach przewidywano, że lotnictwo w pierwszej operacji będzie realizowało szerszy zakres zadań. Część sił będzie uczestniczyła w uderzeniach na lotniska, pozostałe zaś uderzą na środki mobilizacyjne, węzły komunikacyjne itp.²⁷ Priorytet wsparcia wojsk lądowych dostrzegał również w działaniu lotnictwa radziecki teoretyk – płk **N.A. Łapczyński**. Postulował przede wszystkim wykorzystać lotnictwo w ścisłym współdziałaniu z wojskami lądowymi, do ich bezpośredniego wsparcia. Uderzenia na linie komunikacyjne przeciwnika uważał za

²⁵ Ibidem, s. 268.

²⁶ S. Czum, op. cit., s. 130.

²⁷ Ibidem, s. 154.

rzecz konieczną, traktował jednak ten rodzaj działań jako środek uzupełniający, niemogący mieć w żadnym przypadku decydującego wpływu na ostateczny wynik wojny²⁸.

W Polsce, w latach 1917–1919 powstawały wyższe dowództwa lotnicze i grupy lotnicze składające się z dwóch–czterech eskadr uzbrojonych w różne typy samolotów współdziałających z jednym frontem lub grupą operacyjną. Podczas wojny polsko-radzieckiej w każdym locie bojowym dążono do zwalczania wojsk przeciwnika na ziemi. Dowódcom eskadr wykonującym uderzenia na cele naziemne zadania stawiał bezpośrednio dowódca grupy operacyjnej lub dywizji wojsk lądowych²⁹. Autorzy projektu organizacji lotnictwa polskiego w 1919 roku proponowali jego podział na dwa typy: eskadry wywiadowcze przeznaczone do prowadzenia rozpoznania taktycznego i współdziałania z artylerią oraz eskadry myśliwskie i niszczycielskie. Opowiadali się również za przydzieleniem 2/3 lotnictwa do bezpośredniego współdziałania z wojskami lądowymi (przede wszystkim należało je podporządkować grupom operacyjnym), a 1/3 do odwołu naczelnego dowódcy (zadanie tego rodzaju lotnictwa z reguły również miało się sprowadzać do działania na korzyść wojsk lądowych). Tak więc już pierwsza koncepcja organizacji i wykorzystania lotnictwa wyraźnie wskazywała na dążenie do współdziałania z wojskami lądowymi. Dyskusja nad najodpowiedniejszą strukturą organizacyjną polskiego lotnictwa legła u podstaw kolejnego projektu (1923), w którym lotnictwo miało się dzielić na: myśliwskie, liniowe (obserwacyjne, rozpoznawcze), bombowe dzienne oraz bombowe nocne. W projekcie tym proponowano utworzenie specjalnego rodzaju lotnictwa – lotnictwa liniowego. Miało to być lotnictwo uniwersalne, przeznaczone do wykonywania różnorodnych zadań, głównie miało jednak współdziałać z wojskami lądowymi. Każda armia powinna mieć w swym organicznym składzie dywizjon lotnictwa liniowego oraz dywizjon myśliwski³⁰.

Polscy teoretycy wojskowi nieco później niż teoretycy czołowych państw Europy zainteresowali się wykorzystaniem lotnictwa w działaniach wojennych. W polskich koncepcjach dotyczących roli i zadań lotnictwa w przyszłej wojnie można wyróżnić cztery główne kierunki zainteresowań: strategiczne użycie lotnictwa, operacyjna rola lotnictwa w przyszłej wojnie, organizacja systemu obrony przeciwlotniczej kraju oraz wykorzystanie w walce desantów powietrznych³¹. Zanim polscy teoretycy wojskowi zajęli się problemem wykorzystania lotnictwa do realizacji strategicznych celów wojny, podejmowali prace, które miały na celu (opierając się na doświadczeniach pierwszej wojny światowej) opracować zasady współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Pierwsze opracowania zasad współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi ukazały się już w 1921 roku. Były one z reguły poświęcone wnioskowi, jakie wyciągnięto z doświadczeń wojny polsko-radzieckiej 1919–1921. Kpt. pil. **August Menczak** opublikował na łamach Bellony artykuł „Użycie lotnictwa podczas zagonów”, gdzie przedstawił doświadczenia polskich

²⁸ J. Jaworski, *Teorie, doktryny...*, op. cit., s. 28.

²⁹ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 25.

³⁰ L. Wyszczelski, *Polska myśl wojskowa 1914–1939*, Warszawa 1988, s. 142–145.

³¹ Ibidem, s. 122.

pilotów z wojny polsko-radzieckiej. Ze względu na specyfikę tej wojny oraz małą liczbę zaangażowanych w walce samolotów w sporadycznych wypadkach współdziałały one z wojskami lądowymi. Jedynie trzy eskadry wydzielono do stałej współpracy z dywizjami piechoty, natomiast większość sił lotniczych przeznaczona była do prowadzenia rozpoznania operacyjnego i strategicznego. Niewielki był też udział lotnictwa w rajdach większych zgrupowań kawalerii. Główną przyczyną był zbyt ciężki tabor lotniczy, nieprzystosowany do szybkości posuwania się mas kawalerii³². Autor „Taktyki lotnictwa” (płk **Sergiusz Abżółtowski**) opowiadając się za istnieniem lotnictwa liniowego, postulował też potrzebę zorganizowania (do współpracy z wojskami lądowymi) lotnictwa obserwacyjnego³³, którego zadania miały się sprowadzać do: rozpoznania przeciwnika, współdziałania z artylerią w kierowaniu jej ogniem, utrzymywania łączności i współdziałania z wojskami lądowymi w prowadzonej przez nich walce. Abżółtowski widział potrzebę wyposażenia każdego związku taktycznego w organiczne lotnictwo (co najmniej – eskadra). Oceniając próby czynione przez Niemców podczas pierwszej wojny światowej (zastosowania samolotów szturmowych do wsparcia wojsk lądowych), nieco powściągliwie opowiadał się za rozwojem tego typu lotnictwa. Druga wojna światowa udowodniła, że były to poglądy nazbyt sceptyczne. W kolejnych swych pracach: „Lotnictwo w wojnie współczesnej” oraz „Działania lotnictwa przeciwko celom naziemnym”, podkreślał, że zadaniem lotnictwa bojowego jest walka. Walka ta mogła być prowadzona w dwóch kierunkach: przeciwko przeciwnikowi w powietrzu i przeciwko przeciwnikowi na ziemi. Działania pierwszego typu należały przede wszystkim do lotnictwa myśliwskiego. Do niszczenia celów naziemnych lotnictwo miało wykorzystywać karabiny maszynowe, działa i bomby lotnicze. Według czasu dzielił działania lotnictwa na dzienne i nocne. Opierając się na doświadczeniach ostatnich wojen, we wszelkich działaniach lotnictwa przeciwko celom naziemnym, wyróżniał: działania szturmowe i działania niszczycielskie. Te ostatnie to przede wszystkim bombardowania (tabela 1)³⁴.

W 1932 roku ukazała się praca Abżółtowskiego „Operacyjne użycie lotnictwa”, stanowiąca syntezę jego ówczesnych poglądów na sprawy lotnictwa w ogóle, w tym również na perspektywy jego współdziałania z wojskami lądowymi w przyszłej wojnie.

W lotnictwie wojskowym wyróżniał³⁵:

- **lotnictwo bojowe:**

- lotnictwo myśliwskie,
- lotnictwo bombardujące,
- lotnictwo szturmowe;

³² A. Menczak, *Użycie lotnictwa podczas zagonów*, Bellona, Warszawa 1921, z. 12, s. 1061–1066.

³³ S. Abżółtowski, *Taktyka lotnictwa*, Warszawa 1923, s. 76–101.

³⁴ Opracowano na podstawie: S. Abżółtowski, *Lotnictwo w wojnie współczesnej*, Warszawa 1924; *Działania lotnictwa przeciwko celom naziemnym*, Bellona, Warszawa 1929, t. XXXIII, z. 3, s. 450–452.

³⁵ S. Abżółtowski, *Operacyjne użycie lotnictwa*, Warszawa 1932, s. 83–85.

- **lotnictwo rozpoznawcze** (współpracy):
 - lotnictwo rozpoznawcze (dalekiego rozpoznania),
 - lotnictwo obserwacyjne,
 - lotnictwo towarzyszące;
- **lotnictwo komunikacyjno-łącznikowe.**

Tabela 1

Rodzaje działań lotnictwa według płk. Abzółtowskiego

KRYTERIUM PODZIAŁU	RODZAJ UŻYTEJ BRONI	OKRES (CZAS) DZIAŁANIA LOTNICTWA	MIEJSCE DZIAŁANIA	CHARAKTER OBIEKTU UDERZENIA	CEL DZIAŁANIA
RODZAJE DZIAŁAŃ	KARABINY MASZYNOWE	DZIEENNE	NA POLU WALKI	CELE ŻYWE	NA KORZYŚĆ ODDZIAŁÓW
	DZIAŁA	NOCNE	NA TYŁACH	CELE STAŁE	NA KORZYŚĆ WYŻSZYCH DOWÓDZTW
	BOMBY LOTNICZE				

Odnosząc się do problemu wykorzystania lotnictwa w ramach wielkiej jednostki piechoty czy kawalerii, pisał: „... obecny stan lotnictwa we wszystkich państwach, posiadających je w tej lub innej ilości, nie pozwala na organiczne wcielenie chociażby najmniejszych oddziałów lotnictwa do wielkich jednostek. Jednak doświadczenia wojny światowej, jak również powojenne, uczą, że nowoczesna wielka jednostka bez współdziałania lotnictwa nie może osiągnąć w swej pracy 100-procentowej wydajności”³⁶. Proponował przydzielić dywizji piechoty (w pewnych okolicznościach) dwa rodzaje lotnictwa: eskadra lub część eskadry liniowej (obserwacyjnej), albo też pewną ilość wylotów tej eskadry i pluton towarzyszący. Rozważając współpracę lotnictwa ze związkami taktycznymi kawalerii, postulował, aby brygada kawalerii miała w swym składzie pluton lotnictwa towarzyszącego, dywizja zaś eskadrę liniową. Był to pogląd, jak słusznie zauważył L. Wyszczeński³⁷ – nazbyt konserwatywny. Nie dostrzegał szybko malejącej roli kawalerii, będąc przekonany, że i w przyszłej wojnie kawaleria będzie głównym czynnikiem manewru i stąd należy ją wyposażać w silne lotnictwo. Jednocześnie – z drugiej strony – był niezwykle oszczędny w wydzielaniu samolotów do współdziałania z wojskami zmotoryzowanymi. W zadaniach lotnictwa widział jedynie bezpośrednią i pośrednią ochronę powietrzną przed lotnictwem przeciwnika. Nie uznawał za konieczne współdziałania lotnictwa z czołgami w walce przeciwko celom naziemnym, spro-

³⁶ Ibidem, s. 165–183.

³⁷ L. Wyszczeński, *Polska myśl...*, op. cit., s. 155–156.

wadząc współdziałanie lotnictwa organicznego z wojskami zmotoryzowanymi czy pancernymi do: rozpoznania wojsk przeciwnika, rozpoznania stanu dróg, utrzymywania łączności pomiędzy kolumnami czy częściami poszczególnych kolumn³⁸.

Wielu autorów na łamach Bellony pisało o wzroście roli lotnictwa szturmowego w ewentualnej przyszłej wojnie. Niezmiernie trafne okazały się przewidywania gen. **Władysława Sikorskiego**. Lotnictwo, jako broń nadająca się zarówno do działań obronnych, jak i zaczepnych – miało w przyszłej wojnie otrzymywać najróżnorodniejsze zadania: bombardowanie i ostrzeliwanie z powietrza, rozpoznanie i wywiad, służba łączności, transport itp. Podstawowym jednak jego zadaniem powinna być walka o przewagę w powietrzu oraz bombardowanie najważniejszych ośrodków siły przeciwnika na lądzie³⁹. W swej najważniejszej rozprawie teoretycznej „Przyszła wojna” podkreślał, że „... przyszły atak lotniczy skierowany być może wprost przeciw armii albo przeciw jej tyłom. W tym drugim przypadku mierzyć on będzie w drogi i komunikację oraz ważniejsze ich węzły; w magazyny i urządzenia; parki materiałowe przeciwnika, w obozowiska i miejscowości, w których przebywają jego wojska; w lądowiska lotnictwa przeciwnika. A więc cele i obiekty, przeciw którym skierowany być może atak lotniczy w przyszłości, są bardzo liczne, szczególnie na tyłach wojsk, zorganizowanych w nowoczesny sposób”⁴⁰. Wojskowe lotnictwo powinno odegrać poważną rolę w osłonie, pod warunkiem że będzie zdolne do rozwinięcia poważnej aktywności od pierwszego dnia wojny. Rozważając jego ewentualny udział w przyszłej wojnie, pisał: „Pole działania bojowego lotnictwa zawiera więc możliwości licznych akcji w dużym stylu, których zadaniem jednak będzie raczej torowanie drogi dla armii lądowej i floty morskiej aniżeli samodzielne poszukiwanie rozstrzygnięcia w przyszłej wojnie. Utrudniać ono będzie w szczególności i opóźniać koncentrację oraz przegrupowywanie wojsk przeciwnika, uniemożliwiając niejednokrotnie ich przerzucenie w krótkim czasie na właściwe miejsce ich przeznaczenia, a więc wnosząc zaburzenia do wojennych operacji w chwilach przełomowych i krytycznych, a przez to decydujących”⁴¹. Współdziałanie z wojskami lądowymi najlepiej mogło (według gen. Sikorskiego) nawiązać lotnictwo szturmowe. Było ono dobrze przygotowane do wykonywania śmiałych uderzeń na większe zgrupowania sił lądowych. Główne zadanie lotnictwa współdziałającego z wojskami lądowymi w natarciu miało polegać na osłonie wstępnych przygotowań do operacji oraz na energicznym wsparciu atakujących oddziałów pancernych i zmotoryzowanych, w obronie zaś – na hamowaniu natarcia przeciwnika poprzez atakowanie przede wszystkim jego kolumn pancernych i zmotoryzowanych. Przewidywania gen. Sikorskiego, dotyczące zasad współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi w poszczególnych fazach działań, były niezmiernie trafne i zostały w pełni potwierdzone podczas drugiej wojny światowej. Dostrzegając główne zagrożenie dla wojsk lądowych (tak w obronie, jak i w natarciu) ze strony wojsk szyb-

³⁸ S. Abzółtowski, *Operacyjne...*, op. cit., s. 196–198.

³⁹ W. Sikorski, *Przyszła wojna*, Warszawa 1984, s. 175.

⁴⁰ Ibidem, s. 175.

⁴¹ Ibidem, s. 176.

kich (wojska pancerne i zmotoryzowane) przeciwnika, postulował, aby lotnictwo było używane przede wszystkim do ich niszczenia. Trafna okazała się też prognoza, zgodnie z którą dla lotnictwa współdziałającego z wojskami lądowymi zasadniczym celem w przyszłej wojnie miało być przedłużenie i spotęgowanie ognia ciężkiej artylerii⁴². Podobnie ppłk dypl. **Stefan Mossor** dostrzegał rosnącą rolę lotnictwa i opowiadał się za przeznaczeniem go do wykonywania zadań samodzielnych. Widział w nich skoncentrowanie wysiłku lotniczego na działaniach operacyjnych. Współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi widział w: rozpoznaniu na korzyść własnych wojsk, paraliżowaniu rozpoznania przeciwnika, osłonie wojsk własnych przed uderzeniem lotnictwa przeciwnika⁴³. Nie był też zwolennikiem przydzielania wojskom lądowym do osłony większej liczby samolotów myśliwskich. W działaniu lotnictwa widział przede wszystkim operacyjne zadania:

- przedłużenie manewru operacyjnego przez przeniesienie jego działania na głębokie skrzydła i tyły przeciwnika;
- obezwładnienie organizmu jego armii przez niszczenie żywotnych węzłów dowodzenia i zaopatrywania oraz ruchu transportów operacyjnych;
- wykonanie dalekiego pościgu w celu pogłębienia destrukcyjnych skutków manewru i rozszerzenia ich do rozmiarów ogólnej klęski⁴⁴.

Umiejętnie użyte i dobrze dowodzone lotnictwo (według ppłk. Mossora) mogło „... dać wyniki strategiczne i operacyjne o wielkiej doniosłości. Te wyniki będą jednakowoż osiągnięte tylko pod tym warunkiem, jeżeli nie tylko lotnictwo przystosuje się taktycznie i organizacyjnie do ich wykonania, ale jeżeli, i to przede wszystkim, rozporządzający lotnictwem dowódcy wysokich szczebli operacyjnych potrafią się wczuć, za pomocą intuicji i pracy, we właściwego ducha tej broni”⁴⁵. Jeden z wykładowców Wyższej Szkoły Lotniczej, mjr dypl. **Marian Romeyko**, w 1936 roku opublikował pracę „Taktyka lotnictwa”, w której nakreślił współdziałanie lotnictwa z piechotą, kawalerią i artylerią⁴⁶. Niestety – poglądy Romeyki, jak słusznie zauważył L. Wyszczelski, były nazbyt konserwatywne, nie przyczyniły się więc do wypracowania przez polską myśl wojskową nowatorskich metod wykorzystania lotnictwa w przyszłej wojnie⁴⁷.

Niezwykle ciekawą kwestią pozostaje pomysł (nie doczekał się praktycznej realizacji) utworzenia w Polsce lotnictwa lekkiego. W jego skład miały wejść samoloty o bardzo lekkich konstrukcjach i z reguły niemające uzbrojenia. Za projektem tym miały przemawiać niskie koszty produkcji, duża manewrowość i zwinność takich samolotów, jak i łatwość lądowania w terenie. Szczególnie ostatnia cecha była istotna, oznaczała bowiem możliwość działania bez konieczności przygotowania tradycyjnych lotnisk. Lotnictwo lekkie miało być przeznaczone do zapewnienia

⁴² L. Wyszczelski, *Polska myśl...*, op. cit., s. 156–157.

⁴³ S. Mossor, *Sztuka wojenna w warunkach nowoczesnej wojny*, Warszawa 1986, s. 162–163.

⁴⁴ Ibidem, s. 170.

⁴⁵ Ibidem, s. 171.

⁴⁶ M. Romeyko, *Praca na korzyść oddziałów. Współpraca lotnictwa z piechotą, kawalerią i artylerią* (wypisy z pracy: *Taktyka Lotnictwa*, Warszawa 1936), [w:] L. Wyszczelski, *Polska myśl wojskowa 1918–1939, wybór dokumentów*, Warszawa 1987, s. 102–103.

⁴⁷ L. Wyszczelski, *Polska myśl...*, op. cit., s. 159.

łącności między dowódcami związków taktycznych a ich podwładnymi. Z czasem przyjęto dla niego nazwę – lotnictwo towarzyszące. Koncepcja utworzenia lotnictwa lekkiego wywołała ożywioną dyskusję. Gorącym zwolennikiem utworzenia lotnictwa lekkiego był płk dypl. **Wincenty Kowalski**. Jeszcze w 1928 roku wystąpił z koncepcją podziału najmniejszego dotąd pododdziału lotniczego (eskadry) na plutony lekkich samolotów, bez uzbrojenia pokładowego. Ich zadania miały się sprowadzać do: prowadzenia tzw. krótkiego rozpoznania, czyli obserwacji pola walki; utrzymywania łączności między kolumnami wewnątrz pasa działania przydzielonego związkowi taktycznym; zapewnienia łączności z sąsiadami oraz przełożonymi; przesyłania wyjątkowo pilnych meldunków i rozkazów przez oficerów łącznikowych⁴⁸. Zwolennikiem tworzenia lotnictwa towarzyszącego (przede wszystkim do współdziałania z kawalerią) był również ppłk dypl. Marian Romeyko. Zasadniczą trudność takiego współdziałania widział w konieczności utrzymywania ciągłej łączności⁴⁹. Inny z publicystów – mjr pil. **Wiktor Willmann** poszedł w swych rozważaniach jeszcze dalej, proponując tworzenie nie tylko lotnictwa towarzyszącego, ale również lotnictwa piechoty. Miało ono realizować takie zadania, jak:

- 1) obserwowanie i meldowanie dowódcom związków taktycznych piechoty o:
 - przebiegu linii frontu,
 - zachodzących w niej zmianach;
- 2) utrzymywanie łączności między wyższymi dowódcami a pododdziałami do batalionu włącznie;
- 3) rozpoznanie i dozоровanie przedpola przed frontem własnych pododdziałów;
- 4) wspieranie działań piechoty przez zwalczanie celów naziemnych⁵⁰.

Szczególnie spora liczba publikacji poświęconych współdziałaniu lotnictwa z wojskami lądowymi ukazała się w ostatnich latach przed wybuchem wojny (1938–1939). Rola i zadania lotnictwa towarzyszącego wojskom lądowym przedstawiane były wówczas przez wszystkich polskich teoretyków podobnie. Wszyscy uzasadniali konieczność jej istnienia. Stanowczo opowiadano się za współdziałaniem lotnictwa towarzyszącego ze związkami taktycznymi. Współdziałanie to widziano w trzech aspektach: przydział organiczny lotnictwa, przydział doraźny ze składu lotnictwa grupy operacyjnej oraz przydział limitów lotów dyspozycyjnych⁵¹. Zwolennikiem przydzielania lotnictwa towarzyszącego związkowi taktycznemu wojsk lądowych był mjr **Adam Kurowski**. Lotnictwo to, jego zdaniem, powinno realizować takie zadania, jak: rozpoznanie, współdziałanie z artylerią, dozоровanie, utrzymywanie łączności i współdziałanie⁵². Zdecydowanie występował jednak przeciwko próbom upowszechniania „samolotu piechoty”, rozumianego jako sa-

⁴⁸ W. Kowalski, *Rola lotnictwa lekkiego*, „Przegląd Lotniczy” 1928, nr 11, s. 864.

⁴⁹ M. Romeyko, *Współpraca lotnictwa z kawalerią podczas zagonów*, „Przegląd Lotniczy” 1929, nr 1, s. 12–17.

⁵⁰ L. Wyszczeński, *Polska myśl...*, op. cit., s. 149.

⁵¹ W. Polesiński, *Lotnictwo towarzyszące na szczeblu wielkich jednostek*, „Przegląd Lotniczy” 1938, nr 2, s. 214–222.

⁵² L. Wyszczeński, *Polska myśl...*, op. cit., s. 160.

molot przeznaczony do współdziałania z oddziałami i pododdziałami. Na podstawie wniosków z ćwiczeń wady takiego współdziałania widział w tym, że:

- żądania stawiane załodze samolotu były stanowczo zbyt wygórowane;
- niski szczebel, na którym samolot pracował, siłą rzeczy narzucał wymagania rozpoznawania szczegółów przeciwnika;
- istniały duże trudności techniczne, wskutek wielkiej ilości odbiorców, których należało obsłużyć;
- piechota nie zawsze chciała i nie zawsze mogła wytyczać pierwszą linię⁵³.

L. Wyszczeński, analizując zagadnienia współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi w „Polskiej myśli wojskowej 1914–1939”, dostrzegł obok poglądów nierealistycznych, konserwatywnych i zachowawczych także znaczące osiągnięcia. Zaliczył do nich przede wszystkim podjęcie, już w pierwszej połowie lat dwudziestych, takich problemów, jak: taktyka działań lotnictwa szturmowego, rola współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi⁵⁴. Z perspektywy historycznej rozwijanie w Polsce lotnictwa piechoty należy uznać za błędną koncepcję. Ten rodzaj lotnictwa – utworzony na froncie zachodnim podczas pierwszej wojny światowej, w specyficznych warunkach działań pozycyjnych, składający się z lekkich nieuzbrojonych samolotów obserwacyjnych – był w polskich warunkach (przy założeniu prowadzenia wojny manewrowej i przewidywanym dobrym wyposażeniu wojsk przeciwnika w broń przeciwlotniczą) szczególnie mało przydatny. Jednak projekt organizacji takiego, a nie innego lotnictwa uzyskał (przede wszystkim ze względu na tani koszt jego produkcji) aprobatę władz wojskowych.

1.3. Doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w drugiej wojnie światowej

Poglądy polskich teoretyków lotniczych w swej zasadniczej treści nie odbiegały od analogicznych zapatrywań i opinii na świecie. Niestety, pomimo własnego dorobku myśli lotniczej z rosnącej roli lotnictwa nie wyciągnięto właściwych wniosków. Miarodajne czynniki wojskowe wbrew zarysowującym się na świecie trendom wzmacniającym pozycję lotnictwa i pozytywnym doświadczeniom w innych państwach nie doceniły siły i możliwości bojowych tej broni. W Polsce nadal lotnictwo traktowano drugorzędnie, uważając, że wartość użytkowa w stosunku do kosztów produkcji jest zbyt niska. Bardzo późno zdecydowano się na rozbudowę i modernizację nowoczesnych broni technicznych, stąd też długo trwały wahania przy wyborze rodzaju lotnictwa, które by najbardziej odpowiadało wymogom obronnym Polski⁵⁵.

⁵³ A. Kurowski, *Zmierzch współpracy lotnictwa z piechotą*, „Przegląd Lotniczy” 1938, nr 9, s. 1284–1285.

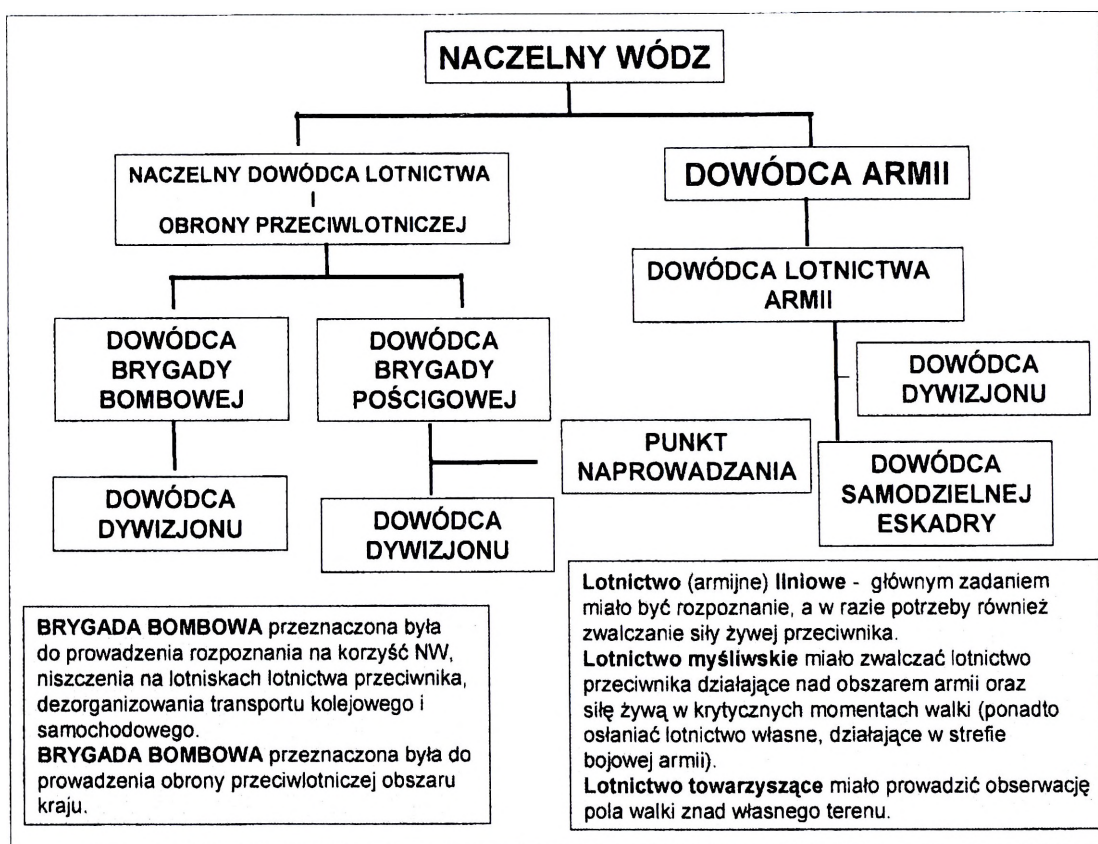
⁵⁴ L. Wyszczeński, *Polska myśl...*, op. cit., s. 161.

⁵⁵ A. Przedpełski, *Lotnictwo w myśli wojskowej II Rzeczypospolitej*, Toruń 2001, s. 158–159.

Decyzje te w sposób znaczący ograniczyły samodzielność lotnictwa polskiego w 1939 roku. Linearne rozwinięcie armii lądowych spowodowało podobne rozwiązania w przydzielonych im siłach lotniczych. Przydzielenie dwóch trzecich całości sił lotniczych poszczególnym armiom pozbawiło praktycznie naczelne dowództwo możliwości uderzenia z powietrza na najbardziej zagrożonych kierunkach operacyjnych (schemat 1)⁵⁶. Zadania tego nie były w stanie wykonać ani szczupłe siły brygady bombowej, ani tym bardziej broniące obszaru powietrznego nad stolicą samoloty brygady pościgowej. Również rozproszone wzdłuż całego frontu lotnictwo armijne nie mogło zapewnić ani skutecznej osłony, ani też realnego wsparcia walczącym na ziemi wojskom pierwszego rzutu⁵⁷.

Schemat 1

System dowodzenia lotnictwem polskim we wrześniu 1939 roku



Przebieg kampanii wykazał, jak dalece niekorzystny rozwój sytuacji na lądzie wpływał hamująco na działania lotnictwa polskiego. Szybki odwrót powodował częste przebazowania, a brak w strefie działań korzystnie położonych i odpowiednio wyposażonych lotnisk zmuszał do wycofania eskadr na głębokie tyły. Zdecy-

⁵⁶ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 28.

⁵⁷ A. Przedpełski, op. cit., s. 159.

dowana przewaga w powietrzu Luftwaffe powodowała, że wsparcie oddziałów lądowych najwyczejniej okazało się niemożliwe.

Ze strategicznego punktu widzenia za najważniejsze należałoby uznać skupienie wysiłku lotnictwa poszczególnych armii na przewidywanym głównym kierunku uderzenia przeciwnika. Niestety – sztaby polskie decyzji takiej nie podjęły. Wynikiem tego było rozproszenie wysiłku lotniczego. Najbardziej owocna okazała się działalność lotnictwa rozpoznawczego i obserwacyjnego, które pomimo panowania w powietrzu Luftwaffe – dostarczało dowódcom i sztabom cenne wiadomości o rozmieszczeniu i posunięciach sił przeciwnika. Należy podkreślić, że lotnictwo polskie wchodzące w skład poszczególnych armii na ogół zapewniało dowódcom wszystkich szczebli operacyjnych dostarczanie danych o przeciwniku oraz pomagało w zwalczaniu jego wojsk pancernych, będąc często jedynym środkiem utrzymywania łączności⁵⁸. Istotną przyczyną, która spowodowała spadek efektywności działań lotnictwa, była konieczność (ze względu na znaczne straty, częste przebazowania i brak zaopatrzenia) wycofania poszczególnych eskadr ze składu armii⁵⁹. Nieprzewidziane zawczasu przebazowania spowodowały olbrzymie trudności w zaopatrzeniu, doprowadziły do utraty kontaktu z rwącą się naziemną siecią dozoru i tym samym uniemożliwiły racjonalne wykorzystanie i tak już zdziękowanego lotnictwa. Kampania wrześniowa wykazała, jak ważny jest problem właściwego współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Współdziałanie to w poszczególnych armiach nie było należycie zorganizowane. Ogarnięte psychozą zagrożenia lotniczego (wywołaną znaczną aktywnością Luftwaffe i poniesionymi od niej stratami) oddziały polskie coraz częściej otwierały ogień do wszystkich nadlatujących samolotów. Wynikało to między innymi z nieznajomości typów i sylwetek własnych samolotów oraz braku łączności, w wyniku czego nie powiadamiano oddziałów wojsk lądowych o lotach lotnictwa własnego i przeciwnika. W rezultacie 25% samolotów pierwszej linii zostało zniszczonych lub uszkodzonych od ognia własnych oddziałów przeciwlotniczych⁶⁰.

Lotnictwo myśliwskie, liniowe i bombowe było zbyt nieliczne, by wyrzucić istotny wpływ na przebieg działań⁶¹. Inne całkiem doświadczenia mogło wynieść z tej wojny lotnictwo niemieckie. To właśnie Luftwaffe, jednostki pancerne i zmotoryzowane stanowiły filary niemieckiej koncepcji wojny błyskawicznej. Podstawową siłę

⁵⁸ W. Świątnicki, *Polska myśl lotnicza*, AON, Warszawa 1998, s. 68–69. Z „Ogólnych wytycznych użycia lotnictwa” wynikało, że głównym zadaniem lotnictwa liniowego, przydzielonego armiom, powinno być rozpoznanie. Jednak w tych przypadkach, gdy położenie wymagałoby rzucenia w bój wszystkich rozporządzalnych środków, nie należało się wahać w wykorzystaniu również lotnictwa liniowego w charakterze lotnictwa bombowego. W zakresie rozpoznania zalecano ograniczyć się do rozpoznania bliskiego, sięgającego nie głębiej jak w rejon stacji wylądowczych i na odległość praktycznego przemarszu dziennego jednostki pancernej.

⁵⁹ A. Kurowski, *Lotnictwo polskie w 1939 roku*, Warszawa 1962, s. 320–322. Wśród błędów popełnianych w czasie działań wojennych na szczeblu operacyjnym autor zwracał uwagę na „złe powiązanie lotnictwa z pracą armii”. Zdarzały się opóźnione zarządzenia zmiany lotnisk, co powodowało, że jednostki lądowały po zmroku. Przyczyn tych niedociągnięć należało szukać w zbyt późnym powołaniu sztabów i w szybko zmieniającym się położeniu na froncie, któremu nieraz sztab lotniczy nie potrafił dotrzymać kroku.

⁶⁰ Cz. Krzemiński, *Wojna powietrzna w Europie 1939–1945*, Warszawa 1983, s. 52.

⁶¹ A. Rzepniewski, *Wojna powietrzna w Polsce – 1939*, Warszawa 1970, s. 141.

stanowiło lotnictwo bombowe średniego zasięgu (obok niego występowały dywizyjony bombowców nurkowych). Ich zasadniczym zadaniem były masowe naloty na węzły kolejowe, miejsca koncentracji wojsk, przegrupowujące się oddziały polskie, zaś bombowce nurkowe specjalizowały się w precyzyjnym bombardowaniu obiektów punktowych, jak: schrony bojowe, mosty, siedziby sztabów czy sieć łączności. Szczególne wrażenie wywoływało połączone uderzenie bombowców nurkowych i sił pancerno-motorowych. Do zadań takich używano również lotnictwa myśliwskiego (wobec słabości lotnictwa polskiego). Słabość lotnictwa polskiego umożliwiła też nieprzerwaną, systematyczną pracę lotnictwa rozpoznawczego: bliskiego zasięgu, działającego na korzyść wojsk lądowych oraz dalekiego zasięgu – przeznaczonego przede wszystkim do wyszukiwania celów dla lotnictwa bombowego. Luftwaffe przyczyniła się decydująco do szybkiego zakończenia kampanii przede wszystkim poprzez pośrednie i bezpośrednie wsparcie wojsk lądowych (zakłócenie mobilizacji i koncentracji polskiej, torowanie drogi własnym wojskom lądowym – szczególnie pancernym oddziałom wydzielonym, dezorganizowanie systemu dowodzenia, paraliżowanie systemu transportu i łączności)⁶². Działania lotnictwa, uzgodnione dokładnie (co do czasu i miejsca) z uderzeniem wojsk pancernych i zmotoryzowanych, pozwalały w stosunkowo krótkim czasie pokonywać obronę przeciwnika na całą głębokość, wprowadzić w wyłom związki szybkie, co przyspieszało wykorzystanie powodzenia. Takie użycie lotnictwa nie tylko zwiększało głębokość i tempo działań, ale i stwarzało dla wojsk lądowych warunki do manewru w głąb obrony przeciwnika, w celu obejścia i okrążenia jego zgrupowań. Zniszczenie komunikacji i łączności sparaliżowało siły polskie bardziej niż bombardowanie lotnisk i zakładów przemysłowych⁶³. Jednak i Luftwaffe nie ustrzegła się od błędów. Mimo zdecydowanej przewagi i właściwie – panowania w powietrzu, nie rozpoznała odwrotu aż dwóch armii polskich („Poznań” i „Pomorze”) przegrupowujących się nad Bzurę. Obserwatorzy niemieccy dostrzegli wprawdzie tu i ówdzie pewne kolumny. Nie zorientowali się jednak, że to cała armia przegrupowywała się do uderzenia⁶⁴.

Oceniając udział lotnictwa obu stron w tej kampanii, należy podkreślić, że wojna powietrzna toczona była pomiędzy przeciwnikami, mającymi bardzo nierówne szanse. Silniejszy dysponował dużą przewagą, wynikającą z samego choćby położenia geograficznego, spotęgowaną jego przewagą ilościową, techniczną, organizacyjną. Niestety, doświadczenia i wnioski wpływające z tej wojny nie zostały uwzględnione przez Francuzów i Brytyjczyków w 1940 roku.

⁶² S. Zajas, *Zarys użycia...*, op. cit., s. 25–26. To właśnie w Luftwaffe utworzono specjalny związek lotniczy do bezpośredniego współdziałania z jednostkami pancernymi. Była to mieszana dywizja lotnicza w składzie: 5 dywizjonów bombowców nurkujących, jeden dywizjon samolotów szturmowych, jeden dywizjon myśliwców ciężkich oraz trzy eskadry rozpoznania taktycznego. W skład dywizji wchodziły również zmotoryzowane pododdziały łączności, które znajdowały się w czołowych oddziałach wojsk pancernych. Ich zadaniem było zapewnienie nieprzerwanej łączności (poprzez oficerów łącznikowych) pomiędzy oddziałami lotniczymi i pancernymi.

⁶³ C. Bekker, *Atak na wysokości 4000*, Warszawa 1999, s. 64.

⁶⁴ Cz. Krzemiński, *Niektóre problemy użycia lotnictwa w wojnie obronnej Polski 1939 roku*, „Myśl Wojskowa” 1979, nr 9, s. 55.

W kolejnych kampaniach (przeciwko Danii i Norwegii) dowództwo niemieckie wykorzystało do maksimum czynnik zaskoczenia, do szybkiego zdobycia panowania w powietrzu. Lotnictwo niemieckie nie tylko zapewniło sobie tym samym dominację nad całą strefą działań bojowych, lecz stało się również podstawowym środkiem ubezpieczenia desantów powietrznych i morskich podczas zdobywania i utrzymywania głównych lotnisk oraz baz. Właśnie brak możliwości zapewnienia oddziałom sprzymierzonych osłony i wsparcia ze strony lotnictwa przesądził o porażce desantu wysadzonego w Norwegii w tydzień po inwazji niemieckiej⁶⁵. Działania wojenne w Norwegii dowiodły, że brak ścisłego współdziałania lotnictwa z siłami lądowymi i morskimi spowodował, że flota i armia lądowa straciły większą część swojej wartości bojowej. Siły sprzymierzonych potrzebowały skutecznego bezpośredniego wsparcia lotniczego, a ponieważ go nie otrzymały, akcja sił ekspedycyjnych od samego początku była skazana na niepowodzenie, w efekcie czego siły desantu zostały zepchnięte do morza.

Kampania francusko-belgijsko-holenderska wykazała, jak ważną rolę w działaniach wojennych może odegrać lotnictwo, pod warunkiem że będzie odpowiednio do nich przygotowane i umiejętnie wykorzystane. Zademonstrowała to Luftwaffe. Jednym z jej głównych zadań było wywalczenie panowania w powietrzu. Wykorzystywano różne sposoby działań. Z chwilą rozpoczęcia wojny wykonano uderzenia na lotniska holenderskie, belgijskie i francuskie (ważniejsze lotniska, które miały istotne znaczenie, opanowane zostały przez oddziały powietrznodesantowe). Szczególną rolę odegrało lotnictwo w działaniach niemieckich związków szybkich⁶⁶. W działaniach na korzyść wojsk lądowych samoloty Luftwaffe wykonywały bardzo ważne zadania. Ułatwiały wojskom lądowym zarówno przełamanie frontu francuskiego, jak i walki w głębi operacyjnej. Wydzielone siły niemieckiego lotnictwa myśliwskiego zapewniały niezbędną osłonę własnym oddziałom pancernym, a lotnictwo bombowe torowało drogę czołgom i bezpośrednio wspierało ogniem ich działania w głębi operacyjnej, zastępując często pozostającą w tyle artylerię. Inaczej wykorzystywali swe lotnictwo alianci. Lotnictwo brytyjskie było zbyt samodzielne, aby mogło odegrać poważniejszą rolę w działaniach wojsk lądowych⁶⁷. Lotnictwo brytyjskie bombardując niemieckie ośrodki przemysłowe, nie mogło siłą rzeczy wpływać na przebieg działań na froncie. W rezultacie czego pozbawione lotniczego wsparcia, narażone na uderzenia lotnictwa niemieckiego wojska lądowe

⁶⁵ Ibidem, s. 62. Nie dysponując dostateczną liczbą samolotów niezbędnych do zapewnienia osłony, dowództwo alianckie postanowiło wycofać swój desant z Norwegii, mimo że posunął się on w głąb kraju. Powodem było nie tylko uderzenie Niemiec na Francję, ale również 10-dniowe skoncentrowane bombardowania przez Luftwaffe sił desantu.

⁶⁶ Z. Jankiewicz, *Powstanie i upadek Luftwaffe*, Poznań 1972, s. 172; Cz. Krzemiński, op. cit., s. 77. W czasie forsowania Mozy z powodzeniem zastąpiło ono artylerię, która nie zdążyła w porę udzielić wsparcia czołowym oddziałom. Wykonując uderzenia na odwody wojsk francuskich, uniemożliwiło obsadzanie nowych rubieży obronnych lub wykonywanie przeciwuderzeń.

⁶⁷ Cz. Krzemiński, *Wojna powietrzna...*, op. cit., s. 78. Lotnictwo brytyjskie wykonywało bombardowania strategiczne, mimo że dowódca korpusu ekspedycyjnego żądał bezpośredniego wsparcia wojsk. Żądania te nie mogły być jednak zrealizowane, ponieważ decyzja o wykorzystaniu lotnictwa bazującego na Wyspach Brytyjskich wymagała akceptacji rządu, której częstokroć nie uzyskiwano, a kiedy ją otrzymano, było już za późno.

opuszczały kolejne rubieże obronne. Lotnictwa francuskiego nie można było skupić na decydujących kierunkach działań wojsk lądowych również z innych powodów. Część lotnictwa została przydzielona poszczególnym armiom. Dowódcy związków lotniczych podporządkowanych armiom otrzymywali zadania od dowódców wojsk lądowych i od dowódcy lotnictwa frontu, przy czym zadania te często były sprzeczne. Ogólny chaos pogłębiały źle określone kompetencje poszczególnych dowódców w zakresie wykorzystania lotnictwa w ogóle, a lotnictwa myśliwskiego w szczególności. Zła organizacja dowodzenia lotnictwem (zarówno francuskim, jak i brytyjskim) oraz błędnie sprecyzowane zasady użycia lotnictwa na polu walki przekreśliły możliwość zadania dużych strat niemieckim związkom szybkim⁶⁸.

Doświadczenia z działań wojennych we Francji wykazały ponadto, jak istotne znaczenie posiada dla wojsk pancernych problem zachowania w stanie użytecznym dróg, w związku z czym lotnicy niemieccy oczyszczali drogi przede wszystkim ogniem z broni pokładowej, a nie poprzez bombardowanie. Dowództwo niemieckie nakazało swemu lotnictwu bombowemu wykonywać uderzenia na linie kolejowe, zakazując jednocześnie niszczenia dróg i mostów drogowych, aby mogły się po nich przemieszczać bez przeszkód oddziały wojsk szybkich.

Radzieckie lotnictwo frontowe (operacyjne) na początku wojny dzieliło się organizacyjnie na armijne (1–2 mieszane dywizje lotnicze w każdej armii) – przeznaczone do taktycznego współdziałania z jednostkami wojsk lądowych bezpośrednio na polu walki oraz na grupy frontowe (3–4 dywizje lotnictwa bombowego i myśliwskiego) – używane do wykonywania zadań zgodnie z planem określonego frontu. Większa część samolotów będących w składzie frontu była równomiernie przydzielana do poszczególnych armii, co wykluczało zmasowane użycie lotnictwa na głównym kierunku. Organizacyjnie rozdrobnienie lotnictwa frontowego uniemożliwiało dowodzenie nim w sposób scentralizowany, ograniczało jego manewrowość i utrudniało koncentrację wysiłku na decydujących odcinkach frontu. Wspierając wojska lądowe, siły lotnicze główny swój wysiłek kierowały na niszczenie siły żywej i sprzętu bojowego przeciwnika⁶⁹. Obiektami uderzeń lotnictwa radzieckiego były przede wszystkim zgrupowania wojsk niemieckich, podciągane odwody, stanowiska dowodzenia i węzły łączności. Doświadczenia z działań obronnych strony radzieckiej wykazały, że w dużych operacjach obronnych najbardziej efektywnie można wykorzystać siły lotnictwa w warunkach scentralizowanego dowodzenia, zapewniającego operacyjne i taktyczne współdziałanie sił lotniczych z wojskami lądowymi. W toku operacji obronnej potwierdzona została również potrzeba uderzeń na transporty kolejowe i węzły drogowe czy wykonywania uderzeń uprzedzających na jego samoloty na lotniskach⁷⁰. Doświadczenia te wykazały również, że

⁶⁸ Ibidem, s. 78–79. Jak podkreśla autor – na wąskiej, 80-kilometrowej przestrzeni nad Mozą Niemcy ześrodkowali aż 45 tysięcy pojazdów mechanicznych, co stanowiło przecież doskonały obiekt dla działań lotnictwa bombowego. Nie wykorzystano jednak tej szansy.

⁶⁹ Ibidem, s. 181. Prawie 3/4 lotnictwa dalekiego zasięgu i lotnictwa szturmowego w początkowym okresie wojny wykorzystywano do wykonywania uderzeń na zgrupowania pancerne i zmotoryzowane przeciwnika.

⁷⁰ Ibidem, s. 189.

lotnictwo jest jednym z najbardziej manewrowych i efektywnych środków walki z nacierającym przeciwnikiem. Było one zdolne niszczyć siły przeciwnika na dalekich podejściach do obrony i wspierać wojska własne we wszystkich etapach operacji obronnych, przenosząc szybko swój wysiłek wzdłuż frontu i na jego głębokość oraz koncentrując go na głównych kierunkach. Aktywne działania lotnictwa znacznie zwiększały trwałość i uporczywość obrony.

W połowie 1942 roku nastąpiła radykalna reorganizacja lotnictwa radzieckiego, mająca na celu zapewnienie zmasowanego użycia związków lotniczych i scentralizowanego dowodzenia. Na bazie lotnictwa armijnego i grup lotnictwa frontowego przystąpiono do formowania armii lotniczych, wchodzących w skład frontów⁷¹. W takiej strukturze organizacyjnej całe lotnictwo frontu znajdowało się pod jednym dowództwem⁷². Armia lotnicza jako związek operacyjny w pełni zdała egzamin w czasie wojny. Poprzez utworzenie tego rodzaju lotniczego związku operacyjnego stworzono dogodne warunki dla spotęgowania sił lotnictwa w operacjach zaczepnych wojsk frontu. Zrodziło się też wówczas pojęcie „natarcia lotniczego”, jako nowej formy użycia lotnictwa we wspólnych działaniach z wojskami lądowymi, a w szczególności z jednostkami pancernymi. Stosownie do treści wykonywanych zadań w natarciu lotniczym wyodrębniono:

- lotnicze przygotowanie ataku:
 - przygotowanie wstępne,
 - przygotowanie bezpośrednie;
- lotnicze wsparcie (towarzyszenie) wojsk frontu.

Lotnicze przygotowanie ataku wstępne stosowano w przypadku silnie bronionych i umocnionych pozycji obronnych. Rozpocynało się na kilka dni przed rozpoczęciem natarcia wojsk frontu, po czym następowało bezpośrednie lotnicze przygotowanie (na krótko przed atakiem wojsk lądowych), które kończyło się zmasowanym uderzeniem lotnictwa bombowego zgrany w czasie z przygotowaniem artyleryjskim. Lotnictwo szturmowe z reguły nie brało udziału w bezpośrednim przygotowaniu lotniczym, które trwało przeciętnie od 10–15 minut do 2 godzin.

Wsparcie lotnicze, jako drugi etap natarcia lotniczego, miało na celu udzielenie wojskom lądowym pomocy w szybkim pokonywaniu obrony przeciwnika, w zwalczaniu broni pancernej i piechoty wykonujących kontratak oraz w skutecznej osłonie przed uderzeniami z powietrza. Do wsparcia lotniczego używano wszystkich rodzajów lotnictwa (od 1943 roku wiodącą rolę w tym zakresie odgrywało lotnictwo szturmowe)⁷³. Lotnictwo okazało się wysoce ruchliwym środkiem wsparcia związków operacyjnych wojsk lądowych, sprzyjającym szybkiemu przełamaniu rubieży obronnych, skutecznemu odpieraniu przeciwuderzeń przeciwnika, forsowaniu z marszu wielkich przeszkód wodnych, zdecydowanemu pościgowi, okrążeniu i niszczeniu grupowań przeciwnika.

⁷¹ Cz. Krzemiński, *Dowodzenie lotnictwem w okresie wielkiej wojny narodowej ZSRR*, „Myśl Wojskowa” 1970, nr 7, s. 58.

⁷² Cz. Krzemiński, *Organizacja, sposoby...*, op. cit., s. 12–14.

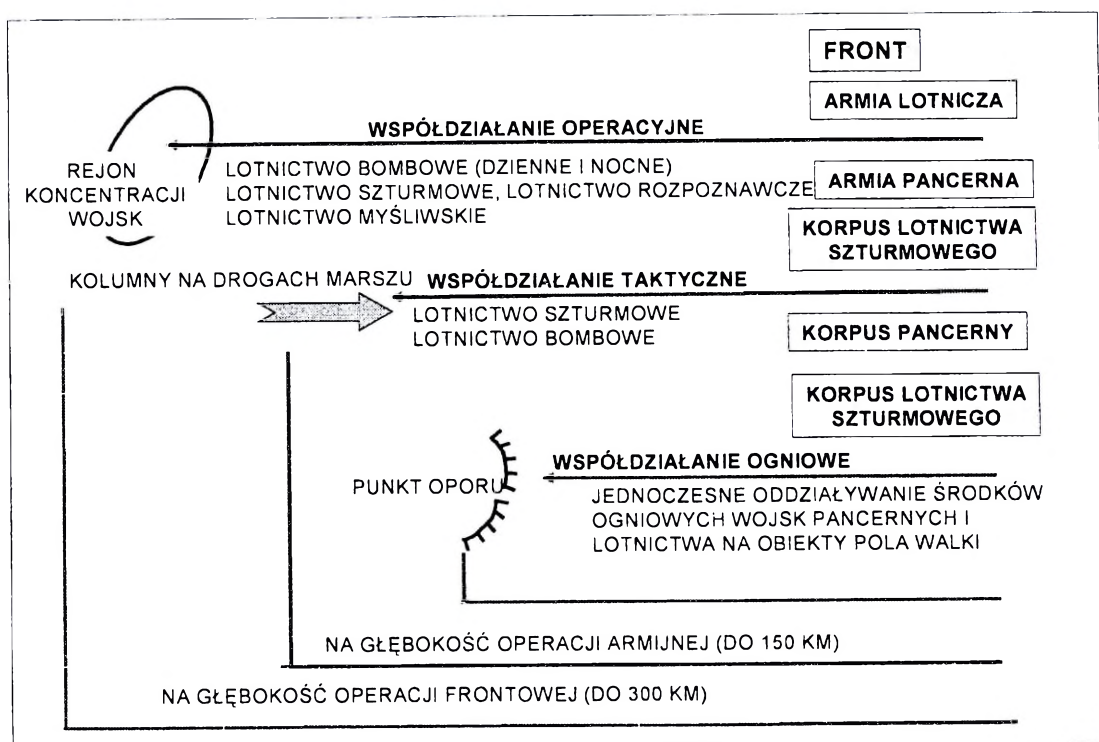
⁷³ Cz. Krzemiński, *Wojna powietrzna...*, op. cit., s. 197.

Niezwykle istotną kwestią, decydującą o powodzeniu każdej z operacji zaczepnych, było zagadnienie współdziałania (schemat 2)⁷⁴ pomiędzy jednostkami szybkimi a wydzielonymi do takiej operacji siłami lotniczymi. Współdziałanie takie było ściśle związane z określonymi siłami, środkami i sposobami prowadzenia walki. W odniesieniu do współdziałania lotnictwa z wojskami pancernymi w praktyce działań bojowych ukształtowały się dwa jego rodzaje:

- współdziałanie operacyjne,
- współdziałanie taktyczne⁷⁵.

Schemat 2

Rodzaje współdziałania lotnictwa radzieckiego z wojskami pancernymi w drugiej wojnie światowej



Źródło: Cz. Krzemiński, *Wojna powietrzna...*, op. cit., s. 203.

Współdziałanie operacyjne rozumiano jako uzgodnione (co do celu, miejsca i czasu) działania pomiędzy lotnictwem i wojskami pancernymi, skierowane na osiągnięcie ogólnego celu operacji. Organizatorem tego współdziałania były sztaby frontów i armii lotniczych. To one planowały i realizowały przedsięwzięcia związane z racjonalnym użyciem lotnictwa na korzyść frontowych grup szybkich (armii pancernych i samodzielnych korpusów pancernych oraz zmechanizowanych). Dowódca frontu stawiał ogólne zadania lotnictwu, dokonywał podziału limitu wysiłku bojo-

⁷⁴ Ibidem, s. 204–211.

⁷⁵ Cz. Krzemiński, *O współdziałaniu lotnictwa z wojskami pancernymi w działaniach zaczepnych armii radzieckiej w latach 1941–1945*, „Myśl Wojskowa” 1977, nr 10, s. 81–82.

wego i ustalał zasady współdziałania armii lotniczej z armiami pancernymi. Związki lotnicze w ramach omawianego rodzaju współdziałania niszczyły i obezwładniały z zasady obiekty przeciwnika znajdujące się w znacznej odległości od czołowych oddziałów własnych wojsk, stąd też rezultaty działań lotnictwa wpływały na przebieg operacji. Wsparcie lotnicze miało w tym przypadku charakter wsparcia pośredniego. Do zasadniczych obiektów działań, które niszczyło lotnictwo w ramach współdziałania operacyjnego, należały: wojska w rejonach koncentracji, transporty samochodowe i kolejowe, środki radiotechniczne, węzły komunikacyjne, lotniska, składy zaopatrzeniowe.

Współdziałanie taktyczne wyrażało się w prowadzeniu przez lotnictwo i wojska pancerne wspólnych lub uzgodnionych działań w celu wykonania postawionego zadania o znaczeniu taktycznym. Były to z reguły wspólne działania jednostek lotniczych i związków pancernych w tym samym czasie na obiekty rozmieszczone w niedużym rejonie lub jednocześnie ich uderzenia na obiekt. Organizatorem współdziałania taktycznego był szczebel organizujący walkę, zwykle: armia pancerna – korpus lotnictwa szturmowego lub korpus pancerny – dywizja lotnictwa szturmowego. Wykonawcami były brygady pancerne i bataliony czołgów oraz pułki lotnicze, eskadry. W warunkach współdziałania taktyczne lotnictwo wykonywało zadania zgodnie z planem dowództwa armii pancerniej (korpusu pancernego), ściśle wiążąc i uzgadniając własne działania z zadaniami i działaniami związków pancernych, aby realizować ogólny cel walki.

Realizacja współdziałania taktycznego wymagała bardzo dokładnego uzgodnienia wspólnych działań na wszystkich szczeblach dowodzenia (szczególnie na tych niższych). Szczególnym rodzajem współdziałania taktycznego było współdziałanie ogniowe. Miało ono miejsce podczas wykonywania uderzeń lotnictwa na cele znajdujące się w takiej odległości od walczących wojsk, przy której musiał być uwzględniony wpływ uderzeń lotnictwa nie tylko na obiekty ataku, lecz również na własne wojska – i odwrotnie, wpływ ognia wojsk lądowych (zwłaszcza artylerii) na działania lotnictwa, stąd uderzenia samolotów szturmowych w warunkach współdziałania ogniowego musiały być wykonywane ze szczególną dokładnością w czasie i miejscu.

Czas uderzeń lotnictwa na obiekty pola walki był ściśle uzależniony od położenia wojsk własnych⁷⁶. Nową metodą bezpośredniego wsparcia lotniczego (wprowadzoną w armii radzieckiej) było tzw. **towarzyszenie**⁷⁷. Pozbawiało ono wojska przeciwnika na dłuższy czas zdolności bojowych w określonym rejonie pasa natarcia wojsk pancernych (zmechanizowanych).

⁷⁶ Cz. Krzemiński, *Wojna powietrzna...*, op. cit., s. 204. Na przykład uderzenie lotnictwa mające na celu przygotowanie ataku na rubież obronne przeciwnika należało wykonać dokładnie w czasie umożliwiającym natychmiastowe wykorzystanie przez wojska pancerne skutków działania lotnictwa, a jednocześnie zapewnić bezpieczną odległość, wykluczającą ewentualność rażenia własnych wojsk.

⁷⁷ Cz. Krzemiński, *Wykorzystanie lotnictwa w białoruskiej operacji zaczepnej (23.06.–31.07.1944 r.)*, ASG WP, Warszawa 1961, s. 71. Przy przełamywaniu obrony przeciwnika ciągle towarzyszenie nacierającym wojskom przez lotnictwo szturmowe, przy jednoczesnym wykonywaniu silnych uderzeń lotnictwa bombowego, zapewniało powodzenie natarcia w dużym tempie. Ścisłe współdziałanie lotnictwa szturmowego z pierwszym rzutem nacierających wojsk, a następnie z wojskami szybkimi zabezpieczało rozwinięcie taktycznego przełamania obrony przeciwnika w przełamanie operacyjne.

W praktyce stosowano i sprawdzono właściwie dwa sposoby współdziałania:

- współdziałanie na zasadzie wsparcia (zabezpieczenia);
- współdziałanie na zasadzie przydzielenia (operacyjnego podporządkowania).

Współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi na zasadzie wsparcia (zabezpieczenia) stanowiło zasadniczy sposób użycia oddziałów i związków lotniczych w interesie zabezpieczanych wojsk w określonej operacji⁷⁸. Taki sposób współdziałania ułatwiał koncentrację wysiłku lotnictwa na głównym kierunku działań, w najbardziej decydujących momentach walki i operacji. Rola dowódcy związku operacyjnego czy taktycznego wojsk lądowych, współdziałającego z lotnictwem na zasadzie wsparcia, polegała na ukonkretnieniu zadań dla związków lotniczych, określeniu obiektów i czasu wykonania uderzeń w ramach ogólnych zadań i przewidywanego limitu lotnictwa. Taki sposób współdziałania zapewniał scentralizowane dowodzenie lotnictwem na szczeblu frontu (lotnictwa można było użyć według planu armii lotniczej i decyzji dowódcy frontu).

Współdziałanie na zasadzie przydzielenia (operacyjnego podporządkowania) polegało na podporządkowaniu sił lotniczych związkom wojsk lądowych. Ujemną stroną tego sposobu była decentralizacja dowodzenia lotnictwem. Realizowano je w przypadkach zabezpieczenia działań grup szybkich nacierających w oderwaniu od sił głównych frontu (w głębi operacyjnej obrony przeciwnika), jak również – do wsparcia związków pancernych, wykonujących samodzielne zadania na oddzielnych kierunkach. W takich przypadkach armiom czy korpusom pancernym podporządkowywano operacyjnie związki lotnicze w poszczególnych etapach operacji, zwykle po przełamaniu taktycznej strefy obrony przeciwnika i w celu operacyjnego rozwinięcia powodzenia⁷⁹. Przekazane związki lub oddziały lotnicze prowadziły działania według planu dowódcy określonego zgrupowania wojsk lądowych. Dowódcy tych związków lotniczych przebywali na stanowiskach dowodzenia dowódców wspieranych armii lub korpusów pancernych, co umożliwiało im utrzymanie stałego, bezpośredniego kontaktu z dowódcami wspieranych wojsk.

Współdziałanie z przydzielonym lotnictwem organizował dowódca grupy szybkiej⁸⁰ na podstawie wytycznych z wyższego szczebla. Pomyślne wykonanie zadań przez wojska pancerne (zmechanizowane) i współdziałające z nimi lotnictwo zależało w dużym stopniu od dokładnego przygotowania ich do działań, właściwego zaplanowania i umiejętności zorganizowania współdziałania. Organizacja współdziałania lotnictwa z grupami szybkimi rozpoczynała się w chwili przystąpienia do

⁷⁸ Ibidem, s. 70–72. Podczas białoruskiej operacji zaczepnej związki taktyczne lotnictwa współdziałały z wojskami lądowymi głównie na zasadzie wsparcia, a operacyjne podporządkowanie ZT dla zabezpieczenia związków operacyjnych wojsk lądowych w toku natarcia należało do rzadkości. Do wsparcia korpusu armijnego nacierającego na głównym kierunku uderzenia z zasady wydzielano dywizję lotnictwa szturmowego, która działała pod osłoną lotnictwa myśliwskiego.

⁷⁹ Cz. Krzemiński, *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 52. Ścisłe współdziałanie lotnictwa szturmowego z wojskami korpusu pancernego osiągnano często poprzez stałe przebywanie nad polem walki niewielkich grup samolotów, a także poprzez sprowadzanie samolotów z lotnisk na wezwanie dowódcy związku lotnictwa szturmowego, które z własnej inicjatywy lub zgodnie ze wskazówkami oficerów narprowadzania niszczyły cele powstrzymujące natarcie lub przegrupowanie się czołgów.

⁸⁰ J. Jaworski, *Lotnicze zabezpieczenie działań wojsk lądowych w drugiej wojnie światowej*, „Myśl Wojskowa” 1980, nr 1, s. 119–125.

planowanej operacji przez sztab frontu. W procesie tym sztab ustalał potrzeby, wydzielał siły lotnicze i określał zasady współdziałania, zgodnie z którymi lotnictwo miało wspólnie działać z poszczególnymi armiami pancernymi w kolejnych etapach operacji. Ponadto określał, które związki pancerne w określonym etapie operacji będą wspierane przez jednostki lotnicze według planu armii lotniczej, a którym związki lotnicze należy operacyjnie podporządkować. Ponadto dowódca frontu ustalał jednolite sygnały współdziałania, obowiązujące w toku całej operacji. Stawiając zadania dla lotnictwa, dowódca frontu określał (lub zatwierdzał na wniosek dowódcy armii lotniczej) limit lotów bojowych w poszczególnych etapach operacji zaczepnej, skład lotnictwa wspierającego związki pancerne i kolejność wykonania przez nie zadań, kierunki rozpoznania powietrznego oraz odcinki obrony, które należało sfotografować. Dowódca armii lotniczej (na podstawie decyzji dowódcy frontu) wyznaczał związki lotnicze, które w danym etapie operacji miały być operacyjnie podporządkowane grupom szybkim oraz związki mające współdziałać z wojskami pancernymi na zasadzie wsparcia. Niezwykle istotnym dokumentem planistycznym działań jednostek lotniczych w operacji był opracowywany przez sztab armii lotniczej plan użycia bojowego lotnictwa.

W trakcie organizacji współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi niezwykle istotną kwestią było ustalenie jednolitych, prostych i zrozumiałych sygnałów współdziałania oraz doprowadzenie ich do wykonawców. Ze względu na cel i przeznaczenie przewidywano sygnały dwojakiego rodzaju:

- rozpoznawcze (tożsamości),
- wskazywania celów.

Sygnały rozpoznawcze określały położenie własnych wojsk i przynależność samolotów (własnych i przeciwnika), zaś sygnały wskazywania celów nie wymagają komentarza. Były przeważnie wizualne (płótna sygnalizacyjne, malowane białe znaki na wieżach czołgów, rakiety, dymy, pociski smugowe)⁸¹.

Doświadczenia armii radzieckiej w drugiej wojnie światowej wykazały, że organizacja współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi wymagała przede wszystkim ustalenia⁸²:

- charakteru i treści zadań bojowych lotnictwa i jego wysiłku w zależności od planowanych działań wojsk lądowych;
- obiektów i czasu działań lotnictwa stosownie do potrzeb wojsk lądowych;
- właściwych dla danego rodzaju działań i szczebla dowodzenia zasad współdziałania i sposobów zabezpieczenia ich realizacji;
- systemu dowodzenia i współdziałania lotnictwa zabezpieczającego grupy szybkie frontu;
- sposobów współdziałania lotnictwa myśliwskiego osłaniającego wojska lądowe z artylerią przeciwlotniczą;

⁸¹ Cz. Krzemiński, *Wykorzystanie lotnictwa...*, op. cit., s. 72. Na przykład w trakcie operacji białoruskiej wojska lądowe oznaczały swój przedni skraj przy pomocy rakiet, dymów, ognisk (nocą) oraz poprzez wykładanie białego płótna.

⁸² Cz. Krzemiński, *Wybrane problemy organizacji współdziałania lotnictwa z wojskami pancernymi w działaniach zaczepnych na szczeblu operacyjnym*, „Myśl Wojskowa” 1973, nr 2, s. 89.

- jednolitych, prostych i zrozumiałych sygnałów współdziałania oraz doprowadzenia ich do wykonawców.

W operacji normandzkiej, w celu zapewnienia wsparcia oddziałom lądowym dowództwo wojsk angielsko-amerykańskich utworzyło lotniczy związek operacyjno-strategiczny pod nazwą Sprzymierzone Ekspedycyjne Siły Powietrzne⁸³. Posiadał on 3500 bombowców ciężkich, 1500 bombowców lekkich i średnich, 5500 myśliwców i 2500 samolotów transportowych. Plan operacji przewidywał wysadzenie desantów morskiego i powietrznego. Zgodnie z planem operacji pod kryptonimem „Overlord” siły powietrzne miały:

- prowadzić systematyczne rozpoznanie obrony przeciwnika;
- zdeorganizować jego sieć komunikacji, dla opóźnienia manewru wojskami;
- przygotować warunki do wykonania operacji desantowej przez obezwładnienie obiektów obrony wybrzeża przed dniem rozpoczęcia operacji;
- osłonić wojska lądowe i marynarkę wojenną przed uderzeniami lotnictwa przeciwnika;
- uniemożliwić niemieckim samolotom rozpoznawczym dokonywanie lotów nad rejonem koncentracji wojsk i załadowania okrętów;
- dokonać zrzutu wojsk powietrznodesantowych i wzmocnić ich działania;
- wesprzeć działania wojsk lądowych w celu uchwycenia i poszerzenia zdobytych przyczółków⁸⁴.

W toku samej operacji (6 czerwca 1944 r.) 1136 ciężkich bombowców brytyjskich zaatakowało w pasie operacji desantowej niemieckie baterie artylerii nadbrzeżnej. Uderzenie to stanowiło początek lotniczego przygotowania operacji. W tym samym czasie, wykorzystując skutki silnego bombardowania, rozpoczęło przerzut do Normandii trzech dywizji powietrznodesantowych. Do ich przerzutu wydzielono 1900 samolotów i prawie 900 szybowców. 250 samolotów myśliwskich osłaniało podstawowe siły desantu płynącego z brytyjskich portów. Mimo przesuwania się tak ogromnej ilości okrętów przeciwnik nie przeciwdziałał. Było to głównie wynikiem poprzednich uderzeń bombowych lotnictwa alianckiego, które poważnie zdeorganizowały niemiecki system radiolokacyjny. Kilkanaście minut po przeładunku wojsk i sprzętu z okrętów transportowych na barki desantowe rozpoczęło się lotnicze przygotowanie operacji, mające na celu obezwładnienie niemieckiej obrony. Trwało ono do chwili rozpoczęcia desantu. Brało w nim udział ponad 2200 samolotów bombowych. Podczas lotniczego przygotowania ataku zrzucono łącznie ponad 7000 ton bomb. Jednakże, mimo zmasowanych uderzeń bombowych i silnego ognia artylerii okrętowej niemieckie umocnienia brzegowe do chwili lądowania desantu morskiego nie zostały w pełni zburzone (było to również wynikiem niecelnego zrzucania bomb). Lądujące oddziały angielsko-amerykańskie były osłaniane przez lotnictwo myśliwskie. Dużą też rolę odegrało lotnictwo w zwalczaniu podchodzących w rejon przyczółków odwodów niemieckich. Silne wsparcie własnego lotnictwa odegrało niezwykle istotną rolę w całokształcie działań wojsk

⁸³ Cz. Krzemiński, *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 73.

⁸⁴ Cz. Krzemiński, *Wojna powietrzna...*, op. cit., s. 331.

alianckich w Normandii. Paraliżowało całkowicie wszelki ruch między Loarą a Sekwaną. Codziennie, poza lotniczym wsparciem natarcia wojsk lądowych, 1000 bombowców wykonywało uderzenia na niemieckie odwody operacyjne i linie komunikacyjne, paraliżując i opóźniając przegrupowanie związków taktycznych przeciwnika⁸⁵. Nie ulega wątpliwości, że to przede wszystkim lotnictwo taktyczne aliantów obezwładniło punkty oporu i artylerię nadbrzeżną oraz zapewniło wsparcie oddziałom piechoty w czasie rozszerzania przyczółka i odpierania kontrataków niemieckich.

Brytyjczycy i Amerykanie nieco inaczej rozumieli istotę wsparcia wojsk lądowych. Stosując tzw. „bombardowania nasycające” z wykorzystaniem metod bombardowania strategicznego na polu bitwy, lotnictwo w swoisty sposób przygotowywało teren dla przyszłych działań wojsk lądowych, nie uczestnicząc początkowo bezpośrednio w ich działaniach. Bombardowania przygotowawcze, wykonywane w ramach wsparcia pośredniego, odnosiły często pozytywne rezultaty (pod warunkiem, że były wykonywane precyzyjnie). W 1943 roku utworzono w Anglii lotnictwo wsparcia wojsk lądowych⁸⁶, podległe dowództwu lotnictwa taktycznego. Od tego też czasu zaczęto doskonalić system taktycznego współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Wsparcie lotnicze rozumiano przy tym jako wszelką akcję lotnictwa zmierzającą do bezpośredniego lub pośredniego przyjsicia z pomocą wojskom lądowym rozgrywającym bitwę, poprzez czynne wzięcie w niej udziału⁸⁷. Zadania wsparcia lotniczego realizowały zarówno jednostki lotnicze oddane do dyspozycji wojsk lądowych („lotnictwo współpracy” – zwane też „lotnictwem przydzielonym”), jak i przez „lotnictwo samodzielne”. „Lotnictwo współpracy” to przede wszystkim dywizjony myśliwskie lub bombowe oddane do dyspozycji dowódcy wojsk lądowych, zaś „lotnictwo samodzielne” stanowiły dywizjony myśliwskie czy bombowe, które otrzymały rozkaz udziału w bitwie wojsk lądowych.

Brytyjczycy stosowali taktyczne dowodzenie lotnictwem⁸⁸. W toku operacji organizacja wspólnych działań miała przede wszystkim miejsce na szczeblu: grupa lotnictwa taktycznego – armia polowa. Decyzje ogólne, dotyczące operacji w skali grupy armii, były podejmowane w tzw. sztabie połączonym. Szczegółowe zaś decyzje taktyczne, odnoszące się do wykonania poszczególnych zadań bojowych (zarówno w okresie przygotowawczym, jak i w toku operacji) były podejmowane na szczeblu: grupa lotnictwa taktycznego – armia polowa. Decyzje taktyczne były bardzo szczegółowe. Zapotrzebowania dla lotnictwa do wykonania zadań napływały w toku działań od batalionów piechoty, pułków, dywizji i korpusów; stąd kierowano je do armii polowej. Z armii polowej zadania te przekazywano do grupy armii lotnictwa taktycznego, skąd przechodziły do sztabu połączonego (do akcep-

⁸⁵ Cz. Krzemiński, *Lotnictwo w operacji desantowej w Normandii w 1944 roku*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy” 1961, nr 6, s. 70–79.

⁸⁶ Cz. Krzemiński, *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 59.

⁸⁷ S. Zajas, *Zarys użycia...*, op. cit., s. 46–47.

⁸⁸ Cz. Krzemiński, *Wojna powietrzna...*, op. cit., s. 348. Rozwinęli na kontynencie europejskim dwie taktyczne armie lotnicze, które współdziałały z 21 Grupą Armii. Armie te składały się z dwóch mieszanych myśliwskich grup lotniczych w składzie 600–700 samolotów każda, z grupy bombowców (270 samolotów) oraz z grupy obrony przeciwlotniczej.

tacji), po czym wracały do grupy armii lotnictwa taktycznego. Dalej kierowano je do wykonawców. W przypadku kiedy sytuacja wymagała niezwłocznej realizacji zadań przez lotnictwo, wówczas tę stosunkowo długą drogę skracano i decyzje o wykonaniu koniecznych zadań zapadały na szczeblu: grupa lotnictwa taktycznego – armia polowa. Istniejące komórki w sztabach dowództwa lotnictwa taktycznego i grupy lotnictwa taktycznego miały zapewnić sprawną i systematyczną pracę w zakresie całokształtu dowodzenia działaniami bojowymi podległych jednostek lotniczych. Umożliwiało to wypracowanie najbardziej racjonalnej decyzji i (w razie potrzeby) odpowiednich planów działania. W sztabach wojsk lądowych (od dywizji wzwyż) służyli oficerowie współpracujący z lotnictwem. Ich zadaniem było zapewnienie sprawnego funkcjonowania współdziałania jednostek lotniczych ze związkami wojsk lądowych oraz ułatwienie dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia wojsk⁸⁹. Wyraźnie daje się zauważyć, że decyzje operacyjne i taktyczne z reguły zapadały w dowództwie lotnictwa taktycznego i grupie lotnictwa taktycznego, natomiast podczas działań bojowych – przeważnie tylko w grupie. Na niższych szczeblach decyzji takich nie podejmowano. Miało to tę zaletę, że nie tracono czasu na wypracowanie decyzji, co w znacznym stopniu przyspieszało proces dowodzenia.

System dowodzenia lotnictwem amerykańskim nastawiony był początkowo na realizację wsparcia pośredniego. Wynikało to z tego, że dowództwo wojsk amerykańskich na ogół niechętnie angażowało siły lotnicze do bezpośredniego wsparcia, mając na uwadze zadania głównie o charakterze operacyjnym. Aby zachować możliwie wysoki stopień centralizacji dowodzenia lotnictwem taktycznym, dowództwo amerykańskie próbowało zredukować potrzeby bezpośredniego wsparcia przez odpowiednie zwiększenie siły uderzeń bombowych przygotowujących atak. W ten sposób pojawiły się tzw. dywanowe bombardowania nasycające, będące przeniesieniem metod strategicznego bombardowania na pole bitwy, a które okazało się nieskuteczne ze względu na niedokładność. Po wielu przykrych doświadczeniach⁹⁰ uznano bezpośrednie wsparcie za uzasadnioną formę pomocy lotnictwa dla wojsk lądowych – system dowodzenia lotnictwem amerykańskim został odpowiednio dostosowany do nowych zadań. Struktura organizacyjna dowodzenia lotnictwem taktycznym zmieniała się równolegle ze zmianą struktury dowodzenia wojskami lądowymi. Przy sztabie grupy armii tworzone wspólny ośrodek⁹¹, w skład którego wchodził przedstawiciel sztabu armii lotniczych i wojsk lądowych. Prowadzono tu analizę zadań i potrzeb lotniczego zabezpieczenia na korzyść grupy armii, rozpatrywano zapotrzebowanie na lotnictwo i ustalano granice wymagań, jakie mogli stawiać lotnictwu dowódcy armii polowych w kolejnych okresach operacji. Tam również opracowywano

⁸⁹ Cz. Krzemiński, *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 63.

⁹⁰ D. Eisenhower, *Krucjata w Europie*, Warszawa 1998, s. 369–371. W operacji normandzkiej 30 Dywizja Piechoty (amerykańska) została dwukrotnie zbombardowana przez własne samoloty. W kampanii włoskiej bomby, które miały spaść na niemieckie pozycje pod Cassino, spadły na dowództwo francuskiego korpusu (12 mil od obiektu działań (J.Ch. Fuller, *Druga wojna światowa 1939–1945*, Warszawa 1958, s. 386).

⁹¹ Cz. Krzemiński, *Dowodzenie lotnictwem aliantów na zachodzie w czasie drugiej wojny światowej*, „Myśl Wojskowa” 1971, nr 12, s. 85–91.

plan wspólnych działań wojsk lądowych i lotnictwa. Na niższych szczeblach zapotrzebowania ze strony wojsk lądowych na wsparcie lotnicze były rozpatrywane przez zespół dowodzenia będący na stanowisku dowodzenia korpusu armijnego, a po ich zaakceptowaniu przekazywano je do zespołu dowodzenia przy stanowisku dowodzenia armii polowej. Zespół ten analizował wszystkie żądania wojsk o wsparcie lotnicze w pasie działań armii i zlecał lotnictwu taktycznemu ich wykonanie. Na przednim skraju dowodzenie realizowały grupy łączności z lotnictwem⁹².

Okres drugiej wojny światowej to czas intensywnego (ilościowego i jakościowego) rozwoju oraz znaczącego skryształizowania się zasad taktyki użycia lotnictwa pola walki. Stało się ono niezwykle efektywnym środkiem wsparcia ogniowego wojsk (bezpośredniego i pośredniego) używanym do niszczenia najważniejszych elementów ugrupowania przeciwnika w natarciu i obronie. W siłach lotniczych wyodrębniło się lotnictwo taktyczne. Powstało ono w wyniku konieczności realizacji zadań na korzyść wojsk lądowych przez różne rodzaje lotnictwa: bombowe, szturmowe⁹³, myśliwskie i myśliwsko-bombowe. Współdziałanie lotnictwa z oddziałami wojsk lądowych sprowadzało się do trzech rodzajów zadań: zwalczania obiektów wskazanych przez oddziały naziemne i wyznaczonych lotnictwu do zwalczania przez odpowiednie szczeble dowodzenia; zwalczania obiektów wskazanych przez oddziały naziemne samolotom oczekującym na wezwanie z pola walki lub oczekującym w wyznaczonych strefach w powietrzu; patrolowania określonych rejonów z atakowaniem wykrytych stanowisk artylerii i oddziałów przeciwnika. Podczas tej wojny wprowadzono też metodę bezpośredniego wsparcia ogniowego wojsk w głębi operacyjnej – towarzyszenie. Miało ono pozbawić zdolności bojowej siły przeciwnika na dłuższy czas w określonym pasie natarcia.

Brytyjczycy na szczeblu armii utworzyli dowództwo wsparcia lotniczego⁹⁴, którego zadaniem było dowodzenie lotnictwem wykonującym zadania wsparcia wojsk lądowych. Wsparcie lotnicze rozumiano jako działalność lotnictwa zmierzającą do bezpośredniego lub pośredniego przyjscia z pomocą wojskom lądowym prowadzącym działania w określonym miejscu i czasie. Już jednak doświadczenia wyniesione przez Brytyjczyków podczas działań w Afryce spowodowały konieczność utworzenia lotnictwa taktycznego, przeznaczonego tylko i wyłącznie do wsparcia wojsk lądowych. Dowództwo lotnictwa taktycznego ściśle powinno współdziałać z grupą armii wojsk lądowych. Lotnictwo to podzielono na grupy lotnicze współdziałające z poszczególnymi armiami. Grupom lotniczym podlegały skrzydła lotnicze o struk-

⁹² Cz. Krzemiński, *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 68–69.

⁹³ S. Zajas, *Zarys użycia...*, op. cit., s. 28–45. Najwięcej doświadczeń z bojowego użycia lotnictwa szturmowego w okresie drugiej wojny światowej miała armia radziecka. Ciągłe rozwijane w tym okresie ilościowo i jakościowo stanowiło prawie trzecią część lotnictwa bojowego. Było niezwykle efektywnym środkiem wsparcia ogniowego wojsk lądowych na polu walki, torując im drogę w natarciu i niszcząc najważniejsze elementy systemu obronnego w obronie. Pomimo początkowych sukcesów w wykorzystaniu lotnictwa szturmowego Niemcy nie rozwijali go bardziej. Wprawdzie w strukturach lotnictwa posiadali samoloty szturmowe, lecz najczęściej były to samoloty skonstruowane do innych celów, a tylko przystosowane do działań szturmowych (jak JU-87). Zadania szturmowania celów na polu walki wykonywały dosyć często bombowce nurkujące oraz ciężkie samoloty myśliwskie.

⁹⁴ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 31–37.

turze dywizjonowej. Na szczeblu korpusu lotnictwo reprezentował oficer łącznikowy lotnictwa, zaś dywizje i brygady wojsk lądowych posiadały na swoim wyposażeniu radiostacje służące do przekazywania zapotrzebowania na wsparcie lotnicze w naziemnych sieciach dowodzenia. Ogólne decyzje dotyczące operacji były podejmowane w tzw. sztabie połączonym, składającym się z przedstawicieli dowództwa lotnictwa taktycznego i dowództwa grupy armii. Zapotrzebowania na wsparcie lotnicze od batalionów piechoty, pułków, dywizji, korpusów napływały do armii polowej. Stąd przekazywano je grupie lotnictwa taktycznego, dalej do sztabu połączonego (do akceptacji), po czym – wracały do grupy lotnictwa taktycznego, a od niej do wykonawców. Jeśli wymagała tego sytuacja, obieg informacji skracano i decyzje o wykonaniu zadań zapadały pomiędzy dowództwem grupy lotnictwa taktycznego a dowództwem armii.

Nieco inne rozwiązania w zakresie dowodzenia lotnictwem wspierającym wojska lądowe przyjmowano w **armii radzieckiej**⁹⁵. Do wsparcia, osłony i rozpoznania na rzecz wojsk lądowych wydzielono lotnictwo frontowe (operacyjne). Lotnictwo to realizowało podobne zadania jak lotnictwo taktyczne Wielkiej Brytanii. W skład lotnictwa frontowego wchodziło lotnictwo armijne (podporządkowane poszczególnym armiom). Dowodzenie w takich warunkach komplikował fakt, iż tylko pewna część lotnictwa podlegała bezpośrednio dowódcy frontu, pozostałe oddziały i ZT lotnictwa – dowódcom armii. Powodowało to rozproszenie wysiłku lotnictwa oraz uniemożliwiało racjonalne jego użycie na głównych kierunkach i w najważniejszych okresach walki. Potrzeba skutecznego wykonywania bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych przez lotnictwo szturmowe i bombowe doprowadziła do łączenia taktycznych elementów systemów dowodzenia lotnictwem ze stanowiskami dowodzenia związków taktycznych i operacyjnych wojsk lądowych. Zaczęto wysyłać przedstawicieli jednostek lotniczych do sztabów korpusów i dywizji nacierających w pierwszym rzucie na kierunku głównego uderzenia. Zasadą stało się bezpośrednie dowodzenie lotnictwem nad polem walki.

Dobrze zorganizowanym lotnictwem podczas ostatniej wojny światowej dysponowała **armia niemiecka**. Na teatrach działań wojennych floty powietrzne (w lotnictwie) i grupy armii (w wojskach lądowych) były największymi związkami obydwu rodzajów sił zbrojnych. Obydwa dowództwa podlegały wspólnemu naczelnemu dowódcy na określonym TDW. W systemie tym obowiązywała zasada partnerstwa⁹⁶ (zwłaszcza na szczeblu grupa armii – flota powietrzna). Umożliwiała ona w razie konieczności użycie dużych sił lotnictwa na określonym kierunku operacyjnym. Dowodzenie lotnictwem na poziomie taktycznym odbywało się na szczeblu dywizji lotniczej, która wspólnie z określoną armią wojsk lądowych planowała

⁹⁵ Cz. Krzemiński, *Organizacja, sposoby i metody dowodzenia lotnictwem radzieckim w latach 1941–1945*, ASG WP, Warszawa 1970, s. 10–12.

⁹⁶ Cz. Krzemiński, *Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej*, Warszawa 1972, s. 14–21. Zasada partnerstwa (zwłaszcza na szczeblu operacyjnym: grupa armii – flota powietrzna) prowadziła często do nieporozumień, co pociągało za sobą reperkusje również na niższych szczeblach dowodzenia. Z drugiej jednak strony, w przypadku konieczności działania danej floty powietrznej w pasie innej, sąsiedniej grupy armii można było natychmiast użyć dużych sił lotnictwa na określonym kierunku operacyjnym.

działania na poziomie operacji armii i tworzyła wspólne stanowisko dowodzenia dla koordynowania działań lotnictwa i wojsk lądowych. Przy korpusach i dywizjach wojsk lądowych znajdowali się oficerowie łącznikowi lotnictwa, zaś przy oddziałach lotniczych – oficerowie wojsk lądowych. Przy dywizjach wojsk lądowych organizowano posterunki naprowadzania lotnictwa, których rola polegała głównie na naprowadzaniu samolotów znajdujących się w powietrzu. Zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze z dywizji wojsk lądowych (w czasie operacji) przekazywano na wspólne SD armii i dywizji lotniczej. W sytuacjach skomplikowanych przedstawiciele lotnictwa, znajdujący się w ugrupowaniu wojsk lądowych, mieli prawo przekazywać zapotrzebowania bezpośrednio na wspólne SD. W wielu przypadkach, gdy lotnictwo działało w pobliżu linii frontu, dowódca dywizji lotniczej lub jego zastępca udawali się do najbardziej wysuniętego do przodu oddziału wojsk lądowych, aby stamtąd osobiście kierować działaniami lotnictwa⁹⁷.

1.4. Doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w konfliktach zbrojnych po drugiej wojnie światowej

Działania wojenne w lokalnych konfliktach zbrojnych po drugiej wojnie światowej potwierdziły powszechnie znaną zasadę, że dla osiągnięcia ogólnego sukcesu w walce niezbędny jest połączony wysiłek wszystkich rodzajów sił zbrojnych i wojsk⁹⁸. W ogólnym przekroju zadań realizowanych przez lotnictwo przeważały zadania o charakterze operacyjno-taktycznym. Wysiłek lotnictwa koncentrowano przede wszystkim na wywalczeniu panowania w powietrzu oraz zapewnieniu wsparcia i osłony wojskom lądowym, w szczególności wsparcia bezpośredniego. Wykonawcą tych zadań było przede wszystkim lotnictwo taktyczne oraz coraz liczniejsze dowództwo wojsk lądowych, wyposażone w specjalnie przystosowane do tego celu samoloty oraz różnego typu i przeznaczenia śmigłowce. W okresie powojenny główne potęgi lotnicze (Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, ZSRR) weszły z ogromnymi doświadczeniami wojennego użycia lotnictwa oraz z nowocześnie zorganizowanymi i wyposażonymi w wysokiej jakości sprzęt siłami powietrznymi. Jednak w przeciwieństwie do okresu po pierwszej wojnie światowej, kiedy w lotnictwie wojskowym panował kilkuletni zastój, teraz rozwijało się ono bardzo dynamicznie i wszechstronnie. Spowodowane to było przede wszystkim wyścigiem zbrojeń i ciągle wiszącą nad światem groźbą nowej wojny. Rozwój lotnictwa rodził też nowe koncepcje, zaś ich praktycznym sprawdzianem były wojny i konflikty lokalne. Przyniosły one wiele wniosków dotyczących użycia lotnictwa, często w nowych, zupełnie specyficznych warunkach. Oceniając udział lotnictwa amerykań-

⁹⁷ Ibidem, s. 19.

⁹⁸ J. Jaworski, *Niektóre problemy i właściwości użycia lotnictwa w konfliktach zbrojnych po drugiej wojnie światowej*, ASG WP, Warszawa 1979, s. 75.

skiego w wojnie w **Korei**⁹⁹, należy stwierdzić, że nie było ono w stanie działać skutecznie na korzyść wojsk lądowych (nie mając wyspecjalizowanych do takich działań samolotów) i jednocześnie prowadzić samodzielnej wojny powietrznej w skali strategicznej. Lotnictwo nie było również przygotowane do zadań związanych z bezpośrednim wsparciem wojsk lądowych. Wprawdzie regulaminy amerykańskie przewidywały, że obok walki o panowanie w powietrzu i bombardowań lotnictwo powinno również działać na korzyść wojsk lądowych, wspierając je w sposób bezpośredni i pośredni. Jednak w szkoleniu bojowym lotników, w okresie poprzedzającym interwencję amerykańską w Korei, nie kładziono zbyt wielkiego nacisku na doskonalenie zasad współdziałania z wojskami lądowymi. Tymczasem już w pierwszych dniach działań zaistniała konieczność zwalczania przez lotnictwo celów znajdujących się w bezpośredniej styczności z własnymi wojskami lądowymi. Brak sprecyzowanych zasad współdziałania z wojskami lądowymi powodował, że bomby zrzucone z amerykańskich samolotów spadały często na własne wojska, zaś bombardowania sił północnokoreańskich były mało precyzyjne i niezbyt skuteczne. Nie znaczy to jednak, że lotnictwo nie wspierało walczących wojsk, tak było przecież podczas wysadzania desantu pod Inchon¹⁰⁰, jednak w wielu przypadkach samoloty myśliwsko-bombowe nie potrafiły odnaleźć rozpoznanych wcześniej przez samoloty rozpoznawcze celów i zrzucały ładunki bomb na inne, zupełnie przypadkowo dostrzeżone obiekty¹⁰¹. Wśród zasadniczych zadań realizowanych przez lotnictwo w ramach wsparcia bezpośredniego wojsk lądowych należy wymienić: zwalczanie transportu kolejowego i drogowego (niszczenie węzłów i stacji kolejowych, dróg, mostów, wiaduktów oraz środków transportu), bombardowanie rejonów koncentracji wojsk, zwalczanie kolumn wojsk podczas przegrupowań, niszczenie baz i składów zaopatrzenia¹⁰². W działaniach wojennych w **Wietnamie**¹⁰³ główną rolę we wsparciu wojsk lądowych odegrało lotnictwo wojsk lądowych wyposażone w śmigłowce. W mniejszym zakresie do zadań takich wykorzystywano lotnictwo taktyczne (myśliwsko-bombowe). Brak lotnictwa szturmowego powodował, że wsparcie to nie zawsze było efektywne. W wojnie wietnamskiej śmigłowce były jednym z podstawowych środków walki. Skuteczność ich działania była uzależniona od metod prowadzenia ataku i ognia. Taktykę działania dostosowywano do wielkości, położenia i charakteru obrony obiektu. Śmigłowce realizowały zadania zaplanowane oraz działania na wezwanie. W działaniach zaczepnych używano ich do: obezwładniania środków ogniowych w czasie ogniowego przygotowania natarcia, odpierania kontrataków odwodów przeciwnika¹⁰⁴, wsparcia ogniowego

⁹⁹ S. Zajas, *Zarys użycia...*, op. cit., s. 68–70.

¹⁰⁰ K. Kubiak, *Korea–50*, Warszawa 1994, s. 22–36.

¹⁰¹ S. Zajas, *Zarys użycia...*, op. cit., s. 70.

¹⁰² P. Jedliński, *Lotnictwo Stanów Zjednoczonych w wojnie koreańskiej*, „Myśl Wojskowa” 1951, nr 6, s. 85.

¹⁰³ S. Zajas, *Zarys użycia...*, op. cit., s. 70–71.

¹⁰⁴ *Amerykańskie doświadczenia z wojny wietnamskiej*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1974, nr 1, s. 122. Zadania izolacji strefy działań bojowych poprzez zwalczanie odwodów były realizowane przez siły taktycznego lotnictwa myśliwskiego. Niekiedy również przez lotnictwo bombowe.

podczas wprowadzania do walki drugich rzutów czy oddziałów wydzielonych, podczas pościgu i boju spotkaniowego. W działaniach obronnych – przede wszystkim do niszczenia środków ogniowych przeciwnika¹⁰⁵. Głównym elementem systemu dowodzenia był ośrodek dowodzenia lotnictwem taktycznym¹⁰⁶. Składał się on z dwóch podstawowych pionów: dowodzenia i planowania. Ośrodkowi dowodzenia podlegały ośrodki i posterunki kierowania lotnictwem taktycznym, a tym z kolei – powietrzne i wysunięte posterunki naprowadzania. Wysunięte posterunki naprowadzania rozmieszczano na samochodach opancerzonych lub terenowych i przydzielano je do batalionów, a niekiedy nawet do kompanii. Liczba takich posterunków była jednak niewielka. W większości czołowych oddziałów znajdowali się jedynie oficerowie łącznikowi lotnictwa ze środkami łączności, którzy utrzymywali ciągłą łączność z posterunkami naprowadzania powietrznego i za ich pośrednictwem przekazywali zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze¹⁰⁷. W wyniku między innymi doświadczeń wojny wietnamskiej Amerykanie zdecydowali się na powrót do lotnictwa szturmowego¹⁰⁸. Wsparcie wojsk lądowych dzielono tradycyjnie na pośrednie i bezpośrednie. Do wsparcia pośredniego wykorzystywano głównie samoloty lotnictwa strategicznego. Wsparcie bezpośrednie wojsk lądowych polegało na towarzyszeniu większych (kilkanaście lub więcej samolotów) lub mniejszych (kilka samolotów) grup samolotów (często śmigłowców¹⁰⁹) wojskom lądowym na całą głębokość prowadzonych przez nie działań¹¹⁰. Samoloty lotnictwa taktycznego (myśliwsko-bombowe) działały najczęściej z dyżurów na lotniskach (mogły wystartować w 5–10 minut). Ich start odbywał się na wezwanie z pola walki, po wykryciu rzeczywistych czy domniemanych zgrupowań partyzanckich. Ataki wykonywano przeważnie z małych wysokości, parami lub kluczami, najczęściej z kilku kierunków¹¹¹. Stosunkowo niewielkie skutki przynosiło jednak zużywanie przez

¹⁰⁵ K. Krasowski, *Wnioski z wykorzystania śmigłowców uzbrojonych podczas wojny w Wietnamie*, „Myśl Wojskowa” 1975, nr 12, s. 18–21.

¹⁰⁶ S. Zajas, R. Babut, W. Kilarski, *Wybrane zagadnienia działań bojowych związku taktycznego lotnictwa myśliwsko-bombowego*, AON, Warszawa 1994, s. 52–54.

¹⁰⁷ J. Jaworski, *Niektóre problemy...*, op. cit., s. 21–23. Zob. również: *Działania lotnictwa amerykańskiego w Wietnamie*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1967, nr 1, s. 22–23.

¹⁰⁸ G. Gillette, *Działania powietrznoszturmowe w Wietnamie*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1967, nr 2, s. 70–78. Jednak to wprowadzenie na pole walki śmigłowców wpłynęło przede wszystkim na coraz doskonalsze realizowanie działań powietrznoszturmowych, których istotą był szybki przerzut lekko uzbrojonych sił do określonego rejonu, przy użyciu znacznej liczby samolotów i śmigłowców.

¹⁰⁹ T. Kmiecik, *Polskie lotnictwo wojskowe 1945–1962*, Warszawa 2001, s. 217. Analizując problematykę wykorzystania śmigłowców w działaniach wojennych, wskazywano na ich walory i cechy ujemne. Do walorów zaliczano: zdolność do pionowego startu i lądowania (niezależność od lotnisk i pasów startowych), zdolność do wykonywania lotów na małej wysokości, zdolność do szybkiego przerzucania żołnierzy niewyszkolonych w skokach spadochronowych, dużą ładowność. Do ujemnych cech zaliczano stosunkowo mały zasięg, niewielką prędkość, wrażliwość na ogień broni maszynowej.

¹¹⁰ K. Steć, *Dowodzenie lotnictwem taktycznym USA w Wietnamie*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy” 1967, nr 12, s. 51–55. Koordynacją wspólnych działań bojowych śmigłowców sił lądowych oraz samolotów lotnictwa taktycznego i pokładowego zajmowało się centrum bezpośredniego wsparcia lotniczego. Centrum wyznaczało częstotliwości ogólnej łączności śmigłowców i samolotów czy rejonu spotkań podczas wspólnych zadań.

¹¹¹ S. Zajas, *Zarys użycia...*, op. cit., s. 71–73.

Amerykanów olbrzymiej ilości amunicji i bomb lotniczych w pokrytym dżunglą terenie. Bardzo silna obrona przeciwlotnicza Wietnamczyków powodowała też znaczne straty, nie tylko w samolotach, ale i wśród pilotów¹¹².

Z licznych **wojen izraelsko-arabskich** na uwagę zasługuje przede wszystkim trzecia (1967), dlatego że o sukcesie tej wojny „błyskawicznej” w dużej mierze zdecydowało izraelskie lotnictwo. Już w pierwszych godzinach wojny wykonało ono zadanie główne, które miało uniemożliwić lotnictwu egipskiemu wykonanie uderzenia odwetowego oraz pozwoliło uzyskać panowanie w powietrzu i zabezpieczyć własne wojska lądowe przed oddziaływaniem lotnictwa państw arabskich. Jednocześnie umożliwiło Izraelczykom w miarę spokojne wsparcie własnych wojsk podczas działań¹¹³. Zdezorganizowany został również cały system wykrywania, naprowadzania i dowodzenia. Zapewniwszy sobie panowanie w powietrzu, lotnictwo izraelskie cały swój wysiłek skoncentrowało na działaniach na korzyść własnych wojsk lądowych. W uderzeniach tych główną rolę odegrały samoloty bombowe oraz myśliwsko-bombowe. W ramach wsparcia pośredniego niszczone arabskie odwoły w rejonach ześrodkowania i podczas marszu, skutecznie sparaliżowano system komunikacji i zaopatrzenia (odcinając wojska egipskie od baz zaopatrzeniowych). W zakresie wsparcia bezpośredniego wydzielone siły lotnictwa izraelskiego uczestniczyły w ogniowym przygotowaniu natarcia wojsk lądowych oraz w przełamywaniu kolejnych pozycji obronnych, niszcząc i obezwładniając przede wszystkim czołgi, stanowiska ogniowe artylerii, umocnienia polowe i siłę żywą¹¹⁴. Poważną rolę odegrało lotnictwo izraelskie w operacjach wojsk lądowych na Synaju. Pozbawione własnego wsparcia lotniczego jednostki egipskich sił lądowych były przez cały czas bombardowane przez izraelskie samoloty¹¹⁵. Nieco odmiennie doświadczenia w zakresie współdziałania wojsk lądowych z lotnictwem przyniosła kolejna wojna (1973). Decydującą rolę w wojnie październikowej 1973 roku odegrały wojska lądowe, w tym głównie pancerne i zmechanizowane. Natomiast działania lotnictwa zostały poważnie ograniczone, głównie ze względu na zwiększoną aktywność przeciwlotniczą wojsk i obiektów chronionych wewnątrz kraju¹¹⁶. W pierwszych godzinach wojny dowództwo izraelskie działające pod presją wydarzeń rzuciło lotnictwo do wsparcia wojsk lądowych. Zakładano, że uderzeniami powietrznymi powstrzymany zostanie impet natarcia syryjskiego, a przede wszystkim uda się zerwać forsowanie Kanału Sueskiego przez Egipcjan. Izraelczyków spotkał jednak srogi zawód. Zarówno nad kanałem, jak i w rejonie Wzgórz Golan napotkali dobrze zorganizowany, silny system obrony przeciwlotniczej, co

¹¹² W. Hahlweg, *Doświadczenia wojenne w Wietnamie i możliwość wykorzystania ich w Europie*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1968, nr 6, s. 70.

¹¹³ Z. Gołąb, *Przygotowanie, wykonanie i odpieranie pierwszego uderzenia w wojnach lokalnych na Bliskim Wschodzie*, cz. 1., „Myśl Wojskowa” 1980, nr 6, s. 129–130.

¹¹⁴ *Działania lotnictwa izraelskiego podczas agresji na kraje arabskie*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1968, nr 1, s. 5–18.

¹¹⁵ K. Kubiak, *Wojna sześciodniowa*, Warszawa 1992, s. 24. Innym, bardzo ważnym zadaniem realizowanym przez izraelskie lotnictwo była izolacja pola walki oraz obezwładnienie i zniszczenie egipskiego systemu zaopatrywania wojsk na Półwyspie Synaj. Już w drugim dniu wojny egipskie tyły przestały praktycznie funkcjonować. Doprowadziło to do unieruchomienia jeszcze przed walką pewnej części egipskiego potencjału pancernego.

¹¹⁶ J. Jaworski, *Niektóre problemy...*, op. cit., s. 71.

spowodowało znaczne straty wśród izraelskich pilotów¹¹⁷. Do walki z jednostkami przeciwlotniczymi skierowano oddziały wojsk lądowych. Jak pisał płk Piuro – „Dortychczas było tak, że lotnictwo torowało drogę piechocie, tymczasem na froncie synajskim izraelskie brygady pancerne poprzez utworzenie wylomu w egipskim systemie obrony przeciwlotniczej wprowadziły do walki własne lotnictwo”¹¹⁸. Działania lotnictwa izraelskiego potwierdziły słuszność wniosków wyciągniętych z doświadczeń lotnictwa amerykańskiego w Wietnamie¹¹⁹. Lotnictwo taktyczne w przyszłości będzie działać przede wszystkim z małych i bardzo małych wysokości, przyjmując to za podstawowy warunek skutecznego pokonania systemu obrony przeciwlotniczej przeciwnika oraz zniszczenia obiektów, umożliwiając tym samym kontynuowanie działań przez siły lądowe.

Specyficzną taktykę współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi wymusiła na Rosjanach interwencja w Afganistanie. Wynikała ona przede wszystkim ze specyfiki górskiego terenu, w którym nie dało się prowadzić klasycznych operacji. Przykładem mogą być działania typu „młot i kowadło”, mające na celu zamknięcie pierścienia okrażenia wokół sił przeciwnika. Działaniom wojsk lądowych miały towarzyszyć ataki lotnicze oraz desanty taktyczne. Podczas działań desantowych Rosjanie ponosili dotkliwe straty, gdyż lecące nisko i lądujące śmigłowce były łatwymi celami dla partyzantów, którzy mieli stanowiska ogniowe na wysokości 4000–5000 metrów i mogli je ostrzeliwać z góry. Podobne były działania typu „piołnowe okrażenie”. Polegały one na wykonaniu jednoczesnego uderzenia na lądzie i z powietrza, z szerokim wykorzystaniem desantów śmigłowcowych i spadochronowych¹²⁰. Fiasko tego typu operacji na dużą skalę zmusiły Rosjan do kolejnej zmiany charakteru działań. Miało to być szereg lokalnych akcji desantowych, przeprowadzanych na szczeblu co najwyżej batalionu, ale i tu nie osiągnięto większych sukcesów. Nie zawsze uderzenia lotnicze udawało się skoordynować z działaniami na ziemi. Rosjanie ulepszyli również taktykę użycia lotnictwa szturmowego. Wymusiły to na nich warunki terenowe i znaczne straty ponoszone od ognia środków przeciwlotniczych. Samoloty uderzały nie od strony własnych wojsk, lecz wzdłuż wąwozu – właśnie w ich kierunku. Cele wskazywali przez radio oficerowie naprowadzania lotnictwa znajdujący się zarówno na śmigłowcach, jak i na ziemi. Dokładność takiego ataku była znacznie lepsza od tradycyjnych uderzeń z kierunku własnych wojsk¹²¹.

¹¹⁷ J. Biziewski, K. Kubiak, *Yom Kippur*, Warszawa 1995, s. 44.

¹¹⁸ S. Piuro, *Wnioski z czwartej wojny arabsko-izraelskiej w zakresie obrony przeciwlotniczej wojsk*, „Myśl Wojskowa” 1974, nr 11, s. 104.

¹¹⁹ S. Sobieski, *Działania bojowe lotnictwa na Bliskim Wschodzie w 1973 r.*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju” 1976, nr 9, s. 64.

¹²⁰ A. Kowalczyk, *Afganistan*, Warszawa 1994, s. 25. Dla skoordynowania działań lądowych i desantowych z uderzeniami lotnictwa skierowano do Afganistanu grupę oficerów SG, którzy przez cały czas mieli przebywać w specjalnie przygotowanym samolocie An-12, mającym bezpośrednią łączność ze sztabem 40 Armii (prowadzącej operację) i ośrodkami dowodzenia na obszarze ZSRR.

¹²¹ S. Zajas, *Współczesne lotnictwo szturmowe (A-10A i Su-25: Porównanie samolotów i taktyki)*, AON, Warszawa 1996, s. 42.

W wojnie w Zatoce Perskiej (1991) lotnictwo odegrało dominującą rolę, przygotowując szeroko rozumiane pole walki do błyskawicznego opanowania go przez wojska lądowe. W początkowym okresie wojny decydująca rola przypadła takim rodzajom lotnictwa, jak: myśliwsko-bombowe, myśliwskie, rozpoznawcze¹²². Wspomagane samolotami systemów rozpoznawczych i rozpoznawczo-uderzeniowych wykonały one większość zadań związanych ze zdobyciem panowania w powietrzu, obezwładnieniem systemu dowodzenia wojskami, izolacją pola bitwy (rejon Kuwejtu) przed dopływem zaopatrzenia i wojsk. W operacji „Pustynna Burza” lotnictwo koalicji walczyło z regularnymi, pancerno-zmechanizowanymi zgrupowaniami wojsk rozmieszczonymi na kuwejskim teatrze wojennym oraz w rejonach ześrodkowania w centralnym Iraku. Zwalczanie sił lądowych realizowano we wszystkich czterech fazach operacji. W pierwszej koncentrowano się na zwalczaniu jednostek gwardii republikańskiej uznawanych za strategiczną rezerwę Iraku. W drugiej fazie (mimo że koncentrowano się na wywalczeniu panowania w powietrzu) zwalczano również siły gwardii oraz siły lądowe pierwszego rzutu operacyjnego. W trzeciej fazie, obejmującej przygotowanie pola walki, lotnictwo koalicji koncentrowało się na niszczeniu sił irackich w Kuwejcie¹²³. W ostatniej fazie wspierało działania własnych wojsk lądowych. Równolegle z bezpośrednim oddziaływaniem na wojska lądowe stosowano również oddziaływanie pośrednie. Izolacja lotnicza objęła przede wszystkim węzły komunikacyjne (przede wszystkim mosty drogowe i kolejowe). Analiza przebiegu zwalczania wojsk lądowych w operacji „Pustynna Burza” pozwala na sformułowanie pewnych ogólnych wniosków w zakresie sposobów działania lotnictwa, stosowanej taktyki oraz użytych środków rażenia. Wojska lądowe (a zwłaszcza ich elita – gwardia narodowa) stały się priorytetem zwalczania, stąd też działania przeciw nim rozpoczęto jednocześnie z walką o panowanie w powietrzu. Założony cel obniżenia potencjału bojowego sił irackich o 50% spowodował, że główny wysiłek lotnictwa koalicji skupiono na zwalczaniu sił lądowych. W zwalczaniu wojsk lądowych wykorzystywano wszystkie rodzaje lotnictwa (włącznie z bombowcami strategicznymi), przy czym proporcje użycia poszczególnych ich rodzajów, w kolejnych fazach operacji, były zróżnicowane. W dwu pierwszych fazach wykorzystywano głównie samoloty wielozadaniowe, w III fazie – samoloty szturmowe i wielozadaniowe, zaś w ostatniej – śmigłowce i samoloty szturmowe¹²⁴. Bezpośrednie wsparcie lotnicze wojsk lądowych stanowiło marginalną część działań lotnictwa, które koncentrowało swój główny wysiłek na izolacji lotniczej, bezpośrednio zwalczając drugie rzuty operacyjne lub pośrednio wpływając na możliwości bojowe tych wojsk poprzez paraliżowanie ich systemu zabezpieczenia logistyczne-

¹²² W. Michałak, *Zasady użycia lotnictwa w działaniach wojennych*, AON, Warszawa 1995, s. 41. W wojnie tej możemy dostrzec modelowy przykład umiejętnego wyboru i eliminowania newralgicznych obiektów uderzeń. Alianci, realizując cel strategiczny (wywalczenie panowania w powietrzu), zniszczyli w pierwszej kolejności system dowodzenia lotnictwem i OP Iraku.

¹²³ *Bezpośrednie wsparcie wojsk lądowych*, praca zbiorowa pod red. M. Kozuba, Warszawa 2000, s. 30–31. Autorzy podkreślają, że uderzenia na wojska lądowe w Kuwejcie, w fazie trzeciej, wykonywały przede wszystkim samoloty, w zasadzie nie współpracowały one ze śmigłowcami, które „oczekiwały” na lądową operację zaczepną.

¹²⁴ Ibidem, s. 34–35.

go¹²⁵. Nie ulega wątpliwości, że istotne znaczenie w obniżeniu potencjału sił irackich miało zwalczanie wojsk w rejonach ześrodkowania i na drogach marszu¹²⁶.

Ostatni konflikt nad Zatoką Perską¹²⁷ unaoczniał, że jeszcze nigdy dotychczas w działaniach wojennych nie zanotowano tak ścisłego powiązania działań powietrznych i lądowych w operacji. Lotnictwo w nakazanym czasie znajdowało się tam, gdzie go oczekiwano i gdzie było nieodzowne. Ponadto zawsze dysponowało ładunkiem bojowym wystarczającym do zrealizowania wyznaczonego zadania. Było to znacznie więcej niż to, czego dotychczas upatrywano w lotniczym wsparciu wojsk lądowych. W działaniach lotnictwa amerykańskiego dały się wyróżnić dwie metody wykorzystania stref bojowego patrolowania. W strefie pierwszej (potocznie określanej przez pilotów strefą śmierci – *Kill Box*) uwzględnia się poszukiwanie, wykrywanie oraz samodzielny wybór sposobu atakowania i niszczenia wykrytych celów przez poszczególnych pilotów, w wyznaczonym rejonie. W strefie drugiej, nazywanej strefą bojową (*Engagement Zone*), działania opierały się na kierowaniu załogami we wskazanym rejonie przez oficerów naprowadzania, którzy dokładnie identyfikowali obiekty. Nie udało się jednak ustrzec od uderzeń na własne oddziały.

1.5. Doświadczenia współdziałania wojsk lądowych i sił powietrznych w wybranych krajach po drugiej wojnie światowej

Pierwsze dziesięć lat okresu powojennego nie wniosło nic nowego do rozwoju lotnictwa wsparcia wojsk lądowych. Od czasu utworzenia NATO system dowodzenia działaniami lotnictwa w początkowym okresie bazował na doświadczeniach (między innymi Wielkiej Brytanii) uzyskanych w okresie drugiej wojny światowej. Utrzymano zasadę scentralizowanego dowodzenia i zdecentralizowanego wykonawstwa zadań. Struktura systemu dowodzenia została oparta na stanowiskach i organach dowodzenia niezależnych od struktur organizacyjnych lotnictwa. Umożliwiał on realizację zadań wsparcia lotniczego wojsk lądowych. W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych struktura tego systemu była bardzo skomplikowana. Występowały w nim nadmiernie pośrednie szczeble dowodzenia opóźniające obieg informacji. To również czas obowiązywania doktryny zakładającej, że przyszła wojna będzie powszechną wojną jądrową, w której wojska lądowe w swym działaniu będą nastawione na wykorzystanie skutków masowego użycia nowej broni. Konsekwencją tych rozwiązań było ograniczenie miejsca i roli lotnictwa wsparcia wojsk lądowych w działaniach wojennych. Dopiero wprowadzenie doktryny „elastycznego reagowania” (1967) oznaczało powrót do szerokiego wsparcia lotniczego wojsk lądowych. Przyszłe działania miały się toczyć przede wszystkim konwencjonalnymi środkami walki, z ograniczonym użyciem taktycznej broni jądrowej.

¹²⁵ Ibidem, s. 35.

¹²⁶ A. Dulęba, *Taktyka lotnictwa na przykładzie wojny nad Zatoką Perską*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 1992, nr 7/8, s. 10–12.

¹²⁷ J. Gotowała, *„Iraqi Freedom” – pustynna szachownica*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2003, nr 7, s. 3–19.

Doświadczenia lotnictwa USA w konflikcie wietnamskim przyspieszyły automatyzację procesów dowodzenia. Zautomatyzowany system miał zapewniać realizację wszystkich rodzajów działań. Rozwijano elementy systemu dowodzenia lotnictwem taktycznym przy wojskach lądowych, zorganizowanego w myśl zasady wspólnego planowania wojsk lądowych i lotnictwa na zasadach partnerstwa.

Doświadczenia uzyskiwane przez członków NATO biorących udział w lokalnych konfliktach zbrojnych miały wpływ na organizację systemu dowodzenia lotnictwa Sojuszu realizującego wsparcie wojsk lądowych. W ówczesnej organizacji NATO występowały Połączone Taktyczne Siły Powietrzne (PTSP), które współpracowały z grupą armii wojsk lądowych. W ich skład wchodziły zwykle 2–4 armie lotnicze. Każda z nich składała się z 4–6 skrzydeł lotnictwa taktycznego. W zależności od przeznaczenia i państwa skrzydło lotnicze składało się z 3–4 eskadr po 16–25 samolotów¹²⁸. System dowodzenia lotnictwem taktycznym w latach sześćdziesiątych oparty był na zespole sztabów, operacyjnych i taktycznych ośrodkach dowodzenia, środkach łączności i środkach radiotechnicznych, za pomocą których zabezpieczano planowanie, organizację współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Najistotniejszą częścią tego systemu był połączony ośrodek wspólnych działań (później nazwany połączonym ośrodkiem dowodzenia i współdziałania). Organizowany był na szczeblu grupy armii – Połączone Taktyczne Siły Powietrzne. Spoczywała na nim odpowiedzialność za planowanie i organizację działań lotnictwa taktycznego zgodnie z wytycznymi dowódcy teatru działań wojennych¹²⁹. W każdej armii lotniczej Połączonych Sił Powietrznych NATO zorganizowany był system dowodzenia lotnictwem taktycznym, w skład którego wchodziły: ośrodek kierowania działaniami bojowymi, ośrodek wsparcia lotniczego, oficerowie łącznikowi sił powietrznych, posterunki naprowadzania lotnictwa. Niezwykle istotnym elementem tego systemu (oczywiście w zakresie współdziałania z wojskami lądowymi) był **ośrodek wsparcia lotniczego**. Był organem dowódcy armii lotniczej przy armii polowej. Ośrodek ten bezpośrednio planował rozpoznanie i wsparcie lotnicze na rzecz armii polowej, kontrolował pracę oficerów łącznikowych sił powietrznych oraz oficerów naprowadzania lotnictwa (oficerowie ci znajdowali się na posterunkach naprowadzania lotnictwa). Rozmieszczano go wspólnie z ośrodkiem dowodzenia armii polowej. Szef tego ośrodka podlegał bezpośrednio szefowi ośrodka kierowania działaniami bojowymi armii lotniczej. Nie posiadał jednak upoważnienia do podejmowania decyzji co do użycia sił powietrznych (mógł jedynie przekazywać zapotrzebowania do ośrodka działań połączonych). **Oficerowie łącznikowi sił powietrznych** byli rozmieszczani od sztabu dywizji do sztabu armii polowej włącznie. Z reguły do tej grupy należeli doświadczeni piloci, mający odpowiednie przygotowanie w zakresie planowania działań bojowych. Podlegali ośrodkowi wsparcia lotniczego i realizowali takie zadania, jak: doradztwo w zakresie wykorzystania lotnictwa w działaniach wojsk lądowych, koordynacja uderzeń lot-

¹²⁸ *Organizacja i dowodzenie lotnictwem taktycznym Połączonych Sił Powietrznych NATO*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” (WPZ) 1965, nr 2, s. 9.

¹²⁹ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 65.

nictwa ze środkami ogniowymi wojsk lądowych. Mogli również (w razie konieczności) przekazywać zapotrzebowania na wsparcie lotnicze. **Posterunki naprowadzania lotnictwa** rozmieszczano bezpośrednio w ugrupowaniu wojsk lądowych. Dowódcą takiego posterunku był oficer naprowadzania lotnictwa, zaś jego zadanie sprowadzało się do naprowadzania samolotów lotnictwa taktycznego bezpośrednio na nakazane obiekty¹³⁰.

System dowodzenia lotnictwem taktycznym NATO był stale udoskonalany. Na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych w Europie powstał system dowodzenia lotnictwem taktycznym NATO, który dotrwał do 1 lipca 1993 roku¹³¹. Na szczęblu dowództwa PTSP funkcjonował **ośrodek dowodzenia działaniami bojowymi PTSP** (ACOC – *Air Combat Operations Center*). Do jego zadań należało: zapewnienie scentralizowanego dowodzenia lotnictwem, planowanie i kontrola działań podległych sił, przydział sił i środków podległym ośrodkom kierowania lotnictwem taktycznym, przekazywanie podległym ośrodkom zadań bojowych¹³². Bezpośrednio podlegał mu **ośrodek kierowania lotnictwem taktycznym** (ATOC – *Allied Tactical Operations Center*). Ośrodek ten łączył dowodzenie operacyjne z taktycznym i przeznaczony był do planowania, koordynowania i dowodzenia działaniami ofensywnymi lotnictwa taktycznego w swoim obszarze odpowiedzialności, obejmującym rejon działania 2–4 korpusów wojsk lądowych. Zapewniał wykonanie przez lotnictwo w nakazanym terminie uderzeń bronią jądrową i konwencjonalną. Sprawował nadzór nad pracą ośrodków wykrywania, powiadamiania i naprowadzania lotnictwa. Każda jednostka lotnictwa taktycznego dysponowała własnym stanowiskiem dowodzenia, będącym zasadniczym elementem dowódcy i sztabu jednostki lotniczej (skrzydła, eskadry) stacjonującej w danej bazie. Na szczęblu dowództw grupy armii i dowództwa PTSP funkcjonował **ośrodek działań połączonych** (JCOC – *Joint Coordination Operation Center*). Stanowił on połączone SD dowódcy PTSP i grupy armii. To tu podejmowano najistotniejsze decyzje dotyczące połączonych operacji sił powietrznych i lądowych, zaś do głównych jego zadań należało: określanie sił i środków na wsparcie lotnicze wojsk lądowych, planowanie wsparcia lotniczego i wspólnych połączonych operacji powietrzno-lądowych, określanie i podział limitu samolotów wydzielonych do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych¹³³. Na szczęblu korpusu wojsk lądowych organizowano **ośrodek bezpośredniego wsparcia lotniczego** (ASOC – *Air Suport Operations Center*). Był to ruchomy organ dowodzenia lotnictwem taktycznym, przystosowany również do transportu powietrznego. Operacyjnie podporządkowano go ośrodkowi kierowania lotnictwem taktycznym, na którego obszarze odpowiedzialności korpus prowadził działania. Przeznaczony do koordynowania działań lotnictwa z wojskami lądowymi realizował je poprzez: opracowywanie dziennych planów bezpośredniego wsparcia lotniczego ZT i oddziałów korpusu, koordynację uderzeń lotnictwa

¹³⁰ Ibidem, s. 65–67.

¹³¹ Ibidem, s. 69.

¹³² *Sily powietrzne NATO. Charakterystyka, zadania, możliwości, bazowanie i zasady działania*, SG WP, Warszawa 1984, s. 271–273.

¹³³ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 72.

z działaniami wojsk lądowych, realizację zapotrzebowań wojsk lądowych na wsparcie lotnicze zgodnie z przydzielonym limitem, informowanie podległych grup kierowania lotnictwem taktycznym o działaniach lotnictwa, dowodzenie tymi grupami oraz informowanie ośrodka kierowania działaniami korpusu o aktualnej sytuacji lotniczej oraz przewidywanych działaniach sił powietrznych¹³⁴. Przy ośrodkach kierowania działaniami bojowymi i punktach kierowania ogniem (SD pierwszorzutowych dywizji, brygad i batalionów) rozwijane były **grupy kierowania lotnictwem taktycznym** (TACP – *Tactical Air Control Party*). Za ich działanie odpowiadali oficerowie łącznikowi sił powietrznych. Do zadań tej grupy należało: doradztwo dowódcy ogólnowojskowemu w zakresie użycia lotnictwa, sprawowanie nadzoru nad grupami rozwinętymi w jednostkach niższego szczebla, koordynacja uderzeń lotnictwa z ogniem artylerii, informowanie ośrodka bezpośredniego wsparcia lotniczego o działalności i potrzebach wojsk lądowych, kontrola działań lotnictwa wykonującego bezpośrednie wsparcie lotnicze, przyjmowanie i przekazywanie zainteresowanym danych o rezultatach działań lotnictwa wspierającego wojska lądowe. Grupa ta wyposażona była zarówno przez wojska lądowe, jak i przez siły powietrzne. W składzie grupy organizowanej przy pierwszorzutowych batalionach mogły występować **sekcje naprowadzania** (ACT – *Air Control Team*)¹³⁵. Niezwykle ważne ogniwo w zakresie współdziałania między lotnictwem a wojskami lądowymi stanowili **oficerowie łącznikowi lotnictwa** (ALO – *Air Liaison Officer*). Oficerowie ci pełnili rolę doradców dowódców wojsk lądowych (określonego szczebla) we wszystkich sprawach dotyczących wsparcia lotniczego. Dla zapewnienia właściwego wykonania zadań wsparcia lotniczego we wszystkich siłach zbrojnych państw NATO powołano prawie jednolitą organizację oficerów łącznikowych, będących reprezentantami sił powietrznych przy dowództwach i sztabach sił lądowych (mogli występować od szczebla batalionu wzwyż). Do ich zasadniczych zadań należało: proponowanie wykorzystania limitów samolotolotów na wsparcie lotnicze oraz akceptacja zapotrzebowań dywizji, brygad lub batalionów na wykonanie wsparcia lotniczego; przedstawienie sztabom ogólnowojskowym potrzeb sił powietrznych związanych z zabezpieczeniem ich działań; kierowanie wsparciem lotniczym na korzyść jednostki, przy której się znajdował. Na szczeblu batalionu występował **oficer naprowadzania lotnictwa** (FAC – *Forward Air Controller*). Był on odpowiedzialny za naprowadzanie samolotów lotnictwa taktycznego na obiekty znajdujące się w pobliżu linii styczności wojsk. Podlegał bezpośrednio oficerowi łącznikowemu sił powietrznych przy batalionie¹³⁶. W systemie tym występowali również **oficerowie łącznikowi sił lądowych** (GLO – *Ground Liaison Officer*). Wyznaczano ich z komórek operacyjnych sztabów sił lądowych. Siły lądowe przydzielały również oficerów łącznikowych do każdej jednostki lotnictwa myśliwsko-bombowego, rozpoznawczego i transportowego, która miała wykonywać zadania na korzyść wojsk

¹³⁴ *Siły powietrzne NATO...*, op. cit., s. 284–286.

¹³⁵ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 73.

¹³⁶ *Siły powietrzne NATO...*, op. cit., s. 291–292. Oficerem naprowadzania lotnictwa zostawał zwykle przeszkolony pilot lotnictwa taktycznego. Sporadycznie mogli to być odpowiednio przeszkoleni oficerowie wojsk lądowych.

lądowych. Zadaniem ich było informowanie lotników o sytuacji wojsk lądowych w rejonie działania lotnictwa oraz charakteryzowanie obiektów uderzeń. Informowali dowódców lotniczych o potrzebach wojsk lądowych, przedstawiali sytuację wojsk własnych i przeciwnika¹³⁷.

W powojennej Polsce (podobnie jak i w pozostałych armiach Układu Warszawskiego) dowodzenie lotnictwem realizującym wsparcie wojsk lądowych zostało oparte na wzorach radzieckich. Współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi polegało na czynnym udziale lotnictwa w operacji poprzez bezpośrednie lub pośrednie wsparcie wojsk lądowych. Działania lotnictwa odbywały się całkowicie w oparciu o myśl przewodnią dowódcy operacyjnego wojsk lądowych. Obowiązywało scentralizowane dowodzenie lotnictwem¹³⁸. Po zlikwidowaniu (1956 r.) szczebla korpuśnego w wojskach lądowych, jak i po wprowadzeniu zmian organizacyjnych w lotnictwie operacyjnym zorganizowano odpowiadający zmianom system dowodzenia, oparty na: **SD dowódcy armii lotniczej** (w pobliżu SD dowódcy frontu), **SD dowódców grup operacyjnych armii lotniczej** (przy armiach ogólnowojskowych), **SD dywizji i pułków lotniczych** (w rejonie lotnisk bazowania)¹³⁹. Niezwykle istotną rolę w organizowaniu współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi miały odgrywać grupy operacyjne armii lotniczych (przy armiach wojsk lądowych). Grupy te były przeznaczone do dowodzenia lotnictwem szturmowym i myśliwsko-bombowym, wspierającym określoną armię. System ten okazał się daleki od doskonałości. Wnioski z ćwiczeń, jakie prowadzono w oparciu o ów system, sprowadzały się do stwierdzeń, że „... istnieje konieczność zorganizowania systemu współdziałania lotnictwa operacyjnego z wojskami lądowymi oraz systemu dowodzenia i naprowadzania lotnictwa na obiekty pola walki”. Taką funkcję miały spełniać **stanowiska współdziałania lotnictwa**¹⁴⁰ (rozmieszczone przy SD poszczególnych armii wojsk lądowych) oraz **punkty naprowadzania naziemnego** (rozmieszczone przy SD związków taktycznych). W ciągu kolejnych lat przyjmowano coraz nowsze rozwiązania. U progu lat osiemdziesiątych w strukturze dowodzenia siłami lotniczymi wprowadzono: centrum dowodzenia bojowego lotnictwem myśliwskim armii lotniczej (przeznaczone do dowodzenia siłami lotnictwa myśliwskiego, wydzielonego do działań w systemie obrony przeciwlotniczej frontu); centrum dowodzenia bojowego armii lotniczej (przeznaczone do dowodzenia wydzielonymi siłami lotnictwa myśliwsko-bombowego i szturmowego, działającymi na korzyść i w pasie armii ogólnowojskowej); grupy dowodzenia bojowego lotnictwem

¹³⁷ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 74–75.

¹³⁸ Cz. Krzemiński, *Poglądy na wykorzystanie lotnictwa polskiego w latach powojennych (1946–1964)*, ASG WP, Warszawa 1965, s. 30. Wychodzono z założenia, że lotnictwa nigdy nie ma tyle ile trzeba, a rezultaty jego działań zależą w znacznym stopniu od ilości użytych do wykonania konkretnego zadania samolotów. Stąd uważano za niezbędne skupienie wysiłku lotnictwa na najważniejszych kierunkach działania wojsk lądowych.

¹³⁹ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 44–46.

¹⁴⁰ Cz. Krzemiński, *Poglądy na wykorzystanie...*, op. cit., s. 31. Stanowisko współdziałania lotnictwa stanowiło swoistą formę dowodzenia lotnictwem wsparcia wojsk lądowych. Wprowadzenie stanowisk współdziałania przeznaczonych do kierowania działaniami lotnictwa wykonującego zadanie w pasie określonego związku operacyjnego wojsk lądowych było dowodem zrozumienia potrzeby bezpośredniego kontaktu pomiędzy dowódcą ogólnowojskowym a dowódcą wspierającego lotnictwa.

(były elementem składowym centrum dowodzenia bojowego, rozmieszczano je przy SD ZT pierwszego rzutu armii – ich zadanie sprowadzało się do organizowania współdziałania lotnictwa z wojskami dywizji oraz dowodzenia siłami lotniczymi zwalczającymi cele naziemne w pobliżu linii styczności); punkty naprowadzania i wskazywania celów (przeznaczone do naprowadzania samolotów myśliwskich podczas zwalczania środków napadu powietrznego przeciwnika we wspólnej strefie z wojskami obrony przeciwlotniczej). Przy kolejnych zmianach na szczeblu armii wojsk lądowych utworzono **połączone stanowisko dowodzenia wojsk lotniczych i OPL armii**. Organizowano tu również **połączony wysunięty punkt dowodzenia** oraz **powietrzny punkt dowodzenia lotnictwem i OPL armii**. Stanowisko to przeznaczono do planowania i dowodzenia lotnictwem podporządkowanym armii (rozwijano je w pobliżu jej SD)¹⁴¹.

Istotne zmiany w tej dziedzinie przyniosły lata dziewięćdziesiąte. Utworzono korpus lotniczy, który przejął lotnictwo myśliwskie, myśliwsko-bombowe, transportowe, rozpoznawcze i śmigłowce. Korpus ten miał realizować zadania ofensywne w ramach walki o przewagę w powietrzu, izolacji rejonu działań bojowych i wsparcia lotniczego walczących wojsk¹⁴². Na bazie istniejących centrów dowodzenia bojowego (CDB) zorganizowano dwa **ośrodki dowodzenia lotnictwem** (ODL). Głównym ich zadaniem było planowanie wydzielonego wysiłku lotnictwa przyznanego korpusom wojsk lądowych. Zapewniały one również dowodzenie lotnictwem wspierającym dany korpus oraz zapewniały bezpieczeństwo lotnictwu od środków obrony przeciwlotniczej wspieranego korpusu. Ośrodki dowodzenia lotnictwem spełniały funkcję „wydłużonego ramienia” dowodzenia dowódcy korpusu lotniczego i stanowiły zasadniczy element w systemie dowodzenia korpusu, realizujący współdziałanie z wojskami lądowymi¹⁴³. W jego składzie znajdowały się: **centrum dowodzenia** (CD) oraz **centrum planowania** (CP). **Zespół dowodzenia CD** przeznaczony był do dowodzenia załogami samolotów i śmigłowców działających w obszarze działania KZ, miał też zapewniać bezpieczeństwo lotów (przelotów) przez strefy ognia środków obrony przeciwlotniczej KZ. **Grupę ruchu lotniczego i kontroli warunków lotów CD** przeznaczano do zabezpieczenia informacyjnego o planowanych i wykonywanych lotach w strefie odpowiedzialności KZ. **Grupa kierunków** zajmowała się utrzymywaniem łączności w ustalonych kierunkach (relacjach) dowodzenia i współdziałania, przekazywania zadań, informacji itp. **Zespół planowania i współdziałania CP** zajmował się planowaniem działań bojowych lotnictwa wykonującego zadania na korzyść korpusu wojsk lądowych. Ze składu ODL wydzielano **grupy dowodzenia lotnictwem** (GDL). Były przeznaczone do realizacji współdziałania lotnictwa ze związkami taktycznymi (dywizja, brygada) wojsk lądowych. Zajmowały się również dowodzeniem lotnictwem działającym bezpośrednio na korzyść ZT wojsk lądowych oraz powinny zapewnić bezpieczeń-

¹⁴¹ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 54–55.

¹⁴² W. Michalak, *Działania bojowe korpusu lotniczego*, t. 1, *Podstawy użycia korpusu lotniczego*, AON, Warszawa 1993, s. 7–8.

¹⁴³ *Dowodzenie lotnictwem...*, op. cit., s. 59.

stwo lotnictwu działającemu w strefie ognia dywizyjnych (brygadowych) środków obrony przeciwlotniczej¹⁴⁴. Ze składu GDL można było wydzielić 2–3 **punkty dowodzenia lotnictwem** (PDL). W składzie tych punktów pracowali **oficerowie naprowadzania lotnictwa**, którzy za pomocą przekazywanych komend mogli naprowadzać lotnictwo na cele będące w zasięgu ich widoczności (punkty te rozmieszczano w pierwszorzutowych pułkach lub batalionach). Na szczeblu związków taktycznych wojsk lądowych współdziałanie lotnictwa i wojsk lądowych realizowały grupy współdziałania podlegające szefowi zespołu planowania i współdziałania¹⁴⁵. Specyficznym związkiem lotnictwa wojsk lądowych były wojska lotnicze armii czy frontu. Wchodziły one w skład armii wojsk lądowych i podlegały jej dowódcy, który odpowiadał za ich wyszkolenie, gotowość do wykonywania zadań bojowych i właściwe ich wykorzystanie. Podległe dowódcy elementy systemu dowodzenia (punkt naprowadzania lotnictwa, grupa dowodzenia lotnictwem, punkt radionawigacyjny oraz oficerowie naprowadzania lotnictwa) spełniały określone funkcje w systemie dowodzenia i zapewniały realizację współdziałania pomiędzy siłami lotniczymi i lądowymi, przede wszystkim w zakresie wsparcia wojsk lądowych z jednej strony i zapewnienia bezpieczeństwa własnemu lotnictwu z drugiej¹⁴⁶. Dzisiaj nie ulega wątpliwości, że jednym z głównych priorytetów (procesu rozpoczętego pod koniec lat dziewięćdziesiątych) uzyskania interoperacyjności polskiego lotnictwa z lotnictwem NATO powinna być przebudowa systemu dowodzenia lotnictwem¹⁴⁷.

Zgodnie z teoretycznymi założeniami lotnictwo ze składu WLOP realizowało całą gamę zadań operacyjnych, takich jak: udział w walce o przewagę w powietrzu, wsparcie ogniowe, izolacja rejonu działań bojowych, rozpoznanie i transport powietrzny oraz zadania pomocnicze. Realizowanie tych zadań przez lotnictwo w sposób pośredni i bezpośredni wpływało na przebieg operacji prowadzonych przez wojska lądowe¹⁴⁸. Jednym z podstawowych zadań wykonywanych przez lotnictwo, z którego rezultatów korzystały walczące wojska lądowe, był jego udział w wywalczeniu i utrzymaniu przewagi w powietrzu. Wywalczenie przewagi w powietrzu stanowiło bowiem istotny warunek pomyślnego przebiegu operacji wojsk lądowych. Celem tych działań było stworzenie takiej sytuacji w przestrzeni powietrznej, kiedy lotnictwo jednej strony posiada przewagę i inicjatywę, podczas gdy lotnictwo strony przeciwnej jej nie posiada, a wojska lądowe strony, która przewagę w powietrzu posiada, mogą wykonywać swoje zadania bez większych przeszkód ze strony lotnictwa przeciwnika¹⁴⁹.

¹⁴⁴ W. Michałak, *Działania bojowe lotnictwa w operacjach KZ, AON*, Warszawa 1993, s. 76–77.

¹⁴⁵ *Bezpośrednie wsparcie...*, op. cit., s. 84–90.

¹⁴⁶ J. Machura, Z. Kielan, A. Janicki, *Dowodzenie lotnictwem, część I – Zasady, formy i metody dowodzenia lotnictwem*, ASG WP, Warszawa 1986, s. 109.

¹⁴⁷ S. Zajas, M. Kozub, R. Bartnik, *Koncepcja użycia polskiego lotnictwa taktycznego w połączonych działaniach powietrznych*, AON, Warszawa 1998, s. 143.

¹⁴⁸ Szerzej na ten temat: S. Zajas, R. Bartnik, *Operacyjne użycie lotnictwa*, AON, Warszawa 1998; E. Zabłocki, *Siły powietrzne w systemie obronnym państwa*, AON, Warszawa 1996; W. Michałak, *Działania bojowe lotnictwa w operacjach KZ, AON*, Warszawa 1994.

¹⁴⁹ R. Bartnik, *Lotnictwo sił powietrznych w działaniach wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2000, s. 19.

Znaczną część zadań na rzecz wojsk lądowych realizowało lotnictwo myśliwsko-bombowe (LMB). Tę grupę zadań nazywano **wsparciem ogniowym wojsk lądowych**¹⁵⁰. LMB w ramach wsparcia ogniowego zwalczało obiekty przeciwnika znajdujące się zarówno w strefie taktycznej, jak i operacyjnej¹⁵¹. Wspierając ogniowo wojska lądowe, LMB zwalczało przede wszystkim: stanowiska dowodzenia wojsk lądowych, naziemne elementy systemów rozpoznawczo-uderzeniowych (broni precyzyjnej), pododdziały artylerii lufowej i raketowej, odwody taktyczne i operacyjne (po ich przegrupowaniu do strefy taktycznej). Wykonując te zadania, LMB skupiało główny wysiłek na zwalczaniu obiektów pierwszej kolejności rażenia (czyli takich, które miały największy wpływ na przebieg i sposób prowadzenia działań przez przeciwnika, a które nie mogły być niszczone przez etatowe środki ogniowe wojsk lądowych). Obiekty te były najczęściej mało wymiarowe, manewrowe, maskowane i rozmieszczone poza zasięgiem ognia własnej artylerii. Wykonanie przez LMB zadań wsparcia ogniowego uzgadniano i synchronizowano z uderzeniami wojsk raketowych, manewrem i ogniem broniących się wojsk oraz działaniami sił zabezpieczenia działań. Lotnicze wsparcie ogniowe traktowano jako zasadniczą powinność lotnictwa (przede wszystkim – lotnictwa szturmowego) wobec wojsk lądowych¹⁵². Kolejna grupa zadań operacyjnych realizowana przez lotnictwo myśliwsko-bombowe, podobnie jak zadania wsparcia ogniowego – związana była z zadaniami realizowanymi na rzecz wojsk lądowych. Była to **izolacja rejonu działań**¹⁵³.

Istota izolacji rejonu działań bojowych polegała na niedopuszczeniu (opóźnieniu dopływu) do rejonu działań nowych sił i zaopatrzenia. W jej ramach realizowano takie zadania, jak: zwalczanie drugich rzutów i odwodów operacyjnych w czasie przegrupowania (a niekiedy w rejonach ześrodkowania), zwalczanie desantów operacyjnych w rejonach załadowania, niszczenie obiektów komunikacyjnych (mosty, przeprawy, węzły kolejowe i drogowe oraz środki transportu), niszczenie infrastruktury logistycznej. Zadania te realizowano z reguły w strefie operacyjnej, niekiedy na granicy bojowego oddziaływania, co umożliwiało kilkakrotne wykonanie uderzeń na przegrupowujące się wojska. Zadania realizowane przez LMB w ramach izolacji rejonu działań z jednej strony – utrudniały potęgowanie natarcia (obrony) przeciwnikowi, z drugiej zaś – stwarzały warunki własnym wojskom do pobicia przeciwnika częściami (najpierw sił będących w bezpośredniej styczności, a następnie przegrupowywanych do rejonu działań bojowych odwodów operacyjnych, znacznie już osłabionych w wyniku uderzeń). Wśród głównych zadań realizowanych na rzecz wojsk lądowych przez lotnictwo myśliwskie należy wymienić¹⁵⁴:

¹⁵⁰ S. Zajas, R. Babut, W. Kilarski, *Wybrane zagadnienia działań bojowych związku taktycznego lotnictwa myśliwsko-bombowego*, AON, Warszawa 1994, s. 15–16.

¹⁵¹ *Działania operacyjne*, praca zbiorowa pod red. S. Kozieja, AON, Warszawa 1993, s. 51–53. W ówczesnym operacyjnym obszarze obrony wyróżniano: pas osłony, taktyczną strefę obrony oraz operacyjną strefę obrony. W strefie taktycznej organizowano pierwszy pas obrony (2–4 pozycje) i rubież pośrednią. Podstawę strefy operacyjnej stanowiła operacyjna rubież obrony.

¹⁵² S. Zajas, *Użycie lotnictwa szturmowego w operacjach obronnych SZ RP*, AON, Warszawa 1995, s. 65.

¹⁵³ S. Zajas, R. Babut, W. Kilarski, *Wybrane zagadnienia...*, op. cit., s. 17–18.

¹⁵⁴ E. Zabłocki, R. Szymański, B. Nawrocki, *Lotnictwo myśliwskie*, AON, Warszawa 1998, s. 99.

osłonę wojsk i obiektów komunikacyjnych przed rozpoznaniem i uderzeniami środków napadu powietrznego przeciwnika, zwalczanie samolotów i śmigłowców transportowych przeciwnika podczas przewozu desantów powietrznych (wojsk i środków zaopatrzenia), zwalczanie (niszczenie, obezwładnianie, dezorganizowanie działań) niektórych obiektów naziemnych przeciwnika, prowadzenie rozpoznania taktycznego obiektów naziemnych.

Lotnictwo realizowało na korzyść wojsk lądowych również szereg zadań pomocniczych¹⁵⁵, takich jak: minowanie narzutowe, zadymianie manewrowe, oświetlanie pola walki, zapewnienie dowodzenia wojskami z powietrznych punktów dowodzenia, rozpoznanie terenu oraz skażeń chemicznych i promieniotwórczych, przewozy rozkazów bojowych, kontrola maskowania najważniejszych obiektów, realizacja zadań łącznikowych, przyspieszenie budowy przepraw oraz inne zadania wynikające z potrzeb zabezpieczenia działań wojsk operacyjnych. Zadania pomocnicze realizowały przede wszystkim specjalnie przystosowane do tych celów śmigłowce ze składu lotnictwa wojsk lądowych.

W NATO użycie lotnictwa sił powietrznych określają dokumenty normatywne, z których podstawowym jest „Taktyczna Doktryna Sił Powietrznych NATO”. Ustalenia zawarte w tych dokumentach powodują, że w poszczególnych państwach członkowskich stosuje się takie same rozwiązania. W doktrynie tej zakłada się, że użycie lotnictwa sił powietrznych NATO realizuje się poprzez wykonanie uprzedzających uderzeń z powietrza, co gwarantuje osiągnięcie sukcesu również przez siły lądowe, które wykorzystując efekty tych działań, przejdą do prowadzenia operacji obronnej lub zaczepnej swoimi ugrupowaniami uderzeniowymi według koncepcji bitwy powietrzno-lądowej. Koncepcja bitwy powietrzno-lądowej NATO pojawiła się na początku lat osiemdziesiątych. Zakładała ona prowadzenie działań wojennych rozpoczynających się operacją powietrzną. W dalszej kolejności do działań wojennych miały przystąpić wojska lądowe, szeroko wykorzystując działania lotnictwa, uderzenia broni precyzyjnej oraz intensywne zakłócenia radioelektroniczne. Koncepcja ta zakładała dużą zmienność sytuacji wojsk lądowych, brak ciągłości linii styczności z przeciwnikiem, masowe użycie śmigłowców, a przede wszystkim ściśle zintegrowane współdziałanie wojsk lądowych i lotnictwa ze składu sił powietrznych, w czasie i przestrzeni. Działalność lotnictwa NATO w ramach wsparcia wojsk lądowych objęła izolację lotniczą rejonu działań bojowych oraz ofensywne wsparcie lotnicze, a w nim: bezpośrednie wsparcie lotnicze i lotniczą izolację pola walki. Wśród działań powietrznych realizowanych przez lotnictwo sił powietrznych NATO na rzecz wojsk lądowych wyróżniamy: walkę o przewagę w powietrzu, izolację lotniczą, ofensywne wsparcie lotnicze sił lądowych, rozpoznanie powietrzne, taktyczny transport powietrzny¹⁵⁶.

Walka o przewagę w powietrzu obejmuje walkę defensywną (będącą reakcją na rozpoczęcie działań bojowych przez przeciwnika) oraz ofensywną (prowadzoną głównie z własnej inicjatywy). Bezpośrednio na rzecz wojsk lądowych lotnictwo sił

¹⁵⁵ *Działania operacyjne*, op. cit., s. 191.

¹⁵⁶ R. Bartnik, *Lotnictwo sił powietrznych...*, op. cit., s. 24–29.

powietrznych realizuje dwa rodzaje ogniowych działań powietrznych (izolacja lotnicza i ofensywne wsparcie lotnicze). **Izolacja lotnicza** powinna stworzyć dogodne warunki do prowadzenia działań przez pierwszorzutowe związki operacyjne sił lądowych dla zapewnienia im czasu i warunków do uchwycenia inicjatywy w działaniach bojowych. Jest prowadzona na odległościach niewymagających ścisłego współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami wojsk w ramach prowadzenia ognia i wykonywania manewrów. **Ofensywne wsparcie lotnicze** jest działaniem wspierającym operacje sił lądowych, realizowanym przez siły powietrzne samolotami myśliwsko-bombowymi i szturmowymi. Wśród tych działań wyróżnia się: izolację pola walki i bezpośrednie wsparcie lotnicze. **Izolacja pola walki**¹⁵⁷ to przede wszystkim działania lotnictwa skierowane przeciw siłom i środkom przeciwnika, które ze względu na swoje położenie mogą bezpośrednio wpływać na przebieg prowadzonej walki, ale które nie są w niej jeszcze użyte lub ze względów taktycznych nie mogą być użyte. Zadania prowadzone w ramach izolacji pola walki mają na celu izolowanie pierwszorzutowych ZT przeciwnika zaangażowanych w walce od wzmocnienia i zaopatrzenia oraz ograniczenie im swobody manewru. **Bezpośrednie wsparcie lotnicze**¹⁵⁸ to działanie sił powietrznych przeciwko siłom i środkom przeciwnika znajdującym się w bezpośredniej bliskości sił własnych. Działania te wymagają szczegółowej integracji działań lotnictwa z ogniem i ruchem własnych sił lądowych. Specyficzną formą bezpośredniego wsparcia lotniczego jest tzw. osłona kolumn¹⁵⁹.

W procesie planowania, organizowania i prowadzenia przez lotnictwo sił powietrznych działań w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego i izolacji lotniczej wykorzystywane są siły i środki podsystemu dowodzenia rozwiniętego przy związkach taktycznych, oddziałach i pododdziałach sił lądowych¹⁶⁰.

W korpusie wojsk lądowych rozwijany jest **ośrodek koordynacji działań powietrznych** (AOCC – *Air Operations Coordination Center*) przeznaczony do prowadzenia połączonego planowania, koordynowania i dowodzenia wysiłkiem lotnictwa wydzielonego do wsparcia wojsk lądowych w obszarze odpowiedzialności korpusu. Zadania AOCC obejmują między innymi: pomoc dowódcy korpusu we wszystkich kwestiach związanych z działaniami w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego, izolacji lotniczej i taktycznego rozpoznania powietrznego; ocenianie, koordynowanie i przekazywanie zapotrzebowań na wsparcie lotnicze oraz określanie obiektów uderzeń w ramach wsparcia – w obszarze odpowiedzialności korpu-

¹⁵⁷ Ch.B. Scheffel, *Taktyczne operacje sił powietrznych*, cz. III – *Zwalczanie sił, środków i obiektów naziemnych przeciwnika przez lotnictwo RFN*, AON, Warszawa 1996, s. 11–12.

¹⁵⁸ *Bezpośrednie wsparcie...*, op. cit., s. 57.

¹⁵⁹ S. Zajas, *Lotnicze wsparcie sił lądowych według poglądów NATO*, „Przegląd WLOP” 1999, nr 10, s. 21. Samoloty w takim zadaniu osłaniają kolumny czołgów, ciężarówek lub śmigłowce. Z samolotów tych prowadzi się wówczas rozpoznanie wzrokowe obszaru przed osłanianymi siłami (na ich skrzydłach i z tyłu) oraz zwalcza się te siły lądowe przeciwnika, które mogą zagrozić lub powstrzymać ruch osłanianego ugrupowania.

¹⁶⁰ R. Bartnik, *Lotnictwo sił powietrznych...*, op. cit., s. 55.

su; nadzór nad działaniami grup dowodzenia lotnictwem taktycznym korpusu¹⁶¹. **Grupy dowodzenia lotnictwem taktycznym korpusu** (TACP – *Tactical Air Control Party*) tworzy się przy stanowiskach dowodzenia wojsk lądowych na szczeblach od dywizji do batalionu. W ich składzie znajdują się oficerowie łącznikowi lotnictwa (ALO – *Air Liaison Officer*), przeważnie w dywizjach i brygadach oraz oficerowie naprowadzania lotnictwa (FAC – *Forward Air Controller*) – zwykle w batalionach.

Lotnictwo w czasie wsparcia lotniczego wojsk lądowych realizuje zadania wcześniej zaplanowane bądź wyloty na wezwanie z pola walki. Zadania wcześniej zaplanowane charakteryzują się tym, że posiadana informacja o obiektach i potrzebach wojsk lądowych umożliwia precyzyjne określenie czasu zwalczania tych obiektów oraz nakazany stopień ich rażenia. Można więc dosyć szczegółowo zaplanować takie działania z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. Jednak w dynamice walki niezbędne będzie również realizowanie zadań przez lotnictwo na wezwanie z pola walki¹⁶². Działania takie będą związane ze zwalczaniem obiektów, które wcześniej nie mogły być dokładnie rozpoznane i ocenione – a istnieje potrzeba ich zwalczania. Polegają one na tym, że w określonym czasie utrzymuje się wydzielone siły lotnictwa w wyznaczonych stopniach gotowości bojowej z uniwersalnym wariantem uzbrojenia. Szczegóły tego typu działań ustalane są na szczeblu AOCC i CAOC – w ramach przyznanego wcześniej wysiłku przez przełożonego wyższego szczebla. System dowodzenia działaniami lotnictwa NATO w Europie jest w trakcie stopniowej modyfikacji. Koordynacja działań lotnictwa wspierającego wojska lądowe możliwa jest dzięki istnieniu sprawnie działającego podsystemu, który jest rozwijany przy stanowiskach dowodzenia wojsk lądowych. Ułatwia ją również wymiana oficerów łącznikowych pomiędzy siłami powietrznymi a wojskami lądowymi. Na każdym szczeblu dowodzenia (od korpusu do batalionu włącznie) w celu realizacji wspólnych działań lotnictwa i wojsk lądowych funkcjonują przedstawiciele lotnictwa. Z kolei przy jednostkach lotnictwa sił powietrznych wyznaczonych do wsparcia działań wojsk lądowych funkcjonują oficerowie łącznikowi wojsk lądowych. Rozwiązanie takie umożliwia dobrą wymianę informacji między zainteresowanymi jednostkami lotnictwa i wojsk lądowych¹⁶³.

W Siłach Zbrojnych RP do połowy lat dziewięćdziesiątych funkcjonował podsystem dowodzenia rozwijany przy SD wojsk lądowych, przeznaczony przede wszystkim do realizacji zadań wojsk lądowych. Obecny stan przejściowy systemu dowodzenia i wdrażanie procedur dowodzenia lotnictwem sił powietrznych NATO bez uregulowań normatywnych powoduje wiele zamieszania w tej kwestii. Elementem, który ma zapewnić możliwość dowodzenia siłami lotniczymi wspierającymi wojska lądowe, jest obecnie **Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych**

¹⁶¹ Lotnictwo sił powietrznych RP w operacjach połączonych NATO, praca zbiorowa pod red. S. Zajas, AON, Warszawa 1999, s. 84–98.

¹⁶² E. Zabłocki, W. Świątnicki, *Samolot pola walki – wsparcia wojsk*, AON, Warszawa 1995, s. 59. Szereg obiektów można zwalczać dopiero po podjęciu przez nie walki (stąd dyżurowanie na lotniskach i start na sygnał).

¹⁶³ Dowodzenie lotnictwem..., op. cit., s. 95–99, 125–126.

(odpowiednik AOCC). W swoich założeniach powinno ono zapewnić realizację zasady centralizacji dowodzenia i decentralizacji wykonawstwa oraz zasady wspólnego planowania przez dowódców wojsk lądowych i sił powietrznych ofensywnego wsparcia lotniczego. Jest organem sił powietrznych rozwijanym przy SD korpusów wojsk lądowych. Przeznaczone jest do zapotrzebowywania, koordynowania i dowodzenia lotnictwem (w ograniczonym zakresie, jeśli otrzymało takie uprawnienia) realizującym ofensywne wsparcie wojsk lądowych w obszarze odpowiedzialności korpusu. Realizuje takie zadania, jak: dostarczanie niezbędnych ekspertyz dla dowódcy korpusu w zakresie działań i możliwości użycia lotnictwa, koordynacja działania lotnictwa z działaniami wojsk lądowych, zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwu w trakcie wykonywania zadań w rejonie odpowiedzialności korpusu wojsk lądowych, dowodzenie lotnictwem wykonującym ofensywne wsparcie wojsk lądowych. Jako organ przedstawicielski sił powietrznych przy wojskach lądowych CKOP powinno otrzymywać opracowane przez Centrum Operacji Powietrznych rozkazy bojowe dla lotnictwa, gdzie będą odzwierciedlone rezultaty planowania poszczególnych jego sekcji. Jest to istotne, ponieważ w rozkazie bojowym lotnictwa będą zawarte dane umożliwiające szczegółową koordynację działań lotnictwa i środków obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych. Zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwu od środków obrony przeciwlotniczej własnych wojsk lądowych jest jednym z najważniejszych zadań, jakie ma realizować Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych.

Nie ulega wątpliwości, że doświadczenia z ostatnich konfliktów zbrojnych jednoznacznie wskazują na potrzebę pełnej integracji działań wojsk lądowych, sił powietrznych i morskich. Umożliwia to, jak wskazują rezultaty prowadzonych badań, użycie głównych sił w różnych wymiarach i z różnych kierunków dla zadania przeciwnikowi zaskakującego i decydującego uderzenia. Analiza literatury i dokumentów normatywnych, udział w ćwiczeniach krajowych i międzynarodowych oraz ich obserwacja, jak również (a może przede wszystkim) ocena współczesnych konfliktów zbrojnych wskazują, że efektywnie zintegrowane działania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych mają mniej słabych punktów aniżeli w działaniach samodzielnych i są bardziej odporne na ataki, natomiast same mogą szybko zidentyfikować słabe punkty przeciwnika i skutecznie na nie uderzać. O sukcesie operacji połączonych będzie decydowało przede wszystkim umiejętne wykorzystanie potencjałów bojowych poszczególnych ich komponentów. Wynika z tego, że współczesne wojska lądowe, siły powietrzne oraz siły morskie muszą się wspierać i nawzajem uzupełniać w znacznie większym stopniu niż to miało miejsce dawniej, w zakresie zasięgu, mocy i precyzji środków rażenia¹⁶⁴. Istota **operacji połączonej** wyraża się przecież w synchronizacji wysiłków wojsk i środków, poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, w wykorzystaniu ich zróżnicowanych możliwości bojowych w taki sposób, aby (w rezultacie efektu synergiczności) skutki połączonych działań były większe niż suma skutków działań każdego z rodzajów sił zbrojnych z osob-

¹⁶⁴ M. Kozub, *Lotnictwo w operacjach połączonych*, AON, Warszawa 2001, s. 7.

na¹⁶⁵. Lotnictwo sił powietrznych w operacjach połączonych będzie tą siłą, która odegra główną rolę w zdominowaniu wymiaru powietrznego. Nie ulega też wątpliwości, że podstawowym warunkiem pomyślnego prowadzenia operacji połączonych jest uzyskanie przewagi w powietrzu, a jeszcze bardziej pożądane jest uzyskanie panowania w powietrzu, które skutkuje swobodą działania własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej przy pozbawieniu tej swobody lotnictwa przeciwnika. Do głównych zadań lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych należy zaliczyć: walkę o uzyskanie przewagi w powietrzu, działania lotnictwa przeciwko siłom naziemnym i nawodnym, ataki (uderzenia) strategiczne oraz powietrzne działania wsparcia. Z punktu widzenia wojsk lądowych najistotniejsze dla nich będą działania przeciw celom naziemnym. **Działania lotnictwa przeciw siłom naziemnym** będą prowadzone przede wszystkim w celu pozbawienia sił zbrojnych przeciwnika zdolności do okupowania zdobytych terytoriów. Składają się one z szeregu zadań, których celem jest niszczenie, neutralizowanie lub opóźnianie działań wojsk lądowych. Podstawowy wymiar współczesnych działań zbrojnych i zasadniczy czynnik w osiągnięciu celu działań przez wojska lądowe w operacjach połączonych stanowią działania powietrzno-lądowe. Ich celem będzie eliminowanie z walki silnych zgrupowań wojsk i środków rakietowych przeciwnika, naruszanie jego ugrupowania bojowego, udaremnienie lub opóźnienie natarcia lub osłabienie jego obrony. Do podstawowych zadań realizowanych w tym zakresie należeć będą: izolacja lotnicza i bezpośrednie wsparcie lotnicze. **Izolacja lotnicza** to działalność lotnictwa mająca na celu zwalczanie potencjału naziemnego wojsk lądowych przeciwnika rozmieszczonego w głębi ugrupowania (przede wszystkim zwalczanie odwodów operacyjnych przed użyciem ich na polu bitwy). Celem działań lotnictwa w ramach izolacji lotniczej jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez pierwszorzutowe związki operacyjne wojsk lądowych. Powinna zapewnić im czas i warunki do uchwycenia inicjatywy w działaniach bojowych. **Bezpośrednie wsparcie lotnicze** to działanie lotnictwa przeciw siłom i środkom przeciwnika znajdującym się w bezpośredniej bliskości sił własnych. Wymaga szczegółowej integracji działań lotnictwa z ogniem i ruchem własnych wojsk lądowych. Powinno ono przynieść natychmiastowy efekt i bezpośrednio wpływać na przebieg walki wspieranych wojsk. Bezpośrednie wsparcie lotnicze nie jest ograniczone do określonych rejonów w obszarze prowadzonych operacji i może być prowadzone w każdym czasie i miejscu, gdzie własne siły znajdują się w bezpośredniej bliskości przeciwnika¹⁶⁶.

Pojawiające się ostatnio koncepcje „wojny sieciocentrycznej”¹⁶⁷ zakładają, że współużytkowanie informacji będzie w niedalekiej przyszłości podstawą współ-

¹⁶⁵ *Podstawowe założenia operacji połączonych*, praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, AON, Warszawa 2000, s. 17.

¹⁶⁶ M. Kozub, *Lotnictwo w operacjach...*, op. cit., s. 49. Określenie „bezpośrednia bliskość” nie przekłada się na ustaloną doktrynalnie odległość, lecz zależy każdorazowo od konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej. Wspierany dowódca określa, kiedy i w jakiej odległości od jego sił wymagana jest szczegółowa integracja działań.

¹⁶⁷ R. Szpakowicz, R. Hoffmann, *Koncepcja wojny sieciocentrycznej jako odpowiedź na zapotrzebowanie sił powietrznych XXI wieku na informacyjne wsparcie działań bojowych*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2003, nr 8, s. 3–16.

działania pomiędzy wszystkimi rodzajami sił zbrojnych. Każde starcie należy postrzegać zatem w trzech wymiarach. Trójwymiarowość pola walki to przede wszystkim nowa taktyka, techniki i procedury, których stosowanie jest możliwe poprzez radykalne zwiększanie zdolności do współużytkowania informacji, co w zasadniczy sposób wpływa na zwiększenie zdolności bojowych. Zwiększanie tych zdolności poszerza możliwości dowódców, pozwala im bowiem przekazywać swoje intencje szybciej, wierniej i dokładniej. Zdolność do ciągłego monitorowania wykonywanych zadań pozwala na zmianę decyzji, stosownie do rozwoju sytuacji. Istotną zaletą wspólnego użytkowania informacji jest możliwość nowego podejścia do dowodzenia i kierowania – wykorzystywania wspólnej świadomości pola walki, do osiągnięcia w wysokim stopniu synchronizacji działań i jednocześnie zachowania zdolności do natychmiastowego dostosowania się do zmian sytuacji operacyjnej.

2. Rola wojsk lądowych w operacjach militarnych

Różnorodność zadań wojsk lądowych oraz nowe warunki ich realizacji w perspektywie najbliższych lat pociągają za sobą również potrzebę weryfikacji poglądów dotyczących rodzajów i treści operacji wojskowych. Dziś obok tradycyjnych operacji militarnych, których głównym celem jest zwykle pokonanie przeciwnika i utrzymanie (odzyskanie) określonego obszaru, coraz częściej występują operacje wsparcia pokoju, których celem jest wymuszenie i utrzymanie pokoju w określonych rejonach. Należy wszakże podkreślić, iż współcześnie wszelkie operacje (zarówno militarne, jak i wsparcia pokoju) mają, i w dającej się przewidzieć przyszłości będą miały charakter operacji połączonych.

Niezależnie od zmieniających się uwarunkowań i poglądów na rolę sił zbrojnych nadal za podstawowe dla wojsk lądowych należy traktować operacje militarne. Prowadzą one bowiem bezpośrednio do głównego celu, jakim jest utrzymanie integralności terytorialnej i niepodległości, w przypadku agresji potencjalnego przeciwnika. Z założeń systemu obronnego naszego państwa jednoznacznie wynika bowiem, że wojska lądowe powinny być przygotowane do prowadzenia skutecznych operacji obronnych na obszarze kraju, we współdziałaniu z pozostałymi rodzajami sił zbrojnych. Jednakże w ramach strategicznej operacji obronnej mogą mieć miejsce zarówno operacje opóźniające (osłonowe), obronne, jak i zaczepne, zmierzające do odzyskania obszarów utraconych w pierwszej fazie konfliktu zbrojnego. Czynnikiem wspólnym, charakterystycznym dla operacji wymienionych typów będzie ich **połączony** charakter.

Dynamiczny postęp naukowo-techniczny ostatnich lat będzie miał wiele konsekwencji dla charakteru i przebiegu ewentualnych działań wojny. Sprawia on, że między innymi zmieniają się środki walki, co powoduje określone przeobrażenia w prowadzeniu walk, bitew i operacji¹⁶⁸. Osiągnięcia nauki i techniki znajdują swoje odzwierciedlenie w wyposażeniu wojsk w coraz doskonalsze systemy uzbrojenia i techniki bojowej, powodując zmiany na polu walki¹⁶⁹. Wizje prowadzenia walki stymulują w wielu wypadkach rozwój określonych dziedzin nauki. Na podstawie doświadczeń z konfliktów zbrojnych można wytyczyć prawdopodobne kierunki, w których będą się rozwijać obecne i przyszłościowe systemy uzbrojenia wojsk¹⁷⁰.

Nie bez znaczenia dla charakteru przyszłych działań operacyjnych jest wprowadzanie do struktury wojsk lądowych śmigłowców. Stały się one bowiem jednym z podstawowych środków walki, poszerzając ją o trzeci wymiar tzn. powietrzny.

¹⁶⁸ Z. Ścibiorek, *Kierunki przeobrażeń w sztuce operacyjnej i taktyce wojsk lądowych*, „Myśl Wojskowa” 1997, nr 3, s. 67.

¹⁶⁹ W trakcie operacji „Iracka Wolność” nastąpił trzykrotny wzrost naprowadzania bomb i rakiet za pomocą GPS i laserów oraz nawigacji satelitarnej (z 30% do 90%) w stosunku do operacji „Pustynna Burza”, Z. Ścibiorek, *Gorące refleksje z ostatniej wojny*, „Myśl Wojskowa” 2003, Dodatek specjalny.

¹⁷⁰ W. Kaczmarek, *Kierunki rozwoju środków walki wojsk lądowych*, „Myśl Wojskowa” 1995, nr 6, s. 19.

W tych warunkach realne staje się prowadzenie powietrzno-ładowych walk i operacji. Stosowanie desantów powietrznych, użycie pododdziałów (oddziałów) desantowo-szturmowych i wykonywanie rajdów przy użyciu śmigłowców jest obecnie czymś naturalnym, powszechnym, niewymagającym szczególnego traktowania¹⁷¹. Odmienny od dotychczasowego charakter działań operacyjnych wojsk lądowych pozwala na wykonywanie zsynchronizowanych, precyzyjnych uderzeń w różnych miejscach ugrupowania przeciwnika. Może to doprowadzić do powstania wielu ognisk walki, a tym samym zmusi potencjalnego przeciwnika do rozdrobnienia wysiłku oraz częstych korekt we wcześniej opracowanych planach walki. Powietrzno-ładowy charakter działań pozwala na szybkie, kierunkowe wdzieranie się w ugrupowanie przeciwnika. Powoduje to wymieszanie się wojsk stron przeciwnych, a tym samym mało prawdopodobne staje się precyzyjne określenie rubieży styczności wojsk. Wspólne działania komponentów lądowego, powietrznego i innych dynamizują walkę oraz rzutują na czas i sposób osiągnięcia jej celów.

Doświadczenia ostatnich konfliktów oraz wnioski z ćwiczeń wskazują, że niezależnie od posiadanej władzy (kompetencji) oraz relacji w zakresie dowodzenia dowódca komponentu lądowego powinien posiadać zdolność do przewidywania rozwoju sytuacji, tworzenia z posiadanych sił ugrupowania operacyjnego (zgrupowań operacyjnych), szybkiej reakcji na zmieniającą się sytuację operacyjno-taktyczną oraz płynnego przechodzenia od działań o charakterze defensywnym (obronnym) do ofensywnych (zaczepnych) i na odwrót. Stawia to przed siłami lądowymi wymóg utrzymania takiej wszechstronności i elastyczności, która umożliwia realizację wszelkich zadań na poziomie operacyjnym i taktycznym, sprecyzowanych przez nadrzędny szczebel dowodzenia. Powyższy wymóg dotyczy w równym stopniu działań prowadzonych podczas wojny (konfliktu zbrojnego), jak i działań prowadzonych w ramach operacji reagowania kryzysowego.

W operacjach połączonych dowództwo komponentu wojsk lądowych funkcjonuje zwykle na poziomie operacyjnym. Obejmuje on skoordynowane działania różnych rodzajów wojsk, zmierzające do osiągnięcia celu strategicznego. W ten sposób uzyskuje się zdolność do łączenia celów operacji zdefiniowanych na poziomie strategicznym¹⁷² ze sposobami ich osiągnięcia realizowanymi na poziomie taktycznym¹⁷³. Innymi słowy dowództwo komponentu lądowego wykorzystuje zasady sztuki operacyjnej dla osiągnięcia celów postrzeganych w wymiarze strategicznym lub operacyjnym.

Na poziomie strategicznym zamierzonym efektem jest zagwarantowanie, że będą zrealizowane cele polityczne. Natomiast na poziomie operacyjnym zamierzonym efektem jest zagwarantowanie, że taktyczne użycie wojsk jest zharmonizowa-

¹⁷¹ Z. Ścibiorek, *Kierunki przeobrażeń...*, op. cit., s. 66.

¹⁷² Poziom strategiczny obejmuje działania zmierzające do osiągnięcia celów politycznych, zgodnie z możliwościami państwa (koalicji), przy użyciu wszystkich rodzajów sił zbrojnych.

¹⁷³ Poziom taktyczny obejmuje wszelkie działania związków taktycznych (niekiedy również operacyjnych), oddziałów i pododdziałów w celu efektywnego wykorzystania ich potencjalnych możliwości bojowych. Sukcesy i porażki na szczeblu taktycznym tworzą warunki do działań na szczeblu operacyjnym.

ne tak, by osiągnąć cele strategiczne. Innymi słowy, na poziomie operacyjnym wojsk lądowych osiąga się cele strategiczne poprzez zaplanowanie, zorganizowanie i przeprowadzenie kampanii i operacji.

2.1. Zadania wojsk lądowych

Nie ma żadnej wątpliwości, że współczesne wojska lądowe, niezależnie od struktury organizacyjnej i przewidywanych zadań, powinny posiadać jedną wspólną cechę. A mianowicie zdolność do wykonywania manewru i prowadzenia efektywnej walki w wymiarze powietrzno-lądowym. We wszelkiego rodzaju operacjach prowadzonych przez wojska lądowe wymiar powietrzny powinien być szeroko wykorzystywany przez te elementy ugrupowania operacyjnego, które wykorzystują przestrzeń powietrzną. Lotnictwo wojsk lądowych i zgrupowania aeromobilne mogą w dużym stopniu zapewnić warunki do szerokiego stosowania manewru w celu opanowania ważnych obiektów i rejonów, dzięki któremu pozbawia się przeciwnika swobody działania w wybranym obszarze. Możliwości prowadzenia przez śmigłowce wysoce manewrowych działań zarówno nad własnym obszarem, jak i nad terenem przeciwnika zwiększa mobilność wojsk lądowych w wymiarze powietrznym. Przez to skraca się czas podjęcia określonych działań lub reakcji na działania strony przeciwnej. Współczesne śmigłowce mogą działać praktycznie w każdych warunkach pogodowych i o dowolnej porze. Mogą wykonywać niespodziewane uderzenia na przeciwnika, dokonując szybkiej koncentracji i przeniesienia wysiłków na najważniejsze kierunki, spotęgować możliwości sił głównych w zwalczaniu środków pancernych przeciwnika, znacznie powiększyć głębokość ogniowego oddziaływania, a tym samym wywierać znaczny wpływ na przebieg operacji. Lotnictwo wojsk lądowych odgrywa duże znaczenie w transporcie powietrznym środków walki do obszaru działań. Użycie lotnictwa wojsk lądowych daje możliwość ścisłego łączenia porażenia ogniowego z działaniami wojsk lądowych, co stanowi dobre podstawy do tworzenia powietrzno-lądowej koncepcji prowadzenia działań. Myślą przewodnią tej koncepcji jest kompleksowe współdziałanie dwóch silnie uzbrojonych i elastycznie reagujących zgrupowań wojsk, z których każde zmierza do niszczenia (zwalczania) wspólnego przeciwnika.

Tak więc wojska lądowe muszą być przygotowane do realizacji szerokiego spektrum zadań, których treść i zakres uzależnione będą od sytuacji polityczno-militarnej oraz operacyjno-taktycznej. Mogą one bowiem zostać użyte do obrony przed agresją potencjalnego przeciwnika, prowadzonej w ramach działań wojennych, ale także do wykonania zadań związanych z bezpieczeństwem lokalnym i utrzymaniem pokoju. Wychodząc z powyższego, należy skonstatować, że działania wojsk lądowych prowadzone w ramach operacji połączonych mogą być rozłożone w czasie i przestrzeni, nie łączyć się ze sobą w żaden sposób oraz toczyć się ze zmienną intensywnością.

Wojska lądowe powinny posiadać zdolność do prowadzenia działań, których ostatecznym celem jest pokonanie przeciwnika oraz opanowanie i utrzymanie określonego obszaru. Osiągnięcie takiego stanu będzie możliwe poprzez koncentrację sił (nieutożsamianą z ich masowaniem) na obszarze (w rejonie) operacji i uzyskanie przewagi nad przeciwnikiem, w decydującym czasie i miejscu. Powinny zatem charakteryzować się mobilnością, samodzielnością oraz zdolnością do prowadzenia autonomicznych działań.

Wojska lądowe powinny być przygotowane do prowadzenia działań militarnych w wymiarze operacyjnym i taktycznym, z użyciem wszelkich rodzajów broni. Z założeń operacji połączonych wynika także, iż muszą posiadać zdolność do ścisłego współdziałania z innymi komponentami, realizującymi zadania w ramach operacji połączonych (siłami powietrznymi, specjalnymi, morskimi itd.). Kolejnym warunkiem prowadzenia efektywnych działań jest ich zdolność do szybkiego koncentrowania i rozpraszania sił oraz uderzeń ogniowych, a także prowadzenia całodobowej walki we wszystkich warunkach klimatycznych i terenowych. Istotną przesłanką osiągnięcia powodzenia przez wojska lądowe jest umiejętność skutecznego przeciwstawiania się silnym powietrzno-lądowym zgrupowaniom przeciwnika oraz zagrożeniom z powietrza.

2.2. Sposoby realizacji zadań

W wyniku doświadczeń uzyskanych podczas wojen i konfliktów zbrojnych przełomu XX i XXI wieku, w teorii sztuki operacyjnej pojawiły się kolejne, nowe koncepcje rozgrywania operacji. Analiza poglądów specjalistów wojskowych wskazuje, że w przyszłych operacjach, nazywanych rozstrzygającymi, dążyć się będzie nie tyle do fizycznego unicestwienia przeciwnika, co raczej do wyłączenia elementów decydujących o możliwości prowadzenia działań, a w tym systemów dowodzenia i kierowania. Tak więc operacje – jak już wcześniej wspomniano – będą miały nieliniowy charakter, a działania będzie się prowadzić na całej głębokości obszaru operacyjnego.

Doświadczenia z ostatnich konfliktów wskazują również, że poszczególne etapy operacji wojsk lądowych mogą być rozgrywane sekwencyjnie (kolejno). Jednak część z nich będzie realizowana równocześnie, szczególnie podczas prowadzenia działań zaczepnych¹⁷⁴. W wielu sytuacjach działania wojsk lądowych mogą mieć

¹⁷⁴ W przeciwieństwie do „Pustynnej Burzy”, w operacji „Iracka Wolność” poszczególne fazy operacji kontynuowano równolegle, a nie w układzie sekwencyjnym (działania specjalne, działania powietrzne, działania lądowe). Było to możliwe dzięki zwiększonej sile rażenia bomb i rakiet kierowanych w stosunku do zwykłego uzbrojenia niekierowanego o nieporównywalnie mniejszej skuteczności (głównie używanego 12 lat temu), a także właśnie dzięki systemom wymiany informacji i zobrazowania sytuacji w czasie rzeczywistym. W ten sposób amerykański dowódca miał wszystkie atuty w ręku – cały czas znał położenie wojsk własnych i przeciwnika, na bieżąco podejmował właściwe decyzje, podczas gdy dowódca iracki znał jedynie fragmenty całego obrazu, a informacje, jakie miał, były już w większości nieaktualne. W tej sytuacji podjęcie rozsądnej decyzji było po prostu niemożliwe.

Zob. L. Konopka, *Operacja „Iraqi Freedom” – próba podsumowania*, „Myśl Wojskowa” 2003, Dodatek specjalny.

charakter liniowy, z czytelnie zdefiniowanymi pod względem geograficznym liniami rozgraniczenia, sąsiadującymi jednostkami, operacjami głębokimi, bezpośrednimi oraz tyłowymi. Należy przy tym zaznaczyć, że w operacjach liniowych kładzie się duży nacisk na utrzymanie położenia własnych sił w stosunku do sąsiadów (innych sił), a także na precyzyjnym zdefiniowaniu rejonów rozmieszczenia (postoju, ześrodkowania) wojsk. Dotyczy to również określania położenia wykrytych celów. Natomiast w działaniach o charakterze nieliniowym nie określa się wyraźnie linii frontu oraz tyłów. W operacjach tego typu wojska lądowe skupiają swoją uwagę głównie na wyznaczonych celach (zadaniach), których treścią może być zniszczenie sił przeciwnika lub opanowanie i kontrola nad ważnym obszarem. Mniej uwagi zwraca się na zależności geograficzne i położenie własnych wojsk w stosunku do innych sił (sąsiadów). Dyslokacja (rozmieszczenie) sił może następować z chwilą rozpoczęcia działań, zaś jej utrzymanie jest realizowane przez cały okres operacji.

Istotnym czynnikiem wpływającym na realizację zadań przez wojska lądowe jest wsparcie, którego powinny udzielać inne komponenty. Wsparcie ze strony sił powietrznych, marynarki wojennej, sił specjalnych czy innych komponentów nie powinno być postrzegane jako odrębne operacje. Musi być bowiem realizowane jako jedna, wspólna, kompleksowa operacja, którą zaplanowano dla osiągnięcia celów nakreślonych przez dowódcę połączonych sił. W tych warunkach dowódca komponentu wojsk lądowych jest w pełni odpowiedzialny za planowanie, realizację oraz synchronizację manewrów wojsk oraz wsparcia ogniowego. W celu usprawnienia synchronizacji określa on priorytety w zakresie niszczenia celów, oczekiwane efekty (skutki) oraz czas prowadzenia wsparcia. Wszystkie wymienione przedsięwzięcia powinny uniemożliwić przeciwnikowi efektywne, skoordynowane użycie posiadanych sił na obszarze operacji oraz zapewnić osiągnięcie powodzenia własnym wojskom.

Wyniki badań wskazują, że w ramach operacji połączonych wojska lądowe zwykle otrzymują, sprecyzowany przez dowódcę połączonych sił, obszar działania lub odpowiedzialności, wynikający z przyjętej koncepcji operacji oraz wymogów określonych przez dowódców innych komponentów. Obszar ten wyznaczają boczne, przednie i tylne linie rozgraniczenia, nadające mu określone parametry przestrzenne (szerokość i głębokość), kształt i położenie w stosunku do sąsiadów oraz przeciwnika. Należy zaznaczyć, że powinien on zapewniać zarówno możliwość wykonania otrzymanego zadania, jaki i zachowanie bezpieczeństwa własnych (podległych) wojsk. Na podstawie otrzymanego zadania dowódca komponentu sił lądowych wyznacza – stosownie do potrzeb – obszary (pasy, rejon), w obrębie których działały będą podporządkowane mu siły.

Działania prowadzone w ramach obszaru odpowiedzialności charakteryzowane są trzema ściśle ze sobą powiązаныmi sposobami działania – działaniami w głębi, w styczności i w obszarze tyłowym. Dowódcy muszą synchronizować równocześnie walkę w głębi, w styczności oraz działania w obszarze tyłowym w sposób, który jawi się przeciwnikowi jako jedna ciągła operacja przeciwko niemu. Synchronizacja działań w głębi, w styczności i w obszarze tyłowym jest złożonym przed-

sięwzięciem i wymaga jasnego zrozumienia myśli przewodniej dowódcy. Wojska własne muszą dążyć do zaatakowania przeciwnika jednocześnie na całej głębokości pola walki i zmasować zarówno rezultaty, jak i siły w czasie i w miejscu niezbędnym do wykonania zadania. Działania bojowe wojsk lądowych prowadzone są w celu wykrycia przeciwnika, zablokowania go, przez co pozbawienia swobody działania oraz atakowania go w celu doprowadzenia do jego porażki. Aby to osiągnąć, działania mogą być jednocześnie i powinny być ściśle zintegrowane.

Jak już wspomniano wcześniej, w ramach operacji wyróżnić można tzw. działania głębokie, działania bezpośrednie (bliskie) i działania tyłowe¹⁷⁵ (rys. 2.1).

Działania głębokie prowadzone są na własnym obszarze odpowiedzialności, ale w głębi ugrupowania przeciwnika w celu dezorganizacji jego działań, pozbawienia go swobody operacyjnej, rozbicia określonych sił lub opóźnienia ich manewru oraz pozyskania pełnego obrazu przeciwnika. Działania te umożliwić mają uzyskanie panowania nad polem walki przez uniemożliwienie przeciwnikowi tworzenia punktów ciężkości, obniżanie jego możliwości bojowych oraz oddziaływanie na jego źródła siły i możliwości działania. Działania w głębi wywierają wpływ na działania bezpośrednie, to właśnie one przyczyniają się do powodzenia w działaniach bezpośrednich. Obiektami głębokich działań obrońcy powinny być przy tym:

- systemy rozpoznania;
- systemy dowodzenia;
- zgrupowania uderzeniowe;
- systemy rozpoznawczo-uderzeniowe (broń precyzyjna);
- broń masowego rażenia,

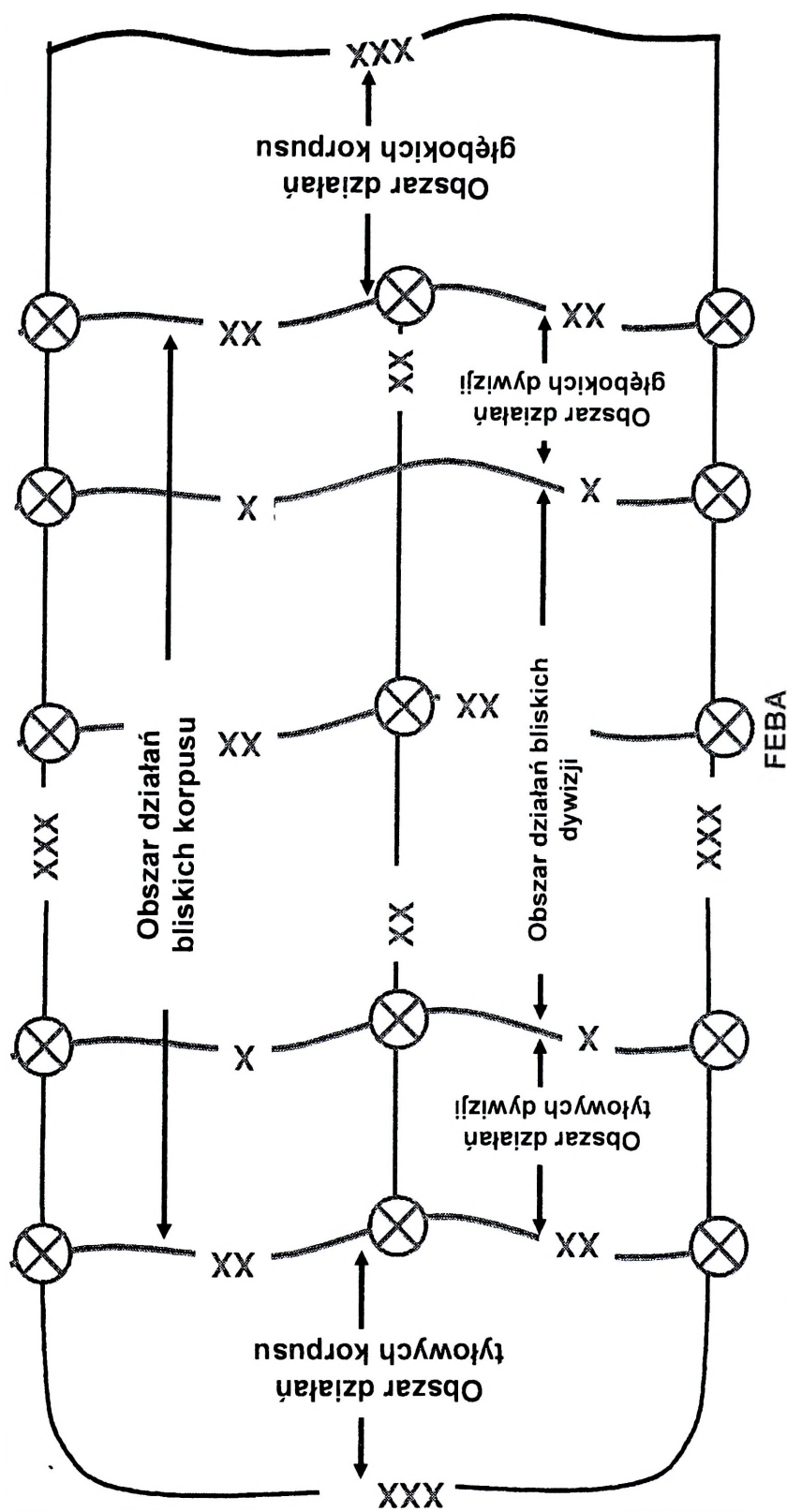
a więc te systemy i elementy ugrupowania, które decydują o możliwości skutecznego prowadzenia operacji.

Działania bezpośrednie (bliskie) to działania wojsk walczących w styczności z przeciwnikiem. To właśnie te działania decydują najczęściej o sukcesie lub niepowodzeniu operacji. Ich prowadzenie zapewnia utrzymanie lub uzyskanie swobody działania.

Starcia z przeciwnikiem są prowadzone zgodnie z zasadami walki broni połączonych, a ich główny ciężar ponoszą wojska pancerne i zmechanizowane. Do cech charakterystycznych działań bezpośrednich zaliczyć należy aktywne wykorzystanie całego obszaru, jednoznaczne skupianie głównego wysiłku przy jednoczesnej osłonie obszarów mniej zagrożonych, częstą zmianę rodzaju działań bojowych oraz dążenie do utrzymania swobody operacyjnej.

Działania tyłowe prowadzone są na obszarze własnych tyłów i służą zapewnieniu sprawności dowodzenia i wsparcia oraz swobody operacyjnej własnym wojskom. Jednym z zadań realizowanych podczas działań tyłowych jest przeciwdziałanie głębokim operacjom przeciwnika.

¹⁷⁵ R. Bojarski, *Główne problemy działań operacyjnych*, AON, Warszawa 2001, s. 41–50.



Źródło: FM 3-0, Operations, June 2001.

Rys. 2.1. Koncepcja głębokich, bezpośrednich (bliskich) i tyłowych dział wojsk lądowych

Pojęcia działań w głębi, w styczności i obszarze tyłowym stosowane są do zdefiniowania jak te trzy rodzaje działań mają się do siebie, po pierwsze funkcjonalnie, czyli co mają osiągnąć i po drugie geograficznie, czyli gdzie mają to osiągnąć. Te trzy rodzaje działań muszą być rozpatrywane łącznie i rozumiane jako całość na każdym szczeblu dowodzenia. Wymagają one ciągłej i szczegółowej synchronizacji, a ideałem jest, gdy prowadzone są jednocześnie, ponieważ każde z nich będzie wpływać na pozostałe.

Działania w głębi, w styczności i w obszarze tyłowym wymagają także integracji pomiędzy szczeblami dowodzenia z powodu zróżnicowania skali i natężenia działań prowadzonych przez jednostki o różnej wielkości i możliwościach. Podczas gdy wykrycie przeciwnika jest wspólną funkcją wszystkich działań, to już zablokowanie i atakowanie go może być osiągnięte albo przez działania w głębi albo w styczności, zgodnie z ogólnym zamiarem walki. W celu zapewnienia koncentracji sił przez cały czas określony będzie główny wysiłek operacji.

W ramach otrzymanego obszaru działania (odpowiedzialności) dowódca wojsk lądowych zwykle określa (identyfikuje) swój obszar zainteresowania. Jego parametry przestrzenne (głębokość i szerokość) będą większe od przydzielonego obszaru odpowiedzialności. W jego obrębie dowódca wojsk lądowych posiadanymi siłami i środkami będzie prowadził rozpoznanie w celu zidentyfikowania i monitorowania wszelkich czynników (w tym działań przeciwnika), które mogą wpływać na przygotowanie i prowadzenie bieżących lub przyszłych operacji.

Takie spektrum zadań wojsk lądowych w operacjach połączonych wskazuje na konieczność koordynacji i uzgodnienia działań. Wymaga posiadania umiejętności oraz potencjalnych możliwości tworzenia przewagi w wybranym miejscu i czasie. W warunkach współczesnego pola walki będzie to możliwe poprzez śmiały, zaskakujący dla przeciwnika oraz sprawnie przeprowadzony manewr, dążenie do precyzyjnego określenia punktu kulminacyjnego oraz stałe utrzymywanie w odwodzie sił, które zdolne będą do przechylenia na własną korzyść szali zwycięstwa. Koordynacja działań sił zaangażowanych w wykonanie manewru wymaga stosowania środków kontroli pola walki, które obejmują wiele aspektów. Zalicza się do nich precyzyjne określenie zamiaru działania oraz identyfikację poszczególnych faz operacji (pośrednich i końcowej). Ponadto wymagane jest precyzyjne określanie zadań oraz linii rozgraniczenia, oddzielających od siebie sąsiadujące siły, a także ustalenie zakresu odpowiedzialności (kompetencji) poszczególnych dowódców.

Przyszłe operacje prowadzone będą z reguły na dużych obszarach, a osiągnięcie rozstrzygnięcia uzależnione będzie od możliwości swobodnego przegrupowania sił na dużą odległość i skoncentrowania wysiłków w decydującym miejscu i czasie. Wymagać to będzie zarówno operacyjnej, jak i taktycznej ruchliwości wojsk. Konieczność działania zmniejszonymi siłami na dużym obszarze wymaga zdolności do skupienia wysiłków tam, gdzie z punktu widzenia własnych celów będzie to najbardziej korzystne, a dla przeciwnika najmniej dogodne. Wiele ciekawych wniosków w tym zakresie dostarczyła obserwacja działań prowadzonych przez wojska amerykańskie w operacji „Iracka Wolność”. Zostanie to przedstawi-

ne w kolejnym podrozdziale. Niezbędna jest do tego także ruchliwość powietrzna, czyli strukturalna zdolność sił lądowych do przemieszczania się i prowadzenia działań z powietrza. Zadania te skutecznie realizować będą związki aeromobilne, których ruchliwość zdecydowanie przewyższa możliwości klasycznych formacji wojsk lądowych. Jednostki powietrzno-mechanizowane są szczególnie przydatne do przeprowadzenia, jeszcze w okresie kryzysu, błyskawicznej przeciwkoncentracji na zagrożonym obszarze¹⁷⁶.

Działania wojsk lądowych prowadzone w ramach operacji połączonych, niezależnie od skali konfliktu sprowadzać się będą zazwyczaj do utrzymania określonego obszaru (terenu), zniszczenia sił przeciwnika oraz odzyskania utraconego terytorium. Z powyższego wynika, że muszą być one w jednakowym stopniu zdolne do prowadzenia operacji¹⁷⁷ (działań) obronnych (defensywnych) oraz o charakterze zaczepnym (ofensywnych).

Operacja obronna to starcie zbrojne z przeciwnikiem, prowadzone przez wojska na lądzie i w powietrzu w różnym miejscu i czasie w celu załamania natarcia zgrupowań uderzeniowych przeciwnika i utrzymania bronionego obszaru. Celem operacji obronnej może być również zyskanie czasu i stworzenie warunków do użycia głównej części sił zbrojnych.

W zależności od sposobu osiągania celu operacja obronna może mieć formę operacji pozycyjnej (stałej) lub manewrowej (ruchowej)¹⁷⁸. Obrona manewrowa polega bardziej na dążeniu do niszczenia nacierających wojsk przeciwnika oraz na jego zwalczaniu, niż na utrzymywaniu lub odbijaniu utraconego terenu. W obronie manewrowej stosuje się połączenie działań zaczepnych, obronnych i opóźniających. Wymaga ona zastosowania szerokiego manewru wspartego ogniem i zaporami w celu przejęcia inicjatywy. W rezultacie broniące się wojska muszą mieć mobilność równą lub większą niż wojska przeciwnika i posiadać zdolność do tworzenia dużych odwodów, którymi przeprowadzą decydujący zwrot zaczepny (przeciwuderzenie, kontratak).

Z kolei obrona pozycyjna skupia się na utrzymaniu terenu poprzez wchłonięcie przeciwnika w szereg wewnętrznych pozycji obronnych, z których może on być w większej części niszczone ogniem. W tym przypadku wysiłek skupiony będzie na utrzymywaniu terenu lub na jego odzyskaniu. W obronie pozycyjnej większość sił obronnych przeznaczonych jest do utrzymania terenu stosując połączone działania na pozycjach obronnych oraz niewielkich, manewrowych odwodów. W przeciwieństwie do obrony manewrowej, dla której ważna jest znaczna głębokość obrony, obrona pozycyjna może być prowadzona na mniejszej głębokości uzależnionej od zadania, możliwości wojsk i charakteru terenu.

¹⁷⁶ J. Zieliński, *Zarys teorii sztuki operacyjnej wojsk lądowych Rzeczypospolitej Polskiej*, Toruń 1998, s. 65.

¹⁷⁷ Operacja wojsk lądowych – zespół różnorodnych działań związków operacyjnych lub specjalnie wydzielonych zgrupowań dla osiągnięcia celu strategicznego (operacyjnego). Obejmuje skoordynowane czasowo i przestrzennie działania realizowane przed starciem zbrojnym, bitwy (walki) oraz działania po bitwie (walce) w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Bitwy (walki) oraz działania wchodzące w skład operacji wojsk lądowych mogą być skoordynowane czasowo i przestrzennie lub też prowadzone niezależnie od siebie. Por. *Regulamin działań wojsk lądowych*, AON, Warszawa 1999.

¹⁷⁸ Por. *Regulamin działań...*, op. cit.

Należy podkreślić, że w obu formach obrony stosowane są przenikające się nawzajem elementy statyczne i dynamiczne. Broniące się wojska mogą łączyć oba sposoby, stosując elementy statyczne do opóźniania, kanalizowania, powodowania strat i do zatrzymania nacierającego, jak też elementy dynamiczne (przeciwuderzenia, kontrataki) w celu ostatecznego zniszczenia sił przeciwnika. Zrównoważenie pomiędzy tymi elementami zależeć będzie od otrzymanego zadania, zdolności do manewru, stosunku sił oraz charakteru pola walki. Dlatego podstawowymi różnicami pomiędzy tymi dwiema formami obrony jest to, że obrona manewrowa dąży do powstrzymania natarcia przeciwnika przez niszczenie, podczas gdy obrona pozycyjna dąży do pokonania go poprzez wyparcie.

Cel połączonej operacji obronnej i zadania komponentu wojsk lądowych wynikają z celu wojny, koncepcji obrony kraju i warunków przejścia do obrony. Niezależnie od warunków przechodzenia do operacji obronnej jej cel będzie obejmował:

- w wymiarze rzeczowym – zadanie przeciwnikowi strat uniemożliwiających mu kontynuowanie działań zaczepnych;
- w wymiarze przestrzennym – utrzymanie bronionego terytorium;
- w wymiarze czasowym – zyskanie czasu niezbędnego do mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia pozostałych sił lub przegrupowania wojsk (w tym sojusznicznych) z innych kierunków¹⁷⁹.

W nowych uwarunkowaniach szczególnego znaczenia nabiera pierwsza grupa celów, bowiem odparcie uderzenia i utrzymanie zajmowanego obszaru może okazać się niewystarczające. Przeciwnik odparty na jednym kierunku może próbować uzyskać powodzenie na innym. Dlatego też celem wspomnianej operacji musi być również rozbicie nacierających wojsk przeciwnika oraz niszczenie ich w takim stopniu, aby nie mogły odtworzyć zdolności bojowej i przejść ponownie do operacji zaczepnej.

Cel operacji obronnej wywiera decydujący wpływ na zadania prowadzących ją sił. Zadaniem komponentu wojsk lądowych jest uniemożliwienie osiągnięcia zakładanych celów przez nacierające zgrupowanie przeciwnika. Zadanie to może być przy tym realizowane przez rozbicie sił głównych zgrupowania uderzeniowego przeciwnika lub przez utrzymanie ważnych rejonów. W zależności od sposobu osiągnięcia celu i zadań wojska lądowe zmierzać będą do rozegrania decydującej bitwy na głównym obszarze obrony lub też w głębi własnego ugrupowania, czyli w strefie tylowej.

Wyniki badań wskazują, że cel operacji obronnej osiąga się przez wykonanie szeregu zadań, do których należy zaliczyć:

- odparcie zmasowanych nalotów lotnictwa przeciwnika;
- ogniowe porażenie przeciwnika na podejściach do obszaru obrony;
- odparcie lub zniszczenie nacierających zgrupowań przeciwnika, uderzeń lotnictwa wojsk lądowych, rozbicie desantów oraz utrzymanie ważnych rubieży, rejonów i obiektów, a tym samym uniemożliwienie przeciwnikowi przełamania obrony;

¹⁷⁹ S. Koziej, *Teoria sztuki wojennej*, AON, Warszawa 1993, s. 138.

- wykonanie zwrotu zaczepnego w celu rozbicia lub odcięcia zgrupowań przeciwnika, które wdarły się w głąb ugrupowania operacyjnego korpusu, lub utrzymanie rubieży obrony w głębi i stworzenie warunków do wykonania przeciwnatarcia¹⁸⁰.

O wykonaniu zadań i osiągnięciu celu działań obronnych przez wojska lądowe decydować więc będzie zorganizowanie we właściwym czasie skutecznego rażenia ogniowego i przygotowanie systemu zapór inżynieryjnych, racjonalne wykorzystanie obronnych właściwości terenu i rozbudowa inżynieryjna obrony, odpowiednie ugrupowanie wojsk i ich ruchliwość oraz racjonalne połączenie działań wszystkich sił, uczestniczących w operacji obronnej. Głębokość obrony niezbędna jest do osiągnięcia swobody działania, do zapewnienia czasu na reakcję i do zwolnienia tempa natarcia przeciwnika. Skuteczne prowadzenie połączonej operacji obronnej wymaga skoordynowania działań zgrupowań lądowych z lotnictwem, a na kierunkach nadmorskich z marynarką wojenną.

Ostateczne powodzenie w walce osiągane jest poprzez działania zaczepne. Nawet w obronie dowódca musi podejmować decyzję odnośnie przejęcia inicjatywy i przeniesienia walki na stronę przeciwnika. To działania zaczepne są bowiem rozstrzygającymi działaniami w czasie wojny.

Operacja zaczepna to starcie zbrojne z przeciwnikiem prowadzone w celu rozbicia jego wojsk i opanowania zajmowanego przez niego obszaru. Połączone operacje zaczepne mogą być prowadzone w ramach obrony strategicznej, w formie przeciwuderzenia lub przeciwnatarcia¹⁸¹. Ich istotą jest opanowanie bądź odzyskanie określonego obszaru poprzez rozbicie broniących się zgrupowań przeciwnika oraz stworzenie warunków do kontynuowania działań zaczepnych. Natomiast ich celem jest rozbicie przeciwstawnego zgrupowania wojsk przeciwnika oraz opanowanie (odzyskanie) ważnych rubieży.

Komponent wojsk lądowych może przechodzić do działań w ramach połączonej operacji zaczepnej po przegrupowaniu wojsk z głębi lub z rejonów położonych w bezpośredniej styczności z przeciwnikiem. Przegrupowania mogą być wykonywane w okresie kryzysu w ramach operacyjnego rozwijania, lub w toku działań wojennych (konfliktu). Połączona operacja zaczepna może stanowić część strategicznej operacji obronnej lub może być prowadzona samodzielnie. W obronie operacje zaczepne mogą być prowadzone w postaci:

- przeciwuderzenia;
- przeciwnatarcia;
- kolejnej operacji zaczepnej (rozwinęcia powodzenia).

Przeciwuderzenie jest elementem obrony operacyjnej i nie wychodzi z reguły poza uprzednio zorganizowaną strukturę obrony. Uczestniczy w nim jedynie część sił, a większość prowadzi nadal operację obronną (strategiczną operację obronną). Głębokość włamania przeciwnika w głąb ugrupowania obronnego, rzutuje w istotny sposób na decyzję o jego wykonaniu bądź też rezygnacji. Przeciwuderzenie może

¹⁸⁰ J. Zieliński, *Zarys teorii...*, op. cit., s. 110.

¹⁸¹ Por. *Regulamin działań...*, op. cit.

zakończyć się przejściem do obrony na wyznaczonej rubieży, a w korzystnych warunkach przekształcić się w przeciwnatarcie¹⁸².

Przeciwnatarcie jako rodzaj operacji zaczepnej, może mieć miejsce wówczas, gdy większość sił dotychczas prowadzących operację obronną przejdzie do zwrotu zaczepnego, którego celem będzie rozbicie przeciwnika i odzyskanie utraconego obszaru. Przeciwnatarcie może wykraczać poza ramy systemu prowadzonej do tej pory operacji obronnej. Osiągnięcie celów w przeciwnatarciu tworzy warunki do kolejnej operacji zaczepnej (rozwinęcia powodzenia).

Kolejna operacja zaczepna (rozwinęcie powodzenia) jest konsekwencją pomyślnego wykonania zadań w przeciwuderzeniu lub przeciwnatarciu. Może być prowadzona wówczas, gdy w wyniku dokonanego przełomu w poprzedzających ją operacjach, przeciwnik po utracie inicjatywy operacyjnej (strategicznej) będzie przechodził do obrony na kolejnych rubieżach terenowych. Uzyskana przewaga nad przeciwnikiem i przyjęta inicjatywa operacyjna (strategiczna) pozwalają realizować kolejne cele zmierzające do całkowitego rozbicia jego zgrupowań i osiągnięcia celów wojny (konfliktu). W każdym z wymienionych wyżej rodzajów operacji zaczepnej inny będzie „cel działania”.

W przeciwuderzeniu cel będzie ograniczony i sprowadzać się może do:

- zamknięcia wylomu i odtworzenia przedniej linii obrony;
- rozbicia sił zgrupowania uderzeniowego przeciwnika i wyhamowania jego natarcia.

Sposób realizacji każdego z wymienionych celów będzie inny. W pierwszym wypadku polegać będzie na odcięciu części zgrupowania przeciwnika w rejonie włamania, od jego sił głównych i podchodzących odwodów, poprzez odtworzenie obrony na jej głównym obszarze. W następnej kolejności przystępuje się do zniszczenia odciętych sił przeciwnika. W drugim wypadku chodzi o jak najszybsze okrążenie tych sił zgrupowania przeciwnika, które znalazły się w obszarze włamania i ich rozbicie wspólnie z sąsiadami.

W przeciwnatarciu, do którego przechodzi się po uprzednim powstrzymaniu operacji zaczepnej przeciwnika, celem jest rozbicie jego głównego zgrupowania uderzeniowego, a następnie rozwinęcie własnej operacji zaczepnej, zmierzającej do opanowania ważnych rubieży i obiektów znajdujących się często poza przednią linią dotychczasowej obrony oraz stworzenie dogodnych warunków do kolejnej operacji.

Celem kolejnej operacji zaczepnej może być rozbicie zgrupowań przeciwnika broniących się na kolejnych rubieżach obrony, aż do ostatecznego uniemożliwienia realizacji jego podstawowych celów. Kolejna operacja zaczepna występuje jako rozwinęcie powodzenia dotychczasowych działań zaczepnych.

Realizacja wymienionych rodzajów operacji zaczepnych odbywa się w określonych warunkach. Jednak nie zaistnieją one samoistnie, lecz będą zależeć od wielu czynników, spośród których najważniejszym są umiejętności dowódców i sztabów w swoistym sterowaniu działaniem przeciwnika.

¹⁸² Por. J. Zieliński, *Zarys teorii...*, op. cit., s. 121.

Do cech charakterystycznych działań zaczepnych, które skutkują uzyskaniem istotnej przewagi nad przeciwnikiem zalicza się wybór czasu ataku, kierunku natarcia i miejsca, w którym nastąpi główne uderzenie oraz synchronizację i tempo natarcia. Celem działań zaczepnych jest pokonanie przeciwnika poprzez zastosowanie skoncentrowanej siły uderzenia, nie tylko na elementy pierwszego rzutu przeciwnika, lecz na głębokość jego ugrupowania. Powstanie ognisk walki w głębi obrony przeciwnika stwarza wrażenie stałego i znacznego zagrożenia, na które musi on reagować. W ten sposób przeciwnik bardziej jest zmuszony do reakcji na uderzenia niż do przejęcia inicjatywy. Należy jednak podkreślić, że fizyczne niszczenie przeciwnika jest jedynie środkiem do uzyskania powodzenia, a nie celem samym w sobie. Podstawowym wymogiem jest tworzenie warunków do sparaliżowania i zaskoczenia jego wojsk, niszczenia spójności obrony oraz rozdrabniania i izolowania elementów ugrupowania bojowego (operacyjnego) przeciwnika.

W myśl dotychczas obowiązującej klasyfikacji, której zasadniczym kryterium jest cel operacji i sposób jego osiągnięcia, w teorii sztuki wojennej wyróżniano operacje obronne i zaczepne. Natomiast potrzeba podjęcia badań nad problematyką operacji opóźniających postrzeganych w kategoriach operacji połączonych, pojawiła się w teorii sztuki operacyjnej wraz z przyjęciem przez Rząd RP w 2000 roku założeń „Strategii bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej”¹⁸³.

Warto w tym miejscu podkreślić, że zasadniczym celem operacji opóźniającej nie jest utrzymanie określonego obszaru, ani tym bardziej rozbięcie przeciwnika. Jej celem nadrzędnym jest czas. Głównymi wyznacznikami jej celów powinny być zatem:

- zadanie agresorowi takich strat, aby maksymalnie ograniczyć jego możliwości w zakresie kontynuowania działań zaczepnych i zachować własne siły do decydującego starcia;
- rozpoznanie kierunków głównych uderzeń przeciwnika;
- utrzymanie jak największej części terytorium kraju, nie dopuszczając do utraty szczególnie ważnych rejonów i obszarów;
- osłona mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia głównych sił;
- tworzenie frontu (ognisk) walki na tyłach przeciwnika;
- dążenie do minimalizowania strat i zniszczeń, na obszarze objętym prowadzeniem operacji.

Powyższe wyznaczniki, postrzegane jako cele pośrednie operacji opóźniającej wymagają pewnego komentarza, uzasadniającego przyjęte rozwiązania. Prowadząc operację opóźniającą nie należy oczekiwać, że w jej efekcie przeciwnik pozbawiony zostanie możliwości prowadzenia działań o charakterze zaczepnym. Taki cel może i powinien być formułowany w kontekście operacji obronnych, przy czym nie jest istotne czy będą to operacje o charakterze pozycyjnym czy manewrowym. Natomiast celem operacji opóźniającej jest jedynie **ograniczenie** wspomnianych możliwości, wyrażające się koniecznością uzupełniania wojsk, ich przegrupowania oraz weryfikowania (korekty) planów operacyjnych. Z kolei dążenie do zachowania

¹⁸³ J. Zieliński, *Operacje opóźniające*, praca zbiorowa, AON, Warszawa 2000.

własnych sił dotyczy w mniejszej mierze tych sił, które zaangażowane są w prowadzenie operacji opóźniającej, natomiast w większej mierze tych, które mają prowadzić operacje obronne.

Bardzo istotnym celem pośrednim będzie dążenie do rozpoznania kierunków głównych uderzeń, będzie to bowiem miało duże znaczenie dla – w miarę precyzyjnego – określenia celu agresji oraz podjęcia stosownego przeciwdziałania.

Kolejnym celem pośrednim, którego znaczenia nie da się przecenić, jest dążenie do utrzymania określonych obszarów państwa. Zaliczyć do nich można obszary kluczowe ze względu na ich znaczenie polityczno-gospodarcze oraz obszary, na których występują dogodne do obrony rubieże terenowe. W tym kontekście dostrzegać należy także obszary, zapewniające warunki dopływu sił wzmocnienia Sojuszu, niezbędne z punktu widzenia możliwości realizacji kolejnych faz (etapów) strategicznej operacji obronnej.

Niezwykle istotne znaczenie miała będzie osłona mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia głównej części sił zbrojnych. Przejawiać się to może głównie poprzez wiązanie walką zgrupowań uderzeniowych przeciwnika, niedopuszczenie do szybkiego rozwijania działań zaczepnych w głąb naszego terytorium, obroną ważnych obiektów w głębi terytorium, izolowanie wysadzonych desantów oraz dezorganizowanie systemu dowodzenia i wsparcia logistycznego przeciwnika. Wymienione przedsięwzięcia będą miały jeden wspólny mianownik – zyskanie czasu, którego deficyt będzie szczególnie duży w pierwszych dniach konfliktu. Natomiast ostatni z wymienionych wyróżników nie wymaga chyba szerszego komentarza. Skoro myślą przewodnią operacji opóźniającej jest **czasowe** oddanie określonego obszaru, to nie ma najmniejszego sensu stosowanie taktyki spalonej ziemi.

Wyniki badań wskazują, że zaskakującą agresję na nasz kraj potencjalny przeciwnik będzie mógł wykonać siłami rozwiniętymi już w czasie pokoju. Można zatem zauważyć, że w tej sytuacji podobne siły zostaną skierowane do prowadzenia operacji opóźniającej. Wywierać to będzie istotny wpływ na specyfikę działań, prowadzonych w jej ramach. Powyższe konstatacje wskazują bowiem, że działania będą prowadzone przy braku ciągłego frontu, często także występować będą znaczne luki w ugrupowaniu operacyjnym i taktycznym, skutkujące prowadzeniem działań przy otwartych skrzydłach. Wojska prowadzić będą działania w warunkach ciągle zmieniającej się sytuacji, determinującej szybkie zmiany charakteru i rodzaju prowadzonych działań.

Charakterystyczną cechą prowadzonych działań będzie ich ogniskowość i to zarówno wewnątrz własnego ugrupowania, jak i w ugrupowaniu przeciwnika. Zmieniająca się sytuacja zmuszała będzie do częstego, bardzo szybkiego koncentrowania wojsk i wysiłków w wybranym miejscu i czasie. Natomiast potrzeba uchronienia własnych wojsk przed zniszczeniem (rozbiciem) przez przeciwnika również często zmuszała będzie do ich rozśrodkowania (dekoncentracji).

Specyfika operacji opóźniających wyrażać się będzie także niejasnością w rozwoju sytuacji, połączoną z zakłóceniami w dowodzeniu. Wymagało to będzie samodzielności w podejmowaniu decyzji na różnych poziomach dowodzenia oraz,

co bardzo istotne, dużej autonomiczności zgrupowań prowadzących wspomniane działania. Wielce istotnym czynnikiem, charakteryzującym działania wojsk w operacji opóźniającej, powinno być dążenie do zapewnienia sobie ruchliwości w wymiarze operacyjnym i taktycznym. Polegać ona powinna na zdolności do prowadzenia działań szybciej od potencjalnego przeciwnika, przy jednoczesnym dążeniu do ograniczenia jego ruchliwości różnymi sposobami. Można bowiem przyjąć założenie, że ruchliwość będzie jednym z warunków przechwycenia i utrzymania inicjatywy. Pozwoli ona bowiem na szybką koncentrację zgrupowań w tym czasie, w którym przeciwnik będzie najbardziej podatny na ewentualne uderzenia. Ułatwi zatem wykorzystanie jego słabych stron oraz unikanie starcia w warunkach dla siebie niekorzystnych.

Charakter początkowego okresu wojny, nierozzerwalnie związany z prowadzeniem operacji opóźniających spowodować może, że działania prowadzone będą na całej głębokości ugrupowania operacyjnego. Można założyć, że tradycyjnie pojmowana linia styczności wojsk będzie bardzo płynna i trudna do precyzyjnego określenia. Wpłynie to w istotny sposób na możliwości wsparcia działań, prowadzonych przez poszczególne zgrupowania, szczególnie zaś wsparcia ogniowego (lotniczego, artyleryjskiego), zabezpieczenia inżynieryjnego i logistycznego, czy też obrony przeciwlotniczej. Powyższe uwarunkowania kolejny raz eksponują potrzebę maksymalnego usamodzielnienia (autonomię) poszczególnych zgrupowań. Będzie się to przejawiać również w zapewnieniu określonym zgrupowaniom, prowadzącym działania na kierunkach głównych, możliwości prowadzenia działań w wymiarze powietrzno-lądowym.

2.3. Analiza działań wojsk lądowych w operacji „Iracka Wolność”¹⁸⁴

Z dostępnych informacji, pochodzących z różnych źródeł można wnioskować, że plan operacji „Iracka Wolność” ulegał licznym, bardzo istotnym modyfikacjom. Stąd ostateczna wersja powstała w marcu 2003 roku, niejako w przededniu operacji¹⁸⁵. Można bowiem założyć, że z operacyjnego punktu widzenia – przy uwzględnieniu priorytetów określonych przez dowództwo amerykańskie – najkorzystniejsze powinno być uderzenie na Irak z trzech kierunków, przy czym wszystkie one powinny prowadzić w kierunku Bagdadu i Tikritu. Ale należy podkreślić, że obok zdobycia (opanowania, izolowania) wspomnianych miast, bardzo istotne znaczenie miało opanowanie pól naftowych i niedopuszczenie do destrukcji urządzeń wydobywczych oraz ochrona ludności kurdyjskiej. Amerykanie nie zapomnieli bowiem o wydarzeniach, których byliśmy świadkami po zakończeniu „Pustynnej Burzy” w 1991 roku.

¹⁸⁴ Podrozdział opracowano na podstawie artykułów w: „Myśl Wojskowa” 2003, Dodatek specjalny.

¹⁸⁵ Por. S. Bowman, *Iraq: US Military Operations. Report for Congress*, Order Code RL31701, August 4, 2003.

Operacja „Iracka Wolność” z militarnego punktu widzenia była znaczącym sukcesem. W ciągu zaledwie dwudziestu dni reżim Saddama Husajna został obalony, co było głównym celem antyirackiej koalicji i zadaniem postawionym Siłom Zbrojnym USA przez prezydenta. Było to bardzo duże osiągnięcie. Operacja trwała o ponad połowę krócej niż operacja „Pustynna Burza”, przy czym zaangażowano w nią około jednej trzeciej sił użytych w 1991 roku.

Amerykanie po raz pierwszy mieli prowadzić wojnę według nowej doktryny militarnej. W latach 90. w USA przyjęto koncepcję wojny na „cyfrowym polu walki XXI wieku” – zapisaną w Joint Vision 2010 i w poprawionej wersji Joint Vision 2020. Poszczególne rodzaje sił zbrojnych opracowały własne rozwinięcia (Army Vision 2010/2020, Air Force Vision 2010/2020 itd.)¹⁸⁶. Koncepcja ta polegała na wprowadzeniu dużej dynamiki działań na wszystkich płaszczyznach, zarówno w skali globalnej (przerzut sił do dowolnego rejonu świata i radykalna zmiana układu militarnego) oraz w skali operacyjno-taktycznej – zdecydowane manewrowanie wojsk oraz szybkie koncentrowanie siły ognia w dowolnej części teatru działań. Dynamika ta miała oddziaływać w połączeniu z siłą precyzyjnego ognia, który mógł być – dzięki zmasowanemu użyciu lotnictwa – koncentrowany w dowolnym miejscu i czasie. Skuteczne techniki rozpoznania (w tym Joint Stars, środki bezpilotowe i wiele innych) umożliwiają tworzenie pełnego obrazu pola walki, a cyfrowe systemy dystrybucji danych – zobrazowanie sytuacji taktycznej na każdym szczeblu dowodzenia w czasie rzeczywistym. Szybki manewr wojsk i natychmiastowa reakcja w postaci celnego, porażającego ognia spowodowały gwałtowne zmiany w sytuacji na polu walki, które były nie do ogarnięcia przez przeciwnika działającego w tradycyjny sposób.

W czasie operacji „Pustynna Burza” dokonano typowego przełamania, wymagającego długotrwałego porażenia ogniowego. Przygotowanie ogniowe (znacznie skuteczniejsze dzięki masowemu użyciu amunicji kierowanej) połączono z zaskakującym manewrem, prowadzącym do uderzenia w najsłabsze punkty obrony zanim przeciwnik zdążyłby je wzmocnić – w reakcji na zaobserwowane ruchy wojsk drugiej strony.

W toku planowania operacji dużą wagę przywiązywano do uzyskania, utrzymania i wykorzystania przewagi informacyjnej, która pozwala na niespotykaną dotąd kontrolę pola walki, zarówno w sensie sprawnego kierowania precyzyjnymi środkami ogniowymi, co wywołuje paraliżujący efekt dzięki radykalnemu zwiększeniu ich skuteczności – jak i ze względu na możliwość sprawnego kierowania szybkim, zaskakującym manewrem wojsk. Przewidywano, iż tempo manewrowania wojsk będzie bardzo szybkie, a przeciwnik, niedysponujący systemami zarządzania polem walki wraz z zobrazowaniem sytuacji w czasie rzeczywistym, nie będzie w stanie kierować działaniami własnych wojsk.

Operację zaplanowano jako działania stosunkowo niewielkich sił lądowych, operujących w głębi ugrupowania przeciwnika przy braku ciągłej linii frontu, a zmierzających do opanowania centrów kierowania i ośrodków decyzyjnych, przede

¹⁸⁶ Strona internetowa Departamentu Obrony USA – <http://www.dtic.mil/jointvision/>.

wszystkim Bagdadu. Wojska te miały operować niewielkimi zgrupowaniami – by nie powiedzieć wprost: w rozproszeniu – aby nie stwarzać dogodnych celów do użycia broni masowego rażenia (broni chemicznej). Możliwość jej użycia była poważnie rozpatrywana na etapie planowania, dlatego przyjęto taki wariant działań, a także zwrócono uwagę na przeciwdziałanie ABC. W tej sytuacji wykonanie zadań było możliwe tylko pod warunkiem zmasowanego użycia sił lotniczych do paraliżowania systemu kierowania i dowodzenia, do izolowania rejonu działań bojowych oraz do pośredniego i bezpośredniego wsparcia wojsk na polu walki. Siła ognia lotnictwa, śmigłowców wojsk lądowych oraz precyzyjne kierowanie środkami ogniowymi wojsk lądowych miały zapewnić szybkie i głębokie porażenie przeciwnika, redukując jego możliwości prowadzenia skutecznych działań bojowych, nie wykraczających poza aktywność w skali taktycznej, w izolowanych od siebie punktach oporu.

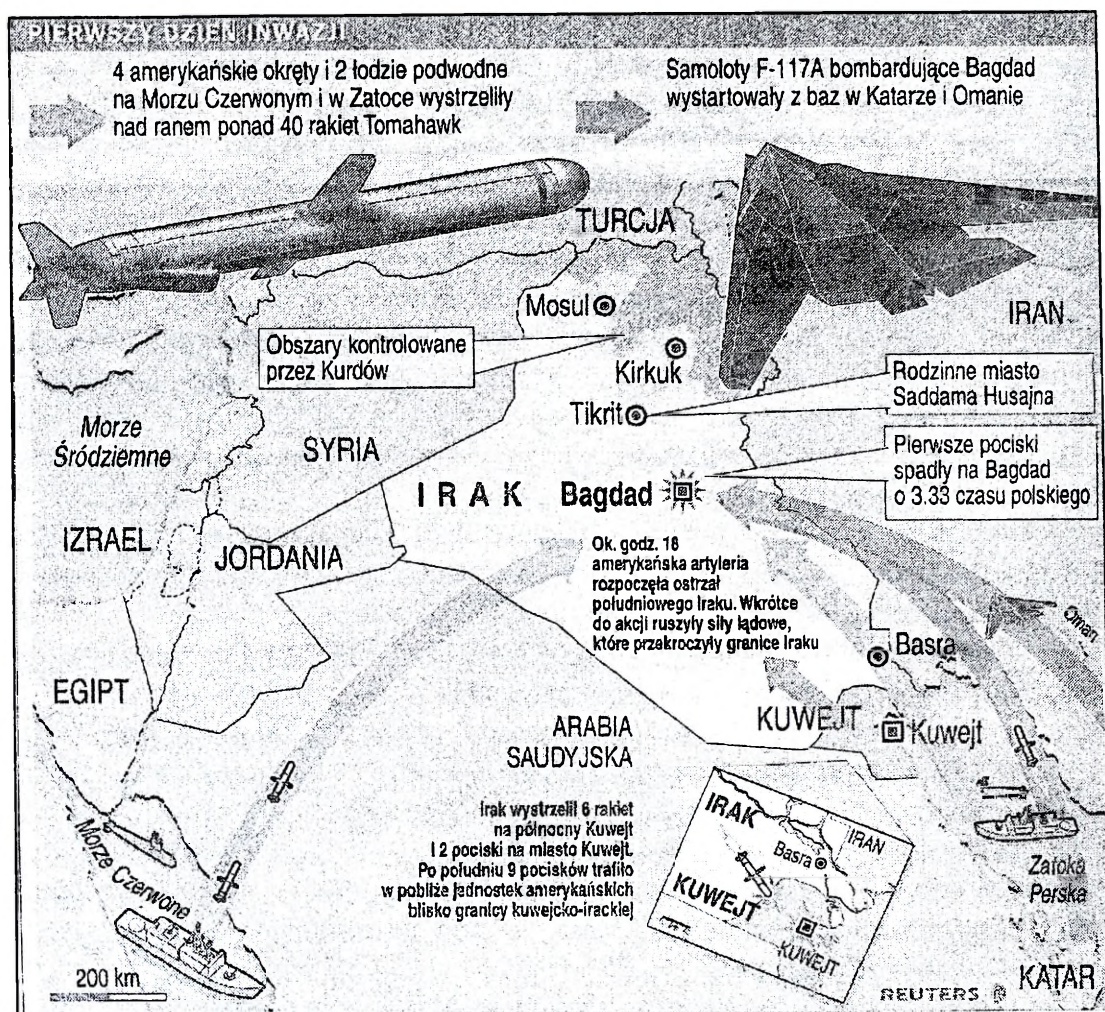
Tradycyjnie atak rozpoczął się w drugiej połowie nocy od zmasowanego uderzenia raketowo-lotniczego na starannie wyselekcjonowane cele w Iraku. Zwykle tego rodzaju operacja zaczyna się od wywalczenia przewagi w powietrzu, tym razem jednak tę fazę w dużym stopniu pominięto. Od 12 lat trwają bowiem operacje „Northern Watch” i „Southern Watch” wymuszania strefy bez lotów nad północnym i południowym Irakiem, które de facto zapewniły siłom alianckim przewagę w powietrzu niejako „na wejściu”. Dlatego od razu rozpoczęła się faza obezwładniania (paraliżowania) systemu kierowania państwem i Siłami Zbrojnymi Iraku.

Ataki lotnicze i raketowe były skierowane na iracki system dowodzenia i kierowania państwem, na budynki i instalacje rządowe, na obiekty związane z bronią masowego rażenia (zakłady produkcyjne, ośrodki doświadczalne, składy) oraz na elementy systemu dowodzenia wojsk, a także na lotniska irackie.

W nocy z 21 na 22 marca rozpoczęły się działania lądowe. Dwa amerykańsko-brytyjskie zgrupowania pancerno-zmechanizowane przekroczyły granicę z Kuwejtem i ruszyły w głąb irackiego terytorium. Brytyjska 1. DPanc i elementy wzmocnienia skierowały się na Basrę, pierwsze duże miasto leżące około 60 km od granicy, a 3. DP i 1. DPM, posuwające się równolegle – wprost na Bagdad, docierając wieczorem do Ai Nasariyah, około 200 km od granicy, nad Eufratem, który trzeba pokonać w drodze do irackiej stolicy (rys. 2.2).

Wtargnięcie obu grup rajdowych nie napotkało oporu ze względu na tak zwaną strefę przesłaniania. Mądrze zorganizowana obrona nie koncentruje się na granicy, lecz na pewnej głębokości, właśnie za pasem przesłaniania. Poruszanie się wojsk w tym pasie pozwala określić ich główne kierunki działania i skoncentrować na wprost nich odpowiednie siły obronne, a także przygotować wydzielone siły do kontruderzenia (najlepiej na skrzydła nacierających). Zgodnie z tym scenariuszem wieczorem 21 marca doszło do pierwszego poważniejszego starcia, pod An Nasariyah, czyli na naturalnej rubieży obronnej – na Eufracie.

Po pierwszym dniu działań lądowych największym sukcesem wojsk koalicji było zajęcie mostów na Eufracie w liczącym 250 000 mieszkańców mieście An Nasariyah.



Źródło: „Rzeczpospolita” z 23 marca 2003 r.

Rys. 2.2. Pierwszy dzień operacji „Iracka Wolność”

Na tyłach szybko poruszających się wojsk trwało oczyszczanie ominiętych punktów oporu. Zacięte walki toczyły się zarówno w porcie Urn Quasr i w nadgranicznej miejscowości Safwan, jak i 200 km dalej, w głębi Iraku. Na rozciągniętych liniach zaopatrzenia pozostało wiele irackich pododdziałów specjalnych i grup nieregularnych, które z determinacją usiłowały zaatakować kolumny pojazdów zaopatrzenia. Początkowo główne związki taktyczne same zabezpieczały linie komunikacyjne, używając do tego żandarmerii wojskowej i wydzielonych sił piechoty, jednak wkrótce okazało się to niewystarczające.

W przeciwieństwie do „Pustynnej Burzy” poszczególne fazy operacji kontynuowano równolegle, a nie w układzie sekwencyjnym (działania specjalne, działania powietrzne, działania lądowe). Było to możliwe dzięki zwiększonej sile rażenia bomb i rakiet kierowanych w stosunku do zwykłego uzbrojenia niekierowanego o nieporównywalnie mniejszej skuteczności (głównie używanego 12 lat temu), a także właśnie dzięki systemom wymiany informacji i zobrazowania sytuacji w cza-

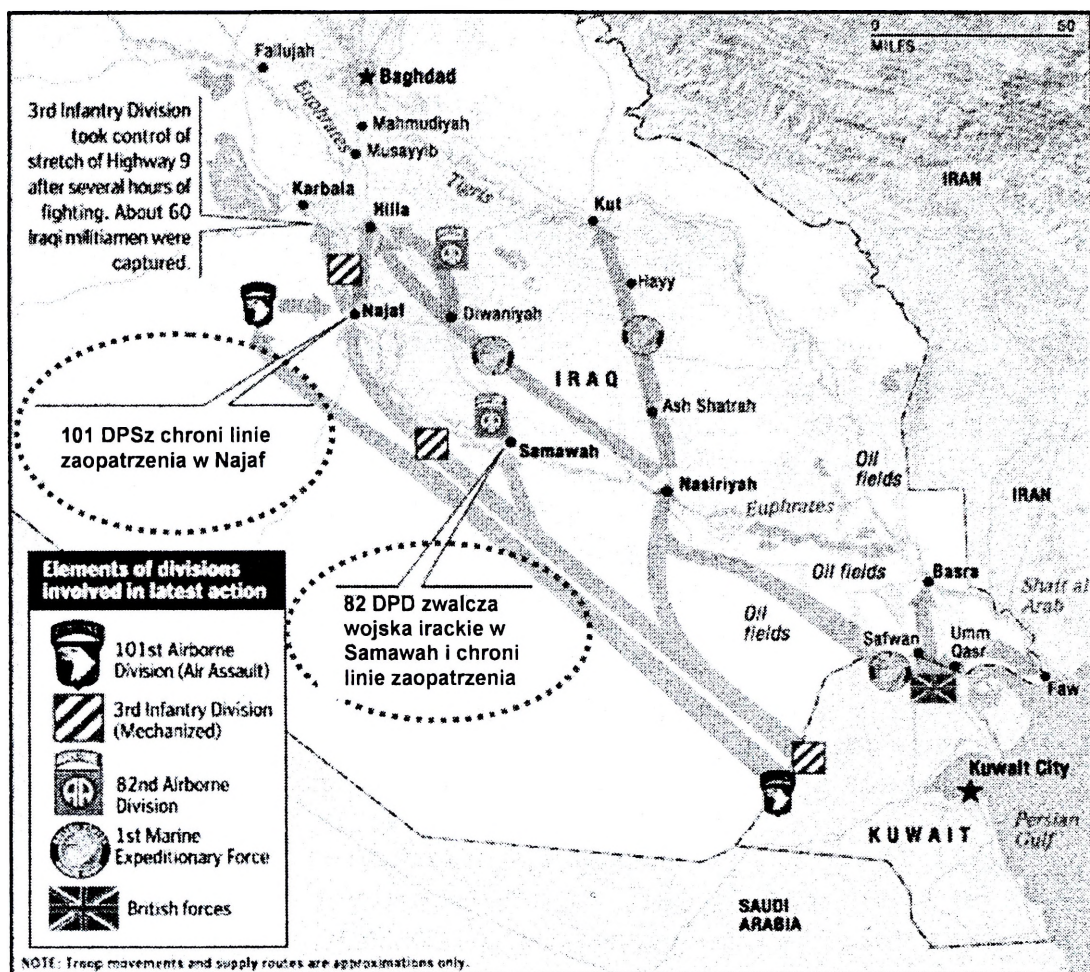
sie rzeczywistym. W ten sposób amerykański dowódca miał wszystkie atuty w ręku – cały czas znał położenie wojsk własnych i przeciwnika, na bieżąco podejmował właściwe decyzje, podczas gdy dowódca iracki znał jedynie fragmenty całego obrazu, a informacje, jakie miał, były już w większości nieaktualne. W tej sytuacji podjęcie rozsądnej decyzji było po prostu niemożliwe.

Wtedy wyraźnie zarysowała się amerykańska koncepcja operacji. Celem działań lądowych nie było rozbicie wojsk irackich, lecz dotarcie do ośrodków decyzyjnych Iraku i ich przejęcie, co miało uniemożliwić sprawowanie władzy przez reżim Saddama Husajna, a także kierowanie pozostałymi siłami zbrojnymi. Fakt, iż podjęte próby fizycznego unicestwienia dyktatora nie powiodły się, nie miał większego znaczenia. Nie trzeba bowiem zabijać dyktatora, wystarczy pozbawić go wpływu na bieg wydarzeń, izolować. Nic dziwnego, że większość uderzeń lotniczo-rakietowych skierowano właśnie na ośrodki decyzyjne, kierowania państwem i wojskiem oraz na sieć łączności, czyli „system nerwowy” Iraku. Manewrowe działania wojsk lądowych były również ukierunkowane na sparaliżowanie systemu kierowania i dlatego zdecydowanie wtargnięto do stolicy państwa.

Prowadząc działania w taki sposób, wystawia się na uderzenia skrzydła zgrupowań manewrowych, działających często w oderwaniu od baz wyjściowych. Ośłona tych skrzydeł spoczywała na elementach aeromobiilnych walczących związków taktycznych, które dzięki organicznym pododdziałom śmigłowcowym mogły wyprzedzić każdy manewr przeciwnika. Kolejnym czynnikiem, uniemożliwiającym skrzydłowy kontratak przeciwnika (w celu odcięcia zgrupowań koalicji, które wdarły się na tyły wojsk irackich), był paraliż systemu dowodzenia (bez rozkazu nie ma ruchu) i skuteczne uderzenia lotnicze na wszelkie zgrupowania wojsk w ruchu.

Amerykanie walczyli z częścią irackich sił, a większość pozycji obronnych ominęli. Osie wojsk pancernych poruszały się szosami, ale tylko wybranymi. Pojawiło się niebezpieczeństwo przerwania rozciągniętych linii komunikacyjnych, których ochrona okazała się niewystarczająca. Na tyłach wojsk amerykańskich pojawiły się irackie grupy bojowe, których aktywności nie paraliżowało obezwładnienie systemu dowodzenia wojskami. W związku z tym dowódca amerykańskich sił lądowych oddał do dyspozycji dowódcy V KA dwie dodatkowe brygady – po jednej z 82. DPD i 101. DPSz (rys. 2.3). Jednostki piechoty powietrznodesantowej i powietrznoszurmowej stosunkowo szybko zorganizowały skuteczną ochronę szlaków komunikacyjnych. Konwoje z zaopatrzeniem ponownie wyruszyły i rozpoczęło się odtwarzanie nadwątłych już zapasów głównych związków taktycznych.

Na północy Iraku 173. Brygada Piechoty, przerzucona z Włoch mostem powietrznym nad Turcją, dokonała desantu spadochronowego na północny wschód od Kirkuku. W pierwszym etapie 15 samolotów C-17 A desantowało około 1000 spadochroniarzy z lekkim sprzętem. Wraz z bojownikami kurdyjskimi opanowali oni lotnisko, na które przerzucono cięższy sprzęt, w tym pododdział artylerii holowanej.



Źródło: http://www.washingtonpost.com/wp-srv/world/daily/graphics/supplylines_033103.html.

Rys. 2.3. Działania 101 DPSz i 82 DPD w celu ochrony linii zaopatrzenia w operacji „Iracka Wolność”

Jednocześnie siły specjalne (75. Pułk Rangers) opanowały rejon lotnisk H-2 i H-3 w zachodniej części Iraku, gdzie znajduje się ważne skrzyżowanie autostrady, biegnącej na zachód. W tym miejscu autostrada rozdziela się na dwie – w kierunkach do Syrii i do Jordanii. Z tego rejonu były możliwe raketowe ataki na Izrael, niebezpieczeństwo to zostało jednak zażegnane dzięki działaniu wojsk specjalnego przeznaczenia.

Na zdobycie przewagi na lądzie miało wpływ przeniesienie wysiłku lotnictwa na bezpośrednie i pośrednie wsparcie lotnicze. Na współczesnym polu walki, charakteryzującym się brakiem ciągłej linii frontu oraz bezprecedensowym wydłużeniem zasięgu oddziaływania środków ogniowych wszystkich rodzajów wojsk, do likwidowania punktów oporu na całej głębokości zadania bliższego związków taktycznych wojsk lądowych wykorzystano wszelkie dostępne aparaty latające, a głębokość uderzeń (odległość między własnymi, czołowymi pododdziałami a obiektem ataków na kierunku zamierzonego, dalszego posuwania się wojsk) śmigłowców wojsk lądowych AH-64 Apache wielokrotnie przekraczała głębokości regulaminowe.

W tym czasie zdobyto też pierwsze doświadczenia w zakresie bliskiego, lotniczego wsparcia wojsk w terenie zurbanizowanym. Kluczem do powodzenia było tu odpowiednie rozpoznanie, do czego wykorzystano nie tylko siły specjalne, ale też organiczne pododdziały związków taktycznych, wyszkolone i wyposażone w celu podejmowania działań specjalnych (skrytego przenikania na teren zajęty przez przeciwnika, „dyskretnej” likwidacji określonych elementów ugrupowania, prowadzenia rozpoznania i obserwacji, wskazywania celów dla lotnictwa). Dzięki temu dowódca lądowy, planujący działania w terenie zurbanizowanym, nawet na szczelbu kompania-pluton, miał informacje o rozmieszczeniu przeciwnika w miejscach niewidocznych z jego stanowiska (np. na sąsiedniej ulicy).

Do wsparcia lotniczego powszechnie stosowano też operujące na małej wysokości samoloty A-1OA, które mogły razić cel z działka, nurkując pod dużym kątem, „wnikając” ogniem pomiędzy budynki.

W walkach na terenie zurbanizowanym nieocenione usługi oddały śmigłowce bojowe, działając metodą „rozpoznania walką”. Wykryte obiekty, zagrażające poruszającym się na terenie zurbanizowanym wojskom lądowym, były natychmiast niszczone.

Zdobyte doświadczenia umożliwiły bardzo bezpieczne przeprowadzenie działań w celu sparaliżowania ośrodków administracji i centrów kierowania w Bagdadzie. Nie podjęto klasycznej próby szturm miasta, lecz działaniami rajdowymi przejęto kluczowe obiekty, związane z kierowaniem państwem i wojskiem. To z kolei spowodowało upadek reżimu, prowadząc w prostej linii do osiągnięcia głównego celu operacji. Grupy rajdowe wojsk lądowych posuwały się szerokimi arteriami komunikacyjnymi, stwarzającymi warunki do prowadzenia obserwacji z pojazdów na odległość 100–300 m. Pojazdy nie zbliżały się do budynków oraz miejsc, gdzie było można zorganizować zasadzki. Trasy przemarszu były patrolowane przez śmigłowce bojowe, działające metodą „rozpoznania walką”. Istniała też możliwość wysadzenia grupy specjalnej lub pododdziału szturmowego wojsk lądowych w dowolnym punkcie miasta, z użyciem śmigłowców.

W rezultacie udało się uniknąć większych strat, zaś odcięcie ośrodków kierowania spowodowało natychmiastowy upadek reżimu i niemal całkowity zanik zorganizowanego oporu.

Najważniejsze znaczenie w nowej koncepcji prowadzenia walki przez wojska amerykańskie ma tak zwane ucyfrowienie pola walki. Pod tym terminem kryje się dążenie do uzyskania bezwzględnej przewagi informacyjnej, zarówno pod względem zdobywania informacji, jak i jej błyskawicznego analizowania, zestawiania z niej obrazu sytuacji taktycznej i doprowadzania go do wszystkich walczących dowódców w czasie zbliżonym do rzeczywistego. Dzięki temu każdy dowódca dysponuje na bieżąco pełną informacją, umożliwiającą mu skuteczne manewrowanie wojskami w celu uzyskania taktycznej przewagi nad przeciwnikiem, a także umożliwiającą prowadzenie niezwykle precyzyjnego ognia, z wykorzystaniem środków kierowanych i niekierowanych. Na przykład artyleria nie prowadzi już ognia zaporowego, ruchomej nawały ogniowej itp., lecz kieruje ogień na konkretne obiekty, wykryte i śledzone w trakcie ich zwalczania.

Na niespotykaną dotąd skalę stosowano natomiast bezpilotowe aparaty latające (głównie Predator i Global Hawk), które nie tylko prowadziły rozpoznanie, ale też wskazywały i podświetlały cele dla bomb kierowanych laserowo czy nawet same je atakowały za pomocą pocisków Hellfire. Rozpoznanie prowadziły też samoloty U-2S oraz liczne samoloty WRE (RC-135V/W, EA-6B). Rezultaty rozpoznania były porównywane i wykorzystane do tworzenia obrazu sytuacji, przekazywanego na poszczególne stanowiska dowodzenia z wykorzystaniem systemów wymiany informacji JTIDS, TADIL, TIBS itp.

Ważnym elementem tego obrazu sytuacji było wskazanie położenia celów, także tych często zmieniających lokalizację. Czas przygotowania do ataku na cele uprzednio rozpoznane został dzięki temu skrócony z 12–24 godzin do 0,5–2 godzin, w zależności od zastosowanego środka rażenia, a niekiedy do kilku minut, jeśli wykryty obiekt ataku znajdował się w zasięgu baterii MLRS.

Wnioski

Operacja „Iracka Wolność” była pierwszym konfliktem XXI wieku. Miała ona charakter lokalnego konfliktu ograniczonego, konfliktu asymetrycznego. Pomimo niesprzyjających okoliczności z militarnego punktu widzenia zakończyła się sukcesem. Operacja została przeprowadzona relatywnie niewielkimi siłami lądowymi, przy silnym wsparciu lotniczym i znacznym zaangażowaniu sił morskich (piechoty morskiej) w działania lądowe. Siły specjalne w toku operacji prowadziły zarówno samodzielne działania w skali operacyjno-taktycznej, jak i współdziałając z pozostałymi rodzajami wojsk w szerokim zakresie wykonywanych zadań.

Szczególną cechą operacji „Iracka Wolność” jest **stopień integracji poszczególnych komponentów**, niemający precedensu w historii konfliktów. Zadania do wykonania nie zostały podzielone pomiędzy poszczególne komponenty połączonych sił, ale postawione wszystkim jednocześnie, przy czym do realizacji konkretnego zadania wyznaczano siły i środki mające najkorzystniejsze – z taktycznego punktu widzenia – cechy i możliwości, niezależnie od ich przynależności do rodzaju sił zbrojnych.

Pozwoliło to na jednoczesne porażenie środków ciężkości przeciwnika na całym obszarze operacji, na poziomie taktycznym, a następnie operacyjnym i ostatecznie strategicznym. Dzięki równoległemu prowadzeniu działań lądowych, powietrznych, morskich i specjalnych jednocześnie oddziaływano na wszystkie elementy systemu obronnego przeciwnika, co doprowadziło do jego upadku. Po prostu jednocześnie przestało funkcjonować tak wiele elementów, że władze, struktury oraz siły zbrojne przeciwnika zostały pozbawione możliwości jakiegokolwiek działania. Nie ulega wątpliwości, że siły zbrojne koalicji dobrze wywiązały się z postawionych zadań.

Głównymi czynnikami, które sprzyjały koalicjantom, były:

1. Znaczna przewaga technologiczna, choć należy pamiętać, iż używano także sprzętu wyprodukowanego 10–15 lat temu (czołgi M1, bwp M2, samoloty F-15E, F-16C/D), a nawet 15–25 lat temu (haubice M109, samoloty A-10A, większość jednostek morskich), oraz takiego, który powstał 40 lat temu (samoloty B-52, śmi-

głowce CH-46). Przewaga ta była związana przede wszystkim z systemowym podejściem do sił zbrojnych oraz wysokim stopniem integracji rozpoznania, dowodzenia i kierowania, siły ognia oraz możliwość manewrowych wojsk.

2. Przytłaczająca przewaga informacyjna, pełne rozeznanie co do położenia przeciwnika i sił własnych na całym teatrze działań wojennych przez dowódców wszystkich szczebli (w ich zakresie odpowiedzialności operacyjnej lub taktycznej) w czasie zbliżonym do rzeczywistego, a także dysponowanie informacjami o innym charakterze (np. na temat stanu sprzętu i zapasów). Oznaczało to także możliwość nieograniczonego dowodzenia wszystkimi podległymi siłami i środkami oraz dużą elastyczność systemu dowodzenia – istniała na przykład możliwość podporządkowania taktycznego sił i środków jednego rodzaju sił zbrojnych innemu na niskim szczeblu dowodzenia taktycznego w celu jak najefektywniejszego wykonania określonego zadania. Należy przy tym podkreślić, że w niektórych sytuacjach sprawa zmiany podporządkowania od decyzji do wykonania była sprawą minut. Uzyskano natomiast wysoki stopień porażenia systemu dowodzenia i kierowania przeciwnika. Pozwoliło to na uzyskanie zaskakująco wysokiego tempa działań – jak powiedział dowódca V KA: przeciwnik reagował na nasze działania dopiero po upływie około 24 godzin. Jednym słowem – reagował na to, co robiliśmy dopiero wtedy, gdy my już robiliśmy coś innego.

3. Uzyskanie panowania, a następnie dominacji w powietrzu na bardzo wczesnym etapie działań. Pozwoliło to na swobodne operowanie sił lotniczych oraz pełne wykorzystanie ich siły ognia, a także możliwości w zakresie rozpoznania i obserwacji pola walki. Dzięki temu na przykład zdecydowano się na operowanie samolotów dowodzenia i rozpoznania (takich jak E-8C Joint Stars) znacznie bliżej wojsk przeciwnika (bowiem nie można tu mówić o ciągłej rubieży styczności bojowej wojsk) niż to jest zalecane obowiązującymi procedurami taktycznymi.

4. Przytłaczająca przewaga siły, a także precyzji ognia. Zmasowane użycie broni kierowanej pozwoliło na uzyskanie olbrzymiej skali, ale także niespotykanego tempa porażenia przeciwnika, co z kolei umożliwiło rezygnację z ponawiania uderzeń na obiekty odtwarzające zdolność bojową. Na uwagę zasługują: staranne planowanie uderzeń z uwzględnieniem znaczenia i ważności celu, określenie czasu porażenia (obiekty dłużej odtwarzające zdolność bojową były atakowane wcześniej), tak by był maksymalnie wykorzystany przez manewr sił lądowych, określenie stopnia niepożądanych strat w celu ich minimalizacji, dobór najbardziej odpowiednich środków bojowych itd. Tanie i bardzo skuteczne bomby rodziny JDAM dały możliwość atakowania wielu celów jednocześnie w jednym zajściu, od kilku w wypadku samolotu taktycznego do kilkunastu w wypadku samolotu strategicznego. Znaczące skrócenie czasu przygotowania uderzenia oraz szczególny efekt sprzężenia zwrotnego, występującego pomiędzy przewagą informacyjną a możliwością precyzyjnego oddziaływania ogniowego, pozwoliły na zmianę koncepcji klasyfikacji celów pod względem sposobu rażenia (przeniesienie znacznej grupy celów z „niszczonych po wykryciu w locie” do grupy „niszczonych w zaplanowanym uderzeniu”).

5. Integracja sił zbrojnych oraz systemu ich kierowania i dowodzenia, ułatwiająca wzajemne wspieranie działań lądowych, powietrznych, morskich i specjalnych w dowolnych relacjach.

6. Szerokie wykorzystanie systemu nawigacyjnego GPS, pozwalającego na precyzyjne i szybkie ustalanie koordynat położenia sił własnych, sił przeciwnika i obiektów ataku. W czasie operacji „Pustynna Burza” jeden odbiornik GPS przypadał na 180 żołnierzy, obecnie liczba ta została zredukowana do 2,5. Ułatwiało to też manewrowanie wojskami w dowolnych warunkach atmosferycznych, niezależnie od pory doby, w nieznanym terenie.

Przebieg operacji pokazuje, że siły zbrojne muszą być traktowane jako jednolity, spójny, wzajemnie się uzupełniający system. Nie ma problemu dominacji sił lądowych, lotniczych czy specjalnych. Tylko zintegrowane użycie tych sił oraz odpowiednie dowodzenie i kierowanie, prowadzi do osiągnięcia jednego, spójnego celu. Kluczem do powodzenia jest wzajemne zrozumienie i współdziałanie, pojmowane nie jako wzajemna koordynacja działań, lecz jako wspólne wykonywanie tego samego zadania.

Reasumując rozważania prowadzone w tym rozdziale należy stwierdzić, że wojska lądowe spełniają podstawową rolę we wszystkich, współcześnie klasyfikowanych operacjach połączonych. Zarówno w operacjach militarnych (wojennych), jak i w operacjach wsparcia pokoju (reagowania kryzysowego) komponent wojsk lądowych pozostaje główną siłą, zdolną do podjęcia i realizowania różnorodnych działań.

3. Siły powietrzne w operacjach militarnych

3.1. Charakterystyka sił powietrznych

Znaczenie wymiaru powietrznego w operacjach było dostrzegane i podkreślane już z chwilą masowego wprowadzenia statków latających do sił zbrojnych w pierwszej połowie ubiegłego wieku. Współczesne poglądy na temat prowadzenia operacji w nowoczesny sposób wskazują na potrzebę prowadzenia walki w wymiarze powietrzno-lądowym, dzięki której osiąga się zdynamizowanie działań. Wobec dużej siły, precyzji oraz zasięgu środków rażenia sił powietrznych walka jest rozpoczynana i prowadzona na znacznych odległościach, nawet bez wzajemnej widoczności przeciwnych stron. Charakterystyczne są radykalne zmiany sytuacji. Obserwowany jest wzrost znaczenia jednoczesnego oddziaływania na całą głębokość ugrupowania przeciwnika oraz prowadzenia różnorodnych działań w głębi i na tyłach jego ugrupowania. Działania takie są możliwe dzięki wysokiej mobilności wojsk oraz dużej sile ogniowej i uderzeniowej. Przestrzenno-ogniskowy charakter pola walki niesie za sobą potrzebę optymalnego zsynchronizowania działań lądowych, powietrznych i morskich w celu osiągnięcia wspólnych celów odpowiednimi do sytuacji siłami, przy minimalnych stratach własnych.

Na podstawie analizy najnowszych konfliktów zbrojnych i opracowań teoretycznych można stwierdzić, że dzisiejsze siły powietrzne zdolne są do osiągania w stosunkowo krótkim czasie gotowości do szybkiego i elastycznego działania (niezależnie od warunków terenowych i atmosferycznych) oraz wsparcia pozostałych rodzajów sił zbrojnych, m.in. poprzez zwalczanie sił przeciwnika, a także transport sił i środków wspieranych sił¹⁸⁷. Siły powietrzne walczą nie tylko z lotnictwem przeciwnika, lecz także z jego siłami morskimi i lądowymi, obezwładniając i niszcząc ich systemy rażenia, dowodzenia i wsparcia.

We wszystkich publikacjach dotyczących operacji połączonych wyjątkowe znaczenie ma komponent sił powietrznych. Powszechnie reprezentowany jest pogląd, że lotnictwo sił powietrznych w tego rodzaju operacjach odgrywa główną rolę w zdominowaniu wymiaru powietrznego. Zasadniczym warunkiem pomyślnego prowadzenia operacji połączonych jest uzyskanie przewagi w powietrzu. Jeszcze bardziej pożądane jest zdobycie panowania w powietrzu, które skutkuje swobodą działania własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej przy pozbawieniu jej lotnictwu przeciwnika¹⁸⁸. Odpowiednie użycie tego rodzaju sił zbrojnych w każdym konflikcie zbrojnym może zapewnić opanowanie przestrzeni powietrznej i ma bezpośredni wpływ na obniżenie potencjału militarnego przeciwnika, tak na lądzie, jak i morzu. Oznacza to, że lotnictwo sił powietrznych swymi działaniami stwarza do-

¹⁸⁷ Reader Centrum Führung Gemeinsamer Operationen, FüAk, Hamburg 2000, rozdz. 3-1-4.

¹⁸⁸ M. Kozub, *Lotnictwo sił zbrojnych w operacjach (Studium operacyjne)*, AON, Warszawa 2001, s. 59.

godne warunki zgrupowaniom lądowym oraz morskim do prowadzenia operacji połączonych. W rezultacie lotnictwo sił, we wszystkich fazach takich operacji, jest wykorzystywane do prowadzenia połączonych działań powietrznych¹⁸⁹, według konkretnie ustalonych zasad, których zasadnicze kwestie bazują na powszechnych zasadach sztuki wojennej¹⁹⁰. Wynik walki prowadzonej w powietrzu lub rezultaty oddziaływania lotnictwa w znaczący sposób wpływają na przebieg i końcowy wynik operacji oraz sposób osiągnięcia jej celu.

Na podstawie doświadczeń z ostatnich konfliktów zbrojnych można założyć, że lotnictwo sił powietrznych, wykonując zadania samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych, może – uwzględniając posiadane uzbrojenie i sposób działań – szybko reagować na zaistniałą sytuację w rejonie konfliktu. Na podkreślenie zasługuje fakt, że bardzo ważna rola lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych wynika między innymi z jego podstawowej cechy, czyli wysokiej elastyczności użycia, którą kształtują między innymi: duży zasięg samolotów, duża prędkość samolotów, wysoka manewrowość, uniwersalność wyposażenia oraz dyspozycyjność¹⁹¹. Przy współczesnym dynamicznym postępie naukowo-technicznym, osiągnięcia nauki i techniki znajdują swoje odzwierciedlenie w wyposażaniu wojsk (szczególnie sił powietrznych) w coraz doskonalsze systemy uzbrojenia i techniki bojowej. Duże możliwości manewrowe środków walki oraz ich wszechstronność sprawiają, że do wykonania zadań można planować mniejszą ilość sił i środków. Dzięki temu jest możliwe szybkie uzyskanie przewagi w wybranym miejscu i czasie oraz przeciwdziałanie niekorzystnym skutkom, jakie mogą nastąpić w wyniku prowadzenia dynamicznych działań bojowych. Właściwe prowadzenie działań w trzecim wymiarze rzutuje bowiem na wiele zjawisk na polu walki.

Współczesne siły powietrzne posiadają następujące cechy¹⁹²:

- mogą działać nad obcym terytorium bez posiadania tam naziemnych baz;
- pilotowane środki napadu powietrznego mogą przebywać w obszarze działania tylko przez ograniczony czas (w mniejszej mierze dotyczy to tych sił zbrojnych, które mogą korzystać z tankowania w powietrzu) i dysponują ograniczoną nośnością;
- są one (siły powietrzne) szczególnie uzależnione od odpowiedniej infrastruktury, specjalnie wyszkolonego personelu i skutecznego zaopatrzenia;
- prowadzą z reguły różnego rodzaju operacje tymi samymi siłami i na tym samym obszarze, co wymaga jednolitego, scentralizowanego dowodzenia;
- przyczyniają się do zachowania nienaruszalności przestrzeni powietrznej swoich państw;

¹⁸⁹ Połączone działania powietrzne – Composite Air Operations (COMAO).

¹⁹⁰ M. Kozub, E. Cieślak, J. Gruszczyński, *Bezpośrednie wsparcie lotnicze wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2001, s. 5.

¹⁹¹ M. Kozub, *Lotnictwo w operacjach połączonych*, AON, Warszawa 2001, s. 38.

¹⁹² W. Kaczmarek, B. Panek, J. Joniak, *Powietrzno-lądowy wymiar współczesnych operacji „Przestrzeń”*, AON, Warszawa 2003, s. 118–119.

- korzystanie z przestrzeni powietrznej terytoriów innych państw jest ograniczone pod względem prawnym. Natomiast przestrzeń powietrzna nad międzynarodowymi akwenami wodnymi oraz przestrzeń kosmiczna nie podlega jurysdykcji państw i może być wykorzystana bez ograniczeń.

W doktrynie NATO, jeżeli chodzi o strukturę sił powietrznych, nie wyszczególnia się wojsk lotniczych jako rodzaju wojsk (w odróżnieniu od naszych sił zbrojnych). Funkcje te spełnia lotnictwo taktyczne przeznaczone do prowadzenia działań bojowych, w tym również na korzyść wojsk lądowych, w celu stworzenia dogodnych warunków do prowadzenia przez nie walki i operacji.

W skład lotnictwa taktycznego wchodzi następujące rodzaje lotnictwa: lotnictwo bojowe (lotnictwo bombowe, lotnictwo myśliwsko-bombowe, lotnictwo szturmowe, lotnictwo myśliwskie i lotnictwo rozpoznawcze), lotnictwo transportowe, lotnictwo pomocnicze (lotnictwo łącznikowe i lotnictwo sanitarne) oraz lotnictwo wsparcia działań powietrznych (samoloty WRE, samoloty obezwładniania OP i OPL, samoloty wczesnego wykrywania i naprowadzania oraz samoloty tankowania powietrznego)¹⁹³. Aby zrozumieć rolę poszczególnych rodzajów lotnictwa w operacji połączonej zostaną tu scharakteryzowane te, które wykonują zadania na korzyść komponentu lądowego¹⁹⁴.

Lotnictwo bojowe jest to lotnictwo wyposażone w samoloty ze stałą lub zmienną geometrią skrzydeł, uzbrojone i wyposażone do zwalczania celów przez użycie kierowanych i niekierowanych pocisków rakietowych, bomb, karabinów, działek lub innego uzbrojenia, a także w każdy typ lub wersję samolotów, które mogą wykonywać inne funkcje wojskowe, takie jak rozpoznanie. Wyróżnia się następujące rodzaje lotnictwa bojowego: bombowe, myśliwsko-bombowe, szturmowe, myśliwskie, rozpoznawcze, transportowe.

Lotnictwo bombowe jest to rodzaj lotnictwa bojowego stanowiący jeden z podstawowych elementów siły uderzeniowej lotnictwa. Przeznaczone jest do niszczenia z powietrza obiektów naziemnych bombami i raketami. Zadania wykonuje samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami lotnictwa oraz rodzajami wojsk.

Lotnictwo myśliwsko-bombowe, jako kolejny rodzaj lotnictwa bojowego, przeznaczone jest do zwalczania, głównie w obszarze działań bezpośrednich, ważnych obiektów naziemnych, ruchomych, maskowanych i o małych rozmiarach, a także celów powietrznych. Może być użyte również do prowadzenia rozpoznania powietrznego. Do zwalczania obiektów naziemnych stosowane jest raketowe oraz bombardierskie uzbrojenie kierowane i niekierowane, a także ogień z działek.

Następnym rodzajem lotnictwa bojowego jest *lotnictwo szturmowe*, przeznaczone do zwalczania w obszarze działań bezpośrednich obiektów naziemnych, przede wszystkim ruchomych, maskowanych i małych rozmiarach. Może także być użyte do prowadzenia rozpoznania powietrznego oraz zwalczania celów powietrz-

¹⁹³ R. Bartnik, *Lotnictwo sił powietrznych w działaniach wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2000, s. 6.

¹⁹⁴ Ibidem, s. 8–9.

nych o porównywalnych z samolotami szturmowymi charakterystykach lotnych. Do zwalczania obiektów stosowane jest kierowane oraz niekierowane uzbrojenie rakietowe i bombardierskie, a także silne uzbrojenie artyleryjskie.

Lotnictwo myśliwskie przeznaczone jest do zwalczania środków napadu powietrznego przeciwnika w ramach osłony wojsk i obiektów przed uderzeniami i rozpoznaniem z powietrza. Może także zwalczać obiekty naziemne oraz prowadzić rozpoznanie powietrzne.

Lotnictwo rozpoznawcze przeznaczone do zdobywania z powietrza informacji o wojskach i obiektach przeciwnika, terenie, pogodzie, na korzyść dowództw wszystkich rodzajów wojsk. Wyposażone jest w samoloty posiadające aparaturę do rozpoznania fotograficznego, telewizyjnego, radioelektronicznego itp.

Z kolei **lotnictwo transportowe** to rodzaj lotnictwa przeznaczony do przewozu wojsk, sprzętu, środków zaopatrzenia oraz ewakuacji rannych i chorych, przewozu i wysadzania desantów powietrznych i grup specjalnych. Może być wyposażone w samoloty i śmigłowce transportowe.

3.1.1. Ogólne zasady prowadzenia działań przez siły powietrzne

Analizując zasady prowadzenia operacji połączonych można stwierdzić, że działania komponentu powietrznego mają na celu zdobycie i utrzymanie określonego poziomu przewagi w powietrzu w czasie i na obszarze określonym przez dowódcę połączonych sił. W zależności od określonej sytuacji operacyjno-taktycznej, czy fazy operacji połączonej oraz celów stawianych przed siłami powietrznymi główny wysiłek działań powietrznych może być skierowany przeciwko siłom powietrznym, lądowym lub morskim, a główną rolę w tych działaniach odgrywa lotnictwo sił powietrznych.

Ogólna koncepcja użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych zakłada użycie jego potencjału do osiągnięcia celów operacji. A zatem, nie tylko do wywalczenia i utrzymania panowania w powietrzu, ale również do wsparcia działań pozostałych komponentów (lądowego, morskiego i sił specjalnych), które z kolei mogą wspierać działania lotnictwa sił powietrznych, zwiększając z kolei jego efektywność. Niemniej jednak warto zaznaczyć, że w niektórych sytuacjach siły powietrzne mogą prowadzić operacje również samodzielnie. Zadania te, zgodnie z obowiązującą koncepcją realizowane byłyby w ramach operacji powietrznych¹⁹⁵. Wobec powyższego można stwierdzić, że lotnictwo sił powietrznych przeznaczone jest nie tylko do uzyskania i utrzymania przewagi lub panowania w powietrzu, ale także do wsparcia innych komponentów w osiąganiu wspólnych celów operacji połączonych. Operacje powietrzne są zatem działaniami wspierającymi operacje morskie (w tym desanty i działania lotnictwa morskiego), oraz operacje lądowe. Natomiast komponent lądowy, czy też morski, może także mieć znaczący udział w zwiększeniu skuteczności operacji powietrznych.

¹⁹⁵ M. Kozub, *Lotnictwo sił zbrojnych...*, op. cit., s. 62.

W doktrynie AJP-3.3 podkreśla się, że współczesne siły powietrzne powinny być przygotowane do realizowania rozmaitych i skomplikowanych zadań. Wskazuje to na konieczność koncentrowania dla określonych misji optymalnych systemów, we wspólnym ugrupowaniu bojowym, a także jak najlepsze wykorzystanie wydzielonych sił i środków lotnictwa sił powietrznych przy jednoczesnej minimalizacji strat własnych. Tak więc, przyjmuje się w Sojuszu, że podstawową formą realizacji zadań na współczesnym polu walki nowoczesnym lotnictwem są połączone działania powietrzne (COMAO – *Composite Air Operations*). COMAO są prowadzone w celu maksymalizacji oddziaływania przydzielonymi siłami poprzez skoncentrowanie skutków, a jednocześnie zminimalizowanie strat dzięki wspólnemu wsparciu własnych sił uderzeniowych i wzmożeniu działań obronno-ochronnych podczas wykonywania zadań¹⁹⁶. Zasadniczą ideą ich prowadzenia jest dążenie do zwiększenia możliwości bojowych własnych sił oraz skuteczności ich działania i zdolności do przetrwania.

Wzrost utechnicznienia, powstawanie nowych systemów oraz rosnąca siła bojowa środków walki powietrznej i kompleksowe użycie nowoczesnych środków prowadzenia wojny powodują konieczność posiadania zwiększonej specjalizacji poszczególnych systemów uzbrojenia¹⁹⁷. Efektywne prowadzenie działań powietrznych wymaga optymalnego wykorzystania możliwości technicznych i materiałowych oraz eliminowania niedostatków poszczególnych elementów, a w rezultacie prowadzi to do tworzenia korzystnych warunków działań bojowych poprzez łączenie wzajemnie uzupełniających się w trakcie działań środków walki. Oznacza to zespalandie określonych właściwości różnych rodzajów środków we wspólnym działaniu, umożliwiającym osiągnięcie wspólnego celu przy optymalnym wykorzystaniu efektu synergicznego, podobnie jak zakłada to cel operacji połączonej.

W naszej literaturze można znaleźć następującą definicję: „(...) połączone działania powietrzne przedstawiają sobą formę działań bojowych lotnictwa SP NATO, w których różnego przeznaczenia ugrupowania lotnicze współdziałają ze sobą w celu zwiększenia efektywności ich użycia, a scentralizowane dowodzenie połączone ze zdecentralizowanym wykonaniem zadań są podstawowym wyznacznikiem użycia lotnictwa uderzeniowego i wsparcia w prowadzeniu COMAO”¹⁹⁸. A zatem organizowanie COMAO ma zapewnić maksymalizację skuteczności działań przez ich koncentrację, a jednocześnie minimalizację strat własnych poprzez wzajemną osłonę i obezwładnianie obrony powietrznej przeciwnika oraz tworzenie najkorzystniejszych warunków działań. Wynika z tego, że organizując COMAO osiąga się podstawowe zasady prowadzenia działań bojowych przez lotnictwo sił powietrznych, a mianowicie ich koncentrację (*Concentration of Force*) oraz ekonomię ich użycia (*Economy of Effort*). Manewrowe użycie, minimalne czasy reakcji, działania we wspólnych, często wielonarodowych, ugrupowaniach bojowych po-

¹⁹⁶ AJP-3.3 (ATP 33(C)) – *Joint Air & Space Operations Doctrine*, s. 4-1.

¹⁹⁷ M. Kozub, S. Szulc, *Wsparcie działań powietrznych w operacjach połączonych NATO*, AON, Warszawa 2000, s. 9–10.

¹⁹⁸ M. Kobuz, *Połączone działania powietrzne*, AON, Warszawa 1999, s. 7.

wodują potrzebę posiadania takich sił (lotnictwa), które by wspierały realizację tych przedsięwzięć. Idea takiego postępowania jest zawsze taka sama, tzn. aby zwiększyć żywotność i efektywność własnego lotnictwa uderzeniowego, niezbędne jest wykorzystanie działań takich sił i środków, które zwiększą posiadane możliwości bojowe. Siłami takimi stało się lotnictwo wsparcia działań powietrznych, w skład którego wchodzi lotnictwo zabezpieczające (realizujące zadania znad własnego terytorium) oraz lotnictwo ubezpieczające (realizujące działania nad terytorium przeciwnika, bezpośrednio na korzyść grup uderzeniowych, często w ich ugrupowaniu)¹⁹⁹.

Nie ulega jednak wątpliwości, że główną rolę w COMAO odgrywa lotnictwo uderzeniowe, które w ramach izolacji lotniczej, wsparcia działań innych komponentów (lądowego, morskiego) lub działań powietrznych w ramach walki z naziemnymi zasobami sił powietrznych przeciwnika zostają przydzielone do zwalczania celów, znajdujących się na terytorium przeciwnika. Stąd też zapewnienie możliwości wykonania zadania przez lotnictwo uderzeniowe jest głównym celem działań lotnictwa wsparcia w COMAO²⁰⁰. Kluczowym czynnikiem warunkującym sukces w operacji połączonej jest uzyskanie przewagi w powietrzu, nierzadko nawet ograniczonej co do czasu i miejsca. O wiele korzystniejsze jest zdobycie panowania w powietrzu, które przyczynia się do osiągnięcia swobody działania własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej przy pozbawieniu tej swobody lotnictwa przeciwnika.

W wywalczeniu przewagi lub panowania w powietrzu uczestniczy przede wszystkim lotnictwo sił powietrznych i naziemne środki obrony powietrznej. Należy bowiem podkreślić, że w przestrzeni powietrznej działają też etatowe jednostki lotnictwa pozostałych komponentów. W przestrzeni tej lotnictwu i rakietom przeciwnika przeciwdziałają naziemne środki obrony powietrznej oraz wojska obrony przeciwlotniczej. A zatem lotnictwo sił powietrznych współdziała w wykonaniu tego zadania z siłami obrony przeciwlotniczej, lotnictwem sił morskich, a także z lotnictwem wojsk lądowych²⁰¹.

Na podstawie doświadczeń z konfliktów zbrojnych oraz poglądów znawców przedmiotu można wysunąć tezę, że najbardziej efektywne rezultaty uderzeń lotnictwa osiąga się wtedy, gdy ich główny wysiłek skupiony jest na zwalczaniu lotnictwa przeciwnika na ziemi (lotniskach), a przede wszystkim samolotów lotnictwa uderzeniowego oraz niektórych samolotów o szczególnym przeznaczeniu – lotnictwa wsparcia (wczesnego wykrywania, naprowadzania i dowodzenia, walki radioelektronicznej, a także tankowania w powietrzu). W następnej kolejności powinny być natomiast eliminowane z działań pozostałe lotniska oraz inne obiekty infrastruktury sił powietrznych przeciwnika (np. elementy systemów dowodzenia). Wykonywanie uderzeń na lotniska, np. we współdziałaniu ze zgrupowaniami lądowym, ma wielkie znaczenie w zdobyciu przewagi w powietrzu i zapewnieniu tym samym

¹⁹⁹ M. Kozub, *Lotnictwo w operacjach...*, op. cit., s. 39–40.

²⁰⁰ M. Kozub, *Lotnictwo sił zbrojnych...*, op. cit., s. 65.

²⁰¹ M. Kozub, R. Bartnik, *Lotnictwo sił powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej w operacjach połączonych NATO, AON*, Warszawa 2000, s. 17.

dogodnych warunków do prowadzenia działań przez wojska własne. Zaznaczyć tu trzeba, że uderzenia na lotniska eliminują działania lotnictwa przeciwnika bardziej niż jakiegokolwiek system obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Dopiero w dalszej kolejności powinny być zwalczane obiekty mające wpływ na odtwarzanie zdolności bojowej sił powietrznych przeciwnika, m.in. takie, jak: bazy zaopatrzenia, bazy remontowe itp.²⁰² W myśl takiej koncepcji działania lotnictwa muszą być prowadzone w formie zmasowanych, systematycznych i ciągłych uderzeń, zarówno w dzień jak i w nocy. W tej sytuacji istotna jest nie tylko ilość i jakość wydzielanych sił i środków, ale także poziom wyszkolenia i przygotowania określonych zespołów planistycznych i koordynujących, a także samych wykonawców, czyli personelu latającego.

Analizując literaturę oraz sposoby użycia lotnictwa sił powietrznych we współczesnych konfliktach zbrojnych można zakładać, że kolejnymi podstawowymi zadaniami, poza wywalczeniem przewagi w powietrzu, w pierwszym okresie prowadzenia operacji połączonej, należą: zdeorganizowanie cywilnego i wojskowego systemu dowodzenia i łączności; niedopuszczenie lub zdeorganizowanie rozwinięcia sił przeciwnika; stworzenie siłom głównym warunków do rozpoczęcia operacji. Długotrwałość prowadzenia tych działań uwarunkowana jest założonymi celami, potencjałem i możliwościami bojowymi lotnictwa biorącego udział w operacji, a także skutkami pierwszych i kolejnych uderzeń.

3.1.2. Rodzaje działań powietrznych

Na podstawie analizy aktualnych dokumentów normatywnych należy stwierdzić, że do głównych zadań komponentu sił powietrznych w operacjach połączonych zalicza się:

- walkę o uzyskanie przewagi w powietrzu – *Counter Air Operations*;
- strategiczne działania powietrzne – *Strategic Air Operations*;
- powietrzne działania przeciw siłom naziemnym i nawodnym – *Anti-Surface Force Air Operations (ASFAO)*;
- powietrzne działania wspierające – *Supporting Air Operations*²⁰³.

Walka o uzyskanie przewagi w powietrzu jest podstawowym zadaniem współczesnego lotnictwa sił powietrznych, ponieważ niezbędnym warunkiem umożliwiającym skuteczne jego działanie jest kontrola przestrzeni powietrznej. Pod tym pojęciem należy rozumieć stopień swobody działania w wymiarze powietrznym. Głównym celem walki powietrznej jest utrzymanie lub wywalczenie dominacji w powietrzu na własnym terytorium lub określonym obszarze operacji. W przypadku zagrożenia ze strony sił powietrznych przeciwnika jest to również kluczowy czynnik warunkujący sukces operacji lądowej lub morskiej.

²⁰² M. Kozub, *Lotnictwo w operacjach...*, op. cit., s. 45.

²⁰³ *AJP-3.3 (ATP 33(C))*, op. cit., pkt 403.

Zwalczanie środków napadu powietrznego przeciwnika w celu zapewnienia osłony wojskom własnym, stworzenie swobody wykorzystania przestrzeni powietrznej własnemu lotnictwu oraz wzbronienie lotnictwu przeciwnika na swobodne z niej korzystanie jest zasadniczym celem walki o uzyskanie przewagi w powietrzu. Stopień przewagi w powietrzu, niezbędny do osiągnięcia swobody działań, każdorazowo określa dowódca organizujący operacje połączone biorąc pod uwagę takie czynniki, jak: sytuację militarną, zagrożenie, ryzyko, a przede wszystkim cele działań w tych operacjach. Działania takie, a więc przeciwko zasobom sił powietrznych są określane jako aktywność powietrzna skierowana przeciwko ofensywnym i defensywnym środkom powietrznym przeciwnika w celu uzyskania i utrzymania pożądanego stopnia kontroli przestrzeni powietrznej²⁰⁴.

Zgodnie z doktryną sił powietrznych wyróżnia się trzy stopnie kontroli przestrzeni powietrznej:

- **korzystna sytuacja powietrzna** (*Favourable Air Situation*) – rozmiar działania sił powietrznych przeciwnika jest niewystarczający, by zagrozić powodzeniu morskich, lądowych lub powietrznych operacji sił własnych;

- **przewaga w powietrzu** (*Air Superiority*) – taki stopień dominacji w walce w powietrzu jednych sił nad drugimi, który pozwala na prowadzenie operacji przez własne siły lądowe, morskie i powietrzne, we wskazanym miejscu i czasie, bez znaczącego oddziaływania sił przeciwnika;

- **panowanie w powietrzu** (*Air Supremacy*) – taki stopień przewagi w powietrzu, w którym siły powietrzne przeciwnika nie są zdolne do skutecznego oddziaływania²⁰⁵.

Walkę o uzyskanie przewagi w powietrzu ze względu na sposób jej prowadzenia można podzielić na defensywną (DCA – *Defensive Counter Air*) oraz ofensywną (OCA – *Offensive Counter Air*) walkę z potencjałem sił powietrznych przeciwnika. Relacje pomiędzy nimi określono następująco:

- ofensywna walka z siłami powietrznymi przeciwnika jest prowadzona głównie z własnej inicjatywy, natomiast działania defensywne są reakcją na działania prowadzone przez przeciwnika;

- oba rodzaje działań powinny być rozpatrywane razem, ponieważ to, które z nich mają w danej chwili większe znaczenie, zależy od konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej;

- ścisła koordynacja tych działań powinna być prowadzona na wszystkich szczeblach, tak aby zapewnić wzajemny, korzystny wpływ działań ofensywnych na defensywne i odwrotnie²⁰⁶.

Istotą **defensywnej walki z potencjałem sił powietrznych przeciwnika** (DCA) jest udaremnienie prowadzenia działań powietrznych przez przeciwnika lub przynajmniej osłabienie ich skuteczności poprzez zadanie mu maksimum strat i zminimalizowanie strat własnych sił powietrznych. Cele te, jak się okazuje są

²⁰⁴ M. Kozub, *Lotnictwo sił zbrojnych...*, op. cit., s. 68–69.

²⁰⁵ AJP-3.3 (ATP 33(C)), op. cit., s. 4–2.

²⁰⁶ M. Kozub, E. Cieślak, J. Gruszczyński, *Bezpośrednie wsparcie...*, op. cit., s. 6.

współzależne tzn., im więcej zestrzelonych samolotów nieprzyjaciela, tym mniej zdolnych zadawać zniszczenia w przyszłych nalotach. Natomiast mniej zniszczonych własnych sił, to realna zdolność do samoobrony przypadku kontynuowania nalotów przez przeciwnika. Decydowanie, gdzie znajduje się środek ciężkości, między tymi celami ma główne implikacje w operacyjnym rozmieszczeniu i strukturze sił oraz dla przydziałów środków walki²⁰⁷. DCA obejmuje niszczenie lub obezwładnianie sił przeciwnika nad własnym obszarem lub w bezpośrednim sąsiedztwie. W jej skład wchodzi również wykorzystanie systemów obrony powietrznej, takich jak artyleria przeciwlotnicza i rakiety ziemia-powietrze, uzupełnione przedsięwzięciami z zakresu biernej obrony przeciwlotniczej.

Zgodnie z obowiązującą koncepcją operacji połączonych, lotnictwo myśliwskie odgrywa kluczową rolę w działaniach defensywnych. Ten rodzaj lotnictwa, wyposażony w nowoczesne samoloty myśliwskie, o bardzo dużych możliwościach w zakresie wykrywania i zwalczania celów powietrznych, może wykonywać zadania we wszystkich warunkach atmosferycznych i o każdej porze doby, w których ma: osłaniać z powietrza przydzielone obszary i obiekty, osłaniać własne wojska podczas prowadzonych działań (na lądzie i morzu), zwalczać środki napadu powietrznego przeciwnika poza zasięgiem oddziaływania przeciwlotniczych zestawów rakietowych, osłaniać wojska lądowe, a także wzmacniać jednostki wojsk rakietowych w określonym miejscu i czasie²⁰⁸. ATP-33(C), dla lotnictwa myśliwskiego w ramach działań defensywnych, określa cztery zasadnicze grupy zadań:

- dyżurowanie na ziemi lub pokładzie (*Ground or Deck Alert*) – polega na pełnieniu przez samoloty myśliwskie dyżurów na ziemi lub na pokładzie lotniskowców. Samoloty w takim stanie są w pełni przygotowane i uzbrojone, a ich załogi w gotowości do działania w ciągu określonego okresu czasu. Pozwala to na ekonomiczne wykorzystanie sił, jednakże wymaga to poprawnej oceny zagrożenia i oceny potrzebnego czasu na reakcję;

- bojowy patrol powietrzny (CAP – *Combat Air Patrol*) – patrole takie są prowadzone nad obszarem celu, nad osłanianymi siłami, nad szczególnymi obszarami w strefie walki lub nad obszarem podlegającym obronie powietrznej w celu przechwycenia i zniszczenia samolotów przeciwnika zanim osiągną one swoje cele. Patrole te posiadają możliwości szybkiej reakcji na działania przeciwnika i mogą być rozmieszczone nawet dalej od osłanianych obszarów. Tego rodzaju działanie wymaga jednak dodatkowych sił i środków (m.in. załóg i samolotów) oraz przedsięwzięć związanych z tankowaniem w powietrzu;

- przechwytywanie (*Interception*) – polega na użyciu samolotów do przechwycenia wrogich lub nieznanych statków powietrznych lub pocisków rakietowych w powietrzu;

²⁰⁷ M. Kozub, *Lotnictwo w operacjach...*, op. cit., s. 44.

²⁰⁸ M. Kozub, *Lotnictwo sił zbrojnych...*, op. cit., s. 70.

- wysoko opłacalne środki powietrzno-desantowe (HVAA – *High Value Airborne Asset*) – lotnictwo myśliwskie powinno osłaniać HVAA jako środki szczególnego narażenia na ataki powietrzne²⁰⁹.

Ofensywna walka z potencjałem sił powietrznych przeciwnika (OCA) obejmuje działania prowadzone w celu niszczenia lub obezwładniania sił przeciwnika, przeważnie nad jego terytorium, tak blisko jej źródeł, jak to tylko możliwe. Podczas OCA siły powietrzne mogą realizować następujące zadania: uderzenia lotnicze (*Counter Air Attack*), osłona lotnictwa uderzeniowego poprzez wymiatanie lub towarzyszenie (*Fighter Sweep, Air Escort*) prowadzone przez samoloty myśliwskie, obezwładnianie obrony powietrznej i przeciwlotniczej (SEAD – *Supresion of Enemy Air Defence*), uderzenia na rakiety bazowania naziemnego i systemy zabezpieczające (*Attacks Against Missiles and Associated Systems*). Obiektami uderzeń mogą być²¹⁰:

- statki powietrzne na ziemi i w powietrzu, lotniska, bazy i lotniskowce, zestawy przeciwlotniczych pocisków raketowych, wyrzutnie rakiet, systemy walki radioelektronicznej, personel;
- systemy C3, systemy nadzoru i obserwacji przestrzeni powietrznej;
- magazyny amunicji i materiałów pędnych, zakłady remontowe, środki transportu, schrony i koszary, linie energetyczne i generatory.

Zdobycie i utrzymanie inicjatywy oraz swobody działania, poprzez uzyskanie czasowo-przestrzennej przewagi w powietrzu w obszarze operacji, decyduje o skutecznej realizacji, przez lotnictwo sił powietrznych, ofensywnych działań powietrznych. Nie ulega jednak wątpliwości, że można uzyskać to poprzez odpowiednie zaplanowanie działań i zorganizowanie współdziałania według ściśle określonych ram, niezbędnych do określonego zadania, różnych rodzajów lotnictwa. To właśnie realizowane może być jako połączone działania powietrzne.

Prowadzenie działań przez lotnictwo sił powietrznych w zakresie walki o panowanie w powietrzu powoduje między innymi, że²¹¹:

- walka o przewagę w powietrzu ma w nich najwyższy priorytet;
- dla osiągnięcia długotrwałych skutków i wywalczenia panowania w powietrzu za niezbędne uważa się prowadzenie działań ofensywnych, a wsparcie działań ujęte jest bardzo szeroko i stanowi ich integralną część;
- duży nacisk kładzie się na stosowanie w walce zasad sztuki wojennej;
- wymaga się skupienia pod jednym dowództwem całości działań ofensywnych i defensywnych sił powietrznych w całej operacji;
- zdecentralizowane wykonawstwo zadań, także swoboda użycia różnych systemów broni wymaga stworzenia sprawnego systemu tworzenia i przekazywania informacji o sytuacji w powietrzu;
- wskazuje się na zalety samolotów zarówno w ofensywnej, jak i defensywnej walce o przewagę w powietrzu, jako najbardziej elastycznego i manewrowego środka walki;

²⁰⁹ AJP-3.3 (ATP 33(C)), op. cit., s. 4-7.

²¹⁰ M. Kozub, E. Cieślak, J. Gruszczyński, *Bezpośrednie wsparcie...*, op. cit., s. 7.

²¹¹ Ibidem, s. 8.

- wskazuje się na konieczność rozpatrywania udziału w walce o przewagę w powietrzu innych rodzajów wojsk z ich systemami broni.

Dodatkowo należy również zaznaczyć, że w wywalczeniu przewagi lub panowania w powietrzu uczestniczy nie tylko (choć przede wszystkim) lotnictwo sił powietrznych i naziemne środki obrony powietrznej. Współdziałają one w wykonaniu tego zadania z siłami obrony przeciwlotniczej, lotnictwem sił morskich, a także z lotnictwem wojsk lądowych.

Strategiczne działania powietrzne są kształtowane poprzez cele i ograniczenia na poziomie politycznym, a planowane na szczeblu strategicznym lub operacyjnym. Dla ich realizacji wykorzystuje się prędkość, zasięg i koncentrację sił tak, aby bezpośrednio i precyzyjnie uderzyć na *centre of gravity*²¹² przeciwnika oraz odpowiednie punkty decydujące. Mogą to być ośrodki władzy, systemy dowodzenia, zasoby gospodarcze (takie jak elektrownie, gazownie, rafinerie, fabryki itp.) lub kluczowe zasoby militarne. Działania te są prowadzone w celu bezpośredniego oddziaływania na polityczną wolę przeciwnika, a także zniszczenia jego zdolności do prowadzenia operacji militarnych. Są one zwykle prowadzone poza obszarem działania i oddziaływania środków innych rodzajów sił zbrojnych.

Powietrzne działania przeciw siłom naziemnym i nawodnym są prowadzone w celu pozbawienia siły militarnej przeciwnika, których potrzebuje do zajęcia terytorium lub panowania na morzu, poprzez obezwładnianie, opóźnianie lub niszczenie jego naziemnych i nawodnych sił. Bardziej szczegółowa analiza tego rodzaju zadań będzie dokonana w dalszej części tego rozdziału ze względu na to, że są to zadania wykonywane bezpośrednio na korzyść komponentu lądowego w operacji połączonej.

O **powietrznych działaniach wspierających** mówi się wtedy, gdy wykorzystuje się określone rodzaje samolotów i innych sił i środków do wsparcia sił powietrznych realizujących zadania bojowe, a także w celu wsparcia ich działań we wszelkich warunkach. Wspierające działania powietrzne biorąc pod uwagę specyfikę realizowanych zadań można podzielić na następujące kategorie:

- zdobywanie informacji, rozpoznanie i dozorowanie (ISTAR – *Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance*);
- walka radioelektroniczna (EW – *Electronic Warfare*);
- transport powietrzny (*Air Transport*);
- operacje powietrznodesantowe (*Airborne Operations*);
- tankowanie w powietrzu (AAR – *Air-to-Air Refuelling*);
- operacje sił specjalnych (SAO – *Special Air Operations*);
- wojskowa służba poszukiwawcza i ratownicza (CSAR – *Combat Search and Rescue*);
- obezwładnienie naziemnych środków obrony powietrznej przeciwnika (SEAD – *Suppression of Enemy Air Defences*).

²¹² W polskim piśmiennictwie wojskowym pojęcie „centre of gravity” jest tłumaczone w różny sposób, głównie jako źródło siły i możliwości działania.

3.2. Wsparcie sił lądowych przez komponent powietrzny

3.2.1. Zadania komponentu powietrznego realizowane na korzyść sił lądowych

Wymiar powietrzno-lądowy jest nieodłączną cechą współczesnych działań zbrojnych. Celem działań sił wykorzystujących wymiar powietrzny jest z reguły eliminowanie z walki silnych zgrupowań wojsk i środków rakietowych przeciwnika, naruszanie jego ugrupowania bojowego, udaremnianie lub opóźnianie działań zaczepnych, względnie osłabienie jego obrony. W założeniach użycia lotnictwa sił powietrznych na rzecz wojsk lądowych zakłada się, że²¹³:

- wykonanie zadań przez komponent lądowy uzależnione jest bezpośrednio od działań prowadzonych przez siły powietrzne, szczególnie w pierwszym etapie operacji;
- wykonanie uprzedzających uderzeń z powietrza gwarantuje osiągnięcie sukcesu również przez siły lądowe, które wykorzystując efekty tych działań przejdą do decydującej operacji;
- warunkiem skutecznego rozpoczęcia zaczepnej operacji lądowej jest uzyskanie (przynajmniej ograniczonej co do miejsca i czasu) przewagi w powietrzu;
- różnorodny jest stopień i zakres oddziaływania środków napadu powietrznego na obiekty sił lądowych tak w początkowym okresie, jak i w toku prowadzenia operacji.

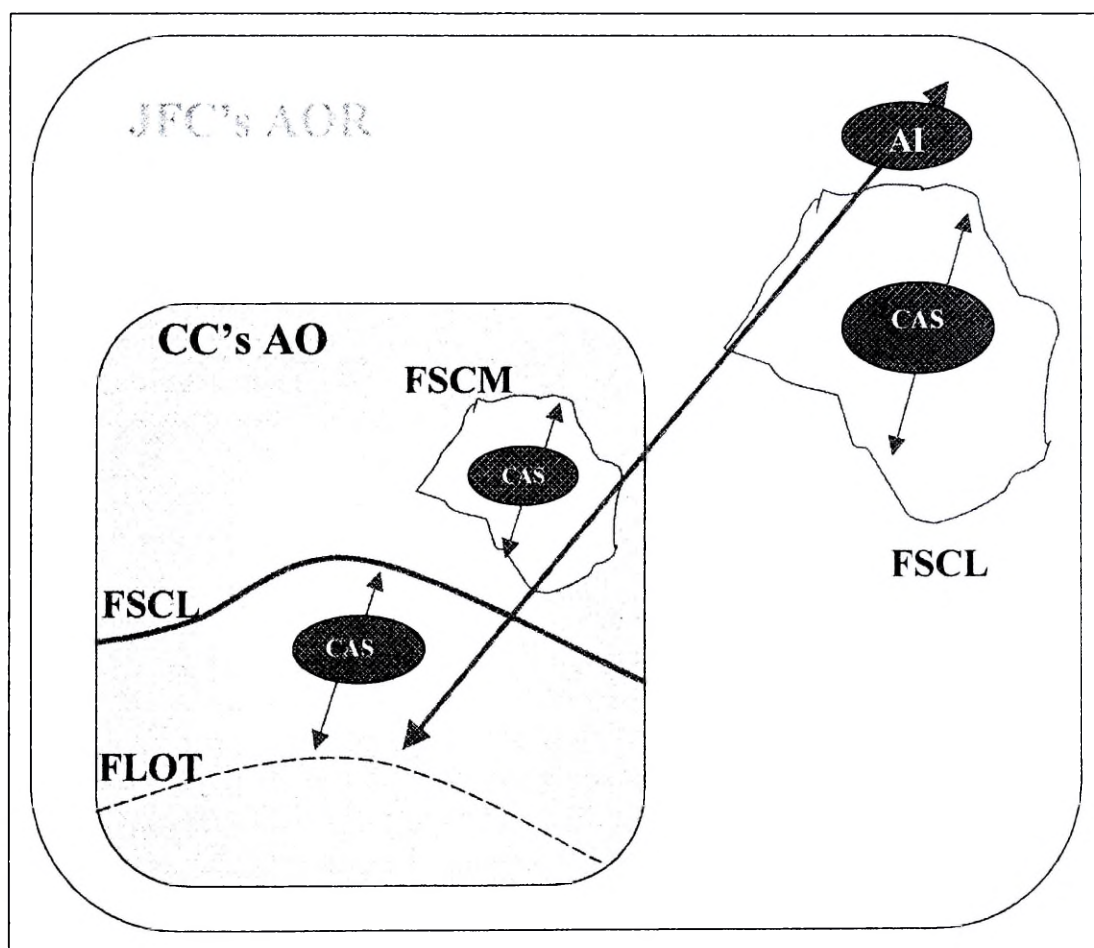
Wsparcie operacji sił lądowych może być realizowane poprzez operacje powietrzne o charakterze ofensywnym, defensywnym lub wspierającym w sposób bezpośredni lub pośredni. Poszczególne rodzaje wsparcia wymagają różnego nakładu w zakresie koordynacji, której celem jest nie tylko optymalizacja działań połączonych, lecz również zapobiegnięcie negatywnym oddziaływaniom na siły własne i przebieg samej operacji. Rozmiar koordynacji zależy głównie od odległości pomiędzy zwalczanym przeciwnikiem a wojskami własnymi²¹⁴. Jednakże należy zaznaczyć, że siły powietrzne nie skupiają się wyłącznie na walce z lotnictwem przeciwnika, lecz zwykle skutecznie oddziałują na jego siły morskie, lądowe oraz ich systemy dowodzenia i wsparcia. Wspierając siły lądowe, realizują przede wszystkim zadania wsparcia ogniowego, rozpoznania powietrznego i transportu powietrznego. Z drugiej strony siły lądowe walczą nie tylko z przeciwnikiem naziemnym, lecz walczą również z siłami powietrznymi, przyczyniając się do zwiększenia efektywności operacji powietrznych.

Analiza materiałów źródłowych wskazuje, że powietrzne działania przeciw siłom naziemnym i nawodnym są prowadzone w celu pozbawienia zdolności przeciwnika potrzebnych do zajęcia terytorium lub panowania na morzu, poprzez obezwładnianie, opóźnianie lub niszczenie jego naziemnych i nawodnych sił na różnych odległościach, z różnych wysokości i kierunków. Do podstawowych zadań realizowanych w ramach tych działań należą izolacja lotnicza (AI – *Air Interdiction*) i bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS – *Close Air Support*) (rys. 3.1).

²¹³ M. Kozub, *Lotnictwo sił zbrojnych...*, op. cit., s. 74.

²¹⁴ W. Kaczmarek, B. Panek, J. Joniak, *Powietrzno-lądowy...*, op. cit., s. 123.

Niewątpliwie, biorąc pod uwagę doświadczenia i wnioski z ostatnich konfliktów zbrojnych, można stwierdzić, że na współczesnym polu walki siły lądowe coraz szerzej wykorzystują wymiar powietrzny poprzez użycie śmigłowców różnego przeznaczenia. Nie są one jednak w stanie razić przeciwnika lądowego na całą głębokość, jak również w pełni rozpoznawać jego zgrupowania lądowego z powietrza. Stąd uważa się za niezbędne, aby lotnictwo sił powietrznych zwalczało drugie rzuty i odwody przeciwnika o znaczeniu operacyjnym i strategicznym, paraliżowało jego system dowodzenia, system logistyczny oraz komunikację w głębi w ramach izolacji oraz bezpośredniego wsparcia lotniczego, wykonywanego na rzecz sił głównych komponentu lądowego. W tym miejscu na podkreślenie zasługuje, że o ile uderzenia, wykonywane przez lotnictwo uderzeniowe w ramach izolacji lotniczej, będą korzystnie wpływać na sytuację wojsk walczących w pierwszym rzucie z pewnym opóźnieniem, to uderzenia w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego będą skutkowały w tym zakresie bardzo szybko²¹⁵.



Źródło: ATP-27(C) (AJP-3.3.2) Air Interdiction and Close Air Support, Figure 2-1.

Rys. 3.1. Izolacja lotnicza i bezpośrednie wsparcie lotnicze w operacji połączonej

²¹⁵ M. Kozub, *Lotnictwo w operacjach...*, op. cit., s. 38.

Komponent powietrzny w operacjach połączonych tworzy korzystne warunki działań dla pozostałych komponentów, poprzez zdominowanie przestrzeni powietrznej, w wyniku wywalczenia przewagi lub panowania w powietrzu oraz wsparcie ich działań poprzez udzielenie im wsparcia ogniowego w ramach izolacji lotniczej, bezpośredniego wsparcia lotniczego, a także wspierając je w zakresie transportu powietrznego lub rozpoznania. Podczas wykonywania zadań bojowych przez siły powietrzne są one wszechstronnie wspierane przez lotnictwo wsparcia oraz działania innych rodzajów wojsk poszczególnych komponentów.

3.2.2. Izolacja lotnicza

Komponent powietrzny działając na korzyść sił lądowych główny wysiłek skupia, między innymi na realizacji zadań w ramach **izolacji lotniczej** (AI – *Air Interdiction*) rozumianej jako „powietrzne działania prowadzone w celu niszczenia, obezwładniania lub opóźniania militarnego potencjału przeciwnika zanim mógłby on zostać użyty przeciwko siłom własnym, na taką odległość od sił własnych, gdzie nie jest wymagana szczegółowa integracja każdego zadania w powietrzu z ogniem i ruchem sił własnych”²¹⁶.

Izolacja lotnicza jest to działanie lotnictwa w celu zwalczania naziemnego potencjału sił lądowych przeciwnika, rozmieszczonego w głębi ugrupowania przeciwnika, a obejmuje zwalczanie drugich rzutów i odwodów, stanowisk dowodzenia, logistyki oraz innych elementów w obszarze działań głębokich. Jej celem jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez główne siły w obszarze działań bezpośrednich, aby zapewnić im czas i warunki do przejęcia lub utrzymania inicjatywy i swobody działania. Działania lotnictwa powinny być skupione na opóźnianiu podejścia, rozwinięcia i przygotowanie sił przeciwnika do walki oraz utrudnianiu funkcjonowania jego systemu dowodzenia i zabezpieczenia, poprzez ciągłe zakłócanie działań stanowisk dowodzenia wojskami, a także zadawanie strat w siłach, środkach i zasobach materiałowych. Działania te powinny przyczynić się do osłabienia potencjału przeciwnika, głównie w zakresie dopływu świeżych sił i odtwarzania zdolności bojowej oraz być nakierowane głównie na jednostki manewrowe przeciwnika (pancerne, zmechanizowane, aeromobilne) w trakcie przegrupowania, w rejonach rozmieszczenia i bazach.

Izolację lotniczą prowadzi głównie lotnictwo taktyczne, ale również mogą być do tego angażowane siły specjalne, śmigłowce i systemy rakietowe ziemia-ziemia. Celami w ramach izolacji lotniczej mogą być:

- drugie rzuty i odwody;
- środki transportu i infrastruktura komunikacyjna;
- infrastruktura logistyczna;
- stanowiska dowodzenia;
- siły aeromobilne.

²¹⁶ ATP-27(C) (AJP-3.3.2) *Air Interdiction and Close Air Support*, s. A-1.

Uważa się, że izolacja lotnicza jest wysoce opłacalna. Niszczenie bowiem wojsk, ich elementów zabezpieczenia i zaopatrywania powoduje również negatywne skutki psychologiczne u przeciwnika. Działania te mogą wpływać na psychikę walczących wojsk, obniżając ich morale i chęci do walki. Tego rodzaju działania, przy wsparciu nowoczesnych i właściwie dobranych środków rażenia, mogą znacząco zmienić stosunek sił na korzyść wojsk własnych. Należy jednak przy tym uwzględnić to, że wraz ze zwiększającą się głębokością oddziaływania lotnictwa, z reguły zmniejsza się ilość przenoszonego uzbrojenia oraz rosną straty wskutek dłuższego przebywania w strefie rażenia środków OP i OPL przeciwnika²¹⁷. Działania te mogą przynieść skutki na poziomie strategicznym, operacyjnym i taktycznym. Jednakże wpływ działań prowadzonych w ramach izolacji lotniczej nie są odczuwalne przez siły lądowe natychmiast, lecz z pewnym opóźnieniem, chociaż zwalczanie przez lotnictwo sił przeciwnika w głębi jego obszaru musi rozpocząć się możliwie jak najwcześniej. Dowódca komponentu lądowego, choć jest bezpośrednio zainteresowany wynikami izolacji lotniczej, to jednak nie posiada on władzy do stawiania zadań w tym względzie. Działania te powinny być koordynowane pomiędzy dowódcami komponentów i uzgadniane na poziomie dowódcy operacji połączonych.

Izolacja lotnicza nie jest ograniczona do określonego obszaru operacji, ale zwykle prowadzona jest w pewnej odległości od sił własnych, przeważnie poza FSCL²¹⁸. Jednakże w pewnych warunkach cele mogą znajdować się przed tą linią. Wymaga to większej koordynacji i synchronizacji działań z dowódcą komponentu lądowego oraz zastosowania określonych procedur.

Zakłada się, że realizując powyższe zadania lotnictwo będzie mogło:

- zmienić kierunek działania sił głównych, wsparcia i zabezpieczenia przeciwnika oraz wpłynąć na zmianę wykorzystania linii komunikacyjnych, zmuszając go przez to do wydzielenia określonych sił i środków do ich utrzymania (np. wojska inżynieryjne, obronę powietrzną itp.) oraz wykorzystania alternatywnych linii komunikacyjnych (przez co będzie musiał stracić więcej czasu na uzupełnienie walczących sił w sprzęt i materiały);
- dezorganizować linie zaopatrywania przeciwnika zmniejszając prędkość przegrupowania oraz zdolności transportowe;
- opóźniać i utrudniać manewr wojsk przeciwnika;
- zniszczyć w konsekwencji zatrzymane siły przeciwnika²¹⁹.

Doświadczenia z konfliktów zbrojnych wskazują, że wysokie efekty działań w ramach **izolacji lotniczej** osiąga się, jeśli są one uzupełnione:

- walką o panowanie w powietrzu;
- przełamaniem obrony powietrznej przeciwnika;
- prowadzeniem walki z systemami dowodzenia i łączności;
- prowadzeniem rozpoznania, śledzenia i zdobywania informacji o celach;
- operacjami psychologicznymi;
- operacjami specjalnymi²²⁰.

²¹⁷ M. Kozuń, *Lotnictwo sił zbrojnych...*, op. cit., s. 75.

²¹⁸ Charakterystyka FSCL znajduje się w dalszej części rozdziału.

²¹⁹ R. Bartnik, R. Kierski, *Izolacja lotnicza w siłach powietrznych NATO*, AON, Warszawa 1999, s. 25.

²²⁰ Ibidem, s. 30.

3.2.3. Bezpośrednie wsparcie lotnicze

Bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS – *Close Air Support*) jest zasadniczym zadaniem sił powietrznych w ramach wsparcia działań wojsk lądowych. Jest ono realizowane na korzyść komponentu lądowego, kiedy możliwości sił i środków organicznych są niewystarczające lub nieodpowiednie do walki z siłami przeciwnika. Są to „działania powietrzne, przeciwko siłom przeciwnika, które znajdują się w bezpośredniej styczności do sił własnych i wymagają szczegółowej integracji każdego zadania realizowanego z powietrza z ogniem i ruchem tych sił”²²¹.

CAS stanowi marginalną część działań sił powietrznych, które koncentruje swój główny wysiłek na wywalczeniu przewagi w powietrzu i izolacji lotniczej, bezpośrednio zwalczając siły powietrzne przeciwnika, a także drugie rzuty i odwody lub pośrednio wpływając na możliwości bojowe tych wojsk paraliżując ich system zabezpieczenia logistycznego. Jednak jest ono uważane za jeden z kluczowych elementów operacji połączonych, zapewniający wzmocnienie organicznych środków ogniowych innych komponentów, wyjątkowo elastyczne i adekwatne do sytuacji operacyjno-taktycznej wsparcie ogniowe oraz zdolność do koncentrowania rozstrzygającego wysiłku w określonej fazie operacji²²². Podobnie jak izolacja lotnicza, ma ono na celu tworzenie maksymalnie korzystnych warunków dla prowadzenia działań lądowych w ramach operacji połączonej. Osiąga się je poprzez niszczenie, obezwładnianie lub dezorganizowanie jego sił, środków i obiektów, w tym systemów dowodzenia i wsparcia przeciwnika, a także wsparcie działań własnych sił powietrznych i morskich.

W realizacji zadań CAS kluczowe znaczenie ma kompatybilność systemów radioelektronicznych samolotów, wykonujących uderzenie i grup naprowadzania lotnictwa. Wyraźnie zaznacza się tendencja stosowania precyzyjnych środków rażenia do zwalczania celów położonych w bezpośredniej bliskości sił własnych. Uwidacznia się wpływ warunków terenowych na skuteczność działań lotnictwa. Zwalczanie sił lądowych można, przyjmując kryterium mobilności obiektów uderzeń, podzielić na dwa rodzaje działań: zwalczanie stałej infrastruktury wojsk lądowych oraz zwalczanie sił (środków ogniowych, siły żywej itp.) mobilnych²²³. CAS nie jest ograniczone do określonych rejonów w obszarze odpowiedzialności. Może być prowadzone w każdym miejscu i czasie, gdzie siły własne znajdują się w bezpośredniej styczności z przeciwnikiem. Należy jednak podkreślić, że termin „bezpośrednia styczność” nie odnosi się do konkretnej odległości, lecz raczej zależy każdorazowo od konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej. Wspierany dowódca określa bowiem, kiedy potrzebna jest szczegółowa integracja działań zależnie od rozmieszczenia własnych sił, ognia i ruchu. Dlatego też zadania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego mogą być realizowane przez lotnictwo na korzyść sił wspieranych w obszarze działań głębokich, bezpośrednich czy też tyłowych.

²²¹ ATP-27(C) (AJP-3.3.2), op. cit., s. A-2.

²²² M. Kozub, E. Cieślak, J. Gruszczyński, *Bezpośrednie wsparcie...*, op. cit., s. 25.

²²³ Ibidem, s. 14.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze przynosi z reguły natychmiastowy efekt i bezpośrednio wpływa na przebieg walki wspieranych wojsk. Na uwagę zasługuje fakt, że możliwości ogniowe i mobilność samolotów wykonujących zadania w ramach CAS umożliwiają zwalczanie celów, które nie mogą być rażone przez środki ogniowe wspieranych wojsk, a także potęgować siłę ognia wspieranych wojsk poprzez wzajemne uzupełnianie się oddziaływania ogniowego naziemnych środków ogniowych z działaniami samolotów. Ponadto podkreślenia wymaga, że odgrywa ono szczególnie ważną rolę w zasadniczych okresach działań aeromobilnych i morskich operacjach desantowych, gdzie skutecznie kompensuje brak lub niedostatek wsparcia ogniowego, realizowanego przez naziemne bądź morskie środki ogniowe²²⁴. Natomiast w działaniach zaczepnych, jak i obronnych daje możliwość niszczenia, dezorganizacji, obezwładniania, zatrzymywania bądź opóźniania sił przeciwnika w bezpośredniej styczności sił własnych. Optymalne efekty uzyskiwane są wtedy, gdy działania lotnictwa w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego są w pełni zsynchronizowane i skoordynowane z działaniami środków wsparcia ogniowego wspieranych sił.

Zadania bezpośredniego wsparcia lotniczego mogą być realizowane w formie COMAO. W takim przypadku ich realizacja jest planowana przez dowódcę komponentu powietrznego, natomiast dowódca komponentu lądowego może je wspierać, między innymi poprzez użycie śmigłowców uderzeniowych i artylerii. W celu maksymalizacji efektów uderzeń, wykonywanych w ramach CAS, zawsze, gdy to jest możliwe, dąży się do osiągnięcia synergicznego efektu jednoczesnego, skoordynowanego wykorzystania wszystkich dostępnych sił i środków wsparcia ogniowego. Jedną z takich form realizacji bezpośredniego wsparcia lotniczego są działania połączonych lotniczych zespołów uderzeniowych (*Joint Air Attack Team (JAAT) Operations*). Koncepcja użycia wyżej wymienionych zespołów zakłada komplementarne wykorzystanie samolotów i śmigłowców uzbrojonych bądź uderzeniowych, wspieranych przez artyleryjskie środki ogniowe. Śmigłowce zazwyczaj mogą być wykorzystywane do oznaczenia obiektów uderzeń bądź obezwładniania środków przeciwlotniczych, podczas gdy samoloty mogą atakować cele, wykorzystując szeroki wachlarz środków rażenia (pociski kierowane i niekierowane, bomby, uzbrojenie artyleryjskie), łącząc zmasowane oddziaływanie ogniowego z zaskoczeniem. Działania JAAT są z reguły planowane przez dowódcę wojsk lądowych, natomiast wspierane przez dowódcę komponentu powietrznego. Za zasadnicze przesłanki wykorzystania JAAT uważa się możliwość zwalczania dużej ilości środków pancernych i opancerzonych oraz innych pojazdów mechanicznych, osiągnięcia efektu synergicznego oraz najbardziej efektywnego wykorzystania systemów uzbrojenia²²⁵.

Zadania bezpośredniego wsparcia lotniczego mogą być realizowane w dwóch formach²²⁶, jako:

²²⁴ M. Kozub, *Lotnictwo sił zbrojnych...*, op. cit., s. 76.

²²⁵ M. Kozub, E. Cieślak, J. Gruszczyński, *Bezpośrednie wsparcie...*, op. cit., s. 27.

²²⁶ Ibidem, s. 35.

- wcześniej planowane bezpośrednie wsparcie lotnicze (*Preplanned CAS*),
- bezpośrednie wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki (*Immediate Requests*).

W przypadku działań w ramach wcześniej planowanego bezpośredniego wsparcia lotniczego wykorzystanie potencjału lotnictwa taktycznego sił powietrznych jest bardziej efektywne, gdyż pozwala na wcześniejsze zebranie i przeanalizowanie informacji o obiektach uderzeń, dobór odpowiednich sił i środków rażenia do realizacji zadań, a także na lepsze przygotowanie załóg, co umożliwi optymalizację działań i zwiększa ich skuteczność.

Natomiast bezpośrednie wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki obejmuje natomiast te działania bezpośredniego wsparcia lotniczego, które wynikają z rozwoju sytuacji operacyjno-taktycznej i w związku z tym nie mogą być wcześniej planowane. Zadania te mogą być realizowane przez siły lotnictwa taktycznego z dyżurowania na lotnisku (*Ground Alert*) lub z dyżurowania w powietrzu (*Airborne Alert*). W wyjątkowych wypadkach wsparcie lotnicze na wezwanie z pola walki może być realizowane przez grupy lotnictwa, którym zmieniono zadanie w powietrzu (*Air Diversion*). Ze względu jednak na podstawowe znaczenie czynnika czasu w działaniach na wezwanie z pola walki niemożliwy jest dobór optymalnych środków rażenia oraz szczegółowe planowanie zwalczania obiektów uderzeń. Stąd też uważa się, że działania takie nie są najbardziej efektywnym sposobem wykorzystania lotnictwa taktycznego sił powietrznych do wsparcia działań komponentu lądowego.

Reasumując należy zaznaczyć, że działania lotnictwa w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego są działaniami taktycznymi, które mogą tworzyć korzystne warunki w skali operacyjnej oraz pozwalać na operacyjne wykorzystanie uzyskanego powodzenia. Wzmocnienie siły ogniowego rażenia przeciwnika przez bezpośrednie wsparcie lotnicze ma szczególne znaczenie dla działań sił głównych komponentu lądowego.

3.3. Ogólne założenia wsparcia sił lądowych przez komponent powietrzny

3.3.1. Zasady dowodzenia i współdziałania komponentów lądowego i powietrznego

Zsynchronizowane i skoordynowane działania są podstawą skutecznego wykorzystania możliwości bojowych sił powietrznych. Ażeby osiągnąć najlepsze tego efekty, muszą być one skupione w decydującym punkcie w czasie i przestrzeni. Podczas dowodzenia komponentem powietrznym w operacjach połączonych stosuje się cztery fundamentalne zasady²²⁷:

²²⁷ AJP-3.3 (ATP 33(C)), op. cit., s. 3-1.

- jedność dowodzenia (*Unity of Command*) – jedność wysiłku powietrznego może być osiągnięta, gdy dowodzenie środkami sił powietrznych jest sprawowane przez najbardziej odpowiedni szczebel, który potrafi prawidłowo ocenić potrzeby, wymagania i priorytety użycia tych środków w aspekcie operacji połączonej. Ponieważ dowódca połączonych sił (JFC – *Joint Force Commander*) ma takie możliwości, to on powinien skupić władzę nad wszystkimi środkami sił powietrznych w ramach swoich uprawnień dowodzenia;

- zcentralizowane planowanie (*Centralised Planning*) – zapewnia integrację działań powietrznych z ogólnym zamiarem JFC. Zapobiega nieefektywnemu użyciu sił i środków. Wykorzystanie ograniczonych środków sił powietrznych może być skoncentrowane w najważniejszym czasie i miejscu, żeby osiągnąć decydujące skutki, przy jednoczesnym efekcie synergii;

- zdecentralizowana realizacja (*Decentralised Execution*) – jeden dowódca nie jest w stanie osobiście kierować szczegółową realizacją tak bardzo skomplikowanych operacji powietrznych. Zdecentralizowana realizacja polega na delegowaniu uprawnień dla wspieranych i wspierających dowódców w celu wykonania zadań. Jest jednak niezwykle istotne, by ci dowódcy byli w pełni świadomi celów operacyjnych przełożonego, co pozwoli im na działanie bez ograniczonej inicjatywy;

- „strategia do celu” (*Strategy-to-Task*) – aby niewystarczające środki sił powietrznych nie były marnowane, dane dotyczące obiektów rażenia w każdym zadaniu powinny być przekazane przez wszystkie poziomy dowodzenia w celu wykania czy są one zgodne z ogólną koncepcją strategiczną.

Podczas operacji połączonych dowódca sił połączonych wyznacza dowódcę komponentu powietrznego, aby kierował operacjami powietrznymi. W oparciu o koncepcję operacji połączonej i przydział sił ma on zadanie przede wszystkim planować i koordynować operacje powietrzne, a także stawiać zadania utworzonym przez niego zgrupowaniom. W celu zapewnienia jedności dowodzenia w operacjach połączonych JFC synchronizuje wykorzystanie podległych mu sił i środków w czasie, przestrzeni i według wspólnego celu na całym obszarze jego odpowiedzialności. Stąd też określa priorytety wsparcia w poszczególnych etapach operacji dla danego komponentu.

Główną rolę w dowództwie komponentu powietrznego odgrywa centrum operacji powietrznych (AOC – *Air Operations Centre*), które na poziomie dowództwa regionalnego NATO zwane jest Combined Air Operations Centre (CAOC), natomiast podczas prowadzenia operacji przez siły NATO nosi nazwę Joint Air Operations Centre (JAOC)²²⁸. Centrum spełnia szereg zadań, m.in.:

- planuje przyszłe operacje powietrzne w kontekście osiągnięcia celów operacji połączonej;
- rekomenduje JFC podział sił i celów rażenia;
- przygotowuje rozkazy i zarządzenia dla sił powietrznych;
- monitoruje realizowane działania i dokonuje niezbędnych zmian wynikających z zaistniałej sytuacji;

²²⁸ Ibidem, s. 3-8.

- monitoruje i ocenia możliwości i zamiary przeciwnika;
- utrzymuje współdziałanie, wymianę informacji i zapotrzebowań z innymi komponentami poprzez elementy łącznikowe.

Integracja i synchronizacja działań w powietrzu i na lądzie jest jednym z fundamentalnych problemów podczas operacji połączonej. Aby osiągnąć powodzenie w działaniach następuje wymiana zespołów łącznikowych pomiędzy komponentami. W celu koordynacji działań z siłami lądowymi w dowództwach komponentu lądowego organizowane są elementy z sił powietrznych, które dowódca komponentu powietrznego organizuje i przekazuje do dowództw innych komponentów. W dowództwie komponentu lub korpusu wojsk lądowych rozwijany jest Ośrodek Koordynacji Działów Powietrznych (AOCC – *Air Operations Co-ordination Center*) przeznaczony do prowadzenia połączonego planowania, zapotrzebowania, koordynowania i dowodzenia wysiłkiem lotnictwa wydzielonego do wsparcia wojsk lądowych na obszarze odpowiedzialności odpowiednich sił lądowych. Szczegółowe zadania AOCC w tym zakresie obejmują:

- pomoc dowódcy sił lądowych we wszystkich sprawach związanych z działaniami w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego, izolacji lotniczej i taktycznego rozpoznania powietrznego;
- ocenianie, koordynowanie i przekazywanie zapotrzebowań na wsparcie lotnicze na obszarze odpowiedzialności;
- określanie obiektów uderzeń w ramach wsparcia na obszarze odpowiedzialności;
- wymiana i przekazywanie informacji rozpoznawczej na temat sytuacji powietrznej i lądowej przeciwnika oraz wojsk własnych;
- przekazywanie zainteresowanym informacji o pogodzie w rejonie działań;
- nadzór nad działaniami grup dowodzenia lotnictwem taktycznym (TACP – *Tactical Air Control Party*).

Przy stanowiskach dowodzenia wojsk lądowych na szczeblach od dywizji do batalionu występują grupy dowodzenia lotnictwem taktycznym, w których skład, w zależności od szczebla dowodzenia, wchodzi oficerowie łącznikowi lotnictwa (ALO – *Air Liaison Officer*), zazwyczaj w dywizjach i brygadach lub oficerowie naprowadzania lotnictwa (FAC – *Forward Air Controller*), zazwyczaj w batalionach, wraz z niezbędnym personelem i sprzętem zabezpieczenia oraz środkami łączności²²⁹.

Z kolei, dowódca komponentu lądowego wysyła swoje zespoły łącznikowe do dowództwa sił powietrznych. Ich podstawowymi zadaniami są: monitorowanie sytuacji na lądowym polu walki oraz przekazywanie zamiarów swojego dowódcy, koordynowanie i przesyłanie zapotrzebowań na wsparcie lotnicze oraz uczestnictwo w analizowaniu danych rozpoznawczych oraz sytuacji operacyjnej w określonych obszarach odpowiedzialności.

²²⁹ M. Kozub, E. Cieślak, J. Gruszczyński, *Bezpośrednie wsparcie...*, op. cit., s. 47–48; S. Zajas, M. Kobuz, J. Nowak, *Dowodzenie siłami powietrznymi NATO. Wybrane problemy*, AON, Warszawa 1998, s. 22.

W zależności od zadania, jakie wykonują siły powietrzne, różne są relacje dowodzenia i procedury postępowania. I tak, priorytet w walce o panowanie w powietrzu daje pierwszeństwo siłom powietrznym, przed wszystkimi pozostałymi komponentami, przy zachowaniu konieczności rozpatrywania jej jako wspólnego przedsięwzięcia całości sił połączonych. Udział w walce o panowanie w powietrzu innych komponentów pozwala na wykorzystanie ich systemów broni. Udział innych rodzajów wojsk w tej walce wynika ze znaczenia panowania w powietrzu dla wszystkich komponentów sił zbrojnych, biorących udział w działaniach²³⁰. Z kolei szczególne procedury dowodzenia stosowane w działaniach lotnictwa taktycznego, wykonującego zadania bezpośredniego wsparcia lotniczego, są zróżnicowane i uzależnione od szeregu czynników. I tak w zależności od tego, czy lotnictwo taktyczne wspiera siły lądowe, wykonując zadania wcześniej zaplanowane (preplanned missions) bądź wyloty na wezwanie z pola walki (immediate missions), stosowane są odmienne procedury.

W przypadku działań (wylotów) wcześniej zaplanowanych zapotrzebowanie przekazywane jest kolejno do wyższych organów dowodzenia lotnictwem taktycznym, do AOCC włącznie, a następnie do JAOC. Oddziały (bądź związki taktyczne) składające zapotrzebowanie są informowane o akceptacji bądź odrzuceniu ich zapotrzebowania na wsparcie lotnicze poprzez sieci dowodzenia sił lądowych²³¹ (rys. 3.2).

W przypadku wylotów na wezwanie z pola walki zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze jest bezpośrednio przekazywane przez jednostkę potrzebującą wsparcia do AOCC 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 (rys. 3.3).

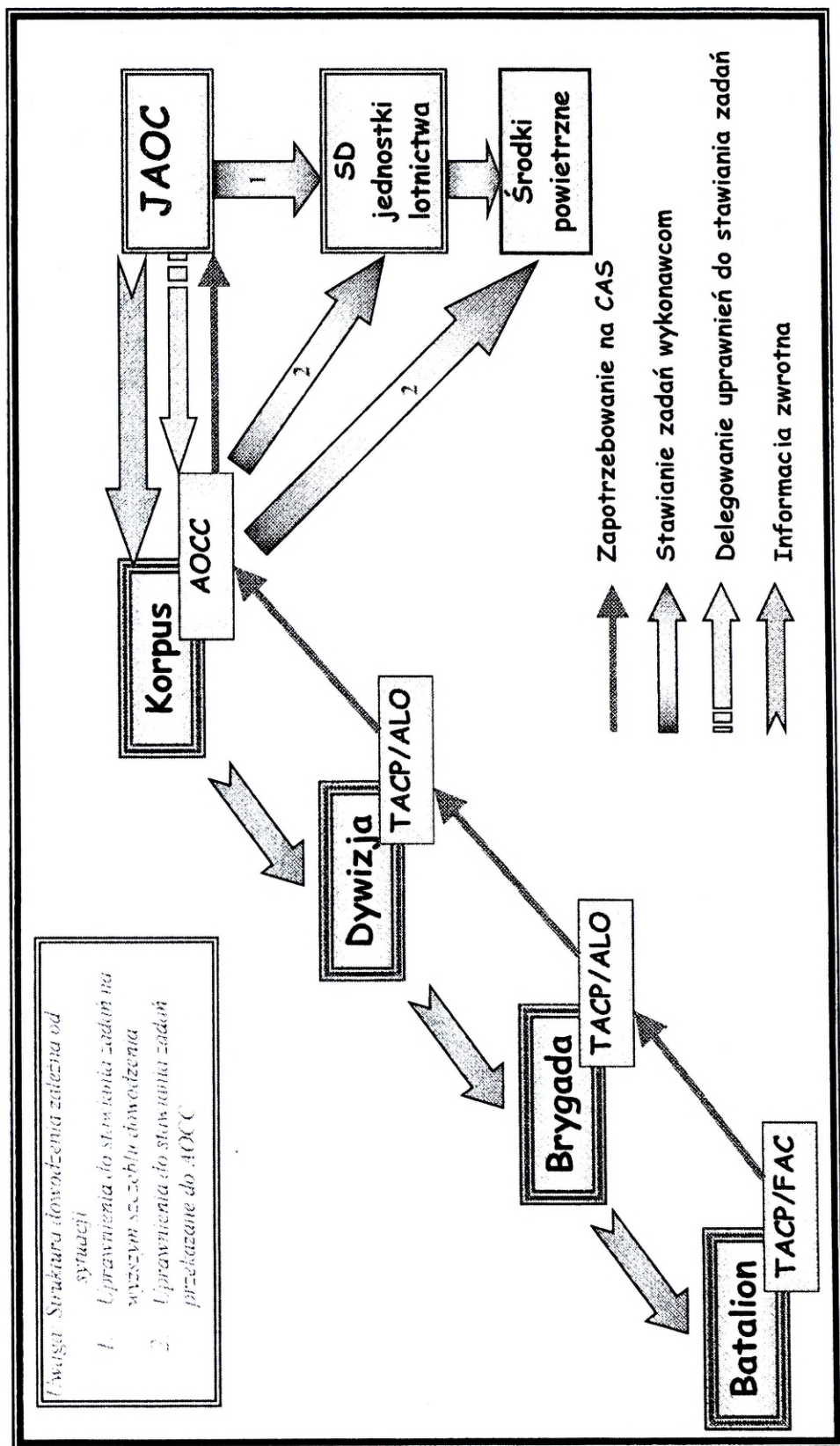
Zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze, zarówno w przypadku wylotów wcześniej planowanych, jak i wylotów na wezwanie z pola walki, jest przesyłane z reguły z AOCC do JAOC, a stamtąd do wykonawców – jednostek lotnictwa taktycznego. W uzasadnionych sytuacjach operacyjno-taktyczną warunkach AOCC może otrzymać uprawnienia do bezpośredniego stawiania zadań jednostkom lotnictwa taktycznego²³².

Warto na koniec zaznaczyć, że podczas planowania działań lotnictwa należy brać pod uwagę inne niż tylko militarne czynniki. Operacje powietrzne mogą być ograniczane przez czynniki polityczne w niektórych sytuacjach. Ograniczenia takie dotyczą ataków na instalacje nuklearne, ataków w określonym obszarze lub na określone obiekty oraz zezwolenia na użycie pewnych systemów broni. Mogą to być również ograniczenia spowodowane określoną sytuacją geopolityczną, międzynarodową czy społeczną.

²³⁰ M. Kozub, E. Cieślak, J. Gruszczyński, *Bezpośrednie wsparcie...*, op. cit., s. 9.

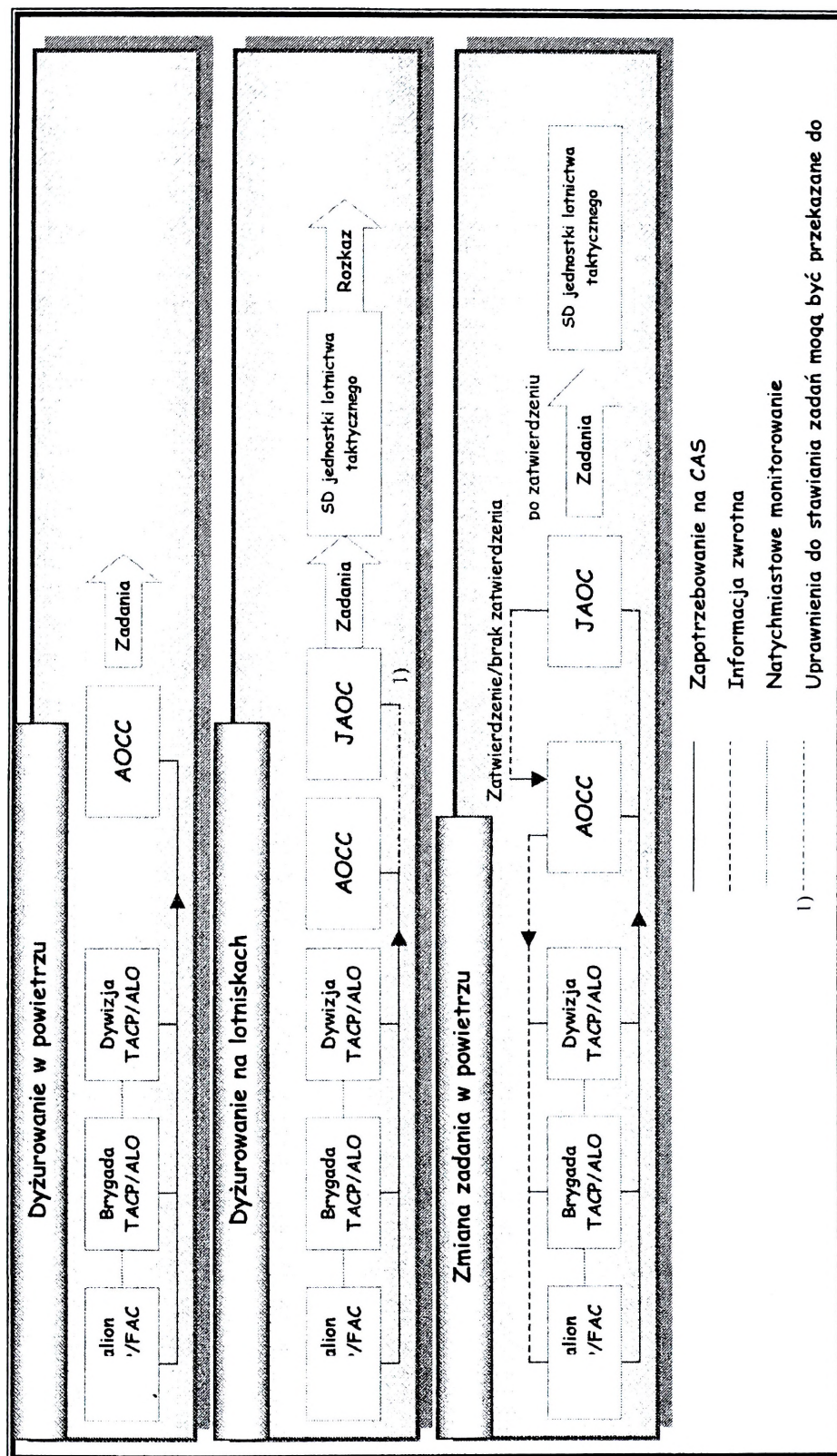
²³¹ S. Zajas, M. Kobuz, J. Nowak, *Dowodzenie siłami...*, op. cit., s. 24.

²³² Ibidem, s. 26.



Źródło: ATP-27(C) (AJP-3.3.2) Air Interdiction and Close Air Support, Figure 4-1.

Rys. 3.2. Schemat zapotrzebowania na wyloty wcześniej zaplanowane podczas CAS



Źródło: ATP-27(C) (AJP-3.3.2) Air Interdiction and Close Air Support, Figure 4-2.

Rys. 3.3. Schemat zapotrzebowania na wyloty na wezwanie z pola walki podczas CAS

3.3.2. Środki koordynacji wsparcia

W czasie prowadzenia operacji połączonych obowiązuje niezmienna reguła nakazująca w taki sposób synchronizować i koordynować działania wszystkich komponentów, ażeby zamierzony stan końcowy, w kontekście wspólnego celu operacji, został osiągnięty wymaganym, adekwatnymi do sytuacji siłami, przy minimalnych stratach własnych. A zatem dokładne i szczegółowe planowanie, uzgodnione z dowódcami innych komponentów, użycia sił powietrznych jest po prostu nieodzowne. Dotyczy to przede wszystkim takich czynników operacyjnych jak obszar i czas.

W celu uzyskania określonego stopnia skuteczności, a także bezpieczeństwa dla sił własnych, dowódca sił połączonych (JFC – *Joint Force Commander*) wykorzystuje różne środki koordynacji wsparcia ogniowego (FSCMs – *Fire Support Co-ordinating Measures*) w obszarze, za który odpowiada (AOR – *Area of Responsibility*). Środki te są ustalane zwykle przez dowódcę komponentu lądowego, a koordynowane wspólnie przez jego przełożonych i podwładnych oraz dowódców wspierających i innych zaangażowanych dowódców. FSCMs obejmują:

- obszary zakazu prowadzenia ognia (NFA – *No-Fire Area*) – dla ochrony własnych sił;
- obszary swobodnego prowadzenia ognia (FFA – *Free-Fire Area*) – aby umożliwić szybkie oddziaływanie na cele przy nadarzającej się okazji, bez ograniczeń.
- obszary o ograniczonym prowadzeniu ognia (RFA – *Restrictive Fire Area*) – aby umożliwić przyszłe, zaplanowane działania własnych sił;
- linię koordynacji wsparcia ogniowego (FSCL – *Fire Support Co-ordination Line*).

Najważniejszym środkiem koordynacji wsparcia ogniowego jest **FSCL**. Jest ona „ustalana przez dowódcę sił lądowych lub desantowych (*Surface Commander*) w celu określenia wymagań koordynacyjnych na potrzeby ognia wykonywanego przez inne elementy ugrupowania, który może mieć wpływ na planowane i prowadzone działania. Ma ona zastosowanie do oddziaływania ogniowego powietrznych, naziemnych i morskich systemów uzbrojenia wykorzystujących wszelki rodzaj amunicji do rażenia celów powierzchniowych i naziemnych. Ustanowienie linii koordynacji wsparcia ogniowego musi być koordynowane z właściwymi dowódcami i elementami wspierającymi. Ataki na powierzchniowe lub naziemne cele położone przed FSCL muszą być prowadzone przy zastosowaniu nakazowej kontroli lub proceduralnej zgody właściwego dowódcy sił lądowych (sił desantowych). Oprócz wyjątkowych sytuacji, dowódcy sił atakujących cele, położone poza linią koordynacji wsparcia ogniowego, muszą koordynować swoje działania ze wszystkimi dowódcami, na których wpływają te ataki, w celu uniknięcia wzajemnego rażenia oraz harmonizowania osiągania celów operacji połączonych”²³³.

²³³ AJP-3.3 (ATP 33(C)), op. cit., s. 2-9.

Położenie linii koordynacji wsparcia ogniowego powinno być wyraźnie sprecyzowane dla sił zaangażowanych w operacji, stąd też pożądane jest, aby była ona określana przez charakterystyczne obiekty terenowe. Nie zawsze jest to jednak możliwe zwłaszcza, że w ustaleniu FSCL muszą być brane pod uwagę takie elementy, jak ocena sytuacji oraz koncepcja prowadzenia operacji, a także wpływające na nią położenie przeciwnika, przewidywane tempo manewru, możliwości systemów uzbrojenia, jak również zdolność dowódcy do dowodzenia lotnictwem realizującym zadania przed linią koordynacji wsparcia ogniowego. Ustalenie położenia FSCL wymaga ciągłej koordynacji i poszukiwania kompromisu pomiędzy dowódcą wojsk lądowych i dowódcą komponentu powietrznego tak, aby z jednej strony zapewnić swobodę manewru wojsk lądowych na obszarze prowadzenia operacji, z drugiej zaś efektywne prowadzenie działań powietrznych na obszarze odpowiedzialności JFC. Toteż zbytne wysunięcie do przodu linii koordynacji wsparcia ogniowego może negatywnie wpłynąć zarówno na działania wojsk lądowych, jak i lotnictwa, gdyż tworzy poważne problemy z koordynacją działań dowódcy sił lądowych oraz ogranicza obszar samodzielnego wykorzystania lotnictwa na obszarze odpowiedzialności. W takiej sytuacji może dojść do powstania swoistego bezpiecznego obszaru dla przeciwnika. Stąd też w założeniach doktrynalnych przyjmuje się, iż przy ustalaniu położenia FSCL naczelną zasadą jest maksymalizacja ryzyka przeciwnika, przy minimalizowaniu ograniczenia swobody działań sił własnych. W przypadku, gdy dowódcy komponentów nie mogą porozumieć się co do ustanowienia linii koordynacji wsparcia ogniowego decyzję w tej sprawie podejmuje JFC²³⁴.

Koordynacja ognia jest uzgadniana z różną szczegółowością, w zależności od czynnika geograficznego i zasięgu środków ogniowych komponentu lądowego, stosując procedury „przed” oraz „poza” linią koordynacji wsparcia ogniowego.

Koordynatorem działań w wymiarze powietrzno-lądowym „przed” linią koordynacji jest właściwy dowódca sił lądowych, który określa wszelkie zasady prowadzenia ognia i wykonywania manewrów ale nie posiada on żadnych uprawnień odnośnie stawiania zadań jednostkom lotniczym. Natomiast dowódcy sił atakujących naziemne cele „poza” FSCL muszą koordynować swoje działania ze wszystkimi zaangażowanymi w tym obszarze dowódcami, poszczególnych komponentów, w odpowiednim czasie, by uniknąć wzajemnego rażenia i określenia wspólnych obiektów rażenia. Osiąga się to poprzez proces ustalania celów i elementów łącznikowym poszczególnych komponentów.

3.4. Podsumowanie

Na podstawie analizy współczesnych konfliktów zbrojnych i najnowszych opracowań teoretycznych można założyć, że posiadanie swobody manewru i wzbrojenie tej swobody u przeciwnika to cele, do których dąży każdy dowódca połączo-

²³⁴ M. Kozub, *Lotnictwo sił zbrojnych...*, op. cit., s. 78.

nych sił. Efekt synergii osiągnięty poprzez synchronizowanie i skoordynowanie tych celów przez różne komponenty kreuje szalenie dynamiczny obraz współczesnego pola walki i może stworzyć korzystne warunki do prowadzenia działań, szczególnie na poziomie operacyjnym.

Obszar działań zbrojnych charakteryzuje się możliwością jednoczesnego oddziaływania na całą głębokość ugrupowania własnego i przeciwnika oraz prowadzenia różnorodnych działań w głębi i na tyłach ugrupowania, przede wszystkim dzięki wzrastającej sile, precyzji oraz zasięgu środków rażenia sił powietrznych i lądowych, a także wysokiej mobilności wojsk. Przestrzenno-ogniskowy charakter pola walki nieść będzie za sobą potrzebę optymalnego zsynchronizowania działań lądowych i powietrznych w celu osiągnięcia wspólnych celów odpowiednimi do sytuacji siłami, przy minimalnych stratach własnych. A zatem dokładne i szczegółowe planowanie, uzgodnione z dowódcami innych komponentów, użycia sił powietrznych jest po prostu nieodzowne. Dotyczy to przede wszystkim takich czynników operacyjnych jak obszar i czas.

Podczas operacji połączonych dowódca sił połączonych wyznacza dowódcę komponentu powietrznego, aby kierował operacjami powietrznymi. W oparciu o koncepcję operacji połączonej i przydział sił ma on zadanie przede wszystkim planować i koordynować operacje powietrzne, a także stawiać zadania utworzonym przez niego zgrupowaniom. W celu zapewnienia jedności dowodzenia w operacjach połączonych dowódca połączonych sił koordynuje wykorzystanie podległych mu sił i środków w czasie, przestrzeni i według wspólnego celu na całym obszarze jego odpowiedzialności. Stąd też określa priorytety wsparcia w poszczególnych etapach operacji dla danego komponentu.

W celu koordynacji i synchronizacji działań w powietrzu i na lądzie następuje wymiana zespołów łącznikowych pomiędzy komponentami. W tym celu w dowództwach komponentu lądowego organizowane są elementy z sił powietrznych. W dowództwie komponentu lub korpusu wojsk lądowych rozwijany jest AOCC, który przeznaczony jest do prowadzenia połączonego planowania, zapotrzebowania, koordynowania i dowodzenia wysiłkiem lotnictwa wydzielonego do wsparcia wojsk lądowych na obszarze odpowiedzialności odpowiednich sił lądowych. Z kolei, dowódca komponentu lądowego wysyła swoje zespoły łącznikowe do dowództwa sił powietrznych.

Z doświadczeń i wniosków z ostatnich konfliktów zbrojnych, można stwierdzić, że lotnictwo sił powietrznych działając na korzyść sił lądowych ma za zadanie zwalczać drugie rzuty i odwody przeciwnika o znaczeniu operacyjnym i strategicznym, paraliżować jego system dowodzenia, system logistyczny oraz komunikację w głębi w ramach izolacji oraz bezpośredniego wsparcia lotniczego.

Uderzenia w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego przynoszą z reguły natychmiastowy efekt i bezpośrednio wpływają na przebieg walki wspieranych wojsk. Natomiast wpływ działań prowadzonych w ramach izolacji lotniczej nie jest odczuwalny przez siły lądowe natychmiast, lecz z pewnym opóźnieniem, chociaż zwalczanie przez lotnictwo sił przeciwnika w głębi jego obszaru musi rozpocząć się

możliwie jak najwcześniej. Dowódca komponentu lądowego, choć jest bezpośrednio zainteresowany wynikami izolacji lotniczej, to jednak nie posiada on władzy do stawiania zadań w tym względzie. Działania te powinny być koordynowane pomiędzy dowódcami komponentów i uzgadniane na poziomie dowódcy operacji połączonych.

4. Wybrane problemy dowodzenia

Na podstawie przeprowadzonych badań i rozważań prowadzonych w poprzednich rozdziałach można skonstatować, iż skuteczność działania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych w czasie kryzysu, konfliktu i wojny zależy w głównej mierze od zdolności i możliwości osiągnięcia celu operacji wspólnym wysiłkiem. A jest to możliwe tylko wtedy, gdy operacje będą przygotowywane i prowadzone w sposób, który stwarza warunki do najlepszego wykorzystania sił i środków uczestniczących sił przeznaczonych do tych operacji. Mówimy tutaj o **sprawnym i skutecznym** działaniu wielu podmiotów ukierunkowujących swój wysiłek na osiągnięcie zamierzonego celu.

Czym zatem jest sprawność? Jest to umiejętność robienia rzeczy we właściwy sposób, która polega na minimalizowaniu nakładów przy wzroście efektów²³⁵. Taka cecha jest szczególnie ważna w walce zbrojnej gdzie nakładami są zaangażowane siły, a efektem jest pożądaný cel walki zbrojnej. W sytuacji, gdy niezwykle rzadko dowódca będzie miał tyle sił i środków ile by chciał mieć do realizacji postawionych mu zadań, ma to pierwszorzędne znaczenie. Koszty działania określonej organizacji wynikają z porównania tego, co zostało osiągnięte z tym, co zostało zużyte. Organizacja, jaką jest wojsko ma w swych zasobach czynnik, który powoduje, iż niezwykle trudno oszacować koszty określonych działań – jest nim czynnik ludzki, a bliżej – życie żołnierza. Stąd też należy dokładać wszelkich starań, aby działanie militarne było sprawne, czyli osiągané przy minimalnych stratach. Z takiego punktu widzenia sprawność jest celem, do którego powinniśmy zawsze dążyć.

Z kolei skuteczność to umiejętność działania, polegająca na zbliżaniu się do celu. Prakseologiczna zasada skuteczności wyznacza pewną drogę postępowania, tak proceduralnego jak i praktycznego, który zbliża podmiot działania do celu. W takim rozumieniu skuteczność bezpośrednio związana jest z celem. Od struktury celu, jego złożoności i prostoty zależy jego sposób osiągania. Im cel działania jest prostszy tym mniej problemów przy zrozumieniu i określeniu sposobu jego osiągania. Jeżeli natomiast cel jest złożony i jego osiągnięcie jest warunkowane wieloma czynnikami, wówczas zbliżanie się do jego osiągnięcia jest utrudnione ze względu na konstrukcję celu. Aby działanie było skuteczne, należy zdefiniować precyzyjnie to, co pragniemy osiągnąć. Zrozumienie celu – tego, co powinno być osiągnięte wymaga jego dogłębnej analizy.

W proceduralnym modelu układu decyzyjnego (ocena sytuacji) następuje identyfikacja tego, co powinno być zrobione, aby osiągnąć cel. W relacji do celu głównego określane są cele pośrednie, które wyznaczają drogę zbliżania się do niego. Kolejność ich osiągania ze względu na cel główny wpływa na sposób używania własnego potencjału. Stąd podstawą zasady skuteczności jest zdefiniowanie

²³⁵ A.F.J. Stoner, R.E. Freeman, D.R. Gilbert, *Kierowanie*, PWE, Warszawa 2001, s. 24.

tego, co powinno być zrobione w relacji do posiadanego potencjału. Treścią analizy celu jest również określenie jego realności w aspekcie posiadanego potencjału. Realność jest podstawowym warunkiem przystąpienia do organizacji osiągania celu. Skuteczność w każdym działaniu może być determinowana tylko celem końcowym. Jeżeli przystępujemy do osiągania celów lub realizacji zadań, które nie zbliżają podmiotu działania do osiągnięcia **celu głównego**, to oznacza, że takie działanie należy traktować jako nieskuteczne. Stąd należy określić warunki osiągania celu. Należy sprecyzować to, co zbliży podmiot działania do celu głównego. Niekiedy może wystąpić takie działanie, które ze względu na jego cechy nie zbliża podmiotu działania w sposób fizyczny do celu głównego. W procedurach walki zbrojnej może w pierwszej kolejności wystąpić potrzeba uniezależnienia się od skutków działania strony przeciwnej. Zorganizowanie takiego działania w sposób fizyczny nie zbliża podmiotu działania do celu. Jest warunkiem rozpoczęcia działania, które zbliży podmiot działania fizycznie do określonego celu głównego.

W wyniku analizy celu należy określić to, co powinno być osiągnięte i dokonać optymalnego doboru środków. Należy również określić, czy cel jest osiągalny ze względu na własny potencjał. Jeżeli powstają ograniczenia w jego osiąganiu ze względu na własne ograniczenia, wówczas należy poszukać kooperantów. W żadnym przypadku nie należy zaniechać działania. Należy poszukiwać optymalnych rozwiązań w organizacji i poza nią. W przypadku powstania ograniczeń powstaje proceduralna przesłanka do zaistnienia współdziałania. Po zaplanowaniu działania i przystąpieniu do jego realizacji zasada skuteczności powinna być postrzegana w **procesie koordynacji**. Należy zintegrować efekty działania niezależnych podmiotów działania w ramach organizacji tak, aby sobie wzajemnie nie przeszkadzać i potrafić czerpać korzyści z ich efektów działania.

W walce zbrojnej duże znaczenie odgrywa ekonomia sił. Nie ulega wątpliwości, że w trakcie prowadzonych operacji do osiągnięcia tego samego celu można zastosować różne środki i zaangażować różny potencjał. Jeżeli w każdym z tych przypadków cel zostanie osiągnięty, a każde z tych działań ze względu na osiągnięty cel jest skuteczne, to pozostaje jeszcze odpowiedzieć sobie na pytanie: czy jest sprawne? Czy w konkretnych warunkach ze względu na cel należało zastosować taki potencjał? Mówimy przecież, że sprawne działanie polega na oszczędnym i racjonalnym gospodarowaniu posiadanym potencjałem. Ocena zasady ekonomii sił jest możliwa poprzez porównanie jej założeń i efektów w stosunku do innych rozwiązań w ramach tej samej operacji. Oznacza to, że porównanie musi być realizowane według tych samych kryteriów. Tym kryterium jest ten sam cel, taki sam potencjał oraz warunki osiągania celu. Ekonomiczne działanie w walce zbrojnej zostanie wyłonione na podstawie porównania zaangażowanych sił do ich osiągnięcia. Zakwalifikowane działania w walce zbrojnej jako ekonomiczne, bądź też nie, jest bilansem nakładów i strat. Ekonomiczność „(...) zasadza się na tym, że się operuje w sposób oszczędny i wydajny posiadanymi zasobami miejsca, czasu, materiału, narzędzi i energii”²³⁶. Oznacza to, że za działanie ekonomiczne należy uważać takie działanie, które pozwala osiągnąć cel przy minimalnych nakładach. Wynika również stąd, że operujemy miej-

²³⁶ T. Kotarbiński, *Hasło dobrej roboty*, WP, Warszawa 1975, s. 13.

scem, czasem, zasobami, ale cel pozostaje niezmienny. W planowaniu i organizowaniu działań operacyjnych w istocie chodzi o sprawne i skuteczne używanie posiadanego potencjału. W stosunku do celu głównego i celów częściowych następuje operowanie punktem ciężkości tak, aby w miejscach rozstrzygających posiadać przewagę. Jeżeli w procesie skutecznego działania nie uwzględnimy zasady ekonomiczności, to może okazać się, że w trakcie realizacji zadania zabraknie sił do wykonania zadań nieplanowanych. W procesie walki zbrojnej dowódca planuje swoje działanie adekwatnie do celu oraz ocenionej sytuacji. Poprzez swoje zamierzenia wpływa na przebieg walki, ale nie jest jej jedynym kreatorem. Podobnymi zasadami kieruje się strona przeciwna i ona również próbuje kreować rozwój wydarzeń. Stąd wymagane jest posiadanie odwołów do reakcji na nieprzewidywalne wydarzenia.

Zasada ekonomiczności kieruje się założeniami „wydajności i oszczędności”. Założenia wydajności wskazują, że należy osiągnąć maksymalne efekty przy poniesionych nakładach. Założenia oszczędności wskazują na osiągnięcie celu przy minimalnych nakładach. Założenia wydajności są nastawione na „maksymalizację efektów”. Natomiast założenia oszczędności są nastawione na „minimalizację nakładów”. Z punktu logiki, można postawić tezę, że połączenie maksymalizacji z minimalizacją nie jest możliwe, ponieważ wzajemnie się wykluczają. Są nieracjonalne – nie można oczekiwać od zmniejszanych nakładów zwiększonych efektów. Ta teza jest zasadna, jeżeli operujemy tylko jednym czynnikiem, którym jest potencjał. Natomiast w założeniach zasady ekonomiczności możemy operować: „potencjałem, miejscem, czasem i sekwencją wydarzeń”. Z wielu możliwych kombinacji można przyjąć zmianę sposobu działania bez zmiany potencjału, w wyniku czego następuje „zwiększenie efektów” czyli powstanie efektu synergii. Jest to możliwe w wyniku koordynacji działań, bo czerpiemy wtedy korzyści z efektów działania różnych uczestników walki zbrojnej.

W działaniach złożonych, wielopodmiotowych, w których dwie przeciwstawne strony kreują rzeczywistość, a takimi są operacje połączone, ważną rolę odgrywa racjonalność działania. Działać racjonalnie to znaczy opierać własne działania na rzeczywistych przesłankach. Przesłanki wynikają z poznania adekwatnej rzeczywistości. W teorii problemu rozróżnia się poznanie „rzeczowe i metodologiczne”²³⁷. Racjonalność rzeczowa jest wynikiem poznania adekwatnej rzeczywistości działania, jest obiektywna. Natomiast racjonalność metodologiczna wynika z wiedzy o racjonalnym działaniu. W warunkach walki zbrojnej racjonalność rzeczowa jest wynikiem wiarygodnego rozpoznania, natomiast racjonalność metodologiczna dotyczy wniosków z prawdopodobnego charakteru działań przeciwnika. Podstawą poznania rzeczowego jest stwierdzenie tego, co jest. Podstawą poznania metodologicznego jest uzasadnione przypuszczenie. W walce zbrojnej, racjonalność powinna być postrzegana, jako zasada polegająca na programowaniu własnego działania adekwatnie do zaistniałej lub przewidywanej sytuacji. Podstawą sprawnego działania powinna być wiedza o środowisku, przeciwniku i własnym potencjale w relacji do celu głównego.

²³⁷ J. Kurnal, *Zagadnienia teorii organizacji i zarządzania*, MON, Warszawa 1969, s. 68.

4.1. Miejsce koordynacji w procesie dowodzenia

Określenie roli koordynacji w procesie dowodzenia wymaga udzielenia odpowiedzi na podstawowe pytanie, jaką funkcję w procesie dowodzenia spełnia to pojęcie? W teorii problemu w procesie dowodzenia i kierowania wyróżnia się funkcje: planowanie, organizowanie, przewodzenie i kontrolowanie²³⁸.

Planowanie jest procesem ustalania celów i wybierania środków do ich realizacji. Może być postrzegane jako proces i zdarzenie jednostkowe. W ujęciu procesowym planowanie polega na projektowaniu przyszłości w stosunku do zmian zachodzących w otoczeniu. Natomiast w ujęciu jednostkowym planowanie posiada swój wyraźny początek i koniec. Początek determinowany jest otrzymanym celem (zadaniem) lub potrzebą działania. Koniec wyznaczają funkcje dowodzenia w procesie jednostkowym determinowane osiągniętym celem. Planowanie wykonywane jest w celu:

- optymalnej realizacji zadania;
- podziału sił i środków zgodnie z podziałem zadań;
- podjęcia wspólnego działania w aspekcie celu głównego i procedur jego osiągania;
- kontroli realizacji zadań w trakcie działania w aspekcie celu, przestrzeni i czasu.

Plan zawiera decyzję, co do zadań, nakładów i procedur osiągania celu.

Organizowanie to proces przydzielania zadań i ich porządkowania w niezależnych częściach organizacji. W trakcie porządkowania realizacji zadań występuje koordynacja. Koordynacja występuje wówczas, jeżeli występuje podział zadań, a podstawowym determinantem organizowania jest postawienie zadań wyodrębnionym częściom organizacji. Proces harmonizacji działania poszczególnych części organizacji jest możliwy dopiero wtedy, kiedy zostaną opracowane ich plany szczegółowego działania. Wówczas integrowane są efekty działania różnych części organizacji, aby skutecznie osiągnąć cel globalny i ich bezpieczeństwo działania. W wyniku czego powinniśmy uniknąć (na drodze realizacji celu) wzajemnego przeszkadzania sobie, a osiągnąć efekt synergii. Wynika stąd, że koordynacja to nie tylko integracja działań w ramach funkcji walki, to przede wszystkim integracja wysiłków niezależnych części organizacji na wspólny cel. Koordynacja jest procesem ciągłym, który wynika ze złożoności działania. Koordynacja jest również zdarzeniem jednostkowym, gdzie dowódca (koordynator) harmonizuje przewidywane efekty działania w etapie organizowania na cel operacji. W procesie ciągłym następuje integracja osiągniętych efektów działania różnych części organizacji na cel, aby inni mogli czerpać korzyści z wielopodmiotowego działania. Wówczas dążymy do zainicjowania zjawiska synergii.

Przewodzenie to spełnianie formalnej i nieformalnej funkcji kierowniczej w celu motywowania zespołu do działania. Przywódczenie jest procesem, który wpływa na działalność innych ludzi związanych z realizacją ich zadań. Przewodzenie to rów-

²³⁸ Zob. J. Michniak, *Metodyka i treści pracy zespołów funkcjonalnych na stanowisku dowodzenia wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2000.

niez zachęcanie do wspólnej realizacji zadań wszędzie tam, gdzie jest to tylko możliwe. Idea przewodzenia uzmysławia niezależnym podmiotom potrzebę wspólnego działania. W wyniku współdziałania pomiędzy niezależnymi podmiotami dochodzi do kooperacji. Zostają przezwyciężone ograniczenia jednostki w realizacji zadania własnego w ramach celu kooperacji.

Kontrolowanie to proces polegający na porównaniu aktualnej sytuacji z planowanym wzorcem. To proces zmierzający do zapewnienia, że działanie jest zgodne z planowanym. Jeżeli w trakcie działania następuje odchylenie od założonego planu, wówczas następuje synchronizowanie działania na takie tory, które gwarantują realizację zakładanego celu.

Koordynacja to proces integrowania działań odrębnych części organizacji. Funkcja koordynacyjna wyraża się w integrowaniu efektów działania pomiędzy różnymi podmiotami na drodze do osiągnięcia celu. Proces uzgadniania wysiłków niezależnych podmiotów jest realizowany w ramach założeń synchronizacji. Funkcja koordynacji, nie kończy się na jednostkowym uzgodnieniu działania. Realizowana jest w operacji jako proces ciągły. Wyraża się w korygowaniu tych przedsięwzięć, które wcześniej były zaplanowane i wymagają zmian w trakcie ich realizacji. Warunki konieczne do osiągnięcia oczekiwanego poziomu koordynacji:

- uświadomienie podwładnym efektów działania różnych elementów organizacji;
- optymalne wykorzystanie efektów działania różnych elementów organizacji przez niezależne podmioty działania;
- zgranie wszystkich podmiotów działania na cel główny, co do zadań, miejsca, czasu, używanych sił i oczekiwanych efektów;
- harmonizacja efektów działania (działań głębokich, bliskich i tyłowych) w różnych funkcjonalnych obszarach odpowiedzialności na cel główny;
- zachowanie ciągłości dowodzenia i realizacji zadań w trakcie operacji;
- zachowanie zdolności bojowej w trakcie operacji – koordynowanie wcześniej zaplanowanych przedsięwzięć w trakcie ich realizacji stosownie do rozwoju sytuacji operacyjno-taktycznej.

Celem koordynacji jest zapewnienie integracji elementów organizacji i funkcji walki w jedną wspólną całość. Koordynowanie różnie jest postrzegane w teorii problemu. Wśród klasyków H. Fayol zaliczał je do podstawowych funkcji kierowniczych. Natomiast J.A.F. Stoner, R.E. Freeman, D.R. Gilbert koordynację sytuują w ramach procesu organizowania²³⁹. Określają koordynację jako proces integrowania zadań i działalności odrębnych jednostek (działań lub obszarów funkcjonalnych) organizacji w celu sprawnego osiągania jej celów.

W procesie koordynacji, istotne jest wskazywanie przez członków różnych organizacji, co należy na ich korzyść wykonać i jaki to może przynieść efekt. Podstawą osiągnięcia koordynacji jest komunikowanie się. Koordynacja zależy bezpośrednio od uzyskania, przekazywania i przetwarzania informacji. Dlatego też, niektórzy teoretycy koordynowanie postrzegają jako przetwarzanie informacji. Koordynacja jest postrzegana jako zorganizowanie wspólnego działania pomiędzy niezależnymi częściami organizacji. Koordynację warunkuje:

²³⁹ A.F.J. Stoner, R.E. Freeman, D.R. Gilbert, *Kierowanie*, op. cit.

• posługiwanie się takimi samymi procedurami i technikami kierowania – ułatwia to przepływ informacji, rozwiązywanie problemu przebiega według jednolitej procedury, bez względu na specjalizację danej komórki organizacyjnej;

• przekraczanie granic – problem polega na wyznaczeniu bezpośredniego koordynatora pomiędzy specyficznymi komórkami organizacyjnymi. Rola koordynatora polega na ujednolicaniu zadań pomimo różnych nazw lub terminów, np. koordynator sił powietrznych na stanowisku dowodzenia dowódcy ogólnowojskowego;

• redukcja potrzeb koordynacji – polega to na tworzeniu jednolitej struktury, co eliminuje konieczność koordynacji pomiędzy odrębnymi zespołami lub wydzielanie zupełnie samodzielnych zadań, np. tworzenie zgrupowań zadaniowych.

Proces koordynacji występuje wszędzie tam, gdzie uprzednio dokonano podziału zadań i działanie jest wielopodmiotowe. Głównym koordynatorem jest zawsze ten, kto dowodzi (kieruje) całością organizacji.

W toku koordynacji nie następuje zmiana zadań i ich sposobu realizacji, zostaje skoordynowane działanie w aspekcie oczekiwanych efektów, co do czasu, miejsca i kolejności ich zaistnienia. W trakcie działania głównym przedmiotem koordynacji jest używanie sił, co do czasu i miejsca. Jeżeli w wyniku koordynacji przed i w trakcie operacji uzyskamy skuteczność działania, to można postawić tezę, że koordynacja była efektywna.

W procesie koordynacji, porównywane są przewidywane efekty różnych części organizacji ze względu na ich różne sposoby realizacji zadań. Ze sposobów realizacji zadań odrębnych części organizacji wynikają ich efekty działania, które w różnym stopniu wpływają na osiągnięcie celu głównego. Stąd zadaniem koordynacji w tym etapie jest ponowne rozważenie priorytetów w operacji i skierowanie na nie efektów działania różnych części organizacji. Poprzez koordynację następuje porównanie tego, co pragniemy globalnie osiągnąć z tym, co osiągają niezależne podmioty działania. Można postawić tezę, że zadaniem koordynacji w tym etapie jest sprawdzenie, czy wszyscy zmierzają tam, gdzie powinni zmierzać ze względu na cel główny.

W drodze do celu głównego wielu podmiotów działania konieczne jest poczynienie ustaleń, których istotą jest wzajemne pomaganie sobie, a nie przeszkadzanie. Również w aspekcie bezpieczeństwa wielopodmiotowego działania, konieczna jest jednolita interpretacja środków koordynacji. Pomimo to, że w rozkazach są wskazane środki koordynacji, co do miejsca, czasu i zadań, to jednak wymagają one ponownego rozważenia ich w aspekcie sposobów działania różnych części organizacji. W tym aspekcie zadaniem koordynacji jest zgranie różnych części organizacji, co do sprawności i bezpieczeństwa działania według środków koordynacji. Środki kontroli i koordynacji działań mają charakter punktowy, liniowy, powierzchniowy lub przestrzenny. Dobór środka kontroli i koordynacji, warunkowany jest przedmiotem koordynacji. Przedmiotami koordynacji mogą być: czas, miejsce, przestrzeń, potencjał i zadania. Stąd adekwatnie do przedmiotów koordynacji powinny być dobrane właściwe środki.

Szczegółowość koordynacji na poziomie operacyjnym warunkowana jest przyjętym stylem dowodzenia. Jeżeli jest to dowodzenie przez cele, wówczas istotne jest utrzymywanie kierunku skutecznego i sprawnego działania różnych części organizacji w aspekcie ich bezpieczeństwa. Jeżeli jest to dowodzenie poprzez instruowanie, wówczas wymaga to większej skali uzgodnień dotyczących wzajemnych powiązań, co do procedur personalnego osiągnięcia celu.

4.2. Rola dowódcy w koordynacji działań

Koordynacja jako proces i czynność występuje zawsze tam, gdzie można w procedurach planowania i działania wyróżnić, osobę funkcyjną z uprawnieniami do koordynacji. Takie uprawnienia posiada każdy dowódca w stosunku do kierowanych przez siebie podmiotów. W etapie planowania, koordynowana jest działalność niezależnych podmiotów planistycznych w tej samej organizacji. W etapie organizowania, koordynowane są efekty działania niezależnych podmiotów działania w tej samej organizacji na cel główny. Ideą koordynacji w etapie organizowania jest zintegrowanie działania niezależnych podmiotów tak, aby sobie wzajemnie nie przeszkadzały i potrafiły czerpać korzyści z efektów działania różnych części organizacji. W wyniku przeprowadzonej koordynacji w działaniach powinien zaistnieć efekt synergii. Natomiast w etapie działania, w wyniku oceny sytuacji, koordynowane jest na bieżąco miejsce, czas i potencjał w aspekcie skutecznego działania.

W ujęciu teorii prakseologii koordynacja polega na tym, „(...) że przy wykonywaniu swych czynności człowiek przezorny uwzględnia swą własną działalność (...), a także działanie innych ludzi, żeby mu one nie przeszkadzały, a przeciwnie – pomagały”²⁴⁰. Wynika stąd, że w procesie zorganizowanego działania istotne jest również postrzeganie współuczestników w aspekcie ich zadania i wpływu ich działania na zadanie własne. Proces koordynacji postrzegamy, jako „(...) włączenie do działania wszystkich i tylko tych elementów, które są niezbędne do zapewnienia powodzenia i do włączenia tak, aby elementy te maksymalnie przyczyniły się do powodzenia całości – a więc włączenia ich we właściwej jakości, ilości i we właściwej chwili”²⁴¹. W takim rozumieniu proces koordynacji, determinowany jest zadaniem głównym. Wszystkie zadania cząstkowe należy realizować w odpowiednim miejscu i czasie ze względu na oczekiwany efekt w stosunku do zadania głównego. Przez skoordynowanie działania, rozumiany jest również „(...) uporządkowany tok czynów, nie tylko skuteczny, lecz również oszczędny w wysiłku”²⁴². Oznacza to, że proces koordynacji dąży do racjonalnego wykorzystania wysiłków różnych podmiotów działania. Takie działanie jest możliwe, jeżeli przestrzegane będzie komunikowanie się, co do: realizowanych zadań, angażowanych sił, sposobu działania i oczekiwanego efektu. Wówczas możliwe jest osiągnięcie efektu synergii. Wyko-

²⁴⁰ T. Pszczółowski, *Zasady sprawnego działania*, WP, Warszawa 1982, s. 245.

²⁴¹ J. Zieleniewski, *Organizacja i zarządzanie*, PWN, Warszawa 1976, s. 332.

²⁴² T. Pszczółowski, *Zasady sprawnego działania*, WP, Warszawa 1982, s. 235.

rzystanie efektów działania jednego podmiotu przez inne, powoduje zmniejszanie nakładów na realizację zadania. Powstają oszczędności w realizacji celu tak dla niezależnych podmiotów, jak i dla całości organizacji.

Celem koordynacji jest zespolenie efektów działania odrębnych części organizacji. Brak koordynacji powoduje, że różne podmioty działania tracą świadomość swej roli w osiąganiu celu głównego. Poziom integracji, warunkowany jest stopniem wzajemnej zależności współrealizatorów zadania. W działaniach, w których występuje duży stopień ryzyka, wymagany jest duży stopień koordynacji. Jeżeli podmioty działania wiedzą o własnych zadaniach i zdaniach innych (kto, gdzie, w jaki sposób, kiedy i co zamierza osiągnąć), to można postawić tezę, że na podstawie takiej wiedzy potrafią dostosować własne zadania do osiągniętych efektów przez innych. Oznacza to, że komunikowanie się w tym układzie jest podstawą do sprawnego działania.

Koordynowanie jest przeciwwagą podziału pracy i specjalizacji zadań. Koordynowanie wiąże się z ponownym łączeniem zadań. Powoduje to, że wzajemne stosunki między ludźmi wykonującymi różne, ale powiązane ze sobą zadania przyczyniają się do osiągnięcia celów organizacji²⁴³. W procesie walki zbrojnej, tak jak we wszystkich wielopodmiotowych i wieloprzedmiotowych działaniach poprzez zbudowanie planu nie osiągnie się założonego celu. Plan jest tylko podstawą zorganizowanego działania. Po postawieniu zadań i opracowaniu planów przez różne podmioty działania, należy skoordynować ich działanie, aby sobie nie przeszkadzali i potrafili czerpać zyski z efektów wspólnego działania. Pomimo precyzyjnie stawianych zadań występuje potrzeba koordynacji. Potrzeba koordynacji w szerszym zakresie nie występuje, jeżeli uczestnicy zadania nie konstruują własnych planów, a są tylko wykonawcami. W takiej sytuacji występuje również potrzeba koordynacji, ale nie efektów działania, lecz czynności. Potrzeba koordynacji wynika z różnych zadań i relacji między nimi oraz możliwości i sposobów działania.

Przebieg i wynik starcia zbrojnego zależą w pierwszym rzędzie od jakości żołnierzy po obu walczących stronach. Szczególną zaś rolę odgrywa dowódca, dowódca, decydent i organizator walki zbrojnej. Wiedza ogólna i zawodowa, umiejętności organizatorskie i osobowość dowódcy – to wyjątkowo ważne składniki wartości bojowej danego oddziału, związku taktycznego lub operacyjnego, czy też wreszcie całości sił zbrojnych. Stanowią zatem o wartości mającej istotny wpływ na powodzenie na polu walki. To dowódca kreuje klimat wywołujący zaufanie i wzajemne zrozumienie, szkoli swoich podwładnych i wykorzystując system dowodzenia kieruje przebiegiem działań.

W odniesieniu do dowodzenia w operacjach połączonych najbardziej „poszukiwanym” dowódcą, w aspekcie potrzeb koordynacji działań połączonych sił, jest osoba o cechach przywódcy, czyli osoba posiadająca umiejętność zjednywania sobie ludzi i ich pozyskiwania do realizacji swoich planów. Taki dowódca musi posiadać dogłębną wiedzę o możliwościach podległych mu sił, a także o słabych i silnych stronach każdego komponentu.

²⁴³ Ibidem, s. 312.

Dowódca musi spoić te wszystkie połączone komponenty w jeden silny zespół i własnym przykładem motywować go do działania. W momentach kryzysowych, a takie niewątpliwie pojawiają się w każdej operacji, dowódca musi wykorzystać swoje umiejętności przywódcze w celu odbudowy morale wojsk i wzajemnego zaufania członków sojuszu.

Determinacja w dążeniu do przechrzta przeciwnika i odniesienie zwycięstwa w szybko zmieniających się i niejasnych sytuacjach wymaga doboru ludzi o specyficznych cechach. Niezwykle istotny jest „duch walki”, który powinien być w odpowiedni sposób kształtowany, bo jak stwierdza von Crevelde „...tam, gdzie brak ducha walki, wszystko inne jest tylko stratą czasu”²⁴⁴. Dla dowódcy operacyjnego szczególnie ważna jest odwaga moralna. Musi on bowiem podejmować decyzje, które mają doprowadzić do osiągnięcia celu strategicznego. Nie może rozpraszać swojego wysiłku na osiągnięcie doraźnych korzyści. Musi być zdolny do zidentyfikowania kluczowych czynników zapewniających osiągnięcie celu operacji (np. środek ciężkości przeciwnika, decydujące punkty) i umieć wykorzystać nadarzające się sytuacje. Powinien zachować spokój w sytuacjach niejasnych, a także wówczas, gdy starcie osiągnęło punkt kulminacyjny. W przypadku operacji połączonych możliwość wystąpienia przedstawionych powyżej sytuacji będzie oczywiście kilkakrotnie wyższa niż w działaniach jednego rodzaju sił zbrojnych. Dlatego też musi występować wzajemne zrozumienie między dowódcą połączonych sił i dowódcami komponentów w celu zapewnienia jedności wysiłku. Dowódca operacyjny powinien zapewnić każdemu dowódcy komponentu takie same możliwości prezentowania swojego stanowiska i nie może preferować żadnego rodzaju sił zbrojnych. Powinni oni być w pełni zaangażowani w proces planowania operacji i mieć niezbędne środki i swobodę działania umożliwiające osiągnięcie postawionych im zadań. O znaczeniu właściwych relacji między dowódcą połączonych sił i dowódcami komponentów może świadczyć uwaga poczyniona przez gen. Schwarzkopfa po zakończeniu wojny w Zatoce Perskiej „Budowałem zaufanie wśród moich komponentów ponieważ ja ufałem im....Jeżeli chcemy mieć prawdziwe działanie połączone, dowódca połączonych sił nie powinien zajmować się szczegółami będącymi w kompetencjach dowódców komponentów”.

4.3. Zasady dowodzenia

Osiągnięcie zakładanych celów militarnych w okresie kryzysu i konfliktu zależy w pierwszej kolejności od zdolności rozwinięcia odpowiednich wojsk, we właściwym miejscu i we właściwym czasie. Skuteczne zaś wykorzystanie i wsparcie tych sił uzależnione jest przede wszystkim od zorganizowania właściwego systemu dowodzenia od najwyższych do najniższych szczebli. Zrozumienie zatem istoty operacji połączonych, ich wymagań oraz towarzyszących temu uwarunkowań dla

²⁴⁴ M. von Crevelde, *Command in War*, Whitehall Paper Series, 1994, s. 4.

organizacji dowodzenia jest niezbędne dla dowódców na wszystkich szczeblach dowodzenia. Dodatkowym wymogiem sprawnego dowodzenia w operacjach połączonych jest stosowanie przez dowódcę połączonych sił i jego sztab standardowych procedur oraz przestrzeganie zasad dowodzenia pozwalających na skuteczne wykorzystanie możliwości bojowych różnych rodzajów sił zbrojnych.

Rozpatrując pojęcie „zasada”, nie sposób nie zacząć od wykładni zawartej w „Słowniku języka polskiego”²⁴⁵. Wynika z niej, że „zasada” jest w jednym ze słownikowych znaczeń niczym innym niż tezą, w której treści zawarte jest prawo rządzące jakimiś procesami. Jest to podstawa, na której coś się opiera, reguła. W innym znaczeniu „zasada” jest traktowana jako normy (w liczbie mnogiej) postępowania uznane przez kogoś za obowiązujące. Jednocześnie definicja słownikowa pojęcia „reguła”²⁴⁶, traktuje ją jako zasadę, prawidło postępowania, przepis bądź twierdzenie sprawdzające się w większości wypadków.

Z porównania definicji „zasady” i „reguły” można wysnuć wniosek, że ta pierwsza ma znaczenie kategoryczne, utożsamiane z prawem i normą, natomiast „reguła” dopuszcza odstępstwa i niesprawdzalność w niektórych wypadkach.

W literaturze przedmiotu można spotkać różne zestawy zasad dowodzenia. W „Doktrynie sojuszniczych operacji połączonych AJP-01(B)” oraz w „Sojuszniczych operacjach połączonych AJP-3”, których zapisy obowiązują wszystkie państwa członkowskie Sojuszu, wyróżnia się następujące zasady dowodzenia w operacjach połączonych²⁴⁷:

Jedność dowodzenia (*Unity of Command*). Punktem wyjściowym do sformułowania zasady jedności dowodzenia jest uznanie za prawdziwe twierdzenia, że złożone działania bojowe różnych rodzajów sił zbrojnych, które planuje się realizować w jednym obszarze, i które połączone są jednym, wspólnym celem będą bardziej skuteczne i efektywne wówczas, gdy będą przebiegały w myśl jednej koncepcji. Powyższy warunek – działania w myśl jednej koncepcji – można spełnić najprościej poprzez wyznaczenie jednego dowódcy, jako nadrzędnego organu dowodzenia nad dowództwami rodzajów sił zbrojnych, którego zamiar będzie integrował wysiłki wszystkich biorących udział w operacji sił i środków. Jedność dowodzenia zapewnia bowiem niezbędną spójność planowania i realizacji postawionych zadań na wszystkich szczeblach działań.

Relacje dowodzenia, poprzez którą tę jedność się osiąga będą zależeć głównie od składu połączonych sił. W sojuszniczych operacjach połączonych mogą być wprowadzone pewne ograniczenia w zakresie podporządkowania narodowych komponentów i narodowych środków wsparcia, a także przez rozmach działań innych sił w obszarze odpowiedzialności dowódcy połączonych sił. W celu zapewnienia jedności dowodzenia, dowódca sojuszniczych połączonych sił, w większości przypadków, sprawuje kontrolę operacyjną (OPCON – *Operational Control*) nad

²⁴⁵ M. Szymczak i inni, *Słownik języka polskiego*, tom III, PWN, Warszawa 1981, s. 955.

²⁴⁶ Ibidem, s. 36.

²⁴⁷ *Allied Joint Operations Doctrine AJP-01(B)*, September 2000, para. 0404–0409; *Allied Joint Operations AJP-3*, November 2000, para. 2004–2010.

wszystkimi siłami znajdującymi się w jego obszarze odpowiedzialności. W sytuacji, gdy jedność dowodzenia (z siłami lub organizacjami nie będącymi w składzie połączonych sił) nie może być osiągnięta, to musi być zapewniona, co najmniej jedność wysiłków poprzez ustanowienie współpracy.

Ciągłość dowodzenia (*Continuity of Command*). Jedność dowodzenia jest dodatkowo wzmacniana poprzez zachowanie ciągłości dowodzenia przez cały czas trwania operacji. Jest zasadą, że „plan powinien być realizowany przez tego, co planował”, ale okoliczności mogą nie pozwolić na zachowanie tej zasady. Ponieważ dowodzenie musi być sprawowane przez cały czas trwania operacji, dowódca powinien ustalić zastępców oraz zapasowe SD.

Przejrzysta struktura dowodzenia (*Clear Chain of Command*). Struktura dowodzenia jest hierarchiczna. Jednak w sytuacjach, gdy jest to niezbędne, wytyczne i rozkazy do podwładnych dowódców mogą zawierać zadania dla wybranego elementu podległych im wojsk. Może to wynikać ze specyficznych ograniczeń określonych przez poszczególne państwa dla kontyngentów narodowych lub też dodatkowych rozkazów.

Integracja dowodzenia (*Integration of Command*). Struktura systemu dowodzenia powinna zapewnić jak najlepsze wykorzystanie możliwości bojowych poszczególnych komponentów rodzajów sił zbrojnych dla osiągnięcia celów operacyjnych określonych przez dowódcę połączonych sił. Dowództwa komponentów są normalnie funkcjonalne (morskie, lądowe, powietrzne i operacji specjalnych). Jednak ich konkretne struktury organizacyjne będą sprecyzowane przez wyższe dowództwo, w celu dostosowania systemu dowodzenia do potrzeb każdej operacji. Integracja pomiędzy dowództwami jest wzmacniana poprzez przejrzystą strukturę dowodzenia. Jeżeli wymagane są oddzielne stanowiska dowodzenia pojedynczych kontyngentów narodowych, to powinny być one ustanowione w celu uzupełnienia i wsparcia, a nie dezorganizowania połączonych szczebli dowodzenia. Bardzo ważnym elementem systemu dowodzenia jest skuteczna i wszechstronna struktura łącznikowa spinająca SD połączonych sił z wszystkimi jednostkami i innymi organizacjami.

Decentralizacja (*Decentralisation*). Odpowiedzialność dowódcy połączonych sił za wykonanie zadania jest niepodzielna, ale przekazywanie podwładnym uprawnień i odpowiedzialności za realizację zadań wspierających zamiar wyższego przełożonego jest zawarte w zasadzie „decentralizacji”. Poprzez przekazanie części swojej władzy, dowódcy zapewniają podwładnym swobodę działania, umożliwiając im wykazanie inicjatywy i wykorzystanie nadarzających się okazji w razie niespodziewanego rozwoju sytuacji. Decentralizacja mobilizuje do przejmowania inicjatywy i promuje podejmowanie we właściwym czasie decyzji. Wraz z przekazaną im władzą, podlegli dowódcy powinni mieć jasno określony zamiar i cele, które należy osiągnąć oraz siły i środki niezbędne do wykonania postawionych im zadań. Skuteczna decentralizacja wymaga spełnienia następujących warunków:

- dowódcy połączonych sił i ich sztaby powinni w pierwszej kolejności zająć się sprawami operacyjnymi dotyczącymi połączonych sił, a problematykę komponentów rozważać tylko w niezbędnym zakresie;

- podwładni dowódcy muszą w pełni rozumieć zamiar dowódcy połączonych sił i mieć swobodę przejawiania inicjatywy w realizacji tego zamiaru;

- państwa muszą aktywnie uczestniczyć w procesie opracowania doktryny dotyczącej operacji połączonych oraz musi istnieć jednolite rozumienie doktryny w zakresie użycia sił. Może to zostać osiągnięte poprzez szkolenia i ćwiczenia w okresie pokoju;

- na wszystkich szczeblach dowodzenia powinno być rekomendowane scentralizowane planowanie i zdecentralizowana realizacja planów.

Zaufanie i pewność (*Trust and Confidence*). Zaufanie i całkowita wiara w umiejętności i dobry charakter drugiej osoby jest jednym z najważniejszych czynników w budowaniu silnych zespołów. Zaufanie poszerza możliwości dowódcy w wyborze opcji działania oraz zwiększa elastyczność, ruchliwość i swobodę przejęcia inicjatywy przy każdej nadarzającej się okazji.

Współdziałanie i wzajemne zrozumienie (*Co-operation and Mutual Understanding*). Istnieje niewielka szansa na odniesienie sukcesu w zakresie planowania i prowadzenia operacji połączonych sił, jeżeli nie będzie jedności wysiłku i niezbędnego zaufania. Wzajemne zrozumienie mocnych i słabych stron poszczególnych komponentów stanowi podstawę współpracy i zaufania, które są niezbędnym elementem sprawnego planowania i pomyślnego prowadzenia operacji połączonych. Zrozumienie wynika również ze stosowania wspólnej doktryny dotyczącej użycia połączonych sił. Najlepszym zaś sposobem poznania procedur operacyjnych poszczególnych państw i rodzajów sił zbrojnych są wspólne szkolenia i ćwiczenia. Jest szczególnie istotne, jeśli czas na to pozwala, aby przeprowadzić wspólne treningi w okresie poprzedzającym jakąkolwiek większą operację. Im większy stopień standaryzacji (w kategoriach zarówno sprzętu, jak i doktryny), tym lepsze perspektywy na owocną współpracę, wzajemne zrozumienie i ostatecznie na sukces.

Zakończenie

Funkcjonujące w teorii i praktyce użycia sił zbrojnych pojęcie operacji połączonych wnosi nową jakość w działania militarne na poziomie operacyjnym. Określenie „operacja połączona” oznacza przedsięwzięcie obejmujące dowodzenie, działania i organizację sił zbrojnych, w którym wszystkie wysiłki ukierunkowane są na osiągnięcie wspólnego celu. Jest to odpowiedź na zmienione uwarunkowania polityczne, ekonomiczne i techniczne, w jakich działają siły zbrojne.

Poszczególne rodzaje sił zbrojnych mogą wykonywać zadania nie tylko w ich tradycyjnym środowisku, lecz również zadania na korzyść pozostałych. Istnieje w związku z tym konieczność wypracowania wspólnych, ogólnych ram postępowania. Ich brak prowadzić może do rozbicia działań rodzajów sił zbrojnych na niezależne części, a pojedyncze przedsięwzięcia nie oddziałują wówczas synergicznie i tym samym powstaje zagrożenie zmarnowania wysiłków. Zagrożeniu temu można przeciwdziałać prowadząc połączone działania rodzajów sił zbrojnych. Działania takie nie są przywiązane do określonej formy organizacyjnej, lecz wyrażają się w zróżnicowanych formach współpracy w ramach połączonych działań, podczas których ma miejsce nie tyle współdziałanie, co pełna integracja biorących w niej udział rodzajów sił zbrojnych. Wynika stąd potrzeba odejścia od współdziałania sił uczestniczących w operacji, na rzecz pełnej integracji ich działań.

Wynika stąd, że zadania do wykonania nie mogą być podzielone pomiędzy poszczególne komponenty połączonych sił, ale powinny być postawione wszystkim jednocześnie, przy czym do realizacji konkretnego zadania powinno się wyznaczać siły i środki mające najkorzystniejsze – z taktycznego punktu widzenia – cechy i możliwości, niezależnie od ich przynależności do rodzaju sił zbrojnych. Pozwoli to na jednoczesne porażenie środków ciężkości przeciwnika na całym obszarze operacji, na poziomie taktycznym, następnie operacyjnym i ostatecznie strategicznym. Dzięki równoległemu prowadzeniu działań lądowych, powietrznych, morskich i specjalnych można jednocześnie oddziaływać na wszystkie elementy systemu obronnego przeciwnika, co doprowadzi do jego pobicia. Jednoczesne atakowanie wielu elementów przeciwnika pozbawia go możliwości jakiegokolwiek przeciwdziałania.

O sukcesie operacji, angażującej wszystkie rodzaje sił zbrojnych, decyduje przede wszystkim umiejętne wykorzystanie potencjałów bojowych poszczególnych komponentów. Współczesne wojska lądowe, siły powietrzne i marynarka wojenna wspierają i uzupełniają się nawzajem w znacznie większym stopniu niż dawniej, w zakresie zasięgu, mocy i precyzji środków rażenia, a skuteczność ich działania w czasie pokoju, kryzysu i konfliktu zależy przede wszystkim od zdolności i możliwości działania razem.

Chodzi przy tym o to, by wszędzie tam, gdzie jest to celowe i możliwe, tak skoordynować operacje lądowe, powietrzne i morskie oraz działania sił specjalnych,

aby zamierzone skutki (wspólny cel) osiągnięte zostały przy efektywnym wykorzystaniu zróżnicowanych możliwości i możliwie najmniejszych stratach. Tak użyć komponenty rodzajów sił zbrojnych w czasie i przestrzeni, aby wykorzystać ich silne strony, a jednocześnie osłonić słabe.

We współczesnych operacjach połączonych komponenty, które zostaną użyte w operacji połączonej (komponent powietrzny, lądowy, morski i sił specjalnych), wykonują zadania na rzecz celu operacji, a nie na korzyść któregoś z nich (np. lotnictwo na rzecz wojsk lądowych), natomiast wielkość oraz miejsce i rola każdego komponentu zależą od celów polityczno-militarnych operacji połączonej oraz konkretnych warunków jej prowadzenia. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że komponenty te są dowodzone przez jednego dowódcę. Nie są to, więc wspólne działania rodzajów sił zbrojnych podlegających swoim dowódcom, lecz działania wspólnie planowane, koordynowane i realizowane przez jednego dowódcę.

Koordynacja w ujęciu leksykalnym, to „uzgadnianie (w skali strategicznej, operacyjnej i taktycznej) wysiłków oddziałów, związków taktycznych i operacyjnych (zgrupowań) różnych rodzajów sił zbrojnych w celu najbardziej efektywnego wykonania wspólnych zadań w walce i operacji”. Koordynacja postrzegana jest jako wymiana informacji w celu integracji i synchronizacji działań oraz uniknięcia wzajemnych zakłóceń w trakcie operacji.

Celem koordynacji jest zespolenie efektów działania odrębnych części organizacji. Brak koordynacji powoduje, że różne podmioty działania tracą świadomość swej roli w osiąganiu celu głównego. Poziom integracji, warunkowany jest stopniem wzajemnej zależności współrealizatorów zadania. W działaniach, w których występuje duży stopień ryzyka, wymagany jest duży stopień koordynacji. Jeżeli podmioty działania wiedzą o własnych zadaniach i zadaniach innych (kto, gdzie, w jaki sposób, kiedy i co zamierza osiągnąć), to można postawić tezę, że na podstawie takiej wiedzy potrafią dostosować własne zadania do osiągniętych efektów przez innych. Oznacza to, że komunikowanie się w tym układzie jest podstawą do sprawnego działania. Osiągnięcie takiego stanu jest możliwe głównie w trakcie operacji prowadzonych przez połączone siły zbrojne.

Koordynacja to pojęcie prakseologiczne, związane z organizowaniem i prowadzeniem wielopodmiotowych działań. W walce zbrojnej (tak jak we wszelkich złożonych i zorganizowanych działaniach) powinna być postrzegana jako proces i czynność skierowana na sprawne i skuteczne działanie. Jako proces należy ją postrzegać od chwili otrzymania zadania lub określenia celu, do momentu jego osiągnięcia. Natomiast jako czynność występuje zawsze w ramach procesu wtedy, kiedy sprawność i skuteczność materializujemy w planach i działaniu na realne cele.

O koordynacji mówimy wówczas, kiedy występuje podział zadań, a podstawowym determinantem organizowania jest postawienie zadań wyodrębnionym częściom organizacji. Proces harmonizacji działania poszczególnych części organizacji jest możliwy dopiero wtedy, kiedy zostaną opracowane ich plany szczegółowego działania. Wówczas integrowane są efekty działania różnych części organizacji,

aby skutecznie osiągnąć cel globalny i ich bezpieczeństwo działania. W wyniku, czego powinniśmy uniknąć (na drodze realizacji celu) wzajemnego przeszkadzania sobie, a osiągnąć efekt synergii. Wynika stąd, że koordynacja to nie tylko integracja działań w ramach funkcji walki, to przede wszystkim integracja wysiłków niezależnych części organizacji na wspólny cel. Koordynacja jest procesem ciągłym, wynikającym ze złożoności działania. Koordynacja jest również zdarzeniem jednostkowym, gdzie dowódca (koordynator) harmonizuje przewidywane efekty działania (w etapie organizowania) na cel operacji. W procesie ciągłym następuje integracja osiągniętych efektów działania różnych części organizacji na cel, aby inni mogli czerpać korzyści z wielopodmiotowego działania. Wówczas dążymy do zainicjowania zjawiska synergii.

Reasumując, należy stwierdzić, że rola koordynacji wzrasta wraz z rozwojem technicznym środków walki, który prowadzi do zwiększenia możliwości bojowych wojsk.

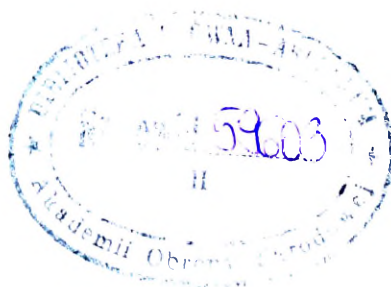
Literatura

1. Abzółtowski S., *Działanie lotnictwa przeciwko celom naziemnym*, Bellona, Warszawa 1929, t. XXXIII, z. 3.
2. Abzółtowski S., *Lotnictwo w wojnie współczesnej*, Warszawa 1924.
3. Abzółtowski S., *Operacyjne użycie lotnictwa*, Warszawa 1932.
4. Abzółtowski S., *Taktyka lotnictwa*, Warszawa 1923.
5. AJP-3.3 (ATP 33(C)) – *Joint Air & Space Operations Doctrine*.
6. *Amerykańskie doświadczenia z wojny wietnamskiej*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1974, nr 1.
7. ATP-27(C) (AJP-3.3.2) *Air Interdiction and Close Air Support*.
8. Bartnik R., Kierski R., *Izolacja lotnicza w siłach powietrznych NATO*, AON, Warszawa 1999.
9. Bartnik R., *Lotnictwo sił powietrznych w działaniach wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2000.
10. Bekker C., *Atak na wysokości 4000*, Warszawa 1999.
11. Biziewski J., Kubiak K., *Yom Kippur*, Warszawa 1995.
12. Bojarski R., *Główne problemy działań operacyjnych*, AON, Warszawa 2001.
13. Bowman S., *Iraq: US Military Operations. Report for Congress*, Order Code RL31701, August 4, 2003.
14. Czmur S., *Walka o panowanie w powietrzu*, Warszawa 1988.
15. Czupryński A., *Synchronizacja działań na poziomie operacyjnym*, AON, Warszawa 2003.
16. Douhet G., *Panowanie w powietrzu*, Warszawa 1965.
17. *Dowodzenie lotnictwem sił powietrznych w działaniach wojsk lądowych*, praca zbiorowa, Warszawa 2002.
18. Dulęba A., *Taktyka lotnictwa na przykładzie wojny nad Zatoką Perską*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 1992, nr 7/8.
19. *Działania lotnictwa izraelskiego podczas agresji na kraje arabskie*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1968, nr 1.
20. *Działania operacyjne*, praca zbiorowa pod red. S. Kozieja, ASG, Warszawa 1993.
21. Eisenhower D., *Krucjata w Europie*, Warszawa 1998.
22. Fuller J.Ch., *Druga wojna światowa 1939–1945*, Warszawa 1958.
23. Gillette G., *Działania powietrznoszurmowe w Wietnamie*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1967, nr 2.
24. Gołąb Z., *Przygotowanie, wykonanie i odpieranie pierwszego uderzenia w wojnach lokalnych na Bliskim Wschodzie*, cz. 1, „Myśl Wojskowa” 1980, nr 6.
25. Gotowała J., *„Iraqi Freedom” – pustynna szachownica*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2003, nr 7.
26. V. Hahlweg W., *Doświadczenia wojenne w Wietnamie i możliwość wykorzystania ich w Europie*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1968, nr 6.
27. V. Hoepfner, *Wojna Niemiec w powietrzu*, Warszawa 1938.
28. Jankiewicz Z., *Powstanie i upadek Luftwaffe*, Poznań 1972.
29. Jaworski J., *Lotnictwo wojskowe w pierwszej wojnie światowej*, ASG WP, Warszawa 1973.
30. Jaworski J., *Lotnicze zabezpieczenie działań wojsk lądowych w drugiej wojnie światowej*, „Myśl Wojskowa” 1980, nr 1.
31. Jaworski J., *Niektóre problemy i właściwości użycia lotnictwa w konfliktach zbrojnych po drugiej wojnie światowej*, ASG WP, Warszawa 1979.
32. Jaworski J., *Teorie, doktryny i kierunki rozwoju sił powietrznych głównych państw europejskich i USA w okresie międzywojennym 1918–1939*, ASG WP, Warszawa 1976.
33. Jedliński P., *Lotnictwo Stanów Zjednoczonych w wojnie koreańskiej*, „Myśl Wojskowa” 1951, nr 6.

34. Kaczmarek W., Panek B., Joniak J., *Powietrzno-lądowy wymiar współczesnych operacji „Prze-strzeń”*, AON, Warszawa 2003.
35. Kmiecik T., *Polskie lotnictwo wojskowe 1945–1962*, Warszawa 2001.
36. Konopka L., *Operacja „Iraqi Freedom” – próba podsumowania*, „Myśl Wojskowa” 2003, Dodatek specjalny.
37. Kotarbiński T., *Hasło dobrej roboty*, WP, Warszawa 1975.
38. Kowalczyk A., *Afganistan*, Warszawa 1994.
39. Kowalski W., *Rola lotnictwa lekkiego*, „Przegląd Lotniczy” 1928, nr 11.
40. Koziej S., *Teoria sztuki wojennej*, AON, Warszawa 1993.
41. Kozub M., Bartnik R., *Lotnictwo sił powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej w operacjach połączo-nych NATO*, AON, Warszawa 2000.
42. Kozub M., *Połączone działania powietrzne*, AON, Warszawa 1999.
43. Kozub M., Cieślak E., Gruszczyński J., *Bezpośrednie wsparcie lotnicze wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2001.
44. Kozub M., *Lotnictwo sił zbrojnych w operacjach (Studium operacyjne)*, AON, Warszawa 2001.
45. Kozub M., *Lotnictwo w operacjach połączonych*, AON, Warszawa 2001.
46. Kozub M., Szulc S., *Wsparcie działań powietrznych w operacjach połączonych NATO*, AON, War-szawa 2000.
47. Krasowski K., *Wnioski z wykorzystania śmigłowców uzbrojonych podczas wojny w Wietnamie*, „Myśl Wojskowa” 1975, nr 12.
48. Krzemiński Cz., *Dowodzenie lotnictwem aliantów na zachodzie w czasie drugiej wojny światowej*, „Myśl Wojskowa” 1971, nr 12.
49. Krzemiński Cz., *Dowodzenie lotnictwem w drugiej wojnie światowej*, Warszawa 1972.
50. Krzemiński Cz., *Dowodzenie lotnictwem w okresie wielkiej wojny narodowej ZSRR*, „Myśl Wojsko-wa” 1970, nr 7.
51. Krzemiński Cz., *Lotnictwo w operacji desantowej w Normandii w 1944 roku*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy” 1961, nr 6.
52. Krzemiński Cz., *Niektóre problemy użycia lotnictwa w wojnie obronnej Polski 1939 r.*, „Myśl Woj-skowa” 1979, nr 9.
53. Krzemiński Cz., *O współdziałaniu lotnictwa z wojskami pancernymi w działaniach zaczepnych armii radzieckiej w latach 1941–1945*, „Myśl Wojskowa” 1977, nr 10.
54. Krzemiński Cz., *Organizacja, sposoby i metody dowodzenia lotnictwem radzieckim w latach 1941–1945*, ASG WP, Warszawa 1970.
55. Krzemiński Cz., *Poglądy na wykorzystanie lotnictwa polskiego w latach powojennych (1946–1964)*, ASG WP, Warszawa 1965.
56. Krzemiński Cz., *Wojna powietrzna w Europie 1939–1945*, Warszawa 1983.
57. Krzemiński Cz., *Wybrane problemy organizacji współdziałania lotnictwa z wojskami pancernymi w działaniach zaczepnych na szczeblu operacyjnym*, „Myśl Wojskowa” 1973, nr 2.
58. Krzemiński Cz., *Wykorzystanie lotnictwa w białoruskiej operacji zaczepnej (23.06.–31.07.1944 r.)*, ASG WP, Warszawa 1961.
59. Kubiak K., *Korea – 50*, Warszawa 1994.
60. Kubiak K., *Wojna sześciodniowa*, Warszawa 1992.
61. Kuriata R., *Koordinacja i współdziałanie w obronie powietrznej*, AON, Warszawa 2002.
62. Kurnal J., *Zagadnienia teorii organizacji i zarządzania*, MON, Warszawa 1969.
63. Kurowski A., *Lotnictwo polskie w 1939 roku*, Warszawa 1962.
64. Kurowski A., *Zmierzch współpracy lotnictwa z piechotą*, „Przegląd Lotniczy” 1938, nr 9.
65. *Lotnictwo Sił Powietrznych RP w operacjach połączonych NATO*, praca zbiorowa pod red. S. Zajasa, AON, Warszawa 1999.
66. *Lotnictwo sił powietrznych w operacjach połączonych (materiały z międzynarodowego sympozjum naukowego)*, AON, Warszawa 2001.

67. Machura J., Kielan Z., Janicki A., *Dowodzenie lotnictwem, część I – Zasady, formy i metody dowodzenia lotnictwem*, ASG WP, Warszawa 1986.
68. Menczak A., *Użycie lotnictwa podczas zagonów*, Bellona, Warszawa 1921, z. 12.
69. Michalak W., *Działania bojowe korpusu lotniczego, t. 1 – Podstawy użycia korpusu lotniczego*, AON, Warszawa 1993.
70. Michalak W., *Działania bojowe lotnictwa w operacjach KZ*, AON, Warszawa 1993.
71. Michalak W., *Zasady użycia lotnictwa w działaniach wojennych*, AON, Warszawa 1995.
72. Michniak J., *Metody i treść pracy zespołów funkcjonalnych na stanowisku dowodzenia wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2000.
73. Mossor S., *Sztuka wojenna w warunkach nowoczesnej wojny*, Warszawa 1986.
74. *Organizacja i dowodzenie lotnictwem taktycznym Połączonych Sił Powietrznych NATO*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny” 1965, nr 2.
75. Piuro S., *Wnioski z czwartej wojny arabsko-izraelskiej w zakresie obrony przeciwlotniczej wojsk*, „Myśl Wojskowa” 1974, nr 11.
76. *Podstawowe założenia operacji połączonych*, praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, AON, Warszawa 2000.
77. Polesiński W., *Lotnictwo towarzyszące na szczeblu wielkich jednostek*, „Przegląd Lotniczy” 1938, nr 2.
78. Przedpełski A., *Lotnictwo w myśli wojskowej II Rzeczypospolitej*, Toruń 2001.
79. Pszczółowski T., *Zasady sprawnego działania*, WP, Warszawa 1982.
80. Radomyski A., Kowalczyk A., *Koordinacja i synchronizacja działań OPL w korpusie wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2001.
81. *Reader Centrum Führung Gemeinsamer Operationen*, FüAk, Hamburg 2000.
82. Romeyko M., *Współpraca lotnictwa z kawalerią podczas zagonów*, „Przegląd Lotniczy” 1929, nr 1.
83. Rzepniewski A., *Wojna powietrzna w Polsce – 1939*, Warszawa 1970.
84. Scheffel Ch.B., *Taktyczne operacje sił powietrznych, cz. III – Zwalczanie sił, środków i obiektów naziemnych przeciwnika przez lotnictwo RFN*, AON, Warszawa 1996.
85. Sikorski W., *Przyszła wojna*, Warszawa 1984.
86. *Siły powietrzne NATO. Charakterystyka, zadania, możliwości, bazowanie i zasady działania*, SG WP, Warszawa 1984.
87. Sobieski S., *Działania bojowe lotnictwa na Bliskim Wschodzie w 1973 r.*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju” 1976, nr 9.
88. Steć K., *Dowodzenie lotnictwem taktycznym USA w Wietnamie*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy” 1967, nr 12.
89. Stoner J.A.F., Freeman E.R., Gilbert D.R., *Kierowanie*, PWE, Warszawa 2001.
90. Szpakowicz R., Hoffmann R., *Koncepcja wojny sieciocentrycznej jako odpowiedź na zapotrzebowanie sił powietrznych XXI wieku na informacyjne wsparcie działań bojowych*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2003, nr 8.
91. Ścibiorek Z., *Gorące refleksje z ostatniej wojny*, „Myśl Wojskowa” 2003, Dodatek specjalny.
92. Ścibiorek Z., *Kierowanie w przedsiębiorstwie*, Adam Marszałek, Toruń 2000.
93. Świątnicki W., *Polska myśl lotnicza*, AON, Warszawa 1998.
94. Wrzosek M., *Koordinacja w działaniach taktycznych wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2002.
95. Wyszczelski L., *Polska myśl wojskowa 1914–1939*, Warszawa 1988.
96. Wyszczelski L., *Polska myśl wojskowa 1918–1939, wybór dokumentów*, Warszawa 1987.
97. Wyszczelski L., *Zarys historii myśli wojskowej, cz. I*, Warszawa 1986.
98. Zabłocki E., *Siły powietrzne w systemie obronnym państwa*, AON, Warszawa 1996.
99. Zabłocki E., Szymański R., Nawrocki B., *Lotnictwo myśliwskie*, AON, Warszawa 1998.
100. Zabłocki E., Świątnicki W., *Samolot pola walki – wsparcia wojsk*, AON, Warszawa 1995.
101. Zajas S., Babut R., Kilarski W., *Wybrane zagadnienia działań bojowych związku taktycznego lotnictwa myśliwsko-bombowego*, AON, Warszawa 1994.
102. Zajas S., Bartnik R., *Operacyjne użycie lotnictwa*, AON, Warszawa 1998.

103. Zajas S., Kobuz M., Nowak J., *Dowodzenie siłami powietrznymi NATO. Wybrane problemy*, AON, Warszawa 1998.
104. Zajas S., Kozub M., Bartnik R., *Koncepcja użycia polskiego lotnictwa taktycznego w połączonych działaniach powietrznych*, AON, Warszawa 1998.
105. Zajas S., *Lotnicze wsparcie sił lądowych według poglądów NATO*, „Przegląd WLOP” 1999, nr 10.
106. Zajas S., *Użycie lotnictwa szturmowego w operacjach obronnych SZ RP*, AON, Warszawa 1995.
107. Zajas S., *Współczesne lotnictwo szturmowe (A-10A i Su-25: Porównanie samolotów i taktyki)*, AON, Warszawa 1996.
108. Zajas S., *Zarys użycia lotnictwa szturmowego i myśliwsko-bombowego*, AON, Warszawa 1994.



Publikacje Akademii Obrony Narodowej

do nabycia w Wydziale Wydawniczym AON
al. gen. A. Chruściela 103, bl. 2
00-910 Warszawa,
tel. 681 40 55, tel./faks 681 37 52
e-mail: i.podemska@aon.edu.pl

- J. Barcik – Akt terrorystyczny i jego sprawca w świetle prawa międzynarodowego i wewnętrznego – 18 zł
- Bezpieczne niebo. Materiały z konferencji – 14 zł
- J. Bieńkowski, R. Stępień (red.) – Edukacja pedagogiczna w wyższej uczelni wojskowej – 18 zł
- H. Binkowski (red.) – OBWE w procesie umacniania bezpieczeństwa europejskiego – 18 zł
- H. Binkowski, A. Ciupiński – NATO w systemie bezpieczeństwa euroatlantyckiego – 35 zł
- A. Bujak – Praca w terenie na szczeblach taktycznych według standardów NATO – 12 zł
- A. Bujak, G. Sobolewski – Teren zabudowany środowiskiem walki XXI wieku – 25 zł
- W. Chojnacki – Socjologiczne aspekty tendencji instytucjonalno-organizacyjnego rozwoju wojska – 18 zł
- W. Chojnacki (red.) – Transformacja instytucjonalno-organizacyjna wojska na progu XXI w. – 20 zł
- Z. Chojnacki – Lotnictwo marynarki wojennej – 20 zł
- R. Chrobak i in. – Działania bojowe dywizji – 17 zł
- R. Chrobak i in. – Wybrane aspekty organizowania i kierowania działaniami obronnymi – 23 zł
- M. Cieślarczyk, P. Krawczyk, Z. Korulczyk – Poradnik metodyczny autorów prac kwalifikacyjnych – 8 zł
- M. Cieślarczyk, M. Chojnacki, A. Radomyski – Współpraca cywilno-wojskowa (CIMIC) w siłach zbrojnych (SP) RP – 15 zł
- M. Cieślarczyk (red.) – Metody, techniki i narzędzia badawcze oraz elementy statystyki – 13 zł
- M. Cieślarczyk (red.) – Kultura organizacyjna w siłach zbrojnych – 15 zł
- M. Cieślarczyk, A. Dębska – Wojsko wobec wyzwań współczesnego świata – 26 zł
- A. Ciupiński, M. Zając (red.) – Wybrane problemy walki z terroryzmem międzynarodowym – 20 zł
- A. Ciupiński (red.) – Dyplomacja wielostronna – 25 zł
- A. Ciupiński – Podstawowe elementy polityki bezpieczeństwa i obrony RP – 17 zł
- A. Ciupiński (red.) – Dissemination of international humanitarian law in Central European countries – 22 zł
- A. Ciupiński, R. Białoskórski – Wczesne ostrzeżenie i zapobieganie współczesnym konfliktom zbrojnym w strategii Sojuszu Północnoatlantyckiego – 8 zł
- A. Ciupiński, H. Binkowski, A. Legucka – Bezpieczeństwo w stosunkach międzynarodowych – 30 zł
- A. Ciupiński, K. Malak – Bezpieczeństwo polityczne i wojskowe – 22 zł
- T. Compa – Zarządzanie przestrzenią powietrzną – 12 zł
- J. Czaja – Stolica apostolska wobec integracji europejskiej – 15 zł
- K. Czajka – Użycie artylerii w obronie oddziału – 9 zł
- K. Czajka, T. Całkowski – Użycie artylerii w działaniach opóźniających – 19 zł
- P. Daniluk – Łączność w pododdziale – 14,20 zł
- P. Daniluk – Decyzja w procesie kierowania systemami łączności – 20 zł
- A. Dawidczyk – Nowe wyzwania, zagrożenia i szanse dla bezpieczeństwa Polski u progu XXI wieku – 9 zł
- Dowodzenie lotnictwem sił powietrznych w działaniach wojsk lądowych (zespół autorów) – 17 zł
- W. Drażczyk – Logistyka sił powietrznych w działaniach wielonarodowych – 10 zł
- Drzewiecki D. – Wybrane zagadnienia z meteorologii lotniczej – 12 zł
- A. Fellner – Zautomatyzowane systemy kontroli ruchu lotniczego przestrzeni powietrznej – 23 zł
- M. Flemming – Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych – 45 zł
- P. Gawliczek, J. Pawłowski – Zagrożenia asymetryczne – 14 zł
- M. Gąska – Kompetencje organów władzy wykonawczej – 9 zł
- K. Gąsiorek, W. Kitler – Wojskowe wsparcie władz cywilnych i społeczeństwa – 26 zł
- A. Glen – Kontrola przestrzeni powietrznej a zarządzanie ruchem lotniczym w Polsce w czasie kryzysu i wojny (materiały z konferencji) – 18 zł
- J. Gotowała – Zarys historii lotnictwa – 35 zł
- P. Gómy – Elementy analizy decyzyjnej – 16 zł
- P. Górski – Zastosowania matematyki wyższej w ekonomii – część I – 11,10 zł

- J. Groskrejc – Antropologiczne i aksjologiczne aspekty edukacji oficerów – 10 zł
- A. Halama, A. Radomyski – Wojska obrony przeciwlotniczej – 24 zł
- J. Halik – Metodyka pisanie pracy magisterskiej i studyjnej – 17 zł
- J. Halik, J. Wolejszo – Ćwiczenia wojskowe sił zbrojnych RP w aspekcie interoperacyjności w ramach NATO – 16 zł
- M. Huzarski – Taktyka ogólna w wojskach lądowych – 21 zł
- Irak 2004. Ku normalności. Materiały z konferencji – 25 zł
- K. Jałoszyński – Terroryzm antyizraelski – 12 zł
- K. Jałoszyński – Terroryzm czy terror kryminalny w Polsce? – 12 zł
- K. Jałoszyński – Koncepcja współczesnych działań antyterrorystycznych (rozprawa hab.) – 23 zł
- J. Janczak – Właściwości organizacji łączności w specyficznych środowiskach i warunkach walki – 10 zł
- J. Janczak – System łączności brygady – 18 zł
- J. Janczak – Środki dowodzenia – 14 zł
- J. Janczak, P. Daniluk – Środki dowodzenia – 14 zł
- Cz. Jarecki – Użycie wojsk raketowych i artylerii w operacji – 15 zł
- S. Jarmoszko, R. Stępień (red.) – Humanistyczne kompetencje oficerów wobec wyzwań współczesności – 30 zł
- T. Jemiolo (red.) – Broń masowego rażenia w świetle prawa międzynarodowego – 13 zł
- T. Jemiolo, K. Malak (red.) – Bezpieczeństwo zewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej – 25 zł
- T. Jemiolo – Globalizacja. Szanse i zagrożenia – 10 zł
- A. Józwiak, Cz. Marcinkowski – Wybrane problemy współczesnych operacji pokojowych – 18 zł
- A. Junczewicz – Natarcie kompanii zmechanizowanej – 10 zł
- A. Junczewicz – System dowodzenia batalionu – 10 zł
- M. Juszczyk – Wsparcie działań przez państwo gospodarza – 14 zł
- W. Kaczmarek – Działania operacyjne wojsk lądowych – 15 zł
- J. Kaczmarek – Stosunki transatlantyckie a bezpieczeństwo Europy – 23 zł
- L. Kanarski – Przywództwo w praktyce szkolnictwa wojskowego – 8 zł
- L. Kanarski, P. Gawliczek – Przywództwo w armiach NATO – 9 zł
- L. Kanarski, B. Rokicki (red.) – Teoria i praktyka przywództwa wobec wyzwań edukacyjnych – 24 zł
- J. Kardas, K. Loranty – Wybrane problemy bezpieczeństwa i obronności państwa w opiniach pracowników administracji publicznej – 10 zł
- J. Kardas, K. Loranty – Instytucjonalizacja przygotowania obronnego kadr administracji – 15 zł
- J. Karpowicz – Ratownictwo lotnicze – 14 zł
- J. Karpowicz, E. Klich – Bezpieczeństwo lotów i ochrona lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji – 23 zł
- J. Karpowicz, E. Cieślak – Lotnictwo wsparcia w sojusznicznych działaniach powietrznych – 20 zł
- J. Karpowicz, K. Kozłowski – Bezzałogowe statki powietrzne i miniaturowe aparaty latające – 21 zł
- J. Karpowicz – Współczesne konstrukcje lotnicze – 23 zł
- J. Karpowicz, P. Krawczyk – Lotnictwo myśliwskie. Zakres użycia i taktyka działania – 21 zł
- Cz. Kącki – Siły wielonarodowe do misji pokojowych – 15 zł
- Cz. Kącki – Izrael. Jego wpływ na rozwój sytuacji w regionie Bliskiego Wschodu – 15 zł
- Kierowanie mobilnymi systemami łączności wojsk lądowych (praca zbiorowa) cz.I – 16 zł
- W. Kitler (red.) – Obrona cywilna (niemilitarna) w obronie narodowej III RP – 25 zł
- W. Kitler – Obrona narodowa w wybranych państwach demokratycznych – 13 zł
- W. Kitler – Samorząd terytorialny w obronie narodowej Rzeczypospolitej Polskiej – 30 zł
- T. Kochański – Logistyka jako koncepcja zintegrowanego zarządzania – 18 zł
- T. Kochański – Marketing i logistyka – nowoczesne narzędzia gospodarowania w wojskowej jednostce budżetowej – 18 zł
- T. Kochański, S. Kurek – Międzynarodowy i globalny wymiar rywalizacji przedsiębiorstwa – 20 zł
- S. Kowalkowski – Zabezpieczenie inżynierijne działań taktycznych w terenie lesistym (lesistojeziornym) – 23 zł
- D. Kozerański – Udział jednostek Wojska Polskiego w międzynarodowych operacjach pokojowych w latach 1973-2003 – 26 zł
- D. Kozerański – Międzynarodowe operacje pokojowe. Planowanie, zadania, warunki i sposoby realizacji – 26 zł
- M. Kosiński – Umowa offsetowa i inne formy udziału państwa w międzynarodowym obrocie gospodarczym – 10 zł
- M. Kozub – Lotnictwo w operacjach połączonych – 8 zł
- M. Kozub – Lotnictwo wojsk lądowych w operacjach połączonych – 9 zł
- M. Kozub – Lotnictwo w bojowym poszukiwaniu i ratownictwie – 9 zł

- K. Krakowski, Z. Redziak – Metodyka przygotowania i prowadzenia ćwiczenia taktycznego z wojskami – 42 zł
- M. Krč, J. Šelešovský, L. Ivánek – Ekonomiczne aspekty rozwoju produkcji zbrojeniowej Czechosłowacji i Republiki Czeskiej w latach 1918–2000 – 20 zł
- J. Kręcikij – Współczesne kierowanie wojskami. Proces dowodzenia – 12 zł
- J. Kręcikij – Metodyka pracy sekcji dowodzenia oddziału i związku taktycznego – 15 zł
- J. Kręcikij – Praca dowództwa brygady podczas przygotowania i prowadzenia obrony – 40 zł
- J. Kręcikij – Wybrane problemy kierowania zgrupowaniami wielonarodowych sił połączonych – 16 zł
- K. Kubiak – Współczesne siły morskie – 36 zł
- K. Kubiak, A. Szulczewski – Porty morskie w aspekcie przeładunków wojskowych – 13 zł
- R. Kuriata – Dowodzenie Siłami powietrznymi – 40 zł
- R. Kuriata, J. Nowak, W. Marud – Dowodzenie siłami powietrznymi. Cz. 3 Planowanie użycia sił powietrznych – 11 zł
- R. Kwečka, M. Gryga – Siły specjalne w kontekście współczesnych zagrożeń – 15 zł
- K. Kubiak – Transport wojsk i ładunków wojskowych drogą morską przy użyciu statków handlowych – 14 zł
- R. Kuriata, J. Nowak, M. Chojnacki – Planowanie użycia sił powietrznych – 16 zł
- Z. Lach, A. Łaszczuk – Geografia bezpieczeństwa – 48 zł
- M. Łokociejewski, W. Scheffs – Walka elektro-niczna w operacjach i walce – 25 zł
- L. Łukaszuk – Europejskie prawo pokoju i bezpieczeństwa – 20 zł
- T. Majewski – Ankieta i wywiad w badaniach wojskowych – 9 zł
- T. Majewski – Kierownik – dowódca w organizacji – 12 zł
- T. Majewski – Zarządzanie karierami oficerów. Kariery a kompetencje kierownicze – 20 zł
- T. Majewski i in. – Planowanie w organizacji – 9 zł
- K. Malak – Polityka zagraniczna i bezpieczeństwa Białorusi – 18 zł
- K. Malak – Czynniki wojskowe w polityce zagranicznej Federacji Rosyjskiej (1991–2000) (rozprawa habilitacyjna) – 15 zł
- J. Marczak (red.) – Samoorganizacja społeczeństwa na rzecz bezpieczeństwa powszechnego. Samoobrona powszechna III RP – 20 zł
- M. Marszałek – Siły powietrzne w operacjach ewakuacyjnych (według poglądów amerykańskich) – 15 zł
- M. Marszałek – Wybrane aspekty operacji pozawojennych – 12 zł
- M. Marszałek, Z. Maślak, Z. Skwarek – Podstawy taktyki Wojsk Obrony Powietrznej – 24 zł
- Z. Maślak (oprac.) – Informacje w obronie powietrznej – potrzeby, wymagania, zagrożenia. Materiały z sympozjum naukowego – 20 zł
- Z. Mączka – Prognozy a rzeczywistość rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce w latach 1992–2003 – 18 zł
- B. Michailuk – Broń biologiczna – 21 zł
- J. Michniak (red.) – Projektowanie struktury organizacyjnej dowództwa brygady zmechanizowanej (pancernej) – 14 zł
- J. Michniak – Stanowiska dowodzenia w wojskach lądowych – 12 zł
- J. Michniak – Dowodzenie wojsk w teorii i praktyce – 16 zł
- J. Michniak – Dowodzenie i łączność – 22 zł
- J. Michniak – Dowodzenie w operacjach antykryzysowych i połączonych – 17 zł
- G. Nowacki – Strategiczne siły jądrowe wybranych państw – 16 zł
- A. Nowak – Założenia dla perspektywnego systemu rozpoznania – 18 zł
- E. Nowak – Logistyka w sytuacjach kryzysowych – 20 zł
- E. Nowak – Gospodarowanie zasobami majątkowymi – 17 zł
- J. Nowak, M. Chojnacki – Dowodzenie siłami powietrznymi. Cz. 2. Systemy dowodzenia siłami powietrznymi – 11 zł
- J. Nowak, E. Cieślak – Dowodzenia lotnictwem wojsk lądowych – 20 zł
- M. Obrusiewicz – Geneza i prognoza kooperatywnych stosunków wojskowych końca XX i początku XXI w. na tle bezpieczeństwa europejskiego – 15 zł
- Operacja „Iracka Wolność”. Materiały z konferencji naukowej – 25 zł
- J. Pawłowski – Broń masowego rażenia orężem terroryzmu – 25 zł
- J. Pawłowski, A. Ciupiński (red.) – Umiędzynarodowany konflikt wewnętrzny – 23 zł
- M. Pelc, M. Juszczyk – Matematyka – 25 zł
- M. Petrykowski – Strategie rozwoju wybranych niskokosztowych linii lotniczych w Europie –
- Z. Piątek – Procedury i przedsięwzięcia systemu reagowania kryzysowego – 22 zł
- J. Placzek – Ewolucja polskiej myśli obronno-ekonomicznej w latach 1976–2000 – 20 zł
- J. Placzek – Gospodarka obronna Polski – 25 zł
- Podróż studyjna w systemie edukacji oficerów w AON. Materiały z sympozjum naukowego – 20 zł
- A. Polak – Wybrane zagadnienia obrony wybrzeża w Polsce (1920–2002) – 16 zł

- A. Polak – Teoria grup operacyjnych w polskiej sztuce wojennej okresu międzywojennego – 30 zł
- M. Polkowska – Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze oraz ich zastosowanie – zarys problematyki – 14 zł
- E. Pomykała – Doskonalenie umiejętności interpersonalnych – 20 zł
- Praca w terenie na szczeblu taktycznym (praca zbiorowa) – 12 zł
- N. Prusiński – Metody i traść pracy zespołów funkcjonalnych na stanowiskach dowodzenia wojsk lądowych – 12 zł
- K. Przeworski – Ewakuacja jako sposób ochrony ludności – 8 zł
- Pułk przeciwlotniczy w działaniach operacyjnych (praca zbiorowa) – 20 zł
- A. Radomyski – Metody i treść pracy zespołu OPL na stanowisku dowodzenia dywizji zmechanizowanej – 21 zł
- A. Radomyski – Obrona przeciwmigłowa dywizji zmechanizowanej – 18 zł
- Rozpoznanie wojskowe (praca zbiorowa) cz. I – 16 zł, cz. II – 16 zł, cz. III – 16 zł
- E. Radvan – Polityczne myślenie a moralność profesjonality wojskowego – 12 zł
- C. Rutkowski – Zarządzanie strategiczne na drodze ku nowej filozofii i nowym paradygmatom – 20 zł
- C. Rutkowski – Organizacje przyszłości – przyszłość organizacji. Czy Siłom Zbrojnym wystarczy restrukturyzacja i reengineering? – 18 zł
- C. Rutkowski – Organizacje przyszłości – przyszłość organizacji – 18 zł
- W. Scheffs – Możliwości bojowo-rozpoznawcze pododdziałów walki elektronicznej – 14 zł
- P. Sienkiewicz – 10 wykładów – 15 zł
- A. Skrabacz – Ratownictwo w III RP. Ogólna charakterystyka – 18 zł
- J. Skrzyp, Z. Lach – Informator geograficzny. Państwa członkowskie NATO – 20 zł
- J. Skrzyp (red.) – Informator geograficzny o państwach kandydujących do Sojuszu Północnoatlantyckiego – 16 zł
- L. Słomka (red.) – Kurs specjalistyczny z obrony przed bronią masowego rażenia – 40 zł
- L. Słomka (red.) – Kurs doskonalący dla specjalistów ośrodków analizy skażeń – 26,40 zł
- L. Słomka (red.) – Kurs doskonalący dla specjalistów obrony przed bronią masowego rażenia – 26 zł
- S. Smyk – Zabezpieczenie logistyczne batalionu w działaniach taktycznych – 15 zł
- Z. Skwarek – Powietrzne systemy wczesnego wykrywania i powiadamiania – 16 zł
- J. Słowik – Wybrane determinanty organizacji systemu dowodzenia brygady obrony terytorialnej – 17 zł
- J. Słowik – Pododdziały wsparcia dowodzenia w armiach wybranych państw – 16 zł
- Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego (praca zbiorowa) – 10 zł
- Słownik terminów z zakresu psychologii (praca zbiorowa) – 12 zł
- Słownik pojęć sojuszniczej obrony powietrznej (praca zbiorowa) – 12 zł
- G. Sobolewski Wspólne działania obronne wojsk operacyjnych i obrony terytorialnej – 21 zł
- G. Sobolewski – Rola terenu zurbanizowanego we współczesnych operacjach – 23 zł
- R. Sobierajski – Rembertów zapisany w mojej pamięci – 23 zł
- H. Spustek – Wybrane zagadnienia badań operacyjnych i modelowania liniowego – 8 zł
- Z. Stachowiak – Metodyka i metodologia pisania prac kwalifikacyjnych (licencjackich, magisterskich i podyplomowych) – 9 zł
- Z. Stachowiak, R. Kłodziński – Ekonomika przedsiębiorstwa – 18 zł
- Z. Stachowiak, J. Płaczek (red.) – Wybrane problemy ekonomiki bezpieczeństwa – 30 zł
- R. Stępień (red.) – Edukacja w wyższych szkołach wojskowych – 21 zł
- M. Strzoda (red.) – Wybrane terminy z zakresu dowodzenia i zarządzania – 8 zł
- M. Strzoda – Zasady i wymagania dowodzenia – 29,10 zł
- M. Strzoda – Zespoły zadaniowe w organizacji – 23 zł
- M. Strzoda – Słownik nazw, skrótów i akronimów państw, instytucji, dowództw, jednostek organizacyjnych i osób funkcyjnych – 8 zł
- M. Strzoda, N. Prusiński – Rola i zadania zespołu organizacji dowodzenia na stanowisku dowodzenia brygady – 13 zł
- J. Suwart – Zarys obrony cywilnej – 30 zł
- W. Szczurowski – Kompania w obronie – 8 zł
- Sztuka wojenna we współczesnych konfliktach zbrojnych (praca zbiorowa) – 28 zł
- B. Szulc, T. Majewski – Rozwój kompetencji kierowniczych – 16 zł
- R. Szustek – Wybrane problemy nawigacji lotniczej – 21 zł
- R. Szpyra – Powietrzna sztuka operacyjna wybranych państw – 17 zł
- R. Szpyra – Powietrzny wymiar współczesnej wojny – 13 zł
- R. Szpyra – Militarne operacje informacyjne – 18 zł
- A. Szymonik – Logistyczne zarządzanie wojskową jednostką budżetową – 25 zł

- Środki dowodzenia (praca zbiorowa) – 14 zł
- Śladkowski S. – Aspekty militarne i niemilitarne zagrożeń środowiskowych – 18 zł
- Terroryzm a broń masowego rażenia (praca zbiorowa) – 18 zł
- Użycie wojsk raketowych i artylerii w operacjach (praca zbiorowa) – 20 zł
- J. Wolejszo – Trening sztabowy dowództw szczebla taktycznego SZ RP – 20 zł
- J. Wolejszo – Transformacja dowództwa szczebla taktycznego na stanowiska dowodzenia w trakcie realizacji ćwiczeń operacyjno-taktycznych – 16 zł
- J. Wolejszo – Wybrane problemy przygotowania i realizacji ćwiczeń sojuszników NATO – 18 zł
- J. Wolejszo – Wybrane aspekty projektowania struktur organizacyjno-funkcjonalnych ośrodków decyzyjnych – 18 zł
- J. Wolejszo – Rodzaje i formy ćwiczeń operacyjno-taktycznych prowadzonych w wybranych armiach NATO – 15 zł
- J. Wolejszo – Wybrane aspekty doskonalenia ośrodków decyzyjnych – 10 zł
- J. Wolejszo – Wybrane problemy procesu planowania i rozliczania działalności szkoleniowej na szczeblach taktycznych w SZ RP – 18 zł
- J. Wolejszo, Z. Fiolna – Dowodzenie brygadą zmechanizowaną (pancerną) w marszu – 17 zł
- J. Wolejszo, K. Krakowski, Z. Redziak – Formy i metody szkolenia dowództw wojsk lądowych – 20 zł
- Wojsko wobec polskiego października '56. Rezolucje, uchwały, listy (wybór, wstęp i opracowanie: (E. J. Nalepa) – 30 zł
- J. Wojtasik (red.) – Studia z dziejów polskiej techniki wojskowej od XVI do XX wieku – 27 zł
- J. Wojnarowski System obronności państwa – 15 zł
- M. Wrzosek – Działania rozpoznawcze na obszarze kraju – 12 zł
- M. Wrzosek – Proces dowodzenia w batalionie rozpoznawczym – 22 zł
- M. Wrzosek – Organizacja pracy taktycznej komórki rozpoznania – 20 zł
- M. Wrzosek – Koordynacja w działaniach taktycznych wojsk lądowych – 10 zł
- M. Wrzosek – Taktyczny system rozpoznania wojsk lądowych – 14 zł
- M. Wrzosek – Dezinformacja jako komponent operacji informacyjnych – 16 zł
- Wsparcie informacyjne obrony powietrznej. Materiały z sympozjum naukowego – 18 zł
- Wydział Lotnictwa i Obrony Powietrznej AON – Ewolucja dla postępu. Materiały z konferencji – 18 zł
- E. Zabłocki – Dowodzenie siłami powietrznymi. Cz. 1. Podstawowe zagadnienia – 11 zł
- E. Zabłocki – Współczesne siły powietrzne – 13 zł
- E. Zabłocki, M. Chojnacki – Dowodzenie siłami powietrznymi NATO – 18 zł
- S. Zalewski – Służby specjalne w państwie demokratycznym (wydanie II poszerzone i uaktualnione) – 15 zł
- B. Zdrodowski, M. Marszałek – Operacje pozawojenne sił powietrznych – 16 zł
- J. Zieliński (red.) – Podstawowe założenia dydaktyki sztuki operacyjnej – 16 zł
- M. Zieliński – Artyleria nadbrzeżna państw bałtyckich – 13 zł
- M. Zieliński – Europejskie siły morskie w działaniach połączonych wielonarodowych zespołów zadaniowych – 23 zł
- J. Zuziak – Dzieje Instytutu Józefa Piłsudskiego w Londynie 1947–1997 – 25 zł

Zamówienia przyjmujemy telefonicznie lub pisemnie
