44 GRUSZCZYŃSKI 10

AKADEMIA
OBRONY NARODOWEJ

JAWNE

BIBLIOTEKA NIEJAWNA
Nr 2324/A

Egz. Nr 1

A 550/S

Płk pil. dr hab. Stanisław ZAJAS
Mjr dypl. inż. Ryszard BARTNIK

OPERACYJNE UŻYCIE LOTNICTWA

Studium operacyjne

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid.
60803

WARSZAWA 1998

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ
KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH

JAWNE

BIBLIOTEKA NIEJAWNA
Nr ewid. I-324/A
Akademii Obrony Narodowej

170306 Anna KOLEK
Podst. mater. Prot. przek. rozdz 648
Zdn. 24.02.2006

ZASTRZEŻONE
POUFNE
Egz. nr ... 1

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
Nr ewid. P/550/S

Przekazano

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid. 60803
II
Akademii Obrony Narod.

Przekazano
do ZASTRZEŻONE
3.02.2003
mjr Kowalski

OPERACYJNE UŻYCIE LOTNICTWA

Studium operacyjne

WARSZAWA 1998

AUTORZY:

Płk pil. dr hab. Stanisław ZAJAS - kierownik pracy (podrozdziały 1.1, 1.4, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, rozdział 3)

Mjr dypl. inż. Ryszard BARTNIK (podrozdziały 1.2, 1.3, 2.5)

Spis treści

Strona

WSTĘP 4

1. DOTYCHCZASOWA KONCEPCJA UŻYCIA LOTNICTWA WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ W OPERACJACH SIŁ ZBROJNYCH RP 10

1.1. Założenia ogólne prowadzenia obrony przez siły zbrojne RP ... 10

1.2. Zadania operacyjne lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej 18

1.3. Możliwości operacyjne lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej 23

1.4. Zasady i sposoby operacyjnego użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej 29

2. INTEGRACJA LOTNICTWA WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ Z LOTNICTWEM SIŁ POWIETRZNYCH NATO W ASPEKCIE UŻYCIA W OPERACJACH POŁĄCZONYCH 42

2.1. Istota współczesnych operacji połączonych NATO 43

2.2. Istota i kryteria interoperacyjności 46

2.3. Integracja w zakresie rozwiązań strukturalno-organizacyjnych..... 50

2.4. Integracja w zakresie rozwiązań doktrynalnych oraz systemu i procedur dowodzenia 56

2.5. Kompatybilność sprzętu lotniczego 67

3. KONCEPCJA OPERACYJNEGO UŻYCIA LOTNICTWA WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ W DZIAŁANIACH KOALICYJNYCH 75

3.1. Założenia ogólne i zasady użycia lotnictwa Sił Powietrznych NATO w działaniach koalicyjnych 75

3.2. Zadania lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach połączonych NATO 84

3.3. Właściwości planowania użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach połączonych NATO 104

ZAKOŃCZENIE 116

BIBLIOGRAFIA 118

ZAŁĄCZNIK 120

1. Sprawozdanie z obserwacji w ćwiczeniach

WSTĘP

W pierwszej połowie 1999r. Polska zostanie członkiem NATO. W dłuższej perspektywie czasowej będzie prawdopodobnie członkiem Unii Europejskiej. Nakłada to na nasz kraj wiele zobowiązań. **W ostatnim okresie dużej dynamiki nabrały procesy dostosowujące nasze Siły Zbrojne do wymagań i standardów wspólnych dla wszystkich państw członkowskich**. Zostały wynegocjowane tzw. cele interoperacyjności dla polskich sił zbrojnych, w tym cele dla Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Z analizy ustaleń określonych w tych celach wynika, że niezbędne jest dokonanie w najbliższych kilku latach zmian w teorii i praktyce użycia wojsk. W równym stopniu dotyczy to lotnictwa bojowego WLOP, które jako najbardziej mobilny rodzaj wojsk WLOP powinno jak najszybciej być gotowe do wspólnego działania z lotnictwem Sił Powietrznych NATO.

Wstępne badania wykazały, że od połączenia w 1990 r. Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i powstania Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej **ukształtowały się zasady ich operacyjnego użycia**. Początkowo przyjmowano ustalenia mające swoje korzenie w założeniach sztuki operacyjnej poprzedniczek WLOP, które z kolei wywodziły się z dawnego Układu Warszawskiego. **Jednak w wyniku wypracowania nowych założeń, ujętych w doktrynie obronnej Rzeczpospolitej Polskiej, uległy również zmianie założenia operacyjnego użycia lotnictwa**. Były one związane z przyjęciem strategii państwa średniego przewidującej prowadzenie, w razie konfliktu zbrojnego, kampanii obronnej dla zachowania integralności terytorialnej i niepodległości Polski.

Bardzo bliski termin przyjęcia Polski do NATO obliguje nas do prowadzenia pogłębionych analiz zasad, form i sposobów użycia rodzajów Sił Zbrojnych i rodzajów wojsk NATO w celu określenia co należy zmienić, aby dostosować się do standardów i wymagań obowiązujących w równym stopniu

wszystkie państwa członkowskie Paktu, a także wskazania, które z dotychczas stosowanych rozwiązań nie wymagają zmian. W równym stopniu dotyczy to sztuki operacyjnej lotnictwa.

Niniejsze studium operacyjne pod kryptonimem WLOP-4 na temat: „Operacyjne użycie lotnictwa[1]" wychodzi naprzeciw tym zapotrzebowaniom. **Celem badań była**: naukowa ocena obowiązujących i sformułowanie zmodyfikowanych zasad użycia lotnictwa Sił Zbrojnych RP w operacjach w aspekcie realnych możliwości.

Przedmiotem badań były wybrane, współczesne i perspektywiczne aspekty operacyjnego użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

Główny problem badawczy sformułowano jako pytanie: **jakie są obecne założenia operacyjnego użycia lotnictwa WLOP, co należy zrobić, aby osiągnęło ono interoperacyjność z lotnictwem Sił Powietrznych NATO i jaka będzie celowa koncepcja jego operacyjnego użycia w działaniach koalicyjnych**?

Na podstawie tak sformułowanego głównego problemu badawczego ustalono również **szczegółowe problemy badawcze**:

1. Jaka jest dotychczasowa koncepcja użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach sił zbrojnych RP?
2. W czym wyraża się istota współczesnych operacji połączonych NATO oraz istota interoperacyjności i zakres potrzebnych zmian dostosowawczych lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej?
3. Jakie są niezbędne obszary zmian dostosowujące lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej do wspólnego działania z lotnictwem Sił Powietrznych NATO w operacjach połączonych?
4. Jaka będzie celowa koncepcja operacyjnego użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach koalicyjnych?

---

[1] Niniejsze studium ujęte jest w „Planie prac naukowo-badawczych AON na lata dziewięćdziesiąte". AON. Warszawa 1998.

Na podstawie tych założeń metodologicznych ustalono **zadania badawcze**:

1. Przeanalizować dotychczasowe założenia operacyjnego użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w ustalić koncepcję jego wykorzystania w operacjach sił zbrojnych RP.
2. Ustalić istotę współczesnych operacji połączonych NATO oraz określić w czym wyraża się istota interoperacyjności i jej kryteriów?
3. Zbadać wymagania stawiane lotnictwu WLOP w zakresie interoperacyjności oraz określić obszary zmian dostosowujących go do wspólnego działania z lotnictwem Sił Powietrznych NATO w operacjach połączonych.
4. Zaproponować celową koncepcję operacyjnego użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach koalicyjnych.

Hipotetycznie założono, że:

- Dotychczasowa koncepcja operacyjnego użycia lotnictwa WLOP wynika z ustaleń polskiej doktryny obronnej. Lotnictwo to jest jednym z elementów systemu obronnego państwa i w razie konfliktu wojennego ma wziąć udział we wszystkich operacjach, które prowadzić będą siły zbrojne, a więc w operacjach powietrznych, lądowych i morskich.
- Możliwości operacyjne lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej są zróżnicowane. Niewystarczające są możliwości operacyjne lotnictwa myśliwskiego w zwalczaniu celów powietrznych oraz lotnictwa rozpoznawczego. Dość duże są możliwości operacyjne lotnictwa myśliwsko-bombowego.
- W operacjach tych lotnictwo w działaniach operacyjnych stosuje uderzenia zmasowane, ześrodkowane i systematyczne, bitwy powietrzne oraz wyloty jednoczesne i systematyczne (rzutowane).
- W najważniejszych momentach operacji będą miały miejsce bitwy powietrzne oraz uderzenia zmasowane i ześrodkowane, których istotą będzie dążenie

do osiągnięcia maksymalnego rezultatu przy minimalnych stratach własnych. Pozostałe sposoby zapewniają ciągłość oddziaływania na przeciwnika.

- Istota operacji połączonych NATO polega na prowadzeniu wspólnych działań wojennych przez co najmniej dwa rodzaje sił zbrojnych, a jeżeli będą to rodzaje sił zbrojnych więcej niż dwóch państw, to nazywać się będą wielonarodowymi operacjami połączonymi. Elementem operacji połączonych będą kampanie powietrzne.
- Interoperacyjność, to zdolność do wspólnego działania co najmniej dwóch komponentów dla osiągnięcia postawionego celu. Aby osiągnąć interoperacyjność lotnictwa Wojsk Lotniczych z lotnictwem Sił Powietrznych NATO konieczne jest zrealizowanie planowanej restrukturyzacji, przyjęcie stosowanych w NATO, wspólnych dla wszystkich, założeń doktrynalnych określonych dokumentami normatywnymi, włączenie polskich elementów systemu dowodzenia lotnictwem WLOP do systemu dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO i przyjęcie obowiązujących tam procedur, dokonanie w najbliższym czasie niezbędnej modernizacji samolotów i infrastruktury naziemnej, a w dalszej perspektywie czasowej wyposażenie lotnictwa WLOP w nowe samoloty wielozadaniowe spełniające wymagania i standardy obowiązujące w NATO w celu osiągnięcia kompatybilności.
- Lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej będzie w układzie koalicyjnym w realizacji tych samych zadań co lotnictwo Sił Powietrznych NATO. Przy obecnym składzie będzie mogło być użyte do uderzeń i rozpoznania w strefie taktyczno-operacyjnej, głównie w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego. W działaniach defensywnych będzie użyte lotnictwo myśliwskie, głównie z dyżurowania na lotniskach. Po wyposażeniu w samoloty wielozdaniowe lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony powietrznej będzie wykonywać te same zadania co lotnictwo Sił Powietrznych NATO.

- Decyzje o użyciu lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach połączonych będą wypracowywane przez sztab dowódcy Sił Powietrznych Europy Centralnej, a szczegółowe zadanie o jego użyciu wypracowane będzie w Połączonym Stanowisku Dowodzenia Działaniami Powietrznymi.
- Zadania bojowe będą realizowane przez lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w formie działań ofensywnych w ramach połączonych działań powietrznych i w formie działań defensywnych w obronie powietrznej.

Założenia i ograniczenia.

W badaniach założono, że dotyczyć one będą najważniejszych aspektów operacyjnego użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej jako najistotniejszego elementu lotnictwa Sił Zbrojnych RP. Nie rozpatrywano problematyki operacyjnego użycia lotnictwa wojsk lądowych i lotnictwa marynarki wojennej, bowiem temu poświęcone są inne opracowania. **W odniesieniu do lotnictwa WLOP badania ograniczono do lotnictwa bojowego, bowiem ono jest najistotniejsze w aspekcie operacyjnego użycia**. Lotnictwo transportowe i łącznikowe bowiem, ze względu na szczupłość sił odgrywają rolę taktyczną w działaniach wojennych.

W badaniach zastosowano różnorodne **metody badawcze** - teoretyczne i empiryczne. Do wiodących metod teoretycznych należy analiza i synteza, stosowane głównie podczas badań literatury przedmiotu oraz rozwiązań stosowanych w ćwiczeniach, szczególnie według procedur stosowanych w Siłach Powietrznych NATO. Ważnymi metodami były też: **porównanie i analogia**, które pozwoliły ustalić kierunki, zakres i treści zmian w sztuce operacyjnej lotnictwa w aspekcie interoperacyjności.

Do metod empirycznych należały obserwacje bezpośrednie w ćwiczeniach, w których uczestniczyli autorzy, oraz **pośrednie** - materiałów z ćwiczeń.

Weryfikowanie wyników badań prowadzono poprzez wywiady i dyskusje z oficerami dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, kadrą dydaktyczno-naukową Wydziału WLOP oraz z oficerami państw NATO podczas wspólnych seminariów, ćwiczeń, informacji i spotkań.

Studium składa się ze wstępu, trzech rozdziałów, zakończenia i bibliografii. **We wstępie** przedstawiono przyczyny uzasadniające potrzebę prowadzenia badań w zakresie niniejszego tematu, sformułowano również wszystkie założenia metodologiczne pracy.

Rozdział pierwszy poświęcony jest zaprezentowaniu wyników badań dotyczących dotychczasowej koncepcji użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach sił zbrojnych RP.

W rozdziale drugim zawarte są rezultaty badań dotyczące istoty operacji połączonych i istoty interoperacyjności. Najszerzej przedstawiono zakres niezbędnych zmian dostosowujących lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej do wspólnego działania z lotnictwem Sił Powietrznych NATO w operacjach połączonych.

Rozdziała trzeci zawiera koncepcje użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w koalicyjnych operacjach połączonych NATO po przyjęciu Polski do tego Paktu.

W załączniku przedstawiono wnioski z analizy materiałów ćwiczeń szczebla operacyjnego w aspekcie użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach.

1. DOTYCHCZASOWA KONCEPCJA UŻYCIA LOTNICTWA WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ W OPERACJACH SIŁ ZBROJNYCH RP

Punktem wyjściowym do badań w niniejszym studium było przeprowadzenie analiz i przedstawienie wniosków dotyczących dotychczasowej koncepcji użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. W rozdziale przedstawione są rezultaty rozwiązania problemu naukowego sformułowanego w postaci pytania: **do czego są i jak planowano użyć lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej**, czyli **jaka jest dotychczasowa koncepcja jego wykorzystania w operacjach Sił Zbrojnych RP**?

1.1. Założenia ogólne prowadzenia obrony przez Siły Zbrojne RP

We współczesnych polskich materiałach teoretycznych i doktrynalnych stwierdza się, że: strategicznym celem naszego państwa jest zapewnienie suwerenności, niepodległości i integralności terytorialnej, oraz tworzenie dogodnych warunków do wszechstronnego rozwoju kraju. Realizacja tego celu jest możliwa między innymi w wyniku skutecznego spełnienia niezmiennych wymagań w zakresie bezpieczeństwa narodowego Polski.

Kierując się tymi wymaganiami władze naczelne RP w dniu 2 listopada 1992 r. przyjęły **dwa dokumenty doktrynalne określające zasady polityki bezpieczeństwa narodowego**. Odpowiadają one nowym uwarunkowaniom geopolitycznym i geostrategicznym Polski oraz jej otoczenia. **Dokumentami tymi są**:

- Założenia polskiej polityki bezpieczeństwa[2] sygnowane przez prezydenta RP i określające podstawowe zasady polityki naszego kraju w dziedzinie bezpieczeństwa zewnętrznego i wewnętrznego.
- Polityka bezpieczeństwa i strategia obronna Rzeczypospolitej Polskiej[3] dokument rozwijający i precyzujący zasady polskiej polityki bezpieczeństwa.

W dokumentach tych podkreśla się, że bezpieczeństwo państwa obejmuje sferę polityczną i militarną oraz aspekty gospodarcze, ekologiczne, społeczne i etniczne.

Z analizy tych dokumentów, a także fundamentalnych zasad polityki bezpieczeństwa realizowanej przez nasz kraj wynika, że Polska nie traktuje żadnego ze swych sąsiadów, ani też żadnego innego państwa jako wroga. Nie mamy także żadnych roszczeń terytorialnych wobec innych państw. Uwzględniamy natomiast obiektywne istnienie potencjalnych źródeł zagrożeń wojennych. Dlatego też nasza strategia obronna jest ukierunkowana na opanowywanie i rozwiązywanie sytuacji kryzysowych o charakterze militarnym za pomocą działań politycznych. Nie wyklucza się jednak użycia siły, zwłaszcza w obronie granic RP[4].

Służy temu **system obronny państwa** składający się z trzech zasadniczych elementów składowych:

- układu militarnego, który stanowią siły zbrojne;
- układu pozamilitarnego, który tworzą ogniwa: ochrony państwa, gospodarczo-obronne i ochrony ludności;
- systemu kierowania obronnością.

---

[2] Wojsko Polskie - informator 95. Bellona. Warszawa 1995, s. 12-15.
[3] Tamże, s. 16-32.
[4] Według: Marczak J., Pawłowski J.: O obronie militarnej Polski przełomu XX i XXI wieku. Bellona. Warszawa 1995, s. 233:
Strategiczne cele militarne RP są konsekwencją jej celów politycznych. Głównym celem jest obrona państwa polskiego przed zagrożeniami wojennymi. Pośrednimi celami militarnymi będą więc:
- odstraszanie polegające na zniechęceniu potencjalnych przeciwników do użycia siły jako instrument nacisku politycznego;
- odstraszanie polegające na zniechęceniu tychże do dokonania agresji zbrojnej;
- odparcie agresji zbrojnej lub uczynienie jej nieopłacalną dla agresora;
- umocnienie pozycji Polski na arenie międzynarodowej.

Układ militarny jest podstawowym elementem systemu obronnego państwa. Siły zbrojne, tworzące ten układ są najbardziej widocznym i wymiernym, a zarazem najbardziej mobilnym i radykalnym środkiem polityki obronnej państwa. Składają się z trzech rodzajów: wojsk lądowych, sił powietrznych (WLOP) i marynarki wojennej.

Jak wskazują badania literatury[5] najbardziej licznym rodzajem sił zbrojnych są **wojska lądowe** przeznaczone do obrony lądowych granic RP i utrzymywania integralności terytorialnej naszego państwa. Składają się z wojsk operacyjnych i wojsk obrony terytorialnej. Przy tym te pierwsze maja prowadzić działania zbrojne w celu odparcia agresji przeciwnika, a wojska obrony terytorialnej mają zabezpieczać im możliwość prowadzenia działań bojowych na obszarze kraju.

Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej, jak rodzaj sił zbrojnych, przeznaczone są do odpierania agresji przeciwnika z powietrza oraz ogólnie rozumianego wsparcia wojsk lądowych i marynarki wojennej prowadzących operacje w ramach obrony RP. **Jako wsparcie ogólne należy rozumieć udzielanie pomocy: ogniowej** poprzez wsparcie ogniowe i izolacje rejonu działań bojowych oraz poprzez **rozpoznanie powietrzne, transport powietrzny oraz działania łącznikowe i pomocnicze**.

Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej składają się z: Wojsk Lotniczych, Wojsk Rakietowych, Wojsk Radiotechnicznych oraz jednostek rozpoznania radioelektronicznego i walki radioelektronicznej. Organizacyjnie natomiast tworzą je dwa Korpusy Obrony Powietrznej, Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych oraz jednostki bezpośredniego podporządkowania. Szczegółowe struktury (obecna i docelowa) WLOP prezentowane są w rozdziale 2.

Marynarka wojenna przeznaczona jest do obrony morskiej granicy państwa, ochrony dróg żeglugowych na polskich obszarach morskich, a także do

---

[5] Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczpospolitej Polskiej. AON. Warszawa 1996.
Zabłocki E.: Siły Powietrzne w systemie obronnym państwa. AON. Warszawa 1996.

prowadzenia działań obronnych na morzu Bałtyckim i na korzyść wojsk lądowych broniących wybrzeża.

Układ pozamilitarny stanowi bazę zapewniającą funkcjonowania struktur państwowych i przetrwania narodu w czasie zagrożenia oraz wojny. Wspiera on także i zaopatruje układ militarny. Tworzą go pozamilitarne ogniwa ochrony państwa, gospodarczo-obronne i ludności.

System kierowania obronnością państwa jest integralną częścią kierowania państwem. Tworzą go organa władzy, administracji państwowej, samorządowej i gospodarczej z przypisanymi im ustawowo kompetencjami oraz infrastrukturą zapewniającą warunki funkcjonowania tych organów w czasie zagrożenia i wojny[6].

Do dowodzenia siłami zbrojnymi w czasie pokoju funkcjonuje pokojowy system dowodzenia. Siłami zbrojnymi dowodzi Szef Sztabu Generalnego poprzez dowódców rodzajów wojsk sił zbrojnych. Dowódcy rodzajów sił zbrojnych dowodzą swoimi siłami i środkami. Ich dowódcza działalność ukierunkowana jest w czasie pokoju na utrzymanie niezbędnej gotowości bojowej, kierowanie całokształtem wyszkolenia, planowanie mobilizacyjne, planowanie operacyjnego użycia wojsk w czasie wojny.

W czasie kryzysu i wojny zmieniają się uprawnienia niektórych organów. Najistotniejszą zmianą jest powołanie przez Prezydenta Naczelnego Dowódcy i powierzenie mu kierowania całością działań wojennych[7].

Analiza wiodących opracowań naukowych oraz literatury traktującej o współczesnych założeniach strategii militarnej Polski[8] dowodzi, że nasze siły zbrojne w razie konfliktu zbrojnego wezmą udział w odpieraniu agresji zbrojnej w ścisłym współdziałaniu między sobą. Przy tym powszechnie, prawie jedno-

---

[6] Według: Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczpospolitej Polskiej, op. cit., s. 17 i 20-21.
[7] Tamże, s. 23.
[8] Zabłocki E.: Siły Powietrzne w systemie obronnym państwa, op. cit.;
Marczak J., Pawłowski J.: O obronie militarne Polski przełomu XX i XXI wieku, op. cit.;
. Balcerowicz B. i inni.: Strategia obrony RP. AON. Warszawa 1996.

myślnie wśród polskich specjalistów wojskowych przyjmuje się, że najkorzystniejszym sposobem prowadzenia działań wojennych jest strategia obronno-zaczepna, zespalająca działania wysoko kwalifikowanych wojsk operacyjnych z wysiłkami obrony terytorialnej, strategia zakładająca powszechny opór zbrojny w formie działań regularnych i nieregularnych, połączony z powszechnym oporem niezbrojnym całego społeczeństwa.

Również dość jednomyślnie przyjmuje się, że **w Europie mogą wystąpić dwa podstawowe typy konfliktów zbrojnych**. Pierwszy, to konflikt na dużą skalę, z klasycznymi jego cechami, drugi to lokalny konflikt zbrojny - konflikt o ograniczonej (średniej lub małej) intensywności[9].

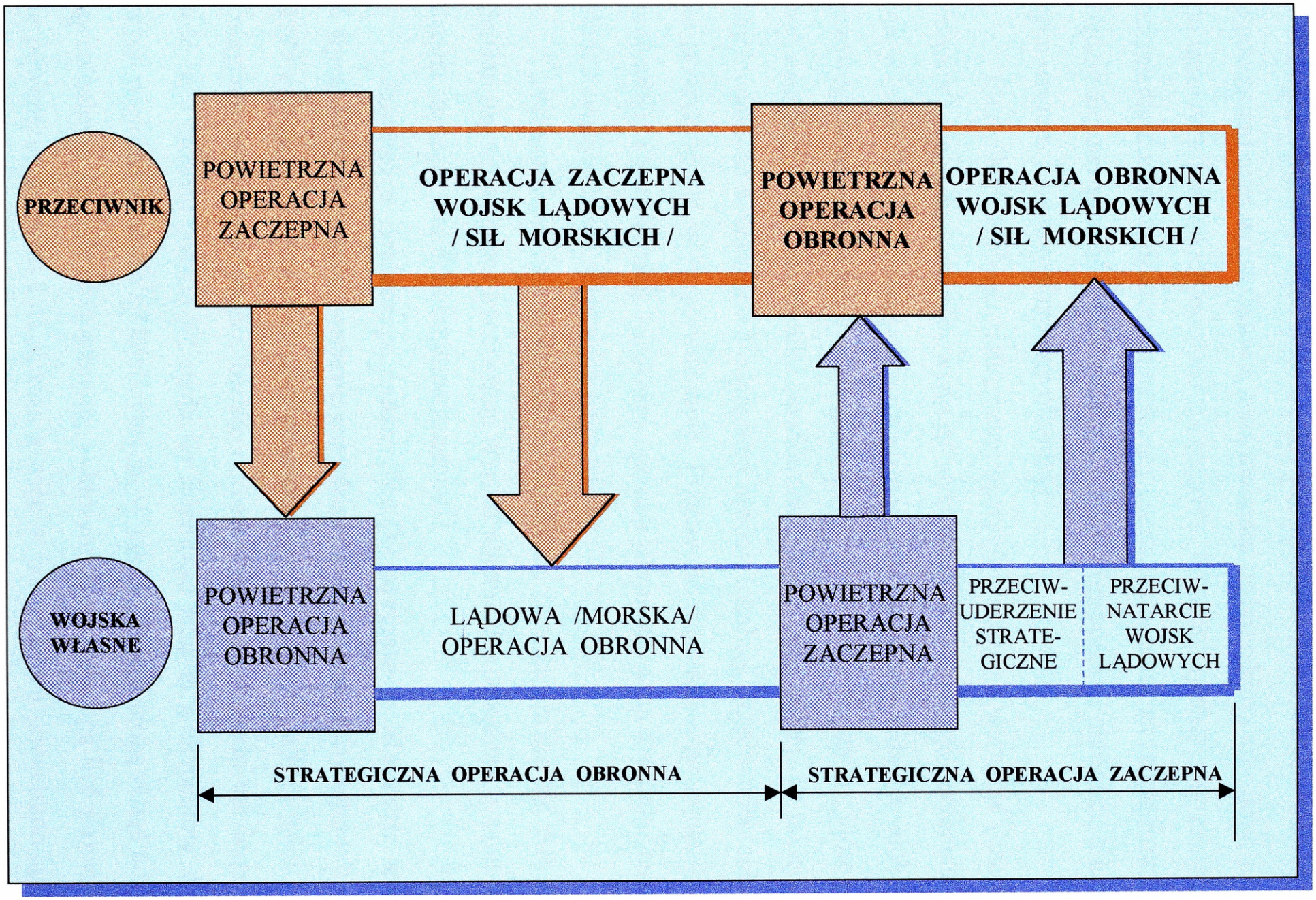
W pierwszym przypadku, w obecnych uwarunkowaniach, w razie agresji przeważającego przeciwnika i braku szans na zwycięstwo w otwartej walce zbrojnej, treścią zadań operacyjnych SZ RP będzie (w początkowym etapie) manewrowa operacja obronna i unikanie rozstrzygających bitew, zademonstrowanie determinacji obronnej i spowodowanie kontrakcji przeciwko agresorowi na arenie międzynarodowej. W następnym etapie, w razie niepomyślnego przebiegu strategicznej operacji obronnej, przechodzenie do działań nieregularnych i wtopienie się wojska w powszechny ruch oporu całego narodu.

W drugiej zaś sytuacji treścią zadań operacyjnych, dotyczących odparcia inwazji lokalnej (o celach wyraźnie ograniczonych), może być prowadzenie operacji obronno-zaczepnej, mającej na celu zlokalizowanie i rozbicie lub zneutralizowanie zgrupowania zaczepnego przeciwnika oraz wyparcie go z terytorium kraju.

Jednakże niezależnie od wariantu działań wojennych będą one przebiegały według pewnych założeń, które są odzwierciedleniem obecnych poglądów na prowadzenie wojny (rys. 1). Każdy przeciwnik, rozpoczynając agresję, będzie dążył do zdobycia przewagi (panowania) w powietrzu, najczęściej w

---

[9] Marczak J., Pawłowski J.: O obronie militarnej Polski przełomu XX i XXI wieku, op. cit., s. 235.



Rys. 1. Wariant prowadzenia działań wojennych przez SZ RP

wyniku przeprowadzenia powietrznej operacji zaczepnej. Zazwyczaj po wywalczeniu przewagi w powietrzu (niekiedy jednocześnie z pierwszymi uderzeniami z powietrza) jego wojsk lądowe, a na kierunku nadmorskim i siły floty, przejdą do lądowych i morskich operacji zaczepnych. W takiej sytuacji siły zbrojne RP przystąpią do prowadzenia strategicznej operacji obronnej na terytorium kraju. Będzie się ona składać z powietrznej oraz lądowej operacji obronnej, a na Bałtyku również z morskiej operacji obronnej.

Pomyślny przebieg strategicznej operacji obronnej i wyparcie (zneutralizowanie) wojsk przeciwnika wymaga wykonania decydującego przeciwuderzenia w skali SZ RP. Jego przeprowadzenie musi być poprzedzone zdobyciem przewagi w powietrzu (co najmniej na kierunku przeciwuderzenia), które może być osiągnięte m.in. w wyniku powietrznej operacji zaczepnej. W takiej sytuacji, zwłaszcza w warunkach odpierania inwazji lokalnej, przeciwuderzenie może przerodzić się w przeciwnatarcie. Przeciwnik zostanie więc zmuszony do prowadzenia powietrznej i lądowej operacji obronnej, a na kierunku nadmorskim również działań obronnych na morzu.

Wskazany na rys. 1 sposób prowadzenia operacji przez SZ RP na tle działań hipotetycznego przeciwnika wyraża najbardziej pożądany, z punktu widzenia strategii, wariant obronno-zaczepny[10].

Zgodnie z deklaracją państw NATO przyjętą w Madrycie w dniu 6 lipca 1997 r. Polska zostanie członkiem tego paktu prawdopodobnie w 1999 r. Jednakże proces dostosowywania naszych SZ do wymagań paktu, czyli osiągania interoperacyjności, będzie długotrwały. Bez względu na długotrwałość tego procesu polskie SZ staną się stopniowo jednym z elementów składowych wielonarodowych sił koalicyjnych. W takiej sytuacji mogą wziąć udział w ewentualnym konflikcie wojennym, w którym działania mogą być prowadzone w powietrzu, na ziemi i na morzu, a więc w połączonych powietrzno-lądowo-

---

[10] Zajas S.: Lotnictwo szturmowe w walce zbrojnej. AON. Warszawa 1997, s. 178.

morskich operacjach obronnych lub zaczepnych. **Prowadzenie działań w układzie koalicyjnym zdecydowanie ułatwi osiągnięcie ostatecznego zwycięstwa nad hipotetycznym przeciwnikiem**, bez względu na to czy będzie to konflikt zbrojny w obronie RP czy nasze SZ uczestniczyć będą w działaniach wojennych poza granicami kraju.

Członkostwo w NATO będzie obligowało też nasz kraj do wydzielania określonych kontyngentów wojskowych do misji pokojowych czy działań w ramach sił szybkiego reagowania.

We wszystkich tych rodzajach operacji prowadzonych przez SZ RP wezmą udział Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej. Jak dowodzą badania wielu współczesnych materiałów źródłowych i periodyków traktujących o tych problemach[11] lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony powietrznej ma wziąć udział w realizacji dwóch generalnych zadań: **w walce o przewagę w powietrzu oraz w ogólnie rozumianym wsparciu lotniczym wojsk lądowych i marynarki wojennej. Udział w walce o przewagę w powietrzu** polegać ma głównie na niszczeniu środków napadu powietrznego przeciwnika na ziemi i w powietrzu, natomiast **ogólne wsparcie lotnicze** na wsparciu ogniowym, izolacji pola walki i rejonu działań bojowych, prowadzeniu rozpoznania powietrznego, realizacji zadań transportu powietrznego, wykonywaniu zadań pomocniczych, specjalnych i innych.

Z punktu widzenia skuteczności realizacji zadań przez WL i MW **największe znaczenie ma niszczenie wojsk i najważniejszych obiektów przeciwnika w powietrzu, na ziemi lub na morzu** środkami ogniowymi wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Powietrzno-lądowy wymiar współczesnych działań

---

[11] Zabłocki E.: Siły Powietrzne w systemie obronnym państwa, op. cit.;
Gotowała J.: Wojska Lotnicze i Obrony powietrznej w systemie obronnym RP. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań 1993, nr 7-8;
Gotowała J.: Lotnictwo to wciąż filar każdych sił zbrojnych. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań 1995, nr 1.

wojennych wymaga, aby wiodącą rolę w rażeniu ogniowym realizowało lotnictwo.

1.2. Zadania operacyjne lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej

Analiza współczesnej literatury traktującej o użyciu lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej[12], a także analiza materiałów z ćwiczeń szczebla operacyjnego[13] wskazują, że lotnictwo bojowe miało wykonywać w operacjach powietrznych, lądowych i morskich całą gamę zadań operacyjnych. **Do zadań tych zaliczano**:

- udział w walce o przewagę w powietrzu;
- niszczenie infrastruktury państwa przeciwnika;
- izolacje rejonu działań bojowych;
- wsparcie ogniowe wojsk lądowych i marynarki wojennej;
- rozpoznanie powietrzne.

Najważniejszym zadaniem dla lotnictwa bojowego Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej miał być **udział w walce o przewagę w powietrzu**. Zadanie to planowano wykonywać we wszystkich rodzajach operacji, które miały prowadzić siły zbrojne RP, jednak ze szczególna intensywnością w operacjach powietrznych.

Takie założenia były słuszne, ponieważ **przewaga w powietrzu** oznacza taką sytuację w przestrzeni powietrznej, kiedy lotnictwo jednej ze stron posiada przewagę i inicjatywę , podczas gdy lotnictwo strony przeciwnej jej nie posiada. Jednocześnie wojska lądowe i siły floty tej strony, która przewagę w powietrzu posiada mogą wykonywać swoje zadania bez większych przeszkód ze strony

---

[12] Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczpospolitej Polskiej, op. cit.;
Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego. AON. Warszawa, cz. I - 1993, cz. II - 1993, cz. III - 1995;
Zabłocki E.: Siły Powietrzne w systemie obronnym RP, op. cit.;
Zajas S.: Lotnictwo szturmowe w walce zbrojnej, op. cit.

[13] Wnioski z ćwiczeń - patrz zał. 1.

lotnictwa przeciwnika. Jest to zatem dogodna sytuacja nie tylko dla lotnictwa, ale także dla pozostałych rodzajów sił zbrojnych.

Podstawowym zadaniem lotnictwa bojowego Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej realizowanym w walce o przewagę w powietrzu jest niszczenie lotnictwa przeciwnika w powietrzu.

Walka o przewagę w powietrzu ma dwa wymiary: **defensywny**, czyli obronę powietrzną oraz **ofensywny**, czyli wykonywanie uderzeń lotniczych na obiekty Sił Powietrznych i obrony przeciwlotniczej wojsk przeciwnika.

W działaniach defensywnych, czyli w obronie powietrznej, uczestniczy lotnictwo myśliwskie zwalczając środki napadu powietrznego przeciwnika w powietrzu w ramach osłony wojsk, baz lotniczych i ważnych obiektów administracyjno-gospodarczych przed rozpoznaniem i uderzeniami lotnictwa przeciwnika[14].

W działaniach ofensywnych w ramach walki o przewagę w powietrzu główną rolę ma odgrywać lotnictwo myśliwsko-bombowe. Jego głównym zadaniem jest zwalczanie lotnictwa przeciwnika na lotniskach oraz ich infrastruktury[15]. **Oprócz tego lotnictwo myśliwsko-bombowe niszczy**:

- system dowodzenia Sił Powietrznych;
- logistykę Sił Powietrznych;
- zakłady przemysłu lotniczego;
- środki obrony przeciwlotniczej.

Jak dowodzi praktyka, czyli rozwiązania stosowane w ćwiczeniach, zwalczanie środków OP i OPL planowano w korytarzach przelotu lotnictwa oraz w rejonach zwalczanych obiektów, głównie w celu zabezpieczenia wykonania własnych zadań bojowych.

---

[14] Zabłocki E.: Siły Powietrzne w systemie obronnym państwa, op. cit., s. 38.
[15] Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczpospolitej Polskiej, op. cit., s. 56.
Potwierdzają to również rozwiązania stosowane w ćwiczeniach szczebla operacyjnego - patrz zał. 1.

W działaniach ofensywnych do walki o przewagę w powietrzu planowano użycie lotnictwa myśliwskiego do osłony lotnictwa myśliwsko-bombowego przed atakami myśliwców przeciwka.

W opracowaniach teoretycznych wskazuje się, że **lotnictwo myśliwsko-bombowe powinno być gotowe do niszczenia infrastruktury państwa przeciwnika**. Takie założenia wynikają z założenia, że każdy potencjalny przeciwnik musi się liczyć ze stratami nie tylko w siłach zbrojnych, ale również w potencjale gospodarczym w ramach uderzeń odwetowych[16].

Działania lotnictwa myśliwsko-bombowego skierowane przeciwko infrastrukturze miały polegać na wykonaniu uderzeń na wybrane zakłady przemysłu zbrojeniowego (chemicznego), obiekty systemu energetycznego, wodociągów, zapory wodne, porty i inne newralgiczne obiekt. Działania takie miały nie tylko zniszczyć potencjał militarny przeciwnika, ale oddziaływać też destrukcyjnie na jego społeczeństwo.

Głównymi zadaniami operacyjnymi realizowanymi przez lotnictwo bojowe WLOP w operacjach lądowych i morskich są: izolacja rejonu działań bojowych (wybrzeża) oraz wsparcie ogniowe wojsk lądowych i marynarki wojennej.

Izolowanie rejonu działań bojowych jest jednym z najistotniejszych zadań realizowanych przez lotnictwo bojowe w obronie RP. Jej celem jest niedopuszczenie lub opóźnienia dotarcia do rejonu pierwszorzutowych związków operacyjnych przeciwnika świeżych sił i wszelkiego rodzaju zaopatrzenia. Cel ten planowano osiągnąć w wyniku czasowego wzbronienia podejścia odwodów i drugich rzutów operacyjno-strategicznych przeciwnika, zmniejszenie swobody manewru jego wojsk i ograniczenia dowozu środków materiałowych.

---

[16] Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczpospolitej Polskiej, op. cit., s. 57.

Badania literatury[17] oraz rozwiązań stosowanych w ćwiczeniach[18] wskazują, że **w izolacji rejonu działań bojowych uczestniczy lotnictwo myśliwsko-bombowe, które wykonuje następujące zadania**:

- zwalcza podchodzące wojska - zgrupowania uderzeniowe zbliżające się do granic RP, a także drugie rzuty i odwody operacyjno-strategiczne;
- niszczy obiekty komunikacyjne (przeprawy, mosty, węzły kolejowe i drogowe, porty i bazy morskie) oraz środki transportu lądowego, morskiego i powietrznego;
- zwalcza logistykę, w tym zwłaszcza środki materiałowe w składach (magazynach) i podczas ich przewozu drogami lądowymi i morskim;
- zwalcza desanty o znaczeniu operacyjnym w rejonie ich załadowania

Lotnictwo myśliwsko-bombowe uczestniczy też w izolacji wybrzeża przed desantami morskimi. Planowano w ramach tego zadania zwalczanie desantu morskiego podczas podejścia morzem, a po jego wylądowaniu na wybrzeżu zwalczanie sił wzmocnienia i zaopatrzenia.

Zgodnie z definicją terminu wsparcie jest to udzielanie pomocy. Zatem **lotnicze wsparcie ogniowe** wojsk lądowych i marynarki wojennej rozumiane jest jako udzielanie pomocy ogniowej wojskom tych rodzajów sił zbrojnych przez lotnictwo. Jak dowodzą bowiem analizy, wyniki lotniczego wsparcia wywierają największy wpływ na obniżenie potencjału bojowego wojsk przeciwnika, a tym samym na przebieg operacji lądowych i morskich.

W ramach tego zadania lotnictwo myśliwsko-bombowe miało zwalczać:

- system dowodzenia wojskami lądowymi i flotą;
- naziemne elementy broni precyzyjnego rażenia;
- artylerię lufową i rakietową;
- lotnictwo wojsk lądowych na lądowiskach oraz infrastrukturę tych lądowisk;

---

[17] Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczpospolitej Polskiej, op. cit., s. 57.
[18] Patrz zał. 1.

- taktyczne desanty powietrzne podczas przelotu i działań na ziemi;
- oddziały pancerne i zmechanizowane pierwszego rzutu, odwody taktyczne i wprowadzane do bitwy odwody operacyjne;
- okręty nawodne floty przeciwnika.

Lotnicze wsparcie ogniowe tradycyjnie dzieli się na **bezpośrednie i pośrednie, zwane też ogólnym**. Lotnicze wsparcie bezpośrednie miało polegać ma na zwalczaniu obiektów na rzecz związków taktycznych wojsk lądowych pierwszego rzutu i w ścisłym współdziałaniu z nimi. Uderzenia w ramach wsparcia bezpośredniego miały być wykonywane zazwyczaj na głębokość dywizji pierwszego rzutu wojsk lądowych przeciwnika.

Jak dowodzą badania materiałów z ćwiczeń[19] lotnictwo myśliwsko-bombowe rzadko było wykorzystywane do wsparcia bezpośredniego ze względu na możliwość dużych strat od ognia środków obrony przeciwlotniczej.

Jak wynika z analizy założeń prowadzenia obrony RP[20] we wszystkich operacjach sił zbrojnych prowadzone będzie **rozpoznanie powietrzne**. Jest bowiem oczywistym to, że bez szybkiej i wiarygodnej informacji o przeciwniku trudno jest prognozować jego działania i planować w stosunku do tych prognoz własne działania.

Główny wysiłek lotnictwa rozpoznawczego w operacjach lądowych skierowany będzie na rozpoznanie zgrupowań wojsk lądowych, a przede wszystkim ich składu, ugrupowania, rozmieszczenia najistotniejszych elementów, kierunków przegrupowania oraz infrastruktury związanej z działaniami tych wojsk.

W operacjach powietrznych rozpoznawane będą obiekty Sił Powietrznych przeciwnika, a przede wszystkim bazowanie lotnictwa i zmiany w jego ugrupowaniu oraz skład i rozmieszczenie środków obrony powietrznej. Oprócz tego rozpoznawane będą obiekty systemu dowodzenia sił Powietrznych,

---

[19] Patrz zał. 1.
[20] Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego, cz. I, op. cit., s. 15.

a w tym obiekty (składy, magazyny) logistyki tego rodzaju sił zbrojnych przeciwnika.

W operacjach morskich lotnictwo rozpoznawcze składu WLOP prowadzić będzie rozpoznanie w mniejszym zakresie niż w operacjach lądowych czy powietrznych, bowiem marynarka wojenna posiada swoje etatowe lotnictwo rozpoznawcze.

Niemniej jednak, ze względu na swoje możliwości, **samoloty rozpoznawcze WLOP mogą być użyte** do rozpoznania baz i portów morskich przeciwnika, zespołów okrętów (okrętowe grupy uderzeniowe, okrętowe grupy poszukująco-uderzeniowe, grupy trałowo-minowe, itp.), zespołów okrętów desantowych w rojeniach załadowania desantu i ich przejścia morzem oraz innych obiektów morskich przeciwnika w strefie operacyjnej marynarki wojennej.

W operacjach SZ RP działać też będzie lotnictwo transportowe, lotnictwo szkolno-bojowe oraz lotnictwo łącznikowe. Jednak ze względu na przyjęte ograniczenia (patrz wstęp) nie były one przedmiotem dociekań naukowych.

Reasumując, w operacjach SZ prowadzonych w ramach obrony RP lotnictwo bojowe ze składu WLOP ma wykonywać całą gamę zadań związanych z niszczeniem celów powietrznych, naziemnych i nawodnych oraz rozpoznaniem powietrznym zgrupowań wojsk i infrastruktury przeciwnika.

1.3. Możliwości operacyjne lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej

Jak wynika z analizy literatury[21] przez pojecie **możliwości operacyjne lotnictwa** rozumiane są sumaryczne, przewidywane rezultaty jego działań w zakresie realizacji zadań ogniowych (zwalczanie celów powietrznych, naziem-

[21] Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego, cz. I, op. cit., s. 33.

nych i nawodnych) i rozpoznawczych w działaniach wojennych lub konkretnej operacji powietrznej, lądowej czy morskiej.

Nie można więc określić możliwości operacyjnych lotnictwa WLOP jednym parametrem, ponieważ każda grupa zadań jest wyrażana wielkościami liczbowymi różnorodnych wskaźników przestrzennych, czasowych i skuteczności bojowej.

Oceniając możliwości przestrzenne w skali operacyjnej można stwierdzić, że przy bazowaniu lotnictwa bojowego na odległościach 80 - 150 km **głębokość bojowego oddziaływania wynosi**:

a) dla lotnictwa myśliwsko-bombowego i rozpoznawczego wyposażonego w samoloty Su-22M4:
   - 50 - 120 km - bez zbiorników podwieszonych;
   - 100 - 300 km z dwoma zbiornikami dodatkowymi (po 800 lub 1150 l);
b) dla lotnictwa myśliwskiego wyposażonego w samoloty MiG-29 (podczas realizacji zadań osłony) - 100 - 130 km.

Powyższe dane dotyczą wykonania lotu na bardzo małych wysokościach. Zwiększenie wysokości lotu do 5000 m zwiększy taktyczny promień działania o 45 - 65% , co ma bezpośredni wpływ na głębokość bojowego oddziaływania[22].

Możliwości czasowe charakterystyczne dla poszczególnych zadań realizowanych przez rodzaje lotnictwa WLOP są opisane w dostępnej literaturze. Z punktu widzenia realizacji zadań operacyjnych największe znaczenie mają zmasowane lub ześrodkowane uderzenia lotnictwa. W literaturze podaje się najczęściej **czas wykonania uderzenia zmasowanego i czas odtworzenia gotowości bojowej do następnego uderzenia**. Wynosi on około 90 minut (mierzony od startu pierwszych do lądowania ostatnich samolotów) przy zwalczaniu najdalej

---

[22] Zajas S.: Zwalczanie obiektów pierwszej kolejności rażenia przez lotnictwo myśliwsko-bombowe w operacjach obronnych. AON. Warszawa 1991, s. 81-82.

położonego obiektu znajdującego się 300 km od rubieży styczności bojowej wojsk[23].

Czas odtwarzania gotowości bojowej do kolejnych uderzeń zmasowanych wynosić będzie od 4 do 6 godzin (lub nawet więcej). Będzie on uzależniony od sytuacji na lotniskach oraz od tego, czy będzie zmieniany wariant uzbrojenia.

Jednak największe znaczenie w operacjach maja wskaźniki możliwości w zakresie skuteczności bojowej. Zgodnie z rozkazem Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego w rodzajach Sił Zbrojnych maja być zgromadzone zapasy środków materiałowych i środków rażenia na 30 dni działań wojennych. To było podstawą do dalszych kalkulacji.

Możliwości w zakresie skuteczności bojowej lotnictwa w operacjach ustala się na podstawie **dysponowanego wysiłku lotnictwa**. Ten wysiłek określony ilością samolotów poszczególnych rodzajów lotnictwa oblicza się przy pomocy wzoru przedstawionego niżej:

Określenie liczby samolotolotów określonych rodzajów lotnictwa

$$n_{sl}^{(n)} = n_s \frac{1-(1-k \times a)^n}{a}$$

[23] Tamże, s. 83-85.

gdzie:

$n_{sl}^{(n)}$ - ilość samolotolotów w „n" wylotach w operacji;

n_s - stan wyjściowy (etatowy) samolotów na początku operacji (działań bojowych);

k - średnik współczynnik sprawności technicznej samolotów w operacji (0,7 - 0,9);

a - średni współczynnik strat bezpowrotnych w każdym wylocie (0,02 - 0,05);

n - ilość wylotów w operacji (w działaniach bojowych).

Na podstawie wniosków z konfliktów lokalnych i ćwiczeń przyjęto **średnie, dobowe natężenie działań lotnictwa**, które może wynosić dla całości sił:

a) dla lotnictwa myśliwsko-bombowego i rozpoznawczego - 0,8 - 1,2 (maksymalnie 1,5) wylotu na dobę;
b) dla lotnictwa myśliwskiego - 1,5 - 2,0 (maksymalnie 3,0) wylotu na dobę.

Zatem przyjmując do kalkulacji 30 dni działań wojennych poszczególne rodzaje lotnictwa mogą wykonywać:

a) LMB i LR - 25- 35 wylotów całości sił;
b) LM - 45 - 60 wylotów całości sił.

Przy takich założeniach dysponowany wysiłek rodzajów lotnictwa będzie taki, jaki prezentowany jest w tabeli 1.

Natomiast sumaryczne, orientacyjne rezultaty działań lotnictwa bojowego WLOP w operacjach SZ RP dla obliczonych wysiłków prezentowane są w tabeli 2.

Tabela 1

Dysponowany wysiłek rodzajów lotnictwa w działaniach wojennych (30 dni)

Lp.	Rodzaj lotnictwa	Typ samolotów	Ilość samolotów	Dysponowany wysiłek (30 dni) s/l
1.	LMB	Su-22M4 Su-22UM3K	80 10	$n_{sl\ LMB} = 1270$
2.	LR	Su-22M4R	6	$n_{sl\ LR} = 84$
3.	LM	MiG-29 MiG-21	22 114	$n_{sl\ LM} = 402$ $n_{sl\ LM} = 2082$

Założenia przyjęte do obliczeń:
- Średni współczynnik sprawności technicznej - k = 0,8
- Straty bezpowrotne w każdym wylocie - a = 0,05
- Ogólna ilość wylotów rodzajów lotnictwa w 30 dniach:
  - LMB i LR - 30 wylotów całości sił
  - LM - 60 wylotów całości sił

Analiza danych zawartych w tabeli 2 wskazuje, że o ile sumaryczne rezultatu działań lotnictwa myśliwsko-bombowego w operacjach są dość znaczne, to rezultaty działań lotnictwa rozpoznawczego i myśliwskiego WLOP są niewystarczające do realizacji zadań operacyjnych. Wnika to z małej ilości samolotów rozpoznawczych oraz bardzo niskich możliwości w rażeniu celów powietrznych przez samoloty MiG-21.

Tabela 2.

Sumaryczne, orientacyjne rezultaty działań lotnictwa bojowego WLOP w operacjach SZ RP (30 dni)

Lp.	Rodzaj lotnictwa i wysiłek	Sumaryczne rezultaty działań
1.	LMB - 1270 s/l	**Założenia kalkulacji**: • 20% wysiłku wydzielono do zabezpieczenia działań • 50% wylotów z ½ ładunku (podwieszone dwa zbiorniki dodatkowe) **Alternatywne warianty rezultatów działań LMB**: I. **Zniszczenie** około 1,5 ZT wojsk lądowych, około 20 grupowych obiektów pierwszej kolejności rażenia (rakiet, SRU, eskadr śmigłowców) dróg startowych i kołowania na 8-10 lotniskach oraz zatopienie 8-10 okrętów nawodnych II. **Obezwładnienie** około 2-2,5 ZT wojsk lądowych, około 45 grupowych obiektów pierwszej kolejności rażenia, dróg startowych i kołowania na 12-15 lotniskach, 12-15 okrętów nawodnych
2.	LR - 84 s/l	**Założenia kalkulacji**: • 1/3 wylotów wykonywane jest w składzie pary • w jednym wylocie rozpoznawane będzie od 1 do 3 obiektów (średnio 2) **Rezultaty działań LR** - rozpoznanych zostanie 140 obiektów
3.	LM - MiG-29 - 402 s/l MiG-21 - 2082 s/l	**Założenia kalkulacji**: Prawdopodobieństwo zestrzelenia samolotu przeciwnika w jednym wylocie: • MiG-29 - 0,4 • MiG-21 - 0,05 **Rezultaty działań LM**: • MiG-29 - 161 celów • MiG-21 - 104 cele Razem – 265 celów

1.4 Zasady i sposoby operacyjnego użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej

Analiza współczesnej literatury, w której prezentowane są koncepcje użycia lotnictwa WLOP w operacjach[24] oraz analiza ćwiczeń szczebla operacyjnego dowodzą, że stosowane są powszechnie zasady sztuki operacyjnej oraz sposoby operacyjnego użycia lotnictwa.

Jak podaje się w „Wybranych aspektach operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP" **zasady sztuki operacyjnej Sił Powietrznych są to najistotniejsze reguły, których umiejętne stosowanie sprzyja optymalnemu wykorzystaniu lotnictwa i obrony powietrznej w walce zbrojnej**[25]. Można stąd wywnioskować, że zasady sztuki operacyjnej Sił Powietrznych są tożsame z zasadami sztuki operacyjnej lotnictwa. Tamże podaje się, że do zasad sztuki operacyjnej Sił Powietrznych, a więc i lotnictwa zalicza się zasady[26]:

- celowość działań;
- koncentracja sił;
- ekonomia sił;
- zaskoczenie;
- inicjatywa;
- manewrowość;
- swoboda działania;

---

[24] Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczpospolitej Polskiej, op. cit.;
Michalak W. i inni.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP. AON. Warszawa 1998;
Zabłocki E.: Siły Powietrzne w systemie obronnym RP, op. cit.;
Zajas S.: Lotnictwo szturmowe w walce zbrojnej, op. cit.

[25] Michalak W. i inni.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP, op. cit., s. 62.

[26] Według: Michalak W.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP, op. cit., s. 63-92;
Regulamin działań taktycznych Sił Powietrznych. Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Warszawa 1996, s. 9-11.

- scentralizowane dowodzenie.

Zasada celowości działań nakazuje określenie celów i zadań stosownie do potrzeb i możliwości lotnictwa Sił Powietrznych oraz w zgodzie z celem i zamiarem działań szczebla nadrzędnego. Celowość oznacza również wydzielenie sił i środków odpowiednich do wykonania zadań (zgodnych z przeznaczeniem) oraz umiejętne ich stosowanie w zależności od warunków działań[27].

Istota **zasady koncentracji sił** oznacza ześrodkowanie wysiłków lotnictwa Sił Powietrznych na głównych kierunkach w decydującym miejscu i czasie prowadzenia operacji przez siły zbrojne oraz wykonania najważniejszych zadań[28]. Zasada ta najpełniej realizowana jest w wyniku masowania wysiłków, np. poprzez wykonanie uderzeń zmasowanych lud ześrodkowanych lotnictwa lub prowadzenie bitew powietrznych lotnictwa myśliwskiego.

Z zasadą koncentracji ściśle związana jest **zasada ekonomii sił**. Oznacza ona racjonalne dysponowanie siłami i środkami lotnictwa, odpowiednio do ważności zadań, gwarantujące osiągnięcie jej celu możliwie najmniejszymi siłami w jak najkrótszym czasie i z jak najmniejszymi stratami. Oznacza ona racjonalne działanie mające doprowadzić do uzyskania optimum pomiędzy rezultatem działań, a stratami.

Zasada ta polega na angażowaniu sił lotniczych do wykonywania zadań głównych kosztem innych zadań oraz skupieniu wysiłku w decydującym miejscu i czasie. Ekonomię sił w lotnictwie osiąga się poprzez szybkie i zdecydowane działanie, koncentrowanie działań ogniowych i rozpoznawczych w rejonie głównego wysiłku obrony lub na kierunku głównego uderzenia.

Inna zasadą, która bezpośrednio wiąże się z dwoma poprzednimi, jest **zaskoczenie**. Oznacza ono nagłe, gwałtowne i nieoczekiwane dla przeciwnika

---

[27] Według: Regulamin działań taktycznych Sił Powietrznych, op. cit., s. 9.
[28] Według: Michalak W.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych, op. cit., s. 75.

działanie lotnictwa odbierające mu inicjatywę bojową oraz możliwość zorganizowanego prowadzenia walki.

Zaskoczenie osiąga się poprzez wykorzystanie właściwości lotnictwa takich jak manewrowość, duża prędkość, możliwość szybkiego przenoszenia wysiłku, możliwość działania w trudnych atmosferycznych i w nocy[29].

Zaskoczenie zapewnia skuteczne pokonanie obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika przez lotnictwo, ale także efektywniejsze wykonanie zadań przez lotnictwo myśliwskie w ramach obrony powietrznej.

Podstawowe warunki uzyskania zaskoczenia przez lotnictwo to skrytość, nagłość, szybkość działania, prostota i nieszablonowość.

Inicjatywa jako zasada sztuki operacyjnej lotnictwa oznacza nieustanne dążenie do narzucenia przeciwnikowi swojej woli i zmuszenia go do działań w myśl celów i zamiarów działania własnych wojsk. Wyraża się w celowym oddziaływaniu informacyjnym na przeciwnika, uprzedzaniu go w uderzeniach, w ciągłym i skutecznym użyciu środków rażenia, wykonaniu manewru i przenoszeniu głównego wysiłku działań lotnictwa na najważniejsze kierunki działań wojsk lądowych, marynarki wojennej czy obrony powietrznej.

Manewrowość oznacza zdolność lotnictwa do wykonania manewru. Warunkuje realizację koncepcji walki opartej na wykorzystaniu zdolności manewrowych własnego lotnictwa i dezorganizowaniu manewru przeciwnika. Manewr lotnictwem przeprowadza się w celu stworzenia (zrównoważenia) przewagi w decydującym miejscu i czasie lub uchyleniu się od walki w niekorzystnych warunkach. Aby manewr był skuteczny musi być prosty w zamiarze oraz prowadzony szybko i w miarę możliwości skrycie[30].

Swobodę działań lotnictwa należy rozumieć jako dogodną sytuację, osiągniętą w wyniku realizacji różnorodnych przedsięwzięć, które umożliwiają realizację najdogodniejszych wariantów użycia lotnictwa. Tę swobodę działania

---

[29] Michalak W. i inni.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP, op. cit., s. 68.
[30] Regulamin działań taktycznych Sił Powietrznych, op. cit., s. 10-11.

zapewniają różnorodne działania zabezpieczające, a przede wszystkim wywalczenie przewagi w powietrzu. Swobodę działania zapewnia też przygotowanie odpowiedniej bazy logistycznej i zgromadzenie niezbędnych środków materiałowych, a przede wszystkim środków rażenia.

Istotą scentralizowanego dowodzenia jest takie dowodzenie pododdziałami, oddziałami i związkami taktycznymi, przy którym działają one według jednolitego planu, zgodnie z decyzją dowódcy Sił Powietrznych. Scentralizowane dowodzenie ma zapewnić integrowanie działań lotnictwa dla osiągnięcia nakazanego celu.

Zaprezentowana wyżej, na podstawie badań literatury przedmiotu, istota najczęściej opisywanych zasad operacyjnego użycia lotnictwa nie wyczerpuje ich możliwej listy. Niekiedy wymienia się jeszcze takie zasady jak ofensywność działań, prostota, współdziałanie lub synergizm. Są one ściśle związane z zasadami wymienionymi wyżej.

Jak wynika z analizy literatury[31] **operacyjne sposoby działań lotnictwa bojowego WLOP** to sposoby wykonania zadań ogniowych przez lotnictwo myśliwsko-bombowe i myśliwskie oraz przez lotnictwo rozpoznawcze w operacjach. W literaturze wskazuje się, że lotnictwo bojowe WLOP w operacjach stosuje uderzenia lotnictwa - zmasowane, ześrodkowane i systematyczne, bitwy powietrzne oraz wyloty jednoczesne i systematyczne w odniesieniu do lotnictwa rozpoznawczego.

Analiza definicji uderzeń zmasowanych lotnictwa[32] pozwala ustalić ich istotę. Polegają one na wykonaniu uderzeń całością lub większą częścią lotnictwa myśliwsko-bombowego, z udziałem części lotnictwa myśliwskiego i rozpo-

---

[31] Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego, cz. I, op. cit., s.73;
Michalak W. i inni.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP, op. cit.;
Słownik podstawowych terminów wojskowych. MON. Warszawa 1988, s. 18.

[32] Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego, cz. I, op. cit., s.73-74;
Michalak W. i inni.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych, op. cit., s. 49;
Machura J., Bartocha W., Michalak W.: Sztuka operacyjna wojsk lotniczych. ASG. Warszawa 1988, s. 18.

znawczego w celu zniszczenia lub obezwładnienia określonych obiektów w wyznaczonym rejonie lub na określonym kierunku operacyjnym. Zmasowane uderzenia lotnictwa wykonywane są w stosunkowo krótkim czasie (około półtorej godziny) i w jednym ugrupowaniu operacyjnym.

Z istoty zmasowanych uderzeń lotnictwa wynika, że ich celem będzie zadanie przeciwnikowi maksymalnych strat w określonym rejonie w stosunkowo krótkim czasie.

Z kolei ześrodkowane uderzenia lotnicze to uderzenia wykonywane siłami części lotnictwa myśliwsko-bombowego w celu obezwładnienia lub zniszczenia kilku, lub jednego, dużego obiektu grupowego, rozmieszczonych w określonym (stosunkowo niedużym) rejonie.

W uderzeniach ześrodkowanych w ugrupowanie lotnictwa myśliwsko-bombowego mogą być włączane samoloty rozpoznawcze, a całość sił może być osłaniana przez samoloty myśliwskie.

Uderzenia zmasowane i ześrodkowane lotnictwa są najczęściej wykonywane w operacjach powietrznych oraz w najważniejszych fazach operacji lądowych. W operacjach morskich uderzenie ześrodkowane lotnictwa może być wykonane na okręty desantu morskiego podczas przejścia morzem.

Miedzy uderzeniami zmasowanymi i ześrodkowanymi będą wykonywane **systematyczne (urzutowane) uderzenia lotnictwa myśliwsko-bombowego**. Mają one zapewnić ciągłość oddziaływania ogniowego na przeciwnika w całym konflikcie zbrojnym.

Podczas odpierania zmasowanych i urzutowanych nalotów lotnictwa przeciwnika mogą mieć miejsca **bitwy powietrzne**. Według „Leksykonu wiedzy wojskowej”[33] bitwa powietrzna to „zespół (system) walk powietrznych i przedsięwzięć zabezpieczających działania lotnictwa myśliwskiego połączonych wspólnym celem, realizowanych zwykle według opracowanego planu”.

---

[33] Wyd. MON. Warszawa 1979, s.43.

Według założeń obrony powietrznej RP w bitwie powietrznej weźmie udział całość lub znaczna część lotnictwa myśliwskiego, które może być wprowadzone do niej jednocześnie lub kolejno. Będzie się ona toczyła w określonej operacyjnej przestrzeni powietrznej i w stosunkowo krótkim czasie - około 1 - 2 godziny[34].

Bitwy powietrzne będą miały miejsce głównie w operacjach powietrznych oraz w najważniejszych fazach operacji lądowych i morskich . W pozostałych okresach lotnictwo myśliwskie będzie prowadzić walki powietrzne.

Lotnictwo rozpoznawcze, ze względu na szczupłość swoich sił (patrz podrozdział 1.3) najczęściej będzie stosować **wyloty urzutowane** pojedynczych samolotów i par. Nie wyklucza się również możliwości wykonywania wylotów jednoczesnych wszystkich samolotów rozpoznawczych oraz nieetatowych załóg rozpoznawczych jednostek lotnictwa myśliwsko-bombowego i myśliwskiego.

Analiza rozwiązań stosowanych w ćwiczeniach w zakresie użycia lotnictwa bojowego WLOP w operacjach dowodzi, że **dążono w nich do centralizacji jego działań**, stosując uderzenia zmasowane lub ześrodkowane. Były one najtrudniejszymi do zaplanowania i wykonania przedsięwzięciami operacyjnymi.

Analiza ćwiczeń oraz materiałów źródłowych wskazuje, że decyzje o wykonaniu zmasowanych lub ześrodkowanych uderzeń lotniczych wypracowywane były w sztabie Naczelnego Dowódcy SZ RP. Według rozwiązań stosowanych w ćwiczeniach szczebla centralnego, w Sztabie tym bez przerwy przebywała grupa operacyjna WLOP. Grupa ta miała wypracować precyzyjne ustalenia co do użycia lotnictwa myśliwsko-bombowego, myśliwskiego i rozpoznawczego w zmasowanym uderzeniu.

Po zaplanowaniu tych działań zadanie wykonawcom stawiał dowódca WLOP. Przy tym do momentu rozwiązania 4 Korpusu Lotniczego zadania dla

---

[34] Michalak W. i inni.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP, op. cit.

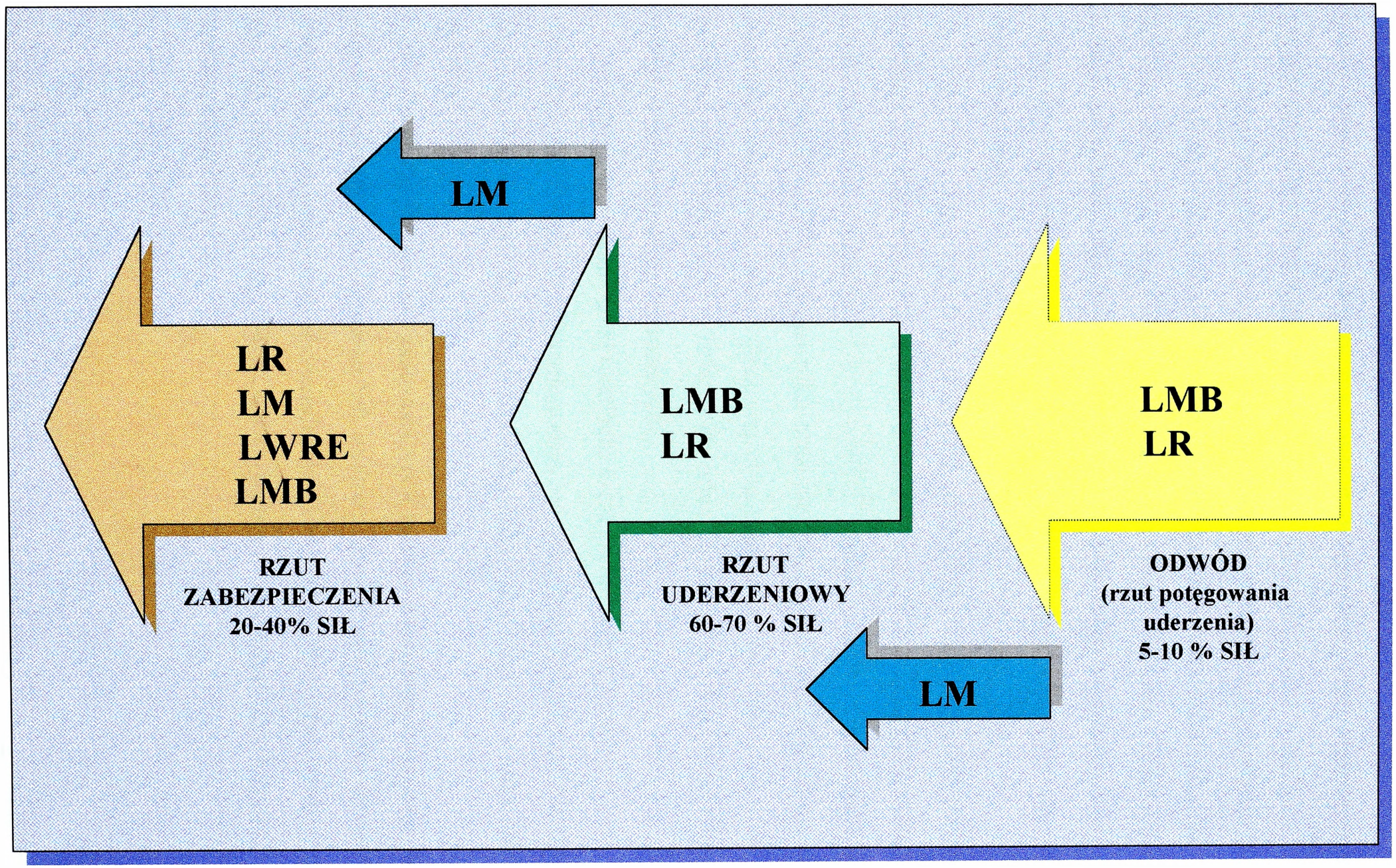
lotnictwa myśliwsko-bombowego i rozpoznawczego stawiał dowódca tego korpusu, a dla lotnictwa myśliwskiego dowódcy Korpusów Obrony Powietrznej. Przy obecnych rozwiązaniach organizacyjnych (patrz podrozdział 2.3) zadania dla wymienionych rodzajów lotnictwa stawiane byłoby dowódcom korpusów OP.

Planując zmasowane uderzenia lotnictwa tworzono jego ugrupowanie operacyjne w powietrzu. Całe ugrupowanie składało się zazwyczaj z dwóch, niekiedy trzech rzutów (rys. 2).

Rzut pierwszy, nazywanym rzutem zabezpieczenia, miał tworzyć dogodne warunki działań rzutu drugiego (i trzeciego, jeżeli był tworzony), tzw. rzutu uderzeniowego. Składał się on zazwyczaj z grup taktycznego przeznaczenia. **Lotnictwo myśliwsko-bombowe** tworzyło grupy (pary) przeznaczone do obezwładnienia środków OP i OPL, a także do minowania lotnisk lotnictwa myśliwskiego. **Lotnictwo myśliwskie** w tym rzucie przeznaczone było do wymiatania przestrzeni powietrznej na planowanych kierunkach przelotu rzutu uderzeniowego oraz niekiedy w rejonach wykonywania przez nie zadań. **Lotnictwo rozpoznawcze** w rzucie pierwszym planowano do rozpoznania bezpośredniego obiektów i ich oznaczenia na korzyść grup uderzeniowych. Bardzo często grupy (pary) rozpoznania bezpośredniego wyznaczano z jednostek, które wykonywały uderzenia na konkretne obiekty.

Prawie we wszystkich ćwiczeniach hipotetycznie zakładano użycie **śmigłowców walki radioelektronicznej**, mimo, że Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej takich środków nie posiadają. Wchodziły one w rzut zabezpieczenia.

Drugi rzut ugrupowania operacyjnego, nazywany **rzutem uderzeniowym**, miał wykonać lot w korytarzu, w którym samoloty z grup zabezpieczenia obezwładniły środki OP i OPL, w odstępie czasowym 5 - 10 minut za rzutem pierwszym. Rzut drugi tworzyła zasadnicza część lotnictwa myśliwsko-bombowego przeznaczona do zwalczania zaplanowanych obiektów.



Rys. 2. Ugrupowanie operacyjne lotnictwa w zmasowanym uderzeniu ogniowym

W rzucie tym często wykonywały lot samoloty rozpoznawcze do oceny rezultatów uderzeń oraz samoloty myśliwskie osłaniające przed atakami lotnictwa myśliwskiego sposobem towarzyszenia.

Rzut trzeci, nazywany też odwodem lub **rzutem potęgowania** przeznaczony był do wykonywania zadań bądź nie w pełni realizowanych przez grupy uderzeniowe, bądź też do uderzeń na nowowykryte, ważne obiekty pierwszej kolejności rażenia. Mogły go tworzyć również samoloty rozpoznawcze przeznaczone do rozpoznania kontrolnego lub do rozpoznania wstępnego na rzecz kolejnych działań.

Jak wynika z badań literatury[35] i rozwiązań stosowanych w ćwiczeniach podziała sił na rzuty nie był stały i jednakowy. W każdym przypadku był on uwarunkowany rodzajem wykonywanych zadań, ilością dysponowanych sił, systemem OP i OPL przeciwnika oraz innymi czynnikami warunków działań. Niemniej jednak do rzutu zabezpieczenia wydzielonych było 20 - 40% sił, do rzutu uderzeniowego 50 - 70%, a do odwodu do 10% sił lotnictwa biorącego udział w uderzeniach zmasowanych.

Jednak w niektórych sytuacjach, szczególnie wtedy kiedy OP i OPL przeciwnika była silna, rzut zabezpieczenia był silniejszy aniżeli rzut uderzeniowy. Mógł on liczyć nawet do 60% sił lotniczych biorących udział w uderzeniu zmasowanym.

Podczas wykonania zmasowanych uderzeń lotnictwa, dążono do tego, aby na początku zablokować lub zneutralizować siły i środki przeciwnika, które mogą przeciwdziałać samolotom (LM, OP i OPL przeciwnika), **następnie zaś stopniowo „wgryzać" się w jego ugrupowanie zwalczając kolejno nakazane obiekty**.

---

[35] Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego, cz. I, op. cit., s. 42-48.

Wariant sposobu wykonania takiego zmasowanego uderzenia ogniowego przedstawiony jest na rys. 3[36].

Analiza rozwiązań stosowanych przy organizacji zmasowanych uderzeń lotnictwa dowodzi, że dążono do tego, aby grupować obiekty i przydzielano je do zwalczania poszczególnym oddziałom lotnictwa myśliwsko-bombowego, które tworzyły oddzielne zgrupowania uderzeniowe. Dla każdego zgrupowania uderzeniowego przydzielono oddzielną trasę lotu, po której lot był wykonywany na bardzo małej wysokości.

W skład rzutu zabezpieczenia wydzielano pary samolotów Su-22M4 z rakietami przeciwradiolokacyjnymi do obezwładnienia baterii rakiet przeciwlotniczych w korytarzu przelotu, grupy lotnictwa myśliwskiego, których zadaniem było oczyszczenie z myśliwców przeciwnika przestrzeni powietrznej na kierunku przelotu własnego lotnictwa. Do rzutu zabezpieczenia mogły też wchodzić samoloty grupy demonstracyjnej, której zadaniem było wprowadzenie w błąd przeciwnika co do kierunku uderzenia oraz pobudzenia do działania jego obrony przeciwlotniczej, aby można było ją zwalczać rakietami „powietrze - stacja radiolokacyjna".

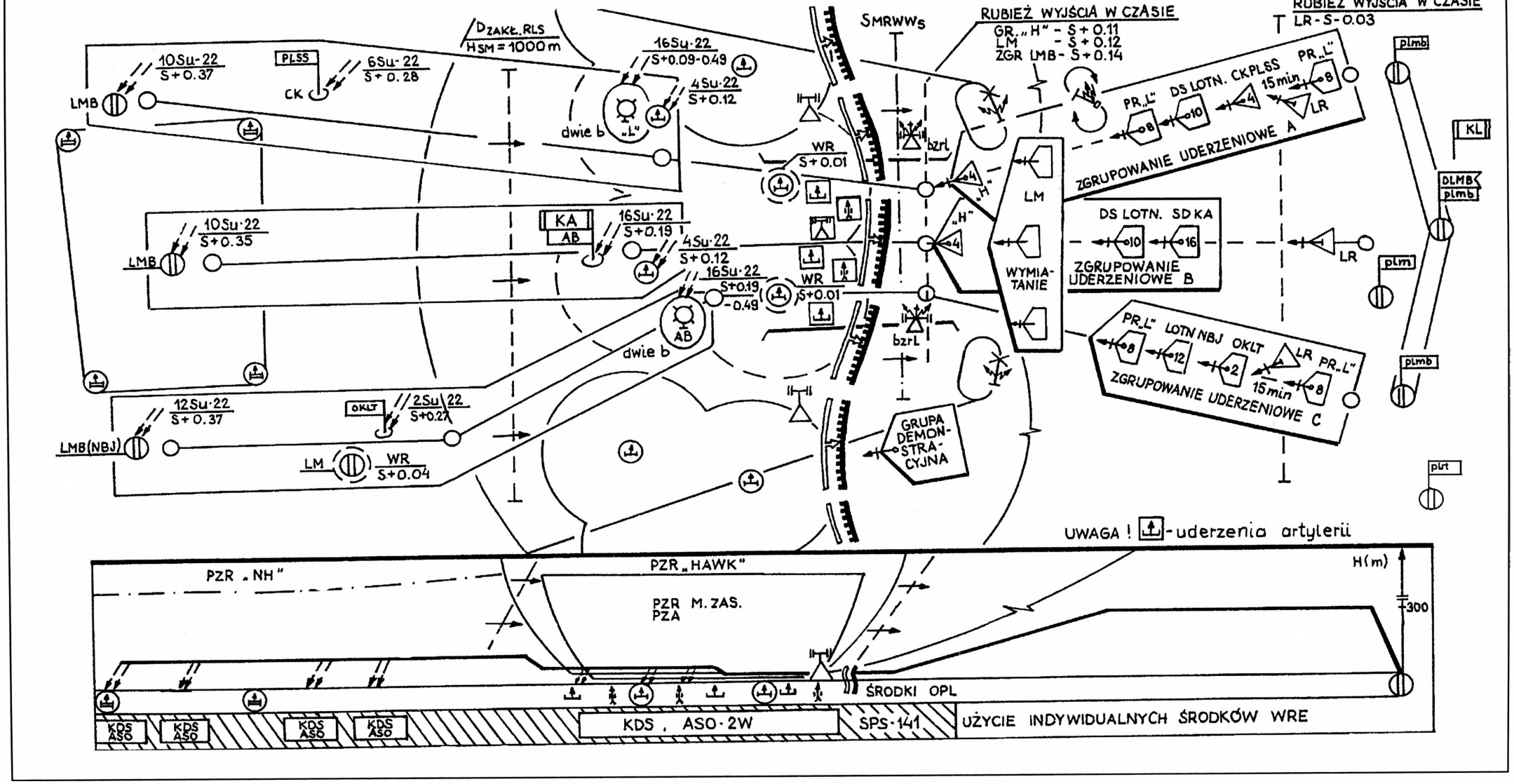
Bardzo często w ćwiczeniach przyjmowano hipotetycznie, że w skład rzutu zabezpieczenia wchodzi lotnictwo WRE[37]. Zazwyczaj śmigłowce WRE zajmowały miejsce w wyznaczonych strefach i rozpoczynały zakłócanie na krótko przed wykryciem samolotów rzutu zabezpieczenia przez naziemne stacje radiolokacyjne przeciwnika.

Dla uproszczenia wykonania zadania dla każdego zgrupowania uderzeniowego wyznaczano oddzielną trasę lotu prowadzącą przez wspólny korytarz przelotu, w którym skupiano główny wysiłek działań zabezpieczających.

---

[36] Według: Zajas. S.: Zwalczanie obiektów pierwszej kolejności rażenia przez lotnictwo myśliwsko-bombowe w operacjach obronnych, op. cit., s. 129.

[37] Zakładano takie rozwiązanie, mimo, że WLOP takich środków nie posiadał. Uważano jednak, że bez lotnictwa WRE niemożliwe jest wykonanie zadań bez dużych strat.



Rys. 3 Sposób wykonania zmasowanego uderzenia ogniowego

Dążono do tego, aby grupy uderzeniowe tworzyły na każdej trasie kolumnę. **Kolejność grup uzależniona była od przewidywanej kolejności zwalczania planowanych obiektów**. Trasy przechodzące przez wspólny korytarz przelotu wyznaczano w odległości 12 - 15 km od siebie. Umożliwiało to bezkolizyjny przelot nawet w sytuacji wykonywania manewrów i odchylania się od trasy o 4 - 5 km.

W celu maskowania tych samolotów przed wykryciem przez naziemne środki radiolokacyjne obniżono ich lot przed rubieżami wykrycia na danych wysokościach. Natomiast w celu zmniejszenia efektywności przeciwdziałających środków przeciwlotniczych rubież styczności bojowej wojsk przekraczano na wysokości około 50 - 70 m, a dopiero po przelocie nad wojskami związków operacyjnych pierwszego rzutu zwiększano wysokość do 100 - 200m.

W uderzeniach zmasowanych planowano również użycie lotnictwa rozpoznawczego. Samoloty rozpoznania bezpośredniego wyznaczano z pułków, które zwalczały określone obiekty wymagające dodatkowego rozpoznania. Zajmowały one odpowiednie miejsce w zgrupowaniach uderzeniowych. Natomiast wyspecjalizowane samoloty rozpoznawcze, które miały prowadzić rozpoznanie kontrolne uderzeń oraz obiektów i wojsk na rzecz kolejnych działań dołączały zwykle do jednych z ostatnich grup uderzeniowych.

W celu synchronizacji całego uderzenia w czasie wyznaczano rubież wyjścia w czasie. Położona ona była zazwyczaj w korytarzu przelotu, przebiegała przy tym wzdłuż charakterystycznych obiektów terenowych. Dla wszystkich sił ustalano czas wyjścia na tę rubież. To, oraz wyznaczenie oddzielnych tras lotu dla oddziałów lotnictwa powodowało, że nawet opóźnienia lub zablokowanie którejś z grup nie powodowało do przerwania całego uderzenia zmasowanego.

Reasumując, najtrudniejszym do wykonania sposobem operacyjnego użycia lotnictwa, ale jednocześnie przynoszącym najwyższe rezultaty przy mi-

nimalnych stratach, było zmasowane uderzenie lotnictwa. Wyznaczanie oddzielnych zgrupowań uderzeniowych zwalczających nakazane obiekty w oddzielnych rejonach działań, poprzedzenie ich grupami zabezpieczającymi oraz synchronizacja ich użycia, a także scentralizowane dowodzenie były wyznacznikami powodzenia takich działań.

2. INTEGRACJA LOTNICTWA WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ Z LOTNICTWEM SIŁ POWIETRZNYCH NATO W ASPEKCIE UŻYCIA W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

Wejście do struktur sojuszniczych NATO oraz konstytucyjny wymóg obrony niepodległości, nienaruszalność RP i bezpieczeństwa obywateli postawiły przed siłami zbrojnymi nowe cele i zadania.

Do najistotniejszych z nich - w układzie międzynarodowym - należy zaliczyć zapewnienie możliwości współdziałania wybranych komponentów, a w dalszej perspektywie czasowej całości SZ RP, w układzie koalicyjnym (w operacjach połączonych), czyli **osiągnięcie interoperacyjności poprzez dostosowanie struktur organizacyjnych, zapewnienie kompatybilności uzbrojenia i sprzętu technicznego oraz przygotowanie dowództw, sztabów i wojsk do działań według zasad i procedur obowiązujących w NATO.**

Czynnikiem sprzyjającym wysiłkom Polski na rzecz zintegrowania ze strukturami wojskowymi Sojuszu Północnoatlantyckiego jest uczestnictwo w programie „Partnerstwo dla pokoju (PdP)". Program ten jest przewidziany do realizacji współpracy polityczno-militarnej w Europie **w odniesieniu do operacji pokojowych, humanitarnych i poszukiwawczo-ratowniczych** realizowanych przy współudziale państw NATO oraz krajów Europy Środkowo-Wschodniej, pretendujących do członkostwa w sojuszu.

Znaczącą rolę w realizacji tej współpracy w ramach „Partnerstwa dla pokoju" odgrywa **polskie lotnictwo ze składu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej**. Jego udział w ćwiczeniach „Cooperative Jaguar-95 i 98" w Danii, „Cooperative Chance-96" na Węgrzech, „Cooperative Banners-97" w Norwegii oraz „Orli Szpon-97" w Polsce z jednej strony potwierdził znaczną zdolność polskich pododdziałów lotniczych do współdziałania z lotnictwem Sił Powietrz-

nych NATO, a z drugiej wskazał te obszary, w których niemożliwe jest osiągnięcie pełnej interoperacyjności i kompatybilności.

Rodzi się zatem szereg pytań:

- W czym wyraża się istota współczesnych operacji połączonych NATO?
- Jak należy interpretować i rozumieć termin „interoperacyjność" oraz jakie są kryteria interoperacyjności?
- Jakie są niezbędne obszary zmian dostosowujących lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej do wspólnego działania z lotnictwem Sił Powietrznych NATO w operacjach połączonych?

Odpowiedź na powyższe pytania, będące w swej istocie pytaniami problemowymi, stanowi treść niniejszego rozdziału.

2.1. Istota współczesnych operacji połączonych NATO

We współczesnych konfliktach wojennych niezmiernie rzadko będą występować sytuacje, kiedy każdy rodzaj sił zbrojnych będzie prowadził samodzielnie operacje. Wprawdzie podczas wojny w Zatoce Perskiej w 1991 r. Siły Powietrzne sprzymierzonych przez ponad miesiąc prowadziły operacje powietrzną, której celem było zniszczenie obrony powietrznej, systemu kierowania państwem i dowodzenia siłami zbrojnymi, a także ośrodków przemysłu zbrojeniowego oraz obezwładnienie sił zbrojnych Iraku w takim stopniu, aby nie mogły się skutecznie sprzeciwiać działaniom wojsk lądowych podczas kampanii lądowej. Cele te zostały osiągnięte, a wojska lądowe koalicji antyirackiej w 100 godzin wyparły Irakijczyków z Kuwejtu i zmusiły przywództwo tego kraju do poddania się.

Według ocen teoretyków wojskowych **współczesne działania wojenne wymagają skoordynowanego wysiłku wszystkich rodzajów sił zbrojnych**. Dlatego wielkiego znaczenia nabiera potrzeba, posiadania wspólnej doktryny i systemu pojęć z nią związanych, kiedy operacje będą prowadzone przez siły kilku krajów. W takiej sytuacji niemożliwe jest osiągnięcie wspólnych celów, jeżeli każdy z członków koalicji będzie stosował własne, narodowe i odmienne podejście przy rozwiązywaniu problemów pola bitwy[38].

W państwach NATO w ostatnich latach podjęto próbę wypracowania wspólnej doktryny operacji połączonych, bowiem doświadczenia wskazywały, że w działaniach zbrojnych można osiągnąć powodzenie tylko przez zastosowanie podobnych zasad i procedur w odniesieniu do różnych rodzajów sił zbrojnych państw członkowskich sojuszu.

Według AAP-6[39] **operacje** (Operations) **to skoordynowane działania wojenne dużych związków prowadzone z zamiarem osiągnięcia wspólnego celu**. W ramach operacji prowadzone są bitwy i walki, prowadzi się działania specjalne i realizuje się zadania o charakterze ogólnym.

Tamże charakteryzuje się **operacje połączone** (Joint Operations) **jako operacje, w których biorą udział wojska co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych**.

Można więc mówić o połączonej operacji powietrzno-lądowo-morskiej, a jeżeli będą brały udział tylko dwa rodzaje sił zbrojnych, to mogą to być połączone operacje powietrzno-lądowe, powietrzno-morskie czy lądowo-morskie.

W sytuacji, kiedy operacje połączone będą prowadzone przez siły zbrojne dwóch lub więcej państw i biorą w niej udział wojska co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych, to określa się je jako wielonarodowe operacje połączone (Combined Joint Operations).

---

[38] Według: Knetki J.: Operacje połączone. AON. Warszawa 1996, s. 5.
[39] NATO Glossary of Terms and Definitions - AAP-6. NATO. May 1996.

Analiza zasad prowadzenia operacji połączonych wskazuje, że **jeżeli uczestniczą w nich Siły Powietrzne to ich elementem są kampanie powietrzne**. W zależności od etapu lub fazy operacji połączonej oraz celów stawianych przed Siłami Powietrznymi główny wysiłek kampanii powietrznych może być skierowany przeciwko zasobom sił powietrznych, lądowym lub morskim. Główną rolę w tych działaniach odgrywać będzie lotnictwo Sił Powietrznych[40].

W ramach działań przeciwko zasobom powietrznym (Counter Air Operations) prowadzone będą przez lotnictwo Sił Powietrznych działania defensywne (Defensive Counter Air) i ofensywne (Offensive Counter Air).

W ramach działań przeciwko zasobom sił lądowych przeciwnika lotnictwo Sił Powietrznych wykonywać będzie ofensywne wsparcie lotnicze (Offensive Air Support) i izolację lotniczą (Air Interdiction), natomiast przeciwko zasobom sił morskich (Tactical Support of Maritime Operations).

Na rzecz tych działań lotnictwa Sił Powietrznych prowadzone będą **wspierające działania powietrzne** (Supporting Air Operations) poprzez obezwładnianie systemu OP i OPL (Suppresion of Enemy Air Defence), walkę radioelektroniczną (Electronic War), tankowanie w powietrzu (Air to Air Refueling) czy wczesne wykrywanie i naprowadzanie (Early Warning).

Te wstępne ustalenia dotyczące operacji połączonych i użycia w nich lotnictwa są podstawą do rozpatrzenia potrzeb w zakresie interoperacyjności lotnictwa WLOP z lotnictwem Sił Powietrznych NATO.

---

[40] Michalak W. i inni.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP, op. cit., s. 36-38;
Zajas S. i inni.: Dowodzenie Siłami Powietrznymi - wybrane problemy. AON. Warszawa 1998, s. 31-32.

2. 2. Istota i kryteria interoperacyjności

W ostatnim okresie zarówno w publikacjach wojskowych jak i w środkach masowego przekazu coraz częściej pojawia się pojęcie **interoperacyjność**. Używa się go w kontekście potrzeb, jakie muszą być spełnione przez polskie siły zbrojne w procesie integrowania ze strukturami wojskowymi Sojuszu Północnoatlantyckiego. Zasadne zatem jest pytanie: **w czym wyraża się istota interoperacyjności ?**

W NATO[41] interoperacyjność (interoperability) definiowana jest **jako „zdolność systemów, jednostek lub oddziałów do świadczenie usług lub korzystania z usług innych systemów, jednostek lub oddziałów, a także zdolność do korzystania z tych wzajemnych usług w celu zwiększenia efektywności współdziałania między wyżej wymienionymi systemami, jednostkami lub oddziałami".**

Jest to definicja dosyć skomplikowana. Natomiast rozłożenie słowa **„interoperability"** na części składowe pozwoli na szybkie przyswojenie istoty tego pojęcia. Zatem na podstawie analizy przedstawionej na rys. 4 można stwierdzić, że **interoperacyjność** to **zdolność do wspólnego** (wzajemnego, pomiędzy dwoma) **działania.**

Interoperacyjność w odniesieniu do sił zbrojnych sojuszników (partnerów) oznacza realną **zdolność do wspólnego działania** dla osiągnięcia określonych celów. Tak samo należy rozumieć interoperacyjność w odniesieniu do lotnictwa Sił Powietrznych. Uwzględniając aspekty użycia lotnictwa WLOP i Sił

---

[41] NATO Glossary of Terms and Definitions, s. Z-I-6;
Dictionary of Military and Associated Terms. Department of Defence USA. 1994, s. 211;
Terminy, definicje i skróty używane przez obronę powietrzną NATO. DWLiOP. Poznań 1994.

INTEROPERABILITY		**=**		**INTEROPERACYJNOŚĆ**
INTER	**+**	**OPER(OPERATE)**	**+**	**ABILITY**
WZAJEMNE (WSPÓLNE, POMIĘDZY DWOMA)	**+**	**DZIAŁAĆ**	**+**	**ZDOLNOŚĆ (MOŻLIWOŚCI)**
INTEROPERACYJNOŚĆ		**=**		**ZDOLNOŚĆ DO WSPÓLNEGO (WZAJEMNEGO, POMIĘDZY DWOMA) DZIAŁANIA**

Rys. 4. Istota interoperacyjności

Powietrznych NATO w operacjach połączonych **interoperacyjność należy rozumieć jako zdolność do wspólnego osiągania celów określonych dla tych operacji**.

Osiągnięcie interoperacyjności sił zbrojnych państw członkowskich NATO jest procesem ciągłym, opartym na powszechnie akceptowanej zasadzie, iż zdolność do efektywnego prowadzenia operacji (działań) przez poszczególne - wydzielane z narodowych komponentów sił zbrojnych - jednostki międzynarodowych formacji, wymaga wspólnej doktryny użycia sił, wspólnych procedur dowodzenia, a także określonego poziomu **kompatybilności** systemów technicznych.

Kompatybilność (compatybilitty), według definicji obowiązujących w NATO[42], to „**zdolność dwóch lub kilku przedmiotów lub części składowych wyposażenia albo materiału do istnienia lub funkcjonowania w tym samym systemie lub środowisku bez wzajemnego kolidowania**".

Kompatybilność lotnictwa Sił Powietrznych państw - członków NATO jest to jego zdolność do funkcjonowania w systemie jakim są wielonarodowe Siły Powietrzne bez wzajemnego kolidowania. Jest to jednocześnie najniższy, konieczny poziom zintegrowania lotnictwa taktycznego.

Z ustaleń tych wynikają **kryteria interoperacyjności** lotnictwa WLOP z lotnictwem Sił Powietrznych NATO. Wymienione komponenty lotnicze Sił Powietrznych będą interoperacyjne w sojuszniczym systemie walki jeśli:

- będą zdolne do wykonywania zadań bojowych stosowanych przez połączone dowództwa sojusznicze;
- będą posiadać przygotowane, wydzielone siły lotnicze, które są w stanie spełniać funkcje integralnego członu międzynarodowych sił zbrojnych;

---

[42] NATO Glossary of Terms and Definitions, op. cit., s. 2-C-7;
Dictionary of Military and Associated Terms, op. cit., s. 88.

- będą dowodzone w jednolitym, sojuszniczym systemie dowodzenia oraz według obowiązujących tam procedur;
- będą kompatybilne w tym systemie;

Powyższe ustalenia są podstawą do poszukiwania odpowiedzi na kolejne pytania będące kolejnym problemem cząstkowym studium: **jak, w jaki sposób osiągnąć interoperacyjność lotnictwa WLOP w zakresie rozwiązań strukturalno-organizacyjnych, doktrynalnych, systemu i procedur dowodzenia oraz kompatybilności sprzętu lotniczego?**

W naczelnych strukturach dowodzenia NATO, odpowiedzialnych między innymi za kontakty wojskowe z państwami uczestniczącymi w programie „Partnerstwo dla pokoju", zdefiniowano podstawowe obszary działań restrukturyzacyjnych w SZ państw członkowskich wymienionego programu. Po spotkaniu ministrów spraw zagranicznych i obrony państw Sojuszu i krajów partnerskich (do których zalicza się Polska), wiosną 1996 r. sprecyzowano cele interoperacyjności i określono 20 kierunków jego osiągania. Zostały one następnie uściślone w 1997 i 1998 r. Obecnie realizowanych jest 69 celów interoperacyjności wynegocjowanych przez rząd Polski dla Sił Zbrojnych. Wśród nich są również zdefiniowane cele dla Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej[43].

Według tych danych, w odniesieniu do lotnictwa WLOP, w osiąganiu interoperacyjności z lotnictwem Sił Powietrznych NATO można wyróżnić cztery główne obszary przemian:

- w zakresie rozwiązań strukturalno-organizacyjnych;
- w zakresie rozwiązań doktrynalnych;
- w zakresie systemu i procedur dowodzenia;
- w zakresie kompatybilności sprzętu lotniczego.

---

[43] Cele te oraz kierunki restrukturyzacji WLOP przedstawił na szkoleniu metodycznym Wydziału Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w dniu 16.09. 1998 r. zastępca Szefa Sztabu WLOP, płk dypl. Lech Konopka.

Jednak znajomość języka angielskiego, jako języka współdziałania w NATO, jest wymaganiem bezwzględnie najważniejszym dla osiągnięcia interoperacyjności.

2. 3. Integracja w zakresie rozwiązań strukturalno-organizacyjnych

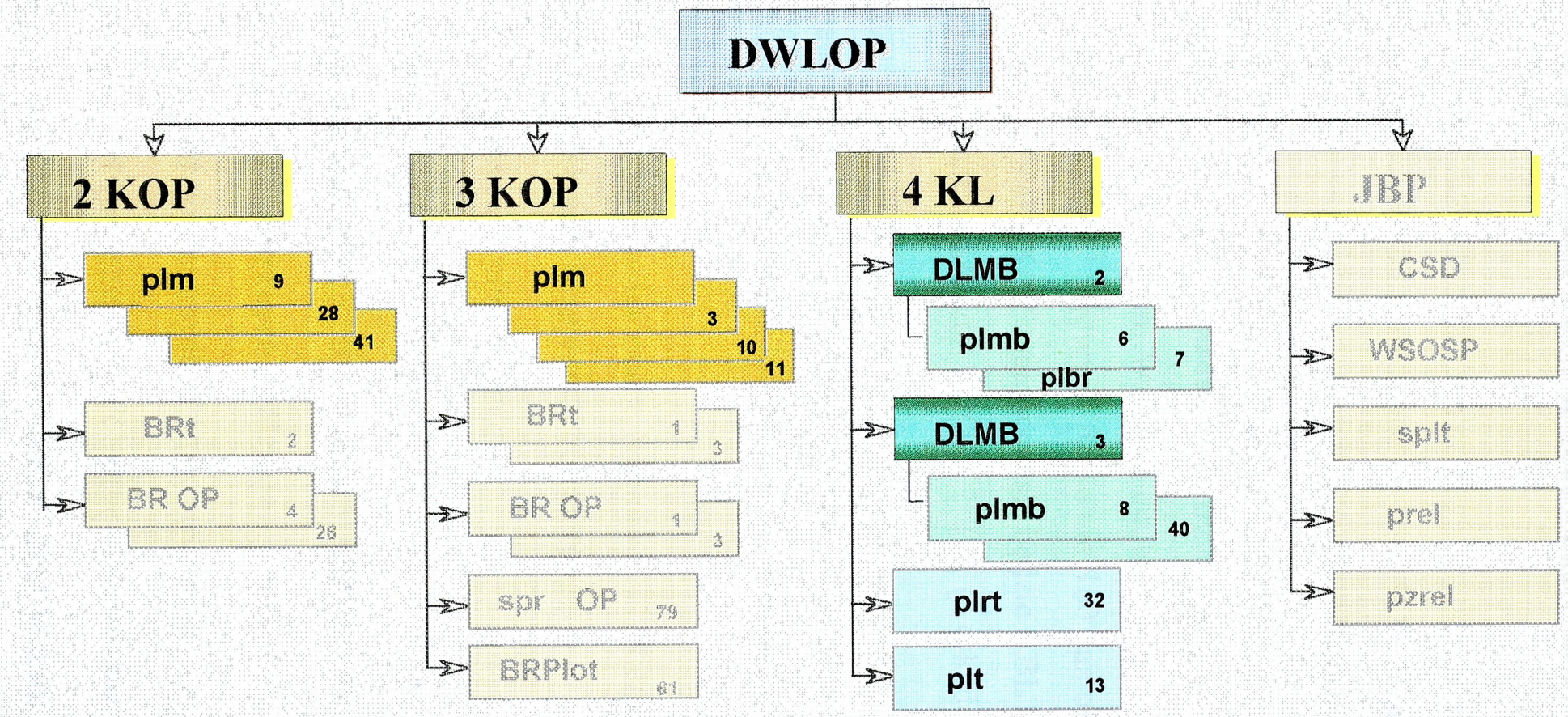
Od 1990 r., czyli od momentu połączenia Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju trwa permanentna restrukturyzacja. Obecnie przybrała ona dynamicznego przyspieszenia, szczególnie w odniesieniu do lotnictwa WLOP, co wynika z kilku przyczyn. **Po pierwsze**, trwa proces dostosowywania struktur organizacyjnych WLOP do rozwiązań stosowanych w państwach NATO. **Po drugie**, wypracowywana jest koncepcja wojennego systemu dowodzenia jednostkami WLOP, a w tym lotnictwem. Ma on być elementem systemu dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO. **Po trzecie** narasta szybkość procesu wycofywania sprzętu lotniczego - samolotów - ze względu na wyczerpywanie resursów.

Jednocześnie w ćwiczeniach prowadzonych w ramach „Partnerstwa dla Pokoju" stosowane są rozwiązania doktrynalne użycia sił zbrojnych określone dokumentami normatywnymi. W odniesieniu do lotnictwa taktycznego takim zasadniczym dokumentem jest „Taktyczna doktryna Sił Powietrznych NATO" (dokument ATP-33 B: Tactical Air Doctrine).

Koncepcja restrukturyzacji WLOP do 1912 r. wynika z 15-letniego planu „Armia 2012". **Na 1 stycznia 1998 r. struktura lotnictwa bojowego WLOP obejmowała** (rys. 5):

- 4 Korpus Lotniczy w składzie: 2 DLMB (6 plmb i 7 plbr), 3 DLMB (8 i 40 plmb) oraz będący w końcowej fazie likwidacji 32 plrt (od czerwca 1997 r. bez sprzętu bojowego);

MIEJSCE LOTNICTWA
W STRUKTURZE ORGANIZACYJNEJ WLOP
(01.01.1998 r.)



Rys. 5. Struktura organizacyjna lotnictwa WLOP (01.01.1998 r.)

- 2 Korpus Obrony Powietrznej (9, 28 i 41 plm);
- 3 Korpus Obrony Powietrznej (1, 3, 10 i 11 plm).

4 KL jest w końcowej fazie likwidacji, a podległe mu siły lotnicze zostały jeszcze przed końcem ubiegłego roku przekazane do 2 i 3 KOP. W latach 1998 - 2000 lotnictwo WLOP ma ulec dalszej gruntownej reorganizacji zmierzając do modelu przewidywanego na rok 2012 (rys. 6).

Lotnictwo bojowe będzie zorganizowane w trzy brygady lotnictwa taktycznego (BLT) o składzie eskadrowym. W sumie ma to być 10 eskadr lotnictwa taktycznego po 16 samolotów bojowych (w sumie 160 samolotów). Przy tym w strukturze organizacyjnej 2 KOP znajdować się będzie 1 BLT (4 eskadry) i 3 BLT (2 eskadry), natomiast w składzie 3 KOP - 2 BLT (4 eskadry).

Takie rozwiązania strukturalno-organizacyjne są zbieżne z rozwiązaniami stosowanymi w państwach NATO w czasie pokoju. Dla porównania niżej przedstawiono strukturę organizacyjną lotnictwa Sił Powietrznych Niemiec (rys. 7).

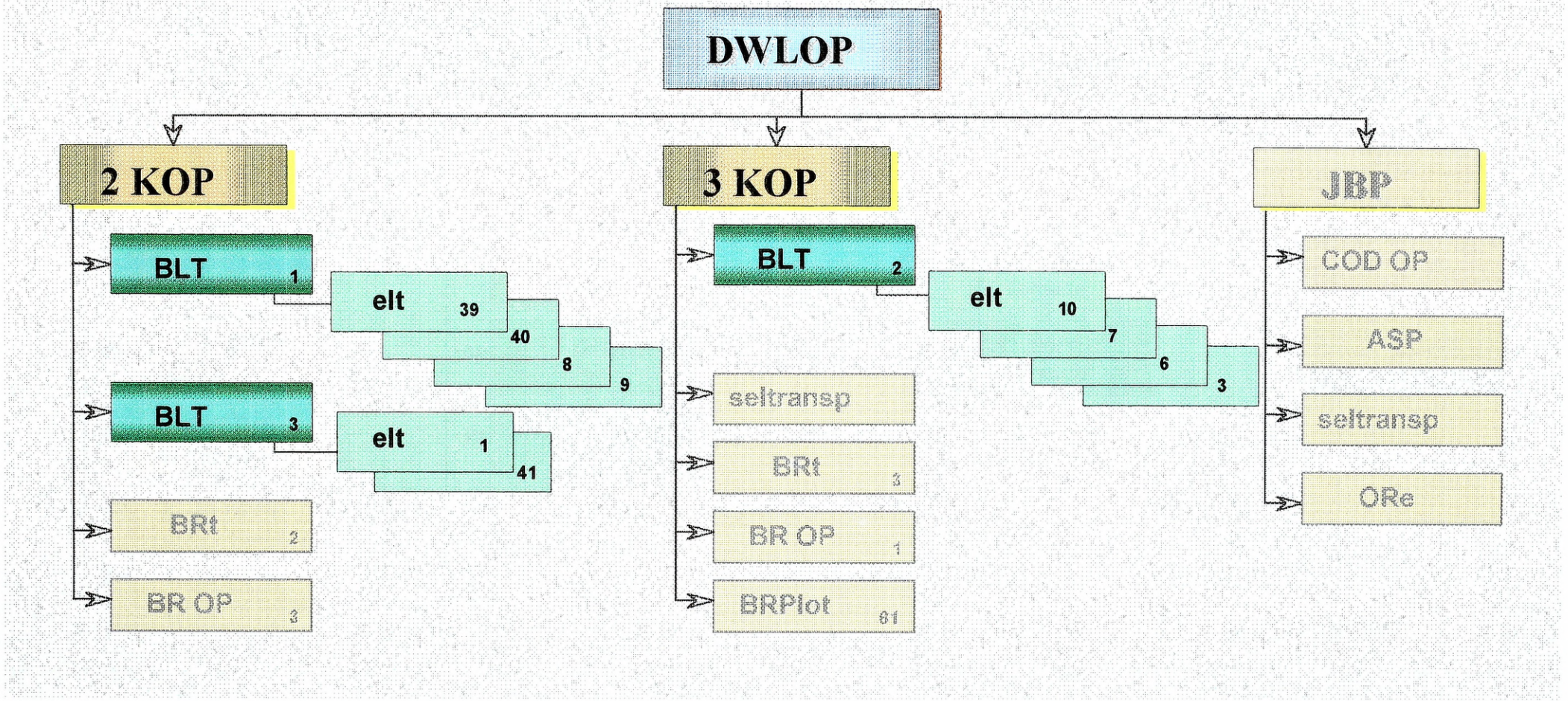
Naczelnym dowódcą Sił Powietrznych Niemiec (SP Niemiec) jest **Inspektor Sił Powietrznych (Bonn). Inspektorowi podlegają:**

- Dowództwo Sił Powietrznych (Köln / Wahn);
- Urząd Sił Powietrznych (Köln / Wahn);
- Dowództwo Zabezpieczenia Działań Sił Powietrznych (Köln / Wahn);

Z kolei **Dowództwu Sił Powietrznych podlegają:**

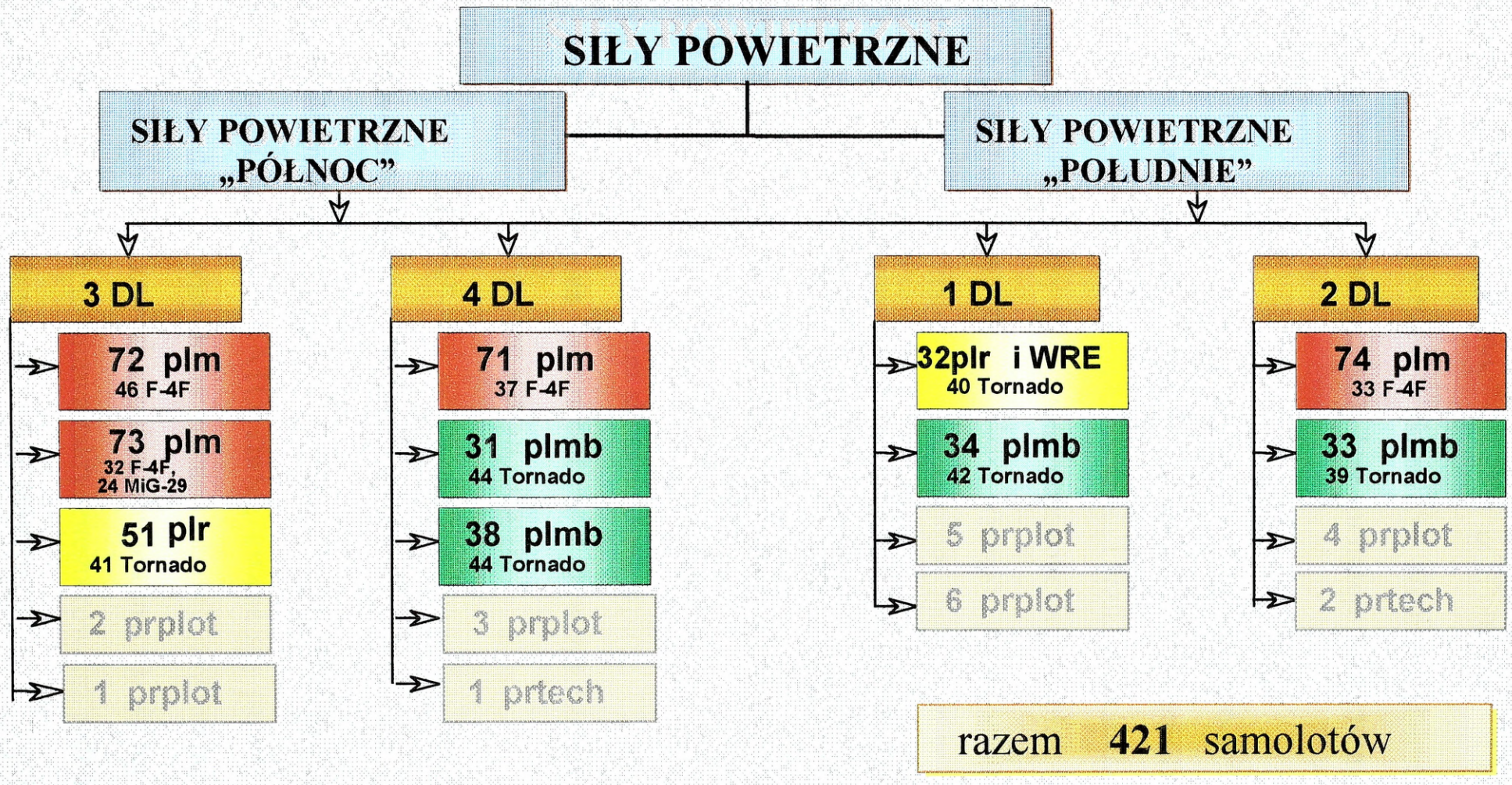
- regionalne Dowództwo Sił Powietrznych „Północ" (Kalkar);
- regionalne Dowództwo Sił Powietrznych „Południe" (Messtetten);
- Dowództwo Służb Dowodzenia Sił Powietrznych (Köln / Wahn);
- Dowództwo Lotnictwa Transportowego (Münster);

MIEJSCE LOTNICTWA
W DOCELOWEJ STRUKTURZE WLOP
(2012 r.)



Rys. 6. Docelowa struktura organizacyjna WLOP (2012 r.)

MIEJSCE LOTNICTWA TAKTYCZNEGO W STRUKTURZE ORGANIZACYJNEJ SIŁ POWIETRZNYCH NIEMIEC



Rys. 7. Miejsce lotnictwa w strukturze Sił Powietrznych Niemiec

Dowództwom Sił Powietrznych „Północ" i „Południe" są podporządkowane po dwie dywizje lotnicze („Północ" - 3 i 4 oraz „Południe" - 1 i 2).

W odróżnieniu od poprzedniej struktury SP Niemiec obecnie **każda z dywizji lotniczych posiada w swoim składzie formacje lotnictwa taktycznego i obrony powietrznej**.

Lotnictwo taktyczne zorganizowane jest w pułki lotnicze o ściśle określonym przeznaczeniu i wyposażone w samoloty wyspecjalizowane (myśliwsko-bombowe, myśliwskie, rozpoznawcze, rozpoznania i walki radioelektronicznej). Każdy pułk tworzą dwie eskadry lotnicze wyposażone w jednolity sprzęt (wyjątek stanowi 73 plm o „mieszanym" składzie, wyposażony w samoloty F-4F i MiG-29). Każda eskadra liczy etatowo 18 samolotów, ale często w bazach stan ten jest przekroczony, umożliwiając stałe utrzymanie wysokiego stopnia gotowości bojowej jednostki (samoloty „dodatkowe" zapewniają niezbędną techniczną rotację sprzętu). Jest to zjawisko typowe dla niemal całego lotnictwa taktycznego NATO.

1 Dywizja Lotnicza ma w swoim składzie 5 i 6 prplot., **2 Dywizja Lotnicza** 4 prplot., **3 Dywizja Lotnicza** 1 i 2 prplot., a **4 Dywizja Lotnicza** 3 prplot wyposażone w rakiety przeciwlotnicze Patriot i Hawk.

Dowództwo SP „Północ" ma w swoim podporządkowaniu 1 prtech (4DL), a **Dowództwo SP „Południe"** 2 prtech (2 DL).

Zatem w strukturze organizacyjnej Sił Powietrznych Niemiec znajdują się (podobnie jak w innych państwach NATO) **zintegrowane siły przeznaczone do wykonywania zadań defensywnych** (w ramach obrony powietrznej) i **zadań ofensywnych** (w ramach połączonych działań powietrznych). Są to, generalnie rzecz ujmując, oprócz jednostek lotnictwa taktycznego również jednostki wojsk radiotechnicznych i wojsk rakietowych obrony powietrznej.

Podkreślić należy, że **przedstawione rozwiązania strukturalno-organizacyjne obowiązywać będą w czasie pokoju**. Natomiast w czasie kryzysu i wojny wydzielone jednostki lotnictwa bojowego WLOP (eskadry lotnictwa taktycznego), tak jak i wydzielone jednostki lotnicze innych państw, będą wchodziły w skład wielonarodowych Sił Powietrznych i wykorzystywane według decyzji podejmowanych w wojennym systemie dowodzenia.

2.4. Integracja w zakresie rozwiązań doktrynalnych oraz systemu i procedur dowodzenia

Studia literatury normatywnej NATO, jak również udział w ćwiczeniach w ramach „Partnerstwa dla Pokoju" oraz w ćwiczeniach organizowanych w AON, a prowadzonych według procedur obowiązujących w SP NATO, jednoznacznie wskazują, że lotnictwo Sił Powietrznych wykorzystywane jest **według jednakowych założeń doktrynalnych**. Są one zawarte między innymi w takich dokumentach normatywnych jak: ATP-33 B (NATO Tactical Air Doctrine), ATP-42 (Counter Air Operations), ATP-27 B (Offensive Air Operations) i innych. Określają one zasady wykorzystania lotnictwa Sił Powietrznych w różnego rodzaju zadaniach bojowych nazywanych w NATO „Air Operations" czyli działaniami powietrznymi.

Już obecnie należy przyjąć, że polskie lotnictwo bojowe będzie, w ramach wielonarodowych Sił Powietrznych NATO, wykorzystywane w operacjach połączonych według założeń doktrynalnych zawartych w wymienionych wyżej dokumentach.

Porównanie aktualnych zadań polskiego lotnictwa ze składu WLOP z zadaniami lotnictwa Sił Powietrznych NATO wskazuje, że występuje w nich

wiele podobieństw. Jednak inne są możliwości realizacji zadań przez te komponenty.

Lotnictwo WLOP ma wykonywać zadania na korzyść wszystkich rodzajów sił zbrojnych (rys. 8). Pierwszoplanowym zadaniem w operacjach połączonych jest **udział w walce o przewagę w powietrzu.** Polega ona na zwalczaniu ŚNP przeciwnika nad własnym terytorium w ramach osłony wojsk i obiektów oraz na niszczeniu obiektów naziemnych Sił Powietrznych i obrony przeciwlotniczej przeciwnika na jego terytorium.

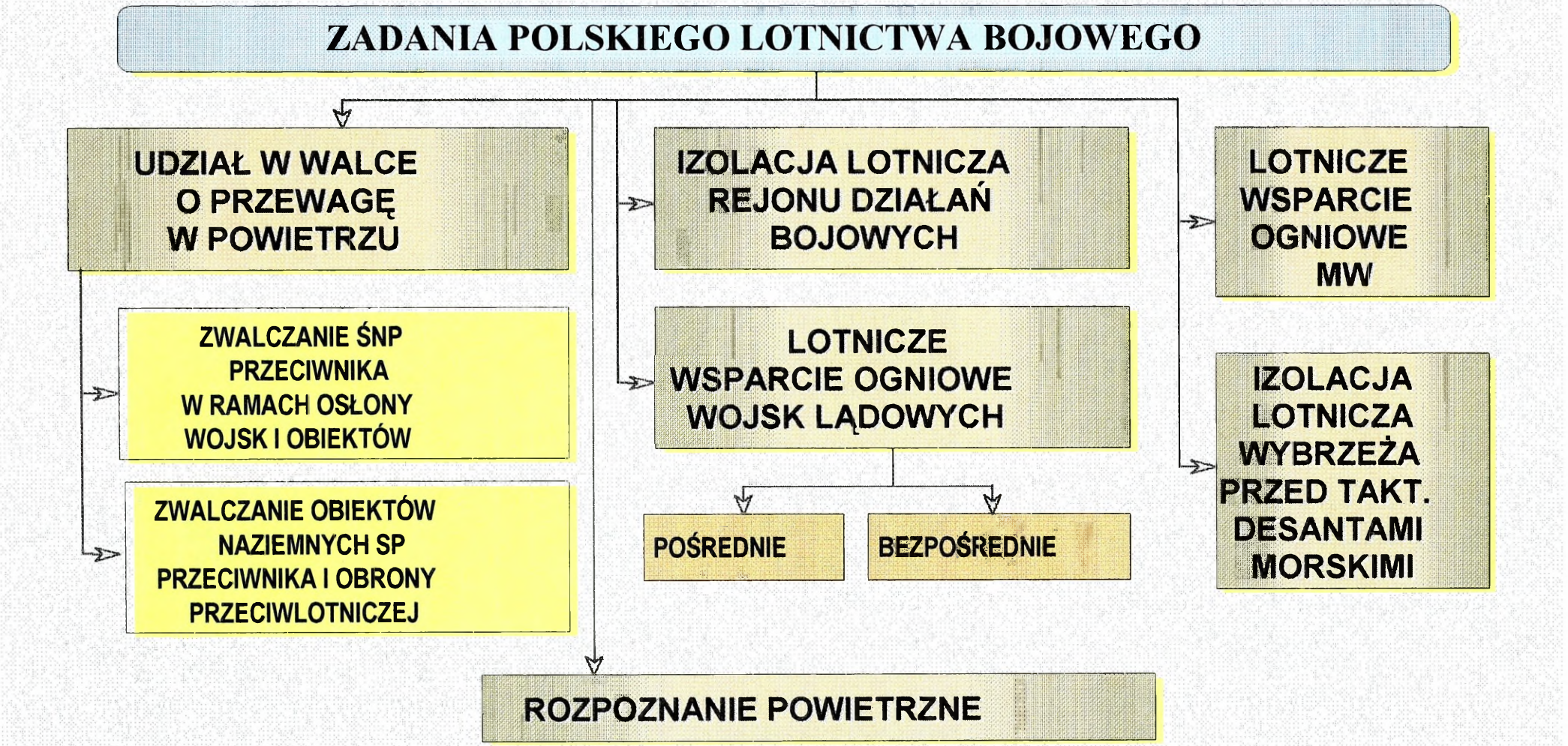
Na korzyść wojsk lądowych wykonywane są dwa główne zadania: **izolacja lotnicza rejonu działań (operacji) oraz lotnicze wsparcie ogniowe,** które dzieli się na bezpośrednie i pośrednie, zwane też ogólnym.

Lotnictwo bojowe ze składu WLOP będzie uczestniczyć też **w działaniach na rzecz marynarki wojennej wspierając ją ogniowo oraz zwalczając desant morski w czasie przejścia morzem w ramach izolacji wybrzeża.**

Lotnictwo taktyczne NATO również wykonuje zadania na rzecz wszystkich rodzajów sił zbrojnych niszcząc potencjał sił powietrznych, lądowych i morskich przeciwnika (rys. 9).

W ramach walki o przewagę w powietrzu (Counter Air - CA) lotnictwo taktyczne uczestniczy w działaniach defensywnych (Defensive CA) niszcząc środki napadu powietrznego przeciwnika w ramach osłony wojsk i obiektów oraz w działaniach ofensywnych (Offensive CA), mających na celu zwalczanie obiektów naziemnych Sił Powietrznych przeciwnika, w tym głównie lotnictwa na lotniskach.

Działając na korzyść wojsk lądowych lotnictwo taktyczne uczestniczy w **izolacji lotniczej** rejonu działań bojowych (Air Interdiction) oraz **ofensywnym wsparciu lotniczym** (Offensive Air Support), które dzieli się na bezpośrednie wsparcie lotnicze (Close Air Support) i izolację pola walki (Battlefield



Rys. 8. Zadania lotnictwa bojowego ze składu WLOP



Rys. 9. Zadania lotnictwa Sił Powietrznych NATO określone dokumentami normatywnymi

Air Interdiction), którą można porównać ze wsparciem pośrednim realizowanym przez polskie lotnictwo bojowe.

Mniejszą rolę przypisuje się lotnictwu taktycznemu w działaniach na rzecz własnej floty, która posiada własne lotnictwo. Lotnictwo taktyczne realizuje na rzecz MW **taktyczne wsparcie operacji sił morskich** (Tactical Support of Maritime Operations).

Na korzyść wszystkich rodzajów sił zbrojnych realizowane jest w operacjach połączonych **taktyczne rozpoznanie powietrzne** (Tactical Air Reconnaissance).

Dużą rolę przywiązuje się do zabezpieczenia działań przez samoloty lotnictwa wsparcia, które **obezwładniają ogniowo i radioelektronicznie obronę powietrzną** i przeciwlotniczą przeciwnika (Suppresion of Enemy Air Defence) oraz osłaniają lotnictwo uderzeniowe przez lotnictwem myśliwskim (Fighter Sweep, Air Escort). Wprawdzie takie zadania ma też realizować polskie lotnictwo bojowe, ale możliwości ich wykonania są niskie.

Lotnictwo taktyczne NATO **w szerokim zakresie korzysta ze wsparcia** przez samoloty tankowania powietrznego, zakłóceń radioelektronicznych i wczesnego wykrywania oraz naprowadzania.

Reasumując, w ramach osiągania interoperacyjności lotnictwa bojowego WLOP z lotnictwem Sił Powietrznych NATO niezbędne jest przyjęcie obowiązujących w pakcie rozwiązań doktrynalnych. Są one w wielu punktach zbieżne z rozwiązaniami stosowanymi dotychczas w Polsce.

Jednym z najważniejszych obszarów osiągania interoperacyjności WLOP z SP NATO jest włączenie się w jednolity system dowodzenia i działanie według obowiązujących tam procedur.

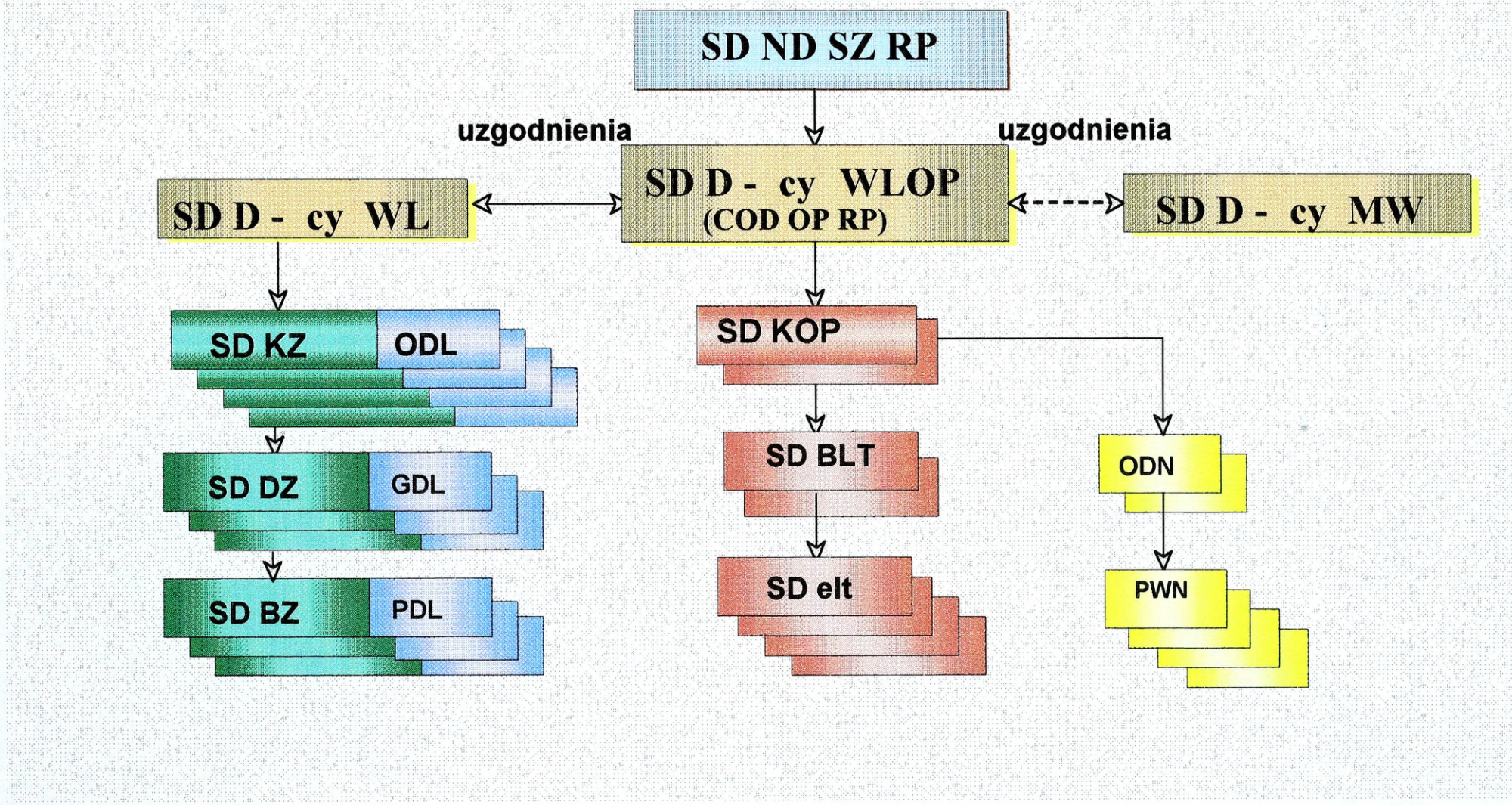
System dowodzenia polskim lotnictwem bojowym różni się znacznie od systemu dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych NATO. Obejmuje on system

stanowisk dowodzenia od CSD WLOP (SD Dowódcy WLOP) poprzez SD KOP i BLT do SD samodzielnych eskadr, a także elementy wykonawcze systemu dowodzenia - ODN (obecnie jeszcze PłSD) oraz posterunki wykrywania i naprowadzania (rys. 10).

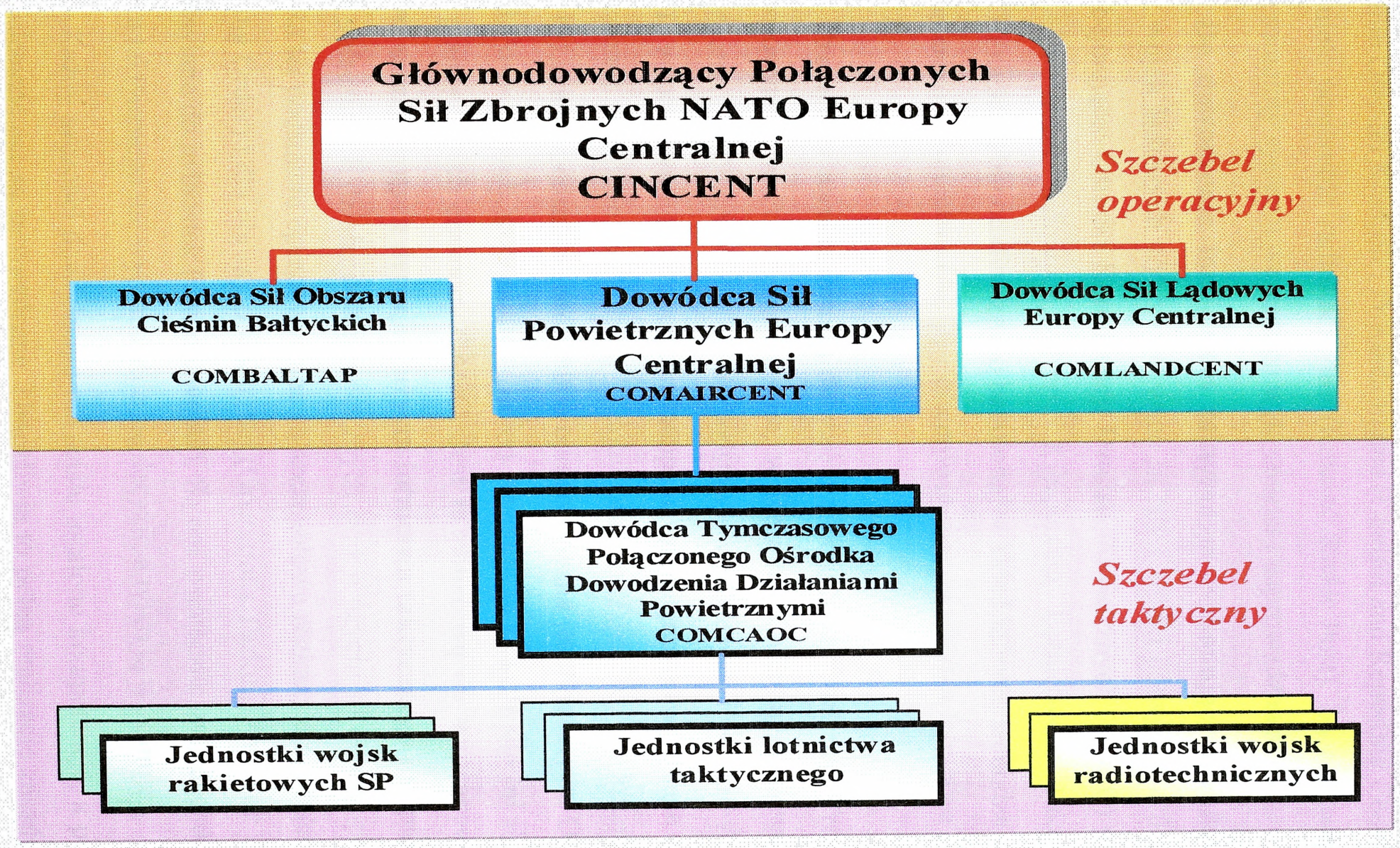
Według aktualnie obowiązujących ustaleń dowódca WLOP wypracowuje decyzje o użyciu lotnictwa bojowego w operacjach. Zadania są stawiane dowódcom KOP rozkazem operacyjnym WLOP. Na wszystkich kolejnych szczeblach - KOP, BLT (obecnie oddziały lotnictwa bojowego) - wypracowywane są decyzje i zadania stawiane kolejno niższym szczeblom odpowiednimi dokumentami bojowymi. **Znamienne i charakterystyczne jest kolejne zatwierdzanie zamiarów i akceptowanie decyzji przez wyższy szczebel dowodzenia niższemu.** Powoduje to znaczne wydłużenie czasu od powzięcia decyzji i postawienia zadania przez dowódcę WLOP do czasu postawienia szczegółowych zadań wykonawcom czyli eskadrom lotnictwa. Kolejne zatwierdzanie zamiarów i akceptowanie decyzji oraz nakładanie się kompetencji poszczególnych szczebli dowodzenia zmniejsza poczucie odpowiedzialności za wykonanie zadań.

Odmienny system i procedury dowodzenia obowiązują w siłach powietrznych NATO. System dowodzenia Siłami Powietrznymi, w którym realizowane jest również dowodzenie lotnictwem taktycznym, jest jednym z elementów składowych zintegrowanej struktury dowodzenia NATO (rys. 11).

W Europie, w Regionie Centralnym, Głównodowodzącemu (CINCENT) podlegają trzy główne dowództwa: Sił Lądowych (LANDCENT), Sił Powietrznych (AIRCENT), Sił Morskich Obszaru Cieśnin Bałtyckich (BALTAP). **Dowódcy Sił Powietrznych tego szczebla podlegają** organa dowodzenia Siłami Powietrznymi, a w tym lotnictwem - **Połączone Ośrodki Dowodzenia Działaniami Powietrznymi** (Combined Air Operations Center), którym są bezpośrednio podporządkowane oddziały i pododdziały lotnictwa taktycznego, wojsk rakietowych i radiotechnicznych i inne elementy Sił Powietrznych.



Rys. 10. Struktura systemu dowodzenia lotnictwem bojowym WLOP



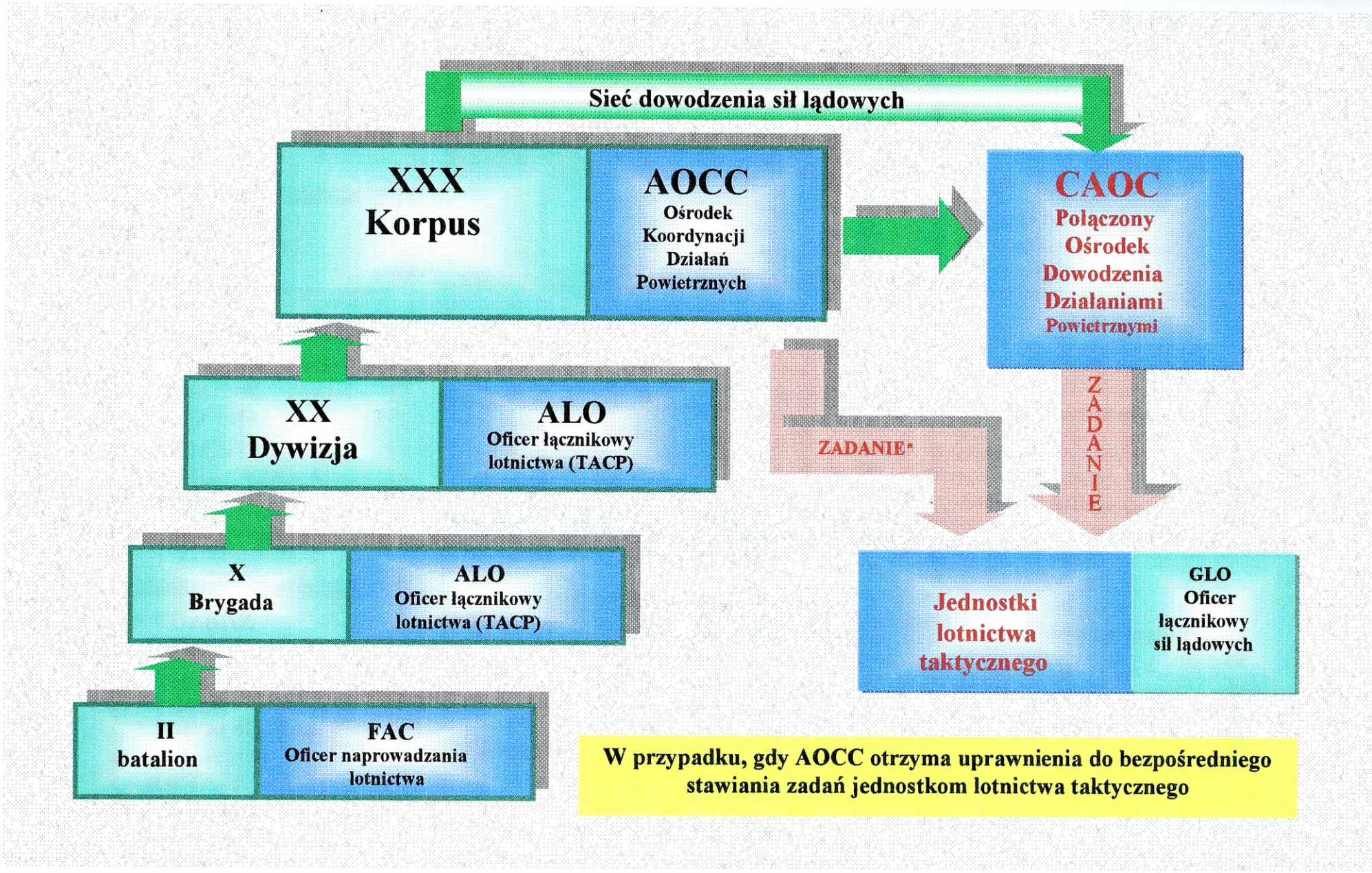
Rys. 11. Struktura dowodzenia lotnictwem taktycznym NATO

Elementami wykonawczymi, czyli realizującymi dowodzenie, są w tym systemie Ośrodki Kontroli i Powiadamiania (Control and Reporting Center) oraz wysunięte posterunki radiolokacyjne (Remote Radar Post). Są one wspierane przez samoloty systemu wczesnego wykrywania i naprowadzania.

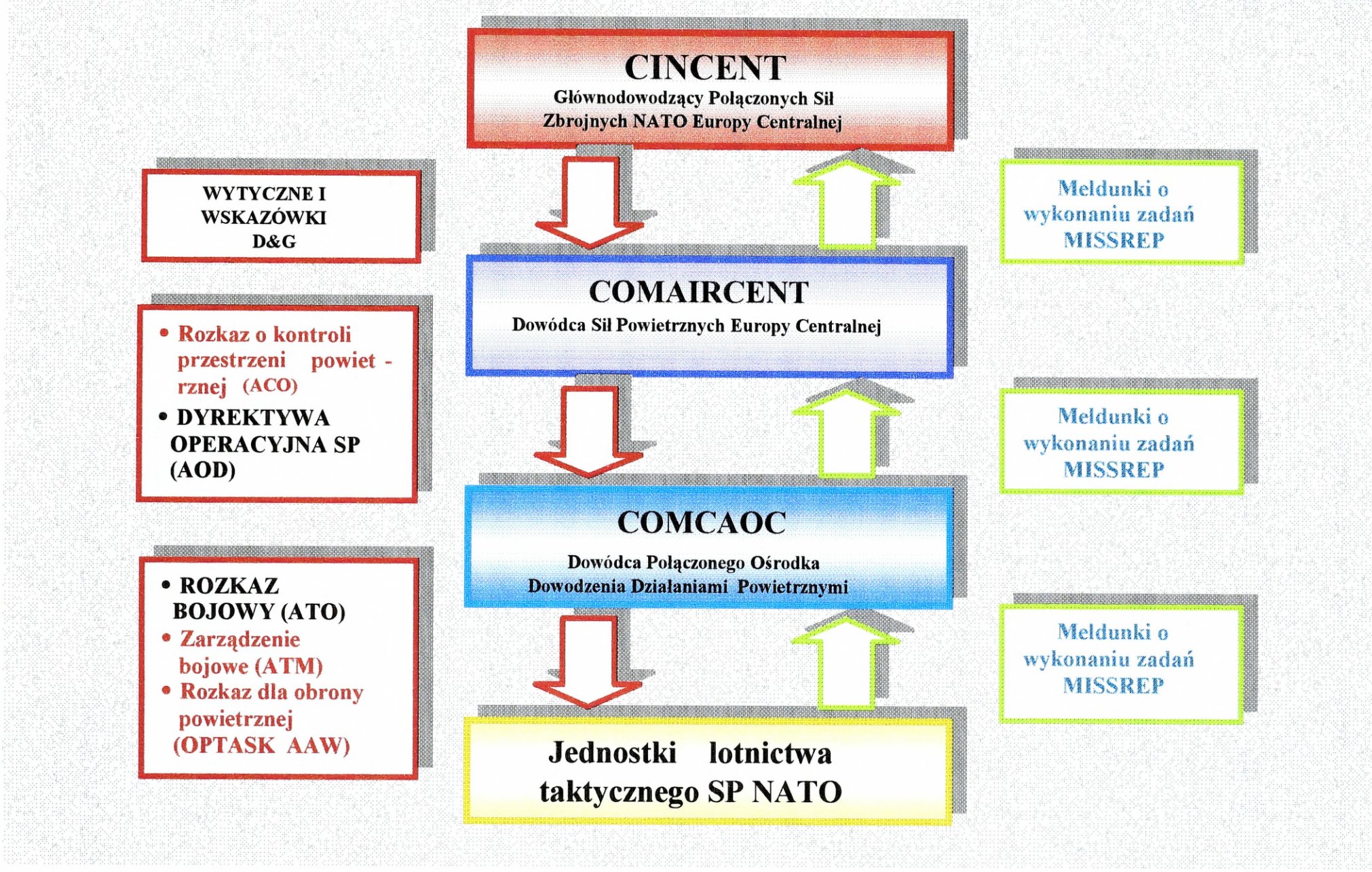
Do dowodzenia lotnictwem taktycznym wykonującym zadania na rzecz wojsk lądowych wykorzystywane są siły i środki podsystemu dowodzenia obejmujące: Ośrodki Koordynacji Działań Powietrznych (AOCC) przy SD korpusów wojsk lądowych, Grupy Kierowania Lotnictwem Taktycznym (TACP) na szczeblu od dywizji do batalionu, w skład których wchodzą oficerowie łącznikowi lotnictwa (ALO) i oficerowie naprowadzania lotnictwa (FAC) - rys. 12.

Procedury wypracowania decyzji o użyciu Sił Powietrznych różnią się od stosowanych w Polsce. W Europie, w Regionie Centralnym, dowódca Sił Powietrznych (COMAIRCENT), na podstawie wytycznych i wskazówek CINCENT, wypracowuje plan operacji (kampanii) powietrznej (w ramach operacji połączonej) - ogólnie na kolejne 4 doby oraz szczegółowo na kolejną dobę (rys. 13). Na tej podstawie codziennie opracowywana jest Dyrektywa Operacyjna Sił Powietrznych, przy pomocy której stawiane są zadania dla Sił Powietrznych podlegających dowódcy CAOC. **Jest to podstawą do wypracowania w CAOC szczegółowych decyzji o użyciu lotnictwa taktycznego i wspierającego** w połączonych działaniach powietrznych oraz o użyciu sił obrony powietrznej. Na tej podstawie opracowywane są szczegółowe rozkazy dla lotnictwa (Air Tasking Order) i dla obrony powietrznej (Operations Tasking Anti Air Warfare) i przesyłane do jednostek (wykonawców). Są one ostateczne, w jednostkach lotnictwa taktycznego nie wypracowuje się decyzji, a tylko ją wykonuje.

Każdy szczebel dowodzenia ma ściśle ustalone kompetencje, a podejmowane decyzje nie są zatwierdzane. Umożliwia to pełną realizację zasady **„scentralizowane dowodzenie i zdecentralizowane wykonawstwo”.**



Rys. 12. Podsystem dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych NATO w wojskach lądowych



Rys. 13. Schemat obiegu informacji w cyklu dowodzenia lotnictwem taktycznym

W ramach osiągania interoperacyjności dowodzenia WLOP, a w tym lotnictwem bojowym, **przewiduje się zorganizowanie na terytorium Polski jednego CAOC,** któremu podporządkowane będą międzynarodowe jednostki Sił Powietrznych, w tym polskie eskadry lotnictwa bojowego. Przy takich założeniach osiągnięty zostanie wymagany stopień interoperacyjności, przy założeniu, że procedury dowodzenia będą takie, jakie obowiązują w Siłach Powietrznych NATO.

2. 5. Kompatybilność sprzętu lotniczego

Zgodnie z ustalonymi celami i kierunkami interoperacyjności niezbędne jest osiąganie kompatybilności sprzętu lotniczego, aby można było działać w operacjach połączonych bez kolidowania z lotnictwem Sił Powietrznych NATO.

Przewiduje się, że **Polska**, w ramach osiągania interoperacyjności, **ma przygotować do działań w ramach NATO**:

- jedną eskadrę wyposażoną w samoloty Su-22M4 w 1999 r.;
- jedną eskadrę wyposażoną w samoloty MiG-29 w 2000 r.;
- jedną eskadrę wyposażoną w samoloty Su-22M4 w 2001 r.

Do 2012 r. (lub wcześniej) prawdopodobnie całość lotnictwa bojowego WLOP osiągnie interoperacyjność z lotnictwem taktycznym NATO.

Niemniej już teraz niezbędne jest wykonanie **modernizacji samolotów**, które będą osiągały gotowość do działań w ramach NATO w najbliższym czasie. **Modernizacja ta na obecnym etapie obejmuje** (rys. 14):

- wyposażenie samolotów w systemy nawigacyjne GPS i TACAN oraz instrumentalny system lądowania ILS;

MODERNIZACJA SPRZĘTU LOTNICZEGO W CELU OSIĄGNIĘCIA KOMPATYBILNOŚCI

- WYPOSAŻENIE SAMOLOTÓW W SYSTEMY NAWIGACYJNE GPS I TACAN ORAZ INSTRUMENTALNY SYSTEM LĄDOWANIA ILS
- ZAMONTOWANIE W KABINACH PULPITÓW DO PŁYNNEGO STROJENIA RADIOSTACJI POKŁADOWYCH (100-150 i 220-440kHz)
- WYPOSAŻENIE SAMOLOTÓW W NATOWSKI SYSTEM IDENTYFIKACJI IFF
- WYPOSAŻENIE NAZIEMNEGO SPRZĘTU ZABEZPIECZAJĄCEGO W PRZEJŚCIOWE KOŃCÓWKI DO TANKOWANIA OPADOWEGO I POD CIŚNIENIEM ORAZ ZASILANIA GAZAMI
- WYMIANA WTYCZEK DO URZĄDZEŃ ROZRUSZNIKOWYCH SAMOLOTÓW
- WYMIANA NAZIEMNYCH ELEMENTÓW SYSTEMÓW NAWIGACYJNYCH LĄDWOANIA

Uwaga : Na obecnym etapie nie przewiduje się modernizacji uzbrojenia oraz systemów celowniczych samolotów w celu osiągnięcia kompatybilności z uzbrojeniem lotnictwa taktycznego NATO

Rys. 14. Modernizacja sprzętu lotniczego

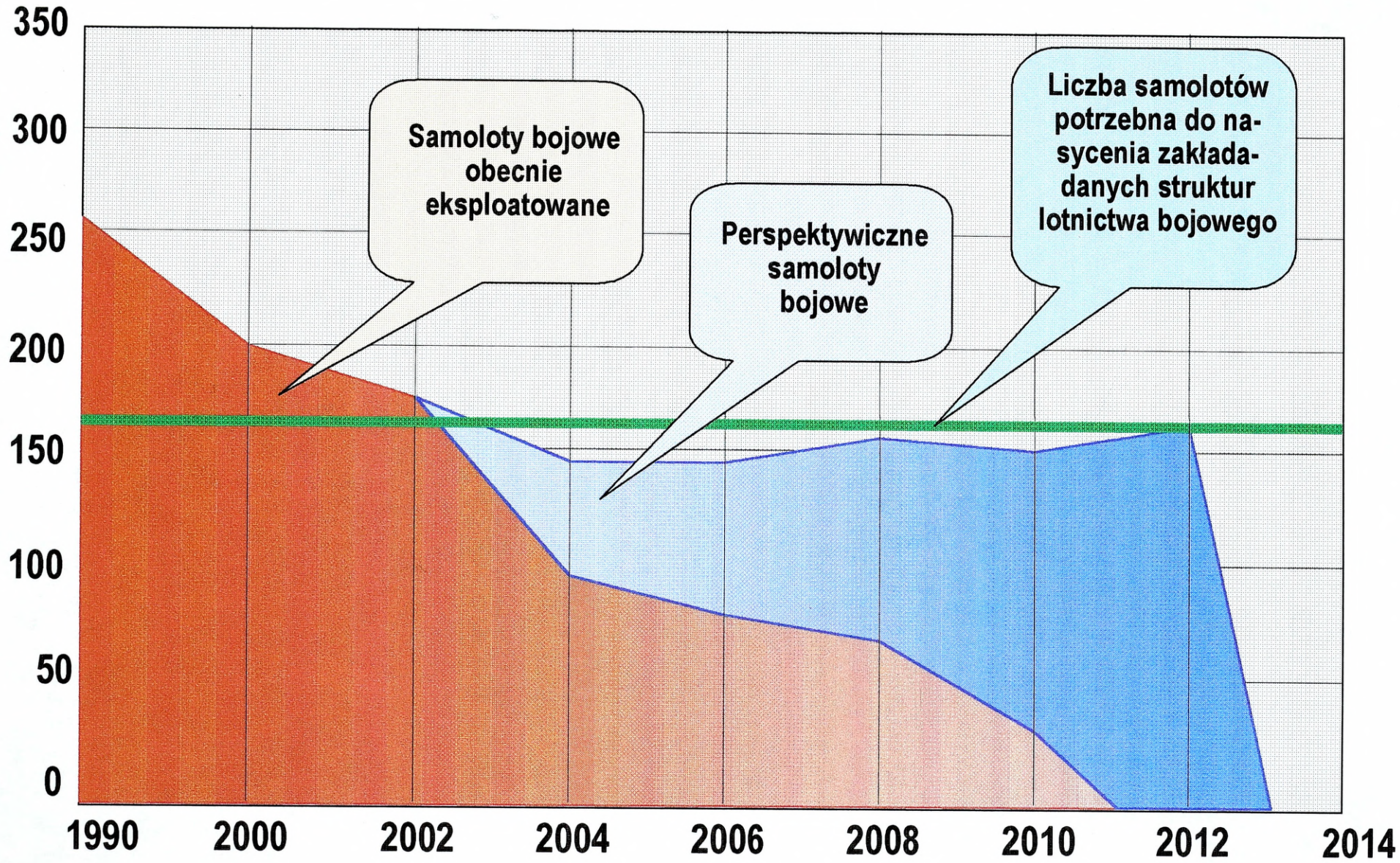
- zamontowanie w kabinach samolotów pulpitów do płynnego strojenia radiostacji pokładowych (100 - 150, 220 - 400 kHz);
- wyposażenie samolotów w natowski system identyfikacji „swój-obcy" - IFF;
- wyposażenie naziemnego sprzętu zabezpieczającego w przejściowe końcówki do tankowania opadowego i pod ciśnieniem oraz do zasilania gazami;
- wymianę wtyczek do urządzeń rozruchowych;
- wymianę naziemnych elementów systemów nawigacyjnych i lądowania.

Jednakże w dłuższej perspektywie czasowej niezbędne jest uzupełnienie parku samolotów bojowych WLOP nowymi maszynami (rys. 15).

Bowiem już w 2003 r., ze względu na wyczerpywanie resursów samolotów bojowych, **ich stan będzie mniejszy niż 160 maszyn**, czyli niższy niż minimalny pułap zakładany dla WLOP. Dlatego niezbędne będzie pozyskanie do tego czasu nowych samolotów wielozadaniowych w takich ilościach, aby do 2011 r. całkowicie zamienić eksploatowane obecnie samoloty. **Nowe samoloty muszą być wykonane, wyposażone i uzbrojone według wymagań i standardów NATO**. Dzięki temu oraz dostosowaniu infrastruktury naziemnej baz lotniczych, zostanie osiągnięta pełna kompatybilność lotnictwa bojowego WLOP z lotnictwem Sił Powietrznych NATO.

Polskie lotnictwo bojowe wyposażone w samoloty wielozadaniowe ma być przeznaczone do realizacji trzech zasadniczych funkcji w wymiarze operacyjno-taktycznym.

Funkcja pierwsza to niszczenie w powietrzu środków napadu powietrznego przeciwnika. Powinny je realizować samoloty wielozadaniowe w wariancie myśliwskim.



Rys. 15. Potrzeby w zakresie pozyskiwania nowych wielozadaniowych samolotów bojowych

Funkcja druga to niszczenie na ziemi lub na morzu celów (obiektów) wojskowych oraz obiektów infrastruktury militarno-przemysłowo-komunikacyjnej. Do realizacji tej funkcji przeznaczone powinny być samoloty wielozadaniowe w wersji uderzeniowej.

Funkcja trzecia to prowadzenie rozpoznania powietrznego. Do tego powinny być przeznaczone samoloty wielozadaniowe w wersji rozpoznawczej.

Aby być kompatybilnymi z samolotami lotnictwa Sił Powietrznych NATO samoloty wielozadaniowe powinny spełniać wymagania, które wynikają z analizy warunków działań na przyszłym polu walki dokonanej przez pryzmat funkcji, które maja wykonywać.

Najtrudniejsze warunki działań będą miały miejsce w działaniach obronnych, kiedy przeciwnik będzie posiadał przewagę i inicjatywę na ziemi (wodzie) i w powietrzu. **Będzie on dążył do wyeliminowania naszego lotnictwa** niszcząc lotniska, ich infrastrukturę oraz bazujące tam samoloty. Prowadzić to będzie do konieczności działań z uszkodzonych lotnisk (czasem z nawierzchni trawiastych), drogowych odcinków lotniskowych czy nawet z doraźnie wyznaczonych odcinków dróg publicznych. Dlatego odtworzenie gotowości bojowej samolotów wielozadaniowych musi się odbywać przy użyciu jak najmniejszej ilości specjalistycznego sprzętu i bez skomplikowanych procedur przedstartowych, a wymagania co do stanu dróg startu i lądowania oraz kołowania powinny być minimalne.

Samoloty wielozadaniowe, wykonujące zadania nad terytorium przeciwnika, **narażone będą na przeciwdziałanie środków wielowarstwowej obrony przeciwlotniczej oraz zdecydowane oddziaływanie lotnictwa myśliwskiego**. Celem zmniejszenia strat od ognia tych środków niezbędne jest, aby samoloty były skonstruowane tak, żeby unikać zestrzelenia jednym pociskiem lub odłamkiem. Niezbędne jest w tym celu dublowanie najważniejszych (żywotnych) dla funkcjonowania samolotów instalacji.

Zdolność do przeżycia samolotów wielozadaniowych nad polem walki znacznie wzrasta w razie wyposażenia ich w indywidualne środki walki radioelektronicznej. Pokładowy kompleks samoobrony powinien również uwzględnić środki zapewniające wczesne ostrzeganie pilota i automatyczne reagowanie na termiczne pociski samonaprowadzające odpalane przez przeciwnika i zbliżające się do samolotu. Z kolei **dzięki dobrej manewrowości samolotu osiąga się wysoką dynamikę manewrów i skraca się czas ich trwania, utrudniając tym samym ewentualne rażenie środkami przeciwlotniczymi przeciwnika**. Wskazane jest (o ile jest to możliwe), by w samolocie wielozadaniowym znalazły zastosowanie niektóre przedsięwzięcia z zakresu technologii STEALTH, takie jak specjalne pokrycie (farby), czy wykonywanie niektórych elementów płatowca z wykorzystaniem materiałów pochłaniających promieniowanie radarowe.

W działaniach wojennych powszechnie zakłócane będą systemy łączności i radionawigacji lotniczej. Zatem **samoloty wielozdaniowe powinny posiadać na wyposażeniu specjalne, odporne na zakłócenia urządzenia łączności, jak również systemy nawigacyjne działające również autonomicznie**, bez współdziałania z zewnętrznymi źródłami informacji nawigacyjnej.

Współcześnie zdolność lotnictwa bojowego do działań w trudnych warunkach atmosferycznych oraz w nocy jest prawidłowością operacyjno-taktyczną. Niezbędne jest zatem, aby **samoloty wielozadaniowe były zdolne do wykonywania lotów w każdych, nawet najbardziej skomplikowanych, warunkach oraz były wyposażone w urządzenia umożliwiające wykrycie celów powietrznych, naziemnych czy morskich niezależnie od warunków atmosferycznych i pory doby**.

Z uwarunkowań tych wynika, że **samoloty wielozdaniowe w wersji myśliwskiej** powinny charakteryzować się właściwościami umożliwiającymi zwalczanie różnego rodzaju celów powietrznych, tak po naprowadzaniu z ziemi

(powietrza), jak i podczas działań samodzielnych (szczególnie podczas osłony innych rodzajów lotnictwa nad terytorium przeciwnika).

Natomiast **samoloty wielozadaniowe w wersji uderzeniowej** (uzyskane poprzez odpowiednie, specjalistyczne wyposażenie i uzbrojenie bazowego bojowego samolotu wielozadaniowego) powinny charakteryzować się przede wszystkim właściwościami umożliwiającymi zwalczanie w dowolnych warunkach i sytuacji taktycznej różnorodnych celów naziemnych i nawodnych. Pożądane jest również, aby miały duże możliwości w zwalczaniu celów powietrznych (posiadały zdolność do samoobrony myśliwskiej).

Do misji rozpoznawczej niezbędne jest wyposażenie wielozadaniowego bazowego samolotu bojowego w zasobnik rozpoznawczy do prowadzenia rozpoznania powietrznego we wszystkich warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. **Aparatura rozpoznawcza powinna umożliwiać prowadzenie rozpoznania fotograficznego, telewizyjnego (w tym w podczerwieni) i elektronicznego oraz przesyłanie informacji rozpoznawczej w czasie bieżącym na zainteresowane stanowiska dowodzenia lub inne samoloty**.

Dzięki wprowadzeniu na uzbrojenie lotnictwa bojowego WLOP samolotów wielozdaniowych oraz dostosowaniu infrastruktury naziemnej baz lotniczych zostanie osiągnięta pełna kompatybilność lotnictwa bojowego WLOP z lotnictwem Sił Powietrznych NATO do działań w operacjach połączonych.

Reasumując, **interoperacyjność** polskiego lotnictwa bojowego z lotnictwem Sił Powietrznych NATO w najprostszym ujęciu można zinterpretować jako **realną zdolność do wspólnego działania dla osiągnięcia postawionych celów.**

W czasie transformacji polskich sił zbrojnych **interoperacyjność wymienionych komponentów Sił Powietrznych może być osiągnięta poprzez**:

- wprowadzenie w polskim lotnictwie bojowym rozwiązań strukturalno-organizacyjnych integrujących je z innymi komponentami WLOP w ramach jednolitych struktur organizacyjnych i w swej istocie podobnych do rozwiązań stosowanych w państwach NATO;
- przyjęcie i wdrożenie w polskim lotnictwie bojowym rozwiązań dotyczących zadań i zasad użycia określonych dokumentami normatywnymi (doktrynalnymi) NATO;
- włączenie polskich elementów systemu dowodzenia lotnictwem bojowym WLOP w jednolity system dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO i przyjęcie obowiązujących tam rozwiązań i procedur;
- dokonanie w najbliższym czasie minimalnie niezbędnej modernizacji samolotów bojowych oraz naziemnego lotniczego sprzętu zabezpieczającego w celu osiągnięcia kompatybilności z lotnictwem Sił Powietrznych NATO w zakresie łączności, nawigacji, identyfikacji samolotów, a w dalszej perspektywie czasowej wyposażenie polskiego lotnictwa bojowego w samoloty i infrastrukturę naziemną całkowicie spełniające wymagania i standardy obowiązujące w NATO.

3. KONCEPCJA OPERACYJNEGO UŻYCIA LOTNICTWA WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ W DZIAŁANIACH KOALICYJNYCH

Badania których rezultaty przedstawione są w rozdziale 3 miały na celu rozwiązanie problemu naukowego sformułowanego w formie pytania: **jaka jest celowa koncepcja operacyjnego użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach koalicyjnych**?

3.1. Założenia ogólne i zasady użycia lotnictwa Sił Powietrznych NATO w działaniach koalicyjnych.

Zaproponowanie racjonalnej koncepcji operacyjnego użycia lotnictwa WLOP w działaniach koalicyjnych wymaga poznania założeń ogólnych i zasad użycia lotnictwa Sił Powietrznych NATO w działaniach koalicyjnych. Temu poświęcone są rozważania dalszej części podrozdziału.

Z analizy literatury wynika, że koncepcja użycia Sił Powietrznych NATO w działaniach koalicyjnych jest częścią koncepcji strategicznej Sojuszu. Określa ona rolę, cele i zadania rodzajów sił zbrojnych NATO w zależności od sytuacji politycznej i militarnej w rejonie strategicznego zainteresowania.

Obecnie w NATO realizuje się nowa koncepcje strategiczna ogłoszona na szczycie Sojuszu w Rzymie w 1991 r. Ma ona o wiele więcej aspektów politycznych niż poprzednie koncepcje strategiczne takie jak „Zmasowanego odwetu" czy „elastycznego reagowania", które były koncepcjami stricte wojskowymi.

Jak wynika z badań literatury[45] **NATO**:

- jest dalej Sojuszem obronnym;
- posiada i będzie posiadać wystarczający potencjał bojowy do odstraszania i obrony;
- nie użyje żadnego z systemów uzbrojenia do innego celu niż obrona.

W koncepcji militarnej Sojuszu znaczącą rolę przewiduje się dla Sił Powietrznych. Użycie Sił Powietrznych, a przede wszystkim **lotnictwa jako najbardziej mobilnej i zaczepnej siły, ma zapewnić opanowanie przestrzeni powietrznej i mieć bezpośredni wpływ na obniżenie potencjału militarnego przeciwnika na lądzie i morzu** w każdym konflikcie zbrojnym. Według założeń militarnych NATO Siły Powietrzne swymi działaniami mają stworzyć dogodne warunki zgrupowaniom lądowym i morskim podczas prowadzenia operacji połączonych.

To oznacza, że lotnictwo Sił Powietrznych będzie wykorzystywane we wszystkich operacjach według konkretnych zasad bazujących na zasadach sztuki wojennej.

Badania literatury[46] wskazują, że nowa koncepcja użycia Sił Powietrznych NATO ściśle łączy się z wypracowaną na początku lat osiemdziesiątych **koncepcją bitwy powietrzno-lądowej**. Zakłada ona prowadzenie działań wojennych rozpoczynających się operacja powietrzną, której głównym celem będzie uzyskanie przewagi w powietrzu. Dopiero wówczas wojska lądowe, wykorzystując działania lotnictwa , uderzeń broni precyzyjnej i intensywne działania

---

[45] Kozub M.: Użycie lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w połączonych działaniach powietrznych NATO., op. cit.

[46] ATP-33(B) Tactical Air Doctrine. NATO. 1986.
Zajas S. i inni.: Wybrane problemy użycia Sił Powietrznych NATO. Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Warszawa 1998.

środków walki radioelektronicznej przystępują do prowadzenia działań zaczepnych.

Założenia te były wielokrotnie sprawdzone podczas ćwiczeń Sił Powietrznych NATO, szczególnie w ćwiczeniach obejmujących Europejski Teatr Działań Wojennych.

Koncepcja ta została sprawdzona też w czasie wojny w Zatoce Perskiej w 1991 r. **Po raz pierwszy lotnictwo Sił Powietrznych działało samodzielnie przez przeszło trzydzieści dni**. Już w pierwszym dniu zostało wywalczone panowanie w powietrzu, obezwładniony został system kierowania państwem i siłami zbrojnymi, zniszczono ważne obiekty przemysłu militarnego i produkujące broń masowego rażenia. W dalszych działaniach, oprócz niszczenia przez lotnictwo obiektów Sił Powietrznych przeciwnika, w sposób metodyczny **odizolowano wojska irackie w Kuwejcie** od zaopatrzenia i sił wzmocnienia. Konsekwencją tego, oraz zniszczenia infrastruktury państwa irackiego, było wyparcie i w dużej części zniszczenie lądowej armii tego państwa w czasie stugodzinnej kampanii lądowej. Należy jednak podkreślić, że mimo tego, iż lotnictwo stworzyło wszelkie warunki do pobicia przeciwnika, to można było zmusić irakijczyków do poddania się dopiero po wkroczeniu armii lądowej.

Specjaliści wojskowi NATO twierdzą, że bezpośredni wpływ na wykonanie zadań związanych ze zwalczaniem przeciwnika na ziemi i na morzu mają rezultaty walki o przewagę w powietrzu, w której znaczącą role odgrywa lotnictwo. Lotnictwo uderzeniowe niszczy obiekty Sił Powietrznych przeciwnika i jego obronę przeciwlotniczą na ziemi, myśliwskie zwalcza środki napadu powietrznego w powietrzu.

Zgodnie z nową koncepcją użycia Sił Powietrznych NATO **zadania realizowane przez lotnictwo w ramach walki o przewagi w powietrzu oraz na rzecz wojsk lądowych i marynarki wojennej będą miały formę połączonych działań powietrznych**, istotą których jest wykonanie wszechstronnie zabezpie-

czonych uderzeń lotniczych na ustalone wcześniej obiekty naziemne lub nawodne.

Jak dowodzą obserwacje prowadzone podczas udziału w ćwiczeniach prowadzonych w AON według procedur NATO oraz wnioski z dyskusji z oficerami państw Sojuszu podczas wspólnych seminariów, informacji, rozmów i ćwiczeń, lotnictwo Sił Powietrznych jest wykorzystywane w operacjach połączonych według **konkretnych zasad bazujących na zasadach sztuki wojennej**.

W taktycznej doktrynie powietrznej NATO (ATP - 33B NATO Tactical Air Doctrine) z listopada 1986 roku wymienia się niektóre zasady sztuki wojennej, jako podstawę do rozważań na temat użycia lotnictwa Sił Powietrznych. **Są to**[47]:

- cel i celowość (Selection and Maintenance of the Aim /Objective/);
- elastyczność (Flexibility);
- koncentracja sił (Concentration of Force);
- ekonomia wysiłku /sił/ (Economy of Effort);
- jedność wysiłku (Unity of Effort);
- ofensywny charakter działań (Offensive Action);
- bezpieczeństwo (Security);
- zaskoczenie (Surprise);
- morale (Morale);
- zarządzanie zasobami (Resources Managment).

---

[47] Według: Zajas S. i inni.: Wybrane problemy użycia Sił Powietrznych NATO, op. ci.

Cel i celowość (Selection and Maintenance of the Aim /Objective/) jest - według ATP-33B - jednym z podstawowych czynników osiągnięcia powodzenia w jakimkolwiek działaniu wojskowym. Jego znajomość pozwala podwładnym na lepsze zrozumienie zamiarów i rozkazów przełożonego oraz podjęcie odpowiednich działań dla osiągnięcia założonego celu działań.

Elastyczność (Flexibility) ma zapewnić zdolność do prowadzenia skutecznych działań w zmieniającej się sytuacji oraz możliwość efektywnego reagowania na działania przeciwnika. Elastyczność w działaniach lotnictwa Sił Powietrznych może być osiągana między innymi poprzez wykorzystanie wielozadaniowości samolotów lotnictwa taktycznego i użycie ich tam, gdzie to jest możliwe, do wykonywania jak najszerszego spektrum zadań.

Koncentracja sił (Concentration of Force) jest kluczową zasadą dla osiągania powodzenia w działaniach lotnictwa Sił Powietrznych. Za konieczną uważa się koncentrację wystarczających sił dla zapewnienia osiągnięcia celu działań. Uważa się, że rozproszenie wysiłku lotnictwa Sił Powietrznych na dużym obszarze bądź do realizacji szerokiego spektrum zadań może zagrażać osiągnięciu powodzenia w działaniach.

Zasada ekonomi sił (Economy of Effort) jest ściśle związana z zasadą koncentracji sił. Określa ona, że do osiągnięcia celu działań powinno być użyte tylko tyle sił, ile jest do tego niezbędne. Zasadę ekonomii wysiłku w działaniach lotnictwa Sił Powietrznych realizuje się poprzez właściwy, w stosunku do warunków działań i obiektów uderzeń, dobór systemów uzbrojenia, staranny podział sił i środków do wykonania poszczególnych zadań oraz koncentrowanie wysiłku na wykonaniu najważniejszych zadań w decydującym czasie i miejscu.

Jedność wysiłku (Unity of Effort) jest osiągana w lotnictwie Sił Powietrznych poprzez planowanie, organizowanie i prowadzenie różnych rodzajów działań tak, aby się one wzajemnie uzupełniały (tam gdzie jest to możliwe

również w działaniach sił lądowych i morskich) dla realizacji celów kampanii (operacji).

Ofensywny charakter działań (Offensive Action) jest uważany za podstawowy czynnik osiągania powodzenia w działaniach bojowych.

Bezpieczeństwo (Security). Treścią tej zasady jest zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwu Sił Powietrznych i zabezpieczenie go przed atakiem przeciwnika. Jednym z ważniejszych sposobów zapewnienia bezpieczeństwa jest osiągnięcie (wywalczenie) korzystnej sytuacji w powietrzu - przewagi. W niektórych sytuacjach bezpieczeństwo może być zwiększone poprzez rozśrodkowanie sił i środków.

Zaskoczenie (Surprise) ze względu na obronny charakter sojuszu należy początkowo do potencjalnego przeciwnika. Stąd też niezwykle ważne jest dla lotnictwa Sił Powietrznych niedopuszczenie do uzyskania i wykorzystania przez niego zaskoczenia. Zaskoczenie w skali taktycznej może być uzyskiwane poprzez stosowanie zaskakującej taktyki, nowych systemów uzbrojenia, walki radioelektronicznej itp. Według ustaleń normatywnych ATP-33B zaskoczenie w działaniach lotnictwa Sił Powietrznych staje się coraz ważniejszym czynnikiem uzyskania powodzenia i minimalizowania strat, zarówno w działaniach ofensywnych, jak i w defensywnych.

Morale (Morale) określane jest jako spoiwo utrzymujące jedność i spójność jednostki w trakcie walki. Ma ono zasadnicze znaczenie dla efektywności działań. Utrzymanie wysokiego morale zapewnia ducha walki (the fighting spirit) i zdolność do zwycięstwa. Dowódcy pobudzają tworzenie i utrzymanie morale poprzez efektywne przywództwo oraz tworzenie poczucia jedności i wspólnoty celów.

Zarządzanie zasobami (Resources Managment). Treścią tej zasady jest utrzymanie ciągłości działań poprzez zapewnienie wystarczającej ilości sprzętu, środków materiałowych i ludzi w celu utrzymania potencjału bojowego lotnic-

twa Sił Powietrznych. Powodzenie w działaniach zależy od możliwości zapewnienia wystarczających ilości sił i środków, w miejscu i czasie, gdy są najbardziej potrzebne, przy użyciu prostego, elastycznego, charakteryzującego się dużą zdolnością przetrwania systemu zarządzania zasobami.

Oprócz wyżej wymienionych zasad sztuki wojennej mających zastosowanie w użyciu taktycznych Sił Powietrznych, w ATP-33B sformułowana jest jeszcze jedna, podstawowa zasada ich użycia**. Jest to zasada uzyskania i utrzymania swobody działania** (Gaining and Maintaining the Freedom of Action).

Według ustaleń normatywnych Taktycznej Doktryny Powietrznej NATO **podstawowym sposobem osiągnięcia swobody działań jest wywalczenie przewagi w powietrzu,** co zapewni efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez własne siły uniemożliwiając to przeciwnikowi. Aczkolwiek uważa się wywalczenie przewagi w powietrzu za pożądane, to jednak nie musi to stanowić, np. ze względu na ekonomię sił, celu działań Sił Powietrznych.

Stopień przewagi w powietrzu potrzebny do osiągnięcia swobody działań przez taktyczne Siły Powietrzne każdorazowo określa dowódca odpowiedniego szczebla (zazwyczaj lotniczy) biorąc pod uwagę takie czynniki, jak cele działań, sytuację i zagrożenie.

Przy tak ogólnie sformułowanych zasadach relatywnie szczegółowo określono podstawowe wymagania, które powinno spełniać lotnictwo Sił Powietrznych, aby mogło zostać użyte zgodnie z powyższymi zasadami. W ATP-33B wymieniono następujące wymagania:

- interoperacyjność (Interoperability);
- ciągłość działań w warunkach zakłóceń radioelektronicznych (Operations in Hostile Electronic Enviroment);
- żywotność (Survival to Operate);

- zdolność do działań we wszystkich warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy (Operations in All Conditions of Light and Weather);
- gotowość bojowa (Readiness);
- wyszkolenie (Training);
- łączność (Communications).

Interoperacyjność (Interoperability) rozumiana jest jako zdolność systemów, jednostek bądź sił do wzajemnego zabezpieczania i wsparcia w ramach wspólnie prowadzonych działań. Obejmuje ona kompatybilność: systemów łączności i dowodzenia, informacji rozpoznawczych, procedur, systemów uzbrojenia, powietrznych i naziemnych środków nawigacyjnych, procedur oraz systemów identyfikacji „swój-obcy", infrastruktury zabezpieczenia. **Interoperacyjność uważana jest za kluczowy warunek efektywnego użycia Sił Powietrznych**.

Ciągłość działań (Sustained operations). Ze względu na możliwość długotrwałego konfliktu konwencjonalnego lotnictwo Sił Powietrznych powinno być przygotowane do prowadzenia efektywnych działań przez dłuższe okresy czasu. Wymóg ten bezpośrednio wiąże się z zasadą ekonomii wysiłku (Economy of Effort), której stosowanie wydatnie zwiększa możliwość zapewnienia ciągłości działań przez lotnictwo Sił Powietrznych w ciągu całej kampanii bądź operacji.

Zdolność do prowadzenia działań w warunkach zakłóceń radioelektronicznych (Operations in Hostile Electronic Enviroment) osiągana ma być w działaniach lotnictwa Sił Powietrznych poprzez stosowanie odpowiedniej taktyki, procedur, szkolenia oraz najnowszego dostępnego sprzętu walki radioelektronicznej.

Żywotność (Survival to Operate) lotnictwa Sił Powietrznych osiąga się w dużym stopniu poprzez odpowiednie wyposażenie techniczne, realistyczne

szkolenie oraz przygotowanie w czasie pokoju, planowanie i zabezpieczenie logistyczne.

Żywotność obejmuje nie tylko sprzęt lotniczy i załogi, ale również elementy systemu dowodzenia, infrastrukturę baz lotniczych i systemu logistycznego zabezpieczenia lotnictwa Sił Powietrznych. Żywotność osiągana jest poprzez stosowanie kombinacji aktywnych i pasywnych przedsięwzięć obronnych oraz utrzymywanie zdolności do odtwarzania gotowości bojowej po uderzeniach przeciwnika. Rozśrodkowanie sił i środków jest dodatkowym sposobem zwiększenia żywotności lotnictwa Sił Powietrznych, jednak pociąga za sobą utrudnienia w procesie zabezpieczenia logistycznego działań.

Zdolność do działań we wszystkich warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy (Operations in All Conditions of Light and Weather) jest warunkiem nie tylko dla zapewnienia możliwości wykonania uderzeń przez lotnictwo na siły przeciwnika w decydującym miejscu i czasie, ale również dla uniemożliwienia mu wykonania uderzeń odwetowych. W przypadku zaskakującego ataku przeciwnika lotnictwo Sił Powietrznych będzie praktycznie najważniejszym elementem sił obronnych, zdolnym w każdych warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy, umożliwić rozwinięcie sił lądowych i marynarki w operacji obronnej.

Gotowość bojowa (Readiness). Wymóg utrzymywania lotnictwa Sił Powietrznych w odpowiednio wysokich stanach i stopniach gotowości bojowej wynika z konieczności zapewnienia maksymalnie krótkiego czasu reakcji na niespodziewany atak przeciwnika. Jednym ze sposobów skrócenia tego czasu jest wcześniejsze, prowadzone w czasie pokoju, planowanie wariantów działań Sił Powietrznych na wypadek określonych scenariuszy działania potencjalnego przeciwnika.

Wyszkolenie (Training)**.** Wyszkolenie bojowe lotnictwa Sił Powietrznych ma być planowane, organizowane i prowadzone w taki sposób, aby możliwie

wiernie odzwierciedlało warunki perspektywicznego pola walki i rozwijało umiejętności taktyczne oraz ducha walki stanów osobowych.

Łączność (Communications). Prowadzenie działań przez lotnictwo Sił Powietrznych w poważnym stopniu zależy od niezawodnej łączności. Do jej zapewnienia mogą być użyte wszystkie dostępne siły i środki, również cywilne, pod warunkiem, że zaspokajają one potrzeby Sił Powietrznych. Podstawowym wymaganiem w stosunku do systemów łączności jest zapewnienie szybkiego i niezawodnego obiegu informacji. W przypadku niemożliwości spełnienia tych warunków przez istniejący system łączności lotnictwa taktycznego, konieczne jest tworzenie dodatkowych systemów.

Przedstawione powyżej założenia i zasady użycia lotnictwa Sił Powietrznych są podstawą wyjściową, tłem, koncepcji użycia lotnictwa WLOP w działaniach koalicyjnych w ramach operacji połączonych.

3.2. Zadania lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach połączonych NATO

W podrozdziale 2.4 wskazano potrzebę przyjęcia obowiązujące wszystkie państwa Sojuszu ustaleń doktrynalnych wynikających z dokumentów normatywnych. Dotyczyć to będzie miedzy innymi nazewnictwa i rozumienia istoty zadań, które w układzie koalicyjnym wykonywać będzie lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

Dokumenty normatywne (wymienione w bibliografii) oraz literatura opisująca zasady dowodzenia i użycia Sił Powietrznych NATO[48] ustalają, że lot-

[48] Zajas S. i inni.: Wybrane problemu użycia Sił Powietrznych NATO, op. cit.;
Zajas S., Kozub M., Nowak J.: Dowodzenie Siłami Powietrznymi NATO - wybrane problemy. AON. Warszawa 1998.

nictwo bojowe będzie wykonywać zadania bojowe nazywane rodzajami działań. **Są to:**

- walka o przewagę w powietrzu **(Counter Air)**;
- izolacja lotnicza **(Air Interdiction)** rozumiana jako lotnicza izolacja rejonu działań bojowych;
- ofensywne wsparcie lotnicze sił lądowych **(Offensive Air Support)**;
- taktyczne rozpoznanie powietrzne **(Tactical Air Reconnaissance)**;
- taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich **(Tactical Support of Maritime Operations)**.

Są to główne zadania związane z rozpoznaniem i ze zwalczaniem potencjału powietrznego, lądowego i morskiego przeciwnika w realizacji których uczestniczyć będzie lotnictwo WLOP.

W zależności od celu i rozmachu prowadzonych operacji połączonych (powietrzno-lądowo-morskich) zadania te mogą być wykonywane jednocześnie lub kolejno.

Realizując te zadania lotnictwo WLOP wykorzystywać będzie rezultaty działań sił zabezpieczających. **Kompleksowe zabezpieczenie działań lotnictwa obejmować będzie następujące działania:**

- walkę radioelektroniczną **(Electronic Warfare - EW)**;
- obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika **(Suppresion of Enemy Air Defences - SEAD)**;
- tankowanie w powietrzu **(Air - to - Air Refuelling - AAR)**;
- wczesne wykrywanie i naprowadzanie (**Early Warning)**

Ustalenia normatywne zawarte w ATP-33 i ATP-42 określają, że **działania lotnictwa Sił Powietrznych w ramach walki o przewagę w powietrzu**

(Counter Air Operations) mają zasadnicze znaczenie dla powodzenia działań wszystkich komponentów sił Sojuszu i tworzą korzystne warunki dla realizacji przez nie postawionych im zadań oraz osiągania założonych celów kampanii i operacji. W zadaniu tym, obok lotnictwa NATO brać będzie udział również lotnictwo WLOP.

Walka o przewagę w powietrzu nazywana też zwalczaniem potencjału powietrznego przeciwnika, jako jedno z podstawowych zadań Sił Powietrznych NATO, jest prowadzona w toku całej operacji strategicznej połączonych sił zbrojnych na TDW, najintensywniej jednak w pierwszych dniach wojny.

Głównym celem walki o przewagę w powietrzu jest eliminowanie lotnictwa przeciwnika z walki, a także innych obiektów przeciwnika mogących przeciwdziałać własnemu lotnictwu. Ma to zapewnić osłonę wojskom własnym i swobodę wykorzystania przestrzeni powietrznej przez własne lotnictwo oraz nie pozwolić lotnictwu przeciwnika na swobodne wykorzystanie tej przestrzeni.

W ramach walki o przewagę w powietrzu dąży się do:

- uzyskania kontroli w przestrzeni powietrznej;
- osłony działań wojsk własnych;
- zapewnienia swobody działania lotnictwa w przestrzeni powietrznej w celu wykonania postawionych zadań;
- wzbronienia (utrudnienia) przeciwnikowi powietrznemu działań w powietrzu.

Regulamin działań Sił Powietrznych NATO wyróżnia w **ramach walki o przewagę w powietrzu** (zwalczania potencjału sił powietrznych przeciwnika) **dwa rodzaje działań** (nazywane też rodzajami operacji). **Są to**:

- defensywna (obronna) walka ze środkami napadu powietrznego przeciwnika w powietrzu - **Defensive Counter Air** (DCA);

- ofensywna (zaczepna) walka z siłami powietrznymi przeciwnika - **Offensive Counter Air** (OCA).

Podział ten jest przedstawiony na rys. 16.

Defensywne działania w ramach walki o przewagę w powietrzu (obrona powietrzna) definiowane są jako wszystkie działania i przedsięwzięcia realizowane w celu eliminowania bądź zmniejszenia efektywności działań powietrznych przeciwnika.

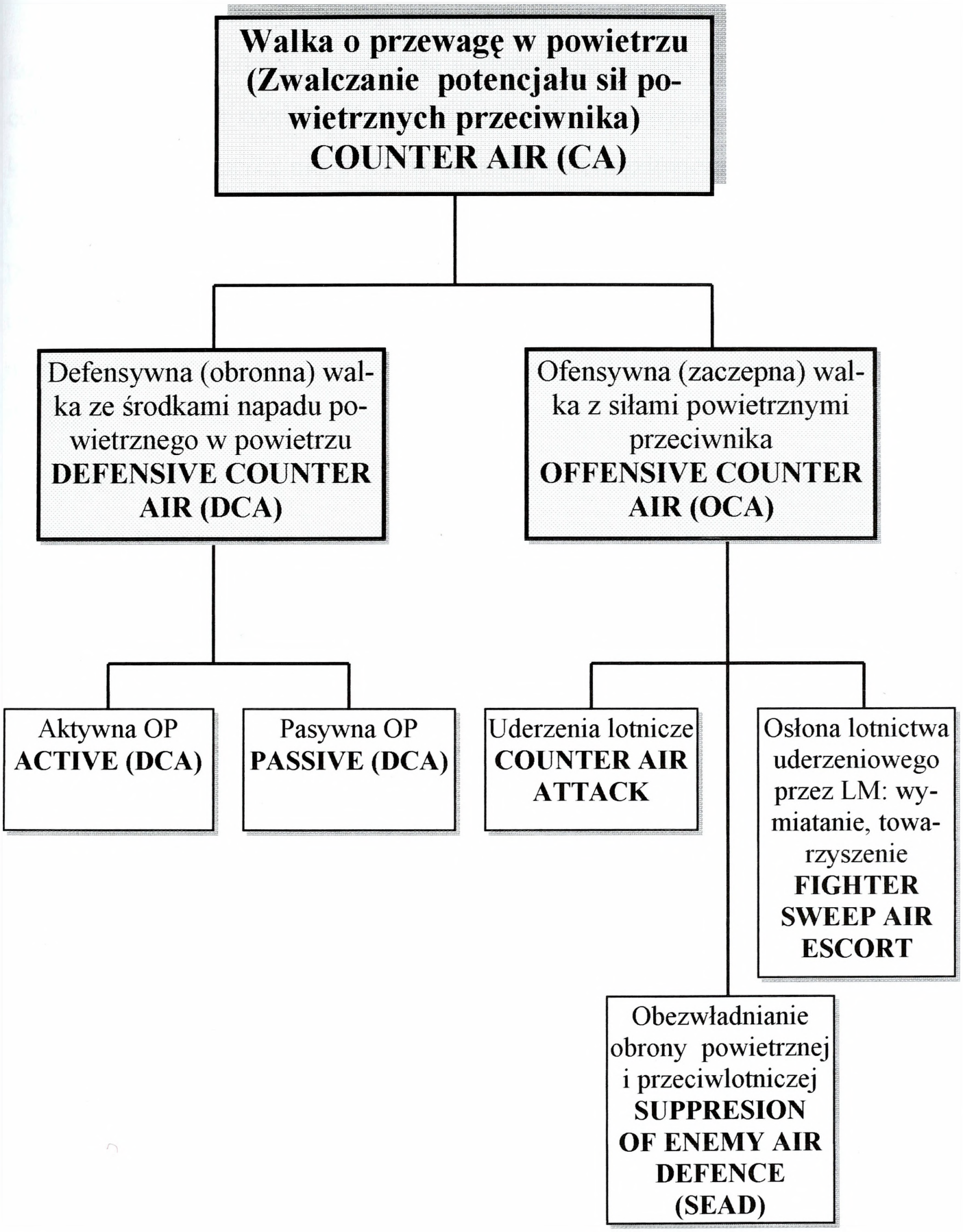
Siły i środki Sił Powietrznych przeznaczone do działań defensywnych mają zapewnić:

- **w czasie pokoju:** ciągłą obserwację przestrzeni powietrznej na obszarach sąsiadujących z obszarem powietrznym państw NATO oraz morskimi liniami komunikacyjnymi w celu zapewnienia wczesnego ostrzegania;
- **w czasie wojny:** korzystną sytuację w powietrzu poprzez zapobieganie, uniemożliwianie bądź zmniejszenie efektów ataku środków napadu powietrznego przeciwnika na siły, środki i obiekty NATO.

Działania defensywne obejmują:

- aktywną obronę powietrzną;
- pasywną obronę powietrzną.

Aktywna obrona powietrzna (Active DCA) to bezpośrednie działania defensywne podejmowane w celu eliminowania bądź zmniejszenia aktywności działań powietrznych przeciwnika obejmujące użycie samolotów, innych systemów uzbrojenia obrony powietrznej i systemów które mogą by wykorzystane do tego typu zadań oraz systemów walki radioelektronicznej.



Rys. 16. Walka o przewagę w powietrzu (zwalczanie potencjału Sił Powietrznych przeciwnika)[49]

[49] Zajas S. i inni.: Wybrane aspekty doktryny Sił Powietrznej NATO. AON. Warszawa 1997, s. 65.

Celem aktywnej obrony powietrznej jest uniemożliwienie przeciwnikowi wykonania ataków z powietrza na osłaniane obiekty. Do osiągnięcia tego celu konieczne jest zwalczanie środków napadu powietrznego (ŚNP) przeciwnika przed użyciem przez nie środków rażenia, uniemożliwienie efektywnego wykorzystania uzbrojenia ŚNP w czasie ich ataków, zmuszenie ŚNP do zrzucenia posiadanego uzbrojenia (bomb) przed dolotem do rejonu ich działań. Wiodącą rolęw aktywnej obronie powietrznej odgrywa lotnictwo myśliwskie. W działaniach tych w układzie koalicyjnym uczestniczyć będzie lotnictwo myśliwskie WLOP.

Pasywna obrona powietrzna (Passive DCA) obejmuje wszystkie środki inne niż aktywna obrona powietrzna, podejmowane (realizowane) w celu minimalizowania efektów działań powietrznych przeciwnika. Środki te obejmują mylenie, rozśrodkowanie i wykorzystanie różnego rodzaju budowli (infrastruktury) ochronnych (rozbudowy inżynieryjnej), w tym w bazach lotniczych.

W NATO wyróżnia się następujące typy obrony powietrznej:

- obrona strefowa (Area Defence);
- obrona obiektowa (Point Defence);
- samoobrona (Self Defence).

Zgodnie z aktualną koncepcją **lotnictwo myśliwskie** odgrywa kluczową rolę w obronie powietrznej NATO. Ze względu na swoją mobilność i elastyczność, posiada ono możliwość działania w całym rejonie obrony na wszystkich wysokościach oraz ma możliwość skupienia wysiłku w potrzebnym miejscu w krótkim czasie.

Znaczenie lotnictwa myśliwskiego, jako integralnej części systemu obrony powietrznej, obecnie znacznie wzrosło. Wyposażone w nowoczesne samoloty myśliwskie o bardzo dużych możliwościach w zakresie wykrywania i zwalczania celów powietrznych może wykonywać zadania we wszystkich warun-

kach atmosferycznych w dzień i w nocy. Taką sama rolę będą w przyszłości spełniać samoloty wielozadaniowe w wariancie myśliwskim ze składu WLOP.

Lotnictwo myśliwskie w ramach obrony powietrznej realizuje następujące zadania:

- osłona powietrzna przydzielonych rejonów i obiektów;
- osłona własnych wojsk podczas operacji powietrznych, lądowych i morskich;
- zwalczanie ŚNP przeciwnika poza zasięgiem oddziaływania przeciwlotniczych zestawów rakietowych;
- osłona skrzydeł oraz czasowe uzupełnianie luk pomiędzy rejonami działania wojsk rakietowych;
- wzmocnienie jednostek wojsk rakietowych w określonym miejscu i czasie.

Według nowej koncepcji prowadzenia obrony powietrznej, naziemne środki przeciwlotnicze przeznaczone są do osłony grup obiektów, rejonów oraz obszarów operacji, mających szczególne znaczenie dla prowadzonych działań.

Ofensywne działania lotnictwa Sił Powietrznych w ramach walki o przewagę w powietrzu są definiowane jako działania mające na celu niszczenie, obezwładnianie i ograniczenie potencjału Sił Powietrznych przeciwnika tak blisko jego źródeł jak to jest możliwe.

Celem działań w ramach ofensywnej walki z Siłami Powietrznymi przeciwnika (Offensive Counter Air - OCA) jest pomniejszenie ich potencjału bojowego w czasie trwania konfliktu zbrojnego, poprzez niszczenie sił i środków na ziemi.

Główny wysiłek w tego typu działaniach w pierwszej kolejności skupiony jest na zwalczaniu lotnictwa przeciwnika na ziemi, a przede wszystkim ŚNP zdolnych do działań ofensywnych oraz stanowisk dowodzenia Siłami Powietrznymi. W drugiej kolejności są zwalczane obiekty mające wpływ na odtworzenie

zdolności bojowej Sił Powietrznych przeciwnika: punkty (bazy) zaopatrzenia, bazy remontowe itp.

Działania lotnictwa w ramach ofensywnego zwalczania Sił Powietrznych przeciwnika muszą być wszechstronnie zabezpieczone w celu uniknięcia zagrożenia ze strony lotnictwa myśliwskiego, naziemnych środków OP oraz obrony przeciwlotniczej osłaniającej atakowane obiekty.

W ramach ofensywnego zwalczania Sił Powietrznych przeciwnika, wyróżnia się (patrz rys. 16)**:**

- uderzenia lotnicze (Counter Air Attack);
- wymiatanie przestrzeni powietrznej z myśliwców przeciwnika przez lotnictwo myśliwskie (Fighter Sweep) i osłonę lotnictwa uderzeniowego (i rozpoznawczego) poprzez towarzyszenie (Air Escort);
- radioelektroniczne i ogniowe obezwładnianie obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika (Suppresion of Enemy Air Defences - SEAD).

W działaniach tych weźmie udział lotnictwo myśliwsko-bombowe, a w przyszłości samoloty wielozadaniowe WLOP w wariancie uderzeniowym. Działania te są ściśle ze sobą powiązane i należy je rozpatrywać pod kątem wzajemnego uzupełniania skutków dla osiągnięcia wspólnego celu prowadzonych działań. Na przykład, wykonanie tylko samego uderzenia lotniczego będzie miało miejsce bardzo rzadko. Zwykle prowadzi się ściśle uzgodnione, co do miejsca i czasu, działania zabezpieczające, które wpływają na zwiększenie efektywności samolotów uderzeniowych.

Celem uderzeń lotniczych (Counter Air Attack) z zastosowaniem uzbrojenia konwencjonalnego jest zwalczanie potencjału Sił Powietrznych przeciwnika na ziemi.

W ramach OCA mogą być zwalczane następujące rodzaje celów:

1. **Systemy uzbrojenia i związana z nimi infrastruktura:**

- statki powietrzne, w tym samoloty, śmigłowce, bezpilotowe aparaty latające oraz rakiety skrzydlate na ziemi;
- lotniska, lądowiska i lotniskowce;
- wyrzutnie przeciwlotniczych zestawów rakietowych (lądowe i morskie) i stanowiska ogniowe artylerii przeciwlotniczej;
- systemy walki radioelektronicznej;
- stany osobowe;

2. **Środki i infrastruktura systemu dowodzenia oraz łączności Sił Powietrznych:**

- systemy dowodzenia i łączności;
- systemy obserwacji przestrzeni powietrznej i naprowadzania.

3. **Logistyka i infrastruktura Sił Powietrznych:**

- składy środków bojowych oraz materiałów pędnych i smarów;
- obiekty techniczne;
- środki transportu;
- obiekty zakwaterowania;
- urządzenia dostarczania energii.

Podczas ofensywnej walki z Siłami Powietrznymi przeciwnika w pierwszej kolejności lotnictwo zwalcza główne lotniska lotnictwa uderzeniowego, a szczególnie lotniska bazowania samolotów nosicieli broni jądrowej. **W następnej kolejności są niszczone** pozostałe lotniska oraz inne obiekty infrastruktury Sił Powietrznych przeciwnika. W ramach niszczenia lotnisk planuje

się wykonanie uderzeń najpierw na drogi startowe i drogi kołowania celem zablokowania bazujących tam samolotów poprzez uniemożliwienie im startów. W drugiej kolejności niszczy się zablokowane samoloty, stanowiska dowodzenia i inne elementy infrastruktury lotnisk.

Zdaniem specjalistów wojskowych NATO wykonywanie uderzeń na lotniska ma wielkie znaczenie w zdobyciu przewagi w powietrzu i zapewnieniu tym samym dogodnych warunków do prowadzenia działań przez wojska własne. Uderzenia na lotniska eliminują działanie lotnictwa przeciwnika bardziej niż jakikolwiek system obrony powietrznej i przeciwlotniczej.

Ataki lotnicze mogą być wykonywane przez samoloty uderzeniowe (myśliwsko-bombowe, niekiedy bombowe), pociski balistyczne i pociski samosterujące.

Samoloty myśliwsko-bombowe przejmują główny ciężar walki w prowadzeniu tego typu działań. Ich uzbrojenie stanowią działka pokładowe, bomby lotnicze (burzące, powierzchniowe, kasetowe), niekierowane pociski rakietowe oraz samonaprowadzające się i zdalnie kierowane pociski rakietowe klasy „powietrze - ziemia", z inteligentną subamunicją.

Skuteczność uderzeń lotniczych w dużym stopniu zależy **od wszechstronnego zabezpieczenia działań lotnictwa uderzeniowego** poprzez wymiatanie lotnictwa myśliwskiego przeciwnika (Fighter Sweep), osłonę własnych samolotów uderzeniowych sposobem towarzyszenia przez własne myśliwce (Air Escort) oraz obezwładnienie ogniowe i radioelektroniczne obrony powietrznej i przeciwlotniczej (Suppresion of Enemy Air Defences - SEAD).

Tego typu działania osłabiają siłę lotnictwa myśliwskiego realizującego zadania osłony własnego terytorium w ramach obrony powietrznej, toteż znajdują zastosowanie tylko w sytuacjach uzasadnionych nadrzędnym celem planowanych działań.

W ramach towarzyszenia (Air Escort) lotnictwo myśliwskie wykonuje lot we wspólnym ugrupowaniu z samolotami uderzeniowymi (i rozpoznawczymi) i osłania je przed atakami samolotów myśliwskich przeciwnika.

Obezwładnienie obrony powietrznej i przeciwlotniczej (Suppression of Enemy Air Defences - SEAD) ma na celu zapewnienie własnemu lotnictwu korzystnych warunków do wykonania zadań nad terytorium przeciwnika. Aby ten cel został osiągnięty niezbędne jest ścisłe współdziałanie pomiędzy środkami ogniowymi i środkami walki radioelektronicznej, niszczącymi i zakłócającymi stacje radiolokacyjne oraz systemy łączności przeciwnika. W zależności od typu i stopnia zorganizowania obrony **działania w ramach SEAD mogą być wykonywane w ramach:**

- osłony ugrupowania samolotów w powietrzu (Escort);
- dyżurowania w powietrzu (Combat Air Patrol - CAP);
- uderzeń konwencjonalnych (Conventional attack);
- zwalczania systemu radiolokacyjnego (Wild Weasel Missions).

Obiektami rażenia ogniowego i radioelektronicznego w tych działaniach są:

- przeciwlotnicze zestawy rakietowe;
- przeciwlotnicze zestawy artyleryjskie;
- urządzenia radiolokacyjne obrony powietrznej i obrony przeciwlotniczej obiektów;
- stanowiska dowodzenia i środki łączności obrony powietrznej.

Jak wynika ze studiów literatury normatywnej NATO (ATP-33B, ATP-27B) oraz ustaleń zawartych w literaturze dotyczącej Sił Powietrznych

NATO[50] szeroko rozumiane wsparcie działań wojsk lądowych przez lotnictwo Sił Powietrznych obejmuje te ich działania, które są prowadzone w celu wywierania wpływu na walkę lądową. **Tak pojęte wsparcie działań wojsk lądowych obejmuje**:

1. **Izolację lotniczą**, której celem jest izolowanie pierwszorzutowych związków operacyjnych przeciwnika od wzmocnienia i zabezpieczenia logistycznego.
2. **Ofensywne wsparcie lotnicze.**
3. **Taktyczne rozpoznanie powietrzne.**

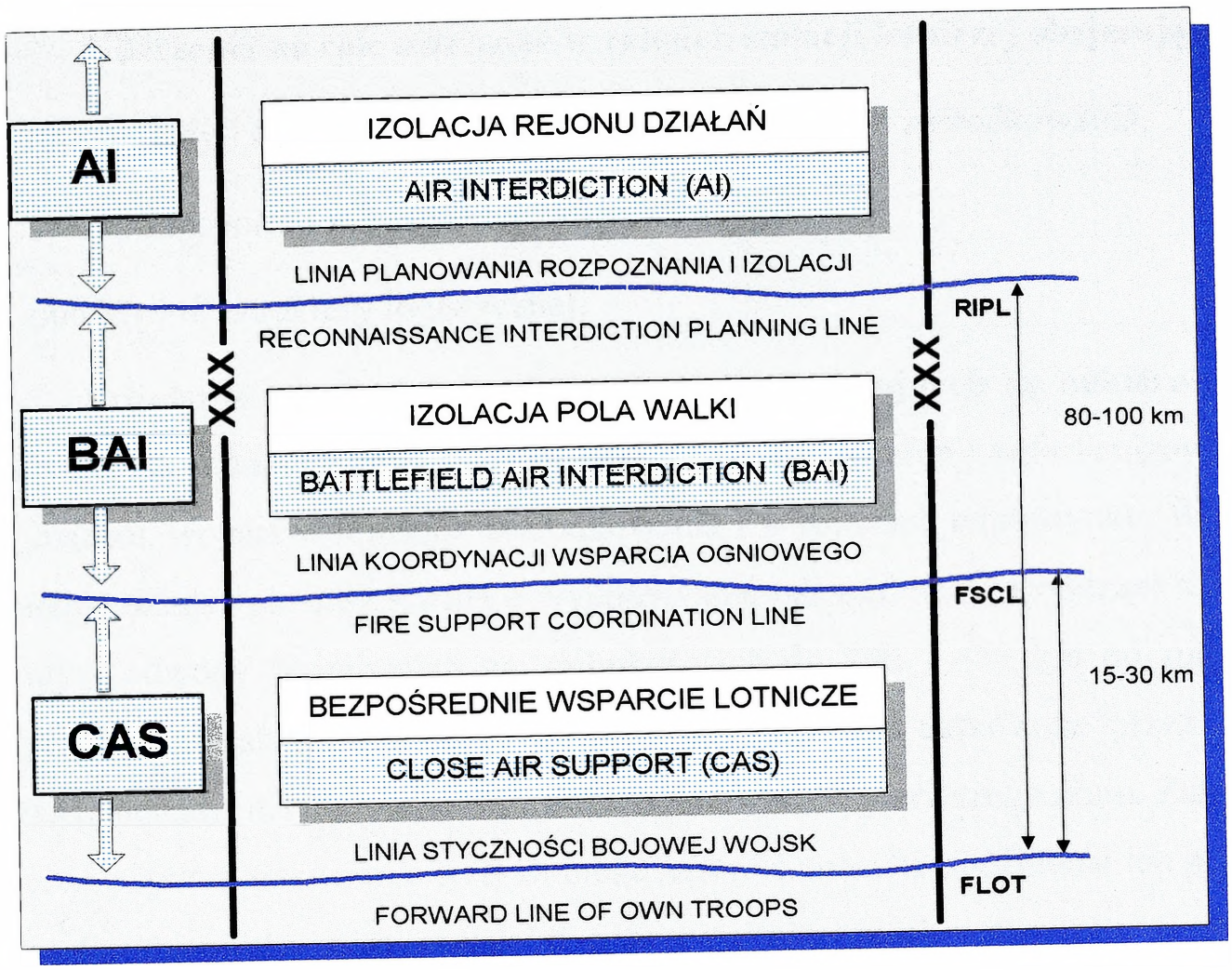
Izolacja lotnicza (Air Interdiction - AI) ogólnie oznacza działalność lotnictwa mająca na celu zwalczanie naziemnego potencjału sił lądowych przeciwnika, rozmieszczonego w głębi obszaru (ugrupowania) przeciwnika. Przede wszystkim obejmuje zwalczanie drugich rzutów i odwodów operacyjnych przed użyciem ich na polu bitwy.

Celem izolacji lotniczej jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez pierwszorzutowe związki operacyjne PSZ NATO. Powinna ona zapewnić im czas i warunki do uchwycenia inicjatywy w działaniach bojowych.

Izolacja lotnicza jest prowadzona na odległościach nie wymagających ścisłego współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami wojsk w ramach prowadzenia ognia i wykonywania manewrów. Zasięg wykonywanych uderzeń może obejmować obszar od tylnej granicy korpusów wojsk lądowych (armii), którą wyznacza linia koordynacji rozpoznania i izolowania (Reconaissance and Interdiction Planning Line - RIPL - rys. 17), czyli od 80 - 100 (i więcej) km w głąb terytorium przeciwnika.

---

[50] ATP-33B Tactical Air Doctrine. 1986;
ATP-27B Offensive Auir Supptt Operations. 1980.



Rys. 17. Podział stref działania lotnictwa według zadań wykonywanych na rzecz wojsk lądowych[51]

Działania lotnictwa w ramach izolacji lotniczej powinny opóźnić podejście, rozwijanie i przygotowanie sił przeciwnika do walki oraz utrudniać funkcjonowanie jego systemu zaopatrywania. Powinny również skutecznie przeszkodzić przeciwnikowi w realizacji jego planów operacyjnych i w dowodzeniu wojskami oraz spowodować straty w siłach, środkach i zasobach materiałowych.

Zadania wynikające z izolacji lotniczej powinny obejmować elementy powstrzymywania, nękania i dywersji. Wszystkie one mają przyczynić się do osłabienia przeciwnika, głównie w zakresie dopływu świeżych sił i ich zdolności bojowych.

---

[51] Według: Zajas S. i inni.: Wybrane problemy użycia Sił Powietrznych NATO, op. cit., s.73.

Uderzenia na cele niszczone w ramach izolacji lotniczej obejmują:

- drugie rzuty i odwody operacyjne w marszu i rejonach ześrodkowania;
- środki transportu i infrastrukturę komunikacyjną;
- obiekty infrastruktury logistycznej.

Działania w zakresie lotniczej izolacji sił zbrojnych są nakierowane głównie na jednostki manewrowe przeciwnika (pancerne i zmechanizowane) w marszu, wojska w rejonach ześrodkowania i w rejonach odpoczynku. W tym rodzaju działań chodzi głównie o wykonywanie uderzeń na podchodzące drugie rzuty i odwody przeciwnika na głębokościach do 300 - 450 km od rubieży styczności wojsk. Podchodzące odwody powinny być atakowane przez cały czas podchodzenia do rejonu związków operacyjnych pierwszego rzutu. Zakłada się, że poprzez atakowanie tych sił może nastąpić znaczne opóźnienie ich podejścia do rubieży styczności wojsk lub znaczne obniżenie ich potencjału bojowego w chwili wejścia do bitwy. W konsekwencji może to być decydującym czynnikiem załamania się koncepcji prowadzenia dalszych działań bojowych przez przeciwnika.

Izolacja sieci i źródeł zaopatrywania to izolacja dróg zaopatrywania, takich jak: linie kolejowe i drogowe, węzły komunikacyjne, stacje transportowo-załadowcze, porty morskie oraz składy i magazyny, jak również obiekty i urządzenia przemysłowe, a także ośrodki administracyjno-polityczne. Uderzenia na te cele mogą być wykonywane w obszarze do kilkuset km w głąb terytorium przeciwnika.

Ponieważ efekty działań prowadzonych w ramach izolacji lotniczej obszaru działań bojowych nie są odczuwalne przez siły lądowe natychmiast, lecz z pewnym opóźnieniem, to zwalczanie przez lotnictwo sił przeciwnika w głębi jego obszaru musi rozpocząć się możliwie jak najwcześniej. Należy jednak przy tym uwzględnić to, że wraz ze zwiększającą się głębokością bojowego oddzia-

ływania lotnictwa, z reguły związane jest: zmniejszenie ilości przenoszonego uzbrojenia (wskutek dłuższego przebywania w strefie rażenia środków OP i OPL przeciwnika) oraz zmniejszona liczba wylotów bojowych. Stąd też decydujące znaczenie ma wybór rejonów działania lotnictwa.

Według oceny specjalistów wojskowych NATO, izolacja lotnicza jest wysoce opłacalna. Niszczenie bowiem wojsk, ich elementów zabezpieczenia i zaopatrywania powoduje również negatywne skutki psychologiczne u przeciwnika. Tego rodzaju działania, przy wsparciu nowoczesnych i właściwie dobranych środków rażenia, mogą znacząco zmienić stosunek sił na korzyść wojsk własnych.

Głównym wykonawcą tego zadania będzie taktyczne lotnictwo uderzeniowe. Ze składu WLOP uczestniczyć w nim będzie lotnictwo myśliwsko-bombowe, a w przyszłości samoloty wielozadaniowe w wariancie uderzeniowym.

Według ustaleń obowiązujących w NATO **ofensywne wsparcie lotnicze** (Offensive Air Support) przez lotnictwo Sił Powietrznych prowadzone jest w celu wspierania działań pierwszorzutowych korpusów wojsk lądowych. Dzieli się na izolację pola walki i bezpośrednie wsparcie lotnicze.

Izolacja pola walki (Battlefield Air Interdiction - BAI) to 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 z jakiś względów taktycznych nie mogą być użyte. Izolacja pola walki ma celu izolowanie pierwszorzutowych związków taktycznych przeciwnika, zaangażowanych w walce, od wzmocnienia i zaopatrzenia oraz ograniczenie im swobody manewru. Obiekty zwalczane w ramach BAI będą znajdować się zazwyczaj pomiędzy linią koordynacji wsparcia ogniowego (FSCL) a linią planowania rozpoznania i izolacji (patrz rys. 17).

Tym niemniej w ramach BAI mogą być też zwalczane obiekty przed tą linią, co wymaga szczegółowej koordynacji w trakcie połączonego planowania. Obiekty zwalczanymi w ramach BAI mogą być: czołgi, BWP i inne pojazdy, wojska w marszu i rejonach ześrodkowania, węzły drogowe, mosty, cieśniny, środki ogniowe oraz cele doraźnie wykryte.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze (Close Air Support - CAS) jest definiowane jako takie działanie lotnictwa przeciw siłom i środkom przeciwnika znajdującym się w bezpośredniej bliskości sił własnych, które wymagają szczegółowej integracji wszystkich działań lotnictwa z ogniem i ruchem własnych sił lądowych. Działania w ramach CAS mogą przynieść natychmiastowy efekt i bezpośrednio wpłynąć na przebieg walki wspieranych wojsk. Możliwości ogniowe i mobilność samolotów wykonujących zadania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego mogą:

- pozwolić na zwalczanie celów niedostępnych, które nie mogą być zwalczane przez środki ogniowe wspieranych wojsk;
- potęgować siłę ognia wspieranych wojsk poprzez wzajemne uzupełnianie się i integrację oddziaływania ogniowego naziemnych (nawodnych) środków ogniowych z działaniami samolotów.

Wzmocnienie siły ogniowego rażenia przeciwnika przez bezpośrednie wsparcie lotnicze ma szczególne znaczenie dla działań sił lądowych w czasie przełamania i kontrataków wykonywanych przez siły własne bądź w czasie natarcia lub zaskakujących działań przeciwnika.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze odgrywa szczególnie ważną rolę w zasadniczych okresach działań powietrznodesantowych, powietrznomanewrowych i morskich operacjach desantowych, gdzie skutecznie kompensuje brak lub niedostatek wsparcia ogniowego realizowanego przez naziemne bądź morskie środki ogniowe (surface firepower).

W ramach CAS zwalczane są głównie czołgi i BWP, pojazdy, umocnione pozycje wojsk, sprzęt przeprawowy i mosty, stanowiska ogniowe artylerii oraz rejony koncentracji wojsk.

Z powyższego wynika, że w ofensywnym wsparciu lotniczym powinny wziąć udział samoloty myśliwsko-bombowe, a w przyszłości samoloty wielozadaniowe WLOP w wariancie uderzeniowym.

Taktyczne rozpoznanie powietrzne (Tactical Air Reconnaissance - TAR) jest prowadzone przez lotnictwo na korzyść wszystkich rodzajów sił zbrojnych TDW na głębokość do około 1000 - 1200 km. **Jego celem jest** zapewnienie terminowych (aktualnych) i dokładnych informacji na temat położenia, składu, działań i ruchu sił przeciwnika oraz monitorowanie rezultatów działań sił własnych. Informacje te są używane w planowaniu działań połączonych.

W czasie pokoju taktyczne rozpoznanie powietrzne prowadzone jest w celu uzupełniania informacji uzyskiwanych z innych źródeł rozpoznania i zapewnienia wystarczającego czasu uprzedzenia o sytuacji kryzysowej oraz ewentualnym konflikcie. W tym czasie zbierane powinny być informacje o ruchach i rejonach ześrodkowania wojsk potencjalnego przeciwnika, jak też wszelkie niezbędne dane do planowania działań własnych wojsk w razie kryzysu lub wojny. **W okresie napięcia i kryzysu** prowadzone powinno być rozpoznanie obszarów przygranicznych i wód międzynarodowych w celu określenia zamiarów przeciwnika oraz potencjalnych zagrożeń dla własnych sił lądowych, morskich i powietrznych.

Po rozpoczęciu działań bojowych zapotrzebowanie na informację rozpoznawczą wzrośnie, a duża jej część będzie potrzebna dla analizy sytuacji i natychmiastowego podejmowania decyzji na szczeblach operacyjnych i taktycznych. Ze względu na to, że zazwyczaj zapotrzebowanie na taktyczne rozpozna-

nie powietrzne będzie większe niż możliwości posiadanych sił i środków w tym zakresie dlatego też będzie ono centralnie planowane na wysokim szczeblu.

Dowództwo NATO uważa taktyczne rozpoznanie powietrzne za jeden z ważniejszych rodzajów zabezpieczenia działań bojowych, ponieważ od jego wyników w dużym stopniu zależy efektywność wykorzystania siły uderzeniowej PSZ NATO w operacjach, niezależnie od ich skali i rozmachu.

Do prowadzenia rozpoznania powietrznego w strefie taktycznej i operacyjnej TDW na korzyść dowództw wszystkich rodzajów sił zbrojnych przeznaczone jest taktyczne lotnictwo rozpoznawcze.

Głównym zadaniem taktycznego lotnictwa rozpoznawczego jest dostarczenie na czas dowództwu NATO niezbędnych informacji o siłach i środkach przeciwnika (szczególnie o zgrupowaniach i przemieszczaniu jego sił na głębokościach operacyjnych), terenie, planowanych działaniach i warunkach atmosferycznych, niezbędnych do organizacji i prowadzenia działań bojowych przez poszczególne rodzaje wojsk oraz do kontroli rezultatów tych działań. Dane z rozpoznania prowadzonego przez lotnictwo rozpoznawcze pozwalają wykryć zamiary przeciwnika, a tym samym umożliwiają wykonanie na czas uderzeń na jego lotnictwo na lotniskach, drugie rzuty, odwody i inne ważne obiekty, co ma bezpośredni wpływ na zerwanie planów operacyjno - strategicznych przeciwnika.

Do podstawowych zadań taktycznego lotnictwa rozpoznawczego należy zdobywanie danych dotyczących:

- systemu obrony powietrznej i przeciwlotniczej (stacje radiolokacyjne wykrywania i naprowadzania, wyrzutnie przeciwlotniczych pocisków rakietowych, stanowiska ogniowe artylerii przeciwlotniczej, stanowiska dowodzenia i węzły łączności);

- rejonów rozmieszczenia wyrzutni pocisków rakietowych lub ich przemarszu oraz miejsc składowania amunicji jądrowej;
- bazowania lotnictwa (sieci lotniskowej, ośrodków kierowania i zabezpieczenia);
- rejonów rozmieszczenia wojsk przeciwnika;
- szlaków komunikacyjnych i ruchu na nich wojsk;
- składów, magazynów, punktów przeładunkowych, punktów zaopatrywania itp.

Pierwszoplanowym zadaniem lotnictwa rozpoznawczego jest dostarczanie dowództwom Sił Powietrznych danych niezbędnych do prowadzenia walki o uzyskanie przewagi w powietrzu oraz do realizacji zadań w ramach izolacji lotniczej i ofensywnego wsparcia lotniczego sił lądowych.

Dla osiągnięcia pomyślnego przebiegu walki o przewagę w powietrzu wymagane jest w pierwszej kolejności wykrycie i rozpoznanie sieci lotniskowej przeciwnika, szczególnie głównych lotnisk oraz lotnisk zapasowych przewidywanych do rozśrodkowania lotnictwa, jak również stanowisk startowych przeciwlotniczych pocisków rakietowych, a także stanowisk dowodzenia lotnictwem i obroną powietrzną.

W wykonaniu zadań taktycznego rozpoznania powietrznego wezmą udział samoloty rozpoznawcze WLOP, a w przyszłości samoloty wielozadaniowe w wersji rozpoznawczej

Taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich (Tactical Air Support of Maritime Operations - TASMO) jest dla lotnictwa Sił Powietrznych zadaniem drugorzędnym. Celem działań lotnictwa Sił Powietrznych na morzu będzie obezwładnienie i niszczenie sił morskich przeciwnika oraz osłona własnych sił morskich.

W ramach taktycznego wsparcia lotniczego sił morskich lotnictwo może być wykorzystane do wykonywania zadań walki o zdobycie przewagi w powietrzu nad akwenem morskim, zwalczania obiektów morskich oraz minowania, rozpoznania i wykrywania, a także izolacji portów, w tym **głównie do**:

- wsparcia ogniowego sił morskich przy wykonywaniu uderzeń na cele morskie oraz bazy i porty;
- osłony zgrupowań własnych okrętów, osłony baz morskich i portów;
- nadzorowania obszarów przybrzeżnych, baz morskich i portów;
- prowadzenia rozpoznania w ramach przygotowywania operacji desantowych;
- zwalczania desantów morskich przeciwnika;
- niedopuszczania sił morskich przeciwnika (nawodnych i podwodnych) do własnych baz i linii komunikacyjnych.

Działania w ramach taktycznego wsparcia lotniczego sił morskich mogą być prowadzone przez lotnictwo Sił Powietrznych samodzielnie lub we współdziałaniu z lotnictwem morskim i siłami morskimi.

Taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich może być prowadzone poprzez wykonywanie wszechstronnie zabezpieczonych wylotów ofensywnych i defensywnych.

Siły i środki lotnictwa Sił Powietrznych są wykorzystywane do taktycznego wsparcia lotniczego sił morskich tylko w takich sytuacjach, gdy marynarka wojenna nie dysponuje odpowiednią ilością własnego lotnictwa.

W taktycznym wsparciu lotniczym sił morskich będą uczestniczyć samoloty myśliwsko-bombowe WLOP, a w przyszłości samoloty wielozadaniowe w wariancie przeznaczonym do niszczenia celów morskich.

Użycie lotnictwa WLOP do wykonania zadań, których istota została przedstawiona wyżej, wynika z koncepcji użycia Sił Powietrznych NATO w

operacjach połączonych, które będą prowadzone w powietrzu, na ziemi i na wodzie.

3.3. Właściwości dowodzenia i użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach połączonych NATO

Zgodnie z zasadami przyjętymi w państwach NATO w razie kryzysu i wojny, a także w operacjach pokojowych lotnictwo Sił Powietrznych wykorzystywane jest według decyzji i planów wypracowywanych przez międzynarodowe dowództwa. Bowiem jedną z naczelnych **zasada jest zasada scentralizowanego dowodzenia siłami zbrojnymi**. Jest bardzo prawdopodobne, że po przyjęciu do NATO, wydzielane z polskich sił zbrojnych komponenty rodzajów sił zbrojnych będą planowane do użycia w Europie Centralnej. Wówczas lotnictwo WLOP będzie wykorzystane w skali operacyjnej zgodnie z decyzjami i planami dowódcy Sił Powietrznych Europy Centralnej.

Na rys. 11 (podrozdział 2.4) przedstawiono strukturę dowodzenia Siłami Powietrznymi we wskazanym rejonie. Jak wynika ze studiów literatury[52], zgodnie z obowiązującymi w państwach NATO procedurami, **Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych w Europie** (SACEUR) **jest odpowiedzialny za opracowanie i realizację planów szkolenia Sił Powietrznych i przygotowanie ich do prowadzenia działań w operacjach połączonych**. Posiada on uprawnienia do stałego bądź czasowego (np. na czas trwania całej operacji, ważnego etapu operacji) przydzielania i podporządkowania Sił Powietrznych (lotnictwa taktycznego, wojsk rakietowych SP, wojsk radiotechnicznych) podległym mu dowódcom. SACEUR nie zajmuje się planowaniem użycia lotnictwa Sił Powietrznych w operacjach bądź działaniach taktycznych. Zadanie to scedowane

---

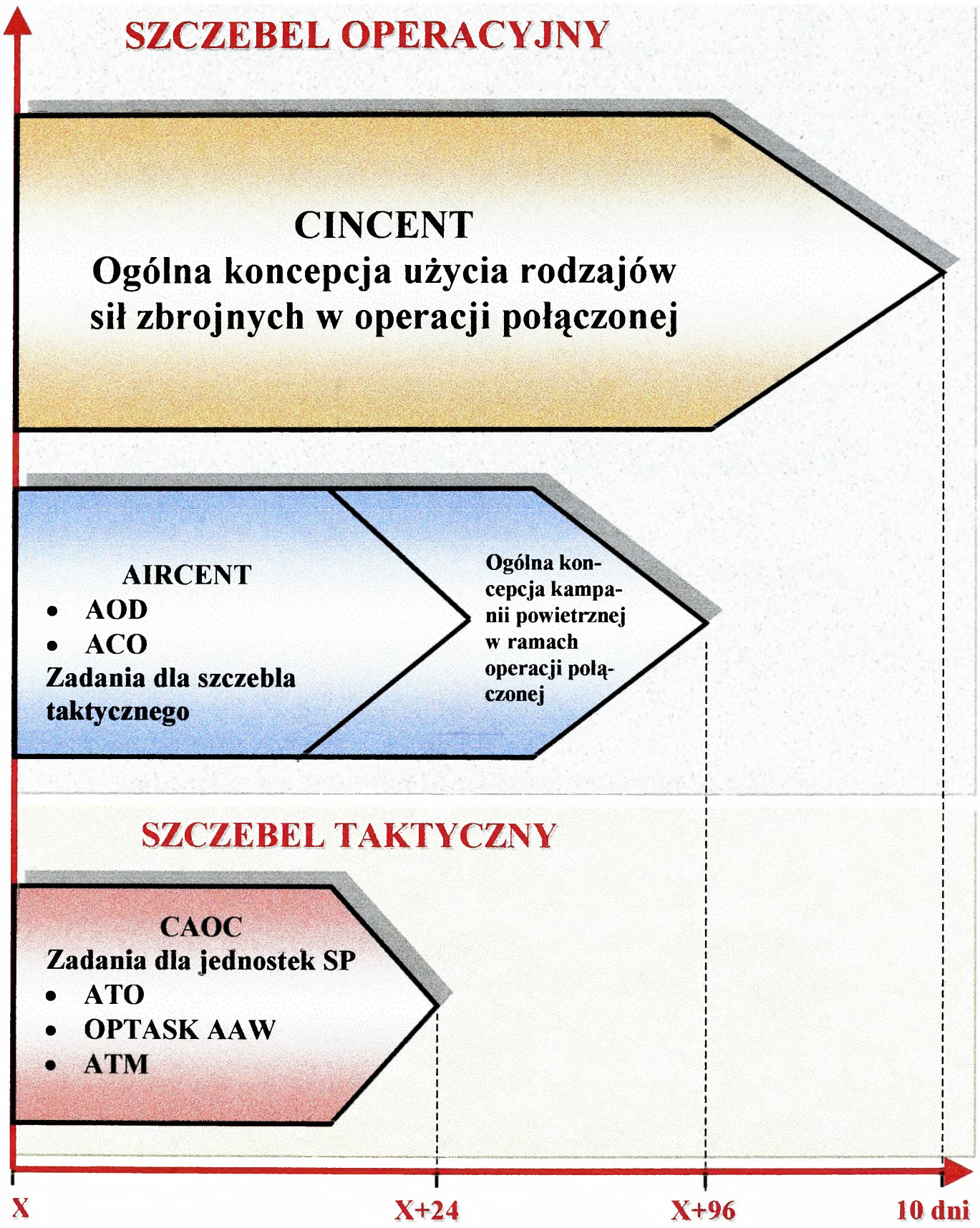
[52] Zajas S., Kozub M., Nowak J.: Dowodzenie Siłami powietrznymi NATO - wybrane problemy, op. cit.

jest na szczebel operacyjny, a więc w Europie Centralnej na Głównodowodzącego Połączonymi Siłami Zbrojnymi NATO w Europie Centralnej (CINCENT). Prowadzi on ogólne planowanie połączonych operacji na okres 7 - 10 dni a także określa ich główne cele (rys. 18). CINCENT, na podstawie planu operacji połączonych, udziela wytycznych i wskazówek dowódcom komponentów powietrznego (COMAIRCENT), lądowego (COMLANDCENT) i morskiego (COMBALTAP) w zakresie koordynacji działań w ramach prowadzonej operacji i osiągnięcia jej celów. Operacyjna ocena sytuacji, prowadzona przez szczebel operacyjny (CINCENT, AIRCENT, LANDCENT, BALTAP), polega na rozpatrzeniu czynników politycznych, militarnych, ekonomicznych i społecznych zarówno u przeciwnika jak i u siebie, a także na określeniu (w miarę posiadanych informacji) całościowego obrazu sytuacji dla regionu działań. Efektem przeprowadzenia oceny sytuacji powinno by uzyskanie odpowiedzi na pytanie: **co musi być wykonane (uzyskane) w wyniku prowadzenia operacji połączonej**?

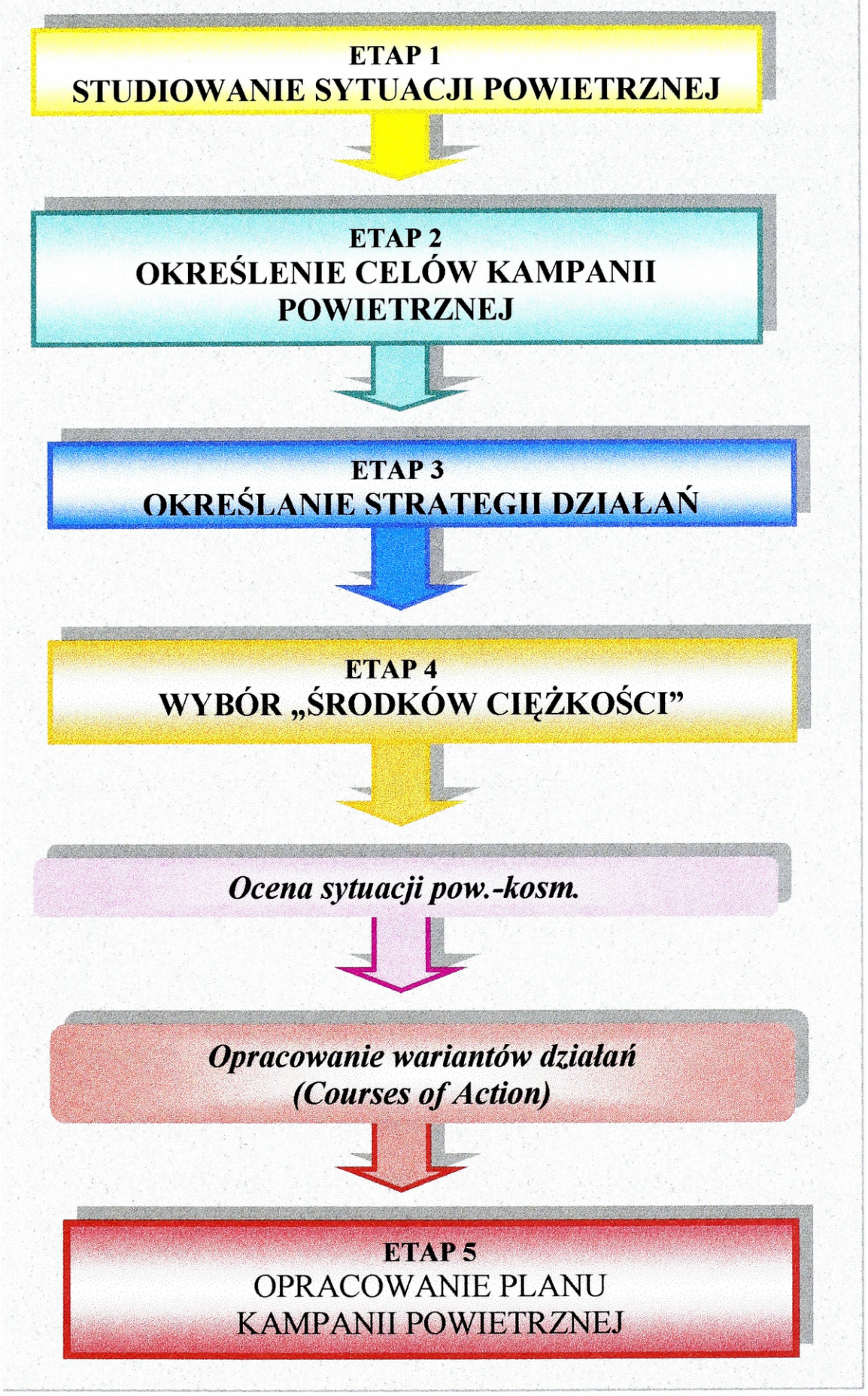
Opracowany na tym szczeblu dowodzenia plan operacji powinien dać odpowiedź na pytanie: **jak oraz kiedy ma być to osiągnięte (zrobione)**?

Dowódca Sił Powietrznych (COMAIRCENT) po otrzymaniu wskazówek i wytycznych (Direction and Guidance) od CINCENT, w uzgodnieniu z Dowódcą Sił Lądowych (COMLANDCENT) i Obszaru Cieśnin Bałtyckich (COMBALTAP) **przystępuje do planowania kampanii powietrznej, ustalając cele** tych działań, priorytety w zakresie działań ofensywnych i defensywnych (ogólne na czas trwania kampanii - na 4 dni oraz szczegółowe na najbliższe 24 godziny).

Proces planowania kampanii powietrznej w ramach operacji połączonej obejmuje w AIRCENT następujące etapy (rys 20)**:**



Rys. 18. Koncepcja planowania działań Sił Powietrznych NATO na szczeblu operacyjnym i taktycznym



Rys. 19. Proces planowania kampanii powietrznej

Etap 1. Studiowanie sytuacji powietrznej. Podstawowym celem tego etapu jest uzyskanie wszystkich dostępnych informacji o przeciwniku, dokonanie oceny jego możliwości oraz prawdopodobnych działań. W etapie tym koniecznym jest przeprowadzenie dokładnej analizy możliwości własnych oraz dokonanie analizy warunków w jakich będą prowadzone działania bojowe. Przeprowadzona analiza zadania pozwala na ustalenie priorytetów głównych (pokonać Siły Powietrzne przeciwnika - OCA, DCA) oraz wspomagających (wspierać siły lądowe i morskie - AI, OAS, TAR).

Etap 2. Określenie celów kampanii powietrznej. Zadaniem tego etapu jest fizyczne ustalenie celów działań Sił Powietrznych a ponadto ogólne określenie etapów (faz) prowadzenia działań i sposobów ich wykonania. Celami operacji (kampanii) powietrznej może być np.:

- obezwładnianie systemu kierowania państwem i dowodzenia wojskami;
- wywalczenie i utrzymanie przewagi w powietrzu;
- niszczenie potencjału broni precyzyjnego rażenia;
- eliminowanie możliwości prowadzenia działań ofensywnych przez przeciwnika;
- niszczenie sprzętu i wojsk przeciwnika.

Etap 3. Określenie strategii działań - w jaki sposób wykorzystać posiadane siły i środki do osiągnięcia wyznaczonych celów precyzując:

- CELE - co osiągnąć ?
- STRATEGIĘ - jak osiągnąć ?
- ŚRODKI - czym osiągnąć ?

Etap 4. Wybór „środków ciężkości”[53]. W etapie tym następuje analiza i ocena wrażliwych, istotnych do prowadzenia działań środków własnych lub przeciwnika, np. posiadanie bardzo silnej OPL przez przeciwnika w planowanym obszarze działań naszego lotnictwa, co z kolei powoduje konieczność wydzielenia dodatkowych sił lotnictwa wsparcia w celu wykonania zadania. Należy podkreślić, że niekoniecznie muszą być to najsilniejsze punkty przeciwnika - mogą być przedstawione również najsłabsze.

Zrealizowanie wszystkich przedsięwzięć w wymienionych etapach, uzupełnione o dodatkową ocenę sytuacji powietrzno-kosmicznej daje podstawę do opracowania wariantów kampanii powietrznej (Courses of Action), które będą stanowiły merytoryczną bazę do opracowania planu kampanii powietrznej.

Etap 5. Opracowanie planu kampanii powietrznej - który jest podstawowym dokumentem do przygotowania i prowadzenia działań. Zawiera w sobie koncepcję prowadzenia operacji, listę obiektów uderzeń i priorytety, określa poziom wysiłku, określa jak i kiedy Siły Powietrzne mogą i będą uczestniczyć w działaniach. Plan ten musi być zsynchronizowany z planami dowódców innych rodzajów sił zbrojnych.

AIRCENT, w wyniku szczegółowego planowania działań lotnictwa Sił Powietrznych, opracowuje i przesyła w cyklu 24 godzinnym podległym dowódcom Połączonych Ośrodków Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (CAOC) **Dyrektywę Operacyjną Sił Powietrznych** (Air Operation Directive - AOD), która zawiera podstawowe informacje dotyczące ich działań. Oprócz Dyrektywy Operacyjnej w AIRCENT opracowuje się i przesyła wszystkim zainteresowanym użytkownikom przestrzeni powietrznej rozkaz o kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Order - ACO).

---

[53] „Środek Ciężkości” rozumiany jako, jakość, zdolność lub rejon z którego pochodzi siła wojska, narodu lub sojuszu, jego swoboda działania, siła fizyczna i wola walki. Istnieje na strategicznym, operacyjnym i taktycznym poziomie wojny.

Dowódca Sił Lądowych (COMLANDCENT) współpracuje z dowódcą Sił Powietrznych (COMAIRCENT) w zakresie ogólnego planowania użycia lotnictwa w ramach ofensywnego wsparcia wojsk lądowych oraz izolacji lotniczej. LANDCENT wspólnie z AIRCENT określają hierarchię obiektów zwalczanych w ramach wsparcia (OAS) oraz izolacji lotniczej (AI) a także wielkość wysiłku (limit) - określanego w samolotolotach (SORTIES) - wydzielanego do działań na korzyść poszczególnych korpusów wojsk lądowych. Ponadto LANDCENT wspólnie z AIRCENT, koordynuje położenie linii koordynacji wsparcia ogniowego FSCL oraz linii planowania izolacji i rozpoznania (patrz rys. 17).

Istotnym punktem planowania kampanii powietrznej w AIRCENT jest proponowanie dla CINCENT podziału wysiłku Sił Powietrznych na rodzaje działań SP (zadania bojowe). Jest to o tyle bardzo istotne w okresie planowania, iż CINCENT decyduje o wielkości wysiłku wydzielanego na poszczególne działania, w odniesieniu do konkretnej sytuacji w regionie. Zakres tego podziału wysiłku warunkowany jest faktem, że pewne środki są odpowiednie do wykonania jednego zadania (np. samoloty szturmowe) lub kilku zadań (np. samoloty wielozadaniowe) lub też istnieją ograniczenia ilości posiadanych środków mających istotne znaczenie (np. samolotów tankowania powietrznego, walki radioelektronicznej).

Dowódca AIRCENT wypracowuje szczegółową propozycję podziału wysiłku Sił Powietrznych, a następnie, po konsultacjach z zainteresowanymi dowódcami, CINCENT podejmuje decyzję. Decyzja CINCENT w zakresie podziału sił przedstawiona jest w ilości samolotolotów (sorties), natomiast AIRCENT zobowiązany jest do określenia podziału wysiłku na okres planowanej operacji (kampanii) oraz każdego dnia działań, tak aby posiadane siły i środki wykorzystać jak najefektywniej.

COMAIRCENT określa ponadto - dla każdego CAOC z osobna - wysiłki (limity) specjalnych środków szczególnego znaczenia, jak np. samoloty tankowania powietrznego, rozpoznawczych, WRE oraz SEAD.

Dowódca AIRCENT, posiadając uprawnienia zarządzania operacyjnego (OPCON) - a czasami są mu przekazane również kompetencje dowodzenia operacyjnego (OPCOM) - **ma możliwość podporządkowania poszczególnych jednostek jednego CAOC do innego na określony okres działań** lub też może tylko wydzielić (przydzielić) wysiłek na krótszy okres (dzień, etap) w celu wykonania specjalnych zadań.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że organizowanie kampanii powietrznych w ramach operacji połączonej wymaga często zaangażowania obu szczebli dowodzenia tj. operacyjnego (AIRCENT) i taktycznego (CAOC).

Reasumując cykl planowania w AIRCENT obejmuje okres planowania ogólnego tzn. kolejnych 96 godzin oraz szczegółowego na 24 godziny, które obowiązują od czasu określonego w dyrektywie operacyjnej (AOD).

Z powyższych analiz wynika, że **decyzje o użyciu lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacji połączonej zapadać będą na szczeblach operacyjnych, czyli szczeblu dowódcy Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie Centralnej** (CINCET) i **dowódcy Sił Powietrznych tego rejonu** (AIRCENT). Plan kampanii powietrznej prowadzonej w ramach operacji połączonej, który sporządzany jest przez sztab AIRCENT jest podstawą do postawienia zadań dowódcom Połączonych Stanowisk Działań Powietrznych (CAOC). Tam zapadają szczegółowe decyzje o użyciu lotnictwa i naziemnych sił obrony powietrznej oraz sił wsparcia. Decyzje te są ostateczne.

Cele i zadania określone dla lotnictwa Sił Powietrznych (a więc i dla WLOP) będą adekwatne do celów danej fazy lub etapu operacji połączonej.

Cele kampanii powietrznej, w ramach operacji połączonej będą realizowane przez siły szczebla taktycznego w formie działań ofensywnych w ramach połączonych działań powietrznych oraz w formie działań defensywnych w ramach obrony powietrznej.

Jak wynika z analizy literatury **połączone działania powietrzne przedstawiają sobą formę działań bojowych lotnictwa Sił Powietrznych NATO, w których różnego rodzaju ugrupowania lotnicze współdziałają ze sobą w celu zwiększenia efektywności ich użycia. Scentralizowane planowanie i koordynacja, połączone z zdecentralizowanym wykonywaniem zadań są podstawowym wyznacznikiem użycia lotnictwa uderzeniowego i wsparcia w połączonych działaniach powietrznych**[54].

Połączone działania powietrzne są realizowane w operacjach połączonych podczas wykonywania zadań ofensywnych takich jak ofensywna walka z Siłami Powietrznymi przeciwnika (OCA), izolacja lotnicza (AI) czy ofensywne wsparcie lotnicze (OAS). W działaniach tych główną rolę odgrywa lotnictwo uderzeniowe (myśliwsko-bombowe, szturmowe). Jednak, aby jego uderzenia były efektywne musza one być wszechstronnie zabezpieczone przez samoloty obezwładnienia obrony powietrznej i przeciwlotniczej (SEAD), samoloty osłaniające ugrupowania uderzeniowe przed atakami myśliwców przeciwnika (Sweep, Escort), samoloty walki radioelektronicznej, tankowania powietrznego oraz wczesnego wykrywania i naprowadzania. Możliwości przestrzenne samolotów Sił Powietrznych NATO pozwalają na niszczenie obiektów na dużych głębokościach.

W odniesieniu do lotnictwa WLOP zakłada się dwa warianty jego użycia w połączonych działaniach powietrznych[55]. **Wariant pierwszy** doty-

---

[54] Kozub M.: Użycie lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w połączonych działaniach powietrznych NATO, op. cit., s. 45.

[55] Tamże, s. 145-159.

czy użycia lotnictwa WLOP będącego obecnie na jego wyposażeniu. Wówczas samoloty myśliwsko-bombowe, wyposażone w samoloty Su-22M4, mogłyby być użyte do zwalczania celów w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego na głębokościach operacyjno-taktycznych. Takie jego wykorzystanie determinują stosunkowo niskie, w porównaniu do lotnictwa NATO, parametry przestrzenne. W ograniczonym zakresie, mogłyby być też użyte do wykonywania uderzeń w ramach walki o przewagę w powietrzu (np. na lotnictwo na wysuniętych lotniskach) czy w ramach izolacji lotniczej na odwody zbliżające się do linii planowania izolacji i rozpoznania (patrz rys. 17). Samoloty Su-22 z rakietami „powietrze-RLS" mogą być też użyte, jako samoloty SEAD, do zwalczania stacji radiolokacyjnych systemu OP i OPL.

Wariant drugi dotyczy użycia lotnictwa, które dopiero wejdzie na wyposażenie WLOP, czyli samolotów wielozdaniowych. Zgodnie z opracowanymi założeniami mają one spełniać wszystkie wymagania jakie stawiane są przed samolotami Sił Powietrznych NATO i być w pełni z nimi kompatybilnymi[56].

Przy takim założeniu samoloty wielozadaniowe będą mogły, razem z innymi samolotami NATO, wykonywać wszystkie zadania w operacjach połączonych.

Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej nie posiadają i nie będą prawdopodobnie posiadać środków lotniczych o szczególnym znaczeniu (tzw. „critical resources"). Samoloty WLOP, w trakcie połączonych działań powietrznych, **będą korzystać ze wsparcia ze strony samolotów NATO** w zakresie walki radioelektronicznej, osłony myśliwskiej, tankowania w powietrzu czy wczesnego wykrywania i naprowadzania. Jest oczywistym, że będące obecnie na uzbrojeniu WLOP samoloty nie będą mogły być tankowane w powietrzu,

---

[56] Zajas S., Gruszczyński J., Szulc S.: Koncepcja użycia samolotów wielozadaniowych Sił Powietrznych RP. AON. Warszawa 1997;

Patrz też podrozdział 2.5 niniejszego studium.

a z kolei samoloty wielozadaniowe będą mogły być użyte jako myśliwce do osłony przed atakami myśliwców przeciwnika.

Użycia lotnictwa WLOP w działaniach defensywnych operacji połączonej też można rozpatrywać w dwóch wariantach, tzn. przy obecnym wyposażeniu oraz w wariancie przyszłościowym, kiedy zostaną wprowadzone do uzbrojenia samoloty wielozadaniowe.

Przy obecnym wyposażeniu, lotnictwo myśliwskie WLOP ma bardzo niskie możliwości w zwalczaniu celów powietrznych. Na podstawie ocen przedstawionych w rozdziale 1.3, a dotyczących możliwości operacyjnych lotnictwa myśliwskiego można założyć, że w **ramach działań koalicyjnych celowe byłoby wykorzystać przede wszystkim samoloty MiG-29**. Mogłyby one być wykorzystywane do zwalczania celów powietrznych głownie z dyżurowania na lotniskach, a tylko w niektórych sytuacjach również z dyżurowania, w powietrzu. Samoloty MiG-21 mogłyby być użyte o zwalczania celów powietrznych w głębi własnego ugrupowania z dyżurowania na lotniskach.

Natomiast samoloty wielozadaniowe (wariant przyszłościowy) mogłyby wykonywać zadania zwalczania celów powietrznych wszystkimi sposobami, czyli poprzez przechwytywanie z dyżurowania na lotniskach i w strefach odpowiedzialności lotnictwa myśliwskiego, a także poprzez samodzielne poszukiwanie samolotów i śmigłowców.

Reasumując, lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej będzie planowane do użycia w operacjach połączonych przez międzynarodowe sztaby NATO szczebla operacyjnego. Szczegółowe decyzje o jego użyciu będą zapadać na szczeblach taktycznych. W operacjach połączonych będzie wykorzystywane

w działaniach ofensywnych w ramach połączonych działań powietrznych oraz w działaniach ofensywnych w ramach obrony powietrznej. Użycie lotnictwa WLOP w tych działaniach można rozpatrywać w dwóch wariantach - przy obecnym wyposażeniu i w wariancie przyszłościowym, kiedy zostaną wprowadzone na uzbrojenie samoloty wielozadaniowe.

ZAKOŃCZENIE

Przeprowadzone badania umożliwiły analizę i ocenę dotychczasowej koncepcji użycia lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w operacjach sił zbrojnych RP, ustalenie zakresu i sposobu osiągnięcia jego interoperacyjności z lotnictwem Sił Powietrznych NATO w aspekcie użycia w operacjach połączonych oraz zaproponowanie przyszłościowej koncepcji użycia w działaniach koalicyjnych.

W prowadzonych badaniach szczególną uwagę zwrócono na określenie miejsca i roli lotnictwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach koalicyjnych. Takie podejście do rozwiązywanych problemów naukowych wynika z wyzwań przed jakimi stoi Polska i jej siły zbrojne na progu XXI wieku. Kilkumiesięczna perspektywa przyjęcia do Sojuszu Północnoatlantyckiego obliguje nas do wniesienia określonego wkładu militarnego. Główny wysiłek działań dostosowawczych do wymagań obowiązujących wszystkie państwa NATO powinien być skupiony na poznaniu rozwiązań stosowanych w dowodzeniu przez połączone, sojusznicze, międzynarodowe dowództwa i zasad użycia rodzajów sił zbrojnych i rodzajów wojsk.

Dlatego niniejsze studium operacyjne jest wyjściom naprzeciw tym zapotrzebowaniom, gdyż zawarto w nim odpowiedź na często zadawane pytania:

- jakie jest obecne lotnictwo WLOP, jakie są jego możliwości i do czego planowano jego użycie w ramach obrony RP?
- co należy zrobić aby zintegrować go z lotnictwem Sił Powietrznych NATO?
- do czego i jak je użyć w działaniach koalicyjnych?

Zasadnicze propozycje zawarte w studium maja charakter uniwersalny. Mogą być bezpośrednio zastosowane i zweryfikowane w najbliższym czasie. W miarę poszerzenia wiedzy o operacyjnym użyciu lotnictwa w działaniach koalicyjnych propozycje zawarte w pracy powinny być twórczo rozwijanie i modyfikowane.

BIBLIOGRAFIA

1. ATP-27B. Tactical Air Doctrine. 1986.
2. ATP-33B . Offensive Air Support Operations. 1980.
3. Balcerowicz B. i inni.: Strategia obrony RP. AON. Warszawa 1996.
4. Dictionary and Associated Terms. Department of Defence USA. 1994.
5. Gotowała J.: Lotnictwo to wciąż filar każdych sił zbrojnych. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań 1995, nr 1.
6. Gotowała J.: Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej w systemie obronnym RP. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań 1993, nr 7-8.
7. Knetki J.: Operacje połączone. AON. Warszawa 1996.
8. Kozub M.: Użycie lotnictwa Wojsk Lotniczych i obrony Powietrznej w połączonych działaniach powietrznych NATO. AON. Warszawa 1998.
9. Leksykon wiedzy wojskowej. MON. Warszawa 1979.
10. Machura J., BartochaW., Michalak W.: Sztuka operacyjna wojsk lotniczych. ASG. Warszawa 1988.
11. Marczak J.; Pawłowski J.: O obronie militarnej polski przełomu XX i XXI wieku. Bellona. Warszawa 1995.
12. Michalak W. i inni.: Wybrane aspekty operacyjnego użycia Sił Powietrznych RP. AON. Warszawa 1998.
13. Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego. AON. Warszawa. Cz. I - 1993. Cz. II - 1993. Cz. III - 1995.
14. Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczpospolitej Polskiej. AON. Warszawa 1996.
15. NATO Glossary of Terms and Definitions - AAP-6. NATO. 1996.
16. Regulamin działań taktycznych Sił Powietrznych. Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Warszawa 1996.
17. Słownik Podstawowych terminów wojskowych. MON. Warszawa 1988.
18. Wojsko Polskie - informator. Bellona. Warszawa 1995.

19. Zabłocki E.: Siły Powietrzne w systemie obronnym państwa. AON. Warszawa 1996.
20. Zajas S., Kozub., Nowak J.: Dowodzenie Siłami Powietrznymi NATO. AON. Warszawa 1998.
21. Zajas S., Gruszczyński J., Szulc S.: Koncepcja użycia samolotów wielozadaniowych Sił Powietrznych RP. AON. Warszawa 1998.
22. Zajas S. i inni.: Dowodzenie Siłami Powietrznymi - wybrane problemy. AON. Warszawa 1998.
23. Zajas S.: Lotnictwo szturmowe w walce zbrojnej. AON. Warszawa 1997.
24. Zajas S.: Zwalczanie obiektów pierwszej kolejności rażenia przez lotnictwo myśliwsko-bombowe w operacjach obronnych. AON Warszawa 1991.

Załącznik 1

Sprawozdania z obserwacji w ćwiczeniach

Sprawozdanie 1

z obserwacji bezpośredniej w wieloszczeblowym, dwustronnym ćwiczeniu dowódczo-sztabowym „LATO-96"

Termin: 10-14. 06. 1996 r.

Cel: Uzyskanie informacji o rozwiązaniach stosowanych przez ćwiczących w odniesieniu do lotnictwa.

Treść sprawozdania

Jeden z autorów (płk ZAJAS) jako członek grupy omówienia zbierał dane do pisemnej części omówienia ćwiczenia **„LATO-96"**. Dzięki temu miał możliwość zapoznania się z rozwiązaniami przyjmowanymi przez ćwiczących, a dotyczących lotnictwa. Zbierając dane szczególną uwagę zwracał na rozwiązania dotyczące użycia LMB.

W ćwiczeniu „LATO-96" wzięły udział następujące komórki organizacyjne:

- kierownictwo SG WP;
- GO sztabu kierownictwa ćwiczenia;
- dowództwa i sztaby KOW i ŚOW, GO dowództw 3 KOP i 4 KL;
- dowództwa wydzielonych ZT i oddziałów KOW i ŚOW;
- przedstawiciele pozamilitarnych ogniw obronnych.

Głównym celem ćwiczenia było doskonalenie dowództw w planowaniu i organizowaniu operacji obronnej i zaczepnej z użyciem dodatkowych sił ze składu pozamilitarnych ogniw obronnych.

Ćwiczenie obejmowało prowadzenie działań zbrojnych przez dwie przeciwstawne strony, którymi były dwa okręgi wojskowe (ŚOW i KOW) na południowym obszarze naszego kraju. **Składało się z dwóch etapów:**

- etap pierwszy - planowanie operacji zaczepnej przez ŚOW i operacji obronnej przez KOW;
- etap drugi, po przeskoku operacyjnym, dotyczył problematyki planowania przeciwuderzenia przez KOW i jego odparcia przez SOW.

Na korzyść ŚOW działały WLOP w składzie 3 KOP i 114 KL, którym postawiono zadanie: w czasie dwudobowej zaczepnej operacji powietrznej uzyskać lokalną przewagę w powietrzu na kierunku głównego uderzenia okręgu. Dla LMB zaplanowano obiekty: SD SZ szczebla strategicznego i operacyjnego, lotniska lotnictwa taktycznego, SD lotnictwa i obrony powietrznej, obiekty systemu rozpoznania i WRE, środki OPL, przeprawy na Pilicy, Nidzie i Wiśle oraz zgrupowania wojsk KOW.

W czasie operacji zaczepnej ŚOW zaplanowano wykonanie uderzeń zmasowanych, według planu Naczelnego Wodza, wysiłkiem 500 s/l LMB na SD szczebla strategicznego i operacyjnego oraz na przegrupowujące się odwody i drugie rzuty.

Duży wysiłek LMB (16 p/l) **wydzielono do dyspozycji dowódcy ŚOW**. Wysiłek ten zaplanowano do izolacji rejonu działań bojowych oraz wsparcia pośredniego (czyli izolacji pola walki). Obiektami uderzeń były przeprawy oraz wojska drugich rzutów i odwodów operacyjnych, SD szczebla operacyjnego, środki rakietowe WL.

Podobne cele zaplanowano dla LMB w czasie odparcia przeciwuderzenia KOW. Oprócz wymienionych obiektów zdecydowano niszczyć siłami LMB samoloty na lotniskach i śmigłowce na lądowiskach.

Na korzyść KOW działały SP w składzie 111 KOP i 4 KL, którym postawiono zadanie: w toku obronnej operacji powietrznej odeprzeć uderzenia przeciwnika siłami 111 KOP. LMB zdezorganizować system dowodzenia i WRE, niszczyć lotniska lotnictwa bojowego, wykonać uderzenia na drugie rzuty i odwody celem dezorganizacji ich przegrupowania.

Na operację obronną KOW zaplanowano wykonanie uderzeń, według planu Naczelnego Wodza, wysiłkiem 500 s/l LMB. Siłami tymi zwalczano SD szczebla operacyjnego i strategicznego oraz dezorganizowano przegrupowanie odwodów i drugich rzutów.

Do dyspozycji dowódcy KOW wydzielono 6 p/l LMB. Wysiłek ten zaplanowano częściowo do izolacji rejonu działań bojowych (zwalczanie drugich rzutów i odwodów oraz opóźnienie ich marszu) oraz do wsparcia pośredniego, w ramach którego zdecydowano zwalczać śmigłowce na lądowisku, SD szczebla operacyjnego i środki rakietowe WL.

Przed wykonaniem przeciwuderzenia przez siły KOW, LMB wykonać miało uderzenia na samoloty na lotniskach, lądowiska śmigłowców, SD szczebla operacyjnego, środki OPL oraz wojska w marszu.

Wnioski ogólne:

1. W ćwiczeniu charakterystyczne było użycie LMB przez obie strony do wykonania zadań w głębi ugrupowania przeciwnika (powyżej 80 - 100 km od rubieży styczności wojsk), czyli do zwalczania lotnictwa przeciwnika na lotniskach i lądowiskach oraz innych obiektów SP w ramach walki o przewagę w powietrzu oraz do izolacji rejonu działań bojowych. W o wiele mniejszym zakresie LMB wykorzystywano do wsparcia pośredniego.

2. Obiektami uderzeń LMB były przede wszystkim cele pierwszej kolejności rażenia takie jak SD szczebla strategicznego i operacyjnego, rakiety WL, śmigłowce i samoloty na lądowiskach i lotniskach oraz wojska drugich rzutów i odwodów. Uderzenia wykonywane były w formie uderzeń ześrodkowanych.
3. Dolot do obiektów działań wykonywany był przez samoloty LMB na bardzo małych wysokościach, po przełamaniu OPL na kierunkach gdzie wyznaczono trasy lotu. Celem takiego działania było dążenie do zmniejszenia strat od środków OPL, których w strefie operacyjno-taktycznej było najwięcej. Dlatego też LMB w małym zakresie wykorzystywane było do wsparcia ogniowego wojsk.
4. W małym stopniu wydzielano lotnictwo myśliwskie do słony lotnictwa myśliwsko-bombowego, bowiem brało ono głównie udział w odpieraniu nalotów lotnictwa przeciwnika.

Sprawozdanie 2

z obserwacji pośredniej poprzez badania materiałów z wybranych ćwiczeń prowadzonych w 4 Korpusie Lotniczym w 1996 i 1997 r.

Termin: 18.11.1996 r., 16.10.1997 r.

Cel: Uzyskanie informacji o rozwiązaniach stosowanych przez ćwiczących w odniesieniu do LMB.

Treść sprawozdania

W wymienionych terminach badano dokumentacje wybranych ćwiczeń prowadzonych w 1996 i 1997 r. w 4 Korpusie Lotniczym. Były to ćwiczenia „KOLIBER-96", „JASTRZĄB-97", i „KORMORAN-97".

Ćwiczenie dowódczo-sztabowe **„KOLIBER-96"** na temat: „Osiąganie WSGB. Planowanie i organizacja oraz prowadzenie działań w lądowej operacji

obronnej. Przegrupowanie sił i wsparcie wojsk na zagrożonym kierunku" prowadzone było w dniach 22 - 29.09.96 r. **Składało się z dwóch etapów.**

Głównym zagadnieniem pierwszego etapu było planowanie i organizacja działań w powietrznej operacji obronnej oraz operacji obronnej WL. W etapie tym zaplanowano użycie 71 samolotów Su-22M4 do uderzenia ześrodkowanego na obiekty pierwszej kolejności rażenia, a w tym do uderzeń na cztery lotniska, centrum łączności SD A i PłSD. Były to więc obiekty typowe do działań w operacji powietrznej.

Głównym zagadnieniem drugiego etapu było planowanie i organizacja działań podczas przeciwuderzenia WL. W etapie tym zaplanowano zmasowane uderzenie ogniowe na obiekty pierwszej kolejności rażenia (62 Su-22). **Obiektami tymi były**: dwa prt, trzy psb na lądowiskach, SD A i KA, jedna przeprawa.

Ćwiczenie dowódczo-sztabowe **„JASTRZĄB-97"** na temat: „Planowanie i organizacja oraz prowadzenie działań bojowych w lądowej operacji obronnej. Przegrupowanie sił i wsparcie wojsk na kierunku zagrożenia" prowadzone w dniach 24 - 27.06.1997 r. było w swej istocie bardzo podobne do ćwiczenia „KOLIBER-96".

Składało się z dwóch etapów. Pierwszy etap poświęcony był planowaniu i organizacji działań w powietrznej operacji obronnej oraz operacji obronnej WL. Zaplanowano trzy wyloty całości LMB w celu niszczenia samolotów i DS na trzech lotniskach LMB, blokowania lotniska LM, dwukrotnego poszukiwania rakiet operacyjno-taktycznych, obezwładnienia dwóch PłSD. Przy tym trzy lotniska LMB przeciwnika planowano zwalczać dwukrotnie. W trzecim wylocie przewidywano wsparcie WL wysiłkiem 30 s/l, lecz nie sprecyzowano obiektów działań.

Drugi etap poświęcony był planowaniu i organizacji działań bojowych w ramach wsparcia przeciwuderzenia WL. W etapie tym zaplanowano trzy wyloty LMB. W dwóch pierwszych wylotach miało ono niszczyć samoloty i DS na

trzech lotniskach LMB, poszukiwać i niszczyć rakiety operacyjno-taktyczne, niszczyć śmigłowce na lądowisku, obezwładniać SD KA i dwóch ZT.
W trzecim wylocie zaplanowano niszczenie przez LMB przeprawy stałej i mostu pontonowego oraz wsparcie wojsk według planu dowódcy KZ wysiłkiem 3 e/l (30 s/l).

Trening sztabowy **„KORMORAN-97”** prowadzony był w trzech etapach. **I etap** (27.02.97 r.) na temat: „Ocena możliwości operacyjno-taktycznych i bojowych Korpusu w nowych strukturach organizacyjnych”. W etapie tym jako obiekty uderzeń LMB wybrano cztery lotniska LMB i dwa PłSD.

II etap (10 - 11.04.97 r.) na temat: „OWSGB. Planowanie i organizacja działań bojowych korpusu w początkowym okresie wojny”. Dla LMB zaplanowano jako obiekty uderzeń trzy lotniska LMB, jedno PłSD, WSD KA i przeprawę stałą.

III etap (23.09.97 r.) na temat: „Planowanie i udział korpusu w operacji obronnej na zagrożonym kierunku we współdziałaniu z innymi rodzajami lotnictwa i wojsk”. Dla LMB zaplanowano wykonanie uderzeń na trzy lotniska LMB i jedno LM, PłSD i dwie przeprawy stałe.

W ćwiczeniu tym nie planowano więc dla LMB zadań wsparcia WL.

Wnioski ogólne:

1. W analizowanych ćwiczeniach LMB wykorzystywano głównie do wykonania zadań w głębi ugrupowania przeciwnika w ramach walki o przewagę w powietrzu oraz izolacji rejonu działań bojowych (lotniska, SD szczebla operacyjnego, przeprawy).
2. Na wsparcie WL wydzielono nieduże siły (do około 30 s/l). Część celów charakterystycznych dla wsparcia ogniowego zwalczano w ramach uderzeń ześrodkowanych lub zmasowanych na obiekty pierwszej kolejności rażenia.

Obiektami tymi były śmigłowce na lądowiskach, rakiety operacyjno-taktyczne, SD szczebla operacyjnego i taktycznego.

3. Jak wynika z rozmów z oficerami 4KL, takie założenia użycia LMB wynikały z tego, że zastosowanie samolotów myśliwsko-bombowych w strefie, w której występuje najwięcej środków OPL jest nieopłacalne. Bowiem samoloty Su-22M4 są nieopancerzone, potrzebują dużo przestrzeni na wykonanie manewrów i mogą ponieść duże straty. Dlatego planowano je do wykonania zadań w głębi, po przeniknięciu strefy operacyjno-taktycznej na bardzo małych wysokościach i na kierunku, gdzie najgroźniejsze środki OPL były obezwładniane.
4. W ramach wsparcia pośredniego samoloty myśliwsko-bombowego miały zwalczać obiekty najważniejsze i takie, które nie mogły być rażone środkami ogniowymi WL lub śmigłowcami uderzeniowymi.
5. W ćwiczeniach tych prawie w ogóle nie planowano użycia lotnictwa myśliwskiego do osłony samolotów myśliwsko-bombowych.
6. Lotnictwo rozpoznawcze planowano do rozpoznania obiektów na rzecz uderzeń lotnictwa myśliwsko-bombowego, do rozpoznania kontrolnego, a nawet do rozpoznania bezpośredniego.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Akademii Obrony Narodowej
nr ewid. 60803
II

Pf 550/S

Wydrukowano w 3 egz.
Egz. 1-3 - Bibl. Gł. DZN
Wyk.: Zespół oficerów
Druk.: R.B. dn. 26.11.98
Nr ks. komp. 1/105/93, poz. pf 4/98

BIBLIOTEKA NIEJAWNA
Akademii Obrony Narodowej
Nr ewid. I-324/A