R G B WH GR BL Grey Scale #13 C M Y K
DANES-PICTA.COM
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

Do użytku służbowego

Egz. Nr 1

Płk dypl. Janusz WOJDAT

STRATEGICZNO-OPERACYJNE UWARUNKOWANIA SKŁADU BOJOWEGO LOTNICTWA

Rozprawa doktorska

BIBLIOTEKA GŁÓWNA AKADEMII OBRONY NARODOWEJ
Nr ewid. II
60926

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej
S/4012
05-004012-001-0

WARSZAWA 1999

Colour Chart #13
Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black
Inches Centimetres
DANES-PICTA.COM

A K A D E M I A O B R O N Y N A R O D O W E J

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

~~Do użytku służbowego~~

Egz. nr ... 1

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid. 60926
II
Akademii Obrony Narodowej

Płk dypl. Janusz WOJDAT

STRATEGICZNO - OPERACYJNE UWARUNKOWANIA SKŁADU BOJOWEGO LOTNICTWA

Rozprawa doktorska

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
Nr ewid. S/4012
Działu Zbiorów Jawnych - Akademii ON

Opracowana pod kierownictwem naukowym
Płk dr hab. Wojciecha MICHALAKA

WARSZAWA 1999

SPIS TREŚCI

WSTĘP 4

1. **METODOLOGICZNE PODSTAWY PRZEPROWADZONYCH BADAŃ** 7

1.1. Założenia metodologiczne 7

1.2. Przebieg badań 15

2. **KONCEPCJE PROWADZENIA WOJNY ORAZ SKŁAD BOJOWY LOTNICTWA W ASPEKCIE HISTORYCZNYM** 20

2.1. Koncepcje prowadzenia wojny oraz skład bojowy lotnictwa w USA i niektórych państwach Europy w okresie międzywojennym 20

2.2. Koncepcja użycia polskiego lotnictwa oraz jego skład bojowy w okresie międzywojennym 27

2.3. Koncepcje prowadzenia wojny oraz skład bojowy polskiego lotnictwa po II wojnie światowej 33

3. **MOŻLIWE ZAGROŻENIA I PRZEBIEG OBRONY STRATEGICZNEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ** 47

3.1. Sytuacja geopolityczna i geomilitarna Polski 47

3.2. Możliwy charakter agresji zbrojnej na terytorium Polski 56

3.3. Wymagania w zakresie strategii obrony militarnej Polski 60

3.4. Przygotowanie sił zbrojnych do obrony terytorium Rzeczypospolitej Polskiej 64

3.5. Możliwy przebieg obrony strategicznej Rzeczypospolitej Polskiej 66

4. **OCENA POTENCJAŁÓW LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH INNYCH PAŃSTW** 70

4.1. Zadania lotnictwa w przyszłych działaniach wojennych 70

4.2. Ogólna charakterystyka lotnictwa sił powietrznych wybranych państw Europy 73

4.2.1. Lotnictwo Białorusi 73

4.2.2. Lotnictwo Czech i Słowacji 74

4.2.3. Lotnictwo Niemiec 76

4.2.4. Lotnictwo Rosji 79

4.2.5. Lotnictwo Ukrainy 84

4.2.6. Lotnictwo Danii 88

4.2.7. Lotnictwo Wielkiej Brytanii 89

4.3. Ocena potencjałów lotnictwa sił powietrznych innych państw 92

4.3.1. Ocena potencjałów lotnictwa sił powietrznych innych państw pod względem ilościowym 92

4.3.2. Ocena potencjałów lotnictwa sił powietrznych innych państw pod względem jakościowym 95

5. **KONCEPCJA PROPORCJI I SKŁADU BOJOWEGO LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ** 106

5.1. Wpływ działań lotnictwa na charakter i przebieg współczesnych konfliktów zbrojnych..... 106

5.2. Rola i zadania lotnictwa sił powietrznych w konflikcie zbrojnym 111

5.3. Koncepcja składu bojowego lotnictwa 117

Zakończenie 131

Bibliografia 134

Załącznik 1 Najważniejsze elementy przeprowadzonych badań..... 138

WSTĘP

Fundamentalne przeobrażenia, jakie w ostatniej dekadzie dokonały się w Europie i Polsce oraz wnioski z konfliktów zbrojnych, jakie w nieodległej przeszłości miały miejsce na świecie, wymagają nowego spojrzenia na problemy bezpieczeństwa naszego kraju. Rzeczpospolita, jako państwo w pełni suwerenne, może samodzielnie decydować o swojej przyszłości, o swoim bezpieczeństwie. Dlatego konieczne jest budowanie stabilnego systemu obronnego państwa. Siły Zbrojne, jako podstawa tego systemu, sprostać muszą wymaganiom sprawnego funkcjonowania w strukturach demokratycznego państwa. Z kolei konsekwentne dążenie Polski do pełnej integracji z Europą Zachodnią oraz członkostwa w NATO nakłada na Siły Zbrojne konieczność przeobrażeń strukturalnych i funkcjonalnych oraz stopniowego dostosowania do wymagań i standardów tam obowiązujących.

We współczesnych warunkach jednym z najważniejszych, a jednocześnie najbardziej mobilnym i często najnowocześniejszym rodzajem sił zbrojnych są siły powietrzne. Wypełniają one dwie zasadnicze i przeciwstawne sobie funkcje. Z jednej strony, pełniąc funkcję obronną, wzbraniają przeciwnikowi realizację rozpoznania i uderzenia środkami napadu powietrznego. Z drugiej, realizując funkcję zaczepną, wykonują rozpoznanie i uderzenia na jego najważniejsze obiekty z powietrza. Między obiema funkcjami istnieje ścisła współzależność.

W państwach o wielkościach porównywalnych z Polską, głównym wykonawcą funkcji zaczepnej jest taktyczne lotnictwo uderzeniowe. Może ono stanowić do dwóch trzecich lotnictwa bojowego. Jest zwykle najważniejszym komponentem sił powietrznych, a w jego skład mogą wchodzić samoloty myśliwsko - bombowe i szturmowe. Pozostała część lotnictwa bojowego to wyspecjalizowane lotnictwo myśliwskie i rozpoznawcze.

W siłach powietrznych RP proporcje w lotnictwie bojowym są obecnie odwrotne niż wskazane wyżej. Dominuje, wyposażone w przestarzałe samoloty, lotnictwo myśliwskie (około 60 %). Lotnictwo myśliwsko – bombowe i rozpoznawcze stanowi około 40 % potencjału sił powietrznych. W najbliższych latach większość eksploatowanych samolotów wyczerpie swój resurs i będzie musiała być zdjęta z uzbrojenia. Przy skromnym budżecie ministerstwa Obrony Narodowej wydatki

na zakup nowego sprzętu mogą być, siłą rzeczy, bardzo ograniczone. Należy wręcz rozważać możliwość wyasygnowania na ten cel pieniędzy z rezerwy budżetowej rządu, w ramach strategicznego programu rządowego, ale i ten sposób pozyskania środków nie jest oczywisty.

Sądzić więc należy, że w najbliższym czasie nie ma możliwości dokonania radykalnych zmian. Możliwości zakupu nowoczesnych samolotów wielozadaniowych, ze względu na ich wysoką cenę, będą ograniczone. Nawet kontrakt offsetowy, czy produkcja niektórych elementów tych samolotów w Polsce, nie zapewnią rozwiązania problemu, szczególnie w zakresie posiadania odpowiedniego, zaczepnego potencjału lotniczego.

Realnym natomiast jest i pożądanym wyprodukowanie bojowych i znacznie tańszych samolotów szturmowych w oparciu o osiągnięcia polskiej konstruktorskiej myśli lotniczej lub w wyniku zastosowania nowoczesnych rozwiązań, będących rezultatem zakupu licencji i produkcji niektórych elementów samolotów wielozadaniowych i szturmowych w Polsce. Propozycję rozwiązania tego zagadnienia przedstawiła sekcja lotnicza SIMP w opracowaniu „Polski samolot pola walki (szturmowy)". Rozwiązaniem mogłaby być także, produkcja licencyjna samolotów szkolno-bojowych (np.: „HAWK" lub „L-159"), które mogłyby spełniać także rolę lekkich samolotów bojowych.

Niniejsza praca jest ściśle związana z problematyką przekształceń w lotnictwie WLOP. Zawiera wyniki badań dotyczące historycznych i współczesnych rozwiązań teoretycznych oraz doświadczeń z użycia lotnictwa w walce zbrojnej, a także propozycje przyszłościowej koncepcji jego zastosowania bojowego w obronie RP. Składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów, zakończenia, bibliografii i załącznika.

Rozdział pierwszy obejmuje aspekty metodologiczne przeprowadzonych badań. Ujęto w nim przedmiot, cel badań i problemy naukowe. Ponadto przedstawiono hipotezę roboczą oraz zadania badawcze, których realizacja pozwoliła zweryfikować hipotezę i osiągnąć cel badań.

Zasadniczą treścią drugiego rozdziału jest analiza składu bojowego lotnictwa polskiego oraz lotnictwa innych państw w aspekcie historycznym, począwszy od okresu międzywojennego, aż po współczesność.

W trzecim rozdziale przedstawiono możliwe zagrożenia terytorium Rzeczypospolitej, charakter ewentualnej agresji zbrojnej na jej terytorium oraz możliwy przebieg obrony strategicznej państwa, rozpatrując wariant obrony samodzielnej, ale także koalicyjnej.

Czwarty rozdział traktuje o składach bojowych lotnictwa innych państw, zwłaszcza sąsiednich, gdzie proporcje składu znacznie odbiegają od występującego w lotnictwie polskim, a jeśli są zbliżone to wynika to ze „spadku", jaki nowopowstałe państwa otrzymały po rozpadzie ZSRR.

W rozdziale piątym prezentowany jest przyszłościowy, zdaniem autora, optymalny, skład bojowy lotnictwa. Przedstawiono w nim uwarunkowania i wpływ warunków działań na prezentowany skład bojowy. Zasugerowano potrzebę reaktywowania lotnictwa szturmowego, którego nieobecność powoduje ewidentny brak możliwości wsparcia wojsk lądowych w taktycznej strefie teatru działań. W koncepcji uwzględniono uwarunkowania wynikające ze wstąpienia Polski do NATO.

W **zakończeniu** rozprawy podkreślono trafność wyboru i sformułowania celu badań i problemów badawczych. Przedstawiono propozycje dotyczące zastosowania wyników badań oraz kierunki dalszego ich pogłębiania. Wskazano również na inne, możliwe warianty rozwoju lotnictwa bojowego polskich sił powietrznych.

1. METODOLOGICZNE PODSTAWY PRZEPROWADZONYCH BADAŃ

Najistotniejszym elementem początkującym proces badań naukowych niniejszej rozprawy było określenie przedmiotu badań, sformułowanie celów badań naukowych oraz wysunięcie i sprecyzowanie problemów naukowych. Równie ważne było wysunięcie hipotezy roboczej oraz określenie zadań i metod badawczych. Nie mniej ważnym było sprecyzowanie sposobu dociekań naukowych i przebiegu badań.

1.1. Założenia metodologiczne

Przedmiot badań w procesie opracowywania rozprawy stanowiły:

a) poglądy teoretyków wojskowych na temat składu bojowego lotnictwa i roli poszczególnych rodzajów lotnictwa we współczesnej wojnie;
b) skład lotnictwa i zadania realizowane przez poszczególne jego rodzaje podczas prowadzonych ćwiczeń;
c) skład bojowy lotnictwa wynikający z potrzeb obrony strategicznej Rzeczypospolitej Polskiej oraz uwarunkowań związanych z członkostwem Polski w NATO.

Z uwagi na dynamicznie zmieniającą się sytuację geopolityczą i geomilitarną Polski sporo rozważań poświęcono potrzebom obrony kraju w okresie samodzielności militarnej. Dziś jednak Polska jest już pełnoprawnym członkiem Sojuszu Północnoatlantyckiego i większą uwagę należy zwrócić na prowadzenie obrony w jego składzie.

Takie ujęcie przedmiotu badań spowodowało, iż badaniom poddano całe spektrum teoretycznych i praktycznych aspektów składu i działań lotnictwa w przeszłości, w czasach współczesnych i w prognozowanej przyszłości.

Samodzielnym pracom badawczym wytyczyłem następujący główny cel:

> Ustalenie naukowo uzasadnionej koncepcji składu lotnictwa bojowego sił powietrznych, zdeterminowanego obroną strategiczną Rzeczypospolitej Polskiej, prowadzoną zarówno w warunkach samodzielności militarnej, jak i w układzie koalicyjnym.

Cel główny zamierzałem osiągnąć poprzez zrealizowanie następujących zadań badawczych, traktując uzyskane wyniki jako osiągnięcie **celów cząstkowych:**

1. Przeanalizowanie poglądów teoretyków wojskowych na skład bojowy lotnictwa.
2. Rozpatrzenie składu bojowego lotnictwa polskiego i innych państw w okresie międzywojennym i powojennym.
3. Przeanalizowanie materiałów z ćwiczeń i treningów w aspekcie składu bojowego lotnictwa i zadań realizowanych przez poszczególne jego rodzaje.
4. Określenie kierunków rozwoju oraz optymalnego składu bojowego lotnictwa w świetle realizowanych zadań w strategicznej operacji obronnej zarówno prowadzonej samodzielnie jak i w składzie sił koalicyjnych.

Cel badań rozpatrywany był w aspekcie poznawczym i praktycznym.

Cel poznawczy wyrażał się w poznaniu naukowym składu bojowego lotnictwa polskiego w okresie międzywojennym, fragmentarycznie w okresie II wojny światowej i po jej zakończeniu, aż do współczesności oraz w identyfikacji lotnictwa innych państw europejskich. Zrealizowanie celu poznawczego, było warunkiem koniecznym przystąpienia do realizacji i osiągnięcia celu praktycznego.

Celem praktycznym rozprawy było opracowanie naukowo uzasadnionej koncepcji składu bojowego lotnictwa, optymalnego

do realizacji stojących przed nim zadań w strategicznej operacji obronnej oraz dostosowania składu bojowego do potrzeb i wymagań NATO.

Tak sformułowany przedmiot oraz cele badań były traktowane jako zasadnicze wytyczne, filary prowadzonych dociekań naukowych. Z metodologicznego punktu widzenia nie wyczerpały one wszystkich możliwych wariantów podziału celów i określenia przedmiotu badań. Zakładając jednak, że w ramach danego tematu są one wystarczające, w następnej kolejności sprecyzowane zostały **problemy naukowe**.

Główny problem naukowy urzeczywistnił się w efekcie określenia niedostatków w dotychczasowym składzie bojowym i strukturze lotnictwa w nowych uwarunkowaniach jego działań.

Temat rozumiany jako myśl główna, kryjąca w sobie problem naukowy sformułowałem następująco: **strategiczno-operacyjne uwarunkowania składu bojowego lotnictwa.**

Ogólne jego przedstawienie nie pozwoliło jednak na ścisłe i jednoznaczne określenie problemu naukowego. Z tego też względu wymagał on **precyzji**, polegającej na sformułowaniu **problemu naukowego**, a także na wyjaśnieniu i uzupełnieniu jego treści. **Problem naukowy** wyraziłem w następującej postaci:

> Jaki powinien być skład i struktura lotnictwa bojowego[1] w świetle strategiczo-operacyjnych uwarunkowań jego udziału w strategicznej operacji obronnej prowadzonej w warunkach samodzielności obronnej oraz podczas obrony koalicyjnej.

Ze względu na złożoność problemu głównego, zachodziła konieczność analizy jego treści, czyli rozłożenia na problemy (pytania) pochodne.

Problem główny rozprawy rozłożyłem więc na następujące cząstkowe **problemy badawcze**, przedstawiając je w formie pytań:

1. Jak na przestrzeni historii kształtował się skład bojowy polskiego lotnictwa ?

2. Jak może przebiegać obrona strategiczna Polski i jaka może być w niej rola lotnictwa ?
3. Jak kształtuje się skład bojowy lotnictwa innych państw i jakie stąd wynikają wnioski dotyczące prawidłowości w tym zakresie ?

Znalezienie odpowiedzi na te pytania byłoby trudne bez wprowadzenia odpowiednich założeń i ograniczeń w procesie badań. **Do tych założeń i ograniczeń zaliczyłem**:

- wynikające z wiedzy o przedmiocie badań;
- dotyczące warunków istnienia przedmiotu oraz zakresu badań nad problemem;
- wymagania stawiane w rozwiązywaniu problemu.

Założeniami wynikającymi z wiedzy o przedmiocie badań była nagromadzona dotychczas wiedza na temat:

- składu bojowego lotnictwa, zarówno polskiego jak i innych państw na przestrzeni historii i obecnie;
- potrzeb, co do użycia poszczególnych rodzajów lotnictwa w strategicznej operacji obronnej na terytorium kraju;
- zasad i koncepcji metodyki badań naukowych.

Ograniczeniami dotyczącymi istnienia przedmiotu oraz zakresu badań prowadzonych nad problemem były:

- warunki prowadzenia operacji obronnej na obszarze kraju i koncepcja użycia w niej lotnictwa;
- przyjęcie zmiennych warunków prowadzenia strategicznej operacji obronnej w okresie samowystarczalności obronnej, bądź w razie obrony koalicyjnej;
- przyjęcie założenia, że przedmiotem badań jest tylko lotnictwo bojowe.

Uwzględniając ważność i aktualność podjętego problemu naukowego oceniłem, że wymaga on przeprowadzenia niezwłocznych badań, gdyż aktualny skład bojowy polskiego lotnictwa wojskowego jest anachroniczny,

odbiegający w znacznej mierze od potrzeb, nieporównywalny ze składem lotnictwa innych państw.

Na podstawie przeprowadzonych badań wstępnych, posiadanej wiedzy i doświadczenia sformułowałem **hipotezę roboczą.**

Hipoteza robocza:
★ Zakładam, że lotnictwo bojowe powstało i zostało włączone do działań bojowych w czasie pierwszej wojny światowej, ponieważ miało ono większą możliwość głębszego oddziaływania na przeciwnika, niż zasięg ówczesnej artylerii. ★ Przypuszczam, że znaczenie lotnictwa w walce zbrojnej zmieniało się od jego powstania, aż do współczesności. ★ Przypuszczam, że od pierwszej wojny światowej aż do współczesności ze względu na zmieniającą się rolę lotnictwa w walce zbrojnej zmieniał się jego skład bojowy. W okresie I wojny światowej główną rolę odgrywało lotnictwo myśliwskie i rozpoznawcze (obserwacyjne), przy stosunkowo niewielkim znaczeniu lotnictwa uderzeniowego. ★ Przewiduję, że w wyniku kolejnych doświadczeń i wynikającej stąd ewolucji teoretycznej myśli wojskowej, systematycznie rosła rola lotnictwa uderzeniowego, co wyrażało się zarówno doskonaleniem konstrukcji samolotów uderzeniowych, jak i ciągłym zwiększaniem ich ilości. ★ Przypuszczam, że skład bojowy lotnictwa państw członków byłego Układu Warszawskiego, w których przeważa lotnictwo myśliwskie wynika z obowiązujących wówczas założeń doktrynalnych, jak i następujących w ostatnich latach zmian, spowodowanych rozpadem Związku Radzieckiego, rozwiązaniem Układu Warszawskiego, oraz sytuacją gospodarczą.

- ★ Zakładam, że optymalnym składem bojowym lotnictwa dysponują kraje członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego, w których lotnictwo uderzeniowe stanowi większość.
- ★ Zakładam, że współcześnie lotnictwo posiadając największe możliwości przestrzenne i ogniowe, a zwłaszcza czasowe, musi zapewnić możliwość natychmiastowej reakcji na agresję przeciwnika, wsparcie i osłonę własnych sił natychmiastowego i szybkiego reagowania oraz osłonę rozwijania głównych ugrupowań obronnych. Lotnictwo jest zdolne do zaatakowania agresora już po upływie 2-3 godzin, podczas gdy siły szybkiego reagowania wojsk lądowych po około 12 godzinach, a ich siły główne dopiero po około 48 godzinach.
- ★ Przypuszczam, że znaczne osłabienie potencjału bojowego przeciwnika jest zależne wprost od liczebności i jakości lotnictwa uderzeniowego.
- ★ Zakładam, że lotnictwo uderzeniowe powinno stanowić około 60-70% składu bojowego, gdyż podobny skład ma miejsce w nowoczesnych armiach świata, a także takie są wymogi i potrzeby współczesnej wojny. Posiadając taki skład, może ono zrealizować znacznie więcej zadań zwłaszcza w interesie wojsk lądowych, niż lotnictwo o składzie obecnym.

Dla osiągnięcia przyjętych celów badań i weryfikacji hipotez zostały ustalone **zadania badawcze.**

Zadania badawcze
Przeanalizować założenia teoretyczne oraz doświadczenia w zakresie składu bojowego lotnictwa w ujęciu historycznym i współczesnym w celu ustalenia wniosków wyznaczających prawidłowość jego rozwoju.
Ustalić i opracować naukowo uzasadnioną koncepcję proporcji składu bojowego lotnictwa sił powietrznych.

W procesie badawczym zastosowane zostały różnorodne metody. Przyjęto pewien wzorzec (model) metodologiczny nauk, oparty na podejściu systemowym. Jego istota polegała na postrzeganiu przedmiotu badań jako systemu działania, bowiem problem strategiczno – operacyjnych uwarunkowań składu bojowego lotnictwa jest elementem o wiele większego i bardziej złożonego systemu, jakim jest walka zbrojna. Ujęcie systemowe zapewniało metodologiczną poprawność zastosowania przyszłościowego modelu działania lotnictwa uderzeniowego, rozpatrywanego na tle systemu obronnego RP, a także w kontekście przyszłych działań koalicyjnych.

Prowadzenie badań w oparciu o podejście systemowe odbywało się z zastosowaniem klasycznych, teoretycznych i empirycznych metod badawczych. Wiodącą metodą teoretyczną była **analiza**. Posłużyła ona do pozyskiwania materiału badawczego w wyniku myślowego rozdzielenia na części zdarzeń i procesów złożonych. Metoda ta była wiodącą w badaniach prawidłowości konstruowania składu bojowego lotnictwa w ujęciu historycznym i współczesnym. Zastosowanie tej metody dało możliwość wyodrębnienia istotnych elementów dotyczących organizacji lotnictwa, taktyki jego działania, a także wpływu różnorodnych czynników na wymagania dotyczące perspektywicznego składu bojowego i struktur lotnictwa. Tłem tych analiz była zawsze walka zbrojna.

Z analizą nieodłącznie związana była synteza wyrażająca się w łączeniu w całość wyodrębnionych i zbadanych w toku analizy, elementów składowych przedmiotu badań. Posłużyła ona do uogólnienia faktów jednostkowych wynikających z analizy zebranego materiału naukowego, między innymi do formułowania definicji i sądów naukowych dotyczących składu lotnictwa.

Niezwykle cenną metodą badawczą, stosowaną do badań nad przedmiotem, było **porównanie** stanów przeszłych i teraźniejszych (tj. stanów odnoszących się do różnego czasu). Pozwoliło to ustalić powtarzające się lub zbliżone elementy (struktury) składu bojowego,

a na tej podstawie przewidywać i planować kierunki rozwojowe oraz przyszłe możliwe przemiany i stany ilościowe poszczególnych rodzajów sił powietrznych.

Z porównaniem, a szczególnie syntezą, ściśle związana była **metoda uogólnienia**, jako operacja myślowa przechodzenia od twierdzeń o pojedynczym zjawisku do twierdzeń bardziej ogólnych. W procesie badawczym czyniłem to przez łączenie faktów (zdarzeń, zjawisk, procesów) dotyczących różnych rodzajów lotnictwa i ich roli w walce zbrojnej. Dzięki uogólnieniu możliwe było ujawnienie cech i zjawisk powtarzalnych, co z kolei prowadziło do wykrywania ich przyczyn i konieczności przejawiania się, czyli prawidłowości przemian struktur organizacyjnych oraz formułowania na tej podstawie praw i zasad działania. Uogólnienie oparte na porównaniu nieodłącznie towarzyszyło syntezie, ściśle wiążąc się z analizą.

W procesie badawczym dużą część nowej wiedzy o teorii i praktyce zasad użycia rodzajów lotnictwa w walce zbrojnej uzyskałem w wyniku wnioskowania. Poprzez wnioskowanie, czyli proces myślowy, za pośrednictwem którego, z jednego lub kilku twierdzeń wyprowadzałem nowe twierdzenie, mogłem rozumowo wyprowadzać nową wiedzę, z wiedzy już istniejącej.

W procesach myślowych wyciągania wniosków z przesłanek wynikających z zebranego materiału naukowego, czy też formułowania definicji bądź sądów naukowych dotyczących składu lotnictwa w różnych państwach i w różnych okresach, stosowałem metody logiki formalnej czyli dedukcję, indukcję i analizę.

Wnioskowanie dedukcyjne było rodzajem wnioskowania, z którego wnioski logiczne wypływały w wyniku przyjętych założeń. Metoda ta była stosowana wtedy, gdy znane były ogólne zasady użycia lotnictwa, a lotnictwo uderzeniowe (myśliwsko – bombowe, szturmowe) będąc jego integralnym elementem podlegało takim samym prawom.

Wnioskowanie indukcyjne z kolei wskazywało w jaki sposób, na podstawie znajomości ogólnych i szczegółowych zależności między teorią i praktyką użycia różnych rodzajów lotnictwa, w tym szczególnie lotnictwa uderzeniowego w walce zbrojnej, przechodzić można do twierdzeń ogólniejszych, zawsze opartych jednak na doświadczeniu empirycznym. Między dedukcją a indukcją istniały ścisłe związki, bowiem jak twierdzi prof. Tadeusz Kotarbiński w swej pracy „Elementy teorii poznania, logiki formalnej i metodologii naukowej" – „nie ma indukcji bez dedukcji, lecz również najczystsza dedukcja (...) czerpie nieświadomie swe tworzywo z wiedzy ludzkiej nagromadzonej indukcyjnie przez wieki."

Analogia była metodą pośrednią między indukcją a dedukcją. Stanowiła jeden ze środków do tworzenia nowych pomysłów dotyczących przyszłości lotnictwa. Opierała się na założeniu, że w użyciu lotnictwa w walce zbrojnej, oprócz powszechnie występującej różnorodności, istnieje również obiektywne podobieństwo zjawisk i procesów. To stwarzało możliwość wnioskowania o nich w ujęciu prognostycznym.

W procesie badawczym zastosowano również metodę obserwacji pośredniej, przydatną głównie podczas prowadzonych badań materiałów z ćwiczeń odbytych w Sztabie Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

1.2. Przebieg badań

Proces badawczy, którego najistotniejsze przedsięwzięcia prezentowane są w tabeli 1, obejmował trzy etapy. We **wstępnym etapie badań** przeprowadzono te dociekania naukowe, które były niezbędne do ustalenia tematu rozprawy oraz jej założeń metodologicznych. W **etapie badań właściwych,** w wyniku realizacji szeregu przedsięwzięć badawczych, zostały opracowane rozdziały merytoryczne pracy. W końcowym etapie, po weryfikacji wyników badań i wniesieniu poprawek, sporządzona została ostateczna wersja rozprawy doktorskiej.

Pozycję wyjściową w całej procedurze badawczej stanowiły studia **literatury przedmiotu badań-historycznej i współczesnej**[1]. Zostały one ukierunkowane powstałą sytuacją problemową.

Tabela 1.

Przebieg procesów badawczych

Etapy badań	Przedsięwzięcia badawcze	Rezultaty badań
WSTĘPNY ETAP BADAŃ	1. Uświadomienie sytuacji problemowej. 2. Analiza literatury przedmiotu. 3. Ocena stanu teorii i praktyki w zakresie poglądów na skład bojowy lotnictwa. 4. Organizacja badań	**Określenie:** 1. Przedmiotu badań 2. Celów badań 3. Problemów naukowych 4. Hipotezy roboczej 5. Zadań badawczych 6. Metod badawczych
ETAP BADAŃ WŁAŚCI - WYCH	1. Badania teorii i praktyki składu bojowego lotnictwa w ujęciu historycznym i współczesnym 2. Analiza uwarunkowań strategiczno-operacyjnych i ekonomicznych oraz warunków działań lotnictwa w obronie RP. 3. Badanie zasad użycia lotnictwa w operacjach.	1. Prawidłowość rozwoju lotnictwa w różnych państwach i w różnych okresach historycznych. 2. Założenia teoretyczne i doświadczenia w zakresie składu bojowego lotnictwa polskiego oraz innych państw, wynikające z doświadczeń wojennych oraz ewolucji poglądów teoretyków. 3. Użycie rodzajów lotnictwa w operacjach SZ. 4. Określenie optymalnego składu bojowego lotnictwa, zwłaszcza w kontekście wstąpienia Polski do NATO.

[1] Krótkie wnioski z analizy przedmiotu badań zawarte są w załączniku 1.

KOŃCOWY ETAP BADAŃ	1. Weryfikacja wyników badań poprzez: - konsultacje z oficerami Sztabu Gen.WP oraz dowództwa WLOP; - wywiady; - udział w opracowywaniu materiałów dotyczących składu lotnictwa SZ do roku 2002; - udział w pracach Polskiego Lobby Przemysłowego oraz Zespołu SG WP ds. restrukturyzacji WLOP.	1. Publikacje: - opracowania teoretyczne; - ekspertyzy; - koncepcje.
	2. Zastosowanie wyników badań.	1. Zestawienie wyników badań 2. Rozprawa doktorska

Literatura przedmiotu badań jest stosunkowo bogata. Zwłaszcza pozycje dotyczące okresu międzywojennego oraz powojennego zawierają dane i analizy dotyczące składu lotnictwa sił zbrojnych w różnych okresach historycznych, a także współcześnie.

Na podstawie przestudiowanej, dostępnej literatury stwierdzić należy, że znani teoretycy wojskowi w swych poglądach i publikacjach, dostrzegali niezwykle ważną rolę, jaką odgrywa lotnictwo na współczesnym polu walki. Przy tym, większość z nich dostrzegała szczególną w tym rolę lotnictwa uderzeniowego, przewidując dla niego zadania, zarówno w zakresie bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, jak również w zakresie walki o przewagę w powietrzu oraz izolacji rejonu działań bojowych. Do najbardziej wartościowych pozycji literatury należały te opracowania, w których zawarte były dane i analizy dotyczące określonego okresu rozwoju lotnictwa, Do takich zaliczam „Teorie, doktryny i kierunki rozwoju sił powietrznych głównych państw europejskich i USA w okresie międzywojennym 1918 – 1938", „Siły powietrzne w wojnach i konfliktach zbrojnych XX wieku", „Niektóre

powietrzne w wojnach i konfliktach zbrojnych XX wieku", „Niektóre problemy i właściwości użycia lotnictwa w konfliktach zbrojnych po II wojnie światowej", „Z kart historii lotnictwa polskiego 1947 – 1989", „Sztuka wojenna w warunkach nowoczesnej wojny" oraz wydawnictwa traktujące o roli lotnictwa na współczesnym polu walki. Najcenniejsze z nich to „Użycie lotnictwa w działaniach związków taktycznych wojsk lądowych", „Lotnictwo w obronie Rzeczypospolitej Polskiej", „Działania bojowe korpusu lotniczego" cz I,II i III.

Również w objętych procesem badawczym **ćwiczeniach**, prowadzonych na szczeblu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, pomimo systematycznie zmieniającej się koncepcji prowadzenia wojny – odchodzenia od ćwiczonych jeszcze niedawno wojen globalnych i przechodzenia do konfliktów lokalnych lub działań zmierzających do zapobiegania ewentualnym konfliktom zbrojnym, przyjmowano znacznie więcej samolotów myśliwsko – bombowych niż myśliwskich. Przykładami takich działań były ćwiczenia „SOKÓŁ-94", „PANTERA-94", „BIZON-94", czy „SOKÓŁ-95".

Analiza materiałów z ćwiczeń, wykazała więc potrzebę posiadania większej liczby samolotów uderzeniowych (myśliwsko-bombowych i szturmowych) oraz rozpoznawczych, niż samolotów myśliwskich.

Na podstawie analizy możliwego przebiegu obrony strategicznej Rzeczypospolitej Polskiej można także wyciągnąć wnioski, że 60-70 % lotnictwa uderzeniowego to ilość, która umożliwi racjonalną realizację działań obronnych. Wszak najbardziej skutecznym sposobem walki z lotnictwem przeciwnika, jest jego niszczenie na ziemi, a jest to tylko jedno z zadań stojących przed tym rodzajem lotnictwa.

Na ostateczną treść proponowanych rozwiązań istotny wpływ wywarła długoletnia praca na stanowisku szefa sztabu dywizji lotnictwa myśliwskiego i mysliwsko-bombowego, półroczna praktyka na stanowisku szefa oddziału operacyjnego sztabu WLOP, a zwłaszcza trzyletnie doświadczenie Szefa Oddziału Lotnictwa i Obrony Powietrznej Sił

Zbrojnych w Zarządzie Operacyjno-Strategicznym Sztabu Generalnego WP.

W okresie tym brałem udział w naradach, sympozjach oraz opracowywaniu struktur lotnictwa na różnych etapach rozwoju Sił Zbrojnych – zarówno w okresie samodzielności obronnej, jak również w okresie intensywnych przygotowań do wstąpienia w struktury NATO. Interesujące w procesie badawczym było dwudniowe sympozjum przeprowadzone wspólnie z oficerami armii RFN, poświęcone zadaniom i strukturom sił zbrojnych, w tym lotnictwa, we współczesnym świecie.

Reasumując, przeprowadzony cykl różnorodnych badań i zastosowane metody badawcze potwierdziły przyjętą hipotezę roboczą oraz okazały się wystarczające do zrealizowania postawionych zadań badawczych i osiągnięcia zamierzonych celów rozprawy. Rezultaty oraz wynikające z nich wnioski stanowią treść niniejszej pracy.

2. KONCEPCJE PROWADZENIA WOJNY ORAZ SKŁAD BOJOWY LOTNICTWA W ASPEKCIE HISTORYCZNYM

Badania, których rezultaty zawarte są w niniejszym rozdziale, zmierzały do rozwiązania problemu naukowego sformułowanego w formie pytania: **jakie były koncepcje prowadzenia wojny oraz skład lotnictwa w aspekcie historycznym**? Badania potwierdziły, że w okresie międzywojennym, zarówno w lotnictwie poddanych analizie państw europejskich, jak i w lotnictwie polskim większość stanowiło lotnictwo uderzeniowe. Sytuacja taka miała miejsce także w okresie powojennym, chociaż w tym czasie, zarówno koncepcje użycia, jak i skład bojowy podporządkowany był koalicyjnej doktrynie Układu Warszawskiego.

2.1. Koncepcje prowadzenia wojny oraz skład bojowy lotnictwa w USA i niektórych państwach Europy w okresie międzywojennym

Historia wojen wskazuje, że każda następna wojna prowadzona nowymi środkami walki, nie jest podobna do poprzedniej. Analizując wyniki I wojny światowej, teoretycy wojskowości sądzili, że przyszłe zmagania wojenne będą miały zupełnie inny charakter niż dotychczas. Tego zjawiska należało oczekiwać także w lotnictwie, zwłaszcza, że sprzęt lotniczy udoskonalano znacznie szybciej niż środki walki wojsk lądowych. Stąd też pod koniec lat dwudziestych powstało cały szereg teorii przyszłych działań lotnictwa.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej po przeprowadzeniu wnikliwych studiów na temat działań lotnictwa w przyszłej wojnie, już w 1920 r. wypracowano szereg wniosków, z których najważniejsze podkreślają, że następna wojna rozpocznie się bez wątpienia wielką działalnością sił powietrznych jeszcze przed rozpoczęciem walk na lądzie i morzu, a zwycięstwo przechyli się na tę stronę, która zdoła uzyskać przewagę w powietrzu i potrafi ją zachować[3]. Jednak o doktrynie wojennej Stanów Zjednoczonych decydowało szereg specyficznych dla tego państwa czynników, z których najważniejsze to położenie geograficzne i warunki rozwoju.

---

[3] Bartel E., Chojnacki i., Królikiewicz t., Kurowski A.: Z historii polskiego lotnictwa wojskowego. MON. Warszawa 1978, s. 47

Główną dewizą polityki USA było pomagać wszystkim przeciwko wszystkim. Bezpieczeństwo kontynentu amerykańskiego gwarantować miała silna marynarka wojenna i dlatego na jej rozwój zwracano szczególną uwagę. Lotnictwo nie stanowiło samodzielnego rodzaju sił zbrojnych i było podzielone na lotnictwo wojsk lądowych oraz lotnictwo marynarki wojennej.

Tuż przed wybuchem II wojny światowej w 1939 roku, lotnictwo wojsk lądowych Stanów Zjednoczonych liczyło około 800 samolotów, a lotnictwo marynarki wojennej było nieco tylko liczniejsze.

Tak więc, w okresie międzywojennym, lotnictwo Stanów Zjednoczonych nie należało do potęg światowych. Jego intensywny rozwój miał nastąpić dopiero w czasie drugiej wojny światowej. Wtedy też doszli do głosu zwolennicy teorii wojny powietrznej Douheta i Mitchella[4], a przemysł wojenny Stanów Zjednoczonych rozwinął produkcję lotniczą o niespotykanych dotychczas rozmiarach. Jednak jego skład bojowy nie stanowi typowego przykładu, zgodnego z poglądami teoretyków europejskich, co wynika ze specyfiki, o której wspomniałem wyżej.

W Związku Radzieckim myśl o potężnym lotnictwie i o jego olbrzymiej roli w przyszłej wojnie została bardzo wcześnie przyswojona. W „Instrukcji użycia bojowego sił powietrznych ZSRR" z 1927 roku, akcentowano dużą rangę współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi oraz podkreślano szczególną rolę lotnictwa szturmowego do zwalczania wojsk przeciwnika na ziemi.

Poza polem walki lotnictwo miało przeprowadzać działania taktyczne i operacyjne, w zasadzie w operacjach wojsk lądowych.

Radziecka teoretyczna myśl wojskowo – lotnicza rozwijała się na bazie nauki wojennej, rozpatrującej zagadnienia wojny i wojska w oparciu o teorię marksizmu – leninizmu. Zgodnie z nią uważano, że lotnictwo w przyszłej wojnie będzie, obok wojsk lądowych i marynarki wojennej, jednym z podstawowych rodzajów sił zbrojnych. Według Michała Frunze – czołowego teoretyka radzieckiej myśli wojskowej – każde państwo, które nie będzie posiadało potężnego, dobrze zorganizowanego, wyszkolonego i przygotowanego lotnictwa będzie skazane na

---

[4] gen. Wiliam Mitchell (USA) głosił poglądy zbliżone do poglądów włoskiego gen. Douheta polegające na rozstrzygającej roli lotnictwa w wojnie. Wg Mitchella żeby zwycięstwo mogło być trwałe, trzeba zniszczyć potencjał wojenny przeciwnika, a także większe skupiska ludności. Samoloty działające na życiowe ośrodki nieprzyjacielskiego kraju mogą powyższe zadanie wykonać w rekordowo krótkim czasie. Tamże, s. 39

nieuchronną klęskę"[5]. Dużą rolę w kształtowaniu i rozpowszechnianiu poglądów na temat roli i miejsca oraz sposobów wykorzystania lotnictwa w przyszłych działaniach wojennych odegrały prace płk. Łapczyńskiego, który postulował konieczność posiadania lotnictwa jako samodzielnego rodzaju sił zbrojnych, zdolnego do działań obronnych i zaczepnych, w ścisłym współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych.

Poglądy te różniły się nieco od poglądów pozostałych teoretyków radzieckich, gdyż Łapczyński twierdził, że czynnikiem decydującym o przewadze w powietrzu będzie szybkość i manewrowość. **Przewagę w powietrzu osiągnie ten, kto będzie mógł wykonać większą ilość uderzeń w jednostce czasu**. Zwracał też uwagę na niezwykle istotną rolę zaskoczenia i ekonomii sił. Jako konieczne, ale nie decydujące o ostatecznym wyniku wojny, traktował działania lotnictwa na ośrodki przemysłu wojennego, linie komunikacyjne i ośrodki administracyjno – gospodarcze[6].

Głównym rodzajem działań w przyszłej wojnie, według poglądów radzieckich, miało być **natarcie strategiczne**, rozumiane jako szereg kolejnych operacji zaczepnych. Obronę strategiczną dopuszczano jako element pomocniczy i całkowicie podporządkowany celom natarcia.

Lotnictwo w operacjach tych miało realizować następujące zadania:

- ciągłe rozpoznanie lotnicze na korzyść wojsk i dowództw;
- osłonę wojsk i obiektów przed uderzeniami z powietrza;
- wsparcie wojsk własnych w strefie taktycznej oraz oddziaływanie na wojska i obiekty nieprzyjaciela w strefie operacyjnej.

W operacjach obronnych, lotnictwo miało aktywnie wspierać działania bojowe wojsk własnych, osłaniać ich kontrataki i przeciwuderzenia, niszczyć odwody i włamujące się na tyły wojsk własnych związki zmotoryzowane nieprzyjaciela oraz jego desanty.

W samodzielnych operacjach powietrznych, w których uczestniczyć miało lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu, przewidywano uderzenia na ważne ośrodki polityczne, gospodarcze i wojskowe na głębokich tyłach nieprzyjaciela.

Podsumowując, można stwierdzić, że radziecka nauka wojenna w zasadzie prawidłowo określiła rolę i miejsce lotnictwa w przyszłej wojnie. Trafnie

---

[5] Jaworski J.: Teorie, doktryny i kierunki rozwoju sił powietrznych głównych państw europejskich i USA w okresie międzywojennym 1918 – 1939. ASG. Warszawa 1976.
[6] Jaworski J.: Teorie, doktryny ..., op. cit.

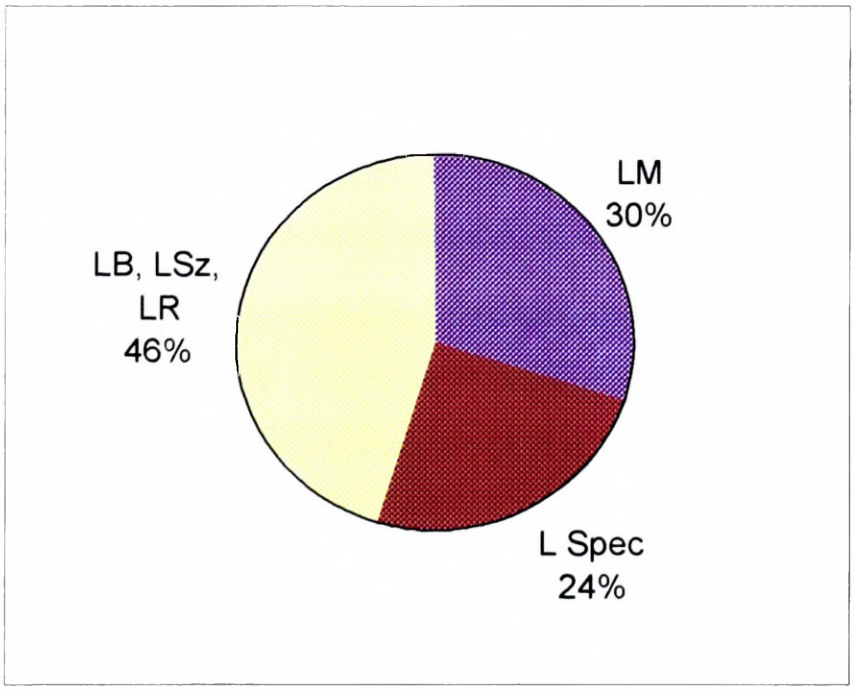
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
Nr ewid.
Akademii ON

przewidywano, że podstawowym zadaniem lotnictwa będzie walka o panowanie w powietrzu i działanie na korzyść wojsk lądowych.

Zgodnie z przyjętą doktryną postępował rozwój techniczny i organizacyjny radzieckiego lotnictwa, widoczny szczególnie w ostatnim dziesięcioleciu okresu międzywojennego. Zapóźnienie techniczne i trudności ekonomiczne spowodowane potrzebą modernizacji całych sił zbrojnych, spowodowały jednak, że do wybuchu wojny zdołano wprowadzić na wyposażenie jednostek stosunkowo niewiele nowoczesnych samolotów, w związku z czym większość stanowiły samoloty przestarzałych typów, produkowane w początku lat trzydziestych. Nie posiadano również, wbrew lansowanym poglądom, lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu.

W chwili wybuchu wojny radziecko – niemieckiej, radzieckie siły powietrzne posiadały 79 dywizji, w tym 23 myśliwskie, 22 bombowe i 34 mieszane (po 3 pułki bombowe i dwa myśliwskie[7]).

Łącznie lotnictwo myśliwskie stanowiło 30 %, lotnictwo bombowe – 20,6 %, szturmowe i rozpoznawcze 25 % oraz lotnictwo specjalne 24,4 % całości sił powietrznych (rys. 1). Reasumując, **lotnictwo uderzeniowe** (bombowe, szturmowe) i rozpoznawcze **było niemal dwukrotnie liczniejsze niż lotnictwo myśliwskie**.



Rys. 1. Skład bojowy lotnictwa radzieckiego w 1941 r.

Największe zainteresowanie i poruszenie wśród teoretyków lotniczych wzbudziły poglądy włoskiego generała lotnictwa Douheta [8].

---

[7] Jaworski J.: Teorie, doktryny i kierunki ..., op. cit.
[8] Vatithier P.: Doktryna wojenna gen. Douhet. Przekład S. Abżółtowskiego. Warszawa 1937.

W uproszczeniu można przyjąć, że jego teoria zakładała obronę na ziemi i na morzu oraz działania zaczepne w powietrzu. Poglądy te opierał na kilku przyjętych przez siebie pewnikach:

- lotnictwo jest bronią wybitnie zaczepną. W powietrzu nie można się bronić, natomiast na ziemi obrona jest łatwa, natarcie trudne;
- wojska lądowe i flota mogą wyczerpywać nieprzyjaciela tylko pośrednio, broń powietrzna natomiast wyczerpuje bezpośrednio źródła zasobów i naród przeciwnika;
- do wygrania wojny wcale nie jest potrzebne zdobycie terenów, lecz narzucenie nieprzyjacielowi własnej woli. Gdy przeciwnik ogłosi że jest pobity, wojska lądowe zajmą bez walki teren, który uznają za potrzebny. Trzeba tu zaznaczyć, że Douhet wiązał skuteczność takiej wojny ze stosowaniem przez lotnictwo nowych, masowych środków zagłady, z których najbardziej znane były wówczas środki gazowe i zapalające. Gen. Douhet zakładał, że lotnictwo powinno zniszczyć zasoby (zapasy) oraz wszystko co jest żywotne i zmusić nieprzyjaciela do kapitulacji. Twierdził wręcz, że tworzenie lotnictwa obronnego jest marnotrawstwem.

Takie poglądy wybitnego teoretyka lotnictwa spowodowały duży wzrost zainteresowania lotnictwem bombowym i wiarę w jego skuteczność. W 1934 r. włoskie siły powietrzne liczyły 125 eskadr, w tym 65 bombowych i 48 myśliwskich [9], co stanowiło odpowiednio 52 % i 38 % całego składu lotnictwa.

Francja kształtowała swoją doktrynę wojenną na bazie błędnych wniosków ze zwycięstwa odniesionego w pierwszej wojnie światowej. Przyszłą wojnę rozpatrywano jako wojnę koalicyjną, prowadzoną wspólnie z armiami sojuszniczymi. Zakładano, że przyszła wojna będzie pozycyjną i że podstawowym zadaniem francuskich sił zbrojnych w początkowym jej okresie będzie wyczerpanie przeciwnika za pomocą obrony, a następnie wspólnie z wojskami sojuszniczymi przejście do działań zaczepnych i zadanie przeciwnikowi decydującego ciosu. Była to więc doktryna typowo obronna, oddająca pierwszeństwo obronie biernej, zorganizowanej w oparciu o potężny pas fortyfikacji zwany „linią Maginota". Stąd też i skład bojowy lotnictwa francuskiego odpowiadał przedstawionej tu doktrynie. Lotnictwo to

---

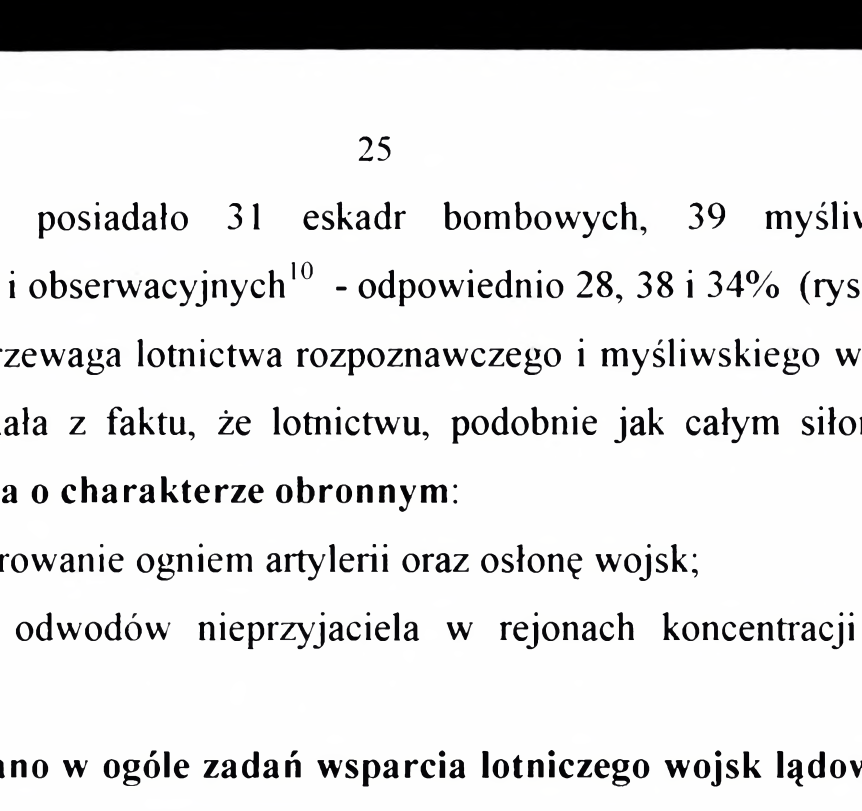
[9] Bartel, Chojnacki, Królikiewicz, Kurowski: Z historii polskiego lotnictwa wojskowego, op. cit, s. 52.

w 106 eskadrach posiadało 31 eskadr bombowych, 39 myśliwskich oraz 36 rozpoznawczych i obserwacyjnych[10] - odpowiednio 28, 38 i 34% (rys. 2).

Zdecydowana przewaga lotnictwa rozpoznawczego i myśliwskiego w stosunku do bombowego, wynikała z faktu, że lotnictwu, podobnie jak całym siłom zbrojnym, wyznaczono **zadania o charakterze obronnym**:

- rozpoznanie, kierowanie ogniem artylerii oraz osłonę wojsk;
- bombardowanie odwodów nieprzyjaciela w rejonach koncentracji i w czasie marszu.

Nie przewidywano w ogóle zadań wsparcia lotniczego wojsk lądowych na polu walki, co było działaniem wstecznym w stosunku do pierwszej wojny światowej, kiedy to Francja posiadała mieszaną dywizję lotniczą, przeznaczoną do wsparcia działań wojsk lądowych na głównym kierunku uderzenia. Tak więc lotnictwo francuskie, dysponując w przeddzień wybuchu drugiej wojny światowej sprzętem lotniczym w miarę nowoczesnym, ilościowo dorównujące prawie najsilniejszemu wówczas lotnictwu niemieckiemu, na skutek błędnej doktryny nie zostało należycie przygotowane do wojny.



Rys. 2. Skład bojowy lotnictwa francuskiego w 1940 r.

[10] Tamże, s. 54.

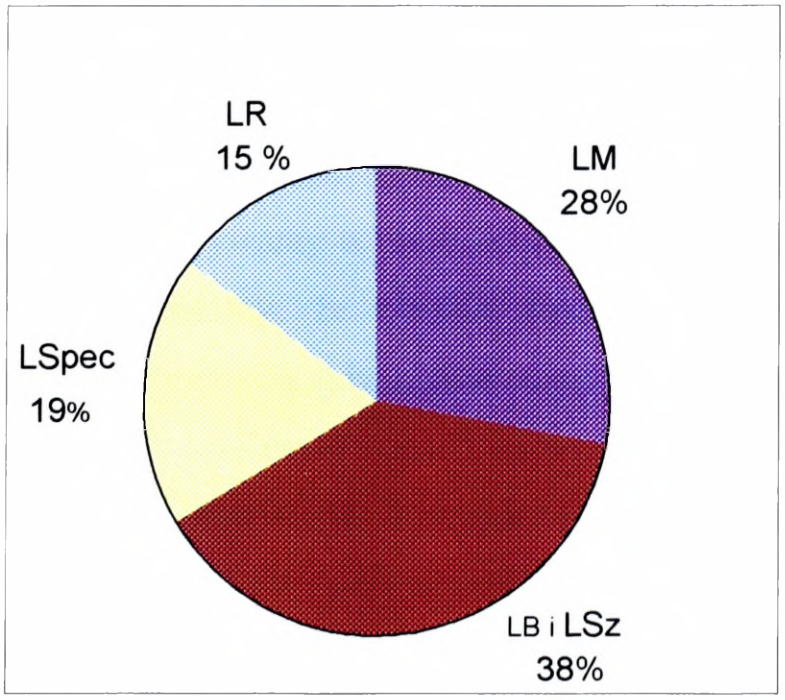
Najbardziej dynamicznie rozwijało się jednak lotnictwo niemieckie. W 1936 roku w Polsce oceniano siły lotnictwa niemieckiego na około 2000 samolotów z możliwością podwojenia tej liczby w ciągu kilku lat.

Niemiecka doktryna wojenna całkowicie podporządkowana była agresywnym i odwetowym dążeniom politycznym. U jej podstaw legły prace Clausewitza, Sekliffena i Ludendorfa. Doktryna ta główną rolę w przyszłej wojnie przypisywała wojskom pancernym i lotnictwu.

Lotnictwo miało wykonywać następujące podstawowe zadania:

- wywalczyć panowanie w powietrzu, niszcząc lotnictwo przeciwnika w jego bazach, na lotniskach i w powietrzu, by zapewnić w ten sposób swobodę działań własnemu lotnictwu, marynarce wojennej i wojskom lądowym;
- udzielać bezpośredniego wsparcia ogniowego własnym wojskom lądowym, niszcząc cele i obiekty przeciwnika w strefie taktycznej i operacyjnej;
- poprzez naloty terrorystyczne na obiekty cywilne, załamać morale ludności kraju napadniętego.

Takie przeznaczenie lotnictwa znalazło swoje odbicie w produkcji samolotów i wprowadzania ich na wyposażenie jednostek. W rezultacie konsekwentnie realizowanych planów rozbudowy, w dniu 1 września 1939 r. stan ilościowy lotnictwa niemieckiego wynosił 4148 samolotów, w tym 1582 bombowe i szturmowe (38 %), 1179 myśliwskich (28 %), 631 rozpoznawczych (15 %), 774 specjalnych (19 %) (rys. 3)[11].



Rys. 3. Skład bojowy lotnictwa niemieckiego w 1939 r.

[11] Jaworski J.: Teorie, doktryny i kierunki ..., op. cit.

Zaczepny charakter niemieckiego lotnictwa wynikał z koncepcji prowadzenia przyszłej wojny, w której zasadniczym rodzajem działań miały być działania zaczepne, a głównym zadaniem lotnictwa wszechstronne wsparcie wojsk lądowych.

2.2. Koncepcja użycia polskiego lotnictwa oraz jego skład bojowy w okresie międzywojennym

W Polsce w tym czasie, poza usankcjonowaną już rolą lotnictwa jako organu rozpoznania i łączności, inne formy działania lotnictwa były zupełnie niedoceniane.

Dopiero pod koniec 1929 roku, komisja powołana przez Szefa Sztabu Generalnego w 1926 r. w składzie płk T. Kasprzycki, ppłk St. Kuźmiński i ppłk St. Ujejski opracowała **zasady użycia lotnictwa, które w skrócie przedstawiają się następująco**:

- niedostatek lotnictwa nie pozwala na zbyt daleko posuniętą specjalizację taktyczną, co stwarza konieczność dużego usamodzielnienia i dużej uniwersalności 17 eskadr liniowych;
- szczupłość naszego lotnictwa powoduje konieczność skupienia maksimum jego sił w rękach Naczelnego Wodza.

Po ukazaniu się „Regulaminu lotnictwa" w 1931 roku, wielu piszących teoretyków i lotników, w tym także pilotów myśliwskich, wskazywało na potrzebę rozwoju lotnictwa bombowego i szturmowego, co wynikało głównie z doświadczeń wojny 1920 roku. Jeden z najlepszych w owym czasie pilotów myśliwskich por. Eugeniusz Wyrwicki pisał w „Przeglądzie Lotniczym" nr 1 z 1934 roku: „ po doświadczeniach jakie nabyliśmy w 1920 roku i nabywamy w teoretycznym pokojowym rozważaniu na grach wojennych, stwierdzić należy, że obecna doktryna walki dopomina się o lotnictwo szturmowe. Nadeszła chwila, gdy są ostateczne elementy, aby zdecydować kto i gdzie ma pracować: lotnik myśliwski napada na wszystko co jest w powietrzu, liniowy – pracuje na korzyść dowódców i wojsk, lotnik szturmowy – walczy z wojskiem na ziemi" [12].

W 1936 r. mjr Marian Romeyko wydał „Taktykę lotnictwa" z przedmową komendanta Wyższej Szkoły Wojennej gen. Tadeusza Kutrzeby, w której podkreślał

---

[12] Bartel, Chojnacki, Królikiewicz, Kurowski: Z historii polskiego lotnictwa wojskowego, op. cit.

wielką rolę lotnictwa bombowego, a jednocześnie brak wiary w skuteczną obronę kraju przez lotnictwo myśliwskie[13].

Również inny wybitny teoretyk lotnictwa **płk dypl. pil. Sergiusz Abżółtowski**, począwszy od 1932 roku zarzuca propagowane dotychczas, przestarzałe wzory francuskie i pod wpływem teorii Douheta **staje się zwolennikiem rozwoju lotnictwa bombowego** oraz idei lotnictwa jako samodzielnego rodzaju sił zbrojnych.

Gen. broni Władysław Sikorski w swojej pracy „Przyszła wojna"[14] zwraca uwagę na wielką rolę lotnictwa uderzeniowego, którego zadaniem będzie bombardowanie najpoważniejszych ośrodków siły przeciwnika na lądzie. Gen. Sikorski wskazywał na duże możliwości lotnictwa, którego zadaniem będzie jednak raczej torowanie drogi dla armii lądowej i floty morskiej, aniżeli samodzielne poszukiwanie rozstrzygnięcia w przyszłej wojnie. Powinno być ono zdolne do śmiałych i częstych napadów na duże zgrupowania zorganizowanych sił lądowych. W natarciu zadaniem lotnictwa będzie wsparcie uderzenia czołgów i jednostek zmotoryzowanych, w obronie – zahamowanie marszu, a nawet zatrzymanie nacierających wojsk pancernych. W ogólności – jak pisał Sikorski – lotnictwo bojowe przedłuży i spotęguje w przyszłej wojnie skuteczność działania ciężkiej artylerii[15].

Według poglądów gen. Sikorskiego, pod uwagę powinno być brane także współdziałanie lotnictwa z marynarką wojenną, gdyż może ono odegrać dużą rolę w bitwie morskiej. Działania lotnictwa polegać będą na bombardowaniu portów, wybrzeży, obiektów morskich oraz „terenów lotniczych" według wytycznych dowództwa marynarki.

Władysław Sikorski w swej pracy, snuje oryginalne jak na owe czasy wizje, zastosowania różnorodnych środków rażenia przez lotnictwo, środków które dotychczas nie były stosowane. Stwierdza więc, że mimo potępienia środków chemicznych przez cywilizowane narody, nie można wykluczyć ich użycia i prowadzenia tzw. „wojny aerochemicznej". Należy liczyć się także z możliwością stosowania bomb zapalających i fosforowych o małym stosunkowo ciężarze, które mogą spowodować rozległe, trudne do ugaszenia pożary. Sikorski odwołuje się do głośnej teorii gen. Douheta (zarysowanej w podrozdziale 2.1), która przewiduje

---

[13] Romeyko M.: Taktyka lotnictwa. Bellona. Warszawa 1932.
[14] Sikorski Wł.: Przyszła wojna. Bellona. Warszawa 1984.
[15] Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A.: Z historii ..., op. cit.

powstanie niezależnej armii powietrznej oraz prowadzenie przez nią integralnej wojny lotniczej. **To tej nowej armii przypadać by miała w razie wojny, rola rozstrzygająca**. Dążąc w pierwszym etapie do opanowania przestrzeni powietrznej poprzez zniszczenie nieprzyjacielskiego lotnictwa, podjąć by ona miała następnie metodyczną ofensywę przeciwko lądowym i morskim siłom przeciwnika, łamiąc równocześnie ewentualny opór ludności cywilnej.

Gen. Sikorski twierdzi dalej, że skuteczność ataku lotniczego zależy od ilości i jakości lotnictwa oraz skuteczności czynnej obrony przeciwlotniczej przeciwnika. Zwraca jednak uwagę, że zorganizowanie skutecznej obrony przeciwlotniczej jest niezwykle trudne i stąd o wiele skuteczniejszym wydaje się konstruowanie potężnych, silnie opancerzonych statków („okrętów") powietrznych, o bardzo dużym promieniu działania i dużej prędkości („chyżości") wyposażonych w lekkie, szybkostrzelne działka i karabiny maszynowe, które byłyby niezwykle groźne w przyszłej wojnie. Samoloty takie, wykonując lot na wysokości 7000 - 8000 metrów byłyby niedostępne dla lądowej obrony przeciwlotniczej, oraz niezwykle trudne do zniszczenia przez lotnictwo myśliwskie przeciwnika, wówczas słabo jeszcze rozbudowane. Bardzo ważne dla losów przyszłej wojny **panowanie w powietrzu, trzeba będzie zapewnić sobie niszcząc nieprzyjacielskie lotnictwo na lotniskach**. Wojna lotnicza – twierdzi Wł Sikorski – składać się będzie z kolejnych napadów, podejmowanych przez obydwie armie powietrzne przeciwko lotniczym urządzeniom lądowym przeciwnej strony.

Przedstawione wyniki badań, stanowią wystarczającą bazę do sprecyzowania tezy, iż poglądy osób decydujących o obliczu polskiej armii, w tym także lotnictwa, w okresie międzywojennym znacznie różniły się od poglądów teoretyków, których opinie tu przytaczano. Podczas wojny 1919 – 1920 pilotów było niewielu, słabo wyszkolonych, a sprzęt również nie pokrywał zapotrzebowania, zarówno w zakresie ilości jak również jakości. Marszałek Józef Piłsudski twierdził wręcz, że rola lotnictwa jest przeceniana i jeżeli nie zejdzie się na „realny grunt rzeczywistości i naszych możliwości państwowych" to Polsce można tylko zaszkodzić. Krytykując politykę poprzedników, Piłsudski tak scharakteryzował lotnictwo: „rozkrzyczano na efekt zewnętrzny rozbudowę lotnictwa – nakupiono za granicą masę płatowców, by przy

tym zarobić, ale nie pomyślano o niezbędnych urządzeniach technicznych (hangary, warsztaty, uzbrojenie), wskutek czego dziś ten drogi sprzęt niszczeje"[16].

Marszałek nie dostrzegał roli lotnictwa w przyszłej wojnie. Twierdził, że działać ono będzie tylko na rzecz wywiadu i łączności.

W 1936 roku na szefa Departamentu Aeronautyki MSWojsk., w miejsce gen. Włodzimierza Zagórskiego, Piłsudski powołał płk Ludomiła Rayskiego. Rayski, według opinii większości teoretyków wojskowości, mało angażował się w sprawy operacyjne lotnictwa, nie reagował na postulaty teoretyków, nie wyciągał też wniosków z gier wojennych, w których brał jedynie bierny udział. Niewątpliwy rozwój zawdzięczał mu tylko przemysł lotniczy, który darzył szczególnym zainteresowaniem. Rozwinięty przez Rayskiego w 1928 roku, jego plan sprzed dwóch lat, głosił między innymi, że lotnictwo będzie używane tylko do zadań, które nie mogą być wykonane przez inne rodzaje wojsk, a lotnictwo działające samodzielnie (myśliwskie i bombowe) powinno być czasowo skupione w silniejszych jednostkach w celu uzyskania siły uderzenia.

W sierpniu 1926 r. gen. Rayski przedłożył szefowi Sztabu Generalnego 8 – letni plan rozbudowy lotnictwa. Przewidywał on osiągnięcie w 1928 r. 30 eskadr, a w 1932 r. 52 eskadr, w tym 34 eskadry liniowe, 16 myśliwskich i tylko 2 bombowe ciężkie.[17] Ze względu na duże koszty Sztab Generalny uznał plan za nierealny i zatrzymał rozbudowę. Zalecono zorganizować tylko lotnictwo myśliwskie i towarzyszące na użytek dywizji piechoty oraz brygad kawalerii.

W miarę narastania zagrożenia wojennego najwyższe władze wojskowe z gen. Rydzem – Śmigłym na czele zdały sobie sprawę z faktu, że w stosunku do innych rodzajów sił zbrojnych rozwojowi lotnictwa należy nadać priorytet. Nie bez znaczenia były tu publikacje wybitnych teoretyków wojskowych oraz doświadczenia z prowadzonych wówczas wojen lokalnych. **Gen. Stefan Mossor akcentował ogromną rolę lotnictwa bombowego**, które według niego, wszelkimi sposobami będzie dążyło od początku wojny do obezwładnienia środków dowodzenia operacyjnego oraz wszelkich zgrupowań wojsk.[18] Pisał o tym także gen. Władysław Sikorski w swojej pracy „Przyszła wojna". Naczelne władze wojskowe dały wyraz

---

[16] Praca zbiorowa: Zarys dziejów wojskowości polskiej w latach 1864 – 1939. MON. Warszawa 1990.
[17] Praca zbiorowa: Zarys dziejów ..., op. cit.
[18] Mossor S.: Sztuka wojenna w warunkach nowoczesnej wojny. MON. Warszawa 1986.

troski o rozwój lotnictwa, przeznaczając stosunkowo wysokie kwoty na jego rozwój. Jednak długoletnie zaniedbania nie sposób było odrobić w ciągu kilkunastu miesięcy. **Zagrożenie wojenne zastało lotnictwo polskie zaledwie na półmetku realizacji programu modernizacji i rozbudowy**. Lotnictwo dysponowało sprzętem w 90 % przestarzałym. Samoloty będące w linii od kilku lat (P-7, P-11), stanowiące jeszcze kilka lat temu sprzęt nowoczesny, w 1939 r. okazały się już mocno zużytymi, a co najważniejsze, ustępowały dalece zarówno uzbrojeniem, jak i szybkością nowoczesnym myśliwcom, a nawet bombowcom nieprzyjaciela[19]. Pozyskano jedynie nowy średni bombowiec PZL P-37 „Łoś", budowany w Polsce, z silnikami na licencji brytyjskiej, który spełniał wszystkie nadzieje – był na wskroś udany i mógł być konkurencyjny w stosunku do wszystkich obcych samolotów swej klasy. Dobrze opracowany pod względem aerodynamicznym, zwarty, był dzięki temu szybki i stosunkowo zwrotny, posiadał duży udźwig i znaczny zasięg. Niestety Polska przystąpiła do wojny posiadając zaledwie 36 tego typu samolotów.[20]

Skład bojowy lotnictwa polskiego w okresie międzywojennym kształtował się głównie na bazie doświadczeń z pierwszej wojny światowej, zaczerpniętych głównie od zaprzyjaźnionej Francji, doświadczeń własnych, zdobytych podczas wojny polsko – radzieckiej oraz rozważań polskich i zagranicznych teoretyków lotniczych. Główny jednak wpływ wywarły doświadczenia z wojny 1919 – 1920 r., w której zarówno po stronie polskiej jak i radzieckiej główną rolę odegrały wojska lądowe, wspierane ogniem artylerii.

Rezultatem takiego rozumowania był podział całości sił lotniczych na lotnictwo armijne i dyspozycyjne.

W skład lotnictwa armijnego wchodziły eskadry lotnictwa liniowego, myśliwskiego i obserwacyjnego.

Głównym zadaniem lotnictwa liniowego miało być rozpoznanie, przede wszystkim w strefie taktycznej oraz w wyjątkowych wypadkach bombardowanie wojsk nieprzyjaciela na polu walki.

Lotnictwo myśliwskie przydzielone armiom miało wykonywać zadania zwalczania samolotów przeciwnika nad obszarem ich rozmieszczenia w strefie bojowej, ubezpieczania własnego lotnictwa bombowego i rozpoznawczego oraz

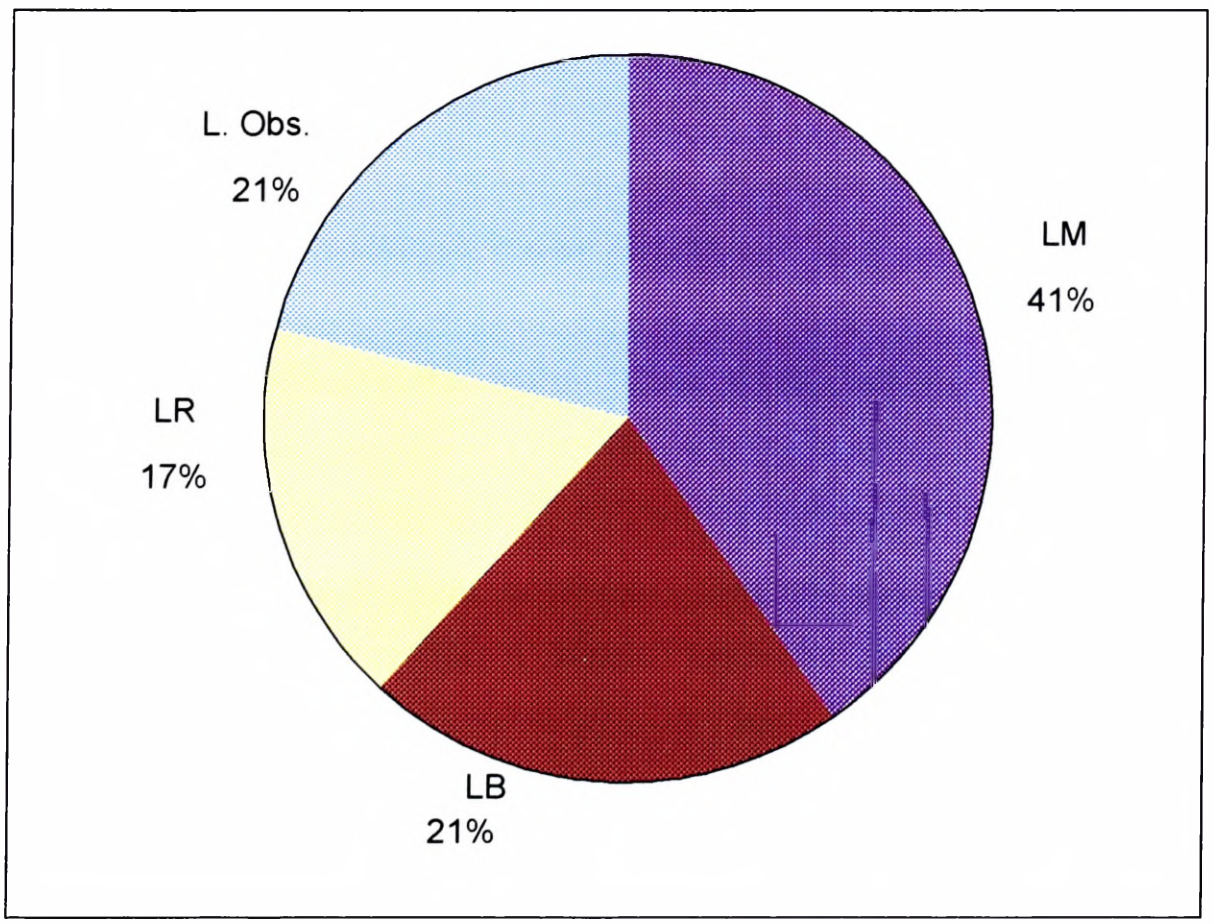
---

[19] Praca zbiorowa: Zarys dziejów ..., op. cit.
[20] Tamże.

w krytycznych momentach zwalczać siłę żywą nieprzyjaciela na polu walki. Zadaniem lotnictwa obserwacyjnego miało być prowadzenie obserwacji pola walki.

Lotnictwo dyspozycyjne, stanowiące odwód Naczelnego Wodza zorganizowano w dwie brygady: bombową i pościgową. Brygada bombowa miała realizować zadania rozpoznania na korzyść naczelnego dowództwa, zadania interwencyjne na polu bitwy i bliskich tyłach, zwalczania lotnictwa nieprzyjaciela na lotniskach oraz zwalczania transportów kolejowych i samochodowych przeciwnika.

Brygada pościgowa miała wykonywać zadania obrony przeciwlotniczej obszaru kraju. Wystąpił więc tu po raz pierwszy podział na lotnictwo armijne, liczące 250 samolotów (105 myśliwskich, 68 rozpoznawczych i 77 obserwacyjnych) oraz lotnictwo dyspozycyjne, które można by nazwać lotnictwem obrony powietrznej, a nawet lotnictwem wykorzystania strategicznego, liczące 147 samolotów (54 myśliwskich, 86 bombowych i 7 obserwacyjnych)[21] (rys. 4).



Rys. 4. Skład bojowy lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r.

W efekcie polskie lotnictwo przystąpiło do wojny z przeciwnikiem posiadającym wielokrotną przewagę ilościową, techniczną i organizacyjną. Porównywalnym było

[21] Jaworski J.: Teorie, doktryny i kierunki rozwoju sił powietrznych głównych państw europejskich i USA w okresie międzywojennym 1918 – 1939. ASG WP Warszawa 1976.

jedynie wyszkolenie personelu latającego, stąd też mimo woli walki i wysokich umiejętności, wynik wojny był z góry przesądzony.

Po przegranej wojnie obronnej 1939 roku lotnicy polscy różnymi drogami opuścili kraj i udali się poza jego granice. Po zorganizowaniu się polskiego rządu emigracyjnego i podjęciu działań organizacyjnych w różnych krajach, przystąpiono do tworzenia polskich formacji zbrojnych, w tym także lotniczych. Stosunkowo dużą ilość jednostek lotniczych sformowano we Francji a następnie w Anglii, gdzie w bitwie powietrznej o ten kraj, piloci Polskich Sił Powietrznych odnieśli znaczne sukcesy, niszcząc na pewno 834 samoloty i prawdopodobnie 186[22].

Również na froncie wschodnim po utworzeniu polskich formacji zbrojnych, w ich składzie znalazły się jednostki lotnicze. W obu jednak omawianych przypadkach, skład bojowy lotnictwa wynikał z potrzeb sił zbrojnych państw, w składzie których zostały sformowane. W Wielkiej Brytanii były to dywizjony wchodzące w skład brytyjskich sił powietrznych – w przeważającej większości – dywizjony myśliwskie, w Związku Radzieckim natomiast starano się zorganizować różne rodzaje lotnictwa, ale również tu, jego skład bojowy nie jest miarodajny dla potrzeb rozważań prowadzonych w niniejszej pracy.

2.3. Koncepcje prowadzenia wojny oraz skład bojowy polskiego lotnictwa po II wojnie światowej

Powojenny okres rozwoju polskiego lotnictwa charakteryzował się ciągłym dostosowywaniem jego struktur i składu bojowego do nowej, kształtującej się doktryny militarnej, wynikającej z rozwoju sytuacji międzynarodowej. **Miejsce lotnictwa w systemie obronnym Polski**, podobnie jak innych rodzajów sił zbrojnych i wojsk określało cały szereg różnych czynników. **Główne z nich to**: koncepcje doktrynalne, sojusznicze i narodowe, rozwój sztuki operacyjnej i taktyki, możliwości materiałowe techniczne i ludzkie kraju, warunki i specyfika teatru działań wojennych, poziom techniki bojowej oraz możliwości wykonywania zadań przez inne rodzaje sił zbrojnych i wojsk zarówno własnych, jak i potencjalnego przeciwnika. Zasadnicze przeobrażenia organizacyjne w lotnictwie wynikały z ocen sytuacji politycznej

---

[22] Wojdat J.: Analiza wysiłku bojowego Polskich Sił Powietrznych w okresie II wojny światowej. Praca dyplomowa. ASG WP. Warszawa 1979.

i militarnej i były ściśle związane ze zmianami w sztuce wojennej. Te z kolei były inspirowane rozwojem techniki wojennej w ogóle, a lotniczej w szczególności. Tak więc, rozpatrując rolę lotnictwa i poszczególnych jego rodzajów, należy brać pod uwagę dwa określające tę rolę główne czynniki: z jednej strony koncepcje doktrynalne, z drugiej realne w danym okresie możliwości bojowe lotnictwa.

Analizując struktury organizacyjne lotnictwa i jego skład bojowy w latach 1945 – 1998 można podzielić je na **następujące charakterystyczne okresy**:

I. 1945 – 1948 – przechodzenie do warunków pokojowych, dostosowywanie struktury i organizacji Wojsk Lotniczych do poziomu techniki oraz ówczesnych założeń i potrzeb.
II. 1949 – 1955 – odejście od pokojowej struktury lotnictwa, dynamiczna jego rozbudowa na skutek zimnowojennego kursu w polityce międzynarodowej.
III. 1956 – 1960 – tworzenie struktur organizacyjnych Wojsk Lotniczych odpowiednio do koalicyjnej doktryny zakładającej możliwość użycia broni masowego rażenia.
IV. 1961 – 1967 – przezbrajanie Wojsk Lotniczych, wyposażenie w samoloty o prędkościach naddźwiękowych – „druga rewolucja techniczna" obejmująca zarówno technikę, jak i organizację szkolenia i zabezpieczenia działań.
V. 1968 – 1998 – zmiany w proporcjach między rodzajami lotnictwa, doskonalenie metod szkolenia i działań bojowych.[23]

Lotnictwo polskie organizowane od podstaw w końcowych latach wojny na terytorium Związku Radzieckiego, a następnie na wyzwolonej spod okupacji niemieckiej Polsce, było w pełni ukształtowanym rodzajem wojsk mającym wszelkie podstawy do przekształcenia się w samodzielny rodzaj sił zbrojnych.

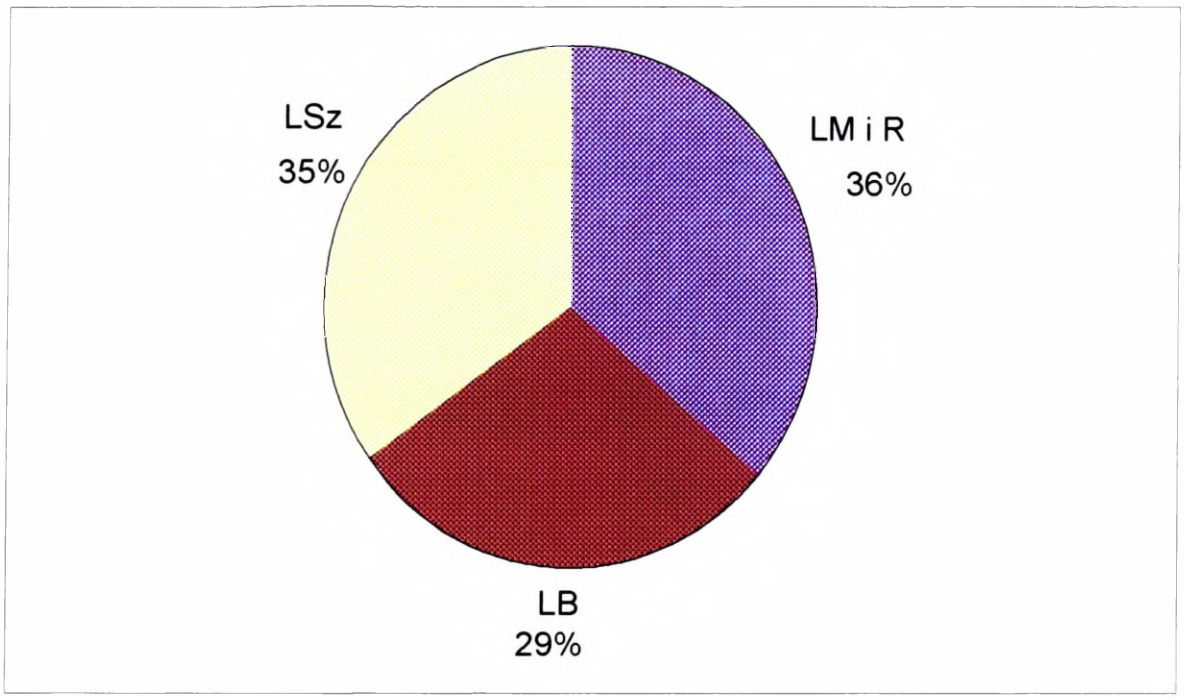
Na początku maja 1945 roku na wyposażeniu jednostek lotnictwa wojskowego znajdowało się 751 samolotów różnych typów (etat 825), z tego około 500 samolotów w jednostkach bojowych, a reszta – w jednostkach lotnictwa pomocniczego i w szkołach[24].

Stosunek procentowy poszczególnych rodzajów lotnictwa bojowego kształtował się następująco: lotnictwo myśliwskie i rozpoznawcze stanowiło 36 %, szturmowe 35 % i bombowe 29 %, a więc lotnictwo uderzeniowe łącznie 64 % (rys. 5).

---

[23] Zieliński J.: 25 lat polskiego lotnictwa wojskowego. Organizacja i myśl lotnicza. PWLiOP nr 7-8 z 1993 r.
[24] Krzemiński Cz.: Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych. ASG WP. Warszawa 1981.

Było to zgodne z poglądami teoretyków wojskowości publikujących w okresie międzywojennym, jak również występującym szczególnie jaskrawo pod koniec wojny, wysuwaniem na czołową pozycję **lotnictwa uderzeniowego – mającego największe znaczenie dla pomyślnego przebiegu operacji wojsk lądowych.**



Rys. 5. Skład bojowy lotnictwa polskiego w maju 1945 r.

W drugiej połowie 1945 roku i w pierwszym kwartale 1946 Wojska Lotnicze przeszły zasadniczą reorganizację pokojową[25]. Był to pierwszy etap w całej powojennej reorganizacji lotnictwa.

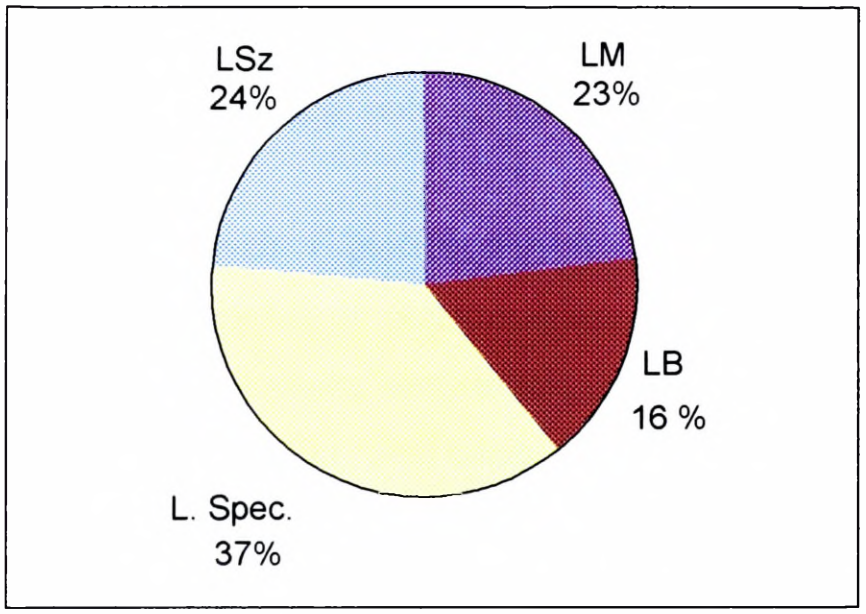
Rozformowano m.in. 1 Mieszany Korpus Lotniczy, w wyniku czego pozostała tylko dywizyjna struktura, co znacznie usprawniło proces dowodzenia i ujednoliciło strukturę organizacyjną Wojska Polskiego. Od stycznia 1946 podjęto dalsze praktyczne kroki zmierzające do reorganizacji wojsk lotniczych w celu dostosowania ich do potrzeb okresu pokojowego. Rozformowano wszystkie dowództwa dywizji lotniczych oraz 4 i 5 plb, 8 plsz, 9 plm, a także wiele jednostek pomocniczych i tyłowych.

W wyniku półtorarocznej reorganizacji stan jednostek lotniczych zmniejszył się o ponad połowę. **Według danych na 1 stycznia 1947 roku** wojska lotnicze miały na wyposażeniu ogółem 663 samoloty, w tym 23 % stanowiły samoloty myśliwskie,

[25] Krzemiński Cz.: Polskie lotnictwo wojskowe 1945 – 1980. Wyd. MON. Warszawa 1989.

23,5 % szturmowe i 16,6 % bombowe; pozostałe – to maszyny specjalne i szkolne (rys. 6)[26].

Z przytoczonego zestawienia wynika, że również w tym okresie, istotną jeśli nie decydującą rolę przypisywano **lotnictwu uderzeniowemu** (szturmowe i bombowe), które łącznie stanowiło 40 % lotnictwa, przy 23 % lotnictwa myśliwskiego. Było to zgodne z ówczesnymi założeniami doktrynalnymi, według których lotnictwo miało przede wszystkim broniące się lub nacierające wojska lądowe.



Rys. 6. Skład bojowy lotnictwa polskiego w styczniu 1947 r.

Ograniczenie liczebności wojska, w tym lotnictwa w okresie realizacji trzyletniego planu odbudowy kraju oraz nie odnawianie jego uzbrojenia i wyposażenia, wpłynęło na znaczne obniżenie wartości jednostek lotniczych.

W związku z tym kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, już w 1947 r. podjęło wielostronne prace planistyczne nad rozbudową i modernizacją uzbrojenia sił zbrojnych. Istotny wpływ na dalszy rozwój tych prac oraz poglądów na miejsce lotnictwa w siłach zbrojnych miało podjęcie w 1947 r. prac nad planowaniem strategicznym i planami rozwojowymi wojska (Komisja Planowania MON). W efekcie prac zespołu oficerów pod przewodnictwem gen. dyw. Stefana Mossora powstał dokument zatytułowany „Wytyczne do planu rozwoju lotnictwa"[27]. Zakładano w nim nowoczesne wsparcie lotnicze trzech armii (18 dywizji piechoty i zmotoryzowanych) i niezbędną obronę przeciwlotniczą kraju.

---

[26] Krzemiński Cz.: Kierunki przemian organizacyjnych w LLP. PWLiOPK nr 7-8 z 1984.
[27] Krzemiński Cz.: Kierunki przemian organizacyjnych w LLP. PWLiOPK nr 7-8 z 1984 r.

W Sztabie Generalnym, przy współudziale płk dypl. nawig. Józefa Jungrawa, opracowano koncepcję rozwoju lotnictwa.

Przewidywano w niej do 1954 r. zorganizować dwie dywizje lotnictwa szturmowego, jedną dywizję lotnictwa bombowego, jeden pułk lotnictwa transportowego, dwie eskadry lotnictwa morskiego i jedną brygadę powietrzno – desantową[28]. Zamierzenia te z różnych względów, zwłaszcza jednak gospodarczych, nie zostały zrealizowane. Nie bez znaczenia był tu także fakt, że w planach rozwoju lotnictwa uwzględniono, nie tylko doświadczenia Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej, ale także doświadczenia i wzory z organizacji Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. W zmieniającej się sytuacji politycznej 1948 r. plany te uznano za nierealne.

Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych, na skutek uwarunkowań zewnętrznych, Polska zmuszona została do przekraczającego jej możliwości wysiłku militarnego, co spowodowane było swoistą interpretacją przez Józefa Stalina układów jałtańskich oraz powstaniem Republiki Federalnej Niemiec. Wszak Polska nie zapomniała jeszcze, a tym bardziej nie zlikwidowała skutków drugiej wojny światowej. **W 1948 r. opracowano kolejny, tym razem sześcioletni plan rozwoju wojska**, przyjęty i zaakceptowany przez najwyższe czynniki państwowe.

Niezwykle istotnym w planie tym był zamiar stworzenia od podstaw nowego rodzaju wojsk – Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju.

W odniesieniu do lotnictwa plan sześcioletni przewidywał powrót do organizacji dywizyjnej oraz zwiększenie etatu wojsk o ponad 100 %. W oparciu o istniejącą bazę jednostek lotniczych przystąpiono do formowania dziesięciu dywizji oraz czterech samodzielnych oddziałów lotniczych.

Z uwagi na wzrost napięcia w sytuacji międzynarodowej oraz wybuch wojny w Korei, większość z planowanych przedsięwzięć zrealizowana została w latach 1950 – 1953. W wyniku realizacji wspomnianego planu sformowano 5, 7, i 10 DLM OPL oraz lotnictwo myśliwskie do osłony wojsk na polu walki w postaci 6, 9 i 11 DLM.

Nastąpiło więc **rozdzielenie lotnictwa myśliwskiego na lotnictwo obrony przeciwlotniczej obszaru kraju i lotnictwo myśliwskie osłony wojsk na polu walki.**

---

[28] Krzemiński Cz.: Płk dypl. nawig. Józef Jungraw – teoretyk lotniczej myśli wojskowej. PWLiOPK nr 7-8 1984.

Zarówno dywizje OPL jak i osłony wojsk, wyposażone zostały w samoloty odrzutowe typu MiG-15, jednak ukompletowanie jednostek w samoloty wynosiło zaledwie 44 % (229 samolotów na etat 495).

W tym samym czasie rozpoczęto organizowanie **lotnictwa szturmowego** – 8 i 16 DLSz, które jednak otrzymały, podobnie jak lotnictwo myśliwskie, tylko około 43 % przysługujących im samolotów bojowych.

Zorganizowano także 15 Dywizję Lotnictwa Bombowego, którą planowano wyposażyć w 55 % samolotów odrzutowych i 45 % tłokowych.

Ze względu na trudności finansowe wyposażono ją w 82 % w samoloty tłokowe.

Na początku 1953 roku osiągnięto praktycznie stan organizacyjny lotnictwa zakładany w sześcioletnim planie rozwoju wojska.

Z uwagi na często zmieniające się struktury i ilości statków powietrznych, trudno o określenie ilości samolotów poszczególnych rodzajów lotnictwa, jednak wyłączając lotnictwo myśliwskie OPL OK, jako przeznaczone do działań na froncie wewnętrznym, można stwierdzić, że w lotnictwie „frontowym" ilość samolotów myśliwskich i szturmowych oraz bombowych była podobna.

Następny etap przemian strukturalnych miał miejsce w 1955 r. – po utworzeniu Układu Warszawskiego. Przewidując potrzebę wydzielenia części sił do dyspozycji Dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych UW, przeformowano 3 Korpus Lotnictwa Myśliwskiego w 3 Korpus Lotnictwa Mieszanego, w składzie: 9 i 10 DLM, 8 i 16 DLSz oraz 15 DLB.

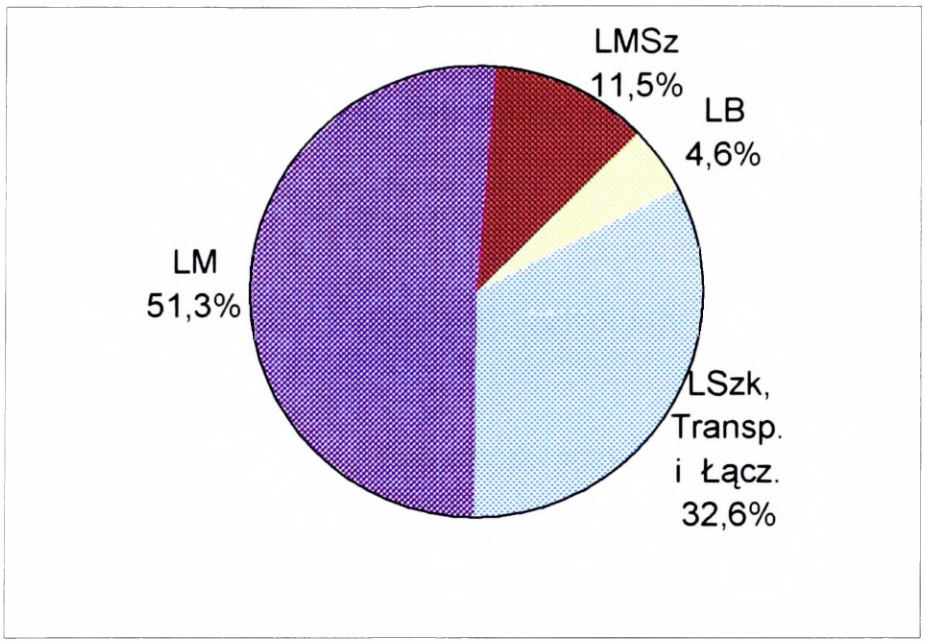
Korpus ten dysponował czterema plm, sześcioma plsz i trzema plb. Posiadał więc ponad **dwukrotnie więcej lotnictwa uderzeniowego niż lotnictwa myśliwskiego**.

W roku 1956 zakończony został proces rozwoju ilościowego Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju, w wyniku którego stały się one dużym rodzajem sił zbrojnych liczącym ponad 78 000 żołnierzy, czyli prawie siedmiokrotnie więcej niż przed 5 laty.

Należy tu jednak stwierdzić, że ich wielkość oraz skład bojowy, wynikał bardziej z koncepcji działań Naczelnego Dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego niż z potrzeb kraju.

W końcu 1961 roku Wojska Lotnicze i OPL OK posiadały łącznie 1727 samolotów, z tego 887 samolotów myśliwskich (51,3%), 198 myśliwsko –

szturmowych (11,5%), 79 bombowych (4,6%), 262 szkolno – treningowych, 37 transportowych i 47 łącznikowych (32,6%) (rys. 7).



Rys. 7. Skład bojowy lotnictwa polskiego w 1961 r.

Taki skład lotnictwa wynikał z faktu przeznaczenia części lotnictwa myśliwskiego do obrony przeciwlotniczej obszaru kraju oraz części do osłony wojsk lądowych na froncie zewnętrznym, a także planów Zjednoczonego Dowództwa Układu Warszawskiego, w myśl których jednym z zadań polskiego lotnictwa było zabezpieczenie przelotu radzieckiego lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu.

W 1962 roku minister Obrony Narodowej polecił rozformować Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju, a dowództwu LO i wojsk OPL OK nadać samodzielność. W ten sposób usankcjonowano istnienie dwóch odrębnych rodzajów sił zbrojnych: Lotnictwa Operacyjnego i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Zmiany strukturalne stanowiły próbę dostosowania lotnictwa do potrzeb wynikających z nowego etapu umacniania zasad wspólnych koalicyjnych działań. W myśl ówczesnych koncepcji nowa struktura dawała możliwość szybkiego przechodzenia do stanu wojny. **Lotnictwo operacyjne przekształciło się w armię lotniczą zabezpieczającą potrzeby wojsk operacyjnych frontu Wojska Polskiego**, WOPK natomiast wykonywały zadania obrony powietrznej kraju, działając w systemie OTK.

Wydaje się, że na przedstawione zmiany strukturalne poważny wpływ wywarła sytuacja militarno – polityczna w świecie. Doszło do lotu samolotu szpiegowskiego U-2 nad ZSRR i zerwania kontaktów na szczycie USA – ZSRR. Radziecki lot

kosmiczny Jurija Gagarina w kwietniu 1961 roku i wcześniejsze próby z rakietami kontynentalnymi w ZSRR, pobudziły USA do forsowania zbrojeń. Zaostrzenie sytuacji wyraziło się także w zamknięciu granicy NRD z Berlinem Zachodnim oraz kryzysie kubańskim.

W tej sytuacji dominowała potrzeba dokonania zmian strukturalnych, jak również wyposażenia lotnictwa polskiego w nowocześniejszy sprzęt lotniczy – samoloty o prędkościach naddźwiękowych. Proces ten, zapoczątkowany pod koniec lat pięćdziesiątych nosił także nazwę „drugiej rewolucji technicznej w lotnictwie polskim".[29]

Zgodnie z obowiązującą wówczas koncepcją prowadzenia wojny jądrowej, także na wyposażenie lotnictwa polskiego wprowadzono samoloty – nosiciele broni jądrowej SU-7, pomimo, że Polska nigdy nie posiadała takiej broni. W przypadku konieczności jej użycia, bomby jądrowe dostarczać miał Związek Radziecki.

Przezbrajanie lotnictwa w coraz nowocześniejsze samoloty odrzutowe doprowadziło do rozwoju obok lotnictwa myśliwskiego, także lotnictwa myśliwsko – szturmowego, a następnie myśliwsko – bombowego. Przystąpiono również do rozbudowy lotnictwa rozpoznawczego, ograniczono natomiast rozwój lotnictwa bombowego. Doświadczenia wojny w Korei, uwzględniono w dziedzinie wojskowego transportu powietrznego.[30]

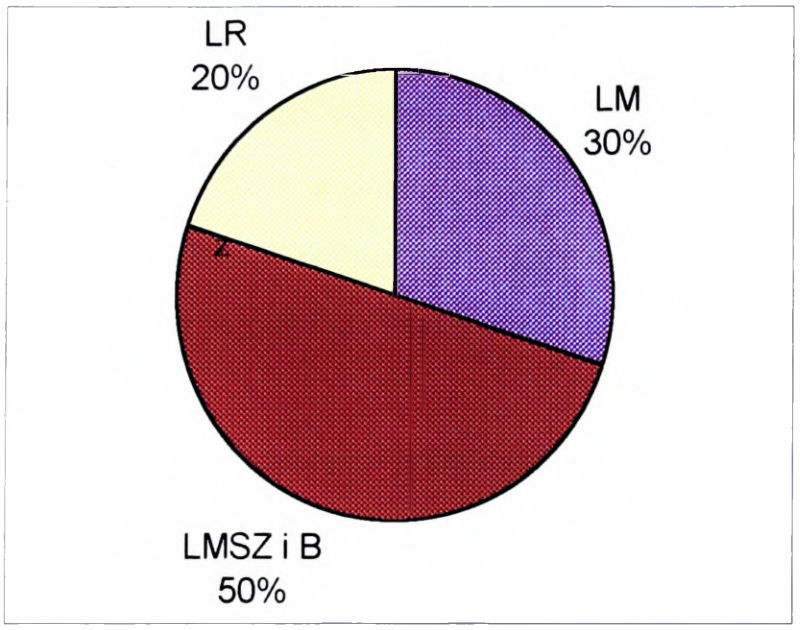
Uwzględniając dotychczasowe doświadczenia i potrzeby wynikające z nowych założeń taktycznych, w 1971 roku dokonano zmian w organizacji i proporcjach między rodzajami lotnictwa. W miejsce związków taktycznych o charakterze myśliwsko – szturmowym, utworzono związki szturmowo – rozpoznawcze, składające się z dwóch pułków myśliwsko – szturmowych i pułku rozpoznania taktycznego.

Biorąc za podstawę rozważań tylko Wojska Lotnicze, ze składu których wydzielano Armię Lotniczą – przeznaczoną do zabezpieczenia działań Frontu Polskiego, to lotnictwo myśliwsko – szturmowe i myśliwsko – bombowe stanowiło ok. 50 % jej składu, lotnictwo rozpoznawcze ok. 20 %, a lotnictwo myśliwskie ok. 30 % (rys. 8)[31].

---

[29] Przesłanek tej rewolucji należy doszukiwać się wcześniej, wraz z wejściem do wyposażenia samolotu około dźwiękowego MiG-17 pf, a następnie naddźwiękowych MiG-19 i MiG-21 oraz myśliwsko – bombowego SU-7.
[30] Transport morski trwał za długo, stąd uruchomienie przez Amerykanów „mostu powietrznego" do przewozu personelu, lekarstw, części zamiennych i amunicji.
[31] LM OPK znajdowało się w składzie odrębnego rodzaju Sił Zbrojnych i przeznaczone było wyłącznie do osłony wojsk i obiektów na terytorium kraju.

W lata osiemdziesiąte Wojska Lotnicze weszły w takim właśnie składzie – odpowiadającym ich zadaniom w Układzie Warszawskim i posiadanym środkom.



Rys. 8. Skład bojowy lotnictwa frontowego w 1971 r.

W jednostkach wojsk operacyjnych było 114 samolotów myśliwskich, 204 myśliwsko- szturmowych i myśliwsko – bombowych oraz 73 rozpoznawcze. Stan ten utrzymał się do końca funkcjonowania Układu Warszawskiego.

Skład taki wynikał z koncepcji prowadzenia działań wojennych przez wojska Układu, w myśl której po załamaniu agresji nieprzyjaciela na rubieży Odry, wojska lądowe przechodziły do operacji zaczepnej w kierunkach zachodnim i północno-zachodnim dążąc do rozbicia wojsk przeciwnika i zajęcia jego terytorium. Wraz z wojskami lądowymi na tzw. kierunek operacyjny wychodziły Wojska Lotnicze Frontu, zajmując kolejne lotniska napotykanych po drodze państw Europy Zachodniej. Na terytorium kraju pozostawały wojska obrony terytorialnej, a w ich składzie Wojska Obrony Powietrznej Kraju przeznaczone do obrony najważniejszych obiektów.

Na początku lat 90-tych nowe uwarunkowania geopolityczne spowodowały, że obowiązująca dotychczas doktryna wojenna Układu Warszawskiego została odrzucona. Przypomnieć tu należy, że zgodnie z jej założeniami funkcjonowały dwa podstawowe komponenty obrony powietrznej. Pierwszy z nich – Obrona Powietrzna Kraju – miał bronić przede wszystkim obiektów administracyjno – gospodarczych i politycznych na terytorium kraju, a częścią sił brać udział w osłonie Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej. Drugi tworzyła obrona przeciwlotnicza wojsk

i lotnictwo myśliwskie Wojsk Lotniczych. Jego głównym zadaniem była osłona wojsk operacyjnych przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza. Tylko część tych sił miała wziąć udział w odpieraniu zmasowanych uderzeń na terytorium kraju, w początkowym okresie wojny, we współdziałaniu z wojskami OPK. Po krótkotrwałych działaniach obronnych, zgodnie z założeniami strategicznymi miały one wyjść poza granice państwa wraz z wojskami lądowymi prowadzącymi operację zaczepną. Przyjęta została zasada traktowania obrony powietrznej jako części systemu obronnego państwa, której zadaniem jest zapewnienie jego bezpieczeństwa w obszarze powietrznym.

W połowie 1990 roku podjęto decyzję o połączeniu Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Połączenie to wynikło z nowej sytuacji – straciło rację bytu lotnictwo frontu, którego zadaniem było wyjście poza granice państwa. Nowa doktryna takich zadań nie przewidywała. Powstałe z tego połączenia Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej zostały dostosowane do nowych warunków i zadań.

Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej są rodzajem sił zbrojnych przeznaczonym głównie do odparcia agresji powietrznej przeciwnika, osłabienia jego potencjału bojowego oraz tworzenia warunków do prowadzenia skutecznej operacji obronnej na terytorium kraju przez Wojska Lądowe i Marynarkę Wojenną[32].

Połączenie dwu odrębnych rodzajów sił zbrojnych, realizujących różne grupy zadań, wynikających z doktryny Układu Warszawskiego spowodowała zmianę ich składu bojowego. Zdecydowaną przewagę zyskało lotnictwo myśliwskie.

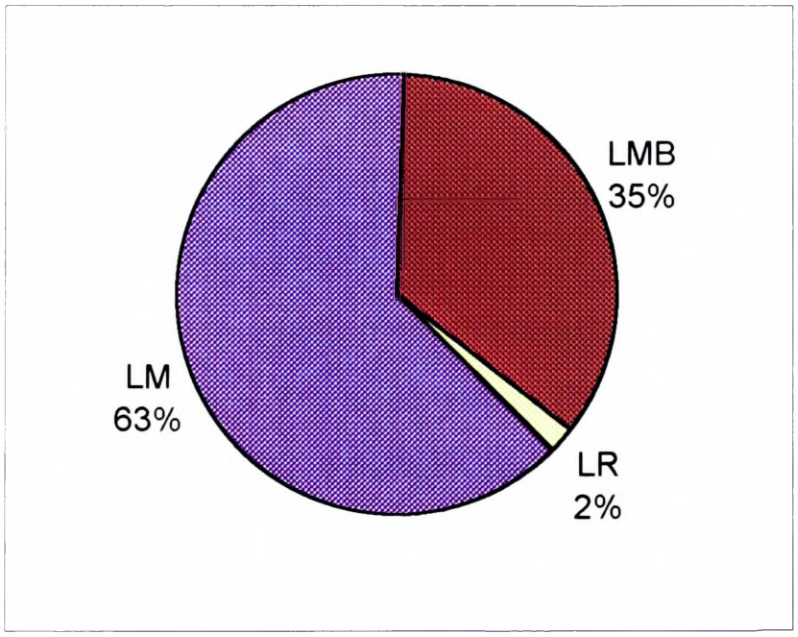
Aktualnie skład bojowy polskiego lotnictwa jest zupełnie irracjonalny i wynika zdecydowanie bardziej z konieczności spowodowanej sytuacją ekonomiczną kraju niż potrzeb militarnych. Lotnictwo myśliwsko – bombowe stanowi zaledwie 35 %, lotnictwo rozpoznawcze 2 %, podczas gdy wyposażone w większości w przestarzały sprzęt z lat sześćdziesiątych lotnictwo myśliwskie, aż 63 % (rys. 9).

Taki, a nie inny skład lotnictwa ma miejsce pierwszy raz w jego długoletniej historii i wynika wyłącznie z braku możliwości zakupu nowoczesnych samolotów myśliwsko – bombowych bądź wielozadaniowych, chociaż nie brak teoretyków hołdujących zasadzie takiego właśnie składu bojowego lotnictwa.

---

[32] Zabłocki E.: Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej w systemie obronnym państwa. AON. Warszawa 1992 r.

Biorąc jednak pod uwagę fakt, że lotnictwo myśliwsko – bombowe jest jedynym komponentem sił zbrojnych zdolnym do wykonania uderzeń na zgrupowania w głębi, wykonywania zadań o charakterze operacyjno – taktycznym, a nawet strategicznym w skali polskich sił zbrojnych, jego ilość jest zdecydowanie niewystarczająca.



Rys. 9. Skład bojowy polskiego lotnictwa w 1998 r.

Badania, których rezultaty zawarte są w rozdziale drugim, były podstawą do sprecyzowania wniosków ogólnych. Okres dwudziestolecia międzywojennego stanowił kolejny etap, na drodze rozwoju lotnictwa wojskowego po I wojnie światowej. Teoretyczna myśl lotnicza, bazująca na doświadczeniach minionej wojny oraz aktualnych i przewidywanych możliwościach technicznych, próbowała przewidzieć i dać odpowiedź na pytanie, jaka będzie rola lotnictwa w przyszłej wojnie. Na podstawie przeprowadzonych badań dostępnej literatury, można stwierdzić, że niektórzy z teoretyków dali się ponieść bujnej wyobraźni i dostrzegli w lotnictwie cudowną broń, zdolną rozstrzygnąć losy przyszłej wojny. Faktem jest jednak i to, że niektórzy, mimo doświadczeń pierwszej wojny światowej, wciąż nie doceniali roli lotnictwa i jego niezaprzeczalnych możliwości. W sumie, żadna z teoretycznych koncepcji przygotowania lotnictwa do wojny nie znalazła pełnego zastosowania w większości państw. W państwach, w których hołdowano doktrynie zaczepnej, w składzie bojowym przeważało lotnictwo uderzeniowe (ZSRR, Niemcy, Włochy). Państwa, które postawiły na obronę, inwestowały w lotnictwo myśliwskie (Francja), natomiast państwa, które uważały swoje położenie geograficzne za atut, postawiły na

rozwój zwłaszcza lotnictwa morskiego (USA, Wielka Brytania). Swoistą weryfikacją prawidłowości przyjętych rozwiązań był przebieg i rezultaty drugiej wojny światowej. **Począwszy od pierwszej wojny światowej ranga i rola lotnictwa ciągle rosła**.

Rozwój techniki i taktyki lotniczej uczynił z lotnictwa broń niezwykle groźną i skuteczną.

Po drugiej wojnie światowej rozwój lotnictwa był w dalszym ciągu dynamiczny. Następował szybki rozwój techniki, wielkie koncerny produkowały coraz nowocześniejszy sprzęt lotniczy, stąd też i kolejne zmiany poglądów na sposób wykorzystania lotnictwa i taktykę jego użycia.

Lotnictwo polskie w różnych okresach historii rozwijało się z różną dynamiką. W okresie dwudziestolecia międzywojennego, mimo dostrzegania jego roli przez liczących się teoretyków wojskowych, z uwagi na wieloletnie zacofanie i brak środków finansowych na szybką jego odbudowę, nie zostało odpowiednio przygotowane do drugiej wojny światowej. Przystąpiło do niej nie dozbrojone, z niewielką ilością nowoczesnych samolotów, rozproszone poprzez rozdzielenie do dyspozycji dowódców armii ogólnowojskowych.

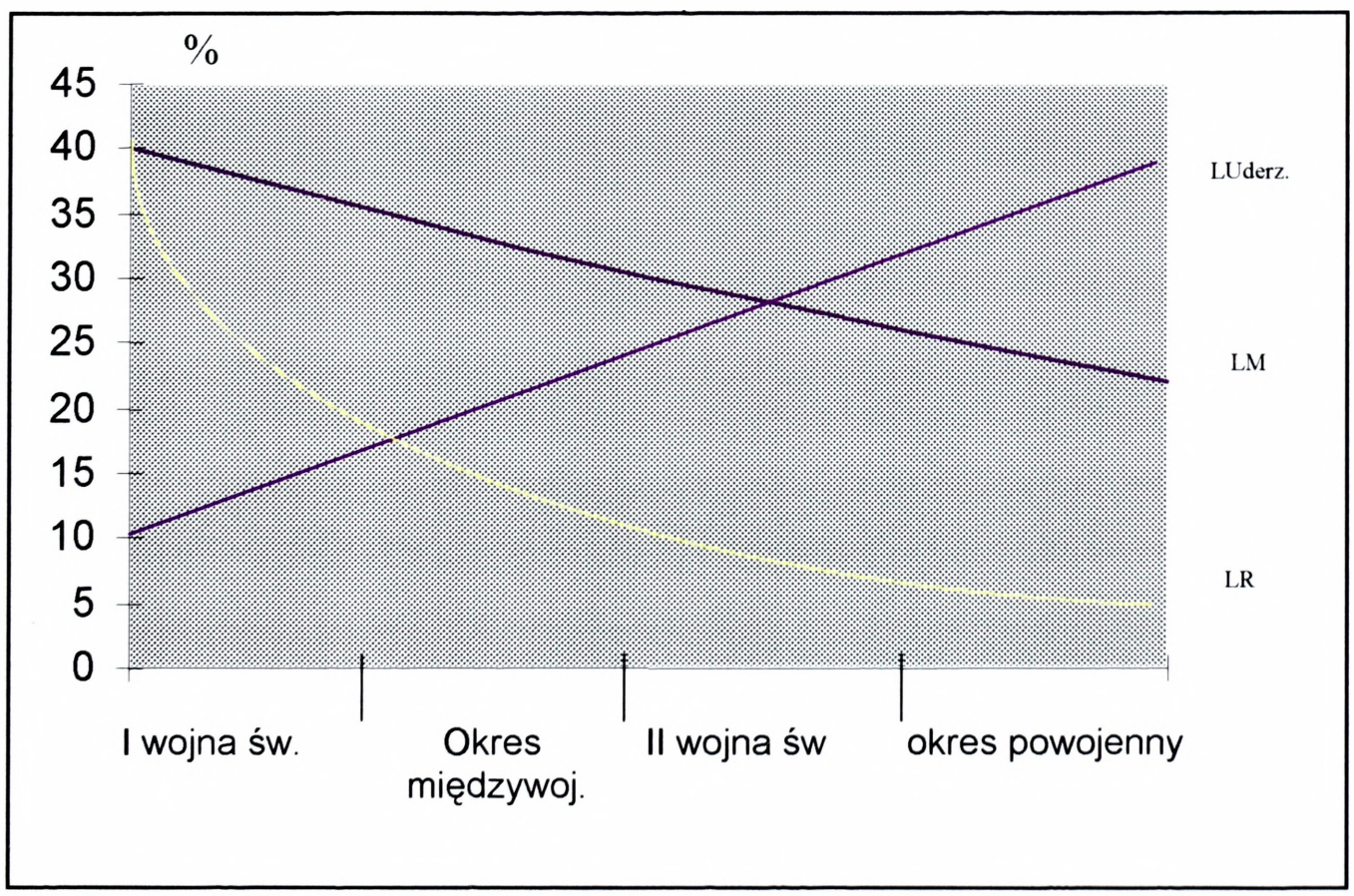
Po wojnie jego skład bojowy i poglądy na użycie kształtował się w zależności od sytuacji polityczno – militarnej na świecie. Po utworzeniu w 1955 roku Układu Warszawskiego, jego skład bojowy i wielkość, podporządkowane zostały planom Zjednoczonego Dowództwa Sił Zbrojnych UW, zdominowanego przez wyższych oficerów Armii Radzieckiej.

Należy jednak zauważyć, że **prawie w całej historii jego istnienia, w zasadzie przeważało w jego składzie lotnictwo uderzeniowe**. W okresie międzywojennym wielu decydentów okazywało nie dość silnej woli i determinacji w walce o jego unowocześnienie i rozwój, stąd i taki, a nie inny skład we wrześniu 1939 roku. Po II wojnie światowej mimo różnych zawirowań historii, lotnictwo myśliwskie stanowiło mniejszość. Globalnie odwrotna sytuacja miała miejsce od momentu oddzielenia lotnictwa operacyjnego od lotnictwa obrony powietrznej, ale jak wynika z ocen dokonanych w podrozdziale 2.3., to drugie przeznaczone było do działań w systemie obrony własnego terytorium. Po 1990 roku, tj. po połączeniu Wojsk Lotniczych z Wojskami Obrony Powietrznej Kraju, wystąpiła prawie dwukrotna przewaga ilościowa lotnictwa myśliwskiego nad lotnictwem uderzeniowym, co funkcjonuje do chwili obecnej. Wynika to jednak głównie z trudności

ekonomicznych państwa i pożądanym jest aby stan ten uległ zmianie w najbliższych latach.

Uwzględniając proces rozwoju organizacyjnego i przemian strukturalnych polskiego lotnictwa należy podkreślić, że w każdym etapie rozwoju formy organizacyjne musiały uwzględniać stan ilościowy i jakościowy oraz obowiązujące wówczas założenia jego bojowego wykorzystania. Stąd też, każda forma organizacyjna funkcjonowała stosunkowo niedługo. Rozwój techniki lotniczej i zmiany w taktyce działań lotnictwa powodowały, że struktury organizacyjne i skład bojowy zmieniał się często wraz z wprowadzeniem nowych samolotów.

Z przedstawionych analiz, ocen, porównań i wynikających z nich wniosków, wyłania się teza, że skład bojowy lotnictwa na przestrzeni historii ulegał ciągłym zmianom. W dostępnej literaturze nie zawsze precyzyjnie opisano skład bojowy lotnictwa w takim rozumieniu, jakie jest przedmiotem niniejszej rozprawy. Stąd, przedstawiony poniżej uogólniony wykres (rys. 10) posiada charakter przybliżony, ale mimo to jest niezwykle charakterystyczny dla poglądów teoretyków oraz faktycznego składu lotnictwa różnych państw w ujęciu historycznym.



Rys. 10. Zmiany w składzie bojowym lotnictwa na przestrzeni historii

Analizując wykres można stwierdzić, że w okresie I wojny światowej największą rolę przypisywano lotnictwu myśliwskiemu i rozpoznawczemu (obserwacyjnemu), a tylko niewielką część zadań przewidywano dla lotnictwa uderzeniowego. Wraz z upływem czasu proporcje składu bojowego zmieniały się, by w okresie po II wojnie światowej osiągnąć stosunek niemal dokładnie odwrotny.

3. MOŻLIWE ZAGROŻENIA I PRZEBIEG OBRONY STRATEGICZNEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

3.1. Sytuacja geopolityczna i geomilitarna Polski

Dynamiczne zmiany polityczne, ekonomiczne i militarne jakie zaszły w Europie w latach 90-tych, ukształtowały nową jakościowo sytuację geopolityczną w regionie. Rozpad Układu Warszawskiego, Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej oraz upadek Związku Radzieckiego, a także wycofanie wojsk radzieckich z państw Europy Środkowej i Wschodniej, radykalnie zmieniły sytuację geopolityczną i geomilitarną w tym regionie. Region ten graniczy z jednej strony ze stabilnym obszarem Europy Zachodniej, z drugiej zaś z obszarem niestabilnym, zwiększonego ryzyka konfliktów, a przede wszystkim o niepewnych i niejasnych związkach z Rosją – najsilniejszym państwem powstałym po rozpadzie ZSRR. Państwa Europy Środkowej w naturalny sposób pragną zbliżyć się do Zachodu, zamierzając w ten sposób uzyskać swego rodzaju „parasol ochronny", a w perspektywie trwałe powiązanie się z Zachodem (gospodarcze, polityczne i wojskowe), tak aby stać się równie bogatą częścią składową tego bezpiecznego obszaru. Zbliżenie się państw tego obszaru do Zachodu ma charakter trwały i należy sądzić, że w kolejnych latach proces ten będzie się pogłębiał. Niewątpliwie, w dającej się przewidzieć przyszłości, proces ten znajdzie odzwierciedlenie w pełnym członkostwie tych państw w NATO i UE.

Znacznie odbiegająca od przedstawionej wyżej sytuacja wytworzyła się w Europie Wschodniej po rozpadzie Związku Radzieckiego. Fakt powstania szeregu nowych, samodzielnych państw o nieukształtowanej sytuacji wewnętrznej, groźba wewnętrznych konfliktów etnicznych i granicznych, powoduje że region ten może stanowić poważne zagrożenie i ryzyko destabilizacji. W otoczeniu Rosji powstały wspomniane już państwa, niejako redukujące mocarstwową jej pozycję, jak Ukraina czy Kazachstan.

Ukraina, z którą dążymy do ułożenia jak najlepszych, dobrosąsiedzkich stosunków, w zasadzie nie stanowi zagrożenia dla Polski, jednak biorąc pod uwagę zadawnione spory terytorialne między obu państwami, w skrajnym przypadku nie można

wykluczyć ewentualnych roszczeń terytorialnych z jej strony. Największe niebezpieczeństwo stanowią jednak Rosja, a zwłaszcza zgromadzony w Obwodzie Kaliningradzkim duży potencjał militarny oraz dążąca do zbliżenia z nią Białoruś.

Południowi sąsiedzi Polski to Czechy i Słowacja, państwa niewielkie, dysponujące znacznie mniejszym potencjałem militarnym, z którymi łączą nasz kraj przyjazne stosunki. Powstanie tzw. Grupy Wyszehradzkiej pozwoliło na dalsze rozwijanie regionalnej współpracy między jego sygnatariuszami.

W obecnej sytuacji, niestabilna sytuacja w państwach powstałych w wyniku rozpadu byłej Jugosławii, a także wśród wschodnich sąsiadów Polski, stanowią główne zagrożenia dla pokoju i bezpieczeństwa w Europie. Bałkany są obszarem, gdzie obok wewnętrznych problemów narodowościowych ścierają się interesy świata muzułmańskiego. Konflikt w tym rejonie unaocznił również niedoskonałość międzynarodowych układów zbiorowego bezpieczeństwa zarówno ONZ, jak i KBWE. Podobna sytuacja miała także miejsce podczas konfliktu wewnętrznego w Albanii. Wspomniane konflikty przypomniały o potrzebie obrony własnych interesów narodowych przy pomocy własnych sił zbrojnych lub też koalicji, chociaż ta ostatnia, jak pokazały doświadczenia historyczne, nie zawsze daje gwarancje pełnego bezpieczeństwa.

Z geopolitycznego położenia Polski wynika, że jakakolwiek forma neutralności politycznej czy militarnej jest dla nas nie do przyjęcia i nie do osiągnięcia. Nie można jednak nie dostrzegać utopijnych opinii o możliwości uzyskania tzw. „neutralności traktatowej"[33]

Stosunki Polski z państwami Europy Zachodniej, w tym z naszym najbliższym sąsiadem Niemcami, są poprawne, jak nigdy dotąd w historii i dobrze rokują na przyszłość. Określone wątpliwości budzi jednak pytanie, czy górujący nad innymi państwami potencjał gospodarczy Niemiec (w ramach zjednoczonej Europy, której granice przestaną odgrywać istotną rolę i nie będą tamą dla niemieckiej ekspansji gospodarczej i kulturalnej), nie doprowadzi do stopniowej dominacji Niemiec, a nawet do germanizacji Europy drogą pokojową.[34]

---

[33] Ehrlich S.: " Wyjście z przedpokoju". WPROST nr 10/93.
[34] Praca zbiorowa: Obrona Polski dziś i jutro. Bellona. Warszawa 1993.

Pewnego rodzaju szansą jest dalszy pobyt Amerykanów w Europie, dla Polski zaś zbliżenie z Europą Zachodnią i NATO.

Niewielkie prawdopodobieństwo wybuchu konfliktu globalnego, powstanie szeregu rejonów zapalnych, w których możliwy jest wybuch konfliktu lokalnego, głównie na obszarze byłego ZSRR, to podstawowe czynniki powodujące konieczność przebudowy sojuszniczych i narodowych sił zbrojnych.

Podpisanie w 1990 r. w Paryżu traktatu o konwencjonalnych siłach zbrojnych CFE (Conventional Forces in Europe Freaty) przez 16 państw – członków NATO i 6 państw – członków byłego Układu Warszawskiego stanowiło znaczący krok na drodze redukcji uzbrojenia konwencjonalnego w regionie będącym od zakończenia II wojny światowej potencjalnym terenem kolejnej globalnej konfrontacji.

Zlikwidowany został istniejący od prawie pięćdziesięciu lat dwubiegunowy, konfrontacyjny model bezpieczeństwa. Powstała konieczność zbudowania nowego, niekonfrontacyjnego modelu, zreformowania wszystkich składowych europejskiego systemu bezpieczeństwa.

Polska realizując proces transformacji ustrojowej, znalazła się w grupie państw zmierzających w kierunku integracji gospodarczej z Unią Europejską i militarnej z Sojuszem Północnoatlantyckim – NATO.

Realizowany model docelowy sił zbrojnych określony w perspektywie roku 2012 jest wynikiem analizy możliwych zagrożeń i wynikających z nich potrzeb obronnych.

Restrukturyzacja sił zbrojnych państw – członków NATO ukierunkowana jest na zabezpieczenie przewidywanych potrzeb narodowych i sojuszniczych. Przyjęto zasadę, że poziom bezpieczeństwa w Europie uzależniony jest od dialogu i odprężenia i stąd modyfikacja strategii „elastycznego reagowania" wraz z jej strategiczną koncepcją „wysuniętej obecności wojsk".

Efektem tej modyfikacji jest powołanie międzynarodowych Połączonych Sił Zbrojnych Natychmiastowego i Szybkiego Reagowania NATO w Europie, jako sił interwencyjnego użycia.

Zmodyfikowano także system dowodzenia PSZ NATO utrzymując na najwyższym szczeblu ND PSZ Atlantyku i ND PSZ NATO w Europie, któremu podlegają dwa regionalne dowództwa: Europy Północnej i Południowej.

Restrukturyzacja sił zbrojnych dotyczy strony ilościowej (zobowiązania traktatowe), jakościowej (unowocześnianie wyposażenia armii) i organizacyjnej (zmiana realizowanych zadań). Stany osobowe sił lądowych i powietrznych zmniejszono o ok. 25 %, siły morskie o ok. 10 %, a liczbę samolotów wydzielonych do dyspozycji NATO o ok. 25 % (tabela 2).

Tabela 2[35]

Zmiany ilościowe w siłach zbrojnych wybranych państw NATO w grupach objętych traktatem CFE i CFE-1A

Państwo / Grupa		Niemcy	Dania	Francja
Stan osobowy	1992	438 700	29 266	329 500
	1996	300 000	25 400	310 000
	Różnica '96-'92	-138 700	-3 866	- 19 000
Artyleria	1992	3679	552	1 400
	1996	2056	552	1251
	Różnica '96-'92	-1623	0	-149
BWO	1992	6936	303	4126
	1996	2620	303	3556
	Różnica '96-'92	-4316	0	-570
Czołgi	1992	5627	489	1328
	1996	3034	343	1289
	Różnica '96-'92	-2593	-146	-39
Samoloty bojowe	1992	727	76	667
	1996	587	75	667
	Różnica '96-'92	-140	-1	0
Śmigłowce bojowe	1992	225	12	383
	1996	224	12	317
	Różnica '96-'92	-1	0	-66

[35] Wg: Przewłodzki E., Godlewski J.: Kierunki przemian w SZ państw w geopolitycznym otoczeniu Polski. Wyd. A. Marszałek. Warszawa 1996 r.

Nie spowodowało to jednak równie dużego spadku potencjału bojowego, bowiem w wielu przypadkach sprzęt starszej generacji zastępowano sprzętem nowoczesnym, o znacznie większych możliwościach taktyczno – technicznych.

Połączone Siły Zbrojne NATO w Europie tworzą:

- siły reagowania – ok. 15 % stanu;
- siły główne – ok. 65 % stanu;
- siły wzmocnienia – ok. 20 % stanu.

Siły reagowania składają się z międzynarodowych związków taktycznych i stanowią podstawowy element rozwiązywania sytuacji kryzysowych w obszarach odpowiedzialności NATO. W czasie pokoju są one podporządkowane Naczelnemu Dowództwu (ND) PSZ w Europie i dzielą się na:

- **siły natychmiastowego reagowania (SNR),** obejmujące jednostki wojsk lądowych, powietrznych i morskich, wydzielane przez 11 państw NATO, a obecnie także przez nowych członków, w tym Polskę (batalion desantowo-szturmowy i eskadra lotnictwa myśliwskiego). Siły te osiągają gotowość w ciągu 72 godzin;
- **siły szybkiego reagowania (SSR),** których trzon stanowi korpus liczący 70.000 - 100.000 żołnierzy (w tym ok. 50 % kontyngent Wielkiej Brytanii). Ogółem w jego skład wchodzi 10 dywizji narodowych i wielonarodowych wydzielanych przez 12 państw NATO. Korpus osiąga gotowość w czasie od 5 do 20 dni, w zależności od rejonu działań; do sił szybkiego reagowania Polska wydziela 24 samoloty Su-22 oraz dwie brygady kawalerii pancernej, batalion kawalerii powietrznej i siedem okrętów marynarki wojennej;
- **siły główne** PSZ NATO w Europie składające się z 6 korpusów (poprzednio 9), w tym 5 o składzie międzynarodowym. W stanach wyższej konieczności do składu sił może być włączony NATO Eurokorpus (ok. 50 tys. żołnierzy); do sił tych Polska w przyszłości wydzieli sześć dywizji zmechanizowanych, cztery brygady zmechanizowane oraz pozostałe siły WLOP i Marynarki Wojennej;
- **siły wzmocnienia** obejmują związki taktyczne wojsk amerykańskich i kanadyjskich, dla których sprzęt bojowy składowany jest w Europie, natomiast stany osobowe przerzucane będą do Europy drogą powietrzną i morską.

Spośród trzech podstawowych rodzajów sił zbrojnych nadal zasadniczym i najliczniejszym elementem pozostają siły lądowe – ok. 60 %. Zasoby mobilizacyjne

utrzymywane są na poziomie ok. 3-krotnie przewyższającym stany okresu „P" (tabela 3).

Tabela 3

Siły zbrojne wybranych państw NATO. Charakterystyka ilościowa.

Państwo	Stan sił zbrojnych			Siły zbrojne okresu „P"	Siły zbrojne okresu „P"
	Wojska lądowe	Siły powietrzne	Marynarka wojenna		
	ilość	ilość	ilość	ilość	ilość
	procent	procent	procent	procent	procent
Niemcy	216 000	57 000	27 000	300 000	740 000
	72	19	9	100	(x2,5)
Dania	15 200	5 700	4 500	25 400	92 200
	60	22	18	100	(x3,6)
Francja	182 900	74 400	52 700	310 000	1 229 500
	59	24	17	100	(x3,9)

Potencjał obronny Niemiec – najbliższego sąsiada Polski – jest stabilny, rozwijany zgodnie z przyjętymi wieloletnimi planami. Liczebność sił zbrojnych Niemiec w stosunku do roku 1992 zmniejszyła się z ok. 440 tys. do 300 tys., a w perspektywie roku 2000 przewiduje się 270 tys. ludzi.

Państwa Europy Środkowowschodniej, w tym Polska, znajdują się na etapie poszukiwania własnego miejsca w strukturze europejskiego systemu bezpieczeństwa. Ich strategicznym celem były zabiegi o włączenie się do tego systemu poprzez uzyskanie pełnego członkostwa w NATO, co nastąpiło przed kilkoma tygodniami.

Dostosowanie narodowych sił zbrojnych do standardów obowiązujących w armiach państw Sojuszu Północnoatlantyckiego obejmuje struktury organizacyjne wojska, system dowodzenia, szkolenia, przygotowania i prowadzenia ćwiczeń oraz logistykę.

Założenia restrukturyzacyjne obejmują więc:

- umocnienie cywilnej kontroli nad armią oraz wpisanie jej w demokratyczne struktury państwa;

- rozdzielenie funkcji administracyjno – politycznych kierowania resortem ON od funkcjonowania i dowodzenia;
- zbudowanie armii otwartej na stopniową transformację w kierunku rozwiązań obowiązujących w armiach NATO;
- równomierne rozmieszczenie potencjału militarnego na terytorium kraju;
- dalszą modernizację systemu obrony powietrznej w kierunku kompatybilności z systemem OP NATO;
- realizację zobowiązań wynikających z międzynarodowych porozumień rozbrojeniowych.

Wymienione elementy modernizacji występują w armiach wszystkich państw, nowych członków NATO, a więc w armiach Czech i Węgier, a także w armiach pozostałych państw byłego bloku radzieckiego. Podstawowym celem działań restrukturyzacyjnych w wymienionych państwach jest zbudowanie armii mobilnej, nowoczesnej, zdolnej do obrony terytorium własnego kraju na zagrożonych kierunkach.

We wszystkich państwach Europy Środkowowschodniej, w tym w powstałych w wyniku rozpadu ZSRR, od czasu rozwiązania Układu Warszawskiego wielkość sił zbrojnych uległa znacznemu zmniejszeniu (tabela 4).

Dla Polski jest to szczególnie istotne, zwłaszcza jeżeli chodzi o nowopowstałe państwa postradzieckie. Jak już wspomniano region ten, jako najbardziej niestabilny, może stać się zarzewiem konfliktu zbrojnego. Największym potencjałem dysponuje Rosja, graniczącą z Polską poprzez Kaliningradzki Rejon Obronny. Długość jej granicy lądowej z Polską wynosi 230 km; powierzchnia Rejonu wynosi ok. 15.000 km^2, a zamieszkuje go 0,9 mln osób.

Potencjał militarny Rejonu stanowi 11 Samodzielna Armia Gwardii oraz część Floty Bałtyckiej. Związek posiada mieszaną strukturę dywizyjno – brygadową – w jego skład wchodzą jednostki armijne, dwie DZ oraz dwie BPanc.

Tabela 4[36]

Zmiany ilościowe w siłach zbrojnych wybranych państw postradzieckich w grupach objętych traktatem CFE i CFE-1A

Grupa	Państwo	Białoruś	Ukraina	Rosja
Stan osobowy	1993	143 865	509 530	1 298 300
	1996	85 505	400 686	828 138
	Różnica '96-'93	-58 360	-108 844	- 470 162
Artyleria	1993	1610	3602	7 003
	1996	1538	3727	6 089
	Różnica '96-'93	-72	+125	-914
BWO	1993	3947	6627	16 469
	1996	2850	4119	9 867
	Różnica '96-'93	-1097	-1708	-6 602
Czołgi	1993	3457	6052	7 993
	1996	2191	4026	5 490
	Różnica '96-'93	-1743	-2026	-2 503
Samoloty bojowe	1993	389	1650	4 387
	1996	338	1008	2 989
	Różnica '96-'93	-51	-642	-1 398
Śmigłowce bojowe	1993	76	274	989
	1996	79	270	829
	Różnica '96-'93	+3	-4	-160

Podobnie jak w państwach członkowskich NATO, także w państwach postradzieckich zasadniczą siłę stanowią wojska lądowe, jednak udział sił powietrznych w strukturze sił zbrojnych jest tu znacznie większy (tabela 5).

[36] wg: Przewłodzki E., Godlewski J.: Kierunki przemian w SZ ..., op. cit.

Tabela 5

Siły zbrojne wybranych państw postradzieckich charakterystyka ilościowa

Państwo	Stan sił zbrojnych			Siły zbrojne okresu „P”	Siły zbrojne okresu „W”
	Wojska lądowe	Siły powietrzne	Marynarka wojenna		
	ilość	ilość	ilość	ilość	ilość
	procent	procent	procent	procent	procent
Białoruś	18 738	36 767	-	85 505	320 000
	57	43	-	100	(x4,2)
Ukraina	225 000	151 000	24 000	400 686	1 400 000
	57	37	6	100	(x3,5)
Rosja (część europ.)	430 138	199 000	199 000	828 138	2 100 000
	52	24	24	100	(x3)
Rosja (Obwód Kaliningr.)	27 000	5 400	26 600	59 000	210 000
	46	9	45	100	(x3,5)

Rosyjski potencjał obronny daleki jest od osiągnięcia stabilności i założonych wskaźników jakościowych. Spowodowane to jest głównie niewystarczającym i nieregularnym zasilaniem finansowym, niedostatecznym napływem nowoczesnej techniki i uzbrojenia, niskim morale i niską zdolnością bojową. Potencjał sił zbrojnych Rosji, to potencjał, który z powodów politycznych, ekonomicznych, społecznych oraz wewnętrznej słabości, mimo imponujących wskaźników ilościowych, nie jest w stanie podjąć skutecznej operacji ofensywnej na dużą skalę. Podobna ocena dotyczy sił zbrojnych Ukrainy, której sytuację wojskową determinuje stan gospodarki państwa. Armia ukraińska znajduje się obecnie w fazie restrukturyzacji, mającej na celu jej zmniejszenie, uzawodowienie oraz nadanie defensywnego charakteru.

Trzecie, liczące się militarnie państwo na wschód od Polski – Białoruś jest bliskim, także militarnym partnerem Rosji. Docelowy model jej sił zbrojnych jest pochodną zmian realizowanych w SZ Rosji.

Reasumując, kierunki zmian w siłach zbrojnych państw europejskich determinuje sytuacja polityczna na kontynencie i prognozowany proces jej zmian.

Doktryny wojenne państw mają charakter obronny. Określenie i poddanie międzynarodowej kontroli roli, wielkości i zadań sił zbrojnych doprowadziło do ograniczenia wyścigu zbrojeń. Określając wielkość potencjału militarnego na poziomie zapewniającym bezpieczeństwo, zmniejszono do minimum możliwość agresji militarnej w skali „państwo – państwo". Nie zmniejszyło się prawdopodobieństwo zaistnienia lokalnych konfliktów zbrojnych o ograniczonej intensywności i rozmachu.

Równolegle ze zmianami strukturalnymi postępują zmiany w stanach osobowych, które zostaną prawdopodobnie wyhamowane z chwilą osiągnięcia stanów zgodnych z traktatem CFE.

W przypadku utrzymywania się współpracy międzynarodowej w zakresie polityki bezpieczeństwa w obecnym stanie, po roku 2000 możliwe są dalsze niewielkie redukcje stanów osobowych i uzbrojenia (rzędu 10 – 20 %) poniżej stanów deklarowanych, przy systematycznie wzrastających możliwościach bojowych armii.

3.2. Możliwy charakter agresji zbrojnej na terytorium Polski

Uwzględniając sytuację polityczną jaka ukształtowała się po rozwiązaniu Układu Warszawskiego i rozpadzie Związku Radzieckiego oraz powszechnie występujące tendencje, nie zakłada się istnienia określonego przeciwnika i ustalonego scenariusza działań wojennych. Koncepcje strategiczne zdecydowanej większości państw europejskich, jako podstawę swoich rozwiązań, generalnie przyjmują gotowość do dialogu i odprężenia, połączoną z wysokim stopniem gotowości obronnej.

Jednocześnie nie zaniedbuje się odpowiedniego przygotowania szerokiego wachlarza przedsięwzięć w dziedzinach warunkujących funkcjonowanie państwa i narodu w czasie wojny. Zaliczyć do nich należy: ochronę ludności i struktur państwa, a także organizowanie i uzupełnienie wsparcia logistycznego sił zbrojnych.

Przyjmując możliwe zagrożenia militarne, strategia obronna RP powinna zakładać przygotowanie państwa, w tym sił zbrojnych, do przeciwstawienia się agresji o dużej skali, jak też do korzystnego rozstrzygania konfliktów o ograniczonej intensywności. W aktualnej sytuacji, zwłaszcza ekonomicznej, wygodniej byłoby zakładać potrzebę rozwiązywania tylko konfliktów o ograniczonej intensywności. To jednakże nie

gwarantuje możliwości realizacji celów politycznych Polski w warunkach gwałtownego wzrostu ryzyka wybuchu wojny (konfliktu zbrojnego o dużej skali). Dlatego też zasadnym wydaje się, przyjmowanie rozwiązań ukierunkowanych na maksymalizację bezpieczeństwa, a więc takich, które uwzględniają zagrożenie o dużej skali.

Biorąc pod uwagę przewagę potencjałów militarnych możliwych przeciwników, w założeniach strategii RP należy uwzględnić potrzebę ich rekompensaty poprzez utworzenie i funkcjonowanie systemu powszechnej, przygotowanej obrony.

Powszechnej – bo opierającej się na wykorzystaniu znacznych zasobów ludzkich i materialnych, obejmującej opór zbrojny i niezbrojny. **Przygotowanej** – bo generalną zasadą będzie realizacja zawczasu przygotowanych przedsięwzięć obronnych.

W takich warunkach, obok manewrowych wojsk operacyjnych, powinny istnieć, mocno osadzone w terenie siły obrony terytorialnej, zdolne do stawienia oporu w formie działań regularnych i nieregularnych, połączonych z powszechnym poparciem społeczeństwa.

Dobrze przygotowana obrona stwarza warunki do skutecznego przeciwstawienia się wszelkim próbom szantażu w czasie pokoju, możliwej agresji i ewentualnej okupacji utraconych terenów.

W przyjmowanych obecnie założeniach i prognozach ocenia się, że konflikt zbrojny o charakterze globalnym lub w skali europejskiej jest mało prawdopodobny. Nie można jednak wykluczyć możliwości wybuchu konfliktów zbrojnych pomiędzy poszczególnymi państwami lub grupami państw, które mogą przybierać różnorodne formy – od potyczek granicznych, aż po regularne operacje.

Mogą to być tzw. konflikty o ograniczonej intensywności, które nie zawsze przybierać będą formę starć zbrojnych. Uczestniczące w nich siły mogą być jednostkami wojskowymi zaangażowanymi w konflikt zbrojny w strefie nadgranicznej (naruszający nasze terytorium w sposób zamierzony lub nie zamierzony), nielegalne organizacje zbrojne lub wojska nie uznające legalnej władzy. **Tego typu zagrożenia, w stosunku do Polski, traktować należy jako najbardziej prawdopodobne w najbliższym czasie.**

Ewentualny konflikt zbrojny może zostać zapoczątkowany w jeden z następujących sposobów:

1. **wciąganie Polski** w wojnę po okresie stopniowego zaostrzenia sytuacji wewnętrznej w państwach ościennych, zwłaszcza poprzez narastanie napięcia w rejonach przygranicznych, incydenty i prowokacje zbrojne;
2. **przejście do działań wojennych** w warunkach gwałtownego zaostrzenia sytuacji międzynarodowej, poprzedzonego selektywnym rozwijaniem sił zbrojnych, próbami załamania ekonomicznego państwa oraz zabiegami osłabiającymi system obronny;
3. **nagłe rozpoczęcie wojny** z użyciem, w początkowym jej okresie, wojsk i sił o wysokim stopniu gotowości bojowej, bezpośrednio z miejsc stałej dyslokacji, rejonów ćwiczeń i poligonów.

W wariantach drugim i trzecim typowe będzie dążenie agresora do działań wojennych z zaskoczeniem w skali operacyjnej, a nawet strategicznej, bez uprzedniej koncentracji sił w pobliżu granic. Agresja może rozpocząć się wykonywaniem operacji powietrznej na obiekty decydujące o żywotności państwa i sił zbrojnych, a w tym ośrodki polityczno – administracyjne i przemysłowe, obiekty komunikacyjne, energetyczne i łączności oraz obiekty militarne – lotnictwo, środki ogniowe i urządzenia radiotechniczne systemu obrony powietrznej, stanowiska kierowania i dowodzenia oraz zgrupowania wojsk.

W toku operacji zaczepnych należy liczyć się z szerokim użyciem zgrupowań powietrzno – lądowych i systemów rozpoznawczo – uderzeniowych. Taki sposób działania stwarza groźbę równoczesnego uderzenia nie tylko na obiekty położone w taktycznej i operacyjnej strefie obrony, ale również rozmieszczone w głębi kraju. W tej sytuacji nie można wykluczyć, że dla uderzającego ukształtuje się możliwość rozwijania powodzenia na kilku oddzielnych kierunkach, a konsekwencją powyższego może być powstanie wielu ognisk walki na dużej przestrzeni oraz sparaliżowanie systemu obrony. Umożliwi to szybkie wtargnięcie zgrupowań pancerno–zmechanizowanych przeciwnika w głąb kraju, co broniącemu zdecydowanie utrudni manewr posiadanymi odwodami na kierunku szczególnego zagrożenia.

W przypadku konfliktów o ograniczonej intensywności, działania bojowe charakteryzować się mogą mniejszym rozmachem oraz potrzebą angażowania w zasadzie tylko części wojsk. W niewielkim stopniu wykorzystywane będzie lotnictwo i artyleria. Istotną rolę odgrywać mogą w tych przypadkach siły obrony terytorialnej oraz siły podporządkowane resortowi spraw wewnętrznych.

Do podstawowych zadań obronnych o znaczeniu strategicznym można więc zaliczyć:

- osłonę przed uderzeniami rakietowo – lotniczymi zasadniczych sił i środków systemu obronnego;
- przygotowanie skutecznej obrony lądowej rubieży i obiektów o znaczeniu operacyjno – strategicznym w strefie operacyjnej w głębi obszaru kraju;
- przygotowanie zawczasu sił i środków obrony granic do odparcia ataków zgrupowań pancerno – zmechanizowanych nieprzyjaciela, usiłujących wtargnąć w głąb terytorium naszego kraju;
- utworzenie systemu obrony terytorialnej, umożliwiającego funkcjonowanie zasadniczych obiektów gospodarczych i administracyjnych, a także minimalizującego straty wśród ludności cywilnej.

W kwartalniku naukowym Instytutu Lotnictwa nr 4/96 Stefan BRAMSKI i Wacław ŚWIĄTNICKI w zasadzie wykluczają totalne zagrożenie militarne, a wskazują na możliwość wystąpienia ograniczonych zagrożeń militarnych, które mogą być powodowane:

- roszczeniami wobec niektórych ziem wchodzących w skład państwa polskiego i próbą ich oderwania;

  może tu chodzić np.: o tzw. ziemie zachodnie i północne, rejon południowo – wschodniej Polski, bądź północno – wschodniej będący w bezpośrednim sąsiedztwie Obwodu Kaliningradzkiego;
- rzeczywistymi lub urojonymi konfliktami narodowościowymi w Rzeczypospolitej Polskiej, co wydaje się jednak mało prawdopodobne;
- sporami na tle wzajemnego lub jednostronnego niszczenia środowiska przyrody, zwłaszcza eksploatacji bogactw naturalnych w obszarach przygranicznych (ropa naftowa, gaz);

- dyskryminacyjnym szkodzeniem interesom Polski na forum polityki międzynarodowej, wymiany handlowej, rozliczeń międzynarodowych lub dyskryminacji polskiej mniejszości narodowej.

Nie ulega jednak wątpliwości, że przypadkiem najgorszym byłby konflikt z kilkoma sąsiadami równocześnie.

Siły zbrojne RP powinny więc stanowić potencjał zdolny do obrony ziem, które mogą być przedmiotem agresji, a jednocześnie stanowić siły zapewniające skuteczne „odstraszanie" potencjalnego agresora. Stan gospodarki kraju wyklucza możliwość posiadania sił zbrojnych równych lub zbliżonych potencjałem do armii największych krajów sąsiednich, jak Rosja, Niemcy, Ukraina, czy nawet aktualnie Białoruś. W obliczu zbliżającego się terminu przyjęcia Polski do struktur zachodnioeuropejskich, w tym faktem już dokonanym – naszym członkostwem w Sojuszu Północnoatlantyckim, realnym wydaje się posiadanie armii zdolnej nie dopuścić do błyskawicznego zaskoczenia Polski i opinii światowej przez potencjalnego agresora oraz zrealizowanie przez niego ograniczonych celów militarnych, jakim może być zajęcie określonego terytorium. Agresor powinien mieć świadomość, że atak na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej spowoduje konsekwencje w postaci poniesienia określonych strat materialnych i ludzkich, ale przede wszystkim zdecydowanej reakcji państw sojuszniczych. Polskie siły zbrojne powinny być zdolne do powstrzymania agresora na określonej rubieży do czasu zdecydowanej reakcji ze strony członków Sojuszu, po czym wziąć udział w odparciu agresora w składzie sił sojuszniczych.

3.3. Wymagania w zakresie strategii obrony militarnej Polski

Wojna na dużą skalę dla Rzeczypospolitej Polskiej niewątpliwie oznaczałaby konieczność obrony przed poważniejszymi siłami przeciwnika. Porównanie potencjałów militarnych Polski i najsilniejszych jej sąsiadów wypada dla naszego kraju zdecydowanie niekorzystnie. Należy więc rozważyć podstawowy problem – **jak zrekompensować przewagę militarną państw potężniejszych ?** Wydaje się oczywistym, że zasadniczą rolę w rozwiązaniu tego problemu odegrają posunięcia polityczne i inne pozamilitarne. Nie zwalnia to jednak w żadnym wypadku strategii

wojskowej od poszukiwania rozwiązań w zakreślonym dla niej obszarze odpowiedzialności.

Głównym celem polityki bezpieczeństwa naszego kraju, podobnie jak zasadniczej większości państw**, jest zapewnienie jego suwerenności i integralności terytorialnej**.

Aby cel ten osiągnąć należy:

- stworzyć takie siły zbrojne, których potencjał odstraszałby potencjalnych agresorów od prób użycia własnych armii dla wywierania określonych nacisków politycznych bądź dokonania agresji. Jednak realizację tego założenia ograniczają z jednej strony warunki ekonomiczne (głęboki kryzys gospodarczy rzutuje bezpośrednio na stan obronności kraju, wielkość i jakość sił zbrojnych), z drugiej – dobrowolnie przyjęte limity wynikające z ratyfikowanych przez Polskę układów CFE-1;
- tak przygotować i wykorzystać siły zbrojne, aby umożliwiały one odparcie ewentualnego uderzenia na Polskę z powietrza, lądu, bądź morza oraz uniemożliwiały wtargnięcie agresora w głąb terytorium, jego opanowanie i trwałą okupację, do czasu reakcji państw sojuszniczych;
- rozbić lub wyprzeć z terytorium Polski siły, które w wyniku agresji desantowałyby się lub włamały w głąb terytorium naszego kraju.

Ogólna teoria walki, doświadczenia wojenne, w tym także z ostatnich lokalnych konfliktów zbrojnych oraz analiza przygotowań obronnych wielu państw umożliwiają sformułowanie podstawowych wymagań w stosunku do strategii, aby osiągnąć założony cel.

Wymagania te to[37]:

1. Pewność i skuteczność obrony.
2. Elastyczność obrony.
3. Adekwatność koncepcji obrony.
4. Powszechność obrony.
5. Przygotowanie zawczasu terytorium.
6. Trwałość obrony.

---

[37] Marczak J., Pawłowski J.: O obronie militarnej Polski przełomu XX-XXI wieku. Bellona. Warszawa 1995 r.

7. Ekonomiczność obrony.
8. Kompleksowość obrony.

Pewność i skuteczność obrony oznacza, że przygotowania obronne zapewnić muszą osiągnięcie celu obrony w każdych warunkach. Jest to tym bardziej istotne, że aktualną sytuację polityczno-militarną cechuje zmienność i trudność przewidywania. Stąd też obrona musi być przygotowywana wielowariantowo, a nie według jednego, doraźnie wymyślonego, nie sprawdzonego w praktyce wariantu. Podstawą do spełnienia tego wymogu jest uwzględnienie we wszelkich kalkulacjach strategicznych realnego potencjału militarnego i ekonomicznego ewentualnego agresora (agresorów) oraz dobór odpowiednich środków i sposobów działań obronnych.

Elastyczność obrony. Wymóg ten to możliwość szybkiego dostosowania środków i sposobów obrony do przeobrażeń sytuacji polityczno-wojskowej na zewnątrz oraz wewnątrz kraju, a także do zmian w charakterze środków i sposobów prowadzenia działań bojowych. Strategia wojskowa musi być elastyczna, podatna na zachodzące zmiany, a nie sztywna, niezmienna, schematyczna. Dla spełnienia tego wymogu niezbędne są stale prowadzone, wiarygodne studia polityczno-obronne, których wyniki stanowić będą podstawę działalności najwyższych organów kierowania obronnością państwa.

Adekwatność koncepcji obrony – to konieczność zapewnienia zgodności celu obrony, przyjętych sposobów przygotowania i prowadzenia obrony z posiadanymi możliwościami – wielkością sił i środków.

W sytuacji samodzielności wojskowej Polski cel obrony jest jednoznaczny, a siły i środki określone przez możliwości demograficzne i ekonomiczne państwa. W związku z przyjęciem Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego należy przewidywać, że odpieranie ewentualnej agresji realizowane będzie wysiłkiem niezbędnych sił sojuszniczych.

Powszechność obrony. Wymóg ten nakazuje przygotować w czasie pokoju i wykorzystać w czasie ewentualnej wojny cały naród, całe terytorium oraz wszystkie zasoby państwa do osiągnięcia celów wojny (odparcia agresji). Konieczność taką dyktuje zarówno potencjał militarno-gospodarczy kraju – mniejszy od wszystkich ewentualnych agresorów, jak i charakter współczesnych działań bojowych,

obejmujących nie tylko linię frontu i jego najbliższe zaplecze, ale całe terytorium i wszystkie ważniejsze obiekty wojskowe, polityczne i gospodarcze.

Przygotowanie zawczasu terytorium – to wykorzystanie jednego z największych atutów obrony, jakim jest możliwość przygotowania zawczasu terytorium do obrony, którego nie posiada agresor. Pozwoli ono zwielokrotnić zdolność bojową sił zbrojnych, ochrony ludności i zasobów materiałowych ale także sparaliżować, a przynajmniej ograniczyć możliwości manewru wojsk lądowych przeciwnika oraz radykalnie zmniejszyć efektywność jego uderzeń ogniowych.

Trwałość obrony – to utrzymanie terytorium, a więc także przygotowanie i prowadzenie obrony, które nie pozwoli agresorowi zająć jakiejkolwiek części terytorium. Należy pamiętać, że utrzymanie terytorium ma znaczenie zarówno psychologiczne jak i ekonomiczne. Przy stosunkowo niewielkiej powierzchni naszego kraju oraz usytuowania wielu dużych miast jak i strategicznie ważnych obiektów w niewielkiej odległości od granic państwa, utrata części terytorium groziłaby załamaniem całej obrony.

Ekonomiczność obrony – wymóg znany od bardzo dawna, nakazuje zastosować takie środki i sposoby walki, które umożliwią skuteczne powstrzymanie agresora, nawet liczniejszego i silniejszego.

Kompleksowość obrony oznacza potrzebę zastosowania w obronie zarówno różnorodnych środków walki jak i sposobów prowadzenia obrony, które uzupełniając się wzajemnie, mogłyby sprostować każdemu zagrożeniu militarnemu.

Po analizie strategicznych celów politycznych i militarnych oraz wymagań jakie stoją przed strategią obrony Polski należy stwierdzić, że w obecnej i dającej się przewidzieć perspektywie polska strategia wojenna (wojskowa) będzie strategią obronno-zaczepną z elementami powszechnej obrony narodowej. Główny ciężar obrony spocznie na wojskach operacyjnych, a niebagatelna jej część, na działających w jej składzie WLOP, które realizowały będą zasadnicze zadania obronne i uderzeniowe na decydujących kierunkach i obszarach działań bojowych. W związku z przyjęciem Polski do struktur NATO, obrona realizowana będzie w składzie sił Sojuszu, zarówno lądowych, jak powietrznych i morskich.

3.4. Przygotowanie sił zbrojnych do obrony terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Najważniejszym zadaniem władz, jak i kierownictwa samej armii jest przygotowanie sił zbrojnych do obrony terytorium kraju.

W historii Polski mieliśmy wystarczająco wiele przykładów lekceważenia tego zadania, stąd potrzeba jego poważnego traktowania.

Przygotowanie sił zbrojnych do prowadzenia obrony nabrało szczególnego znaczenia po rozwiązaniu Układu Warszawskiego, kiedy przestały obowiązywać dotychczasowe zobowiązania sojusznicze, powstały nowe państwa, wytworzyła się nowa sytuacja polityczno-militarna, a Polska mogła liczyć tylko na własne siły zbrojne. Od kilku tygodni sytuacja jest diametralnie inna – Polska jest członkiem potężnego sojuszu militarnego – paktu NATO.

Najważniejszym obecnie zadaniem w zakresie przygotowania sił zbrojnych do obrony Polski jest dostosowanie struktur organizacyjnych oraz modernizacja techniczna wyposażenia istniejących wojsk operacyjnych do potrzeb i warunków obrony, ale także do wymagań stawianych przez naszych nowych sojuszników – członków Sojuszu Północnoatlantyckiego. Niezwykle ważnym jest tu dostosowanie struktur i wyposażenia technicznego oraz składu bojowego lotnictwa Sił Powietrznych. Ważnym jest także utworzenie struktur obrony terytorialnej.

Wymienione przedsięwzięcia powinny być tak zaplanowane i realizowane, aby przekształcić struktury sił zbrojnych z dotychczasowych, o charakterze ofensywnym, na struktury o charakterze obronnym. W nowej strukturze funkcjonować będą wojska operacyjne o znacznie zmniejszonych stanach osobowych i stanach uzbrojenia, w większości przypadków mniejszych niż przyznane Polsce limity CFE-1 oraz szkieletowa struktura obrony terytorialnej. W stanie zagrożenia i wojny następowałoby mobilizacyjne rozwinięcie wojsk operacyjnych i sił obrony terytorialnej. Utworzenie sił obrony terytorialnej pozwoli powierzyć im realizację części zadań obronnych, odciążyć wojska operacyjne i stworzyć warunki do pełnego wykorzystania ich mobilności i siły uderzeniowej. Wojska operacyjne realizować będą zadania obrony na głównych kierunkach uderzenia przeciwnika, obrony powietrznej, przeciwuderzeń oraz uderzeń odwetowych na wojska i obiekty przeciwnika na jego

terytorium. Wojska obrony terytorialnej realizować będą zadania wsparcia i zabezpieczenia wojsk operacyjnych.

Przygotowanie wojsk operacyjnych do prowadzenia obrony na terytorium kraju, w stosunku do obowiązującej do niedawna doktryny, umożliwi radykalne zmniejszenie dotychczasowych ich struktur, z dużej części sił i środków mobilnej logistyki, mobilnych stanowisk dowodzenia itp.

W wojskach lądowych dostosowanie do nowych zadań oznacza ostateczne przekształcenie ociężałych związków taktycznych o strukturze pułkowej na struktury bardziej manewrowe brygadowo-batalionowe, utworzenie pododdziałów piechoty zmotoryzowanej, sił aeromobilnych, zwiększenie nasycenia wojsk lądowych środkami przeciwpancernymi.

W Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej niezwykle istotnym będzie „odwrócenie proporcji" na korzyść lotnictwa uderzeniowego. Chodzi tu zwłaszcza o zwiększenie możliwości realizacji zadań ogniowych i rozpoznania powietrznego, co ma szczególne znaczenie dla wsparcia działań wojsk lądowych. W obronie powietrznej niezbędna jest reorganizacja struktur kierowania, ze zmianą podziału na rejony, strefy i sektory obrony powietrznej, co wynika głównie z faktu utworzenia jednolitego systemu obrony powietrznej oraz włączenia do struktur NATO. Niezwykle ważnym jest zakończenie tworzenia sieci baz lotniczych, co umożliwi ostateczne zaniechanie przemieszczania ociężałych rzutów naziemnego zabezpieczenia.

W perspektywie należy widzieć potrzebę przystosowania lotnisk do standardów i wymagań NATO oraz budowę drogowych odcinków lotniskowych. Pilnym zadaniem jest stworzenie we wschodniej części kraju systemu zabezpieczenia radiolokacyjnego. Niezwykle potrzebną, wręcz pożądaną, jest zmiana jakościowa w lotnictwie, zwłaszcza myśliwskim oraz w rakietowych środkach przeciwlotniczych. Niezbędnym jest także przekształcenie lotnictwa wojsk lądowych oraz kontynuacja tworzenia i odpowiedniego wyposażania wojsk aeromobilnych.

W marynarce wojennej przygotowanie do realizacji zadań obrony polskich obszarów morskich polegać powinno na zwiększeniu jej zdolności operacyjnych, zarówno samej marynarki jak i lotnictwa morskiego oraz nabrzeżnej artylerii rakietowej.

Jak wskazują jednak doświadczenia konfliktów lokalnych ostatniego półwiecza, w tym szczególnie tych niedawnych (wojny izraelsko-arabskie, wojna o Falklandy, a zwłaszcza wojna w Zatoce Perskiej), niezwykle ważną rolę, a często nawet decydującą, odgrywa lotnictwo. Stąd też niezwykle ważnym zadaniem każdego państwa, w tym także Polski, jest utworzenie i wyposażenie takich sił powietrznych, które zdolne będą odegrać decydującą rolę w ewentualnych konfliktach zbrojnych i sojuszniczych akcjach pokojowych.

3.5. Możliwy przebieg obrony strategicznej Rzeczypospolitej Polskiej

Zaistniałe zmiany geopolityczne i geostrategiczne w Europie Środkowowschodniej stworzyły nową konfigurację polityczno-wojskową w tym rejonie. Spowodowały, że Polska znalazła się w nowej jakościowo sytuacji militarnej. Zaistniała sytuacja spowodowała konieczność przewartościowania wielu dotychczasowych założeń polityki bezpieczeństwa państwa, w tym również założeń strategii militarnej.

Strategia obronna (militarna) każdego państwa tworzona jest w procesie porównywania celów politycznych z możliwościami ich realizacji. Jej treść powinna między innymi uwzględniać potencjalne implikacje geostrategicznego położenia kraju, możliwe kierunki rozwoju polityki bezpieczeństwa państwa, prognozowane zagrożenia militarne, skutki przewagi potencjałów wojskowych ewentualnych przeciwników i możliwości ich neutralizacji, prawdopodobny charakter przyszłych działań wojennych, a także doświadczenia wynikające ze współczesnych konfliktów militarnych i sytuacji kryzysowych.

Zasadniczym, strategicznym celem obrony naszego państwa jest zachowanie jego suwerenności, niepodległości i integralności terytorialnej.

Realizacja powyższego celu rozłożona być musi na wszystkie elementy składowe systemu obronnego państwa, stosownie do przynależnej im funkcji. W każdym z nich zatem będzie występowała określona strategia działania, spójna z polityką bezpieczeństwa państwa.

Uwzględniając powszechnie występujące tendencje, w naszych koncepcjach strategicznych nie zakłada się istnienia konkretnego przeciwnika i ustalonego scenariusza działań wojennych. Koncepcje większości państw świata – w tym państw

członkowskich NATO - jako podstawę swoich rozwiązań generalnie przyjmują gotowość do dialogu i odprężenia - połączoną z wysokim stopniem gotowości obronnej państwa. Ich myślą przewodnią jest formuła: od konfrontacji – poprzez dialog – do współpracy prowadzącej do integracji.

Dlatego też polityka bezpieczeństwa powinna być ukierunkowana na opanowanie i rozwiązywanie sytuacji kryzysowych drogą negocjacji, mediacji, a także innych metod stosowanych przez organizacje międzynarodowe.

Rozwiązanie siłowe należałoby traktować jako ostateczność. W uwarunkowaniach strategii militarnej obrony państwa przewidywano, że w okresie pozostawania Polski poza sojuszami, jej założenia winny opierać się na samodzielności obronnej. Przyjmowana jednak samodzielność miała charakter przejściowy, bowiem cele polityczne zakładały wejście naszego państwa w struktury Europy Zachodniej, w tym w jej struktury bezpieczeństwa. Jak pokazują decyzje ostatnich tygodni, wejście Polski do NATO jest faktem. W rozprawie, z uwagi na czasokres jej opracowywania, rozpatrywano obronę RP zarówno w warunkach „samodzielności", jak i w warunkach przynależności do Sojuszu.

Przyjmując możliwe zagrożenia militarne, strategia działania może być następująca:

a) w przypadku wojny wykraczającej poza konflikt lokalny, możliwie jak najdłuższe stawianie oporu w celu powstrzymania inwazji – poprzez zadanie agresorowi maksymalnych strat, zademonstrowanie determinacji obrony oraz zyskanie czasu na reakcję państw sojuszniczych i organizacji międzynarodowych;
b) w razie konfliktu o ograniczonej intensywności, prowadzenie samodzielnych działań obronnych w celu jak najszybszego zlokalizowania, zatrzymania i rozbicia nieprzyjacielskiego zgrupowania, z jednoczesnym, demonstracyjnym przegrupowaniem wybranych sił sojuszniczych na terytorium RP.

W obydwu wariantach ważną rolę odgrywać będzie, właściwie wkomponowana w działania wojsk operacyjnych, działalność obrony terytorialnej i organizacji paramilitarnych, a także determinacja całego narodu. Siłami systemu OP wojsk własnych oraz Sojuszu, a także działaniami lotnictwa uderzeniowego prowadzić operację powietrzną z zadaniem niedopuszczenia do uzyskania przez agresora przewagi

w powietrzu. Następnie prowadząc działania obronno – opóźniające siłami narodowymi we współdziałaniu z Korpusem Szybkiego Reagowania Sojuszu, powstrzymywać agresję na dogodnych rubieżach terenowych. Wykorzystując skutki uderzeń lotnictwa, broni precyzyjnego rażenia oraz obezwładnienia radioelektronicznego, siłami głównymi Sojuszu (po przegrupowaniu ich na obszar RP), przejść do obrony na rubieży strategicznej, na której ostatecznie załamać natarcie agresora w sytuacji zgrupowania stosownych sił NATO na obszarze RP – przejść do kampanii obronnej, w ramach której, działaniami sił rzutu osłony strategicznej, wspólnie z Korpusem Szybkiego Reagowania powstrzymywać działania agresora oraz izolować rejon działań bojowych, nie dopuszczając do napływu nowych sił w rejon włamania. Siłami głównymi Sojuszu we współdziałaniu z siłami narodowymi, ostatecznie załamać natarcie agresora na operacyjnej rubieży obronnej, na której stworzyć warunki do wykonania zwrotu zaczepnego. Wykorzystując skutki uderzeń lotnictwa, środków napadu powietrznego oraz środków WRE, wykonać przeciwnatarcie na zbieżnych kierunkach w celu ostatecznego rozbicia agresora i odzyskania utraconego obszaru.

Działania zbrojne mogą być prowadzone w warunkach zagrożenia od strony Morza Bałtyckiego. Stąd też, przewidzieć należy wspólne działania Marynarki Wojennej RP z Siłami Morskimi NATO. Działania te polegałyby m.in. na zapewnieniu swobody żeglugi na przybrzeżnych liniach komunikacyjnych, zwalczaniu zespołów okrętów i lotnictwa morskiego agresora oraz niedopuszczeniu do wysadzenia desantu morskiego.

* *
*

Wyniki badań przedstawione w rozdziale pozwoliły na dokonanie uogólnień i sformułowanie wniosków. Odpowiednio przygotowana obrona stwarza warunki do skutecznego przeciwstawienia się wszelkim próbom szantażu w czasie pokoju, możliwej agresji i ewentualnej okupacji utraconych terenów. Rozwiązań tych nie można traktować w sposób statyczny, niezmienny. Przeobrażenia jakie dokonują się zarówno w naszym kraju, jak i w innych państwach – zmuszają do ciągłej weryfikacji i optymalizacji przyjmowanych założeń.

Polskie Siły Zbrojne włączone zostały do struktur Sojuszu Północnoatlantyckiego, co w zasadniczy sposób zmienia warunki bezpieczeństwa naszego kraju. Nie może to jednak oznaczać całkowitego zdania się na sojuszników, gdyż gwarancje bezpieczeństwa nie są dawane automatycznie. Jak stwierdził w tygodniku „Wprost" z 19 lipca 1998 r. Jan Nowak–Jeziorański – Polska może liczyć na pomoc NATO tylko wtedy, gdy będzie chciała i mogła bronić się sama. Może liczyć na pomoc sojuszników tylko wtedy, gdy zdobędzie własne możliwości odstraszania napastnika. Innymi słowy wkład Sojuszu w nasze bezpieczeństwo będzie proporcjonalny do wniesionego przez nas wysiłku do bezpieczeństwa zbiorowego.

Lotnictwo sił powietrznych weźmie udział we wszystkich rodzajach operacji prowadzonych przez Siły Zbrojne NATO. Jak dowodzą badania wielu współczesnych materiałów źródłowych i periodyków traktujących o tych problemach, lotnictwo SP weźmie udział w walce o przewagę w powietrzu oraz ogólnie rozumianym wsparciu lotniczym wojsk lądowych i marynarki wojennej. Lotnictwo, jako rodzaj sił zbrojnych najbardziej manewrowy i posiadający największe możliwości oddziaływania przestrzennego (zasięg), odgrywać będzie niezwykle ważną rolę w rozstrzyganiu o losach konfliktów zbrojnych. Z analizy aktualnego składu lotnictwa wynika, że nie jest on dostosowany do realizacji stojących przed lotnictwem zadań. Zadania wsparcia ogniowego może realizować jedynie lotnictwo myśliwsko-bombowe, które w polskich warunkach należy traktować jak lotnictwo strategiczne. Taką rolę odgrywało ono będzie także w przypadku przezbrojenia w nowoczesne samoloty wielozadaniowe. Istnieje zatem obiektywna potrzeba posiadania taktycznego lotnictwa uderzeniowego, składającego się z lotnictwa myśliwsko-bombowego do zwalczania ważnych obiektów przeciwnika na większych głębokościach oraz lotnictwa szturmowego do działań w strefie taktycznej i bliższej operacyjnej oraz lotnictwa myśliwskiego i rozpoznawczego.

Tak zorganizowane lotnictwo będzie zdolne do realizacji zadań jakie stawia przed nim współczesne pole walki. Będzie ono w stanie spełniać zarówno funkcję odstraszania, jak i skutecznego prowadzenia działań bojowych.

4. OCENA POTENCJAŁÓW LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH INNYCH PAŃSTW

Przedmiotem badań, których wyniki zaprezentowane zostały w niniejszym rozdziale były realizowane zadania oraz skład bojowy lotnictwa sił powietrznych wybranych państw Europy. Wyniki dociekań stanowią wystarczającą bazę do stwierdzenia, że niemal we wszystkich objętych badaniami państwach zdecydowanie więcej jest lotnictwa uderzeniowego i rozpoznawczego niż lotnictwa myśliwskiego. Badania potwierdziły więc założenie hipotetyczne, że skład polskiego lotnictwa jest nieracjonalny i możliwie najszybciej należy dokonać w nim radykalnych zmian, mając tym bardziej na uwadze potrzebę niezwłocznej integracji ze strukturami NATO.

4.1. Zadania lotnictwa w przyszłych działaniach wojennych

W dotychczas prowadzonych działaniach wojennych lotnictwu wyznaczono różne role, od pełnej teoretycznej gloryfikacji lotnictwa przez Julio Douheta, poprzez praktyczne przechodzenie od zadań drugoplanowych (łącznikowych, obserwacyjnych) do zasadniczych zadań ogniowych i zabezpieczających. Na przestrzeni historii nie da się jednak zaprzeczyć, że w miarę rozwoju techniki, rola lotnictwa w działaniach wojennych ciągle wzrastała.

W swej pracy „Przyszła wojna" gen. Władysław Sikorski pisze: „Już samo zjawienie się samolotów na polu bitwy oraz ich czynny w niej udział wywołały prawdziwy przewrót w podstawowych zasadach sztuki wojennej"[38]

Niezwykle ważną rolę lotnictwo odegrało na frontach II wojny światowej. Jego znaczenie najpełniej jednak ukazał konflikt w Zatoce Perskiej, gdzie w wyniku działania lotnictwa sprzymierzonych, została w zasadzie ubezwłasnowolniona (rozbita) czwarta armia świata. Rangę sił powietrznych eksponuje dobitnie przyjęta przez NATO koncepcja FOFA[39], strategiczno-operacyjna koncepcja zwalczania

---

[38] Sikorski Wł.: „Przyszła wojna". Bellona. Warszawa 1984 r.
[39] Praca zbiorowa: „Lotnictwo taktyczne państw NATO". MON. Warszawa 1989 r.

drugich rzutów i odwodów przeciwnika, gdzie jednym z głównych środków do realizacji koncepcji, ma być silne lotnictwo taktyczne.

Wykorzystanie lotnictwa w działaniach wojennych charakteryzuje:

- niespodziewane i zmasowane użycie bomb jądrowych (w działaniach z użyciem BMR) na ważniejsze obiekty przeciwnika na różnych głębokościach;
- ześrodkowanie wysiłku w decydujących momentach walki i operacji na głównych kierunkach;
- wysoka aktywność, stosowanie szerokiego manewru i oddziaływanie na przeciwnika na dużą głębokość;
- obezwładnianie obiektów, które nie mogą być skutecznie niszczone przez artylerię i taktyczne pociski rakietowe;
- scentralizowane dowodzenie lotnictwem, z jednoczesnym zachowaniem możliwości jego decentralizacji.

Znaczna dyspozycyjność sił powietrznych umożliwia szybką reakcję w zaistniałej sytuacji bojowej w dowolnym rejonie oraz osiągnięcie efektu zaskoczenia co do miejsca i czasu jego użycia, jak również szybkie przeciwdziałanie zagrożeniu ze strony przeciwnika. Uniwersalność wyposażenia sił powietrznych stwarza możliwość wykonywania różnorodnych zadań bojowych o różnej intensywności, zarówno zaczepnych jak i obronnych, w szerokim zakresie prędkości, wysokości i manewru.

Do zasadniczych zadań sił powietrznych według poglądów NATO należą[40]:

- walka o przewagę w powietrzu;
- izolacja lotnicza rozumiana jako lotnicza izolacja rejonu działań bojowych;
- ofensywne wsparcie lotnicze sił lądowych;
- taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich;
- taktyczne rozpoznanie powietrzne;

We wszystkich koncepcjach prowadzenia wojny ważną rolę przypisuje się kampanii (operacji) powietrznej (przeciwpowietrznej), jako nierozerwalnej części prowadzenia wojny lub konfliktu zbrojnego.

---

[40] Zajas St. i inni: Wybrane problemy użycia sił powietrznych NATO. DWLOP. Warszawa 1998. s. 52.

Połączona operacja powietrzna polegać ma na skoordynowanym i efektywnym wykorzystaniu wszystkich sił i środków lotnictwa. Celowi temu służyć ma realizacja planów związanych z modernizacją i wprowadzaniem nowego sprzętu, w tym samolotów wielozadaniowych, dla zwiększenia nie tylko siły ognia, ale i manewrowości sił powietrznych. Przewiduje się możliwość wykorzystania samolotów myśliwskich do realizacji zadań uderzeniowych oraz przystosowanie samolotów rozpoznawczych do zwalczania celów naziemnych, w celu zwiększenia siły lotnictwa uderzeniowego.

Uwzględniając dotychczasowe doświadczenia, najbardziej prawdopodobne jest, że wojna rozpocznie się zmasowanym natarciem radioelektronicznym i uderzeniami środków napadu powietrznego. Następnie, wykorzystując skutki uderzeń lotnictwa, broni precyzyjnego rażenia i intensywnych zakłóceń radioelektronicznych, przeszłyby do operacji zaczepnej zgrupowania uderzeniowe wojsk lądowych, a także siły marynarki wojennej.

Nie można jednak wykluczyć także innych wariantów, na przykład jednoczesnego uderzenia z powietrza i lądu (morza). W chwili obecnej trudno wyobrazić sobie, aby jakiekolwiek, nawet ograniczone działania zbrojne prowadzone były bez udziału lotnictwa. Następuje coraz większe powiązanie pomiędzy działaniami wojsk lądowych, marynarki wojennej oraz sił powietrznych.

Tak więc rola lotnictwa we współczesnej wojnie staje się coraz większa. Lotnictwo bojowe przeznaczone jest do realizacji trzech zasadniczych funkcji w wymiarze operacyjno-taktycznym.

Funkcja pierwsza – to niszczenie w powietrzu środków napadu powietrznego przeciwnika. Funkcję tą spełnia przede wszystkim, lotnictwo myśliwskie (jest to jego podstawowa powinność).

Funkcja druga – niszczenie, na ziemi lub morzu, celów wojskowych oraz obiektów infrastruktury militarno-przemysłowo-komunikacyjnej. Do pełnienia tej funkcji przeznaczone jest lotnictwo uderzeniowe. Może się ono składać z lotnictwa myśliwsko-bombowego i lotnictwa szturmowego, nazywanego często lotnictwem wsparcia wojsk na polu walki.

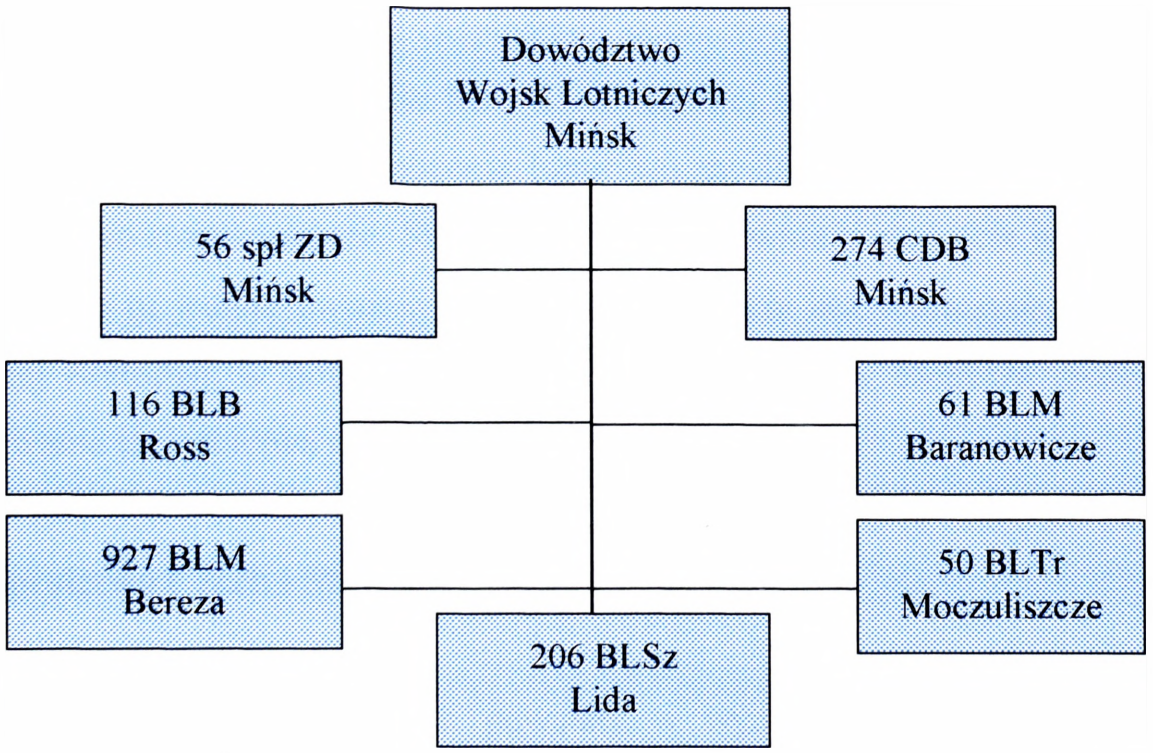
Funkcja trzecia – prowadzenie rozpoznania powietrznego. Do tego przeznaczone jest lotnictwo rozpoznawcze.

4.2. Ogólna charakterystyka lotnictwa sił powietrznych wybranych państw Europy

Ogólna charakterystyka lotnictwa sąsiadów Polski zaprezentowana w rozdziale dotyczy głównie ich liczebności według stanu na koniec 1997 roku[41] struktur organizacyjnych i wielkości limitów traktatu CFE-1, a także procentowego udziału poszczególnych rodzajów lotnictwa w siłach powietrznych poszczególnych państw. Pominięte zostały siły powietrzne Litwy, ze względu na ich niewielką liczebność i w zasadzie nieokreśloność do obecnej chwili, a także azjatycką część lotnictwa Rosji, ze względu na brak danych i małe prawdopodobieństwo ich użycia w lokalnych konfliktach zbrojnych w Europie.

4.2.1. Lotnictwo Białorusi

W styczniu 1992 r. na podstawie decyzji rządu Białorusi usankcjonowano przejęcie wojsk Białoruskiego Okręgu Wojskowego, z wyjątkiem jednostek strategicznych[42]. Początkowo składało się ono z Sił Powietrznych i Sił Obrony Powietrznej, jednak w ostatnim okresie obydwa rodzaje połączono i aktualnie stanowi ono jeden rodzaj sił zbrojnych – wojska lotnicze z siedzibą dowództwa w Mińsku. Strukturę organizacyjną przedstawia rysunek 11.



Rys. 11. Organizacja Lotnictwa Białorusi

---

[41] Dane liczbowe oraz struktury zawarte w niniejszym rozdziale przedstawiono w oparciu o angielskie wydawnictwo „The Military Balance 1996 – 1997". Air Book. Londyn 1997 r.
[42] Zieliński J.: „Siły zbrojne sąsiadów Polski". Bellona. Warszawa 1993 r.

Podstawowym związkiem taktycznym lotnictwa jest baza lotnicza. Jednostki wyposażone są w samoloty produkcji byłego ZSRR średniej i najnowszej generacji. Skład bojowy lotnictwa Białorusi przedstawia tabela 6.

Tabela 6

Stan ilościowy lotnictwa Białorusi [43]

Związek /Oddział/	Typ samolotu						Rodzaj Lotnictwa			Razem
	LM			LMB / LSz		LR	LM	LMB i LSz	LR	
	Su-27	MiG-29	MiG-23	Su-25	Su-24	Su-24				
927 BLM		51					51			**51**
206 BLSz				99				99		**99**
116 BLB					30	12		30	12	**42**
61 BLM	22	27	44				93			**93**
Razem WL	**22**	**78**	**44**	**99**	**30**	**12**	**144**	**129**	**12**	**285**
Udział procentowy							50 %	46 %	4 %	

Zgodnie z postanowieniami traktatu CFE-1, Białoruś może posiadać 260 samolotów. Po wyłączeniu z eksploatacji samolotów MiG-25, prawdopodobnie redukcji ulegnie część samolotów MiG-23. Z ogólnej liczby posiadanych obecnie 285 samolotów 50 % stanowi obecnie lotnictwo myśliwskie, 46 % uderzeniowe, a 4 % lotnictwo rozpoznawcze. Skład ten wynika głównie z przyjęcia go z byłego ZSRR. Trzeba tu jednak zwrócić uwagę, że dyslokacja baz lotniczych na terenie zachodniej Białorusi, w pobliżu granicy z Polską, znacznie zwiększa możliwość oddziaływania jej lotnictwa na nasze terytorium.

4.2.2. Lotnictwo Czech i Słowacji

Siły zbrojne Czech i Słowacji powstały w wyniku podziału sił zbrojnych Czechosłowacji w stosunku 2:1 na korzyść Czech. Na początku lat dziewięćdziesiątych armia czechosłowacka stanowiła 1,28 % ludności (podczas gdy

[43] 36 samolotów znajduje się w LZR w Baranowiczach (4 MiG-23, 32 MiG-25, 20 Jak-28) – samolotów tych nie ujęto w tabeli 5.

np.: w Holandii, Polsce i Niemczech poniżej 1 %). Podobnie wysoki był tak zwany wskaźnik ofensywności i wynosił 1,32 (Holandia 0,86) [44].

Czechosłowacja dysponowała dobrze rozwiniętym przemysłem zbrojeniowym, gruntownie zmodernizowanym w latach sześćdziesiątych. W szczytowym okresie rozwoju, w roku 1989, jego produkcja stanowiła 10,5 % produktu krajowego brutto (ok. 1 mld USD wg cen z 1991 r.)[45].

Wojska Obrony Powietrznej dysponowały 95 samolotami MiG-21, 33 MiG-23 i 20 MiG-29. Siły Powietrzne natomiast 64 samolotami MiG-21, 37 MiG-23, 38 Su-25 i 57 Su-22. Stan osobowy Wojsk Obrony Powietrznej i Sił Powietrznych stanowił 22,5 % sił zbrojnych Czechosłowacji.

Przy podziale sił zbrojnych, największym problemem okazał się brak infrastruktury wojskowej (koszar, lotnisk, poligonów, szkół wojskowych) na terytorium Słowacji. Armia Czeska wymagała tylko restrukturyzacji, a nawet redukcji, biorąc pod uwagę ograniczenia traktatu CFE-1, natomiast słowackie siły zbrojne należało w zasadzie tworzyć od nowa.

Po dokonanych podziałach skład bojowy lotnictwa Czech i Słowacji przedstawia się następująco (tabela 7):

Tabela 7

Stan ilościowy lotnictwa Czech i Słowacji

Państwo	Związek (Oddział)	Typ samolotu				Razem		Ogółem
		Samoloty LM i LR		S-ty LMB/LSz		LM i LR	LMB LSz	
		MiG-23	MiG-21	Su-25	Su-22			
Czechy	3 KL			25	34		59	**59**
	4 KOP	21	38			59		**59**
	inne	12	14			26		**26**
	Razem	**33**	**52**			**85**	**59**	**144**
	Udział procentowy					59 %	41 %	
Słowacja		MiG-29	MiG-21	Su-25	Su-22			
	31 BL	24	52			76		**76**
	32 BL							
	33 BL		5	13	20	5	33	**38**
	Razem	**24**	**57**	**13**	**20**	**81**	**33**	**114**
	Udział procentowy					71 %	29 %	

[44] Sokołowski T.:Spojrzenie Czechosłowacji na bezpieczeństwo narodowe. „Wojsko i Wychowanie" nr 7 z 1992.

[45] Wieczorek P.: Przemysł zbrojeniowy Czechosłowacji. „Wojsko i Wychowanie" nr 6 z 1992 r.

Stan ilościowy lotnictwa Czech jest znacznie mniejszy od liczby określonej traktatem CFE-1 – 230 samolotów, a lotnictwa Słowacji prawie dokładnie zgodny z postanowieniami traktatu – 115 samolotów.

Pod względem strukturalnym w obu państwach ponad 70 % stanowi lotnictwo myśliwskie, jest to więc struktura lotnictwa defensywnego, co wynika z roli lotnictwa poszczególnych państw członkowskich byłego Układu Warszawskiego.

Biorąc pod uwagę fakt, że prawie 50 % lotnictwa bojowego stanowią przestarzałe samoloty typu MiG-21 i MiG-23, można stwierdzić, że w obecnej sytuacji lotnictwo obu państw nie przedstawia znaczącego potencjału uderzeniowego.

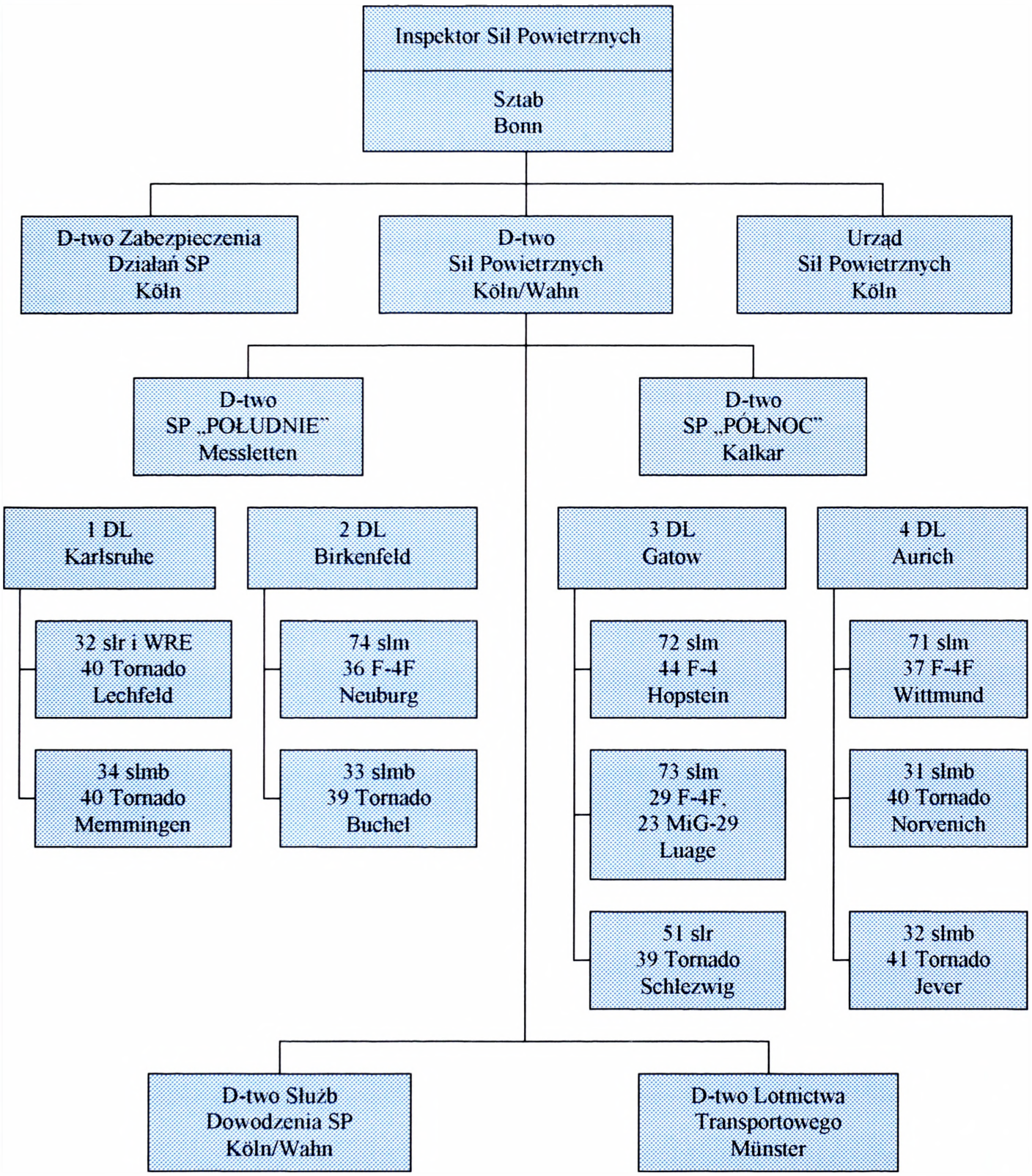
4.2.3. Lotnictwo Niemiec

Polityka Niemiec od lat zmierza do ugruntowania silnej pozycji w Europie Zachodniej. Koncepcja militarno-strategiczna Niemiec jest funkcją długofalowej polityki oraz realnego potencjału militarnego, a zwłaszcza gospodarczego państwa. Podstawowym źródłem zaopatrzenia Bundeswehry w uzbrojenie i sprzęt wojskowy jest przemysł zbrojeniowy Niemiec, zabezpieczający wszystkie ważniejsze rodzaje uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Największy udział w realizacji zamówień wojskowych ma przemysł lotniczy – około 20 % i okrętowy – około 10 %.

Niemieckie siły powietrzne (Luftwaffe) liczą ok. 76 000 żołnierzy. W ich skład wchodzą cztery dywizje przeznaczone do wsparcia wojsk operacyjnych oraz do wykonywania zadań w zintegrowanym systemie obrony powietrznej NATO.

Zgodnie z traktatem CFE-1, Niemcy mogą posiadać 900 samolotów bojowych, a obecnie posiadają ok. 590. Warto tu zaznaczyć, że kraj ten podjął decyzję o dobrowolnym ograniczeniu pułapu do ok. 500 samolotów bojowych, co nie może jednak osłabić zdolności do skutecznej obrony oraz prowadzenia akcji odwetowej. W razie załamania się procesów odprężeniowych, należy się spodziewać odejścia od redukcji sił powietrznych i zakupu nowoczesnego sprzętu lotniczego. Ponadto zgodnie z naturalnym procesem starzenia się i wymiany sprzętu wojskowego w najbliższych latach należy liczyć się ze znaczącym wzmocnieniem potencjału

lotnictwa Niemiec, poprzez zakup nowoczesnych samolotów. Strukturę organizacyjną Sił Powietrznych Niemiec przedstawia rysunek 12.



Rys. 12. Struktura organizacyjna Sił Powietrznych Niemiec

Dowództwu Sił Powietrznych podlegają regionalne dowództwa SP „Północ" i „Południe", Dowództwo Służb Dowodzenia oraz Dowództwo Lotnictwa

Transportowego. Dowództwom SP „Północ" i „Południe" są podporządkowane po dwie dywizje lotnicze („Północ" – 3 i 4; „Południe"– 1 i 2).

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

Z analizy stanu ilościowego lotnictwa Niemiec wynika, że osiągnęło ono stan ok. 480 samolotów, a więc znacznie poniżej poziomu deklarowanego, z czego 53 % stanowią samoloty uderzeniowe, 35 % myśliwskie, a 12 % rozpoznawcze. Stan ilościowy lotnictwa Niemiec przedstawia tabela 8.

Tabela 8

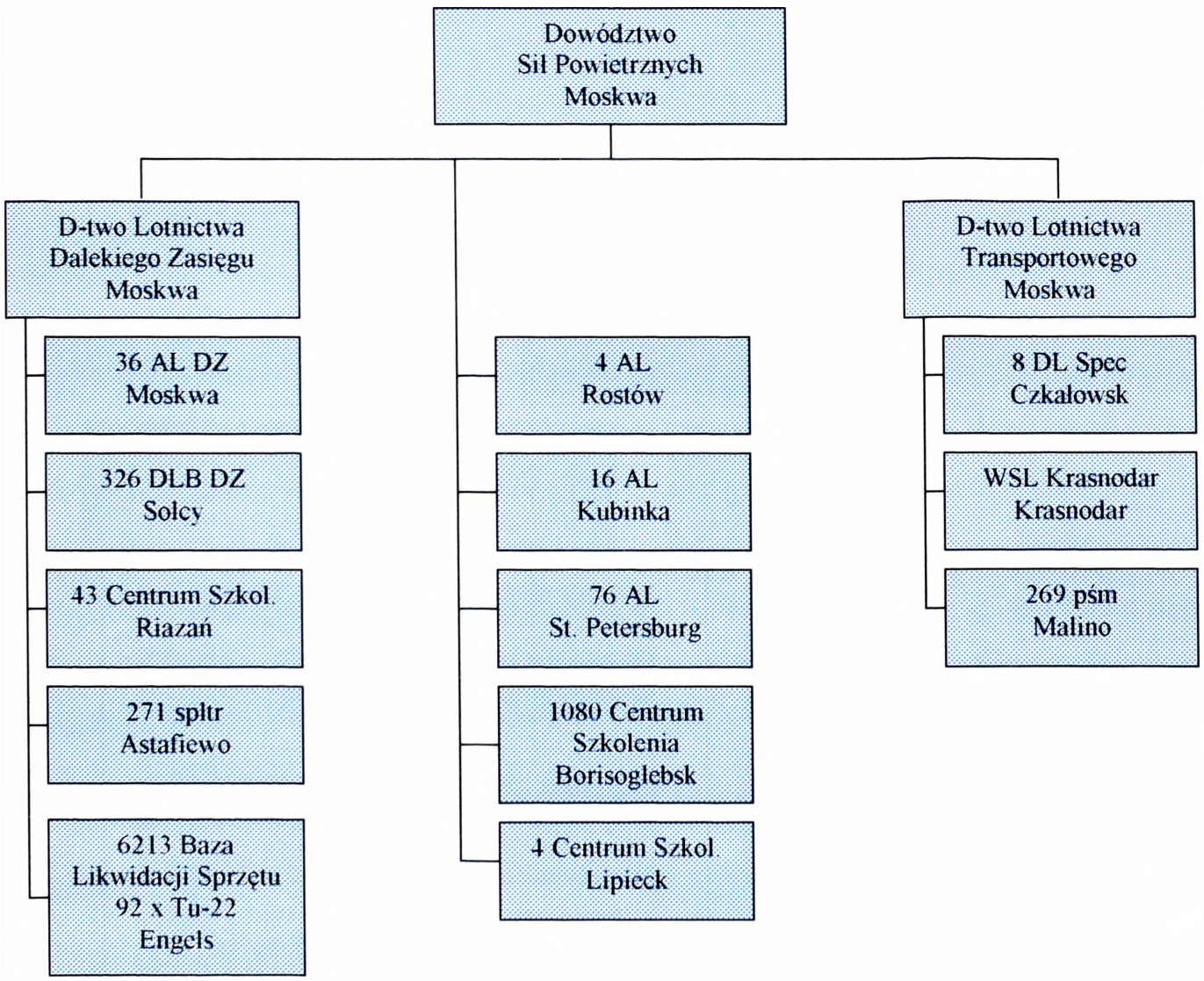
Stan ilościowy lotnictwa Niemiec

Związek (Oddział)	Typ samolotu					Razem			Ogółem
	Samoloty LM		S-ty LMB	Samoloty LR		S-ty LM	S-ty LMB	S-ty LR	
	MiG-29	F-4F	Tornado	Tornado	Atlantic				
72 slm		44				44			44
73 slm	23	29				52			52
51 slr				39				39	39
3 DL	**23**	**73**		**39**		**96**		**39**	**135**
71 slm		37				37			37
31 slmb			40				40		40
38 slmb			41				41		41
4 DL		**37**	**81**			**37**	**81**		**118**
32 slmb			40				40		40
34 slmb			40				40		40
1 DL			**80**				**80**		**80**
74 slm		36				36			36
33 slmb			39				39		39
2 DL		**36**	**39**			**36**	**39**		**75**
2 slmor			52				52		52
3 slmor					19			19	19
Razem	**23**	**146**	**252**	**39**	**19**	**169**	**252**	**58**	**479**
Udział procentowy						35 %	53 %	12 %	

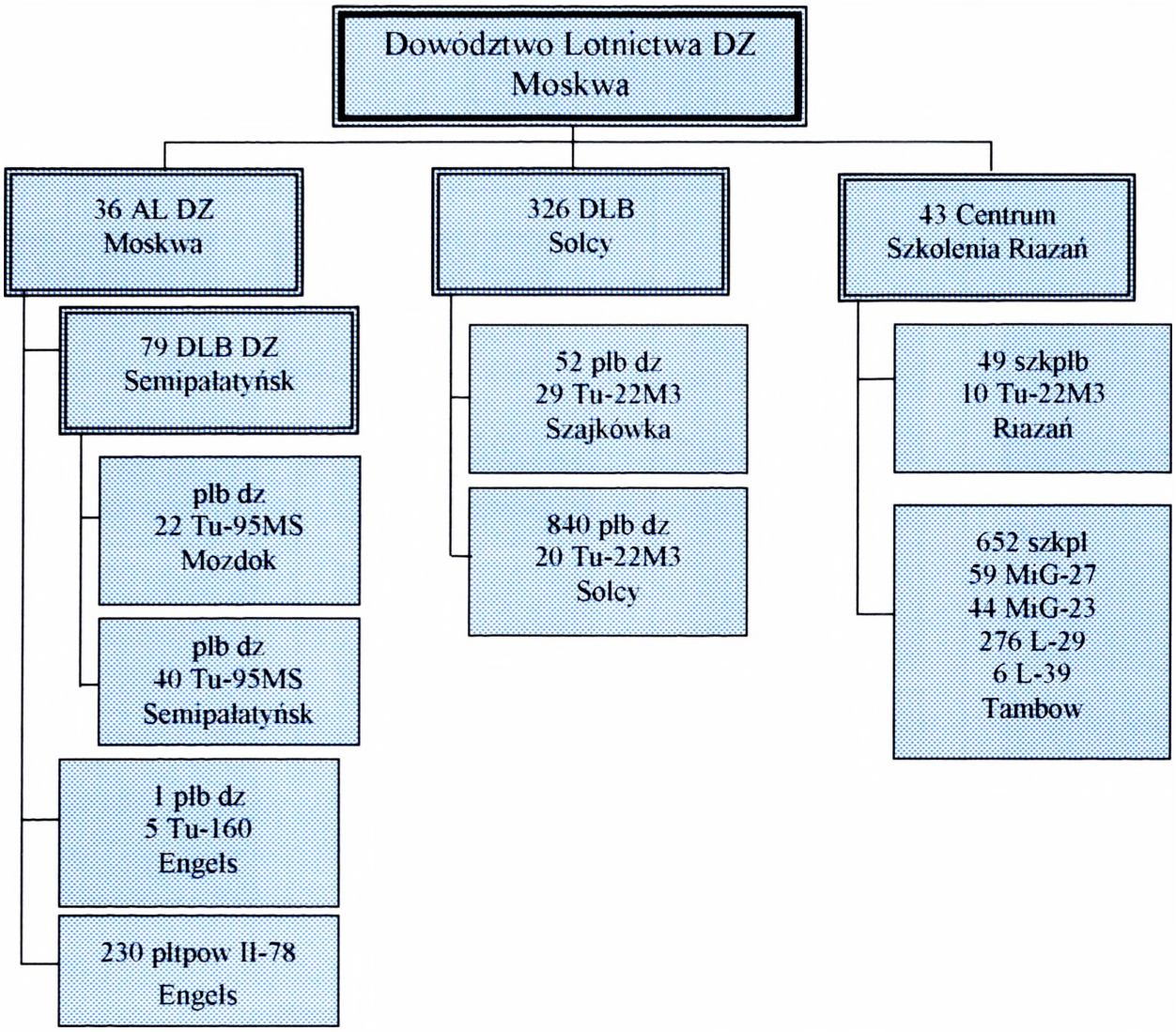
4.2.4. Lotnictwo Rosji

Po rozpadzie ZSRR, Rosja stała się główną spadkobierczynią, zarówno sił zbrojnych, jak i kompleksu militarno-przemysłowego. Siły lotnicze ZSRR wyposażone były w różnorodny sprzęt lotniczy, tak pod względem nowoczesności, jak i bojowego przeznaczenia. Z ogólnej liczby około 5000 samolotów, jakimi dysponowały wojska lotnicze, zdecydowaną większość stanowiło lotnictwo uderzeniowe. W wyniku zmiany doktryny wojennej z ofensywnej na obronną, podziału lotnictwa na poszczególne kraje, powstałe po 1991 roku oraz trudności ekonomiczne, skład bojowy lotnictwa tego kraju uległ znacznym przeobrażeniom.

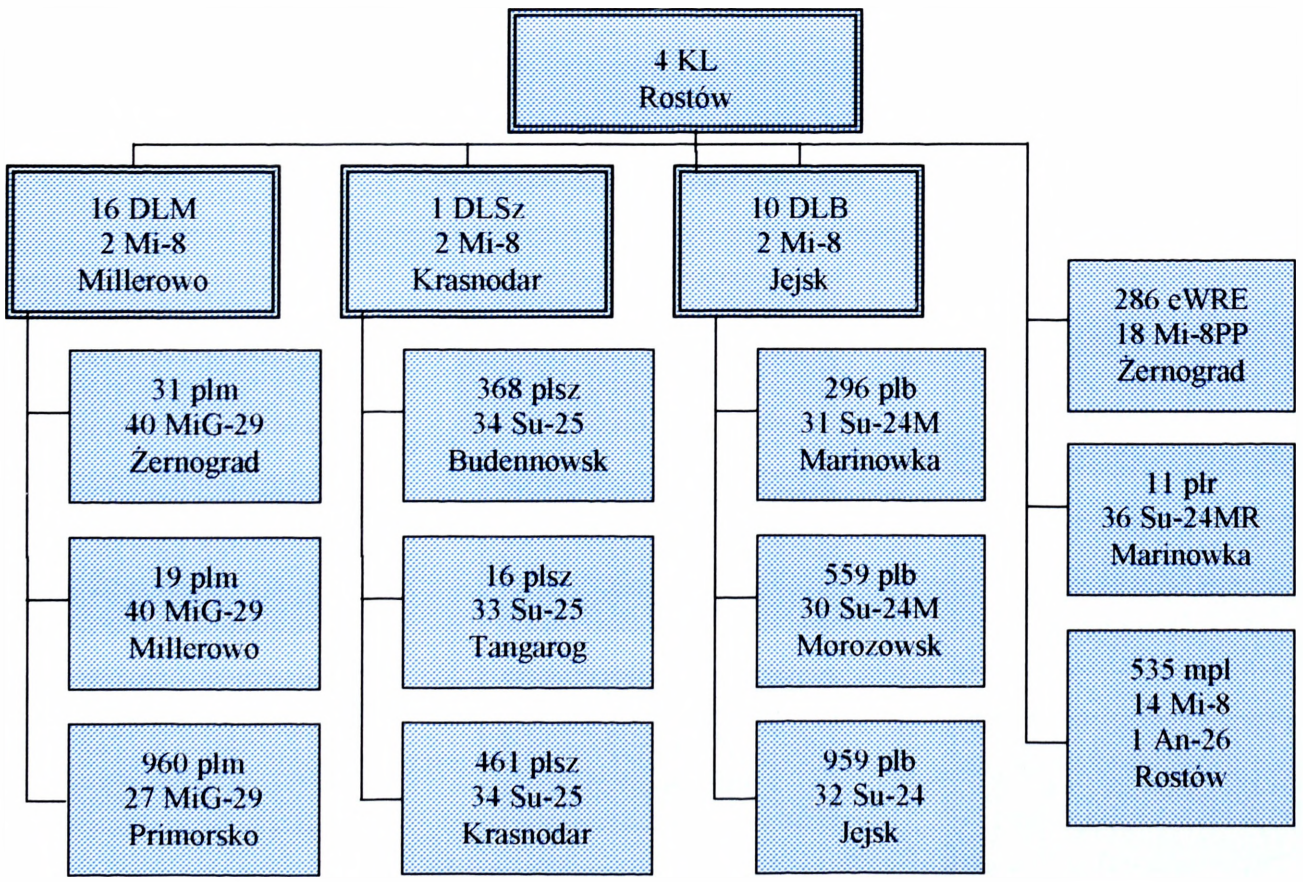
Warto tu zwrócić uwagę, że w lotnictwie Rosji w dalszym ciągu funkcjonują dwa zasadnicze rodzaje sił zbrojnych Siły Powietrzne i Wojska Obrony Powietrznej. Strukturę organizacyjną lotnictwa Rosji przedstawiają rysunki 13-19.



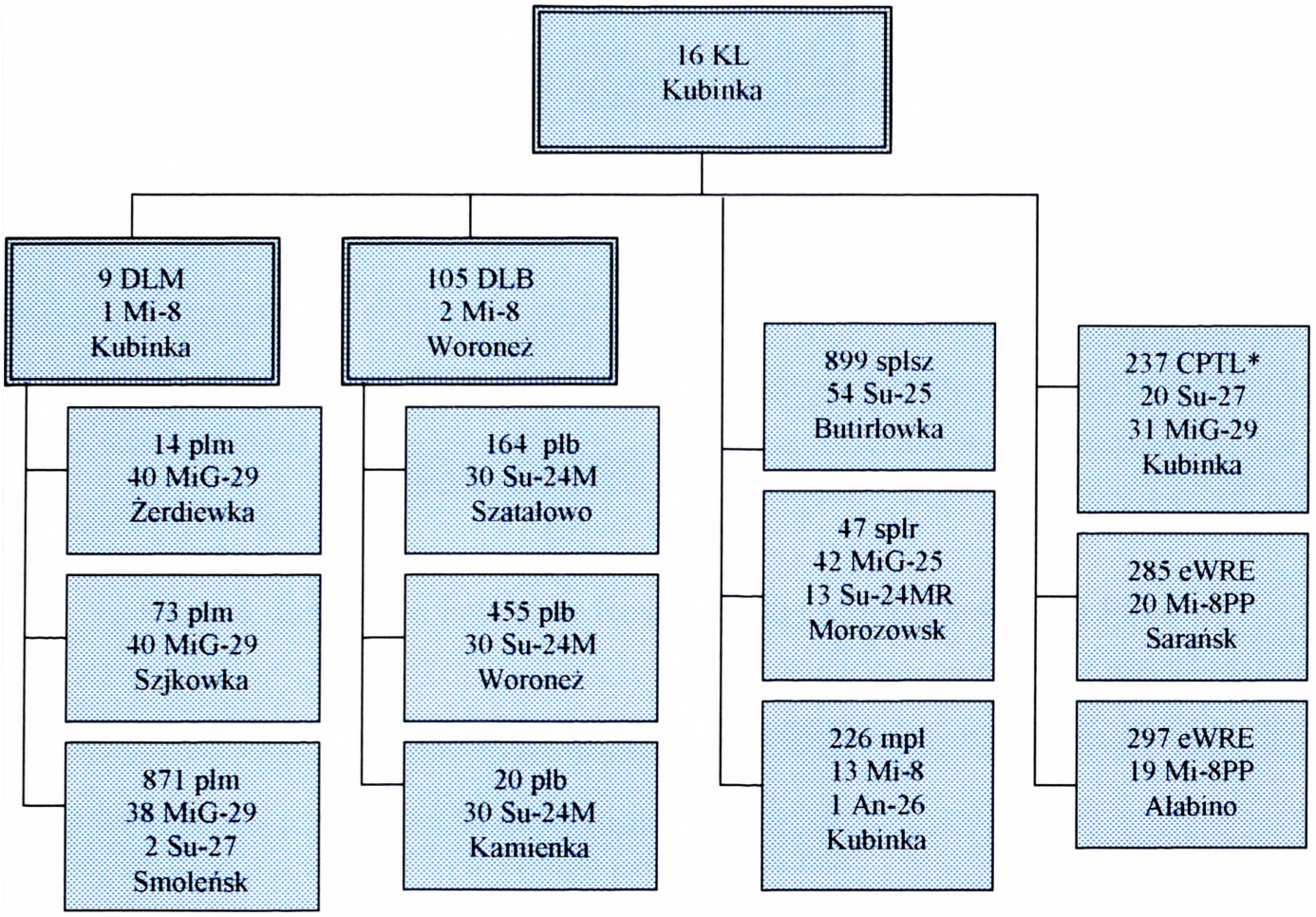
Rys. 13. Lotnictwo Sił Powietrznych Rosji (część europejska)



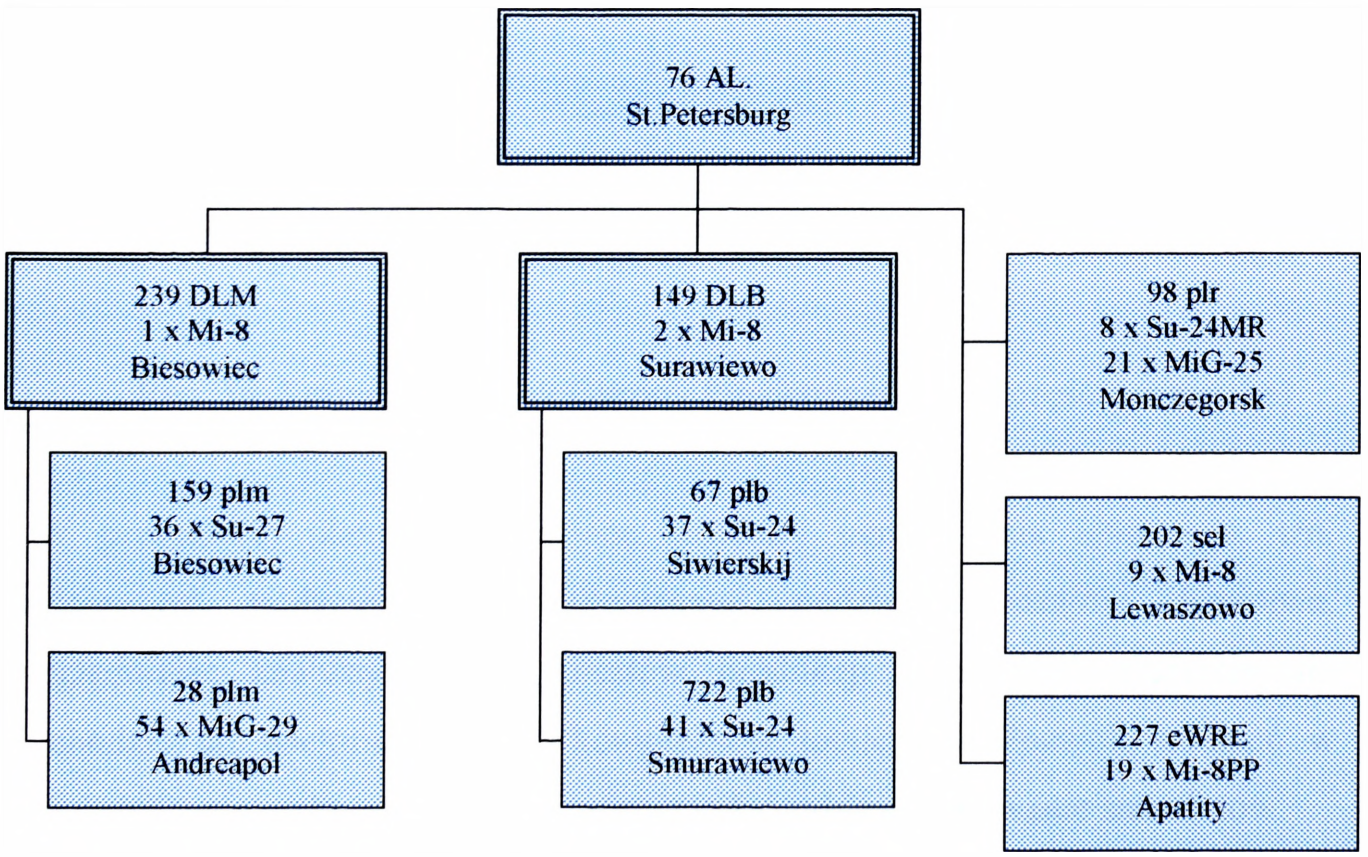
Rys. 14. Lotnictwo Dalekiego Zasięgu Rosji



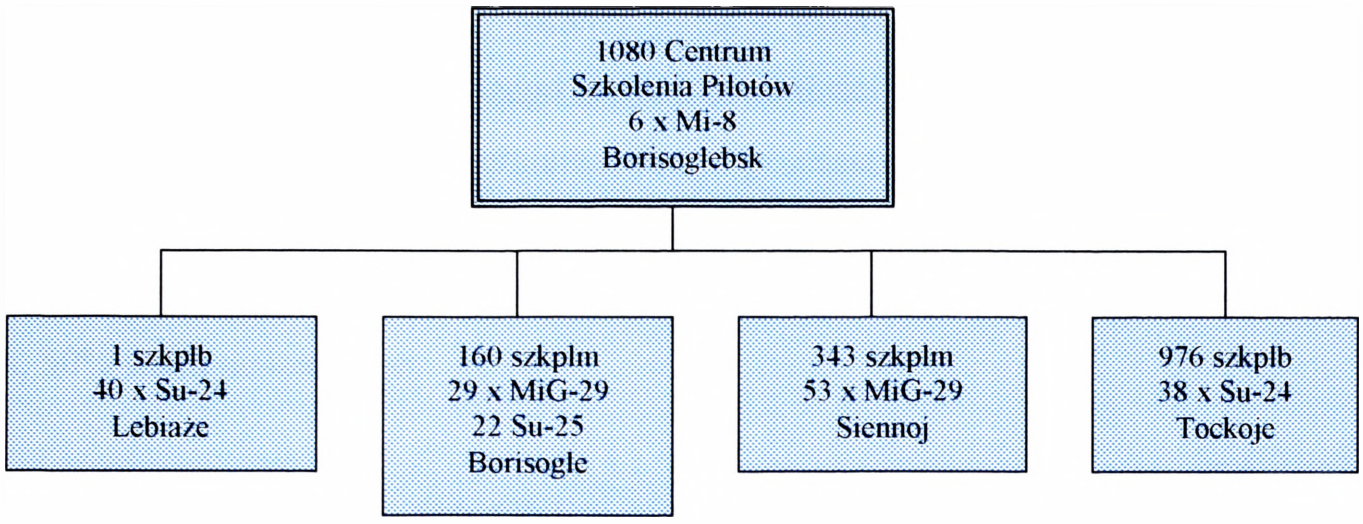
Rys. 15. Lotnictwo Frontowe Rosji – 4 AL



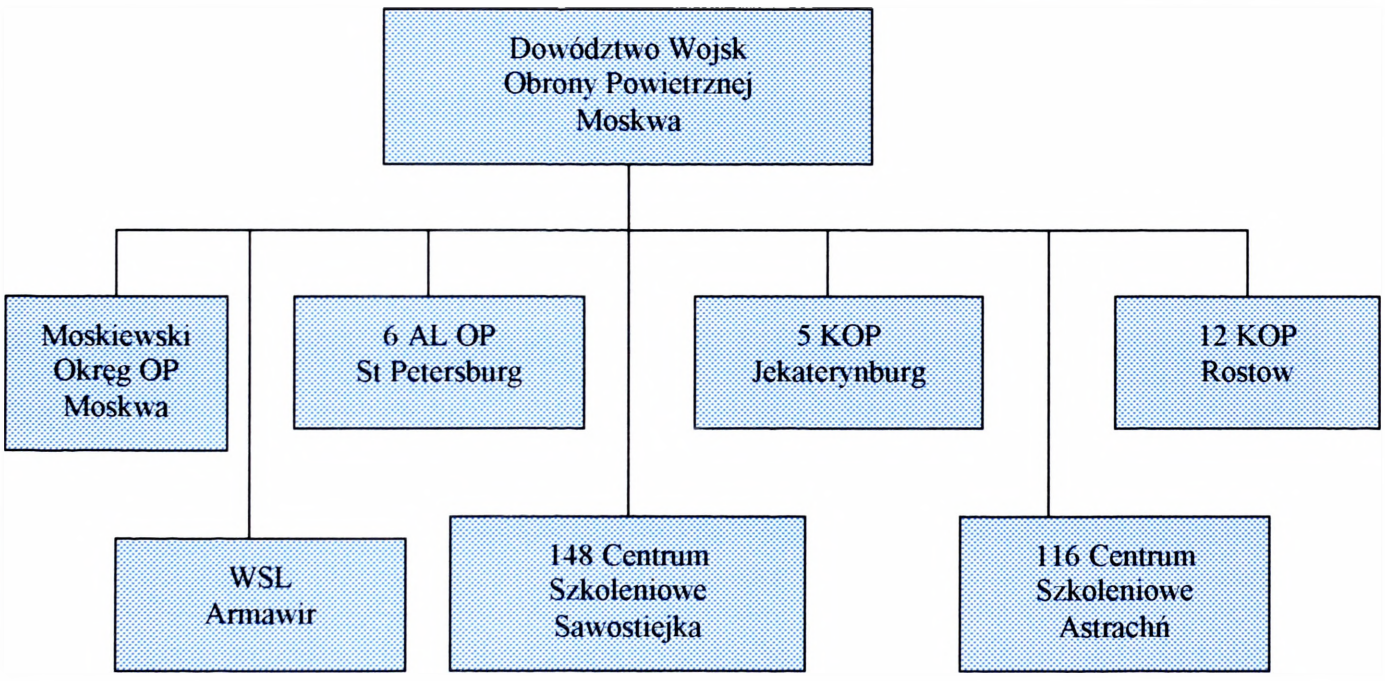
Rys. 16. Lotnictwo Frontowe Rosji – 16 AL



Rys. 17. Lotnictwo Frontowe Rosji – 76 AL



Rys. 18. Lotnictwo Frontowe Rosji – 1080 Centrum Szkolenia Pilotów



Rys. 19. Lotnictwo Wojsk Obrony Powietrznej Rosji (część europejska)

W przyszłości planuje się zmianę struktury ugrupowania lotniczego, tzn. odejście od tradycyjnie ukształtowanego podziału rodzajów lotnictwa. Uwzględniając znaczny wzrost kosztów produkcji samolotów, zamierza się przechodzić do wielofunkcyjnych kompleksów lotniczych. Pozwoli to mieć w składzie lotnictwa taktycznego, praktycznie jednorodne ugrupowanie samolotów.

Pomimo, że powstały już prototypy samolotów przyszłości (SU-35, I-42 ,SU-37, Jak-41), nie należy oczekiwać szybkiego wprowadzenia ich na wyposażenie sił

zbrojnych, głównie z powodu trudnej sytuacji ekonomicznej Rosji. Z tego też względu można oczekiwać dalszego zmniejszania ilości samolotów bojowych.

Aktualny stan ilościowy lotnictwa Rosji przedstawiono w tabeli 9. Wynika z niego, że lotnictwo Rosji wyposażone jest głównie w nowoczesny sprzęt lotniczy IV i III generacji, z czego najnowocześniejsze samoloty IV generacji stanowią ok. 50% stanu ilościowego.

Tabela 9

Skład ilościowy lotnictwa Rosji

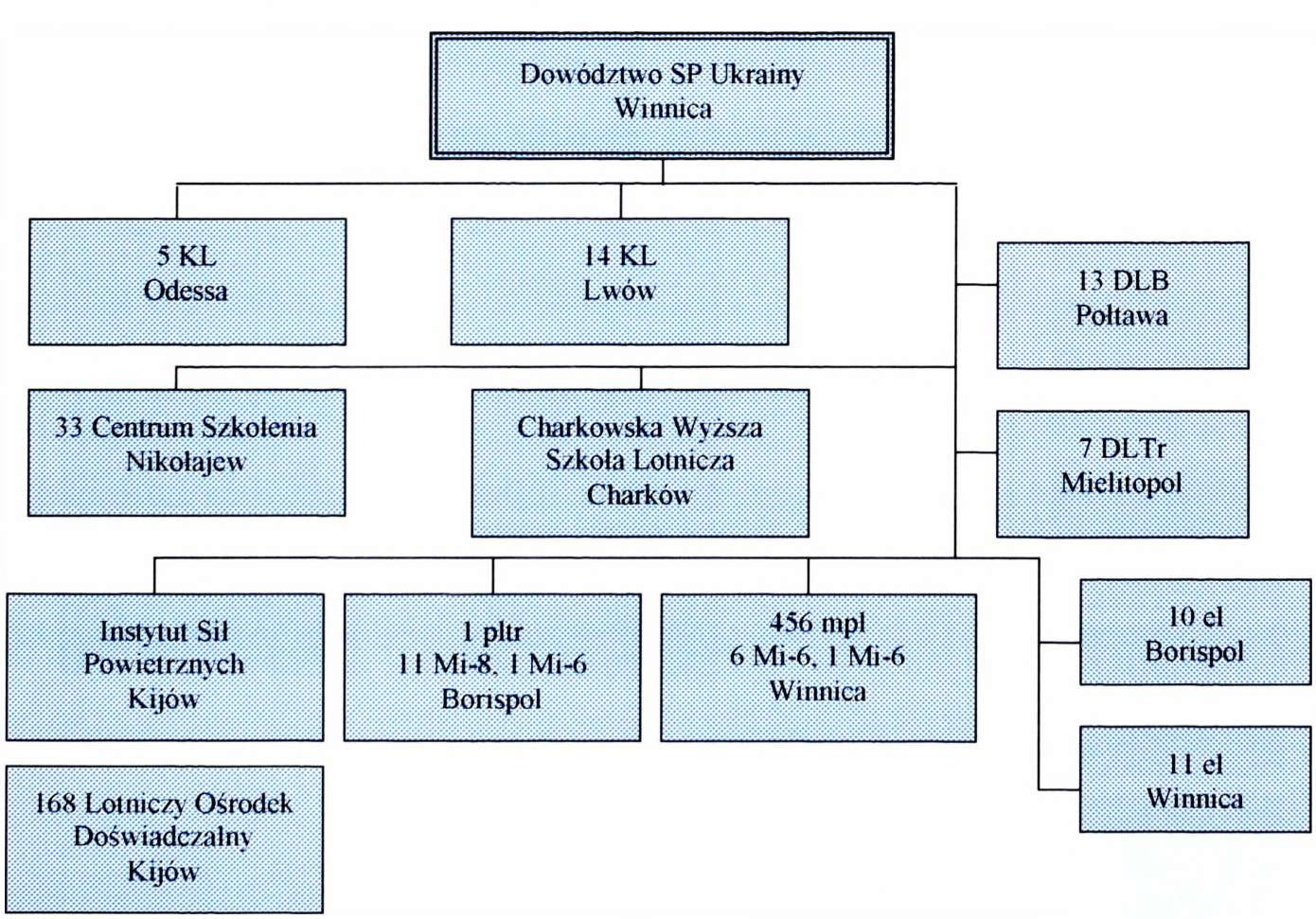
Typ Samolotu	Związek organizacyjny				Rodzaj lotnictwa				Razem
	LDZ	SP	OP	L. Morsk.	LM	LMB	LB	LR	
SU-17		250				250			**250**
SU-24		413		54		410		57	**467**
SU-25		195		14		209			**209**
SU-27		87	211	30	328				**328**
MiG-23	44	215	296		555				**555**
MiG-25		80	63		80			63	**143**
MiG-27	59	117				176			**176**
MiG-29		445	16		461				**461**
MiG-31			229		229				**229**
TU-16	4						4		**4**
TU-22	92						92		**92**
TU-22M	59			46			105		**105**
TU-160	5						5		**5**
TU-95	62						62		**62**
Razem	**325**	**1802**	**815**	**144**	**1653**	**1045**	**268**	**120**	**3086**
Udział procentowy					**53%**	**34%**	**9%**	**4%**	

W odróżnieniu od lotnictwa Niemiec, większość lotnictwa Rosji stanowi lotnictwo myśliwskie (53%). Sądzić jednak należy, że wynika to po pierwsze

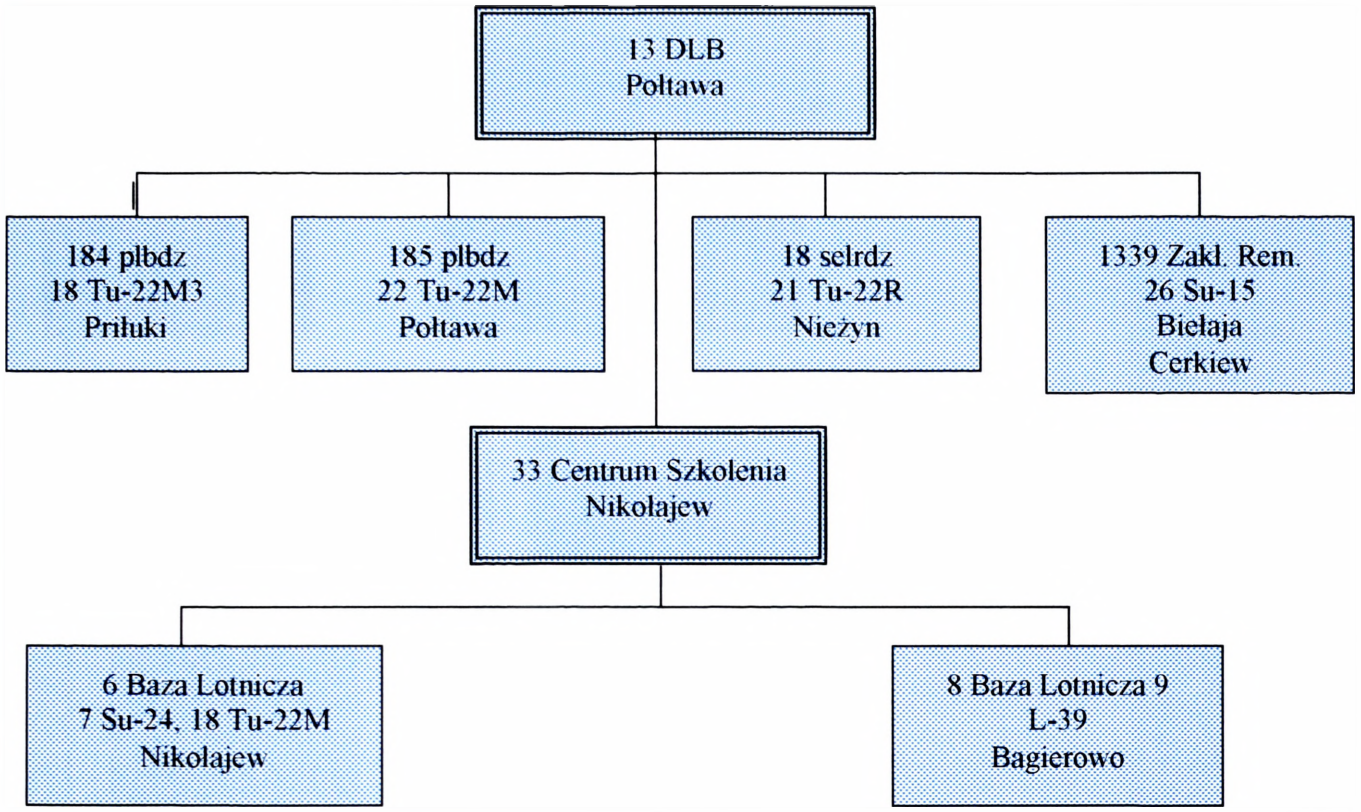
z podziału lotnictwa byłego ZSRR (najczęściej według bazowania na terytorium poszczególnych republik) pomiędzy nowopowstałe państwa, a po drugie, ze znacznego w ostatnich latach zmniejszenia liczebności lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu. Proporcja ta w najbliższych latach może zmienić się na korzyść lotnictwa uderzeniowego, w związku z ewentualnym systematycznym wycofywaniem, nie najnowszych, a występujących w dużej ilości, samolotów MiG-23.

4.2.5. Lotnictwo Ukrainy

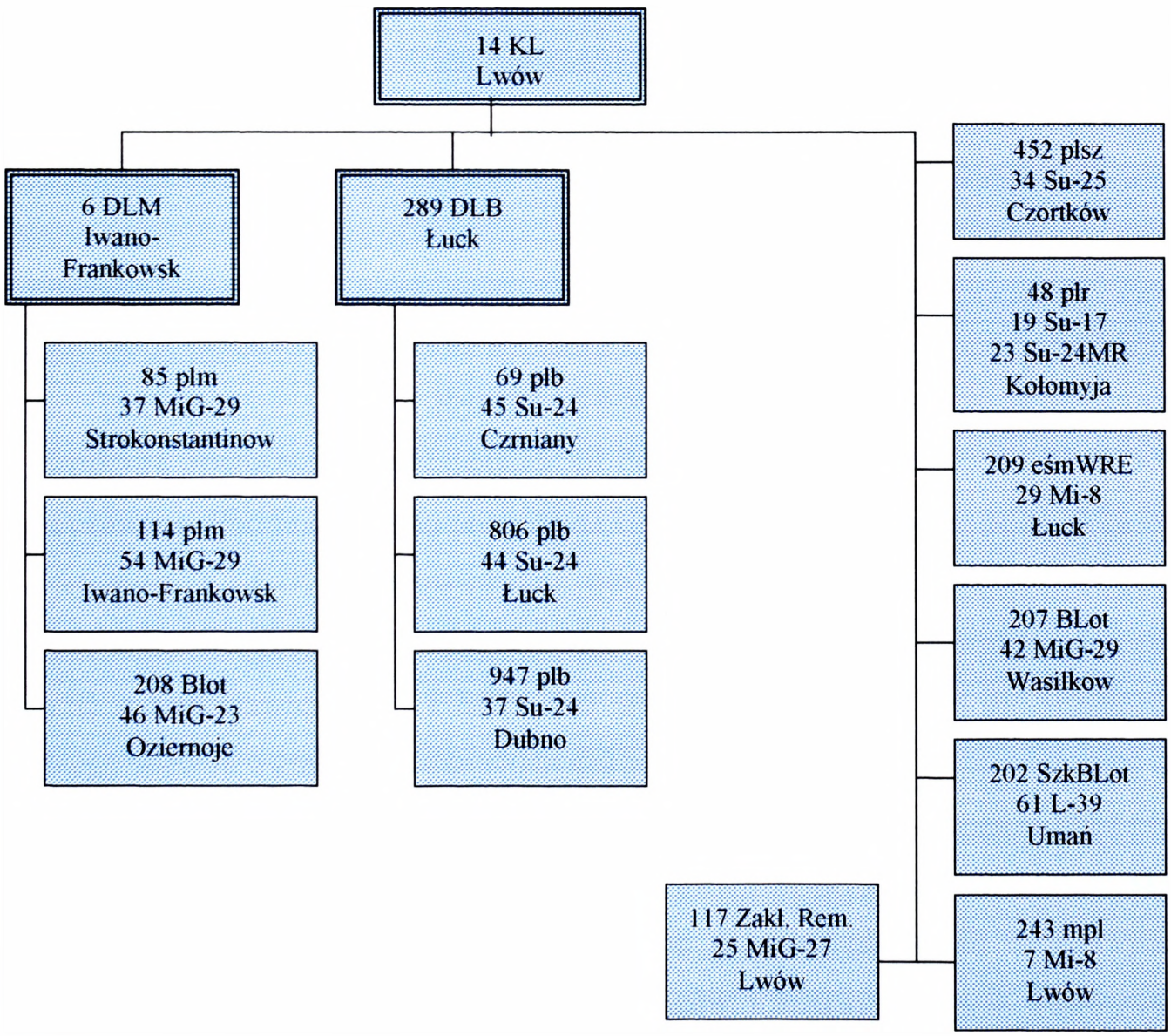
Decyzja o utworzeniu narodowych sił zbrojnych Ukrainy została zawarta w uchwale Rady Najwyższej Ukrainy z dn. 23.10.1991 r. Siły zbrojne Ukrainy tworzą dwa zasadnicze komponenty: wojska operacyjne i siły obrony narodowej. Podstawą tworzenia wojsk operacyjnych, w tym lotnictwa, były jednostki Armii Radzieckiej wraz ze swoim uzbrojeniem. Tym sposobem na terytorium Ukrainy pozostało uzbrojenie dla milionowej armii, wraz z bronią jądrową. Strukturę organizacyjną lotnictwa sił powietrznych Ukrainy przedstawiają rys. 20-23.



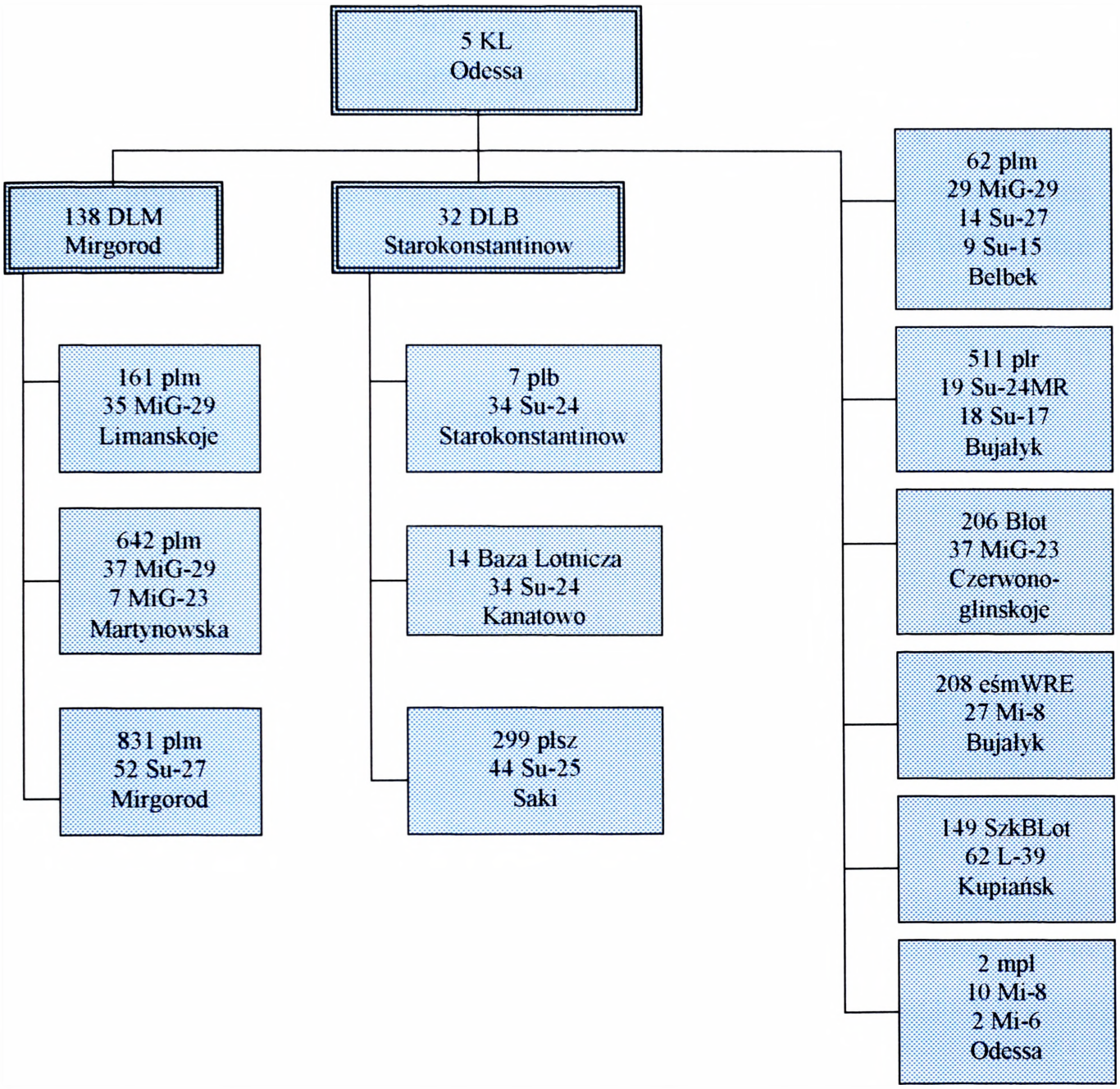
Rys. 20. Lotnictwo Sił Powietrznych Ukrainy



Rys. 21. Lotnictwo dalekiego zasięgu Ukrainy



Rys. 22. 14 Korpus Lotniczy



Rys. 23. 5 Korpus Lotniczy

Struktura organizacyjna ukraińskich Sił Powietrznych nie jest jeszcze do końca sprecyzowana. Pomimo dekretu prezydenta Ukrainy z 29.04.1995 r. o połączeniu sił powietrznych i sił obrony powietrznej, nie podjęto dotychczas żadnych działań w tym zakresie. Wręcz przeciwnie, kierownictwo ministerstwa obrony podjęło decyzję o pozostawieniu SP i SOP jako samodzielnych rodzajów sił zbrojnych i zabiega obecnie o zmianę postanowień dekretu prezydenta.

Ciekawostką jest, że mimo podziału na dwa rodzaje sił zbrojnych całe lotnictwo, w tym myśliwskie, znajduje się w składzie Sił Powietrznych. Zorganizowane w trzy korpusy, siły obrony powietrznej składają się z jednostek wojsk rakietowych (w tym brygad rakiet plot. przejętych z okręgów i korpusów wojsk lądowych) i radiotechnicznych.

Struktury organizacyjne lotnictwa Ukrainy są spadkiem po byłej Armii Radzieckiej. Lotnictwo operacyjne zorganizowane jest w korpusy o zmiennym składzie. W KL znajdują się najczęściej dwie dywizje lotnicze, w tym jedna lotnictwa myśliwsko-bombowego lub bombowego oraz trzy-cztery samodzielne pułki lotnicze o różnym przeznaczeniu (szturmowe, rozpoznawcze lub WRE). Stan ilościowy lotnictwa Ukrainy przedstawiono w tabeli nr 10.

Tabela 10

Stan ilościowy lotnictwa Ukrainy

Typ samolotu	Dowództwo			Rodzaj lotnictwa				Razem
	LBDZ	SP	Lotnictwo morskie	LM	LMB	LB	LR	
MiG-23		143		143				143
MiG-27		25			25			25
MiG-29		234	32	266				266
Su-15	26	9		35				35
Su-17		37	45		45		37	82
Su-24	7	236			201		42	243
Su-25		78			78			78
Su-27		66		66				66
TU-16								
TU-22M	58		39			97		97
TU-22R	21						21	21
Razem	112	828	116	510	349	97	100	1056
Stosunek procentowy				48%	33%	9%	10%	

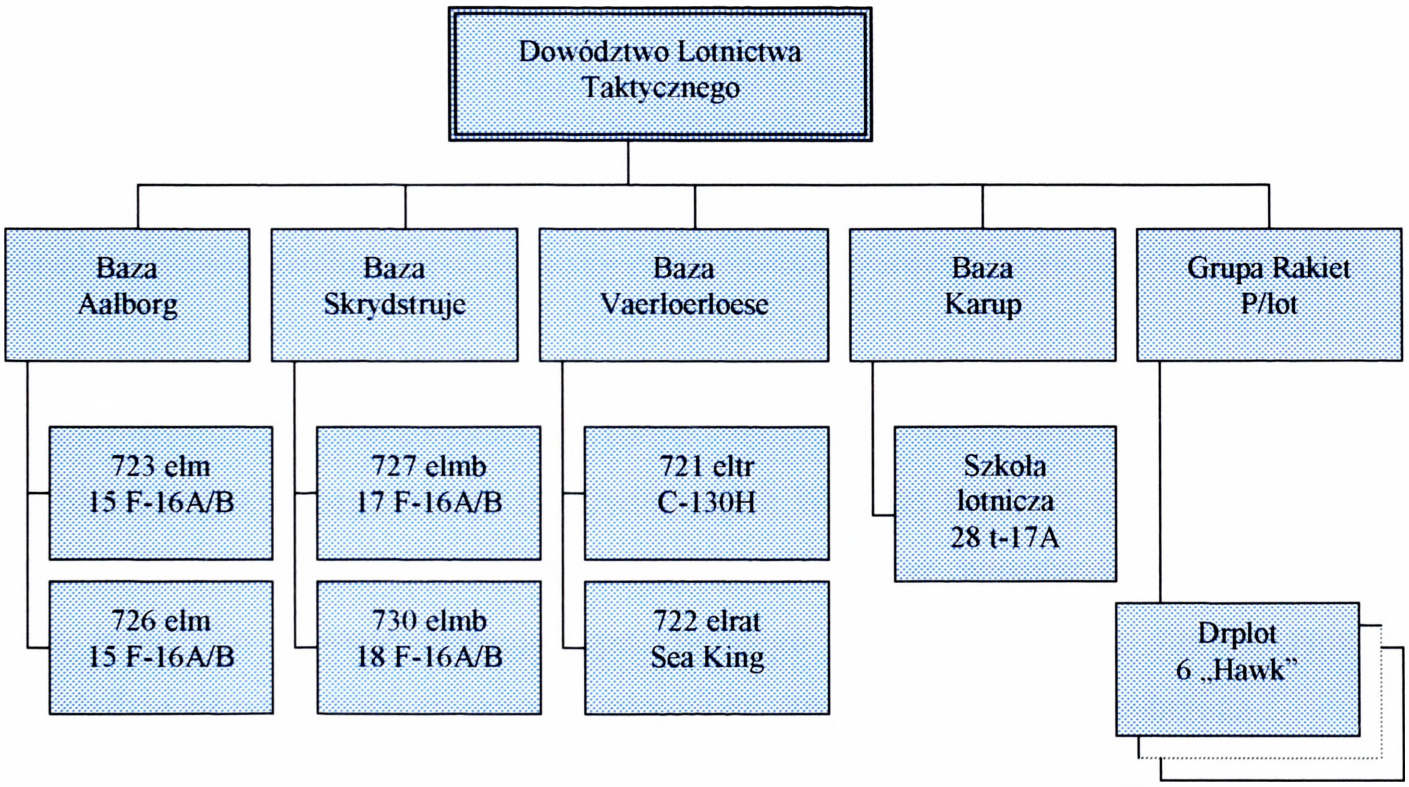
Ilościowo lotnictwo Ukrainy zeszło nieco poniżej poziomu określonego traktatem CFE-1 (1090 samolotów), około 50% stanowią samoloty najnowszej generacji.

Uwzględniając słabość gospodarczą państwa, można sądzić, że Ukraina nie będzie w stanie utrzymać tak dużej liczby samolotów bojowych.

Podobnie jak w innych państwach „postradzieckich" największą grupę stanowi lotnictwo myśliwskie, jednak tak jak w Rosji, liczną grupę stanowią samoloty MiG-23, które mogą być w nieodległym terminie wycofane z wyposażenia sił powietrznych.

4.2.6. Lotnictwo Danii

Siły powietrzne Danii, w okresie pokoju podlegają dowódcy sił zbrojnych. Organizacyjnie dzielą się na Dowództwo Lotnictwa Taktycznego oraz Dowództwo Zabezpieczenia Materiałowego Sił Powietrznych (rys. 24).



Rys. 24. Struktura organizacyjna lotnictwa taktycznego Danii

Dowódca lotnictwa taktycznego jest odpowiedzialny za gotowość bojową i opracowanie planów operacyjnego użycia podległych jednostek oraz przygotowanie ich do działań bojowych zgodnie z wymaganiami NATO. Odpowiada również za szkolenie stanu osobowego i kontrolę stopnia przygotowania podległych mu sił i środków. Jest także doradcą dowódcy sił zbrojnych w sprawach rozwoju sił

powietrznych. Swoją funkcję sprawuje poprzez Dowództwo Lotnictwa Taktycznego, które w okresie zagrożenia wojennego lub wojny zostaje podporządkowane Dowództwu Połączonych Sił Zbrojnych Cieśnin Bałtyckich.

W skład lotnictwa bojowego sił powietrznych Danii wchodzą cztery eskadry lotnicze, w tym dwie eskadry lotnictwa myśliwskiego (30 samolotów) i dwie eskadry lotnictwa myśliwsko-bombowego (35 samolotów). Są to więc siły niewielkie, na miarę liczącego ok. 6 mln. mieszkańców państwa, nie mniej jednak w składzie tego niewielkiego rodzaju sił zbrojnych lotnictwo uderzeniowe stanowi ok. 54% przy 46% lotnictwa myśliwskiego (tabela 11).

Tabela 11

Stan ilościowy lotnictwa Danii

Typ samolotu	Rodzaj lotnictwa		Razem
	LM	LMB	
F-16AB	30		30
		35	35
Stosunek procentowy	46%	54%	100%

4.2.7. Lotnictwo Wielkiej Brytanii

Skład bojowy i organizacja sił powietrznych Wielkiej Brytanii, a w ich składzie także lotnictwa, odpowiada wymaganiom specyficznego, wyspiarskiego położenia tego kraju. To z wspomnianego specyficznego położenia wynika sformowanie w składzie sił powietrznych grupy lotnictwa myśliwskiego i obrony wybrzeża.

Naczelnym organem dowodzenia i kierowania Sił Powietrznych Wielkiej Brytanii jest Departament Sił Powietrznych Ministerstwa Obrony Wielkiej Brytanii. Departamentowi Sił Powietrznych podlegają trzy dowództwa:

- Dowództwo Lotnictwa Uderzeniowego;
- Dowództwo Szkolenia i Przygotowania Kadr;
- Dowództwo Logistyki;

Dowództwu Lotnictwa Uderzeniowego podlegają trzy grupy lotnicze:

- 1 Grupa Lotnictwa Taktycznego i Myśliwsko-Bombowego przeznaczona do wsparcia jednostek sił lądowych, wzmocnienia brytyjskich sił powietrznych na

kontynencie europejskim i na obszarach zamorskich. Wydziela również swoje eskadry do sił reagowania NATO. Na terytorium Wielkiej Brytanii bazują 654 i 617 elmb i 1 elsz oraz podporządkowane jej stacjonujące na terytorium Niemiec:

- 135 slmb w składzie 9, 14, 17 i 31elmb wyposażone w samoloty Tornado Gr 1;
- 137 slsz w składzie 3 i 4 elsz wyposażone w samoloty Harrier Gr 7;
- 11/18 Grupa Lotnictwa Myśliwskiego i Obrony Wybrzeża, która odpowiada za obronę obszaru powietrznego Wysp Brytyjskich, rozpoznanie morskie dalekiego zasięgu, ochronę morskich szlaków komunikacyjnych, zwalczanie okrętów podwodnych i ratownictwo morskie. W jej skład wchodzi:
- 6 eskadr lotnictwa myśliwsko-bombowego uzbrojonych w samoloty Tornado Gr 1;
- jedna eskadra samolotów wczesnego wykrywania - 7 samolotów E-3D;
- cztery eskadry samolotów patrolowych Nimrod;
- 38 Grupa Lotnictwa Transportowego i Tankowania Powietrznego przeznaczona do realizacji zadań z zakresu transportu i tankowania powietrznego.

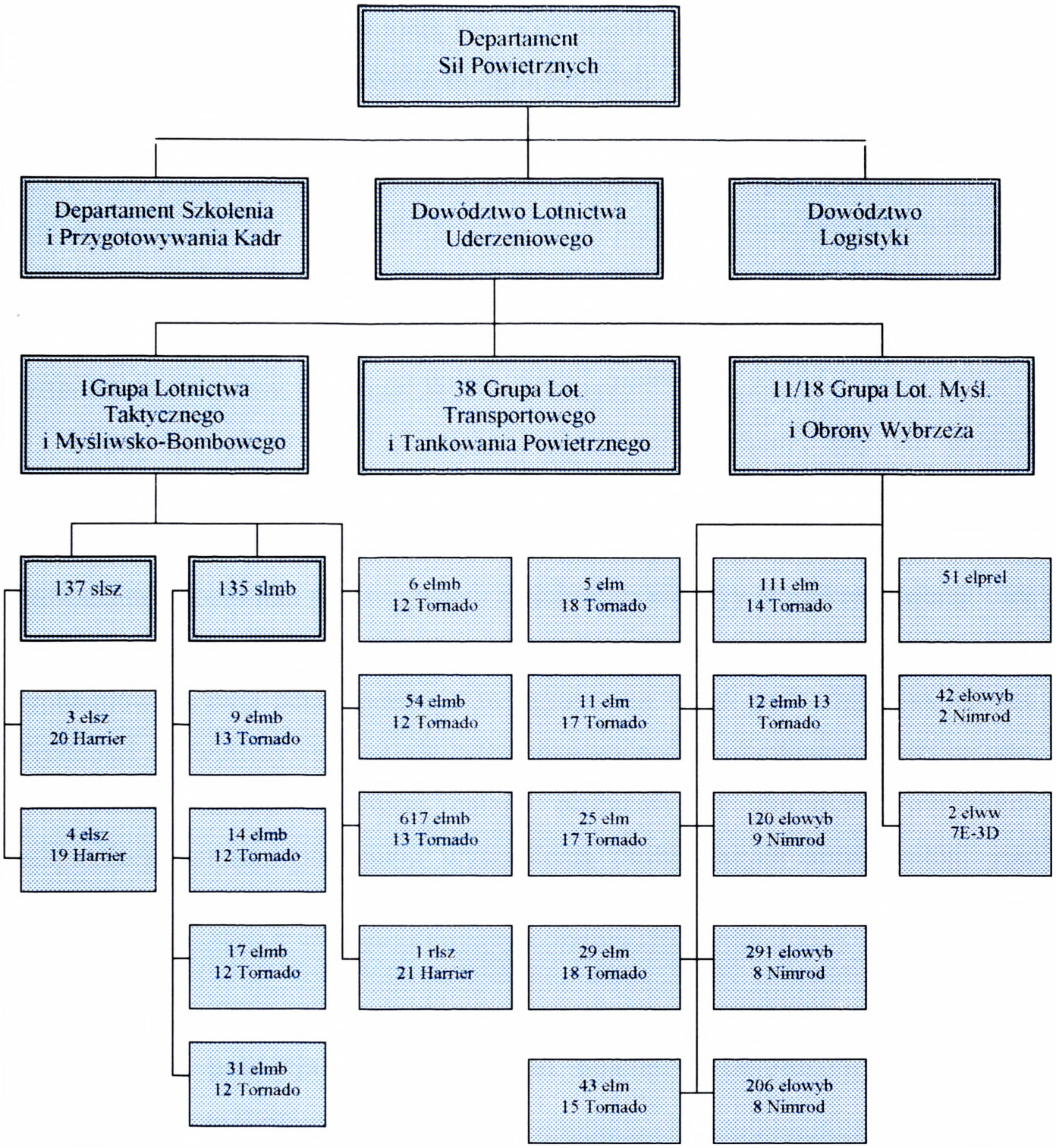
Strukturę organizacyjną SP Wielkiej Brytanii przedstawia rysunek 25.

Według stanu na 1.01.1997 r. w uzbrojeniu Sił Powietrznych Wielkiej Brytanii znajdowało się 519 samolotów bojowych, w tym 122 myśliwskich (23,5%), 316 myśliwsko-bombowych i szturmowych (60,8%) oraz 81 rozpoznawczych (15,6%) (tabela 12).

Tabela 12

Stan ilościowy lotnictwa SP Wielkiej Brytanii

Związek (oddział)	Typ samolotu								Razem		
	LM	LMB			LR				LM	LMB i LSz	LR
	Tornado F-3	Tornado GR1	Jaguar GR 1/T2	Harrier	Tornado GR1A	Canbera	Jaguar GR1A	Nimrod			
1GLT		117	46	84	29	9	18			247	56
11/18GLM; ow	122							25	122		25
Inne		5	55	9						69	
Razem SP	**122**	**122**	**101**	**93**	**29**	**9**	**18**	**25**	**122**	**316**	**81**
Stos. procentowy	23,5%	60,8%			15,6%						



Rys. 25. Struktura organizacyjna lotnictwa Sił Powietrznych Wielkiej Brytanii

Podobnie więc jak w lotnictwie sił powietrznych Niemiec, Danii i części państw Europy środkowo-wschodniej, również w lotnictwie Wielkiej Brytanii i zdecydowaną większość stanowi lotnictwo uderzeniowe.

Aktualnie w siłach powietrznych realizowane są przedsięwzięcia związane z redukcją i modernizacją lotnictwa w ramach realizacji planu modernizacji sprzętu

i uzbrojenia. Siły powietrzne mają być wyposażone w około 230 samolotów EFA (European Fighter Aircraft), które zastąpią samoloty Tornado i Jaguar.

4.3. Ocena potencjałów lotnictwa sił powietrznych innych państw

Na podstawie badań literatury przyjęto, że: *„potencjał, to sprawność, wydajność, możliwości (zwłaszcza kraju, państwa) w jakiejś dziedzinie (potencjał gospodarczy, wojenny, potencjał Sił Powietrznych)"*[46].

W procesie planowania obronnego, planowania operacji, czy też potrzeb rozwojowych sił zbrojnych występuje jako jeden z podstawowych problem analizy i oceny możliwości bojowych określonych zgrupowań wojsk. O ile możliwości prowadzenia porównań pod względem ilościowym nie wywołują kontrowersji i nie sprawiają większych trudności (po podpisaniu Traktatu CFE-1), to najwięcej problemów sprawia ocena potencjałów zgrupowań wojsk pod względem jakości. Trudności te, wywoływane są nie tylko różnorodnością eksploatowanego sprzętu, ale również dużym wpływem całego otoczenia sił zbrojnych, warunkami eksploatacji sprzętu, poziomem wyszkolenia obsługujących sprzęt załóg, jego odporności na warunki działań bojowych, stosowaną taktykę walki i innymi czynnikami.

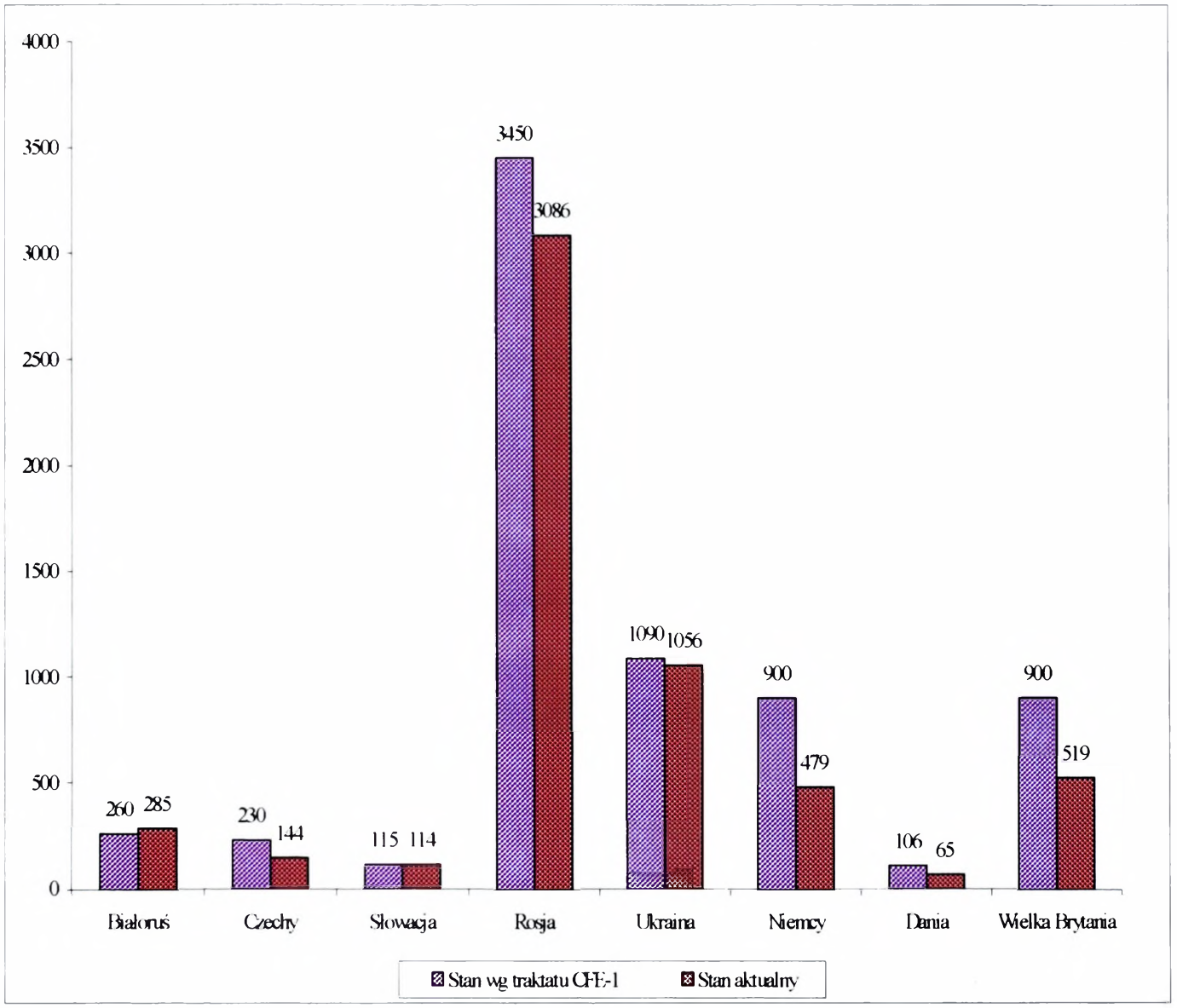
4.3.1. Ocena potencjałów lotnictwa sił powietrznych innych państw pod względem ilościowym

Ocena potencjału sprzętu lotniczego (samolotu, śmigłowca) pod względem ilości, stanowi wstępny etap do określenia potencjału sił powietrznych państwa, czy też określonego zgrupowania lotnictwa. Niektóre wskaźniki ilościowe dają pewną wstępną charakterystykę zgrupowania lotniczego (pod względem ogólnym); na ich podstawie można ocenić np.: defensywny czy ofensywny charakter lotnictwa, możliwości uderzeniowe, czy też generację sprzętu.

---

[46] Kopaliński W.: Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych. Wiedza Powszechna. Warszawa 1985 r.

Ponadto niektóre wskaźniki ilościowe (dotyczące np.: wydatków na zbrojenia, możliwości produkcyjne przemysłu zbrojeniowego) pozwalają z pewnym przybliżeniem określić kształt sił powietrznych poszczególnych państw w niedalekiej przyszłości. Stan ilościowy lotnictwa państw sąsiadujących z Polską, aktualny oraz ustalony traktatem rozbrojeniowym CFE-1 zobrazowany został na rysunku 26.



Rys. 26. Określony traktatem CFE-1 i rzeczywisty stan ilościowy lotnictwa wybranych państw Europy

Jak wynika z przedstawionego rysunku, prawie wszystkie państwa sąsiadujące z Polską posiadają stany samolotów niższe niż określone traktatem CFE-1.

Jest to tym bardziej godne odnotowania, że jeszcze 2-3 lata temu było odwrotnie, co było efektem pozostałości po „zimnej wojnie", tzn. istnienia dwóch paktów wojskowych w Europie i świecie. Zarówno struktury organizacyjne, jak i ilość samolotów była przystosowana do zadań ubiegłego okresu. Wobec stabilizującej się sytuacji międzynarodowej oraz trudności ekonomicznych, większość państw zdecydowała się na likwidację większej niż wymagana liczby samolotów.

Ważnym staje się problem określenia charakteru sił powietrznych poszczególnych państw. Na podstawie procentowego udziału rodzajów lotnictwa w siłach powietrznych można wnioskować o ich ofensywnym lub defensywnym charakterze.

Dokonane uogólnienia umożliwiają sprecyzowanie tezy, że siły powietrzne Wielkiej Brytanii, Niemiec i Danii posiadają bardziej ofensywny charakter niż lotnictwo państw byłego Układu Warszawskiego. Jest to tym bardziej godne uwagi, że skład lotnictwa sił powietrznych tych państw nie wynika z przypadku, tzn. nie z podziału, jak w tzw. państwach postradzieckich, lecz z decyzji władz suwerennych państw. I to państw, które wbrew kształtowanej także w naszym kraju do niedawna opinii, nie posiadały ofensywnej doktryny militarnej i od szeregu lat, nie zgłaszało roszczeń terytorialnych wobec innych krajów. **Z przeprowadzonych badań wynika więc, że to właśnie siły powietrzne tych państw posiadają najbardziej optymalny skład bojowy**.

Niezwykle ważne są możliwości oddziaływania sił powietrznych naszego otoczenia na terytorium Polski. Z dokonanych analiz wynika, że z kierunku południowego lotnictwo ma możliwość oddziaływania w głąb naszego terytorium na głębokość 150-200 km z pełnym ładunkiem bojowym, a przy jego ograniczeniu do ok. 400km. Natomiast z kierunku zachodniego i wschodniego na ataki z powietrza jest w zasadzie narażone terytorium całego kraju.

Ocena potencjałów sił powietrznych sąsiadów Polski pod względem ilościowym wykazała, że największe potencjalne możliwości przedstawiają sobą siły powietrzne Rosji. Istniejąca obecnie znaczna dominacja lotnictwa za naszą wschodnią i zachodnią granicą zostanie zachowana także po pełnej realizacji ustaleń traktatu CFE-1. Wymaga to ze strony Polski wszechstronnego działania w celu zrekompensowania powstałej przewagi.

4.3.2. Ocena potencjałów lotnictwa sił powietrznych innych państw pod względem jakościowym

Pod pojęciem jakości lotnictwa bojowego rozumie się ogół wiadomości i informacji niemierzalnych dających pewien obraz cech, wyróżniających lotnictwo bojowe[47] . Oceniając lotnictwo bojowe ze względu na jego charakter – istotne są jego cechy użytkowe (bojowe), a więc konstrukcja, zastosowana technologię produkcji, ekonomiczne, eksploatacyjne i inne. W procesie oceny jakościowej lotnictwa bojowego, najistotniejszym wydają się cechy użytkowe, wyrażające możliwości wykonania zadań bojowych, wynikających z przeznaczenia. Jakość lotnictwa bojowego determinują główne cechy samolotów i ich załóg, gdyż te dwa elementy biorą bezpośredni udział w prowadzeniu działań bojowych. Nie bez znaczenia są jednak także pozostałe cechy – zabezpieczające - nie mające bezpośredniego wpływu na rezultaty działań bojowych.

Ogólnie przyjmuje się, że jakość lotnictwa bojowego można określić za pomocą wartości mierzalnych, z których najbardziej istotne to:

- jakość pojedynczego samolotu;
- jakość załogi statku powietrznego;
- jakość grupy statków powietrznych wykonujących określone zadania;
- jakość taktyki działania lotnictwa.

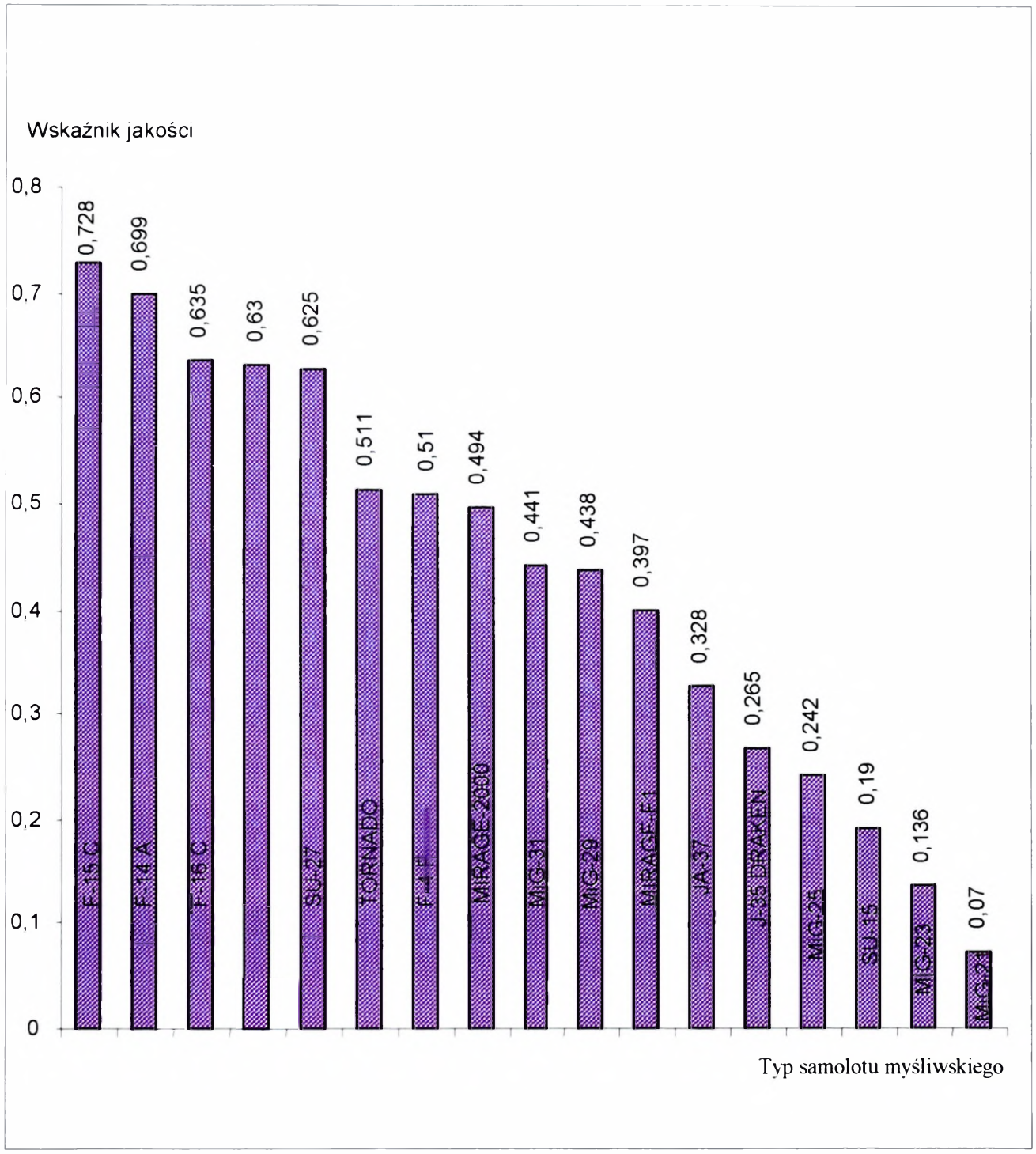
Biorąc pod uwagę skład bojowy lotnictwa (jego różne rodzaje), inne cechy istotne są dla samolotu myśliwskiego, inne dla myśliwsko-bombowego,a jeszcze inne dla rozpoznawczego.

W cytowanym opracowaniu studyjnym, dotyczącym lotnictwa Wspólnoty Niepodległych Państw, autorzy dokonali takiej oceny, uwzględniając także niektóre samoloty państw – członków NATO. Wyniki badań przedstawia rys. 27.

Analizując przytoczone wskaźniki oraz przedstawione w rozdziale 4.2. ilościowe zestawienie samolotów poszczególnych państw, można dokonać przybliżonej oceny jakościowej ich lotnictwa. W przypadku lotnictwa myśliwskiego ocenę taką przedstawia rys. 28.

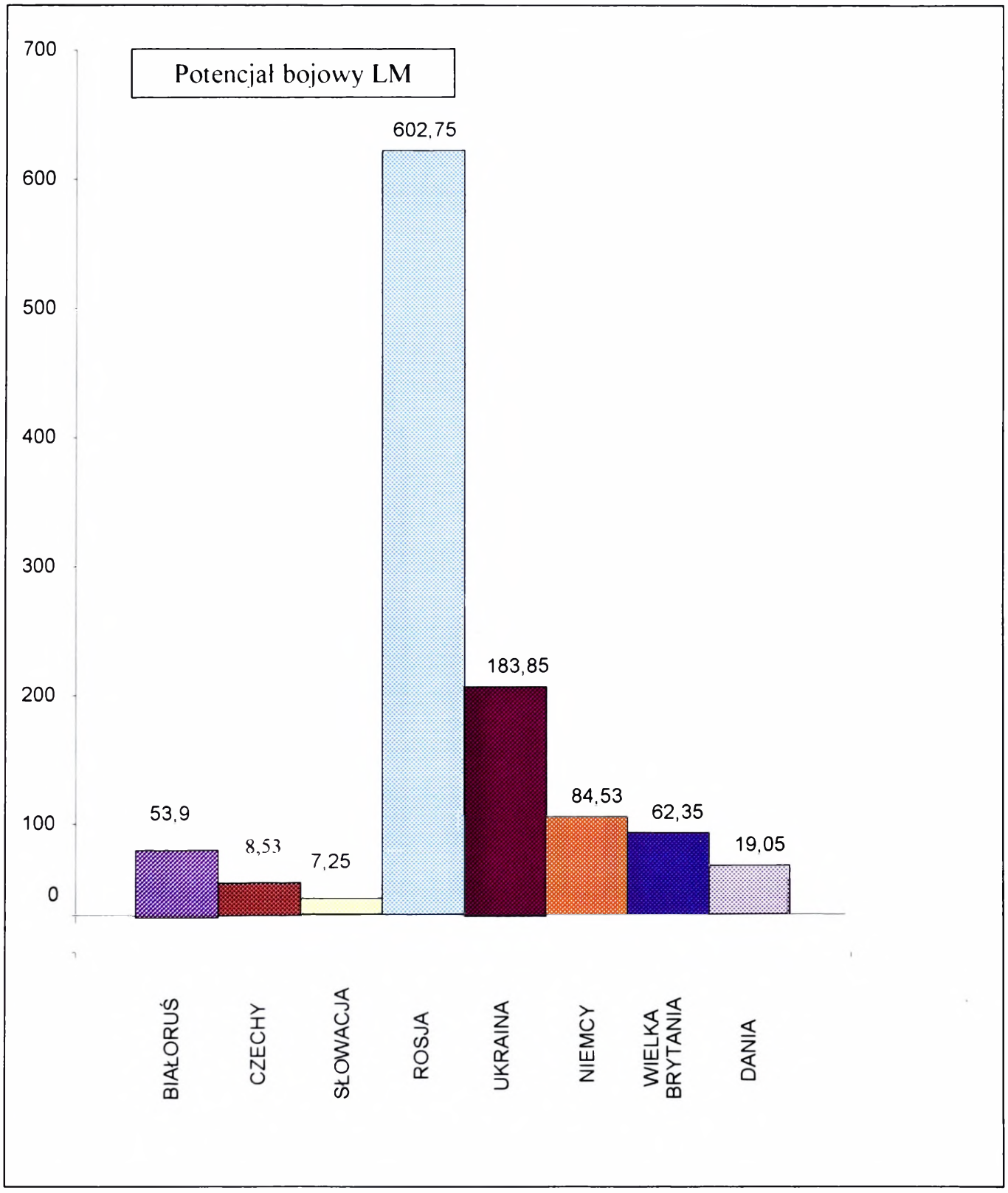
---

[47] Antczak S. i inni „Rozwój lotnictwa bojowego Wspólnoty Niepodległych Państw." AON. Warszawa 1994 r., str. 92.



Rys.27 Zestawienie wartości parametrów jakości samolotów myśliwskich

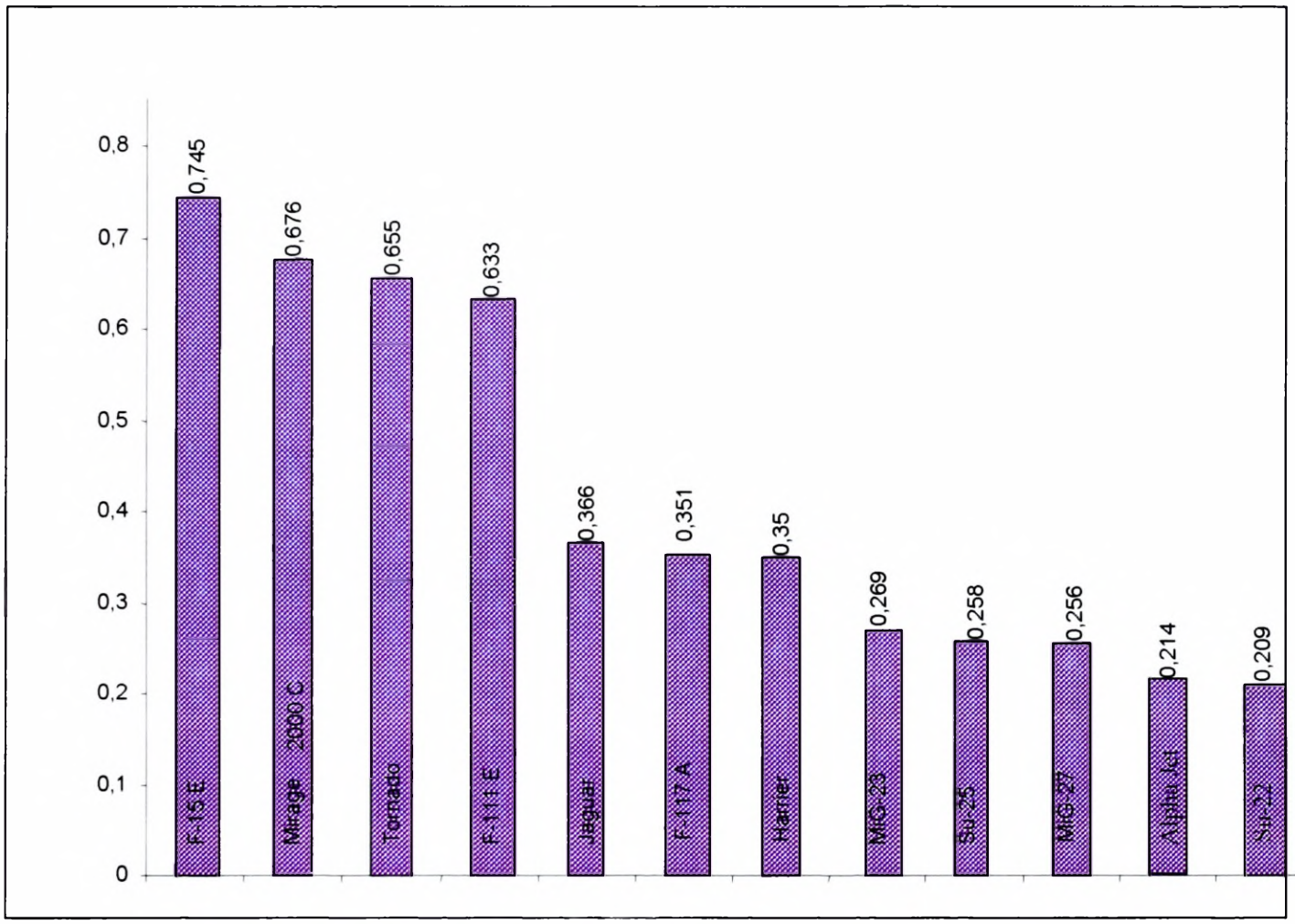
Z przedstawionego zestawienia wynika, że największym potencjałem pod względem jakości dysponuje lotnictwo Rosji, Ukrainy, Niemiec i Wielkiej Brytanii. Ogromny potencjał jakościowy państw postradzieckich, wynika jednak głównie z ilości samolotów jaką one dysponują, bo współczynnik jakości samolotów tych państw (z wyjątkiem SU-27, MiG-31,MiG-29) znacznie odbiega od współczynnika jakości samolotów będących na wyposażeniu trzech rozpatrywanych krajów Europy Zachodniej.



Rys.28. Potencjały jakości lotnictwa myśliwskiego wybranych państw

Podobnej analizy można dokonać w stosunku do lotnictwa myśliwsko-bombowego i szturmowego. Przy czym w stosunku do tych rodzajów lotnictwa, koniecznym jest uwzględnienie innych parametrów, charakterystycznych dla nich, mających decydujący wpływ na jakość określonego samolotu. Niezwykle ważną rolę odgrywają tu możliwości przestrzenne, manewrowe, uzbrojenie oraz skuteczność bojowa, a także możliwości czasowe i ciągłości oddziaływania.

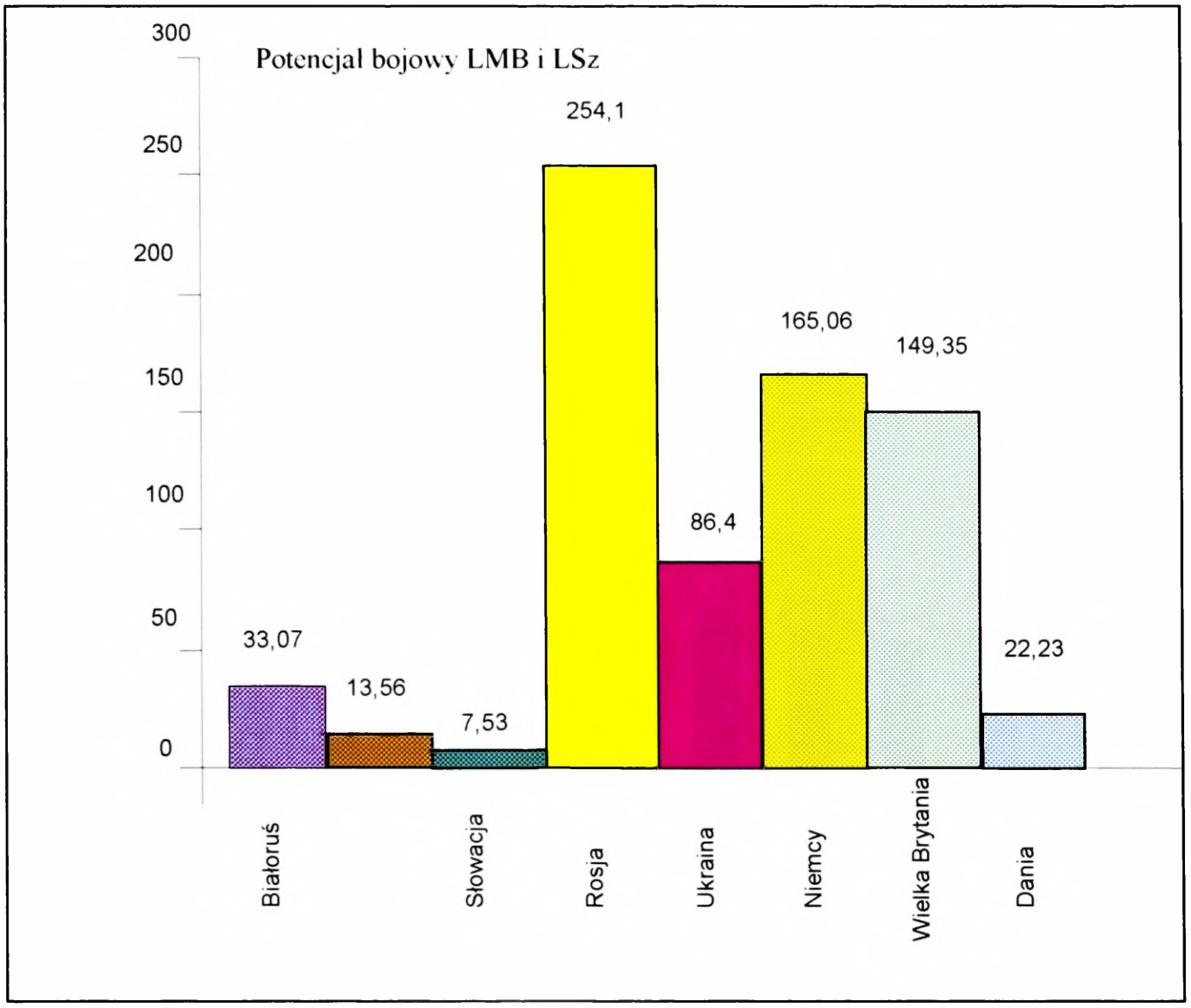
Do obliczeń jakości samolotów myśliwsko-bombowych w opracowaniu studyjnym dotyczącym lotnictwa WNP przyjęto 31 parametrów roboczych, mających wpływ na jakość samolotu. Na podstawie dokonanych obliczeń opracowano zestawienie jakości samolotów myśliwsko-bombowych i szturmowych (rys.29).



Rys.29. Zestawienie jakości samolotów myśliwsko-bombowych i szturmowych

Podobnie jak w przypadku lotnictwa myśliwskiego, również w stosunku do lotnictwa myśliwsko-bombowego i szturmowego dokonałem obliczenia potencjału lotnictwa uderzeniowego państw będących przedmiotem rozważań. Wyniki dociekań obrazuje rys.30.

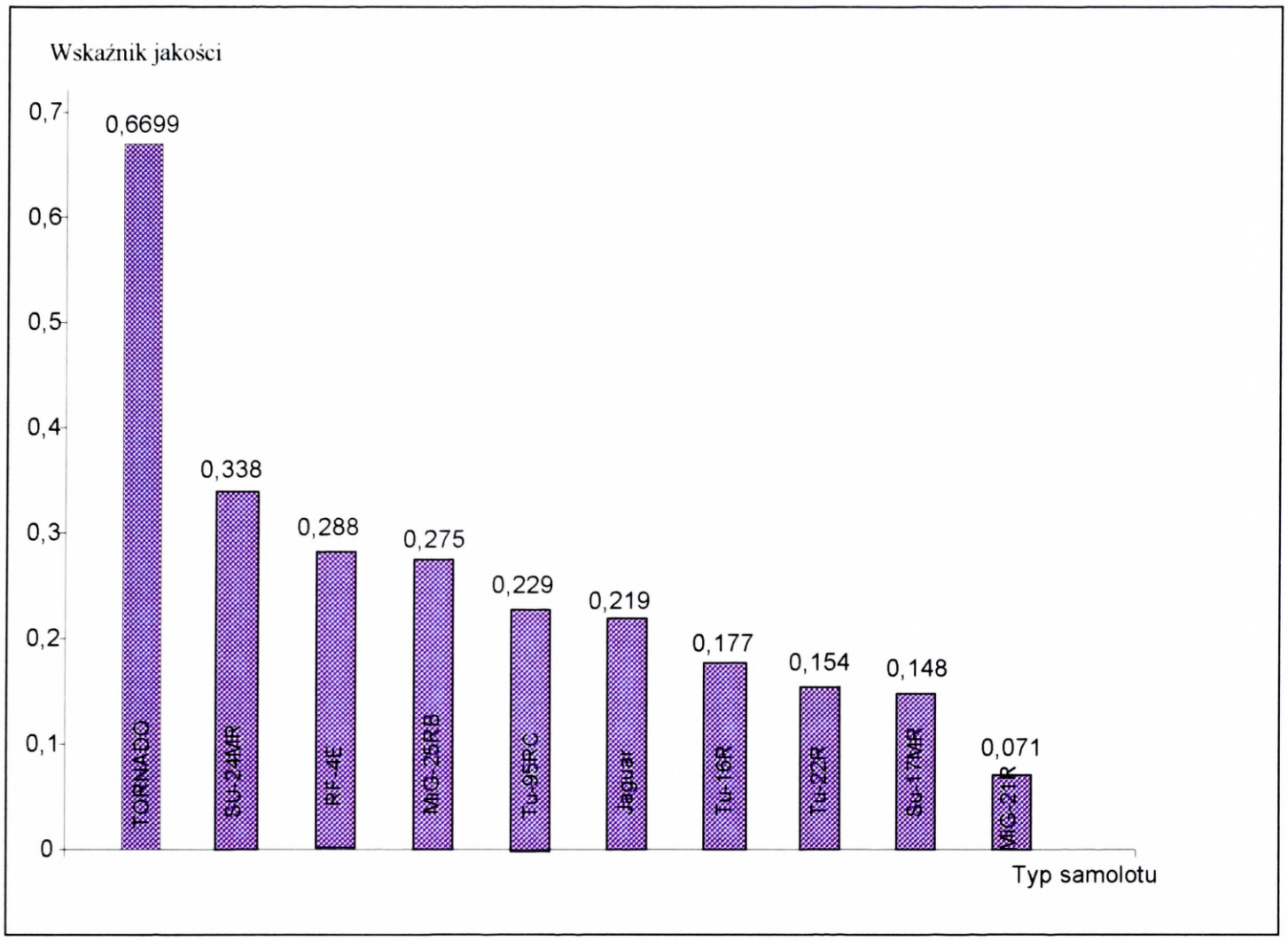
Analogicznie do lotnictwa myśliwskiego, również w lotnictwie uderzeniowym największy potencjał posiada Rosja. Jednak w odróżnieniu od lotnictwa myśliwskiego różnica pomiędzy tym krajem, a Niemcami i Wielką Brytanią nie jest tak duża. Znacznie mniejszy potencjał posiada Ukraina. Państwa powstałe w wyniku rozpadu byłego ZSRR posiadają bowiem znacznie więcej samolotów, jednak ich jakość w liczącym się stopniu odbiega od jakości samolotów eksploatowanych przez armie krajów Europy Zachodniej.



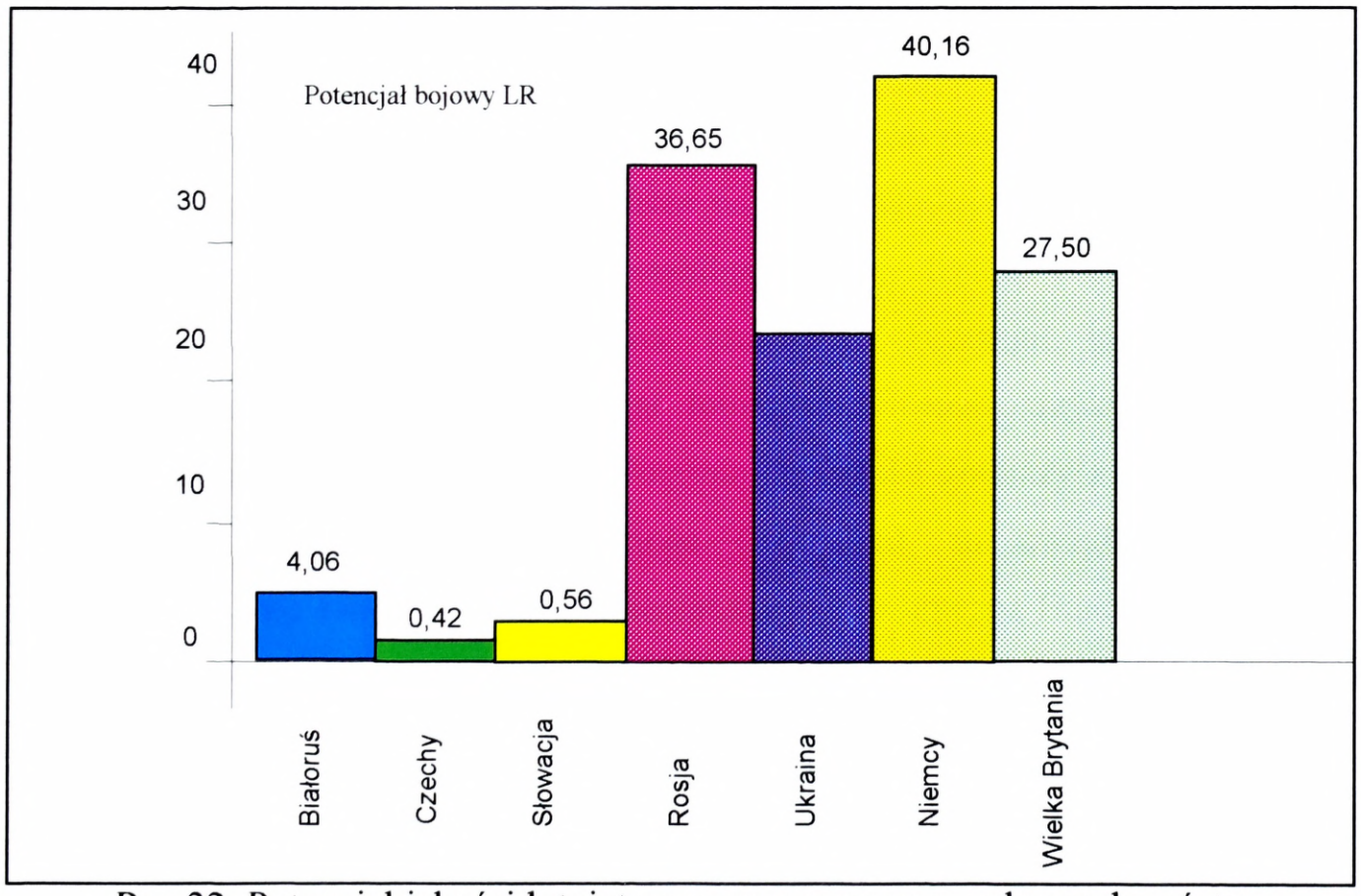
Rys. 30. Potencjał jakości lotnictwa myśliwsko-bombowego i szturmowego wybranych państw

Podobnej analizie można poddać lotnictwo rozpoznawcze, posiadające istotny wpływ na efektywność wykonywania zadań bojowych.

Ocena możliwości taktyczno-technicznych samolotów rozpoznawczych dokonana została w sposób analogiczny jak pozostałych statków powietrznych innych rodzajów lotnictwa. Uwzględniono także parametry taktyczo-techniczne środków rozpoznawczych przenoszonych lub zabudowanych na pokładach tych samolotów. Oprócz kryteriów zastosowanych do poprzednich grup samolotów uwzględniono dwa, ważne dla lotnictwa rozpoznawczego – efektywność rozpoznania oraz czas dostarczania rezultatów rozpoznania. Wyniki przeprowadzonych badań jakości samolotów rozpoznawczych przedstawiono na rys. 31.



Rys.31 Zestawienie jakości samolotów lotnictwa rozpoznawczego



Rys.32. Potencjał jakości lotnictwa rozpoznawczego wybranych państw

Postępując analogicznie jak w przypadku lotnictwa myśliwskiego i uderzeniowego dokonałem obliczenia potencjału jakości lotnictwa rozpoznawczego poszczególnych państw. Wyniki dokonanych obliczeń przedstawia rys.32.

Na podstawie przeprowadzonych badań i porównań przedstawionych obliczeń i wykresów nasuwa się wniosek, że podobnie jak w przypadku oceny ilościowej w lotnictwie państw – członków NATO, również pod względem jakościowym przewagę posiada lotnictwo ofensywne (myśliwsko-bombowe, szturmowe) w stosunku do lotnictwa myśliwskiego.

Istotne znaczenie nadaje się też lotnictwu rozpoznawczemu, które z wyjątkiem Danii, posiadającej łącznie zaledwie 65 samolotów, stanowi istotny składnik potencjału bojowego całego lotnictwa sił powietrznych.

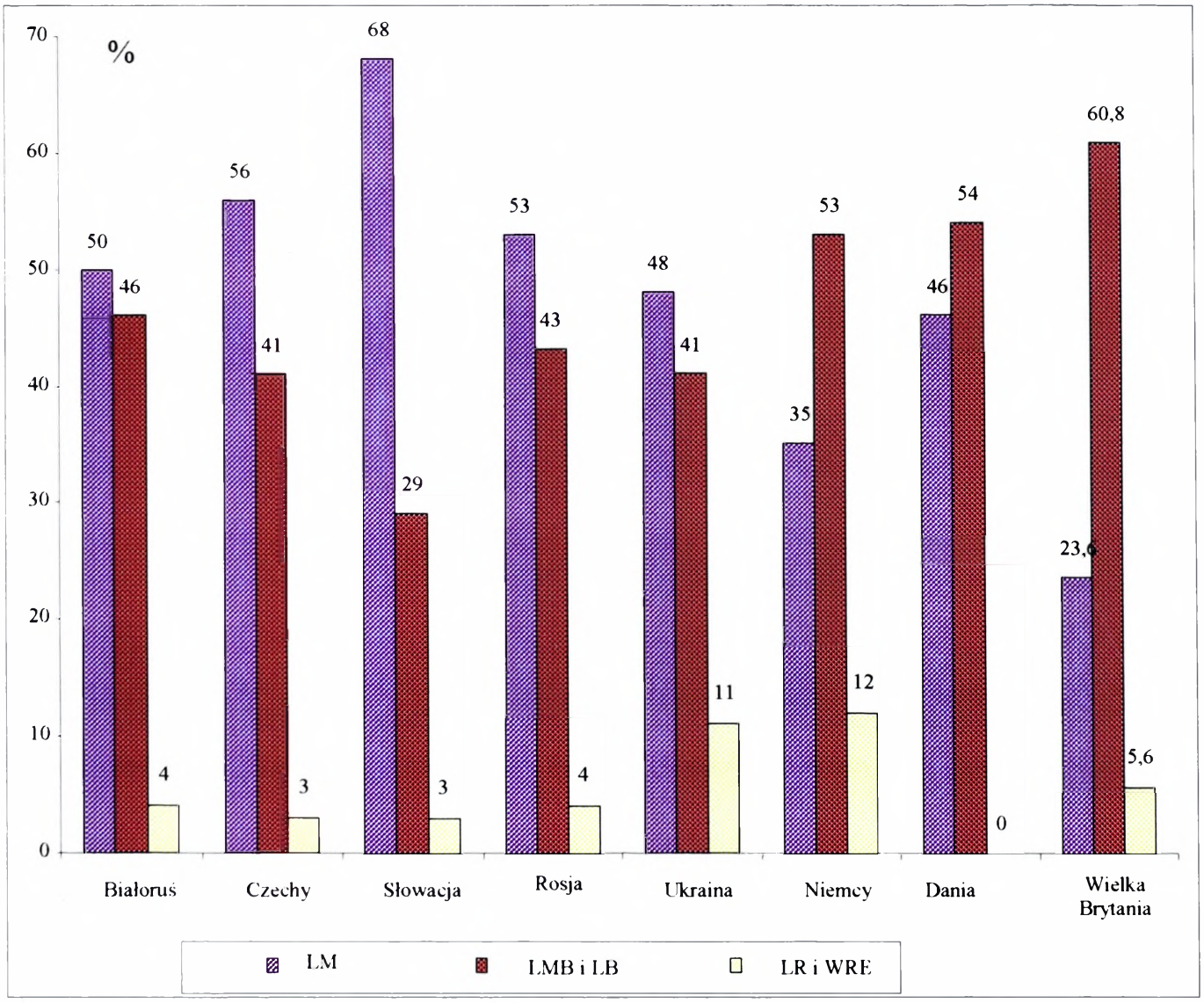
* *
*

1. We współczesnych działaniach wojennych, lotnictwo sił powietrznych ma do spełnienia cały szereg zadań niezwykle istotnych dla pomyślnego przebiegu strategicznej operacji obronnej, począwszy od walki o przewagę w powietrzu, poprzez izolację rejonu działań bojowych, wsparcie sił lądowych i morskich, do taktycznego rozpoznania powietrznego. Największym potencjałem dysponują na wschodzie SP Rosji i Ukrainy, państw najmniej stabilnych w naszym regionie, o nieokreśloności ustrojowej, niestabilności gospodarczej i politycznej oraz Niemiec i Wielkiej Brytanii na zachodzie. Potencjał lotnictwa Rosji czterokrotnie przewyższa potencjał lotnictwa Niemiec, trzykrotnie Ukrainy i ponad dziesięciokrotnie Czech. Pomimo, że Polska graniczy z Rosją tylko na odcinku Obwodu Kaliningradzkiego (210 km), to uwzględniając dużą manewrowość lotnictwa i wciąż nieokreśloność polityczną Białorusi, ze strony Rosji występuje największe potencjalne zagrożenie militarne. Wymaga to ze strony Polski prowadzenia oprócz działań politycznych, w celu utrzymania stosunków dobrosąsiedzkich, także przedsięwzięć zmierzających do niwelowania tak znacznych dysproporcji w potencjale militarnym.

2. Stan ilościowy lotnictwa i jego charakter w państwach Europy Wschodniej są wciąż pozostałością po okresie „zimnej wojny". Znaczącym krokiem naprzód jest redukcja uzbrojenia zgodnie z porozumieniami traktatu CFE-1, przez część państw przeprowadzona jeszcze „głębiej", doprowadzając do stanu znacznie poniżej granicy określonej w traktacie. Uwzględniając jednak nawet wielości traktatowe, na przykładzie sił powietrznych, można stwierdzić, że nadal zachowane zostaną znaczne dysproporcje między państwami. Rosja nadal dominować będzie nad swoimi sąsiadami kilkakrotnie. Wypełniając wielkości traktatowe, zostanie zachowany dawny układ sił, który nie może satysfakcjonować wszystkich, a zwłaszcza państw słabych pod względem ekonomicznym i militarnym. Uwzględniając możliwości ekonomiczne, dostęp do nowych technologii, możliwości produkcyjne przemysłu zbrojeniowego i planowane zmiany w siłach powietrznych naszych sąsiadów, można sprecyzować tezę, że dysproporcje w potencjale militarnym będą się pogłębiać. Rosja, Ukraina, Niemcy i Wielka Brytania z chwilą likwidacji nadwyżek uzbrojenia, a kasacji ulegnie sprzęt przestarzały, będą dysponowały nowoczesnym lotnictwem, podczas gdy pozostałe państwa w naszym sąsiedztwie utrzymają swój dotychczasowy poziom lub jeszcze go obniżą. Szansą zapobieżenia narastania dysproporcji w potencjale militarnym w Europie Środkowej jest dalszy postęp w procesach rozbrojeniowych.
3. Znaczne różnice w potencjale rażenia lotnictwa, w połączeniu z dużą jego manewrowością, szerokim asortymentem uzbrojenia i znaczącym udziale w potencjale rażenia sił zbrojnych (10-16%), dają możliwość stworzenia w krótkim czasie przewagi sił (dysproporcji) w określonym rejonie. Do zniwelowania nagle powstałej przewagi należałoby użyć podobnego ugrupowania lotniczego, zarówno w celu „odstraszania" jak i odparcia mogącej nastąpić agresji. Jest to jednak problem złożony, którego rozwiązanie wymaga dokładnego zbadania, jakich użyć sił i środków w celu zrównoważenia potencjałów poszczególnych zgrupowań lotnictwa.
4. Siły powietrzne naszych sąsiadów mogą, zarówno z kierunku wschodniego i zachodniego, oddziaływać w zasadzie na obszar całej Polski, a jedynie z kierunku południowego na głębokość ok. 400 km. Oczywiście, w związku

z przyjęciem Polski do struktur NATO trzeba wykluczyć agresję z kierunku zachodniego, należy wręcz raczej oczekiwać pomocy w przypadku agresji z kierunku wschodniego, niemniej jednak możliwość taka teoretycznie i w dalszej perspektywie istnieje. Wymusza to potrzebę tworzenia silnej obrony powietrznej na terytorium całego kraju, z możliwością przegrupowania sił OP na najbardziej zagrożone kierunki lub też w rejony najważniejszych pod względem strategicznym obiektów administracyjnych i zgrupowań wojsk.

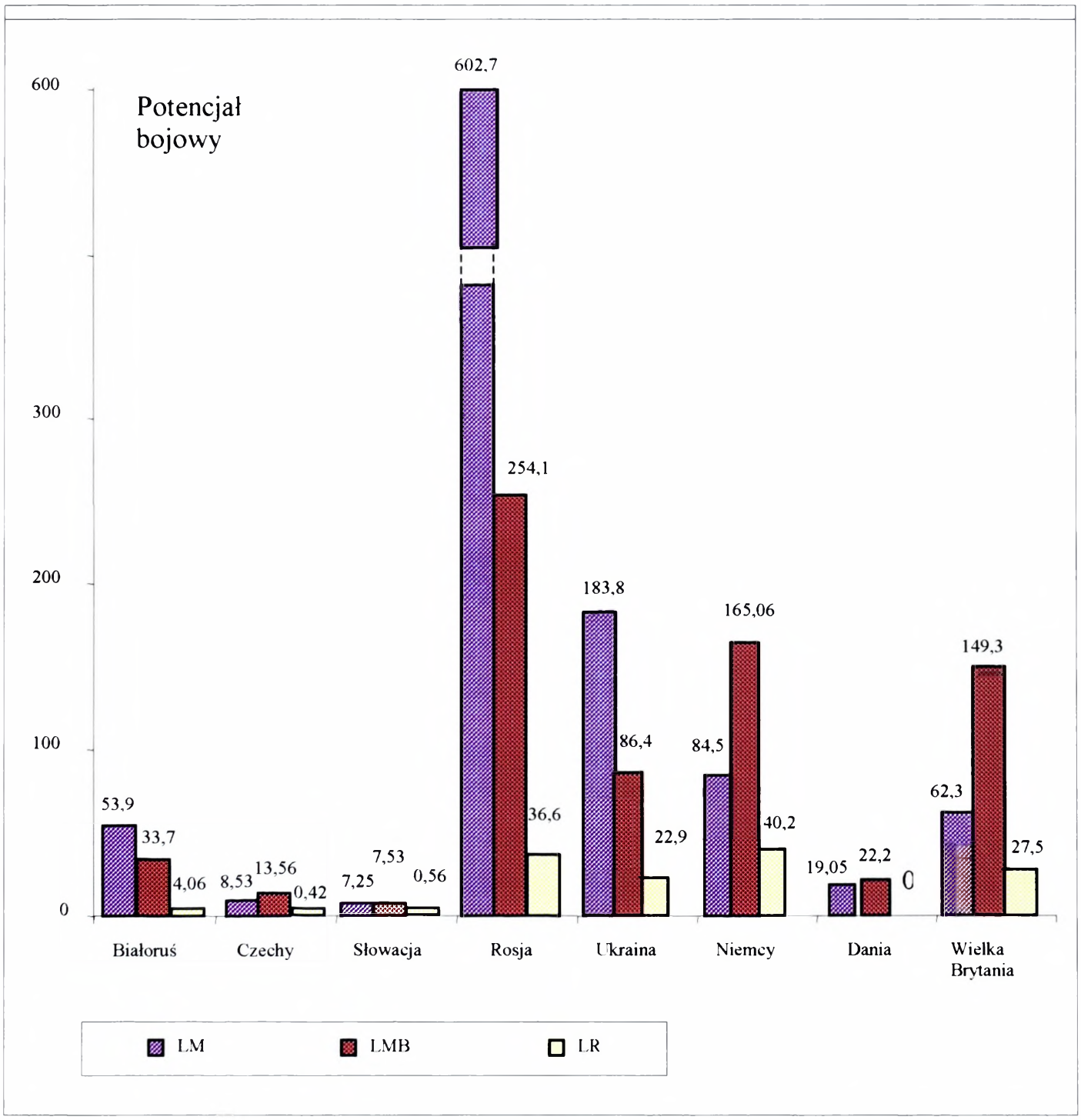
5. Z analizy składu bojowego lotnictwa wybranych państw Europy wynika, że optymalnym składem dysponuje lotnictwo Niemiec i Wielkiej Brytanii. Dominującą rolę odgrywa w nim lotnictwo mysliwsko-bombowe, które zarówno w operacjach obronnych jak i zaczepnych posiada najwięcej zadań do zrealizowania. Jest także najbardziej skutecznym środkiem niszczenia potencjału militarnego i ekonomicznego przeciwnika.



Rys. 33. Procentowy udział rodzajów lotnictwa w SP wybranych państw

6. Przedstawione ilościowe potencjały lotnictwa wybranych państw Europy pozwalają stwierdzić, że w krajach byłego Układu Warszawskiego dominującym jest lotnictwo myśliwskie, w odróżnieniu od poddanych analizie państw NATO, w których większość stanowi lotnictwo bombowe i myśliwsko-bombowe (rys. 33).

   Także analiza i ocena potencjałów jakościowych poszczególnych rodzajów lotnictwa upoważnia do analogicznego stwierdzenia (rys. 34).



Rys. 34. Zestawienie potencjałów jakościowych rodzajów lotnictwa bojowego wybranych państw

7. Analiza składu bojowego lotnictwa państw Europy (zwłaszcza państw – członków NATO) wskazuje., że proporcje w tym zakresie kształtują się następujaco:
   - lotnictwo myśliwskie – do 30%;
   - lotnictwo uderzeniowe (myśliwsko-bombowe i szturmowe) – około 60%;
   - lotnictwo rozpoznawcze – około 10%.

   Pożądane byłoby dążenie w przyszłości do osiągnięcia podobnych proporcji w polskim lotnictwie bojowym.
8. Porównując potencjał ludnościowy Polski (ok. 40 mln.) stanowiący ok. 50% potencjału Niemiec (ok. 80 mln.) można przyjąć, że optymalnym byłoby posiadanie przez Polskę połowy stanu posiadania lotnictwa Niemiec, a więc w przybliżeniu 240 samolotów.

5. KONCEPCJA PROPORCJI I SKŁADU BOJOWEGO LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Szerokie spektrum wyników badań zaprezentowanych w poprzednich rozdziałach wskazują na prawidłowości składu bojowego lotnictwa w różnych krajach.

Ustalenia te były podstawą wyjściową do prowadzenia badań zmierzających do rozwiązania problemu naukowego sformułowanego w formie pytania: **jaki powinien być skład bojowy lotnictwa sił powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej?**

Badania, których rezultaty zawarte są w niniejszym rozdziale, zmierzały do określenia potrzeb użycia poszczególnych rodzajów lotnictwa w obronie RP, w etapach konfliktu zbrojnego oraz w strefach teatru działań bojowych.

5.1. Wpływ działań lotnictwa na charakter i przebieg współczesnych konfliktów zbrojnych

Dynamiczny postęp naukowo-techniczny sprawia, że dosłownie „na naszych oczach" następuje epokowa wymiana wykorzystywanych środków walki. Kolejne generacje, sukcesywnie wprowadzanych do uzbrojenia wojsk, nowych środków rażenia i sprzętu bojowego już dziś radykalnie zmieniają ukształtowany w naszej świadomości obraz wojny. Wyciskają także wyraźne piętno na wizji przyszłościowego pola walki, stanowiąc jednocześnie podstawę prognozowania zmian w sztuce operacyjnej i taktyce, poszukiwania nowych, adekwatnych do nowej sytuacji rozwiązań dotyczących zasad prowadzenia walki. W procesie tym siły powietrzne wciąż odgrywają i zapewne długo jeszcze odgrywać będą niezwykle ważną, jeżeli nie decydującą rolę zarówno w procesie zapobiegania rodzącym się konfliktom zbrojnym, utrzymywaniu pokoju w „gorących" regionach świata, jak i podczas każdej wojny.

Głównym środkiem militarnym zapobiegania możliwościom zaistnienia konfliktu zbrojnego lub jego szybkiego „wyciszania" będą niewątpliwie siły reagowania. Funkcjonujące w ich składzie lotnictwo, jest środkiem szczególnie szybko reagującym na zmiany sytuacji, bez względu na porę roku, doby i warunki atmosferyczne, łatwym

do przecelowania na inny kierunek czy obiekt (nawet po wykonanym starcie), bez względu na jego położenie.

We współczesnych warunkach drogą dyplomatyczną uprzedza się potencjalnego przeciwnika o zamiarze zastosowania presji militarnej, o zamiarze skupienia wojsk w dokładnie wskazanym rejonie terytorium przeciwnika. Klasycznym przykładem takiego działania (zapobiegania konfliktowi zbrojnemu) było uprzedzanie przywódców Jugosławii o możliwościach wykonania nalotów na pozycje Serbów w Kosowie, co skutecznie zmusiło tych ostatnich do wycofania wojsk z tej prowincji. Nie zawsze jednak groźba użycia siły przynosi oczekiwane skutki.

W operacji „Słuszna Sprawa" w Panamie w 1989 roku Amerykanie zmuszeni byli użyć siły[49]. Wykorzystując jednak tylko lotnictwo i bardzo nieliczne pododdziały piechoty morskiej, zaatakowali 27 obiektów w bardzo krótkim czasie, od północy do świtu pierwszego dnia operacji, przeznaczając do tego celu 280 samolotów i śmigłowców różnych rodzajów. Uderzenia były tak precyzyjne, że podejmowanie dalszych działań okazało się zbędne.

Także jedna, choć całodobowa, operacja lotnictwa sprzymierzonych, zapoczątkowująca wojnę w Zatoce Perskiej – słynną „Pustynną Burzę" - spowodowała taki ogrom strat Irakijczyków, jakich nie przewidywano w najśmielszych nawet oczekiwaniach: w środkach dowodzenia i rozpoznania- 42%, w artylerii przeciwlotniczej – 24%, w technice bojowej – 18%, w lotnictwie – 10%. Co najważniejsze jednak - ta doba lotniczych działań gwałtownie obniżyła morale irackich wojsk, aż o 40 – 60%[50]. Okazało się, że zaledwie kilku doskonale wyszkolonych pilotów w kilkunastominutowym ataku osiąga często taki sam, a nawet bardziej niszczycielski efekt niż dwie dywizje zmechanizowane wojsk lądowych w pół dnia. Te uderzenia z powietrza sparaliżowały Irakijczyków i uczyniły ich niezdolnymi nie tylko do silnej, ale nawet sensownej obrony.

Aby jednak to osiągnąć, aby tak swobodnie działać trzeba dysponować wiarygodnym systemem rozpoznawczym, głównie kosmicznym i powietrznym, które we współczesnych warunkach odgrywają zasadniczą rolę.

---

[49] Gotowała J.: „Przyszła wojna". „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej" Nr 7 z 1998 r., s. 8.
[50] Tamże, s. 8.

Warto tu przypomnieć, że materiały z rozpoznania kosmicznego zasygnalizowały prezydentowi Kennedy'emu o rozmieszczeniu rakiet na Kubie, a Reganowi o funkcjonowaniu ośrodków szkolenia terrorystów w Libii. To satelity rozpoznawcze uprzedziły o możliwości wojny izraelsko – arabskiej w 1967 r., radzieckiej interwencji w Afganistanie i napaści Iraku na Kuwejt.

Oczywiście, w warunkach Polski korzystanie z danych rozpoznania kosmicznego może mieć miejsce tylko w przypadku udostępnienia ich przez sojuszników – członków Sojuszu Północnoatlantyckiego, ale posiadanie odpowiedniego potencjału lotnictwa rozpoznawczego jest niezbędne. Zwłaszcza we wstępnej fazie działań bojowych, na pierwszy plan wysuwają się - właściwe, precyzyjnie przeprowadzone rozpoznanie przeciwnika oraz lotnicze uderzenia na wyselekcjonowane wcześniej obiekty

- których zniszczenie lub czasowe obezwładnienie spowodować powinno znaczące obniżenie możliwości bojowych wojsk. Cechą tych uderzeń powinno być zmasowane, silne obezwładnienie elektroniczne systemu rozpoznania i dowodzenia, szczególnie zaś środków pracujących w systemie obrony powietrznej. Natarcie radioelektroniczne z pewnością obejmować będzie zarówno przeciwdziałanie zakłóceniom stosowanym przez przeciwnika, jak i możliwie najszerszą dezorganizację pracy jego środków funkcjonujących w systemach analizy sytuacji powietrznej, pracy stanowisk dowodzenia i ośrodków kierowania. Doświadczenia wyniesione z ostatnich konfliktów zbrojnych (izraelsko-arabska „wojna sześciodniowa", operacja „Canion Eldorado", a szczególnie bitwa o Kuwejt) pokazały, że krótkotrwałe nawet obezwładnienie radioelektroniczne, zdecydowanie obniża efektywność ogniową przeciwnika, często wymaga prowadzenia walki „na ślepo", czego efekty są łatwe do przewidzenia.

Stosowane we współczesnych warunkach uderzenia lotnicze są tym bardziej groźne i zaskakujące, że realizowane zwykle znad terytorium agresora.

Bezkonkurencyjna manewrowość sił powietrznych, głównie lotnictwa, umożliwia szybkie narastanie jego wysiłku ogniowego w miejscu i czasie decydujących zmagań, zapewniając najwyższy współczynnik ogniowego wykorzystania sił w porównaniu z innymi systemami uzbrojenia. Obecnie jedynie lotnictwo może zapewnić szybkie przeniesienie zmasowanych uderzeń ogniowych w głąb terytorium przeciwnika,

precyzyjnie niszcząc obiekty o niewielkich nawet rozmiarach, stanowiące często o ważności i wartości celów grupowych.

We wstępnym etapie działań niewątpliwie lotnictwo sił powietrznych ponosić będzie główny ciężar walki. Dzięki manewrowemu wykorzystaniu różnego rodzaju elektronicznych i rakietowo-bombowych środków oddziaływania, właśnie ono dysponuje najlepszymi możliwościami szybkiego osiągania celów, zakładanych we wstępie operacji.

Niezbędnym warunkiem skuteczności ogniowej w operacjach obronnych, jak i zaczepnych będzie zdobycie i utrzymanie przewagi w powietrzu. Należy się jednak liczyć z tym, że w operacjach obronnych przewaga ta w znacznej mierze zależała będzie od przeciwnika. Od odczuwalnego jej osłabienia, poprzez między innymi szerokie stosowanie działań autonomicznych, od uchwycenia inicjatywy w powietrzu i zapewnienia swobody działań wojskom lądowym, w tym pododdziałom aeromobilym, choćby tylko we wskazanym wcześniej rejonie i na przeciąg potrzebnego czasu, zależeć będzie pomyślna realizacja przeciwuderzeń i likwidacja nieoczekiwanych włamań.

Lotnictwo musi być przygotowane na prowadzenie różnorodnych działań. W Iraku obok działań z użyciem środków precyzyjnego rażenia, trafiających w cel z zadziwiającą dokładnością, prowadzono także kampanię konwencjonalną (na wzór wietnamski) nakierowaną na wyczerpanie przeciwnika. Bombowce B-52 prowadziły naloty dywanowe, siejąc spustoszenie na polu walki. Należy liczyć się z tym, że wojska lądowe będą oczekiwały tego drugiego sposobu działań, aby uzyskać swobodę prowadzenia operacji na określonym kierunku. Dla nich zadaniem o pierwszoplanowym znaczeniu będzie wiązanie walką wojsk przeciwnika na konfliktowym obszarze, tak aby po późniejszym ich rozbiciu uzyskać swobodę możliwości skutecznego odpierania podejmowanych przez przeciwnika zwrotów zaczepnych, kontruderzeń oraz paraliżowania wchodzących do walki odwodów. Oprócz ogniowego wsparcia tych działań, istotnym dla lotnictwa będzie w tym czasie wytypowanie celów i kolejności wykonywania na nie uderzeń. Będą to bez wątpienia lotniska, lądowiska śmigłowców i samolotów transportowych, środki OPL, punkty dowodzenia i kierowania, składy amunicji i paliw płynnych, bazy logistyczne i morskie, a także zgrupowania uderzeniowe wojsk. Wysiłek ogniowy lotnictwa w tym

etapie powinien być skierowany na niszczenie lotniczych baz ofensywnych przeciwnika, by do minimum zredukować możliwość realizacji nieprzyjacielskich działań odwetowych, choć ich trafne wskazanie wymagało będzie dużego wysiłku ze strony organów rozpoznawczych. Szybkie i zaskakujące działania umożliwią likwidowanie wojsk przeciwnika częściami, zastopują zaopatrywanie w środki bojowe, paliwo, żywność czy medykamenty, doprowadzając w konsekwencji do osiągnięcia zamierzonego celu walki.

Z uwagi na wspomniany już postęp techniczny w rozwoju środków walki, jeszcze większego znaczenia na współczesnym polu bitwy nabiera ruch. Dawno przestał on być już tylko formą przemieszczania koniecznej ilości wojsk do ewentualnego rejonu starcia, a stał się składnikiem uderzenia. Walczyć, a jednocześnie przebywać w ciągłym ruchu, to kształtujący się surowy wymóg współczesnych działań wojennych. Aby ustrzec się przed niebezpieczeństwem lotniczych i rakietowych uderzeń, trzeba bardzo często zmieniać rejony rozmieszczenia wojsk, konfigurację przyjętego ugrupowania bojowego, umiejętnie ześrodkowywać wysiłek do realizacji określonych zadań i rozpraszać się natychmiast po ich wykonaniu.

Coraz częściej, aby zachować skrytość, ustrzec się rozpoznania i szybkiego zniszczenia, koniecznym będzie szybkie zbliżenie się do przeciwnika, a nawet wniknięcie w przyjęte przez niego ugrupowanie bojowe. Z tych między innymi względów, coraz częściej i chętniej stosowane mogą być przez wojska lądowe, organizowane wspólnie z lotnictwem, rajdy gwarantujące gwałtowne pojawienie się w ugrupowaniu, a nawet na dalekich tyłach przeciwnika, niespodziewane oddziaływanie ogniowe powodujące dezorganizację jego działań. Największe możliwości otwierają się tu przed, wspieranymi przez lotnictwo, zgrupowaniami powietrzno-lądowymi, które gwarantują nie tylko skryte szybkie dotarcie do obiektu uderzeń, ale także natychmiastowe wykorzystanie sytuacji i osiągnięcie celu, nawet w oderwaniu od własnych sił głównych.

Celem kolejnych uderzeń lotniczo-rakietowych będą więc z pewnością urządzenia komunikacyjne (węzły kolejowe i drogowe, trudne do obejścia i odbudowy odcinki dróg, mosty, tunele, wiadukty, przełęcze itp.), co zdecydowanie utrudni lub wręcz uniemożliwi terminowy manewr wojsk stronie będącej ofiarą agresji. Z pewnością ułatwi to niszczenie wojsk, utrzymanie inicjatywy oraz tworzenie przewagi

w odpowiednim miejscu i czasie. Silne uderzenia ogniowe i radioelektroniczne lotnictwa umożliwią przejście wojsk do pościgu z użyciem śmigłowców i stosowaniem desantów powietrznych. Ich duża manewrowość, siła ognia oraz możliwość działania w każdym terenie sprawią, że w decydującym stopniu wpływać będą na osiągnięcie celu pościgu, a w konsekwencji przyczynią się do rozbicia lub okrążenia przeciwnika.

Przedstawione tezy, przytoczone przykłady oraz kształtujące się coraz bardziej wyraziście poglądy wskazują, że we współczesnych konfliktach zbrojnych istotną rolę odgrywało będzie lotnictwo, a przeważającą część zadań dla niego przewidzianych realizowało będzie **lotnictwo uderzeniowe i rozpoznawcze**. Te bowiem rodzaje lotnictwa spełniać będą w najbliższej przyszłości decydującą rolę. Oczywiście, nie sposób pominąć tu **lotnictwa myśliwskiego**, gdyż jak powszechnie wiadomo, jest ono niezbędne zarówno do osłony wojsk i obiektów, jak również do zwalczania środków napadu powietrznego przeciwnika podczas wykonywania przez niego nalotów, zwłaszcza w ramach operacji zaczepnej.

Należy jednak pamiętać o zachowaniu rozsądnej proporcji, gdyż jak wskazują przeprowadzone analizy i doświadczenia konfliktów zbrojnych, szczególnie ważne zadanie ma do spełnienia lotnictwo uderzeniowe. O wiele bardziej skuteczne jest zwalczanie lotnictwa przeciwnika na lotniskach niż w powietrzu, a ponadto jest szereg innych obiektów naziemnych, których niszczenie ma istotny wpływ na przebieg wojny.

5.2. Rola i zadania lotnictwa sił powietrznych w konflikcie zbrojnym

Rozpatrując całościowo przygotowanie i prowadzenie działań wojennych można wyodrębnić ich trzy obszary: powietrzny, lądowy i morski. Obszary te są ze sobą związane i w znacznej mierze nakładają się na siebie, powodując powstawanie różnorodnych związków przyczynowo – skutkowych, powodujących, że działania prowadzone w jednym z nich wywierają istotny wpływ na możliwości i warunki, a tym samym skuteczność działań prowadzonych w innym obszarze. Dlatego też współcześnie, działania wojenne prowadzone są najczęściej według jednolitego planu w ramach operacji powietrzno – lądowo – morskich. W ramach kampanii mogą być

jednak, i z zasady są, prowadzone w pierwszej kolejności działania powietrzne. Przejście bowiem do działań w pozostałych obszarach jest w znacznym stopniu uzależnione od osiągnięcia celu działań operacji powietrznych, tj. wywalczenia panowania (przewagi) w powietrzu, a tym samym zapewnienia swobody oraz warunków do prowadzenia skutecznych działań siłom lądowym i morskim.

Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej przeznaczone są przede wszystkim do zapewnienia warunków osiągnięcia całościowego celu działań Sił Zbrojnych w odniesieniu do działań powietrznych (prowadzonych w powietrzu i z powietrza), ale także współdziałaniu w realizacji tegoż celu w pozostałych obszarach tj. lądowym i morskim. Posiadają bowiem w swojej strukturze obok naziemnych środków ogniowych oraz środków radiotechnicznych i WRE, przede wszystkim lotnictwo umożliwiające zarówno osłonę wojsk i obiektów, rozpoznanie, jak i rażące oddziaływanie ogniowe i radioelektroniczne na różnorodne obiekty w powietrzu, na ziemi jak i morzu.

Jak z powyższego wynika głównym zadaniem i celem działania lotnictwa jest kształtowanie sytuacji powietrznej oraz udział w kształtowaniu tejże sytuacji na lądzie i morzu, zapewniającej pozostałym komponentom systemu obronnego – w tym głównie wojskom lądowym i marynarce wojennej – skuteczną realizację zadań wynikających z ich przeznaczenia.

Z analizy literatury, materiałów z ćwiczeń, a także doświadczeń współczesnych konfliktów zbrojnych wynika jednoznacznie, że podstawowym warunkiem stworzenia takiej sytuacji jest uzyskanie i utrzymanie przewagi (panowania) w powietrzu w całym obszarze działań zarówno nad terytorium własnym, jak i nieprzyjaciela. Utrzymanie przewagi w powietrzu zapewnia bowiem, skuteczną realizację zadań osłony przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza. Umożliwia także skuteczne niszczenie newralgicznych obiektów infrastruktury militarno – gospodarczej oraz zwalczanie różnych środków ogniowych i wojsk nieprzyjaciela w ramach wsparcia wojsk lądowych i marynarki wojennej.

Z punktu widzenia wykonywanych zadań wynika potrzeba posiadania odpowiednio zorganizowanych i wyposażonych trzech rodzajów lotnictwa (lotnictwa myśliwskiego, myśliwsko-bombowego i lotnictwa rozpoznawczego). Najwięcej jednak zadań stoi przed lotnictwem myśliwsko-bombowym. Przeznaczenie oraz cel

istnienia i działań lotnictwa wskazują więc, że zasadnicze jego zadania obejmują zarówno działania realizowane w ramach systemu obrony powietrznej, jak i działania wynikające z potrzeby wspierania wojsk w operacjach lądowych i morskich, a także działania o charakterze strategicznym np.: uderzenia na newralgiczne obiekty wojskowe oraz przemysłowo – gospodarcze.

Lotnictwo stanowiące środek walki zapewniający możliwość jej prowadzenia w powietrzu i z powietrza, jest więc zasadniczym rodzajem wojsk, umożliwiającym realizację zadań wynikających z celu głównego strategicznej operacji obronnej. Znaczne osłabienie potencjału bojowego przeciwnika, jest zależne wprost od liczebności i jakości lotnictwa uderzeniowego.

W walce o przewagę w powietrzu można wyróżnić dwa główne elementy.

Pierwszy z nich to **tradycyjnie rozumiana obrona powietrzna**, czyli niszczenie przeciwnika w powietrzu za pomocą **lotnictwa myśliwskiego** i naziemnych środków obrony powietrznej wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Celem głównym obrony powietrznej jest odparcie agresji powietrznej oraz zapewnienie warunków mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia wojsk, a także ich osłona w czasie operacji. Znaczenie obrony powietrznej jest więc niepodważalne. Z operacyjnego punktu widzenia ma ona jednak zasadniczą wadę, ponieważ ogranicza się do walki z przeciwnikiem nad własnym terytorium i nad ugrupowaniem własnych wojsk. Z tego względu konieczne jest łączenie jej z drugim elementem walki o przewagę w powietrzu, którym są **lotnicze uderzenia odwetowe**, wykonywane głównie na bazy lotnicze i rakietowe oraz elementy systemu dowodzenia.

Lotnicze uderzenia odwetowe przenoszą działania w rejon przeciwnika, osłabiają jego potencjał bojowy poprzez fizyczne niszczenie, ale także przez wymuszanie zaangażowania części lotnictwa do działań obronnych.

Obrona powietrzna i uderzenia odwetowe – to dwa nierozłączne komponenty jednej całości, jednej operacji. Tylko w takim rozumieniu walki o przewagę w powietrzu może być ona skuteczna. Ponadto, jest to element walki o uchwycenie inicjatywy operacyjnej w początkowym okresie walki (operacji), co w przypadku krótkotrwałego, lokalnego konfliktu, może mieć znaczenie rozstrzygające. Wnioski z przeprowadzonych analiz i ocen przedstawionych w rozdziale trzecim wskazują, że konflikt taki w warunkach Polski jest najbardziej prawdopodobny.

Badania potwierdziły, że głównym celem walki o przewagę w powietrzu jest odparcie powietrznej agresji przeciwnika oraz tworzenie warunków do prowadzenia operacji przez wojska lądowe i marynarkę wojenną.

Działania, o których mowa powyżej koncentrują się w pierwszym etapie konfliktu zbrojnego. Etap ten, to powietrzna operacja obronna, realizowana niekiedy przed rozpoczęciem operacji obronnej wojsk lądowych, gdyż jak wiadomo lotnictwo jest rodzajem sił zbrojnych wielokrotnie bardziej mobilnym, zdolnym do użycia w znacznie krótszym czasie niż wojska lądowe. Ponadto uderzenie przeciwnika może się rozpocząć, kiedy wojska operacyjne nie będą rozwinięte - będą w trakcie operacyjnego rozwinięcia.

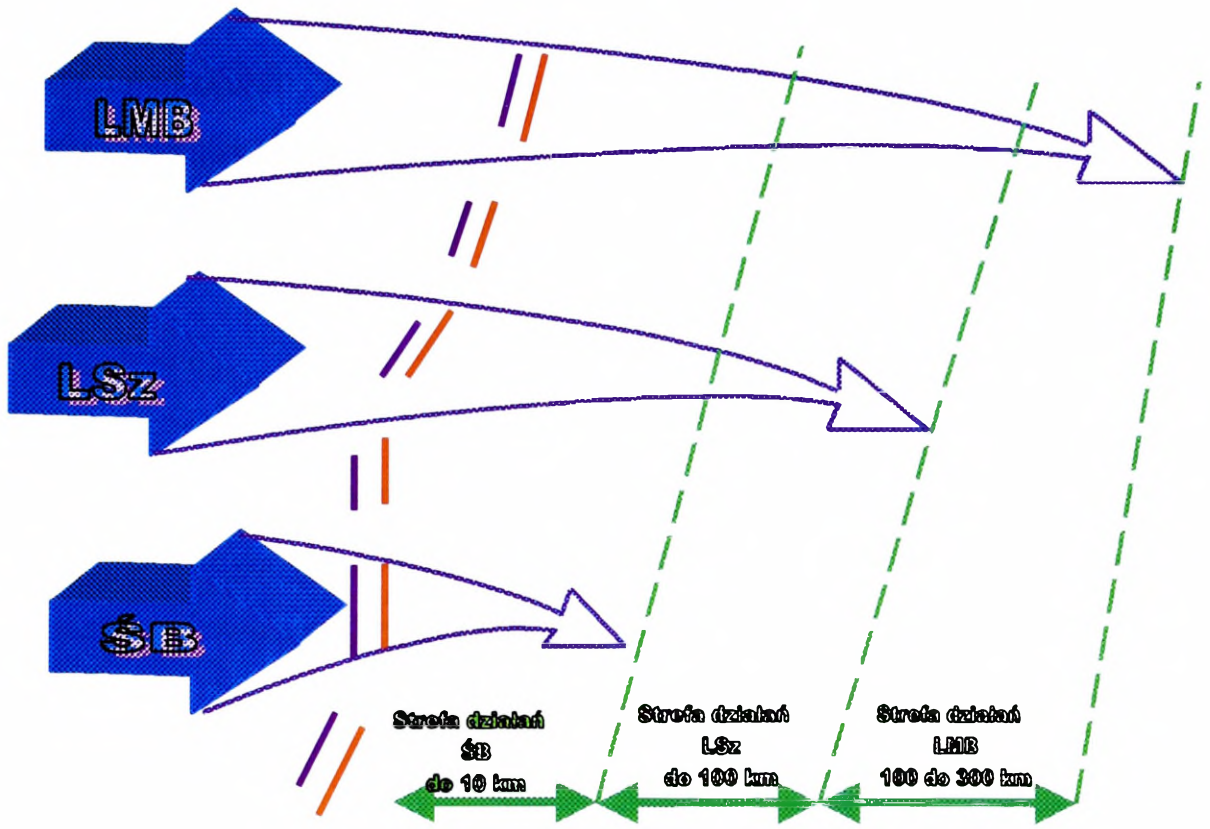
W takiej sytuacji lotnictwo musi zapewnić możliwość natychmiastowej reakcji na agresję przeciwnika, wsparcie i osłonę własnych sił reagowania, a jednocześnie osłonę rozwinięcia głównych zgrupowań obronnych. Najważniejszym będzie więc wypełnienie swego rodzaju luki operacyjnej między rozpoczęciem agresji, a czasem pełnego rozwinięcia wojsk.

Drugim etapem działań lotnictwa w ramach konfliktu zbrojnego jest lotnicze wsparcie wojsk lądowych. Przeprowadzone analizy i oceny wielkości i możliwości lotnictwa wskazują, że jego użycie nie może nosić znamion rozproszenia. Naczelny Dowódca Sił Zbrojnych powinien osobiście decydować o użyciu lotnictwa, a dowódca ogólnowojskowy musi znać jego zamiar w tej kwestii.

Wsparcie lotnicze natomiast, ma bezpośredni związek z osiągnięciem celów i wykonywaniem zadań przez wojska lądowe – obezwładnieniem, zatrzymaniem lub rozbiciem głównych zgrupowań wojsk lądowych przeciwnika. W ujęciu przestrzennym w działaniach lotnictwa można umownie wyróżnić trzy strefy (rys. 35).

Strefa operacyjno-taktyczna, to strefa w której zadania wykonuje głównie lotnictwo myśliwsko-bombowe, w warunkach Polski spełniające rolę lotnictwa strategicznego.

Istotą tych działań jest obezwładnianie drugich rzutów, odwodów i zaplecza logistycznego w celu odcięcia głównych zgrupowań przeciwnika od dopływu sił i zaopatrzenia. W terminologii taktycznej są to zadania izolacji rejonów działań bojowych, zadania wsparcia pośredniego.



Rys. 35. Wsparcie lotnicze wojsk

Strefa taktyczna to przestrzeń, w której zadania wykonuje głównie lotnictwo wsparcia wojsk lądowych (szturmowe), a z konieczności również lotnictwo myśliwsko-bombowe, w zależności od stanu posiadania.

Istotą tych z kolei działań są bezpośrednie uderzenia na wojska przeciwnika w ogniowym i taktycznym współdziałaniu ze związkami taktycznymi i oddziałami wojsk lądowych.

Strefa bliższa (również taktyczna), w której zadania wykonują głównie śmigłowce.

Strefa taktyczna charakteryzuje się dużym nasyceniem środków obrony przeciwlotniczej, co sprawia, że działania lotnictwa są szczególnie trudne.

Ponadto, lotnictwo wykonuje szereg innych zadań jak rozpoznanie, transport powietrzny, zadania specjalne (minowanie, walka radioelektroniczna itp.).

Przy obecnym stanie liczbowym lotnictwa myśliwsko-bombowego oraz roli jaką ma ono do spełnienia w strefie operacyjno-taktycznej nasuwa się wątpliwość, co do zasadności i możliwości jego użycia w strefie taktycznej.

Lotnictwo to należy wykorzystywać w sposób scentralizowany, z zasady w całości, przede wszystkim na korzyść głównych zgrupowań wojsk

operacyjnych. Decyzje o jego użyciu powinny być podejmowane na najwyższym szczeblu – zarówno co do kierunków działań, jak i obiektów uderzeń.

Przydzielanie wysiłku lotnictwa myśliwsko-bombowego dla jednostek organizacyjnych wojsk lądowych niższych niż korpus (nawet wtedy, kiedy są one na głównym kierunku obrony) nie wydaje się celowe i możliwe.

W aktualnej sytuacji lotnictwa Sił Zbrojnych RP jednym z podstawowych mankamentów są ograniczone możliwości wykonywania przez nie zadań w strefie taktycznej, co dla wsparcia wojsk lądowych ma decydujące znaczenie. Składa się na to szereg przyczyn, z których najważniejsze to brak samolotów szturmowych, jak również malejące możliwości artylerii oraz rakiet klasy „ziemia – ziemia".

Ponieważ od niedawna Polska jest członkiem Sojuszu Północnoatlantyckiego, koniecznym wydaje się problem ten rozpatrzyć z punktu widzenia NATO.

Z analizy literatury wynika, że według poglądów NATO w ramach walki o przewagę w powietrzu, działania prowadzone będą jednocześnie, przy użyciu tych samych sił i środków, w tej samej przestrzeni powietrznej. Stąd też działania te nie mogą być rozpatrywane w oderwaniu od siebie. W zależności od sytuacji operacyjno-taktycznej priorytetem mogą być działania ofensywne bądź defensywne, które wzajemnie uzupełniają się w osiąganiu celów działań.

Są to główne zadania związane z rozpoznaniem i zwalczaniem potencjału powietrznego, lądowego i morskiego przeciwnika, które mogą być wykonywane jednocześnie lub kolejno. W ramach **walki o przewagę w powietrzu** wyróżnia się:

- **defensywną walkę o przewagę w powietrzu**, realizowaną głównie siłami i środkami OP oraz lotnictwa myśliwskiego;
- **ofensywną walkę z siłami powietrznymi przeciwnika**, realizowaną głównie siłami lotnictwa myśliwsko-bombowego osłanianego przez lotnictwo myśliwskie.

Podkreślenia wymaga fakt, że w literaturze NATO w ofensywnych działaniach, w ramach walki o przewagę w powietrzu wymienia się:

- samoloty bombowe;
- samoloty myśliwsko-bombowe;
- samoloty myśliwskie.

Nieprzypadkową wydaje się więc, przedstawiona w rozdziale czwartym analiza, z której wynika, że przeważającym w składzie lotnictwa państw NATO, jest lotnictwo

myśliwsko-bombowe. W zestawieniu sił mogących brać udział w walce o przewagę w powietrzu na pierwszych miejscach wymienia się samoloty bombowe i myśliwsko-bombowe.

W ogólnym wsparciu wojsk lądowych podobnie jak u nas, również w NATO pole walki dzieli się na strefy działania lotnictwa (rys. 36)[51].

Szeroko rozumiane wsparcie działań wojsk lądowych przez lotnictwo, obejmuje te jego działania, które są prowadzone w celu wywierania wpływu na walkę lądową. Obejmuje ono:

- walkę o przewagę w powietrzu, której celem jest wywalczenie i utrzymywanie pożądanego stopnia dominacji w trzecim wymiarze;
- izolację lotniczą, której celem jest izolowanie pierwszorzutowych związków operacyjnych przeciwnika od wzmocnienia i zabezpieczenia logistycznego;
- ofensywne wsparcie lotnicze;
- taktyczne rozpoznanie powietrzne;
- taktyczny transport powietrzny zwiększający mobilność wojsk lądowych.

Zadania wymienione w punktach 1-3 realizuje głównie lotnictwo bombowe, myśliwsko-bombowe i szturmowe. Lotnictwo myśliwskie wykorzystuje się do realizacji zadań walki o przewagę w powietrzu i osłony grup uderzeniowych, wykonujących zadania ogniowe.

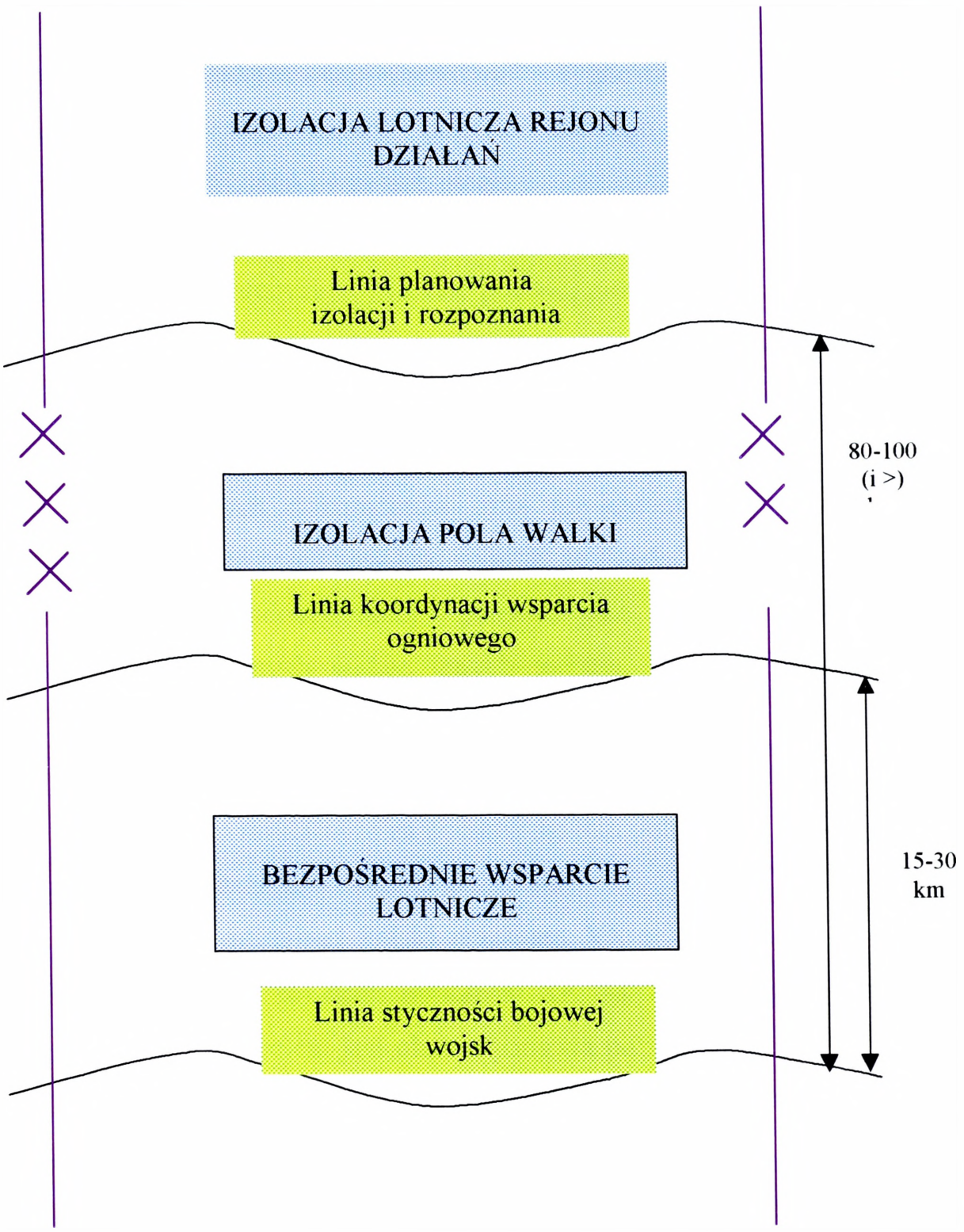
Rozpoznanie powietrzne stanowi ważną część składową systemu zabezpieczenia działań bojowych PSZ NATO. Jest ono, podobnie jak w SZ RP prowadzone już w czasie pokoju. Obejmuje taktyczne rozpoznanie powietrzne oraz rozpoznanie powietrzne (obserwację) pola walki.

5.3. Koncepcja składu bojowego lotnictwa

Z treści wniosków zawartych w rozdziale trzecim wynika, że strategicznym celem naszego państwa jest zapewnienie suwerenności, niepodległości i integralności terytorialnej oraz tworzenie dogodnych warunków do wielokierunkowego rozwoju kraju. Realizacja tego jest możliwa między innymi poprzez spełnienie niezmiennych wymagań w zakresie bezpieczeństwa narodowego Polski.

---

[51] Zajas S. i inni: Wybrane problemy użycia sił powietrznych NATO. DWL. Warszawa 1998.



Rys. 36. Podział stref działania lotnictwa według zadań wykonywanych na rzeczwojsk lądowych

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

Dokumenty te to:

1) **„Założenia polskiej polityki bezpieczeństwa"** – sygnowane przez prezydenta RP i określające podstawowe zasady polityki naszego kraju w dziedzinie bezpieczeństwa zewnętrznego i wewnętrznego.
2) **„Polityka bezpieczeństwa i strategia obronna Rzeczypospolitej Polskiej"** – dokument rozwijający i precyzujący zasady polskiej polityki bezpieczeństwa.

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

Z analizy wymienionych dokumentów oraz 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. Stąd też, nasza strategia obronna ukierunkowana jest na opanowywanie i rozwiązywanie sytuacji kryzysowych o charakterze militarnym za pomocą działań politycznych. Nie wyklucza się jednak użycia siły, zwłaszcza w obronie granic RP.

W pracy „O obronie militarnej Polski przełomu XX i XXI wieku" J. Marczak i J. Pawłowski stwierdzają, że cele militarne RP są konsekwencją jej celów politycznych. Głównym zaś celem jest obrona państwa polskiego przed zagrożeniami wojennymi.

Pośrednimi celami militarnymi będą natomiast:

- 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.

Osiągnięciu przytoczonych celów służy **system obronny państwa składający się z trzech zasadniczych elementów**:

- układu militarnego, który stanowią siły zbrojne;

- układu pozamilitarnego, który tworzą ogniwa: ochrony państwa, gospodarczo – obronne i ochrony ludności;
- systemu kierowania obronnością.

Podstawowym elementem systemu obronnego państwa jest układ militarny. Tworzące go siły zbrojne są najbardziej widocznym i wymiernym, a zarazem najbardziej mobilnym i radykalnym środkiem polityki obronnej państwa. Składają się z trzech rodzajów sił zbrojnych (wojsk lądowych, sił powietrznych i marynarki wojennej), które w razie konfliktu zbrojnego biorą udział w odpieraniu agresji zbrojnej w ścisłym współdziałaniu ze sobą. Przy czym, zdaniem teoretyków wojskowych, najkorzystniejszym sposobem prowadzenia działań jest strategia obronno - zaczepna, zespalająca działania wysoko kwalifikowanych wojsk operacyjnych z wysiłkami obrony terytorialnej.

Wnioski z przeprowadzonych w rozdziale 3 niniejszej pracy analiz i ocen wskazują, że w Europie mogą wystąpić dwa podstawowe rodzaje konfliktów zbrojnych. Pierwszy to konflikt globalny, prowadzony na dużą skalę, z klasycznym jego cechami, drugi zaś to konflikt lokalny, o ograniczonej lub małej intensywności[52]. Niezależnie od wariantu działań wojennych konflikty te będą przebiegały według założeń będących odzwierciedleniem obecnych poglądów na prowadzenie wojny. Każdy przeciwnik rozpoczynając wojnę będzie dążył do zdobycia panowania w powietrzu, zwykle w wyniku przeprowadzenia powietrznej operacji zaczepnej. Zazwyczaj po wywalczeniu przewagi w powietrzu (często jednocześnie z pierwszymi uderzeniami z powietrza) jego wojska lądowe, a na kierunku nadmorskim także flota, 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.

---

[52] Marczak J., Pawłowski J.: „O obronie militarnej przełomu XX i XXI wieku", op. cit., s. 53.

Jego przeprowadzenie musi być poprzedzone zdobyciem przewagi w powietrzu (przynajmniej na kierunku przeciwuderzenia), które może być osiągnięte między innymi w wyniku powietrznej operacji zaczepnej.

W ten sposób przeciwnik zmuszony zostanie do prowadzenia powietrznej i lądowej operacji obronnej, a na kierunku nadmorskim również działań obronnych na morzu. Przedstawiony sposób prowadzenia operacji przez SZ RP na tle działań hipotetycznego przeciwnika wyraża najbardziej pożądany (korzystny) wariant obronno - zaczepny.

Po przyjęciu Polski do NATO, jej siły zbrojne stają się stopniowo jednym z elementów składowych wielonarodowych sił koalicyjnych. W takiej sytuacji mogą one wziąć udział w ewentualnym konflikcie wojennym, w którym działania prowadzić będą siły koalicyjne.

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 siły zbrojne uczestniczyć będą w działaniach wojennych poza granicami kraju.

We wszystkich rodzajach operacji prowadzonych przez SZ RP weźmie udział lotnictwo sił powietrznych, realizując dwa główne zadania - **walkę o przewagę w powietrzu oraz w ogólnie rozumiane lotnicze wsparcie wojsk lądowych i marynarki wojennej.**

Udział w walce o przewagę w powietrzu polegał będzie 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 wojska lądowe i marynarkę wojenną największe znaczenie ma niszczenie wojsk i najważniejszych obiektów przeciwnika w powietrzu, na ziemi i na morzu środkami ogniowymi wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Powietrzno-lądowy wymiar współczesnych działań wojennych wymaga, aby wiodącą rolę w rażeniu ogniowym realizowało, posiadające największe możliwości, lotnictwo.

Aktualnie w składzie polskich sił powietrznych jedynym rodzajem lotnictwa, zdolnym do realizacji zadań rażenia ogniowego obiektów naziemnych lub morskich jest lotnictwo myśliwsko-bombowe, wyposażone w samoloty Su-22 M4. Samoloty myśliwsko - bombowe w ewentualnym konflikcie zbrojnym niszczyć będą

najważniejsze cele, położone zwykle w głębi terytorium, mające dla przeciwnika pierwszorzędne znaczenie. Przy tym, biorąc pod uwagę operacyjne potrzeby wojsk oraz zbliżający się nieuchronnie koniec eksploatacji samolotów Su-22 M4, nawet ich obecna ilość jest zdecydowanie za mała.

Biorąc za podstawę dotychczasowe wnioski, oparte na badaniach wielu materiałów źródłowych, dotyczących użycia polskiego lotnictwa bojowego można stwierdzić, że lotnictwo myśliwsko-bombowe najbardziej celowym jest użyć do zwalczania przeciwnika na lotniskach i innych ważnych obiektów sił powietrznych w ramach walki o przewagę w powietrzu oraz do izolacji rejonu działań bojowych.

Niecelowym natomiast jest wykorzystywanie go do bezpośredniego wsparcia ogniowego wojsk lądowych. Do tego celu niezbędnym jest posiadanie lotnictwa szturmowego, przeznaczonego do działań w strefie taktycznej i bliższej operacyjnej – na głębokości od ok. 10 do 100 km. Ten rodzaj lotnictwa realizowałby więc zadania taktyczno - operacyjne.

Analiza materiałów metodycznych ćwiczeń prowadzonych w wojskach w ostatnich latach wskazuje na potrzebę zmiany proporcji składu bojowego lotnictwa. Anachroniczny, obecny skład, z ponad dwukrotną przewagą lotnictwa myśliwskiego wyposażonego głównie w przestarzałe samoloty MiG-21 i MiG-23 musi ulec zdecydowanemu przewartościowaniu na rzecz lotnictwa uderzeniowego.

W treningu systemu OP p.k. „SOKÓŁ-94" do niszczenia przepraw na Wiśle oraz odwodów operacyjnych w czasie ich przeprawiania użyto 107 samolotów uderzeniowych i tylko 24 samoloty myśliwskie do zabezpieczenia wykonania zadania.

W połączonym ćwiczeniu p.k. „PANTERA-94" oraz ćwiczeniu dowódczo - sztabowym z 3 KOP p.k. „BIZON-94", 4 KL siłami 80 samolotów przygotowywał się do wykonania uderzenia odwetowego, w ramach którego miał blokować 5 lotnisk, obezwładnić SD armii, niszczyć śmigłowce na lądowisku. Osłonę grup uderzeniowych siłami lotnictwa myśliwskiego realizował 3 KOP wydzielając w pierwszym dniu działań 4 e/l (ok. 40 samolotolotów) i w drugim dniu 1 e/l (12 samolotolotów).

Do udziału w dwuszczeblowym treningu systemu OP p.k. „SOKÓŁ-95" po stronie „ZIELONYCH" wydzielono 14 KL (185 samolotów uderzeniowych) i 3 KOP (88 samolotów myśliwskich). Zadaniem 14 KL było wykonanie w pierwszym dniu działań 2-3 zmasowanych nalotów. Pierwszy zmasowany nalot zdecydowano wykonać równocześnie z rozpoczęciem lądowej operacji zaczepnej z zadaniem zablokowania jednego lotniska, zniszczenia bazujących na nim samolotów i urządzeń lotniskowych oraz obezwładnienia trzech stanowisk dowodzenia szczebla operacyjnego.

W wymienionych ćwiczeniach lotnictwo myśliwsko-bombowe realizowało zadania małymi grupami, głównie w głębi ugrupowania przeciwnika. Złożyły się na to duże możliwości przestrzenne samolotów Su-22 i znaczny udźwig uzbrojenia oraz stosunkowo duże prędkości lotu przy niezbyt wysokich możliwościach manewrowych, co powoduje, że samoloty te potrzebują stosunkowo dużej przestrzeni na wykonanie manewrów. Te właściwości oraz brak opancerzenia powodują, że podczas działań w strefie taktycznej i operacyjno-taktycznej, nasyconej środkami OPL, ponosić one będą duże straty. Przy tym precyzja ataków z samolotów, do których prowadzony będzie intensywny ogień przeciwlotniczy, będzie niewielka.

Nasuwa się tu nieodparcie konieczność posiadania lotnictwa szturmowego. Tym bardziej, że ten rodzaj lotnictwa w pierwszym etapie ewentualnej wojny, kiedy przeciwnik realizowałby powietrzną operację zaczepną, można by wykorzystać do zwalczania środków napadu powietrznego. Jak uczy doświadczenie, taki sposób wykorzystania lotnictwa szturmowego miał już miejsce w powojennej historii polskiego lotnictwa (samoloty Lim-6 bis). Czy biorąc pod uwagę sytuację ekonomiczną państwa oraz oczywistą konieczność pilnej wymiany aktualnego parku samolotów, a także fakt, że lotnictwo szturmowe posiadają tylko światowe mocarstwa, możliwe jest pozyskanie tego typu samolotów dla polskiego lotnictwa?

Wydaje się, że tak. Jak wiadomo, dotychczas (początek 1999 roku) nie podjęto żadnych działań zmierzających do zakupu samolotu wielozadaniowego dla polskiego lotnictwa, poza opracowaniem „Raportu w sprawie wyboru wielozadaniowego samolotu dla potrzeb polskich sił powietrznych". Proces pozyskania samolotów, od rozesłania zapytań ofertowych do zakupu potrwa kilka lat, a w tym czasie wycofane zostaną wszystkie samoloty MiG-21, MiG-23 i część samolotów Su-22M4.

Można więc rozważyć dwa sposoby pozyskania samolotu szturmowego. Pierwszy, to wciąż aktualna oferta rządu niemieckiego w sprawie nieodpłatnego przekazania będących na konserwacji samolotów Alpha Jet, a drugi to przedstawiona w 1995 r. przez Sekcję Lotniczą Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Polskich budowa taniego samolotu szturmowego przez polski przemysł lotniczy[52]. Ten drugi sposób byłby podwójnie korzystny dla Polski, gdyż po pierwsze pozwoliłby pozyskać potrzebny polskiemu lotnictwu samolot, a po drugie umożliwiłby utrzymanie polskich zakładów przemysłu lotniczego. Można także brać pod uwagę budowę lekkiego samolotu bojowego na licencji (np. Hawk lub L-159).

Naturalne zużycie resursu eksploatacji samolotów spowodowało, że w polskim lotnictwie praktycznie zanikło lotnictwo rozpoznawcze. Przystosowane do prowadzenia rozpoznania powietrznego 6 samolotów Su-22M4, przy wykorzystaniu przestarzałych zasobników rozpoznawczych KKR, nie sposób uznać za wystarczające dla potrzeb sił powietrznych oraz innych rodzajów sił zbrojnych.

Doświadczenia z lokalnych konfliktów zbrojnych oraz ćwiczeń z wojskami wskazują, że brak lotnictwa rozpoznawczego posiadającego możliwości niezwłocznego przekazania informacji o obiektach pola walki lotnictwu uderzeniowemu może spowodować, że lot tego ostatniego okaże się niecelowym. Przeprowadzone oceny i analizy rozwiązań stosowanych w innych państwach wskazują, że ten rodzaj lotnictwa powinien liczyć do 10 % składu bojowego.

Wszystkie przedstawione uwarunkowania, opinie i wnioski wskazują, że lotnictwo sił powietrznych powinno składać się z trzech zasadniczych rodzajów: lotnictwa myśliwskiego do osłony wojsk i obiektów, lotnictwa uderzeniowego złożonego z dwóch komponentów – lotnictwa myśliwsko-bombowego do zwalczania ważnych obiektów przeciwnika na większych głębokościach oraz lotnictwa szturmowego do działań w strefie taktycznej i bliższej operacyjnej, a także lotnictwa rozpoznawczego.

Jedną z przyczyn takiego składu bojowego lotnictwa (poza koniecznością wymiany samolotów przestarzałych, których resurs ulega wyczerpaniu) jest potrzeba dostosowania jego struktury do rozwiązań i trendów światowych. Jak bowiem wskazują przedstawione w rozdziale czwartym badania składu bojowego lotnictwa

---

[52] Sekcja Lotnicza SIMP „Wzmocnienie potencjału obronnego RP, polski samolot pola walki (szturmowy)". Warszawa 1995 r.

innych państw, zarówno zrzeszonych w NATO, jak i pozostających poza Sojuszem, około 50-60% jego sił stanowi lotnictwo uderzeniowe (myśliwsko-bombowe nazywane też taktycznym lotnictwem myśliwskim, a w niektórych państwach szturmowe), około 30-40 % wyspecjalizowane lotnictwo myśliwskie, a do 10 % lotnictwo rozpoznawcze i WRE[53].

W lotnictwie bojowym WLOP proporcje są prawie dokładnie odwrotne – ok. 65 % stanowią wąsko specjalizowane samoloty myśliwskie. Cała natomiast siła uderzeniowa polskiego lotnictwa sprowadza się do ok. 100 samolotów myśliwsko-bombowych Su-22, które z kolei posiadają niewielkie możliwości zwalczania celów powietrznych.

Jak wiadomo, na mocy postanowień traktatu CFE-1 Polska może posiadać 460 samolotów bojowych, uwzględniając jednak uwarunkowania polityczne, a zwłaszcza ekonomiczne, wydaje się mało prawdopodobne posiadanie lotnictwa o takim składzie. Tym bardziej, że jak wynika z analizy przeprowadzonej w rozdziale 4 niniejszej pracy, większość państw Europy, w tym także naszych sojuszników w NATO, dobrowolnie zrezygnowała z posiadania ilości samolotów na jaką pozwalają im ustalenia traktatu CFE-1.

Należałoby więc pracować nad takim składem lotnictwa SZ RP, które zapewniłoby możliwość osłony i wsparcia znacznie również okrojonych wojsk lądowych. W opracowanym w 1998 r. w Sztabie Generalnym WP „Programie modernizacji Sił Zbrojnych do roku 2012" przyjęto, że liczebność Sił Zbrojnych wynosić będzie 180 tys., w tym 130 tys. wojska lądowe i 38 tys. siły powietrzne. W cytowanym dokumencie przewidziano do 2012 r. zakup150 samolotów wielozadaniowych. Należy tu mieć na uwadze, że do tego czasu wycofane zostaną z eksploatacji wszystkie będące dotychczas w eksploatacji samoloty. W tej sytuacji wprowadzenie do eksploatacji ok. 70 samolotów szturmowych wydaje się być w zasięgu możliwości finansowej państwa. Koszt bowiem wyprodukowania w Polsce samolotów szturmowych dla serii 200 sztuk (część w wersji szkolno-bojowej dla potrzeb WSOSP oraz ewentualny eksport) wyniósłby według aktualnych cen około 10 mln USD za samolot[54].

---

[53] Zablocki E. i inni: Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej w systemie obronnym RP. AON. Warszawa 1993 r.

[54] Zajas St.: Lotnictwo szturmowe w walce zbrojnej. Rozprawa habilitacyjna. AON. Warszawa 1997 r.

Z badań przedstawionych w rozdziale trzecim oraz z porównania składu lotnictwa innych państw, zwłaszcza naszych sojuszników w NATO, wynika, że w celu zachowania pożądanych proporcji składu bojowego lotnictwa, wskazanym jest wyposażenie go, oprócz samolotów wielozadaniowych także w samoloty szturmowe. Przy ilości ok. 220 samolotów skład procentowy mógłby być następujący:

- lotnictwo myśliwskie – ok. 70 samolotów (33 %);
- lotnictwo myśliwsko-bombowe – ok. 54 samoloty (25 %);
- lotnictwo szturmowe – ok. 70 samolotów (33 %);
- lotnictwo rozpoznawcze – 18 samolotów (8,5 %).

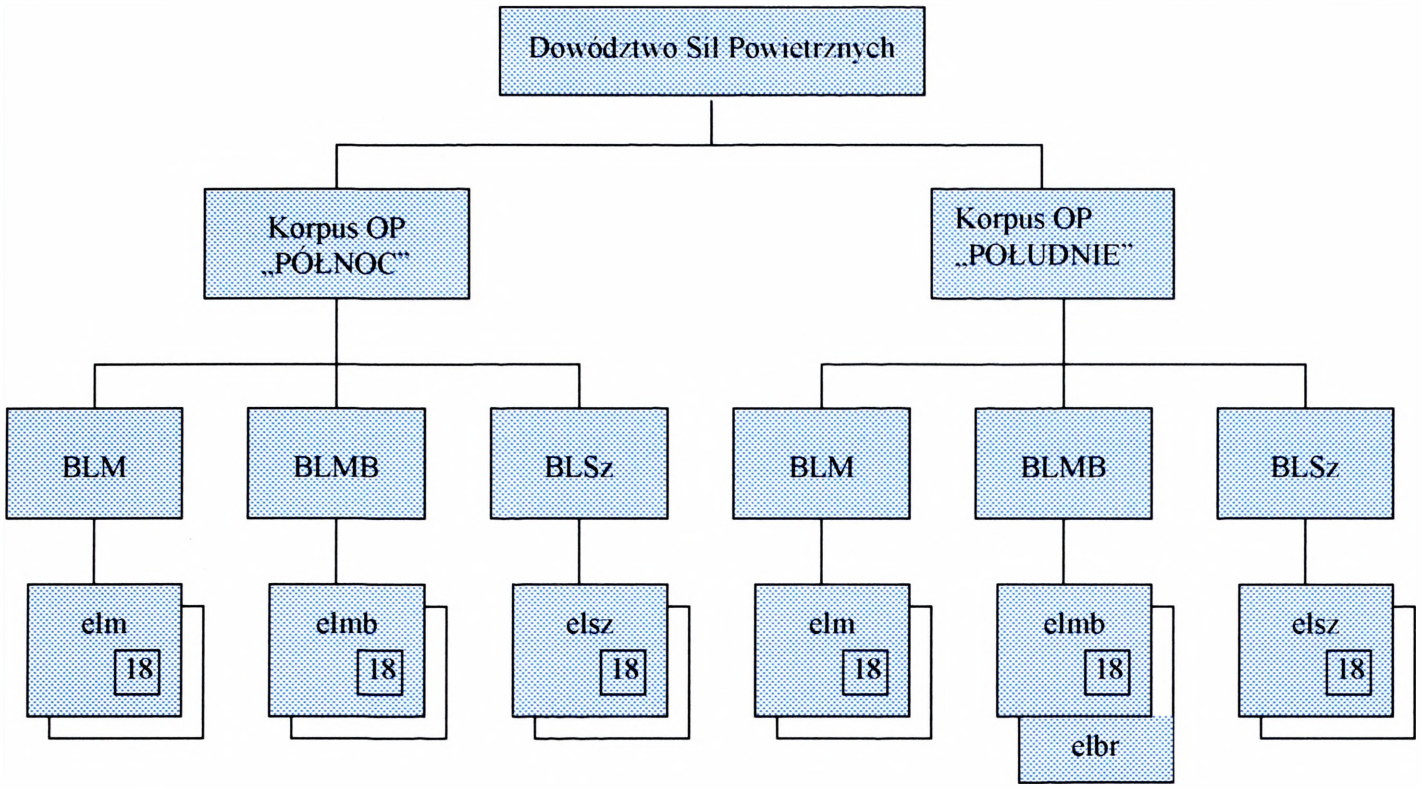
Taki skład i ilość lotnictwa oraz jego struktura organizacyjna byłyby optymalnymi, uwzględniającymi potrzeby wojsk, możliwości finansowe państwa oraz konieczność możliwie najszybszego dostosowania do struktur NATO.

Stosunkowo duża ilość taktycznego lotnictwa uderzeniowego (ok. 60 %) stanowiłaby rzeczywistą siłę odstraszania militarnego, zniechęcającego potencjalnego agresora do działań militarnych przeciwko naszemu państwu.

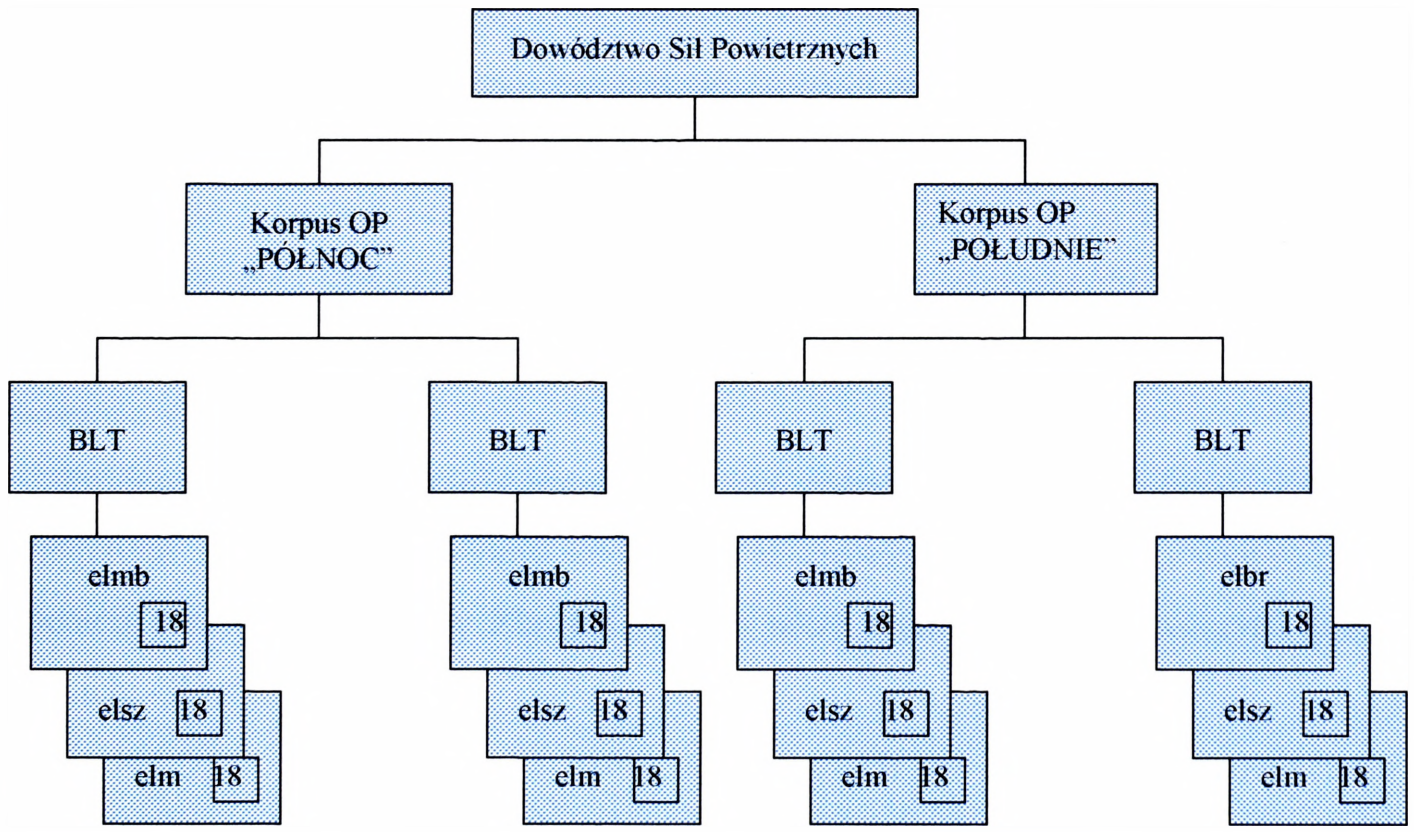
Jednocześnie skład taki oraz jego wyposażenie odpowiadałyby wymaganiom stawianym lotnictwu w strukturach NATO. Struktura organizacyjna lotnictwa mogłaby być opracowana według jednego z dwóch wariantów – pierwszy to trzy dwueskadrowe brygady lotnictwa w każdym z dwóch korpusów obrony powietrznej, każda innego rodzaju lotnictwa (rys. 37), drugi natomiast to dwie trzyeskadrowe, mieszane brygady w każdym korpusie (rys. 38).

Wobec podjęcia w 1998 roku działań restrukturyzacyjnych i utworzenia brygad lotnictwa taktycznego o strukturze mieszanej, celowym wydaje się kontynuowanie tego procesu, tworząc jedynie dodatkową, czwartą brygadę lotnictwa taktycznego w korpusie obrony powietrznej „Południe".

Taki skład bojowy lotnictwa może także budzić określone wątpliwości, głównie ze względu na osłabienie systemu obrony powietrznej (tylko ok. 30 % składu lotnictwa bojowego przypadałoby na lotnictwo myśliwskie). Jest to jednak osłabienie pozorne, gdyż nie od dziś wiadomo, że najlepsze rezultaty w zakresie trwałości systemu OP osiąga się w czasie zwalczania lotnictwa przeciwnika na lotniskach.



Rys. 37. Struktura organizacyjna lotnictwa sił powietrznych RP (wariant pierwszy)



Rys. 38. Struktura organizacyjna lotnictwa sił powietrznych RP (wariant drugi)

Aby wzmocnić ten system, zwłaszcza w decydujących okresach (np. powietrznej operacji obronnej) wskazanym jest część sił lotnictwa szturmowego, a w szczególnych warunkach także myśliwsko-bombowego, przewidywać do zwalczania celów powietrznych nad terytorium kraju. Stąd celowym jest, aby przyszły samolot szturmowy spełniał zarówno wymogi wsparcia ogniowego, jak i prowadzenia walk powietrznych. Lotnictwo szturmowe spełniałoby więc rolę albo samolotów myśliwskich albo myśliwsko-szturmowych, chociaż ich podstawowym przeznaczeniem powinno pozostać ogniowe wsparcie wojsk lądowych na polu walki. Nie można także wykluczyć podobnego rozwiązania w stosunku do eskadry lotnictwa rozpoznawczego.

W lotnictwie myśliwsko-bombowym i myśliwskim po wycofaniu z eksploatacji samolotów Su-22, MiG-21 i MiG-23 prawdopodobnie zakupiony zostanie samolot wielozadaniowy, łączący cechy samolotu myśliwskiego i myśliwsko-bombowego. Zorganizowane z tych samolotów związki taktyczne (brygady) przeznaczone mogłyby być nie tylko do zwalczania obiektów w strefie operacyjnej, ale także – w szczególnych sytuacjach – do działania częścią sił w systemie OP.

Zaletą wyposażenia lotnictwa w samolot wielozadaniowy jednego typu będzie łatwość odtwarzania gotowości bojowej na różnych lotniskach przez typowe bazy lotnicze na terytorium całego kraju. Niewątpliwie, tak jak na całym świecie poszczególne jednostki (eskadry, brygady) specjalizowałyby się w realizacji zadań myśliwskich, uderzeniowych czy rozpoznawczych, ale w szczególnych wypadkach można będzie wykorzystywać je do realizacji tzw. zadań nie wynikających z ich przeznaczenia.

Prognostyczne rozwiązania mogą więc być różne, a będą one zdeterminowane przyjętymi założeniami doktryny wojennej i koncepcjami prowadzenia strategicznej operacji obronnej przez Siły Zbrojne RP, ale także wymaganiami stawianymi przez Kwaterę Główną NATO.

Za korzystne dla lotnictwa SZ uznać należy podjęte już działania, zmierzające do spłaszczenia i ujednolicenia struktur organizacyjnych (korpus – brygada – eskadra), co uwzględniając dokonania w zakresie automatyzacji dowodzenia umożliwi centralnym organom planistycznym (decyzyjnym) stawianie zadań bezpośrednio wykonawcom, a w konsekwencji ułatwi i uprości dowodzenie lotnictwem.

W konkluzji trzeba jednak stwierdzić, że przyszłe konkretne ustalenia dotyczące składu, struktur i wyposażenia lotnictwa, uwarunkowane zostaną koncepcjami prowadzenia operacji strategicznych przez Siły Zbrojne RP, możliwościami budżetowymi wojska, zmianami w strukturach organizacyjnych rodzajów sił zbrojnych i wojsk oraz wymogami Sojuszu Północnoatlantyckiego. Mogą one spowodować odmienne, nawet znacznie, rozwiązania dotyczące składu bojowego lotnictwa. Niewątpliwie nie pozostanie to bez wpływu na rezultaty działań lotnictwa w operacjach powietrznych, lądowych i morskich.

* *
*

Badania, których rezultaty przedstawiono w niniejszym rozdziale, są podstawa do sformułowania wniosków ogólnych, dotyczących generalnych założeń teoretycznej koncepcji składu bojowego lotnictwa sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Potrzeby zmiany składu bojowego wynikają ze strategiczno-operacyjnych i ekonomicznych uwarunkowań systemu obronnego państwa. Zgodnie z założeniami doktrynalnymi, w przypadku wybuch konfliktu zbrojnego lotnictwo bojowe weźmie udział w operacjach, które będą prowadzone w powietrzu, na ziemi i na morzu.

W celu skutecznej realizacji tych operacji niezbędne jest niszczenie wojsk i najważniejszych obiektów przeciwnika na ziemi i na morzu środkami ogniowymi wszystkich rodzajów sił zbrojnych.

Obecnie jedynym rodzajem lotnictwa zdolnym do skutecznego rażenia obiektów naziemnych i nawodnych przeciwnika, jest **nieliczne lotnictwo myśliwsko-bombowe.** Operacyjne potrzeby wojsk w zakresie zwalczania różnorodnych obiektów naziemnych i nawodnych wielokrotnie przewyższają jego możliwości.

W strefie taktycznej i operacyjno-taktycznej najbardziej nasyconej środkami OPL, **nie jest wskazane użycie samolotów myśliwsko-bombowych**, gdyż ponosić one tu będą duże straty. Stąd, pożądanym jest reaktywowanie lotnictwa szturmowego, które mogłoby być użyte w tej strefie (10 – 100 km).

Ponieważ **obecna struktura polskiego lotnictwa bojowego nie odpowiada rozwiązaniom światowym**, pożądanym jest aby przyszłe proporcje jego składu oscylowały wokół następujących wartości:

- lotnictwo uderzeniowe (LMB i LSz) około 50 – 60%;
- lotnictwo myśliwskie 30 – 40%;
- lotnictwo rozpoznawcze do 10%.

Takie proporcje będą zachowane w sytuacji gdy w każdym z dwóch korpusów obrony powietrznej znajdować się będą po trzy jednorodne, dwueskadrowe brygady różnych rodzajów lotnictwa lub po dwie trzyeskadrowe brygady (każda eskadra innego rodzaju lotnictwa**). Łącznie lotnictwo bojowe sił powietrznych powinno liczyć 220 –240 samolotów.**

Proponowany skład bojowy lotnictwa sił powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej odpowiadałby proporcjom występującym w rozwiniętych państwach Europy Zachodniej oraz byłby zbliżony do wymagań i standardów NATO, którego członkiem Polska jest od kilku tygodni.

ZAKOŃCZENIE

Zachowanie i umacnianie bezpieczeństwa Polski, narodowej tożsamości i niezależności wymaga spójnego, doskonale zorganizowanego systemu obronnego. Uwarunkowania polityczne i narodowe, niejednokrotnie smutne, doświadczenia, mimo przyjęcia Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego wskazują na potrzebę opierania obronności na własnych możliwościach ekonomicznych i naukowo – technicznych oraz łączeniu jej z istniejącym bezpieczeństwem w Europie. Historia, zwłaszcza II wojny światowej dowiodła, że tworzenie systemu obronnego dopiero w obliczu bezpośredniego zagrożenia państwa, kończy się tragedią narodową. Dlatego też, mimo określonych trudności ekonomicznych, wynikających z transformacji ekonomiczno ustrojowych kraju, w pracy wskazano na potrzebę posiadania silnego, adekwatnego do potrzeb lotnictwa.

Przeprowadzone badania i studia fachowej literatury pozwoliły na wszechstronne poznanie i **teoretyczne ujęcie prawidłowości zbudowania potrzebnego Polsce lotnictwa.**

Analizy i prognozy przeobrażeń obrony RP, uwzględniające także wymagania wynikające ze wstąpienia do NATO, pozwoliły na określenie potrzeb rozwoju polskiego lotnictwa bojowego, w tym także reaktywowania lotnictwa szturmowego. Badania dowiodły, że najbardziej pożądanym jest wyposażenie lotnictwa w samoloty szturmowe produkowane przez polski przemysł lotniczy i spełniające wymagania oraz standardy światowe w zakresie wyposażenia i uzbrojenia. Takie rozwiązanie pozwoliłoby na znaczne zwiększenie siły uderzeniowej lotnictwa, co ma nieocenione znaczenie w osiągnięciu zwycięstwa w walce zbrojnej. Jednocześnie byłby to znaczny impuls do rozwoju przemysłu lotniczego i unowocześnienia wielu gałęzi gospodarki. W skrajnym przypadku lotnictwo szturmowe można by reaktywować w oparciu o samoloty Alpha Jet, oferowane Polsce przez rząd RFN lub produkowane na licencji.

W pracy zaprezentowano spojrzenie uwzględniające niektóre tylko, istniejące w chwili obecnej problemy, przedstawiając propozycje rokujące wzrost jakości uzbrojenia, ulepszenia struktur i wartości bojowych sił powietrznych.

Proces starzenia się moralnego i fizycznego samolotów lotnictwa Sił Zbrojnych osiągnął już niepokojący stan. Większość samolotów reprezentuje małą efektywność

bojową i jest kosztowna w eksploatacji. Stąd w pracy zasygnalizowano propozycje co czynić, aby pozyskać statki powietrzne na miarę naszych potrzeb, ale także możliwości.

Przeprowadzone badania i studia dostępnej literatury potwierdziły podstawowe założenia przyjętej hipotezy roboczej i były podstawą dokonania syntezy wniosków dla całości podjętego problemu, pozwoliły na rozwiązanie sprecyzowanych na wstępie problemów naukowych.

Realizowane w naszym kraju przeobrażenia ekonomiczno – ustrojowe, mogą być osiągnięte nie wcześniej niż na początku XXI wieku. Do tego czasu udział sił powietrznych RP w strukturach NATO będzie raczej symboliczny, w oparciu o samoloty myśliwskie MiG-29 i myśliwsko – bombowe SU-22 M4. Mimo przedstawionych trudności zobowiązani jesteśmy zachować niezbędny poziom obronności kraju. Kraj nasz podobnie jak większość państw świata, zmuszony jest tworzyć narodowy system obrony, od czego nie zwalnia zacieśniająca się współpraca z państwami Europy Zachodniej, w tym przyjęcie do NATO.

Lotnictwo musi być rodzajem wojsk, zdolnym do wykonywania samodzielnych działań na wybranym (zagrożonym) kierunku, zwłaszcza do czasu podjęcia bitwy obronnej przez własne wojska lądowe lub w celu zniszczenia potencjału agresora znajdującego się poza zasięgiem oddziaływania ogniowego wojsk lądowych. **Wynika stąd konieczność traktowania całego lotnictwa jak sił szybkiego reagowania**, które w krótkim czasie mogą być użyte na zagrożonym kierunku obrony, stanowiąc skuteczną tarczę obrony powietrznej, a także siły zdolne przeciwstawić się efektywnie przeciwnikowi dążącemu do wykonania uderzenia w najsłabiej obsadzony wojskami lądowymi obszar nadgraniczny. Skład sił powietrznych, w tym potencjał rodzajów lotnictwa, zależał będzie od potrzeb obronnych, ale głównie od możliwości ekonomicznych państwa. Wiele wskazuje, że w dającej się przewidzieć przyszłości potrzeby obronne będą niestety większe niż możliwości ekonomiczne.

Z przeprowadzonych rozważań wynika, że skuteczną osłonę i wsparcie lotnicze zapewnić mogą siły powietrzne, a w ich składzie lotnictwo, odpowiednio wyposażone i wyszkolone oraz właściwie zorganizowane.

W pracy poczyniono próbę zaprezentowania takich właśnie sił powietrznych (lotnictwa).

Opracowanie rozprawy trwało stosunkowo długo, stąd dość dużo w niej rozważań dziś już niezupełnie aktualnych, np. dotyczących samodzielności obronnej. Niemniej jednak historyczne doświadczenia Polski, a także między innymi cytowane w pracy słowa Jana Nowaka-Jeziorańskiego twierdzącego, że wkład sojuszu w nasze bezpieczeństwo będzie proporcjonalny do wniesionego wysiłku do bezpieczeństwa zbiorowego, wskazuje na potrzebę posiadania, odpowiednich do potrzeb i możliwości, sił zbrojnych w tym lotnictwa.

Zasadnicze propozycje zawarte w opracowaniu mają charakter uniwersalny. Mogą one zostać zastosowane i zweryfikowane.

Należy jednak mieć świadomość, że z powodu znacznych ograniczeń finansowych lotnictwo szturmowe może nie zostać reaktywowane, mimo, że w naszych warunkach jest to rozwiązanie optymalne z punktu widzenia realizacji zadań przez Siły Zbrojne RP. Również zakupy samolotów wielozadaniowych mogą nie być realizowane w ilościach i terminach optymalnych dla potrzeb obronności kraju.

Wiele z przedstawionych propozycji, po ich dostosowaniu do warunków istniejących w okresie zakupu, może być wykorzystanych.

BIBLIOGRAFIA

1. Antczak S. I inni: Rozwój lotnictwa bojowego Wspólnoty Niepodległych Państw. Opracowanie studyjne. Ocena jakościowa współczesnych statków powietrznych lotnictwa WNP. AON. Warszawa 1994.

2. Balcerowicz B.: Strategia obronna państwa średniej wielkości. AON. Warszawa 1995.

3. Balcerowicz B.: Strategia wojenna, strategia militarna w warunkach współczesnej Polski. AON. Warszawa 1993.

4. Biziewski J.: Pustynna Burza cz. I. Agencja Lotnicza Altair. Warszawa 1994.

5. Borgoń J. i inni.: Wzmocnienie potencjału obronnego RP. Polski samolot pola walki (szturmowy). Sekcja Lotnicza SIMP. Warszawa 1995.

6. Bramski S., Świątnicki W.: Samoloty wojskowe potrzebne Rzeczypospolitej. Agencja Wydawniczo – Reklamowa H. Woźniak. Warszawa 1996.

7. Czmur S.: Walka o panowanie w powietrzu. MON. Warszawa 1988.

8. Departament Systemu Obronnego MON: Podstawowe problemy obronności Rzeczypospolitej. MON. Warszawa 1996.

9. Dulęba A.: Taktyka lotnictwa na przykładzie wojny nad Zatoką Perską. PWL i OP. Nr 7-8. z 1992.

10. Ehrlich S.: Wyjście z przedpokoju. „Wprost" nr 10 z 1993.

11. Gomółka J.: Lotnictwo – to wciąż filar każdych sił zbrojnych... (rozmowa z dowódcą WLOP gen. dyw. pil. dr J. Gotowałą) PWL i OP nr 1. z 1995.

12. Gotowała J.: Przyszła wojna. Wizja nadchodzących zmian w sztuce operacyjnej i taktyce. PWL i OP nr 7. z 1998.

13. Jaworski J.: Teorie, doktryny i kierunki rozwoju sił powietrznych głównych państw europejskich i USA w okresie międzywojennym 1918-1938. ASG WP. Warszawa 1976.

14. Jaworski J.: Siły powietrzne w wojnach i konfliktach zbrojnych XX wieku. ASG WP. Warszawa 1987.

15. Jaworski J.: Niektóre problemy i właściwości użycia lotnictwa w konfliktach zbrojnych po II wojnie światowej. ASG WP. Warszawa 1979.

16. Jaworski J.: Pierwsze lata pokojowego rozwoju ludowego Lotnictwa Polskiego. PWL i OPK nr 5. z 1984.

17. Jaworski J: Główne problemy i uwarunkowania rozwoju lotnictwa polskiego w latach 1945-1955. ASG WP. Warszawa 1985.

18. Jura J.: Przygotowanie rozprawy doktorskiej. AON. Warszawa 1994.

19. Karkoszka A.: Polska wizja ogólnoeuropejskiego modelu bezpieczeństwa. Wystąpienie I z-cy MON na spotkaniu z attache akredytowanymi w Warszawie 17.04.1996. MON. Warszawa 1996.

20. Kmiecik T.: Z kart historii lotnictwa polskiego 1947 – 1989. Wojskowy Instytut Historyczny. Warszawa 1995.

21. Koliński J.: Lotnictwo Polski Ludowej 1944 – 47. MON. Warszawa 1987.

22. Koziej St. i inni: Działania operacyjne wojsk lądowych. AON. Warszawa 1992.

23. Królikiewicz T.: Polski samolot i barwa. MON. Warszawa 1981.

24. Krzemiński Cz.: Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych. ASG WP. Warszawa 1981.

25. Krzemiński Cz.: Kierunki przemian organizacyjnych w LLP. PWL i OPK nr 7-8 z 1984.

26. Krzemiński Cz.: Płk dypl. mgr Józef Jungraw – teoretyk lotniczej myśli wojskowej. PWL i OPK nr 7-8 z 1984.

27. Krzemiński Cz.: Polskie lotnictwo wojskowe 1945 – 1980. ASG WP. Warszawa 1989.

28. 40 lat rozwoju Wojsk Lotniczych. Konferencja historyczna Część I i II Poznań 1985.

29. 80 lat lotnictwa polskiego – historia i współczesność t. I i II. Materiały z konferencji. DWLOP. Warszawa 1992.

30. Marczak J., Pawłowski J.: O obronie militarnej Polski przełomu XX – XXI wieku. Bellona. Warszawa 1995.

31. Materiały pomocnicze do działalności szkoleniowo-wychowawczej, Zeszyt nr 2. Wojskowy Ośrodek Oświaty WLOP. Warszawa 1993.

32. Michalak W. i inni: Użycie lotnictwa w działaniach związków taktycznych wojsk lądowych. AON. Warszawa 1994.

33. Michalak W.: Lotnictwo w obronie Rzeczypospolitej Polskiej. AON. Warszawa 1996.

34. Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego cz. I. Podstawy użycia korpusu lotniczego. AON. Warszawa 1993.

35. Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego cz. II. Użycie korpusu lotniczego w operacjach obronnych. AON. Warszawa 1993.

36. Michalak W.: Działania bojowe korpusu lotniczego cz. III. Użycie korpusu lotniczego w powietrznej operacji zaczepnej i w przeciwnatarciu. AON. Warszawa 1995.

37. Morgała A.: Polskie samoloty wojskowe 1918 – 1939. MON. Warszawa 1972.

38. Morgała A.: Polskie samoloty wojskowe 1945 – 1975. MON. Warszawa 1978.

39. Mossor S.: Sztuka wojenna w warunkach nowoczesnej wojny. MON. Warszawa 1986.

40. Olszewski R.: Odstraszanie militarne Polski. PWL i OP nr 1. z 1995.

41. Praca zbiorowa pod redakcją A. Karkoszki: Bezpieczeństwo RP na tle rozwoju sytuacji polityczno – militarnej w Europie. Departament Bezpieczeństwa Międzynarodowego MON. Warszawa 1994.

42. Praca zbiorowa: Zarys dziejów wojskowości polskiej 1864 – 1939. MON. Warszawa 1990.

43. Praca zbiorowa: Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918 – 1939. MON. Warszawa 1978.

44. Praca zbiorowa: Wojsko polskie 1939 – 1945 – barwa i broń. MON. Warszawa 1990.

45. Praca zbiorowa: Obrona Polski dziś i jutro. Bellona. Warszawa 1993.

46. Przewłodzki E., Godlewski J.: Kierunki przemian w siłach zbrojnych państw w geopolitycznym otoczeniu Polski. Wyd. A. Marszałek. Toruń 1996.

47. Robełek M.: Wybrane problemy strategii obronnej Rzeczypospolitej Polskiej. Wyd. A. Marszałek Toruń 1994.

48. Romeyko M.: Taktyka lotnictwa. Bellona. Warszawa 1932.

49. Romeyko M.: Przed i po maju. T. I i II. MON. Warszawa 1962.

50. Sikorski Wł.: Przyszła wojna. Bellona. Warszawa 1984.

51. Słownik Języka Polskiego t. I, II, III. Państwowe Wydawnictwo Naukowe. Warszawa 1982.

52. Stępak J.: Potencjały militarne państw sąsiednich. Wyd. A. Marszałek. Warszawa – Toruń 1996.

53. Świątnicki W.: Obronność indywidualna i zbiorowa państw. PWL i OP nr 2. z 1992.

54. The Military Balance 1996 – 1997. Air Book. Londyn 1997.

55. Vauthier P.: Doktryna wojenna gen. Douhet, Przekład S. Abżółtowskiego. Warszawa 1937.

56. Wilantewicz R.: Wnioski z oceny potencjału sił powietrznych sąsiadów Polski. Praca studyjna. AON. Warszawa 1994.

57. Wiśniewski E.: Metodyka wojskowych badań naukowych cz. I zeszyt 4. Proces wojskowych badań naukowych. AON Warszawa 1995.

58. Wojdat J.: Analiza wysiłku bojowego Polskich Sił Powietrznych w II wojnie światowej. Praca dyplomowa. ASG WP. Warszawa 1979.

59. Wydział Strategiczno – Obronny AON.: Perspektywiczny model systemu militarnej obrony RP. Moduł Wojsk Lotniczych i OP. AON. Warszawa 1992.

60. Zabłocki E. i inni: Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej w systemie obronnym RP. AON. Warszawa 1993.

61. Zajas St.: Lotnictwo szturmowe w walce zbrojnej. Rozprawa habilitacyjna. AON. Warszawa 1997.

62. Zajas St. i inni: Wybrane problemy użycia sił powietrznych NATO. DWLOP. Warszawa 1998.

63. Zarząd Operacyjno – Strategiczny SG WP.: Wnioski wynikające z planowania przebudowy lotnictwa SZ, zawarte w koncepcji jednolitego systemu OP RP. Sztab Generalny WP. Warszawa 1996.

64. Zarząd Operacyjno – Strategiczny SG WP: Zagrożenia bezpieczeństwa RP. Informacja dla kierowniczej kadry SG WP. Warszawa 1996.

65. Zieliński J.: 75 lat polskiego lotnictwa wojskowego. Organizacja i myśl lotnicza. PWL i OP nr 7-8. z 1993.

Załącznik 1

Najważniejsze elementy przeprowadzonych badań

1. Studia literatury (najbardziej wartościowe pozycje)

Lp.	Autor, tytuł dzieła	Ogólne wyniki badań
1	Jaworski J.: **Teorie doktryny i kierunki rozwoju sił powietrznych głównych państw europejskich i USA w okresie 1918-1938**	✯ Poglądy teoretyków wojskowych na sposób użycia lotnictwa w walce ✯ Przygotowanie lotnictwa różnych państw do udziału w II wojnie światowej.
2	Romeyko M.: **Taktyka lotnictwa**	✯ Organizacja i zadania polskiego lotnictwa bojowego okresu międzywojennego ✯ Zasady użycia lotnictwa do zwalczania celów naziemnych.
3	Jaworski J.: **Główne problemy i uwarunkowania rozwoju lotnictwa polskiego w latach 1945-1956**	✯ Uwarunkowania zmian organizacyjnych w lotnictwie polskim w pierwszych latach po wojnie ✯ Tendencje rozwojowe zmierzające do nadania priorytetu lotnictwu uderzeniowemu
4	Kmiecik T.: **Z kart historii lotnictwa polskiego 1947-1989**	✯ Organizacja lotnictwa oraz zasady jego użycia od zakończenia II wojny światowej do współczesności.
5	Balcerowicz B.: **Strategia wojenna, strategia militarna w warunkach współczesnej Polski**	✯ Sytuacja geopolityczna i geomilitarna Polski po rozwiązaniu Układu Warszawskiego i rozpadzie ZSRR ✯ Możliwy charakter agresji zbrojnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej
6	Stępak J.: **Potencjały militarne państw sąsiednich** **The Military Balance 1996-1997**	✯ Ogólna charakterystyka sił zbrojnych wybranych państw Europy ✯ Ocena potencjałów lotnictwa niektórych państw europejskich

Lp.	Autor, tytuł dzieła	Ogólne wyniki badań
7	Zabłocki E.: **Siły powietrzne w systemie obronnym państwa** Michalak W.: **Działania bojowe korpusu lotniczego cz.I, II, III** Michalak W. i inni : **Działania bojowe lotnictwa w operacjach KZ**	✯ Współczesna koncepcja obrony RP ✯ Rola lotnictwa bojowego w systemie obrony RP ✯ Zadania i zasady użycia lotnictwa w operacjach powietrznych, lądowych i morskich SZ RP ✯ Rola i zadania lotnictwa w działaniach wojsk lądowych ✯ Właściwości użycia lotnictwa w operacjach SZ RP

2. Badania prowadzone podczas cwiczeń

Lp	Rodzaj i kryptonim ćwiczenia	Sposób prowadzenia badań i ich rezultaty
1	2	3
1.	Trening systemu OP pk. **"SOKÓŁ-94"**, ćwiczenie dowódczo-sztabowe pk. **BIZON-94"** , ćwiczenie dowódczo-sztabowe pk. **„PANTERA-94"**	Prowadziłem badania materiałów z wybranych ćwiczeń DWLOP w 1994 r. W analizowanych ćwiczeniach w składzie lotnictwa wydzielanego do wykonania zadań w ramach uderzeń odwetowych, ilościowo zdecydowanie przeważało lotnictwo uderzeniowe, przeznaczane do niszczenia obiektów położnych w głębi (lotniska, stanowiska dowodzenia, śmigłowce na lądowiskach). Lotnictwo myśliwskie wydzielane do osłony grup uderzeniowych stanowiło do 40 % wielkości tych grup. W analizowanych ćwiczeniach nie planowano dla LMB zadań wsparcia wojsk lądowych, gdyż jak wynika z rozmów prowadzonych z oficerami sztabu WLOP, realizacja takich zadań przez lotnictwo myśliwsko-bombowe jest nieopłacalna.

1	2	3
		Samoloty Su-22 – nie opancerzone i mało manewrowe – w strefie, w której występuje najwięcej środków OPL, mogą ponieść duże straty.
2.	Dwuszczeblowy trening systemu OP pk. **„SOKÓŁ-95”**	Jako szef zespołu planowania prowadziłem obserwacje naukowe dotyczące użycia rodzajów lotnictwa w walce i realizowanych przez nie zadań. Do udziału w ćwiczeniu wydzielono 185 samolotów uderzeniowych, 88 myśliwskich i 10 rozpoznawczych. Zadaniem ćwiczącego 14 KL było wykonanie 2-3 nalotów, przy czym pierwszy zdecydowano wykonać równocześnie z rozpoczęciem lądowej operacji zaczepnej, z zadaniem zablokowania lotniska, zniszczenia bazujących na nim samolotów i urządzeń lotniskowych oraz obezwładnienia trzech stanowisk dowodzenia szczebla operacyjnego. Grupy uderzeniowe realizowały zadania w osłonie lotnictwa myśliwskiego, które stanowiło do 30 % wielkości grup uderzeniowych. W ćwiczeniu wyraźnie uwidoczniła się niewystarczająca ilość lotnictwa rozpoznawczego.

3. Wykłady, narady, odprawy.

Lp.	**Rodzaj i termin przedsięwzięcia**	**Temat**
1	2	3
1.	Szkolenie kierowniczej kadry Zarządu Operacyjno-Strategicznego SG WP 06.11.1996	Wygłosiłem wykład nt. ”Wnioski wynikające z przebudowy lotnictwa SZ, zawarte w koncepcji jednolitego systemu OP RP.
2.	Sympozjum z udzia-łem oficerów lotnictwa Niemiec w Zakopanem 17.11.1995	Rozmowy z oficerami lotnictwa Niemiec na temat pożądanego składu bojowego lotnictwa, realizowanych przez nie zadań oraz zasad dowodzenia lotnictwem.
3.	Narady i posiedzenia Społecznej Komisji Polskiego Lobby Przemysłowego 1996 – 97	Jako przedstawiciel SG WP kilkakrotnie uczestniczyłem w posiedzeniach komisji. Tematem posiedzenia Komisji był wybór wielozadaniowego samolotu dla wojsk lotniczych RP, w kontekście szans na

1	2	3
		modernizację polskiego przemysłu lotniczego.
4.	Posiedzenia Zespołu Szefa Sztabu Gen. WP ds. zmian strukturalnych WLOP 1996 - 1997	Jako sekretarz uczestniczyłem w posiedzeniach Zespołu, któremu przewodniczył Zastępca Szefa Sztabu Gen. WP. Tematem posiedzeń było przygotowanie zmian strukturalnych WLOP w celu dostosowania ich do wymagań i standardów NATO.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
Nr ewid.
Zbiorów Ulotnych - Akademii ON

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid. 60526
II
Akademii Obrony Narodowej

14/10 ~~Capt. Roger dddorstie i hab.~~ S/4012