



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

DOMINACJA W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Studium operacyjne

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

S/4122



05-004122-002-0

WARSZAWA

68778



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ



Plk dr hab. Wojciech MICHALAK

DOMINACJA
W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Studium operacyjne



Konsultanci naukowi:

- gen. bryg. dr hab. pil. Ryszard OLSZEWSKI
- prof. dr hab. pil. Wacław ŚWIĄTNICKI



SPIS TREŚCI

WSTĘP	2
1. ISTOTA DOMINACJI W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	5
1.1. Dominacja w przestrzeni powietrznej według poglądów obowiązujących w Układzie Warszawskim	7
1.2. Dominacja w przestrzeni powietrznej według poglądów obowiązujących w NATO	17
1.3. Dominacja w powietrzu według poglądów polskich w okresie między- wojennym	28
1.4. Kryteria wyznaczające dominację w powietrzu	32
2. WALKA O DOMINACJĘ W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ. ZARYS KONCEPCJI I DZIAŁAŃ WOJSK	41
2.1. Zarys koncepcji walki o dominację w przestrzeni powietrznej.....	41
2.2. Istota użycia wojsk w walce o dominację w przestrzeni powie- trznej	60
3. WYKORZYSTANIE ZASAD SZTUKI WOJENNEJ W WALCE O DOMI- NACJĘ W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	82
3.1. Istota zasad sztuki wojennej w świetle walki o dominację w powietrzu	88
3.2. Znaczenie zasad sztuki wojennej w praktycznej działalności prowadzonej w celu zdominowania przestrzeni powietrznej	114
4. WŁAŚCIWOŚCI PROWADZENIA WALKI O DOMINACJĘ W PRZE- STRZENI POWIETRZNEJ.....	119
4.1. Właściwości walki o dominację w powietrzu w wymiarze operacyjnym.....	119
4.2. Właściwości walki o dominację w powietrzu w działaniach taktycznych i operacyjnych sił powietrznych	143
ZAKOŃCZENIE	151
BIBLIOGRAFIA	153

WSTĘP

Doświadczenia z wszystkich regularnie prowadzonych konfliktów i wojen, poczynając od 1 września 1939 r. wskazują, że dominacja w przestrzeni powietrznej jest jednym z zasadniczych warunków odniesienia sukcesu w walce zbrojnej. Znaczenie dominowania w trzecim wymiarze podkreśla również wielu teoretyków sztuki wojennej.

Tymczasem w naszych siłach zbrojnych problematyka ta nie jest należycie eksponowana zarówno w ćwiczeniach i szkoleniu wojsk, jak i w teorii. Ostatnie badania poświęcone problemom walki o przewagę i panowanie w powietrzu prowadzone były około dwudziestu lat temu, tj. w okresie istnienia Układu Warszawskiego.

Od tamtego czasu wiele zmieniło się nie tylko w geopolitycznym i militarnym położeniu naszego kraju, ale również w teorii i praktyce walki o dominację w powietrzu. Istniała więc pilna potrzeba niezwłocznego opracowania naukowego współczesnych aspektów walki o przewagę (panowanie) w powietrzu, celem zbadania istoty dominowania w trzecim wymiarze oraz ustalenia koncepcji walki, zasad i sposobów użycia wojsk do działań o wywalczenie górowania w przestrzeni powietrznej.

Za przedmiot badań, wyznaczający jednocześnie ich zakres, przyjęto współczesne siły powietrzne i - w uogólnionym zakresie - siły lądowe i morskie, prowadzące walkę o dominację w powietrzu.

Uwzględniając wytyczony cel i zakres badań hipotetycznie założono, że identyfikacja panowania w powietrzu jaka funkcjonowała w Układzie Warszawskim, w tym i w naszych siłach zbrojnych, straciła już swoją aktualność. Również poglądy teoretyczne i ustalenia doktrynalne obowiązujące w Sojuszu Północnoatlantyckim wzbudzają coraz większe wątpliwości.

Celowe jest więc ustalić nowe poglądy na teorię walki o dominację w powietrzu, która będzie czerpała z polskich i światowych myśli wojskowych. Przyjęto

przy tym, że dominacja w przestrzeni powietrznej jest synonimem przewagi i panowania w trzecim wymiarze.

Założono również, że walka o przewagę (panowanie) w powietrzu będzie toczona z różną intensywnością przez cały czas trwania regularnego konfliktu zbrojnego. Najwyższą zaś jej formą będą operacje (kampanie) powietrzne. Zdominowanie przestrzeni powietrznej będzie możliwe wyłącznie w wyniku wspólnego /zintegrowanego/ udziału i wysiłku wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Największy udział w wywalczeniu przewagi (panowania) w powietrzu będą miały siły powietrzne, dla których operacje i kampanie powietrzne oraz działania operacyjne i połączone będą właściwymi formami użycia w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej.

Celem zweryfikowania powyższych hipotez przeprowadzono cykl badań, który obejmował studia literatury, praktycznych rozwiązań stosowanych w czasie ćwiczeń i konfliktów zbrojnych oraz wywiady z teoretykami myśli wojskowej.

Niezwykle istotną pozycją i bardzo użyteczną dla końcowych wyników badań były studia literatury historycznej i współczesnej. Przedmiotem badań były zawarte w niej poglądy teoretyczne i rozwiązania praktyczne dotyczące walki o przewagę w powietrzu. Posługując się metodami analizy, oceny, syntezy, abstrahowania, porównań, analogii i uogólnień dokonano konfrontacji wiedzy w tym zakresie. Stanowiło to podstawę do opracowania zasadniczych propozycji dotyczących współczesnych aspektów walki o dominację w powietrzu.

Literatura przedmiotu badań jest bogata. Z wielu pozycji na szczególne podkreślenie zasługuje dzieło Z. Żarskiego i Z. Grzędy pt. *"Użycie AL w operacji powietrznej prowadzonej dla zdobycia panowania w powietrzu na zachodnim TDW"* oraz inne pozycje dotyczące tej problematyki, opracowane przez Z. Żarskiego. Nie mniej cennym materiałem była również książka S. Czmura *„Walka o panowanie w powietrzu”* oraz J. A. Wardena *„The Air Campaign”*.

I mimo, że pozycje te mają w zasadzie już wartość historyczną, to jednak przestudiowanie tych, a także innych materiałów wykazanych w bibliografii wskazywało na generalne rozwiązania dotyczące walki o dominację w powietrzu. Bogactwo wiedzy zawartej w tych materiałach, zwłaszcza zaś w mojej pracy nt.:

"Współczesne aspekty walki o przewagę w powietrzu", a także wnioski z przebiegu walki o przewagę (panowanie) w powietrzu w konfliktach zbrojnych były podstawowymi determinantami ustalenia zarysu teorii walki o zdominowanie przestrzeni powietrznej. Niewiele bowiem do przedmiotowych treści opracowania wniosły wnioski z odbywanych ćwiczeń szczebla centralnego i operacyjnego, które były prowadzone w Wojsku Polskim. W tych przedsięwzięciach szkoleniowych problematyka dominacji w przestrzeni powietrznej była na ogół marginalizowana lub też jedynie sygnalizowana. Weryfikacja wyników badań realizowana była głównie podczas wywiadów oraz na podstawie opinii teoretyków i praktyków, wypowiedzianych po opublikowaniu przeze mnie artykułów na ten temat w periodykach wojskowych.

Przeprowadzony cykl badań i zastosowane metody pozwoliły na weryfikację hipotez i okazały się wystarczające do zrealizowania zadań badawczych i osiągnięcia zamierzonych celów. Rezultaty badań oraz wynikające z nich wnioski i propozycje zostały ujęte w czterech rozdziałach niniejszego studium.

W rozdziale pierwszym oceniono poglądy NATO, Układu Warszawskiego i polskie dotyczące teorii przewagi i panowania w powietrzu oraz ujęto podstawowe kryteria, których spełnienie zapewnia zdominowanie przestrzeni powietrznej.

Rozdział drugi obejmuje zarys współczesnych koncepcji walki o dominację w powietrzu oraz odzwierciedla działania sił powietrznych, wojsk lądowych i marynarki wojennej w celu wywalczenia górowania w trzecim wymiarze.

W rozdziale trzecim ujęto problematykę wykorzystania zasad sztuki wojennej w świetle walki o dominację w przestrzeni powietrznej oraz znaczenie tych zasad w działalności praktycznej dowództw sił powietrznych.

W rozdziale czwartym zawarto podstawowe założenia związane z prowadzeniem walki o dominację w powietrzu w operacjach (kampaniach) powietrznych oraz w działaniach operacyjnych i taktycznych sił powietrznych.

Niniejsze studium jest syntetycznym opracowaniem naukowym, obejmującym najistotniejszą problematykę walki o dominację w powietrzu. Zamieszczone w nim poglądy i propozycje mogą stanowić podstawę do następnych badań, a także mogą służyć do ich opublikowania w formie książki o charakterze naukowym.

1. ISTOTA DOMINACJI W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Analiza poglądów teoretycznych i praktycznych doświadczeń wyniesionych ze współczesnych konfliktów zbrojnych wskazuje na szczególną rolę sytuacji powietrznej w każdym działaniu militarnym. Dogodna sytuacja w przestrzeni powietrznej i swoboda działań lotnictwa jest bowiem podstawowym warunkiem osiągnięcia zwycięstwa na lądzie i morzu oraz pomyślnego zakończenia konfliktu zbrojnego.

Już od drugiej wojny światowej w zasadzie każdą operację, bitwę czy walkę wygrywała ta strona starcia militarnego, która górowała w przestrzeni powietrznej. Zawsze zaś klęskę ponosiła ta strona, która nie potrafiła wywalczyć i utrzymać swobody działań własnego lotnictwa. Wywalczenie dominacji w powietrzu było początkiem sukcesów również na lądzie i morzu, natomiast przegrana w trzecim wymiarze - zaczęła porażek i klęsk nie tylko sił powietrznych, ale także sił lądowych i morskich.

Tę zależność między sytuacją w przestrzeni powietrznej a końcowymi wynikami walk, bitew, operacji, kampanii i konfliktów zbrojnych zgodnie podkreślają teoretycy sztuki wojennej¹. Artykułowana jest ona również w regulaminach, rekomendacjach i innych materiałach normatywnych. W pełni potwierdzają ją także rezultaty współczesnych konfliktów zbrojnych.

Wypada jednak wyraźnie podkreślić, że prawidłowością jest, iż opanowanie przestrzeni powietrznej determinuje przebieg i wyniki tylko takiego konfliktu militarnego, w którym toczono regularne działania zbrojne. Klęski Rosjan w Czeczenii i Afganistanie oraz Amerykanów w Wietnamie, czy też problemy

¹ Patrz m.in.:

- I.W. Timochowicz, *Operatiwnoje iskusstwo Sowietkich WWS w Wielikoj Otiestwiennoj wojnie*. Wyd. Moskwa 1976;
- Z. Żarski, Z. Grzęda, *Użycie AL w operacji powietrznej prowadzonej dla zdobycia panowania w powietrzu na zachodnim TDW*. Wyd. ASG WP 1978;
- S. Czum, *Walka o panowanie w powietrzu*. Wyd. Warszawa 1988;
- J. A. Warden, *The Air Campaign*. Wyd. Pergamon - Brasaey's. Waszyngton 1988.

z zaprowadzeniem pokoju w byłej Jugosławii dowiodły bowiem, że w wojnach (walkach) nieregularnych (partyzanckich) dominacja w przestrzeni powietrznej nie zapewnia osiągnięcia sukcesu militarnego i zrealizowania politycznego celu interwencji zbrojnej. Pogłębiona analiza takich wojen pozwala jednak postawić tezę, że konflikty nieregularne toczyłyby się znacznie dłużej i byłyby o wiele bardziej wyniszczające przeciwstawne /zwaśnione/ strony, gdyby jedna z nich nie dominowała w powietrzu.

W każdym więc konflikcie, a szczególnie w regularnych działaniach zbrojnych, sytuacja w przestrzeni powietrznej oddziałuje na przebieg i rezultaty starcia militarnego. Ta oczywista prawidłowość, rozumiana podobnie we wszystkich armiach, inaczej jest jednak definiowana i interpretowana w wielu państwach (siłach zbrojnych). Spór dotyczy przede wszystkim istoty pojęć "panowanie w powietrzu" i "przewaga w powietrzu". Ma on już swój wymiar historyczny i toczy się od pierwszej wojny światowej.

Współcześnie najbardziej reprezentatywne są dwie grupy poglądów. Jedna stosowana w byłym Układzie Warszawskim, w tym w byłych siłach zbrojnych ZSRR, a obecnie w armii rosyjskiej. Druga grupa poglądów obowiązuje w armiach NATO. Problematyka ta dotyczy również naszych sił zbrojnych, w których coraz powszechniej używa się zamiennie terminów "panowanie w powietrzu" i "przewaga w powietrzu", a także dość dowolnie stosuje się inne pojęcia z zakresu dominowania w przestrzeni powietrznej. Nie uwzględnia się przy tym różnych treści, jakie są zawarte w wielu pojęciach. Z tego właśnie powodu wypada przeanalizować poglądy światowe i polskie, aby ustalić ich istotę, wykazać różnice i wskazać na pożądaną terminologię, którą powinniśmy stosować w teorii i praktyce sztuki wojennej.

1.1. Dominacja w przestrzeni powietrznej według poglądów obowiązujących w Układzie Warszawskim

Doświadczenia wyniesione przez Armię Radziecką z drugiej wojny światowej sprawiły, że uzyskanie i utrzymanie dominacji w przestrzeni powietrznej, wyrażanej w ZSRR terminem **panowanie w powietrzu**, traktowano jako jeden z niezbędnych warunków pokonania przeciwnika². Takie poglądy obowiązywały przez około piętnaście lat powojennych.

Jednakże w drugiej połowie lat pięćdziesiątych i w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych nastąpiły istotne zmiany w radzieckiej teorii sztuki wojennej. Pojawienie się rakiet balistycznych uzbrojonych w broń jądrową oraz masowe wprowadzanie do wyposażenia lotnictwa samolotów przystosowanych do przenoszenia ładunków (bomb) jądrowych sprawiło, że w poglądach doktrynalnych ZSRR i Układu Warszawskiego zaczęła dominować teoria powszechnej wojny atomowej. W tym okresie lansowane były poglądy, zgodnie z którymi o zwycięstwie miała zdecydować przewaga w broni jądrowej i zmasowane jej użycie na wojska i zaplecze przeciwnika. Dominacja w przestrzeni powietrznej - według ówczesnych poglądów - traciła więc na znaczeniu i wręcz przechodziła do klasyki historii sztuki wojennej.

Takie ujęcie omawianego problemu najdobitniej zostało odzwierciedlone w radzieckim słowniku podstawowych terminów wojskowych, w którym stwierdza się: *Panowanie w powietrzu / termin zagraniczny i historyczny / to uprzywilejowane położenie / posiadanie inicjatywy / w przestrzeni powietrznej, przy którym własne wojska lądowe, marynarka wojenna i lotnictwo mają możliwość pomyślnego wykonania stojących przed nimi zadań. W obecnym czasie u nas tego terminu nie stosuje się*³.

² I.W.Timochowicz, *Opieratiwnoje iskusstwo ...*, op.cit.,s.97.

³ Słownik podstawowych terminów wojennych. Wyd. Moskwa 1965,s.65.

Podobne poglądy były prezentowane również w literaturze polskiej. Oto bowiem w encyklopedii wojskowej ujęto istotę panowania w powietrzu, jego stopnie oraz formy i sposoby osiągania, ale wyłącznie w aspekcie historycznym, odnoszącym się do okresu pierwszej i drugiej wojny światowej. Natomiast w zakończeniu hasła "panowanie w powietrzu" stwierdza się: *Panowanie w powietrzu, związane z działalnością lotnictwa pilotowanego, traci w zasadzie swą aktualność w warunkach szybkiego rozwoju nowego, skutecznego środka napadu powietrznego, jakim są wojska rakietowe*⁴.

Wkrótce jednak fascynacja zmasowanym użyciem broni jądrowej już od początku konfliktu zbrojnego, w celu błyskawicznego rozbicia przeciwnika zaczyna być poddawana krytycznym osądom. W ich wyniku w Armii Radzieckiej i Układzie Warszawskim przyjęto nową doktrynę, zgodnie z którą działania wojenne w początkowej swej fazie miały być prowadzone bez stosowania broni jądrowej. W rezultacie takich założeń następuje ponowny wzrost zainteresowania dominacją w przestrzeni powietrznej i eksponowanie panowania w powietrzu, jako warunku sukcesu w wojnie, zwłaszcza prowadzonej z użyciem konwencjonalnych środków rażenia. Ewolucja poglądów radzieckich i w Układzie Warszawskim była także wynikiem wniosków wyciągniętych z wojen na Bliskim Wschodzie. Dotyczyły one zwłaszcza wojny z 1967 r., w której Izrael, po zaskakującym rozbiciu lotnictwa arabskiego, błyskawicznie wywalczył panowanie w powietrzu, a następnie z wielką łatwością pobił wojska lądowe i w bardzo krótkim czasie osiągnął sukces strategiczny.

Od tego okresu, tj. końca lat sześćdziesiątych i początku lat siedemdziesiątych, ukształtowały się poglądy na temat panowania i przewagi w powietrzu, które obowiązywały do końca istnienia Układu Warszawskiego. Obecnie są one aktualne w Armii Rosyjskiej i /być może/ w innych armiach Wspólnoty Niepodległych Państw.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że ważność i znaczenie poglądów dotyczących dominacji w przestrzeni powietrznej w teorii i praktyce sztuki wojennej Armii Radzieckiej i Układu Warszawskiego wzrastała proporcjonalnie do spadku fascynacji bronią jądrową, aż do uznania jej za swoistą antybroń i traktowania niemal

⁴ Mała Encyklopedia Wojskowa. Wyd. Warszawa 1970, s.563.

wyłącznie jako symbolu potęgi militarnej, czynnika odstraszania i wykorzystania /użycia/ w ostateczności. Uznanie wojny konwencjonalnej w zasadzie za jedyną możliwą we współczesnym świecie przywróciło rangę dominowania w powietrzu, jako podstawowego warunku odniesienia zwycięstwa w walce zbrojnej.

W armiach Układu Warszawskiego jedynym pojęciem odzwierciedlającym dominację w przestrzeni powietrznej był termin **"panowanie w powietrzu"** (gospodstwo w wozdudzie). Został on zdefiniowany na początku lat siedemdziesiątych, a jego istota - poza drugorzędnymi niuansami - nie uległa zmianie do dzisiaj (w Rosji).

Przez panowanie w powietrzu rozumie się taką sytuację w przestrzeni powietrznej stron, powstałą w wyniku aktywnych działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych, w tym przede wszystkim sił powietrznych⁵ i wojsk OP, w której własne lotnictwo dysponuje inicjatywą i jest zdolne narzucić swą wolę przeciwnikowi. W czasie posiadania panowania w powietrzu własne wojska lądowe, marynarka wojenna i siły powietrzne mają możliwość wykonywania postawionych im zadań, nie napotykając silnego przeciwdziałania ze strony lotnictwa i naziemnych środków OP przeciwnika⁶.

Niemal identyczną istotę definicji zawarto w późniejszych opracowaniach radzieckich⁷. Dodawano w nich jedynie konieczność uzyskania zdecydowanej przewagi lotnictwa na teatrze działań (ważnym kierunku) i możliwość sprawnego funkcjonowania tyłów (zaplecza)⁸, czy też osiągnięcia korzystnego stosunku sił w powietrzu⁹.

Jak wiadomo, poglądy radzieckie były obowiązujące w całym Układzie Warszawskim. Stąd też poglądy polskie na temat panowania w powietrzu nie odbiegały istotnie od przedstawionych wyżej¹⁰. Można wręcz postawić tezę, że

⁵ W Układzie Warszawskim termin „siły powietrzne” odnosił się w zasadzie tylko do lotnictwa i nie obejmował swym zakresem wojsk obrony powietrznej krajów członkowskich UW.

⁶ Kurs operatiwnogo iskusstva wojenno-wozdusznich sił. Wyd. Monino 1974r.,s.71.

⁷ Dla przykładu:

- Wojennyj encikłopediczeskij słowar. Wyd. Moskwa 1984r;
- Operatiwnoje iskusstvo wojenno-wozdusznich sił. Wyd. Moskwa 1984r.;
- Borba za gospodstwo w wozdudzie. Wyd. Monino 1985r.

⁸ Wojennyj encikłopediczeskij słowar, op. cit., s. 205.

⁹ Operatiwnoje iskusstvo ..., op.cit.,s.16; Borba za gospodstwo ... op. cit. ,s.9.

¹⁰ Zobacz m.in.:

zauważalne w drugiej połowie lat 70. i pierwszej połowie lat 80. zmiany szczegółów i pewnych akcentów w definicjach panowania w powietrzu ewoluowały za zmianami, jakie następowały w literaturze radzieckiej¹¹.

Z analizy wymienionych definicji wynika, że panowanie w powietrzu jest związane z określonym stanem sytuacji w przestrzeni powietrznej. Z panowaniem w powietrzu mamy więc do czynienia, **gdy lotnictwo posiada inicjatywę i jest w stanie narzucać wolę przeciwnikowi**, a w konsekwencji ma możliwości wykonywania zadań bez silnego przeciwdziałania lotnictwa i naziemnych środków przeciwlotniczych nieprzyjaciela. I to jest pierwszy warunek determinujący zdobycie panowania w powietrzu.

Ale występuje również drugi warunek, który wskazuje, że o panowaniu w powietrzu można mówić tylko wtedy, kiedy wojska lądowe i siły floty posiadają możliwość prowadzenia działań (wykonywania zadań) bez zdecydowanego i skutecznego oddziaływania lotnictwa przeciwnika. A zatem **wywalczenie panowania w powietrzu nie jest celem samym w sobie, lecz środkiem, który ma zapewnić pomyślne wykonywanie zadań operacyjnych /strategicznych/ nie tylko przez lotnictwo, ale również przez siły lądowe i morskie**. Przechwycenie i utrzymanie panowania ma więc sprzyjać osiągnięciu sukcesu w konflikcie zbrojnym.

I to są dwa warunki, których spełnienie jest niezbędne, aby uznać przestrzeń powietrzną za opanowaną /zdominowaną/.

Analizowane definicje panowania w powietrzu wzbudzają jednak wątpliwości, głównie ze względu na nadmierną szczegółowość, a także ujmowanie w niektórych z nich różnych "dopisków", które trzeba uznać za zbędną twórczość ich pomysłodawców. Oto np. umieszcza się stwierdzenie, że panowanie osiąga się w wyniku aktywnych działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Rodzi się więc pytanie:

- Słownik podstawowych terminów wojskowych. Wyd. Szt. Gen. WP, Warszawa 1977, s. P-1;

- Leksykon wiedzy wojskowej. Wyd. Warszawa 1979, s. 294;

- Walka lotnictwa i wojsk lądowych o lokalne panowanie w powietrzu. Wyd. ASG WP, Warszawa 1979 r.

¹¹ Nie oznacza to, że polscy teoretycy sztuki wojennej bezkrytycznie przenosili do naszych rozwiązań operacyjnych i strategicznych poglądy radzieckie. Przejmowali oni istotę radzieckiej definicji panowania w powietrzu, natomiast twórczo rozwijali teorię oraz ideę, formy i sposoby wykorzystania naszych Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w celu uchwycenia dominacji w przestrzeni powietrznej.

czy można cokolwiek osiągnąć w walce zbrojnej w wyniku bierności i braku aktywnego działania wojsk? W innych zaś definicjach przyjmuje się, że panowanie w powietrzu osiąga się w rezultacie zdecydowanej przewagi na teatrze działań wojennych /TDW/ lub określonym kierunku¹². Dlaczego tylko na teatrze lub kierunku, skoro można je zdobyć także w określonym obszarze (rejonie) i dlaczego łączy się przewagę (w rozumieniu radzieckim) z panowaniem w powietrzu? Trudno na te pytania znaleźć odpowiedzi. Trzeba założyć, że wskazane "uzupełnienia" były wytworem osobistych poglądów różnych autorów, którzy wprowadzali je do literatury, nawet tej o charakterze normatywnym.

Jednak istota panowania w powietrzu jest czytelna; określa ona warunki uzyskania panowania i wskazuje na jego znaczenie dla osiągnięcia sukcesu w działaniach zbrojnych.

Teoria walki o panowanie w powietrzu zakładała, że może ona być prowadzona jednocześnie lub kolejno na kilku lub jednym teatrze działań wojennych, a także w pasie operacji frontu (floty) lub w mniejszym rejonie. Dlatego też zgodnie z podziałem sztuki wojennej przyjmowano, że walka o panowanie w powietrzu może mieć zakres strategiczny, operacyjny i taktyczny. Odpowiednio do tego podziału określano stopnie /skale/ dominacji w przestrzeni powietrznej.

Treść definicji strategicznego, operacyjnego i taktycznego panowania w powietrzu, ujęta w literaturze radzieckiej (obowiązująca również w Układzie Warszawskim), była następująca:

Przez strategiczne panowanie w powietrzu rozumie się uprzywilejowaną sytuację własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej jednego lub kilku przyległych TDW, utrzymywaną w trakcie trwania całej operacji strategicznej. Panowanie to może być zdobyte dzięki rozgromieniu głównych przeciwnych zgrupowań lotniczych i naziemnych środków OPL przeciwnika, niszczeniu zakładów przemysłu lotniczego,

¹² Patrz:

- Wojennyj encikłopediczeskij słowar, op. cit.
- Leksykon wiedzy wojskowej, op. cit.

lotnisk, ośrodków szkolenia personelu latającego, lotniskowców uderzeniowych oraz zapasów paliwa i amunicji¹³.

Operacyjne panowanie w powietrzu to uprzywilejowana sytuacja własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej jednego lub kilku przyległych kierunków operacyjnych TDW, utrzymywana w okresie trwania całej operacji. Operacyjne panowanie w powietrzu może być zdobyte dzięki zniszczeniu głównych sił przeciwnego zgrupowania lotniczego przeciwnika oraz rozgromieniu jego sił i środków OPL¹⁴.

Taktyczne panowanie w powietrzu to panowanie zdobyte w niewielkim rejonie i na krótki okres, niezbędny do wykonania zadania przez związki taktyczne lub oddziały różnych rodzajów sił zbrojnych. Osiąga się je dzięki zniszczeniu samolotów i środków OPL oraz blokowaniu najważniejszych lotnisk przeciwnika¹⁵.

W literaturze radzieckiej, opublikowanej w późniejszym okresie,¹⁶ istota pojęć strategicznego, operacyjnego i taktycznego panowania w powietrzu nie ulega większym zmianom. Podobnie definiowane są stopnie (skale, zakresy) panowania w powietrzu w polskich materiałach źródłowych¹⁷.

Analiza wymienionych definicji wskazuje, że bazują one na ogólnej istocie panowania w powietrzu (eksponują bowiem uprzywilejowaną sytuację własnego lotnictwa) oraz precyzują charakter działań (zadań), jaki trzeba zrealizować, aby uzyskać panowanie w odpowiedniej skali. Najbardziej istotne w tych definicjach jest jednak **określenie przestrzennych (nad jakimi rejonami, obszarami) i czasowych (na jaki okres) wskaźników panowania w powietrzu.**

W tym kontekście nie wzbudza wątpliwości przyjęcie wskaźników przestrzennych zgodnych z logiką podziału sztuki wojennej (strategiczne, operacyjne i taktyczne

¹³ Kurs operatiwnogo iskusstwa..., op. cit., s.73.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Tamże.

¹⁶ Operatiwnoje iskusstwo ..., op.cit.,s.16; Borba za ..., op. cit., s.12.

¹⁷ Z. Żarski, Z. Grzęda, Użycie AL w operacji powietrznej ..., op. cit., s.27; Leksykon wiedzy wojskowej, op. cit.; Walka lotnictwa i wojsk lądowych ..., op.cit.,s.18; Z. Grzęda, Działania bojowe AL w operacji powietrznej prowadzonej w celu zdobycia panowania w powietrzu na TDW. Wyd. ASG WP, Warszawa 1979r., s. 9; Z. Żarski, J. Uchański, Organizacja i prowadzenie operacji powietrznej na TDW. Wyd. ASG WP, Warszawa 1982r., s.5; S. Czmur, Walka o panowanie w powietrzu, op.cit.,s.394.

panowanie w powietrzu). Zdumiewa natomiast określenie wskaźników czasowych w strategicznym i operacyjnym wymiarze panowania w powietrzu jako sytuacji stałych, wyrażających się stwierdzeniami, że utrzymuje się je przez cały okres trwania operacji (na TDW, kierunkach operacyjnych). Takie założenia są tym bardziej dziwne, że zarówno z teorii, jak i z praktycznych doświadczeń wyniesionych z wojen i konfliktów zbrojnych (szczególnie długotrwałych) wynikało, że sytuacja w przestrzeni powietrznej może ulegać szybkim zmianom. Wielokrotnie w historii wojen (zwłaszcza drugiej wojny światowej) walczące strony uchwytywały lub traciły strategiczne panowanie w powietrzu. Często również jedna ze stron wywalczała okresowe panowanie operacyjne lub taktyczne w warunkach, w których druga strona konfliktu posiadała panowanie strategiczne.

A zatem **określenie, że panowanie strategiczne i operacyjne utrzymuje się przez całą operację było wyrazem raczej pożądanых dążeń niż rzeczywiście możliwych sytuacji w przestrzeni powietrznej.** Można je również interpretować jako przejaw ofensywności doktryny radzieckiej, gdyż panowanie w powietrzu, jak już prezentowano wcześniej, miało stanowić podstawowy warunek do osiągnięcia sukcesu militarnego, uzyskiwanego w wyniku zdecydowanych operacji zaczepnych prowadzonych na lądowych i oceanicznych TDW.

W analizowanych definicjach zwraca również uwagę, że operacyjne panowanie w powietrzu zamierzano osiągnąć w wyniku rozbicia głównych zgrupowań lotniczych i przeciwlotniczych przeciwnika. Jeśli uwzględni się, że panowanie operacyjne mogło obejmować kilka kierunków operacyjno-powietrznych /niemal obszar teatru działań wojennych/, czyli powierzchnię nawet paru tysięcy kilometrów kwadratowych i powinno trwać kilkanaście dób, to jego zdobycie i utrzymanie nie było możliwe bez niszczenia infrastruktury wspomagającej działania sił powietrznych / np. rafinerii, ropociągów, zakładów lotniczych i produkujących sprzęt przeciwlotniczy, baz logistycznych itp./. I rzeczywiście, jej zwalczanie przewidywano w ćwiczeniach układowych. Artykułowanie takich działań tylko w definicji strategicznego panowania w powietrzu trzeba więc uznać za nie w pełni słuszne.

W końcu lat siedemdziesiątych i na początku lat osiemdziesiątych w polskiej myśli wojskowej lansowano lokalne panowanie w powietrzu¹⁸.

Z definicji operacyjnego panowania w powietrzu wynikało bowiem, że zakres prowadzonej walki powinien zapewnić panowanie nie mniej niż w pasie frontu /operacji floty/ i na czas trwania operacji frontowej /morskiej/. Z kolei walka o taktyczne panowanie w powietrzu miała zapewnić panowanie jedynie w niewielkim rejonie i na krótki czas, niezbędny do wykonania zadań o charakterze taktycznym. Pomiedzy tymi dwoma pojęciami (w sensie zakresowym) istniała znaczna rozpiętość, wskazująca na celowość wprowadzenia pośredniego stopnia panowania w powietrzu. Zakładano bowiem, że przeciwnik może przechwycić panowanie w powietrzu, a posiadane przez front i Naczelne Dowództwo na TDW siły i środki nie pozwolą na jego odzyskanie w całym pasie frontu i na czas trwania operacji. W takim wypadku trzeba dążyć do zdobycia panowania w powietrzu w mniejszym zakresie, np. jedynie na głównym kierunku uderzenia oraz w szczególnie ważnych okresach operacji (wprowadzenie do bitwy drugich rzutów, forsowanie przeszkód wodnych, wysadzenie desantów operacyjnych, odparcie przeciwuderzenia itp.). Miało więc to nie być ani taktyczne, ani operacyjne panowanie w powietrzu, lecz pośredni stopień tego panowania - lokalne panowanie w powietrzu.

Przez lokalne panowanie w powietrzu rozumiano taką sytuację powietrzną, w której własne wojska lądowe i lotnictwo miały mieć możliwość wykonania zadań na rozstrzygających o powodzeniu kierunkach i w najważniejszych okresach operacji frontowej, nie napotykając silnego przeciwdziałania ze strony lotnictwa i naziemnych środków OPL nieprzyjaciela¹⁹.

Teoria lokalnego panowania w powietrzu miała jednak charakter przejściowy i w drugiej połowie lat osiemdziesiątych niemal całkowicie zniknęła z materiałów źródłowych. Uznano bowiem, że z punktu widzenia doktrynalnego, panowanie lokalne, umiejscowione między panowaniem operacyjnym i taktycznym, wprowadza zamieszanie terminologiczne i nie jest zgodne z dawno przyjętym podziałem sztuki wojennej.

¹⁸ Patrz: Walka lotnictwa i wojsk lądowych o lokalne panowanie w powietrzu, op. cit.

¹⁹ Tamże, s. 19.

Obecnie możemy żałować, że zaniechano opracowania pogłębionej teorii lokalnego panowania w powietrzu. Byłaby ona bowiem bardzo użyteczna w warunkach poszukiwania podstawowych podziałów i znaczeń terminologicznych odnoszących się do dominowania w przestrzeni powietrznej.

W Układzie Warszawskim stosowano także pojęcie "**przewaga w powietrzu**" (priewoschodstwo w wozduchie). Jego istotę encyklopedia wojskowa określa, jako *posiadanie większej liczby samolotów (przewaga ilościowa), lepszych typów samolotów wojskowych i lepiej wyszkolonego personelu latającego (przewaga jakościowa) przez jedną ze stron walczących, umożliwiającą uzyskanie powodzenia w działaniach*. W końcowej części hasła dodaje się, że posiadanie przewagi w powietrzu jest podstawowym warunkiem uzyskania panowania w powietrzu²⁰. *sk. S*

Podobną w swej istocie definicję przewagi w powietrzu, w niemal jednakowo brzmiącej treści, ujęto w materiale normatywnym i leksykalnym²¹. Napisane jest w nich, że *przewaga w powietrzu jest sytuacją powietrzną wynikłą w rezultacie posiadania przez jedną ze stron walczących większej liczby samolotów wojskowych o wyższych możliwościach i lepiej przygotowanym personelu latającym, dogodniejszej dyslokacji i bazowaniu jednostek, umożliwiającą uzyskanie powodzenia w działaniach. Zdobyć przewagi w powietrzu jest podstawowym warunkiem uzyskania panowania w powietrzu*.

Analiza tych definicji wskazuje, że pojęcie przewagi w powietrzu zawężano do czynników ilościowych (wymiernych), określanych np. porównaniem stosunku sił i możliwości samolotów przeciwnych stron, oraz czynników jakościowych (często niewymiernych liczebnie) odnoszących się do wyszkolenia, lepszego uzbrojenia, czy też dogodniejszego położenia (bazowania) lotnictwa.

Krytycznie trzeba ocenić takie rozumienie przewagi w powietrzu. Dominuje tu bowiem masa (liczba samolotów), natomiast w tle pozostają czynniki niewymierne. W tych ostatnich nie uwzględnia się ponadto wielu elementów, które mają wpływ na

²⁰ Mała Encyklopedia Wojskowa, op. cit., s. 810.

²¹ Patrz:

- Słownik podstawowych terminów wojskowych, op.cit.,S-31;
- Leksykon wiedzy wojskowej, op.cit.,s.345.

zdobycie przewagi w powietrzu, jak np. kunsztu dowodzenia, oryginalności w użyciu lotnictwa, zaskoczenia, inicjatywy, woli walki itd. Pomija się także wpływ naziemnych środków przeciwlotniczych na uzyskanie przewagi.

Należy sądzić, że wymienione definicje tworzone były tylko po to, by uzasadnić inne rozumienie przewagi w powietrzu niż w armiach NATO. Pośrednio zaś po to, aby potwierdzić, że jedynie panowanie w powietrzu (w skali taktycznej, operacyjnej i strategicznej), tj. termin obowiązujący w Układzie Warszawskim, wiernie oddaje istotę dominowania w przestrzeni powietrznej. Trafne natomiast w ocenianych definicjach jest stwierdzenie, że uzyskanie tak rozumianej przewagi sprzyja wywalczeniu panowania w powietrzu.

X

X

X

Reasumując, w armiach Układu Warszawskiego traktowano panowanie w powietrzu jako **stan zapewniający lotnictwu jednej z walczących stron całkowitą swobodę i wysoką skuteczność działania oraz umożliwiający siłom lądowym i morskim pomyślne wykonanie zadań operacyjnych i strategicznych**. W tym sensie panowanie w powietrzu stanowiło podstawowy warunek osiągnięcia sukcesu militarnego.

W zależności od zakresu (skali) panowania **wyróżniano trzy stopnie:**

- strategiczne panowanie w powietrzu;
- operacyjne panowanie w powietrzu;
- taktyczne panowanie w powietrzu.

Przewagę w powietrzu rozumiano głównie jako **górowanie ilościowe i jakościowe lotnictwa**, które w efekcie miało sprzyjać wywalczeniu panowania w powietrzu.

Poglądy te obecnie obowiązują w siłach zbrojnych Rosji, prawdopodobnie także w pozostałych armiach Wspólnoty Niepodległych Państw i - czego nie można wykluczyć

- w niektórych armiach innych państw, które były sygnatariuszami Układu

Warszawskiego lub znajdowały się w sferze oddziaływania ideologicznego ZSRR i kurateli Armii Radzieckiej, jak np. niektóre państwa Afryki i Azji.

1.2. Dominacja w przestrzeni powietrznej według poglądów obowiązujących w NATO

Po drugiej wojnie światowej zarówno w teorii, jak i w wielu doktrynach, które obowiązywały w Stanach Zjednoczonych i NATO, nigdy nie deprecjonowano znaczenia dominacji /przewagi i panowania/ w powietrzu. Nawet w teorii "jądrowej wojny powietrznej", lansowanej w USA w końcu lat czterdziestych i na początku lat pięćdziesiątych, zakładano konieczność wywalczenia panowania w powietrzu, w celu zapewnienia swobody działań strategicznego lotnictwa bombowego, uzbrojonego w ładunki nuklearne. Również w okresie szybkiego rozwoju międzykontynentalnych rakiet strategicznych i rakiet strategicznych wchodzących w uzbrojenie atomowych okrętów podwodnych uznawano, że dominacja w powietrzu będzie w znacznym zakresie determinowała końcowe rezultaty globalnego konfliktu zbrojnego.

Analiza materiałów źródłowych wskazuje, że wywalczenie przewagi w trzecim wymiarze było jeszcze bardziej wyrażone eksponowane w kolejnych doktrynach, w których stopniowo odstępowano od koncepcji atomowego pola walki. Poglądy obecnie lansowane niezwykle mocno artykułują przewagę (panowanie) w powietrzu, jako niemal podstawowy warunek pokonania przeciwnika i odniesienia zwycięstwa, czyli zrealizowania głównego celu działań militarnych.

Ta zgodność generalnych poglądów na rolę dominowania w przestrzeni powietrznej i jej wpływu na wyniki konfliktu nie obeszła się bez nieładu terminologicznego, który można zaobserwować w poglądach i oficjalnych materiałach NATO, a także różnych państw (armii) tworzących tę koalicję.

Z analizy materiałów źródłowych²² wynika, że do lat sześćdziesiątych lansowano różnorodne poglądy, które można usystematyzować w trzech grupach.

²² Patrz: The United States Air Force Dictionary. Wyd. Nowy Jork 1964 r.

Pierwszą z nich stanowiły określenia, które w swej istocie podkreślały całkowitą swobodę działania i dominację w powietrzu. Należały do nich m.in. określenia: kontrola powietrzna (control of the air), swoboda w powietrzu (air freedom),

dowodzenie (górowanie) powietrzne (command of the air), dominacja w powietrzu (air domination) i władza (panowanie) powietrzna (mastery of the air). Określenia te często były jeszcze poprzedzane przymiotnikami : absolutna, generalna i totalna. Najpełniej istotę (znaczenie) tych terminów odzwierciedla "command of the air" , który oznaczał : *zdolność do wykorzystania przestrzeni powietrznej według życzenia*²³, a także " control of the air", który ustalał, że stan taki występuje wówczas, gdy *lotnictwo jest zdolne do wykonywania każdego zadania, którego wymaga sytuacja*²⁴.

Analiza istoty wymienionych terminów wskazuje, że były one bliskie definicji panowania w powietrzu, określonej przez G. Douheta, który w 1921r. pisał: *Panowanie w powietrzu zostanie zdobyte wtedy, gdy nieprzyjacielskie środki lotnicze zostaną zredukowane do ilości tak nieznacznej, że nie będą mogły podjąć żadnego działania powietrznego, mogącego wyrzucić jakikolwiek wpływ na przebieg wojny*²⁵.

A zatem zwolennicy pierwszej grupy poglądów lansowali możliwość niemal całkowitego zniszczenia sił powietrznych przeciwnika i wykorzystania przestrzeni powietrznej zgodnie z własną wolą, **do wykonywania wszystkich zadań bez żadnego przeciwdziałania lotnictwa i obrony powietrznej**. Takie założenia, przy porównywalnych siłach powietrznych przeciwnych koalicji (NATO i Układu Warszawskiego), były bardzo kontrowersyjne i w latach sześćdziesiątych zostały odrzucone.

Drugą grupę poglądów wyznawali zwolennicy artykułujący określenie podstawowe "air superiority" wraz z przymiotnikami: lokalne i ogólne. Można je przetłumaczyć jako **lokalna lub ogólna przewaga w powietrzu**. Termin ten oznaczał posiadanie takiej przewagi, przy której *własne siły powietrzne mają większą*

²³ Tamże, s.130.

²⁴ Tamże, s.141.

²⁵ G. Douhet, Panowanie w powietrzu. Wyd. MON, Warszawa 1965,s.118.

*efektywność oddziaływania bojowego niż siły powietrzne przeciwnika*²⁶. Przy tym lokalna przewaga odnosiła się do dominacji w określonym /stosunkowo niewielkim/ rejonie i czasie. Można ją więc - przez analogię - utożsamić z rosyjskim terminem - taktyczne panowanie w powietrzu. Natomiast przewaga ogólna obejmowała cały rejon działań (np. kilku kierunków operacyjno-powietrznych) i można ją w pewnym sensie utożsamiać z rosyjskim pojęciem operacyjne panowanie w powietrzu.

Warto w tym miejscu podkreślić różnicę, jaka jest widoczna między poglądami NATO i Układu Warszawskiego, a dotyczącą terminu "przewaga w powietrzu". O ile bowiem w NATO przewaga oznaczała dominację i swobodę wykonywania zadań przez lotnictwo w określonym rejonie /przewaga lokalna / lub niemal w całym obszarze działań / przewaga ogólna /, o tyle w Układzie Warszawskim przewagę w powietrzu identyfikowano z czynnikami ilościowymi i jakościowymi sił powietrznych. Były więc to zupełnie różne i odmienne znaczeniowo terminy, chociaż posiadały one tę samą nazwę.

Do trzeciej grupy poglądów trzeba zaliczyć zwolenników lansujących termin "air supremacy"²⁷, który był traktowany jako najwyższy stopień przewagi i można go przetłumaczyć jako **panowanie w powietrzu**. Oznaczał on taki *stopień przewagi w powietrzu, przy którym własne siły powietrzne są zdolne narzucić nieprzyjacielskim siłom powietrznym własną wolę w dowolnym czasie lub miejscu w granicach kontrolowanego obszaru*.²⁸

W odróżnieniu od poglądów mieszczących się w grupie pierwszej (panowanie w powietrzu jako wynik całkowitego zniszczenia sił powietrznych przeciwnika), termin "air supremacy" akcentuje posiadanie inicjatywy i swobody działania lotnictwa, jednak w warunkach możliwego, chociaż nie w pełni efektywnego przeciwdziałania sił powietrznych nieprzyjaciela. W trzeciej grupie poglądów zakładano bowiem, że **pełne (absolutne) rozbicie sił powietrznych przeciwnika jest niemożliwe i nierealne**, zwłaszcza w warunkach porównywalnych sił przeciwnych stron.

²⁶ The United States..., op.cit., s.37.

²⁷ Do grupy tej można również zaliczyć termin "air superiority", lecz wyłącznie z przymiotnikami kompletna, całkowita (complete) i absolutna, bezwzględna (absolute). Te bowiem przymiotniki wraz z terminem "air superiority" były synonimami "air supremacy".

²⁸ The United States Air Force Dictionary, op.cit., s.38.

Literatura późniejsza (lata siedemdziesiąte i następne) wyróżnia już w zasadzie dwa terminy obrazujące dominację w trzecim wymiarze, a mianowicie: "air superiority", traktowane jako przewagę w powietrzu, oraz "air supremacy", oznaczające panowanie w powietrzu.

Na początek przeanalizujemy definicje przewagi i panowania zawarte w "Reference Book" z 1972 r.²⁹.

***Przewaga w powietrzu** /air superiority/ to taki stan dominacji sił powietrznych jednej strony nad siłami powietrznymi drugiej strony, który pozwala siłom lądowym i morskim tej pierwszej strony na prowadzenie działań w danym miejscu i czasie w warunkach braku skutecznego przeciwdziałania sił powietrznych drugiej strony.*

***Przez panowanie w powietrzu** /air supremacy/ rozumie się taki stan przewagi w powietrzu, kiedy siły zbrojne przeciwnika są niezdolne do skutecznego przeciwdziałania.*

Z wymienionych definicji wynika, że **panowanie w powietrzu jest najwyższym stopniem przewagi**. Determinantami przewagi są zaś:

- górowanie w powietrzu, które trzeba traktować jako posiadanie inicjatywy i możliwości narzucania swojej woli przeciwnikowi, a w domyśle - prowadzenie działań bez silnego oddziaływania jego lotnictwa i obrony powietrznej;
- możliwość wykonywania zadań przez siły lądowe i flotę w warunkach braku skutecznego przeciwdziałania sił powietrznych przeciwnika.

Są to więc te same kryteria, które wyznaczały definicje panowania w powietrzu (taktycznego, operacyjnego i strategicznego) w byłym Układzie Warszawskim.

Podstawowym terminem w NATO jest jednak przewaga w powietrzu.

W literaturze lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych³⁰ istota przewagi i panowania w powietrzu według poglądów NATO nie ulega już poważniejszym zmianom. Doprecyzowuje się jedynie, że przewaga w powietrzu może mieć charakter

²⁹ Reference Book. U. S. Air Force Basic Data. Wyd. Army Command and General Staff College, Ford Leavenworth, Kansas 1972.

³⁰ Patrz m.in.:

miejscowy (lokalny, taktyczny) lub ogólny (operacyjny); występuje także (w najbardziej zdecydowanej postaci) w formie panowania. Podkreśla się ponadto ograniczony rejon i czas przewagi lokalnej (miejscowej), niezbędny do wykonania określonego zadania³¹ oraz wskazuje, że przewaga ogólna odnosi się do niemal całego rejonu prowadzenia działań sił lądowych, morskich i powietrznych przez stosunkowo długi okres.

Dość precyzyjnie taką istotę przewagi (i panowania) w powietrzu ujmuje Ch. Scheffel, który napisał:³² Podstawowym celem działań sił powietrznych jest zdobycie panowania w powietrzu. Występuje ono wówczas, gdy siły powietrzne mogą bez przeszkód prowadzić działania, a siły powietrzne przeciwnika są tak dalece pobite, że nie stanowią zagrożenia dla własnych sił lądowych, morskich i powietrznych wykonujących zadania bojowe (operacyjne). Jeżeli panowanie w powietrzu jest nieosiągalne, to trzeba wywalczyć przewagę w powietrzu o charakterze ogólnym. Umożliwia ona bowiem swobodę działania w czasie prowadzenia operacji w powietrzu, na ziemi i morzu bez skutecznego i trwałego przeciwdziałania sił powietrznych nieprzyjaciela. Przeciwnik zaś nie posiada tej swobody działania zarówno w powietrzu, jak i na lądzie i morzu. W razie niemożliwości wywalczenia i utrzymania przewagi ogólnej trzeba dążyć do zdobycia przewagi lokalnej w takim miejscu i czasie, gdzie będą realizowane najistotniejsze zadania bojowe.

Definicje przewagi i panowania w powietrzu w materiałach normatywnych (standaryzacyjnych) NATO i członków tej organizacji nie odbiegają od wskazanych już poprzednio. Określa się bowiem, że³³:

Przewaga w powietrzu (air superiority) to stopień dominacji w wojnie powietrznej jednej siły powietrznej nad drugą. Pozwala ona prowadzić wszelkie działania przez

- Siły Powietrzne NATO. Charakterystyka, zadania, możliwości, bazowanie i zasady działania. Wyd. Szt. Gen. WP 1981, s.108;

- J.A. Warden, The Air Campaign, op.cit., s.10;

- Lotnictwo taktyczne państw NATO. Zasady użycia i prowadzenia walki. Wyd. Szt. Gen. WP 1989, s.10.

³¹ Zob. Militarisches Studienglossar. English. Tom. I. Wyd. Bundesspracherramt 1993, s.492.

³² Ch. Scheffel, Podstawowe założenia doktryny taktycznych sił powietrznych NATO. Wyd. AON 1996, s.8.

³³ NATO Glossary of Terms and Definitions. Wyd. 1995, s.2-A-5, a także niemiecki "Regulamin sił powietrznych" ZD 65/351, s.52 i 53 oraz Militarisches Studienglossar, op.cit., s.51 i 52.

siły lądowe , morskie i powietrzne w danym miejscu i czasie bez silnego przeciwdziałania sił nieprzyjaciela (bez istotnych przeszkód z jego strony).

***Panowanie w powietrzu (air supermace)** to taki stopień przewagi w powietrzu (air superiority) w ramach którego siły powietrzne przeciwnika nie mają możliwości efektywnego przeciwdziałania.*

Te ustabilizowane poglądy na temat dominacji / przewagi, panowania/ w powietrzu zaczęły jednak ulegać pewnej erozji /zmianie/. Najpierw w angielskiej doktrynie sił powietrznych,³⁴ oprócz przewagi i panowania w powietrzu, wyróżnia się także pierwszy (najniższy) stopień dominacji w przestrzeni powietrznej, zwany **sprzyjającą (dogodną, korzystną) sytuacją powietrzną**. Przez taką sytuację (favourable air situation) określono jedną z tych, w których *wielkość wysiłku sił powietrznych przeciwnika jest niewystarczająca, by mógł on zapobiec sukcesowi działań sił strony przeciwnej na lądzie, morzu i w powietrzu*. Wskazywano jednocześnie, że w drugim stopniu kontroli /dominacji/ przestrzeni powietrznej, tj. w przewadze powietrznej, istnieje możliwość zdobycia czasowej i lokalnej, a także ogólnej przewagi w powietrzu³⁵.

Angielski pogląd na korzystną sytuację w przestrzeni powietrznej (favourable air situation), traktowaną jako pierwszy stopień dominacji, był odosobniony i – jak należało sądzić - odzwierciedlał poglądy autorów wskazanej doktryny. W ówczesnych materiałach NATO nie znajdowało się bowiem jego oficjalne usankcjonowanie.

W konkluzji dotychczasowych rozważań należy podkreślić, że w armiach NATO zawsze eksponowano konieczność zdobycia i utrzymania dominacji w powietrzu, w celu zapewnienia swobody działań i pomyślnego prowadzenia operacji na lądzie, morzu i w powietrzu. Do początku lat dziewięćdziesiątych podstawowym terminem określającym dominowanie w przestrzeni powietrznej była **przewaga w powietrzu**, która w zależności od jej zakresu i stopnia najczęściej **dzieliła się na:**

- przewagę lokalną;
- przewagę ogólną.

³⁴ Air Power Doctrine. AP. 3000 - 2 nd Edition. Wyd. W. Brytania 1993,s.39.

³⁵ Tamże , s.41.

Najwyższym zaś stopniem przewagi było panowanie w powietrzu, w czasie którego siły powietrzne, a także lądowe i morskie mogły prowadzić działania bez zagrożenia ze strony lotnictwa i obrony powietrznej przeciwnika. Klasycznym przykładem zdobycia i utrzymania panowania w powietrzu była sytuacja w czasie wojny w Zatoce Perskiej w 1991r. Sojusznicze siły powietrzne w takim bowiem stopniu uniemożliwiły przeciwdziałania lotnictwu i obronie powietrznej Iraku, że zarówno lotnictwo, jak wojska lądowe i flota koalicji mogły swobodnie prowadzić operacje, w dowolnym miejscu i czasie, nie napotykając skutecznego oporu przeciwnika powietrznego.

x

x

x

W projektach najnowszych wydawnictw standaryzacyjnych NATO widoczne są jednak zauważalne zmiany w poglądach na znaczenie terminów związanych z dominowaniem w przestrzeni powietrznej. Podobne zjawisko występuje również w narodowych doktrynach sił powietrznych niektórych państw sojuszu.

Nie może dziwić przyjęcie w Podstawowej Doktrynie Sił Powietrznych USA /Air Force Basic Doctrine/ terminów: **przewaga w powietrzu i kosmosie** /air and space superiority/ oraz **panowanie w powietrzu i kosmosie** /air and space supremacy/. Globalny wymiar polityki amerykańskiej i coraz bardziej powszechne wykorzystanie kosmosu dla potrzeb militarnych wskazuje na celowość uwzględniania dominacji i w tej przestrzeni, zarówno w teorii jak i praktyce militarnej supermocarstw. Dla państw /koalicji/ prowadzących politykę światową zdobycie dominacji w kosmosie, w dającej się przewidzieć przyszłości, może być bowiem jednym z najistotniejszych warunków sprzyjających osiągnięciu sukcesu militarnego w wojnie na szeroką skalę.

Podkreślenia przy tym wymaga więź i współzależność między przewagą /panowaniem/ w powietrzu i kosmosie. Zdominowanie kosmosu ułatwia wywalczenie przewagi / panowania/ w powietrzu, zaś zwycięstwo w powietrzu sprzyja pokonaniu przeciwnika w przestrzeni kosmicznej. Z tego punktu widzenia siły zbrojne państw, które wykorzystują kosmos dla celów militarnych posiadają znacznie większe

możliwości zdobycia przewagi /panowania/ w powietrzu niż ich potencjalni przeciwnicy zdolni tylko do działań lądowych, powietrznych i morskich. Konstatacja ta uzmysławia /uzasadnia/ również przyczyny, które sprawiają, że żywotne interesy państw średnich i małych, skłaniają je do tworzenia koalicji polityczno-militarnych z mocarstwami regionalnymi i światowymi.

We wspomnianym dokumencie normatywnym /doktrynalnym/ Sił Powietrznych USA definiowanie przewagi w powietrzu i kosmosie nie odbiega od wcześniej prezentowanych poglądów. Ujmuje w nim się bowiem, że przewaga to taki stopień dominacji, kiedy własne siły lądowe, morskie i powietrzne mogą działać w określonym czasie i miejscu, bez istotnego przeciwdziałania ze strony sił powietrznych i kosmicznych przeciwnika. Ciągłe pogłębianie przewagi prowadzi do zdobycia panowania w powietrzu i kosmosie.

Warto natomiast zwrócić uwagę na sformułowanie istoty panowania w powietrzu i kosmosie. W prezentowanej doktrynie przyjmuje się, że jest to taki stopień przewagi, kiedy nieprzyjacielskie siły powietrzne i kosmiczne nie są zdolne do efektywnych działań w jakimkolwiek miejscu i czasie. Podkreśla się również, że panowanie jest, co oczywiste, bardziej pożądane; bardzo często jednak koszt wywalczenia panowania jest zbyt wysoki i dlatego uzyskanie przewagi w powietrzu całkowicie wystarcza do odniesienia zwycięstwa w działaniach wojennych³⁶.

W omawianej doktrynie zakłada się, podobnie jak w definicjach zawartych w cytowanych już materiałach, że **panowanie jest wyższym stopniem przewagi**, lecz nowym elementem jest to, że kryterium jego osiągnięcia określa /wyznacza/ niezdolność przeciwnika do prowadzenia efektywnych działań z powietrza i kosmosu **w dowolnym /jakimkolwiek/ miejscu i czasie**. Bardzo zdecydowane to wymaganie, jakże podobne w swej istocie do kryteriów czasowych artykułowanych w definicjach strategicznego i operacyjnego panowania w powietrzu, obowiązujących w Układzie Warszawskim.³⁷ Krytyczne uwagi odnoszące się do tamtych definicji mogą być

³⁶ S. Czumur, Podstawowa Doktryna Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych. Przegląd WLOP 4/1999.

³⁷ Patrz podrozdział poprzedni.

niemal bezpośrednio przeniesione do oceny amerykańskiego rozumienia panowania w powietrzu.

Nie można akceptować założeń, które są nierealne do osiągnięcia przy porównywalnych siłach powietrznych przeciwnych stron. Niemożliwość efektywnego działania /przeciwdziałania/ sił powietrznych przeciwnika w jakimkolwiek miejscu i czasie jest bowiem realna jedynie w warunkach ich całkowitego rozgromienia. Przyjęcie takiej tezy przypomina powrót do zweryfikowanej w teorii i praktyce wojennej pierwotnej definicji panowania w powietrzu G. Douheta oraz lansowanych do lat sześćdziesiątych poglądów pierwszej grupy teoretyków amerykańskich, zakładających zdobycie absolutnej dominacji w przestrzeni powietrznej.³⁸

Tak rozumiane panowanie w powietrzu i kosmosie jest natomiast możliwe do osiągnięcia w razie konfliktu zbrojnego między supermocarstwem albo koalicją państw z udziałem potęgi globalnej a państwem małym lub nawet średniej wielkości, lecz posiadającym jednak słabe siły powietrzne i brak możliwości wykorzystania przestrzeni kosmicznej dla celów militarnych.³⁹ I tylko przy takim założeniu można mówić o możliwości takiego zdominowania /opanowania/ powietrza, w którym przeciwnik nie będzie zdolny do efektywnego użycia swoich sił powietrznych w jakimkolwiek miejscu i czasie działań bojowych.

Jeszcze większe zmiany w poglądach na terminologię pojęć z zakresu dominowania w przestrzeni powietrznej przynoszą nowe materiały doktrynalne Sojuszu Północnoatlantyckiego. Oto bowiem zgodnie z obowiązującą od niedawna Sojuszniczą Doktryną Połączoną /AJP-01/ wyróżnia się trzy stopnie dominacji /kontroli/ w przestrzeni powietrznej:⁴⁰

1. *Sprzyjająca sytuacja powietrzna /favourable air situation/, w której wielkość wysiłku powietrznego podejmowanego przez siły powietrzne przeciwnika jest niewystarczająca dla zapobieżenia sukcesowi własnych działań lądowych, morskich lub powietrznych.*

³⁸ Zobacz uwagi na początku podrozdziału 1.2.

³⁹ Tezę tę potwierdza wojna w Zatoce Perskiej, w której alianci rozgromili siły powietrzne Iraku i wywalczyli nieograniczoną swobodę działania własnego lotnictwa, czyli zdobyli i utrzymali panowanie w powietrzu.

2. *Przewaga w powietrzu /air superiority/ to stopień dominacji w bitwie powietrznej jednych sił na drugimi, pozwalający tym pierwszym na prowadzenie działań przez siły lądowe, morskie i powietrzne w danym miejscu i czasie bez istotnego przeciwdziałania ze strony przeciwnika.*
3. *Panowanie w powietrzu /air supremacy/ to stopień przewagi w powietrzu, w którym siły powietrzne przeciwnika nie są zdolne do efektywnego przeciwdziałania*

Z kolei w projekcie Taktycznej Doktryny Powietrznej i Kosmicznej NATO /ATP-33C/ ujmuje się również wymienione trzy stopnie dominowania w przestrzeni powietrznej, w takim samym ujęciu jak w AJP-01. Wyjątek stanowi jednak panowanie w powietrzu /air supremacy/, które nie jest już traktowane jako stopień przewagi w powietrzu lecz jako **stopień kontroli przestrzeni powietrznej**.⁴¹

Analiza najnowszych dokumentów standaryzacyjnych NATO wskazuje więc, że podjęto próbę innego niż dotychczas usystematyzowania stopni dominacji w przestrzeni powietrznej. Słuszność tych rozwiązań podważa przede wszystkim usankcjonowanie pierwszego stopnia dominacji, czyli sprzyjającej sytuacji powietrznej /favourable air situation/.

W tym najniższym stopniu dominacji, poniżej przewagi w powietrzu, wskazuje się bowiem, że wielkość wysiłku powietrznego przeciwnika, a w domyśle wielkość /skład/ jego sił powietrznych, jest zbyt mała, by mógł on odnieść sukces w działaniach powietrznych, lądowych i morskich. A zatem przewaga własnych sił powietrznych z góry przesądza o zwycięstwie w kampanii powietrznej, lądowej i morskiej.

Z konstatacji tych wynika logiczny wniosek, że sytuacja ta powoduje, iż strona przeważająca od początku konfliktu będzie mogła swobodnie wykorzystywać przestrzeń powietrzną, czyli będzie panowała w powietrzu. A zatem oznacza niezwłoczne osiągnięcie najwyższego stopnia dominacji w przestrzeni powietrznej. W rezultacie można wysnuć fałszywe przypuszczenia, że:

⁴⁰ AJP – 01. Allied Joint Doctrine, s. 10-1.

⁴¹ ATP-33 /C/. Allied Joint Air & Space Operations Doctrine. Third Study Draft, July 1998, s.4-1 i 4-2.

- najniższy stopień dominacji /tj. sprzyjająca sytuacja powietrzna/ jest istotniejszy /wyższy/ lub tożsamy ze stopniem najwyższym, czyli panowaniem w powietrzu;
- osiągnięcie panowania powinno doprowadzić do pobicia sił powietrznych przeciwnika, czyli korzystnej sytuacji powietrznej / favourable air situation/;
- dopiero zdobycie najwyższego stopnia dominacji powoduje osiągnięcie stopnia najniższego.

Pogłębiona ocena istoty korzystnej sytuacji powietrznej, a takie wnioski wynikające z przeprowadzonych wywiadów z przedstawicielami sił powietrznych armii zachodnich wskazują, że w tym stopniu dominacji chodziło autorom o uwzględnienie przewagi ilościowo-jakościowej w lotnictwie i środkach obrony powietrznej / o tzw. stosunek sił/ przeciwnych stron, jaki występuje jeszcze przed rozpoczęciem działań wojennych. A zatem jest to po prostu **pozycja wyjściowa** sił powietrznych zważnionych stron, która w razie zdecydowanej przewagi ilościowo-jakościowej jednej z nich może zapewnić niezwłoczne opanowanie przestrzeni powietrznej.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że termin „sprzyjająca sytuacja powietrzna” /favourable air situation/ pojawił się pierwszy raz, co sygnalizowano już wcześniej, w angielskiej edycji doktryny, wydanej w 1992r. Był to czas swoistej euforii po wojnie w Zatoce Perskiej, w której alianci zgromadzili kilkakrotnie większą potęgę powietrzną niż dysponował nią Irak i od pierwszego dnia konfliktu posiadali panowanie w powietrzu. Prawdopodobnie entuzjazm tego okresu sprzyjał wylansowaniu nowego terminu dominacji w przestrzeni powietrznej i późniejszemu oficjalnemu usankcjonowaniu go w dokumentach doktrynalnych NATO.

Reasumując należy ocenić, że **sprzyjająca sytuacja powietrzna / favourable air situation/ nie powinna być traktowana jako pierwszy stopień dominacji w przestrzeni powietrznej, lecz jako pozycja wyjściowa sił powietrznych, która może zapewnić niezwłoczna przewagę / panowanie/ w powietrzu.**

Jeśli przyjmiemy tę tezę za słuszną, to w obu najnowszych materiałach normatywnych NATO / AJP-01 i ATP-33C/ pozostaną dwa / tradycyjne już/ stopnie dominacji w przestrzeni powietrznej, tj. przewaga i panowanie. Należy przy tym

rozumieć, że przewaga w powietrzu może mieć charakter /skalę/ lokalny /miejscowy/ lub ogólny.

Kwestią otwartą pozostaje natomiast pozostawienie panowania jako najwyższego stopnia przewagi w powietrzu /patrz AJP-01/ lub też uznanie go jako najwyższego stopnia dominacji /kontroli/ w przestrzeni powietrznej /zobacz ATP-33C/. W tym pierwszym przypadku podstawowym terminem odzwierciedlającym dominację w powietrzu byłaby przewaga, posiadająca wymiar /skalę/ lokalny i ogólny oraz stopień najwyższy, czyli panowanie w powietrzu. W sytuacji drugiej występowałyby dwa stopnie dominacji /kontroli/ w przestrzeni powietrznej: pierwszy – przewaga w powietrzu /lokalna i ogólna/ oraz drugi – panowanie w powietrzu.

Można mieć nadzieję, że w takim właśnie kierunku będą ewoluowały kolejne ustalenia doktrynalne w NATO, a okres twórczości „euforycznej” minie bezpowrotnie.

1.3. Dominacja w powietrzu według poglądów polskich w okresie międzywojennym

Zaprezentowane poglądy na dominację /panowanie i przewagę/ w powietrzu wskazują na różne rozumienie istoty tych pojęć w Układzie Warszawskim i NATO. Rodzą się więc pytania: które z tych poglądów mają występować w naszej teorii i praktyce szkoleniowej? Czy mają to być poglądy, które obowiązywały w Układzie Warszawskim, czy też te, którymi posługuje się w Sojuszu Północnoatlantyckim?

A może trzeba poszukiwać nowych terminów i definicji, które będą określały dominację w powietrzu według naszych oryginalnych poglądów?

Aby odpowiedzieć na te pytania wypada przypomnieć, że w czasie istnienia Układu Warszawskiego w całej koalicji na ogół obowiązywały poglądy radzieckie. Wspominano już o tym w podrozdziale 1.1. A zatem w Wojsku Polskim używano definicji panowania w powietrzu oraz jego stopni (taktyczne, operacyjne i strategiczne), a także określono przewagę w powietrzu w rozumieniu radzieckim.

Analiza nowych pozycji polskiej literatury wojskowej i materiałów z ćwiczeń wskazuje, że obecnie nadal posługuje się wymienionymi terminami najczęściej w takim samym rozumieniu, zwłaszcza że wojskowe pozycje leksykalne i encyklopedyczne nie były wznawiane od wielu lat. Natomiast materiały standaryzacyjne i doktrynalne NATO są dopiero tłumaczone, wydano nieliczne z nich jako projekty, które nie obowiązują jeszcze w naszych siłach zbrojnych.

W celu rozstrzygnięcia dylematu dotyczącego poprawności terminologicznej w zakresie dominacji w przestrzeni powietrznej trzeba przeanalizować wybrane pozycje polskiej literatury międzywojennej, aby ocenić, jak w tym okresie rozumiano panowanie i przewagę w powietrzu.

Problematykę tę poruszano już w pierwszych wydawnictwach publikowanych po uzyskaniu niepodległości. W instrukcji lotniczej, wydanej w 1919 r., było napisane: *Posiadać swobodę patrzenia i oślepić przeciwnika - to znaczy posiadać przewagę w powietrzu. Lecz posiadać przewagę w powietrzu, to nie znaczy mieć możliwość zupełnego zniszczenia samolotów przeciwnika na całej linii frontu. Przewaga ta oznacza wyższość bezwzględną nad przeciwnikiem, nie jego unicestwienie. Przewaga w powietrzu nie znaczy, że żaden samolot nieprzyjacielski nie przedostanie się nad nasze terytorium. Przewaga w powietrzu istnieje tylko w pewnym punkcie i na określony czas (ataku); miejsce i czas można wybrać, ale wybór zawsze będzie ograniczony w wysokości, szerokości, głębokości i w czasie⁴².*

W cytowanej pozycji nie wyróżnia się panowania w powietrzu. W tym okresie bowiem panowanie i przewaga w powietrzu były synonimami. Jak zauważa S. Czumur⁴³ wymieniona definicja przewagi bez wątpienia odzwierciedla poglądy francuskie, które ze względu na pierwszoplanową wówczas rolę tego państwa, były przyjmowane i obowiązywały w wielu krajach.

W prezentowanej definicji przewagi zwraca uwagę to, że akcentuje się swobodę działania lotnictwa i jego górowanie nad przeciwnikiem powietrznym. W końcowej części definicji podkreśla się zaś, że przewagę można uzyskać w określonym rejonie i

⁴² Wiadomości ogólne o lotnictwie, Warszawa 1919, s.30-31

⁴³ S. Czumur, Walka o panowanie w powietrzu, op.cit.,s.106.

terminie, a zatem jest to **przewaga w powietrzu o charakterze lokalnym (miejscowym)**.

Na początku lat trzydziestych w dokumentach normatywnych nadal występował termin dotyczący tylko przewagi w powietrzu. W regulaminie lotnictwa zapisano bardzo prosto i komunikatywnie: *Zapewnienie swobody działania własnemu lotnictwu przy jednoczesnym pozbawieniu tej swobody lotnictwa nieprzyjaciela nazywamy przewagą powietrzną*⁴⁴. Wypada jednak zauważyć, że w tym okresie uzyskanie przewagi w powietrzu odnoszono tylko do swobody działań lotnictwa i nie wiązano dogodnej sytuacji w przestrzeni powietrznej z powodzeniem operacji na lądzie i morzu.

Ale już w połowie lat trzydziestych, oprócz przewagi w powietrzu, pojawia się termin panowania w trzecim wymiarze, a także akcentuje się, że swoboda działań i dominacja lotnictwa ma wpływ na przebieg bitew lądowych i morskich. Oto bowiem w encyklopedii zapisano: *Panowanie w powietrzu jest to uzyskana całkowita swoboda poruszania i działań własnego lotnictwa (podczas okresu wojennego). Zwolennicy samodzielnych armii lotniczych, działających jako trzeci element siły zbrojnej (lotnictwo obserwacyjne), sądzą, że uzyskanie panowania w powietrzu jest możliwe. Osiąga się je drogą zupełnego zniszczenia lotnictwa nieprzyjaciela w linii, zniszczenia jego zapasów i składów materiałowych lotnictwa oraz wszystkich źródeł produkcji i przemysłu lotniczego. Uzyskanie panowania w powietrzu jeszcze przed rozpoczęciem działań wojennych armii lądowej lub floty, dałoby tym ostatnim olbrzymi atut w walce z nieprzyjacielem i przyczyniłoby się niechybnie do ich zwycięstwa. Jeżeli jednak strona przeciwna dysponuje nadal jakimkolwiek, chociażby słabym lotnictwem, to panowanie w powietrzu nie może być ciągłe. Można je osiągnąć w pewnym, ściśle określonym czasie i miejscu. Wtedy nazywamy to przewagą powietrzną*⁴⁵.

Z analizy wymienionego tekstu wynika bardzo wyraźne rozgraniczenie istoty panowania i przewagi w powietrzu. Przewaga bowiem może mieć wymiar lokalny (taktyczny) lub nawet nieco szerszy (operacyjny), lecz zawsze jest to sytuacja

⁴⁴ Regulamin lotnictwa, Warszawa 1931, s.69.

⁴⁵ Encyklopedia wojskowa, tom VI, Warszawa 1937, s.242.

okresowa, zdeterminowana czasem i rejonem dominacji lotnictwa własnego nad lotnictwem przeciwnika.

Panowanie natomiast, traktowane jako środek prowadzący do zwycięstwa w operacjach lądowych i morskich, odnosi się do wymiaru strategicznego, a osiąga się je po całkowitym rozbiciu lotnictwa przeciwnika i jego infrastruktury (zapasów, składów, przemysłu lotniczego). Na definicji tej niewątpliwie piętno wywarły poglądy G. Douheta, który podobne ujęcie istoty panowania⁴⁶ zawarł w książce "Panowanie w powietrzu"⁴⁷, a uznawał je (tj. panowanie) jako trwałe, nieograniczone i utrzymywane w całym obszarze działań aż do zwycięskiego zakończenia wojny.

Jeśli odrzucimy, zweryfikowane zarówno w teorii, jak i w praktyce wojennej, utopijne douhetowskie interpretacje panowania w powietrzu, to wówczas okaże się, że **polska myśl okresu międzywojennego jest niemal identyczna z poglądami na istotę przewagi i panowania, jakie obowiązywały do niedawna w armiach NATO.** Z uwagi więc na celowość "powrotu do korzeni" teoretycznych oraz ze względu na niezbędną interoperacyjność Polski z NATO (co wymaga m.in. standaryzacji pojęć i terminów) za pożądane trzeba uznać, aby dominowanie /panowanie i przewaga/ w powietrzu w naszym rozumieniu były takie same jak w koalicji Północnoatlantyckiej. A zatem, **mówiąc o panowaniu w powietrzu trzeba widzieć najwyższy stopień przewagi /kontroli/, zaś tę ostatnią należy rozumieć jako lokalną lub ogólną dominację w przestrzeni powietrznej.**

Odejście od terminologii obowiązującej w Układzie Warszawskim powinno być tym bardziej oczywiste, jeśli uwzględni się, że w byłym Związku Radzieckim jeszcze w latach trzydziestych używano pojęć przewagi i panowania w powietrzu w takim rozumieniu, jak w innych armiach⁴⁸. Dopiero później, prawdopodobnie z przyczyn ideologicznych⁴⁹, zaczęto posługiwać się pojęciem panowanie w powietrzu (taktyczne,

⁴⁶ Notabene takie rozumienie istoty panowania przez Douheta poddane było bardzo ostrej krytyce. Już wówczas bowiem oceniano, że całkowite zniszczenie lotnictwa przeciwnika, zwłaszcza jeśli jego skład jest zbliżony do składu lotnictwa własnego, jest niemożliwe do osiągnięcia.

⁴⁷ G. Douhet, Panowanie w powietrzu, op.cit.1965, s.30.

⁴⁸ M. Aleksiejew, M. Bataszew, L. Malinowski, Sprawocznije swiedienija po wozdusznym siłom, Moskwa 1953r.

⁴⁹ Wszystko bowiem (także terminy) musiało być inne niż w tzw. państwach kapitalistycznych.

operacyjne i strategiczne), jako podstawowym terminem odzwierciedlającym swobodę działań i dominację lotnictwa własnego nad lotnictwem przeciwnika. Również i z tych powodów powrót do terminologii międzynarodowej oraz interpretacji przewagi i panowania w powietrzu zgodnej z naszymi tradycjami narodowymi trzeba uznać za ze wszech miar pożądane.

1.4. Kryteria wyznaczające dominację w powietrzu

Dominacja w przestrzeni powietrznej lotnictwa jednej strony nad drugą, będąca wyznacznikiem przewagi i panowania w powietrzu, nie określa jednak warunków (kryteriów) jakie mają być spełnione, by można było mówić o górowaniu w trzecim wymiarze. W cytowanych poprzednio definicjach zakłada się jedynie, że lotnictwo ma dysponować inicjatywą i możliwością narzucania swojej woli przeciwnikowi, czyli ma dominować i posiadać swobodę działania w warunkach braku efektywnego (silnego) przeciwdziałania ze strony sił powietrznych nieprzyjaciela.

Rodzą się więc pytania: Jakie trzeba osiągnąć rezultaty w czasie działań i na ile pobić siły powietrzne przeciwnika, by spełnić wymagania wynikające z istoty definicji przewagi (panowania) w powietrzu ? Jakie zastosować kryteria, które wyznaczają stopnie dominacji w przestrzeni powietrznej ?

Analiza dostępnej literatury obcojęzycznej, a także naszych (polskich) materiałów źródłowych wykazuje, że brakuje odpowiedzi na te pytania. Jedynie w jednym wydawnictwie rosyjskim⁵⁰ podjęto próbę przedstawienia kryteriów, których osiągnięcie zapewni zdobycie panowania w powietrzu w skali strategicznej, czyli - nieco upraszczając - panowania w rozumieniu zachodnim. Warto przytoczyć te kryteria, wraz z odpowiednimi komentarzami, aby postrzegać pożądane warunki wyznaczające dominację w przestrzeni powietrznej.

Pierwszym warunkiem, który ma umożliwić wywalczenie panowania w powietrzu jest doprowadzenie do takich strat w lotnictwie przeciwnika (przy

⁵⁰ Borba za gospodstwo w wozduchie, op. cit.

porównywalnych siłach przeciwnych stron), aby **osiągnąć ilościowy stosunek sił w samolotach jak 2:1 na własną korzyść**. Zakłada się przy tym, że stosunek ten można zrealizować w piątym dniu działań wojennych, jeśli w chwili rozpoczęcia konfliktu strona dążąca do zdobycia panowania w powietrzu posiadała około 10% więcej samolotów niż przeciwnik, bądź też w trzecim dniu wojny powietrznej, jeśli przewaga ta wynosiła 25 % samolotów.

Przyjęte kryterium przewagi ilościowej jest dość czytelne, gdyż zakłada, że trzeba mieć dwukrotnie więcej samolotów niż przeciwnik, by stworzyć dogodne warunki do zdobycia panowania w powietrzu. Wątpliwości wzbudza natomiast uwzględnianie jedynie ilościowego stosunku sił. W obecnych warunkach na wyposażeniu lotnictwa różnych armii znajdują się bowiem zarówno samoloty starej generacji (uzbrojone w niekierowane bomby i rakiety, w pokładowe stacje radiolokacyjne o niewielkim zasięgu wykrywania, rakiety kierowane o bardzo małym zasięgu itp.), jak i samoloty supernowoczesne (technologia *stealth*, posiadające dalekonośne uzbrojenie precyzyjnego rażenia, mogące prowadzić działania w nocy i w każdych warunkach atmosferycznych itp.). Te ostatnie samoloty mają wielokrotnie większe możliwości bojowe niż samoloty starszej generacji. Stąd też przy tak dużych różnicach w możliwościach bojowych niezbędnym jest uwzględnianie także **walorów jakościowych samolotów, a ponadto całego systemu wspierającego wykonywanie zadań** przez lotnictwo bojowe (np. infrastruktura sił powietrznych i sił je wspomagających, wykorzystanie satelitów rozpoznawczych, oświetlających cele laserem i nawigacyjnych, a także samolotów: wczesnego wykrywania i naprowadzania, tankowania powietrznego czy też dalekosiężnej /grupowej/ osłony radioelektronicznej).

Warto w tym miejscu podkreślić, że system wspierający /zabezpieczający i ubezpieczający/ działania lotnictwa bojowego coraz bardziej wyraziście może przesądzić o przebiegu wojny powietrznej. Zwiększa on wielokrotnie możliwości niszczące /ogniowe/ lotnictwa i jego żywotność na polu walki. Nasycenie sił powietrznych, a także pozostałych rodzajów sił zbrojnych środkami wspierającymi zastosowanie bojowe lotnictwa sprawiło, że jego rola, jako czynnika odstraszania i niszczenia systemu militarnego przeciwnika, ulega niezwykle wręcz wzrostowi.

Siły powietrzne, odpowiednio zabezpieczone i ubezpieczone, są w stanie nie tylko w krótkim czasie pobić przeciwnika powietrznego i zdominować trzeci wymiar, lecz również skłonić go do kapitulacji /wojna o Kosowo wiosną bieżącego roku/ lub stworzyć warunki wojskom lądowym do błyskawicznego prowadzenia kampanii lądowej /wojna z Irakiem w 1991r./. Dokonane analizy dowodzą, że siły powietrzne, nie posiadające nowoczesnego i wszechstronnego systemu wspierającego, są niemal z góry skazane na przegranie dominacji w trzecim wymiarze z lotnictwem i obroną powietrzną strony, która ma takie wyposażenie.

Z powyższych wywodów wynika, że celowe jest uwzględnianie ilościowo-jakościowych współczynników lotnictwa, a także systemów zabezpieczających i ubezpieczających użycie sił powietrznych przeciwnych stron oraz dążenie do uzyskania co najmniej dwukrotnej przewagi w tym zakresie. W tym kontekście warto zasygnalizować, że przewaga ilościowo-jakościowa lotnictwa bojowego i wspomagającego niektórych naszych sąsiadów już w okresie pokoju jest kilkakrotna nad przestarzałymi polskimi siłami powietrznymi, nie posiadającymi ponadto odpowiednich systemów zabezpieczających i ubezpieczających działania lotnictwa. A to oznacza, że w razie konfliktu zbrojnego potencjalny agresor miałby duże szanse na szybkie opanowanie przestrzeni powietrznej i wywalczenie przewagi lub nawet panowania w powietrzu. Stawiałoby to w bardzo trudnej / wręcz beznadziejnej/ sytuacji nie tylko nasze wojska prowadzące operacje w obronie niezawisłości i niepodległości Polski, ale również siły koalicyjne przegrupowywane w celu udzielenia sojuszniczej pomocy militarnej.

W drugiej części omawianego kryterium wskazuje się, że przy porównywalnych zgrupowaniach lotniczych przeciwnych stron dogodny stosunek sił (tj. 2:1) można wywalczyć po trzech - pięciu dobach konfliktu zbrojnego. Być może jest to założenie, które niekiedy może się sprawdzić, chociaż wydaje się, że odzwierciedla ono raczej ówczesne poglądy radzieckiej sztuki wojennej. W założeniach tej sztuki przewidywano bowiem konieczność zdobycia panowania w powietrzu najpóźniej po kilku dniach walki i stworzenie, tym samym, dogodnych warunków do przeprowadzenia zdecydowanych i krótkotrwałych operacji zaczepnych na lądowych i morskich teatrach działań wojennych /zwłaszcza w Europie/. Ofensywa - jak

prognozowano – miała się zakończyć po około 30. dobach, najlepiej przed przegrupowaniem na teren Europy Zachodniej zasadniczych sił z kontynentu amerykańskiego.

Osiągnięcie wskazanego (dogodnego) stosunku sił - przy porównywalnych składach bojowych lotnictwa - odbywa się oczywiście w określonym czasie. Jednak jego precyzyjne ustalenie jest wręcz niemożliwe, gdyż trzeba tu także uwzględniać zarówno wiele czynników niewymiernych, jak i wymiernych. Dotyczą one nie tylko lepszych samolotów, ale również funkcjonowania systemu infrastruktury i wsparcia, umiejętności zastosowania bojowego lotnictwa, twórczego wykorzystania istoty zasad sztuki wojennej, wyszkolenia personelu latającego i zabezpieczającego, natężenia (intensywności) działań lotnictwa, całej infrastruktury sił powietrznych i wielu innych elementów. Stąd też precyzowanie możliwego czasu (terminu) doprowadzenia do korzystnego stosunku sił w lotnictwie jest wielce ryzykowne.

Historia wojen dostarcza bowiem wielu przykładów, w których mniejsze siły powietrzne wywalczały panowanie w powietrzu i to niekiedy już w pierwszym - drugim dniu konfliktu (np. Izrael w 1967 r., Niemcy w 1941 r. na froncie wschodnim). Istnieje również wiele przykładów, w których strona silniejsza niezwłocznie opanowywała przestrzeń powietrzną (np. Niemcy w 1939r. w wojnie z Polską, koalicja sojusznicza w wojnie nad Zatoką Perską), bądź też nie była w stanie uzyskać panowania (np. Niemcy w bitwie powietrznej nad Wielką Brytanią).

Osiągnięcie korzystnego stosunku sił w lotnictwie nie jest zatem wystarczającym warunkiem, zapewniającym wywalczenie panowania w powietrzu. Lotnictwo musi mieć jeszcze możliwość swobodnego wykorzystania przestrzeni powietrznej. A to oznacza, że oprócz wyeliminowania znacznej części samolotów myśliwskich i innych samolotów wspierających (czego dokonuje się podczas dążenia do osiągnięcia korzystnego stosunku sił w lotnictwie), trzeba także obezwładnić większość środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk. I to jest **kolejne kryterium wyznaczające uzyskanie panowania w powietrzu**. We wspomnianym już materiale zakłada się, że w całym obszarze prowadzenia działań powinno się obezwładnić **około 50% środków obrony powietrznej, natomiast w korytarzach przelotów lotnictwa (w pasach przełamывania OP) więcej niż 70% tych środków**.

Takie generalne proporcje obezwładnienia naziemnych środków przeciwlotniczych można uznać za słuszne. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że znaczną część tych środków można obezwładniać radioelektronicznie, uniemożliwiając im lub utrudniając rozpoznanie radiolokacyjne i zwalczanie lotnictwa w powietrzu.

Najogólniej biorąc należy postawić tezę, że wszystkie środki obrony powietrznej (pododdziały radiolokacyjne, zakłóceń i rakiet przeciwlotniczych średniego zasięgu/, których nie można ominąć i które mogą przeciwdziałać (zwalczać) lotnictwu w powietrzu powinny być obezwładniane radioelektronicznie lub zwalczane ogniowo. Nie mniej istotnymi obiektami podlegającymi niszczeniu powinny być stanowiska dowodzenia obrony powietrznej /sił powietrznych/, szczególnie jeśli dowodzenie w systemie przeciwlotniczym jest scentralizowane. Wyeliminowanie wybranych (zwłaszcza sektorowych, rejonowych) przeciwlotniczych stanowisk dowodzenia może bowiem paraliżować funkcjonowanie całego systemu obrony powietrznej, co zostało w pełni udowodnione w czasie wojny w Zatoce Perskiej. Jeśli ponadto przyjmiemy, że na stanowiskach dowodzenia sił powietrznych realizowane jest także planowanie działań ofensywnych oraz dowodzenie lotnictwem bojowym i wspierającym, to zniszczenie tych stanowisk może w znacznej mierze determinować zdominowanie przestrzeni powietrznej.

Jeśli zaś chodzi o obiektową obronę powietrzną małego zasięgu i obronę przeciwlotniczą wojsk lądowych i marynarki wojennej, to celowo jest zwalczać tylko te środki, których ominięcie (przelot samolotów obok lub ponad strefami rażenia) jest niemożliwe, a niszczenie realne. Nie można bowiem zwalczać np. rakiet bliskiego zasięgu odpalanych przez pojedynczych żołnierzy, lecz tylko pokonywać strefy ich prawdopodobnego rażenia, poprzez stosowanie odpowiednich zabiegów taktycznych (loty na bardzo małych lub średnich wysokościach i dużych prędkościach, wystrzeliwanie pułapek świetlnych, wykonywanie odpowiednich manewrów i inne działania).

Następnym kryterium sprzyjającym wywalczeniu panowania w powietrzu jest obezwładnienie infrastruktury sił powietrznych przeciwnika. Przeprowadzone analizy literatury i doświadczeń wojennych wskazują, że niszczenie infrastruktury, szczególnie lotniczej, wpływa bezpośrednio lub pośrednio na zmniejszenie

intensywności (natężenia) działań lotnictwa przeciwnika. W ramach realizacji tych zadań celowo jest niszczyć przede wszystkim lotniskowe drogi startowe i kołowania oraz drogowe odcinki lotniskowe. Pożądane jest także zwalczanie innej infrastruktury lotniskowej, a zwłaszcza składów amunicji (bomb, rakiet) lotniczej, magazynów z paliwami i smarami, hangarów, środków łączności i ubezpieczenia lotów, portów lotniczych, schronów, stanowisk dowodzenia i innych urządzeń lotniskowych. W działaniach tych chodzi o to, aby eliminować jak najwięcej lotnisk i drogowych odcinków lotniskowych wraz z ich infrastrukturą. W ten sposób niszczy się bowiem najbardziej newralgiczne /najsłabsze/ ogniwa /elementy zgrupowania/ lotnictwa przeciwnika, których wyeliminowanie (nawet okresowe) niezwłocznie wpływa na zmniejszanie aktywności i natężenia działań oraz możliwości bojowych samolotów uderzeniowych, myśliwskich, rozpoznawczych i innych.

Ocena infrastruktury lotniczej wskazuje ponadto, że słabymi (wrażliwymi) jej elementami (ogniwami) są także rafinerie i rejonowe bazy (magazyny) paliwowe; składnice: materiałowe, uzbrojenia i części zamiennych; lotnicze warsztaty remontowe; zgrupowania logistyki polowej (manewrowej) oraz kolumny transportowe dowożące środki zabezpieczenia logistycznego do baz lotniczych i lotnisk. Niszczenie tych elementów infrastruktury i zabezpieczenia ogranicza dopływ zasilania logistycznego do oddziałów (pododdziałów) lotniczych, utrudnia remonty i utrzymanie wysokiego poziomu sprawności technicznej samolotów, a tym samym pośrednio determinuje mniejszą intensywność działań bojowych lotnictwa.

Obezwładnienie infrastruktury lotniczej może, a z reguły nawet powinno - szczególnie w długotrwałym konflikcie zbrojnym - obejmować również niszczenie wojskowych szkół lotniczych, zakładów przemysłu lotniczego i innych zakładów produkujących środki (wyroby) dla potrzeb sił powietrznych.

Sumarycznie, w wyniku obezwładniania infrastruktury - jak ujęto w omawianym materiale - aby spełnić prezentowane kryterium **należy zmniejszyć możliwą intensywność działań lotnictwa przeciwnika o około 1,5-2 razy.**

Ostatnim wyznacznikiem (warunkiem) wywalczenia panowania w powietrzu⁵¹,

⁵¹ Zawartym w materiale "Borba za gospodstwo w wozduchie", op. cit.

będącym pochodną spełnienia trzech wcześniej omówionych kryteriów⁵² jest łączne **zmniejszenie możliwości bojowych lotnictwa przeciwnika o około 3-4 razy**. Dotyczy to oczywiście możliwości potencjalnych, jakie mogło mieć lotnictwo przeciwnika w okresie rozpoczynania konfliktu zbrojnego.

W celu bardziej obrazowego odzwierciedlenia zaprezentowanych kryteriów zdobycia panowania w powietrzu, zawartych w cytowanym wydawnictwie, zestawiono je w poniższej tabeli.

WARUNKI WYWALCZENIA PANOWANIA W POWIETRZU

1. Osiągnięcie stosunku sił w lotnictwie 2 : 1

Możliwość zrealizowania (przy założeniu stosunków wyjściowych)

- 1,1 : 1 w piątym dniu wojny powietrznej
- 1,25 : 1 w trzecim dniu kampanii powietrznej

2. Obezwładnienie środków obrony powietrznej

- w całym rejonie działań bojowych około 50%
- w pasach (korytarza) przełamywania (pokonywania, przelotów) więcej niż 70%

3. Obezwładnienie infrastruktury lotniczej

w celu zmniejszenia możliwej intensywności działań lotnictwa o 1,5 - 2 razy

4. Zmniejszenie możliwości bojowych lotnictwa przeciwnika o 3-4 razy

W konkluzji wypada podkreślić, że w celu uzyskania dominacji (przewagi, panowania) w powietrzu trzeba niewątpliwie pobić (osłabić) zasadnicze zgrupowania sił powietrznych (lotnictwa i obrony powietrznej) przeciwnika, obezwładnić ich

⁵² To jest uzyskania korzystnego stosunku sił, obezwładnienia środków OP i obezwładnienia infrastruktury.

infrastrukturę i zmniejszyć potencjalne możliwości oddziaływania bojowego. Tym niemniej stopień (skala) i zakres tego pobicia, przesądzający o zdobyciu dominacji w przestrzeni powietrznej, mogą być różne (inne) w konkretnych uwarunkowaniach operacyjno-strategicznych. Przewidywany czas trwania konfliktu zbrojnego (krótkotrwały, długotrwały), jego rozmach, wykorzystanie środków WRE do obezwładniania radioelektronicznego, możliwość korzystania z nawigacji kosmicznej i rozpoznania satelitarnego, użycie powietrznego systemu wykrywania i naprowadzania, nowoczesność lub technologiczne zacofanie sił powietrznych przeciwnych stron to tylko przykładowe i nieliczne z wielu różnych czynników, które także powinny być każdorazowo uwzględniane w określonej sytuacji bojowej. Te i jeszcze inne czynniki wpływają bowiem na niezbędny stopień ogniowego obezwładnienia sił powietrznych przeciwnika - zwiększają one lub zmniejszają pierwotnie zakładane obniżenie możliwości bojowych i potencjału jego sił powietrznych, w celu wywalczenia dominacji w przestrzeni powietrznej. Stąd też wskazane w tabeli współczynniki liczbowe należy jest traktować jako orientacyjne (szacunkowe).

W rozważaniach dotyczących kryteriów wyznaczających dominowanie w przestrzeni powietrznej nie można pominąć możliwości użycia lotnictwa pokładowego i brzegowego marynarki wojennej oraz okrętów wyposażonych w rakiety manewrujące. Doświadczenia wyniesione z wojen o Falklandy, w Zatoce Perskiej i przeciwko Serbii / kampania o Kosowo/ wskazują, że lotnictwo floty, a także pociski samosterujące BGM-109 Tomahawk stanowią potężną siłę bojową, która w znacznej mierze przyczynia się do pobicia sił powietrznych przeciwnika i opanowania przestrzeni powietrznej. Swoją wkład do walki o trzeci wymiar wnoszą również odpowiednie siły wojsk lądowych / np. lotnictwo sił lądowych, bezpilotowe aparaty latające i inne/. Stąd też kalkulując odpowiednie stosunki sił i możliwości w zakresie zdominowania przestrzeni powietrznej trzeba uwzględnić nie tylko siły powietrzne /lotnictwo strategiczne, lotnictwo taktyczne, system obrony powietrznej, siły wspierające itp./, ale również zdolności marynarki wojennej i wojsk lądowych w tym względzie.

Analiza współczynników zawartych w tabeli / przy zachowaniu wszystkich wątpliwości dotyczących ich wiarygodności/ wskazuje jednak, że w poglądach obowiązujących w Układzie Warszawskim zakładano, że nawet w warunkach zdobycia strategicznego panowania w powietrzu siły powietrzne strony przeciwnej nie zostaną pobite całkowicie i będą w stanie przeciwdziałać lotnictwu, wojskom lądowym i marynarce wojennej. Z tego punktu widzenia określone w tabeli współczynniki mogą obrazować warunki sprzyjające osiągnięciu ogólnej przewagi w powietrzu według poglądów zachodnich, tj. umożliwiającej prowadzenie operacji bez silnego przeciwdziałania strony przeciwnej. Musiałyby one /tzn. wskaźniki ujęte w tabeli/ być o wiele wyższe, gdyby miały odzwierciedlać panowanie w powietrzu zgodne z normami NATO, które przewidują prowadzenie kampanii bez efektywnego przeciwdziałania przeciwnika powietrznego.

W odniesieniu zaś do lokalnej przewagi w powietrzu /standardy Sojuszu Północnoatlantyckiego/ powinny one /tj. współczynniki/ być tak dobrane, aby zapewniały wykonanie zadań o znaczeniu taktycznym, a niekiedy i operacyjnym w określonym miejscu / rejonie/ i w czasie kilku – kilkudziesięciu godzin bez skutecznego /silnego/ oddziaływania lotnictwa przeciwnika. Wymagałoby to obezwładnieniem jego sił powietrznych nie tylko w danym miejscu, ale i w rejonach do niego przyległych oraz blokowania tego obszaru lotnictwem myśliwskim i naziemnymi środkami przeciwlotniczymi.

2. WALKA O DOMINACJĘ W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ. ZARYS KONCEPCJI I DZIAŁAŃ WOJSK

Jak już wskazywano wcześniej, istnieje pełna zgodność między poglądami teoretycznymi i praktycznymi doświadczeniami wyniesionymi ze współczesnych konfliktów zbrojnych /toczonych w sposób regularny/ i wojen o dużej skali. Wynika z nich dowód niepodważalny: dominacja w powietrzu, rozumiana jako swoboda działań lotnictwa własnego i sparaliżowanie możliwości oddziaływania bojowego lotnictwa przeciwnika, z reguły jest czynnikiem przesądzającym o sukcesie militarnym w regularnym konflikcie zbrojnym. Utrata dominacji w przestrzeni powietrznej jest zaś najczęściej podstawową przyczyną braku powodzenia w działaniach operacyjnych i osiągania zamierzonych celów użycia sił powietrznych, wojsk lądowych i floty (marynarki wojennej) w walce zbrojnej.

Znaczenie przewagi /panowania/ w powietrzu dla osiągnięcia sukcesu lub ponoszenia klęski militarnej wyznacza więc rolę dominowania w przestrzeni powietrznej we współczesnych konfliktach (starciach) zbrojnych. Z tego właśnie względu, celowo jest w pierwszej kolejności zaprezentować koncepcję walki o dominację w przestrzeni powietrznej, a następnie wskazać podstawowe założenia dotyczące udziału różnych rodzajów sił zbrojnych /wojsk/ w tej walce.

2.1. Zarys koncepcji walki o dominację w przestrzeni powietrznej

Ranga dominacji w powietrzu dla końcowych rezultatów starcia zbrojnego sprawia, że jej wywalczeniem i utrzymaniem żywotnie zainteresowane są wszystkie rodzaje sił zbrojnych i wojsk. Jeśli przyjmiemy tę tezę za prawdziwą, to wynika z niej, że w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej mają uczestniczyć **niemal wszystkie rodzaje wojsk** w zakresie stosownym do ich możliwości. Tylko **ich zespolony wysiłek może bowiem przyczynić się do pokonania przeciwnika powietrznego i opanowania trzeciego wymiaru**. Jest to o tyle istotne stwierdzenie, że wśród niektórych teoretyków i praktyków / szczególnie w naszym wojsku/ ciągle

jeszcze eksponuje się pogląd, iż walka o przewagę /panowanie/ w powietrzu jest domeną niemal wyłącznie sił powietrznych oraz częściowo obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych i marynarki wojennej. Natomiast wnioski z analizy poglądów teoretycznych i praktycznych doświadczeń wyniesionych z konfliktów zbrojnych zdecydowanie przeczą takim założeniom. Już bowiem od drugiej wojny światowej uwidacznia się coraz szerszy zakres udziału sił lądowych i marynarki wojennej w walce o zdobycie i utrzymanie dominacji w przestrzeni powietrznej. Współczesne zaś tendencje w tym zakresie są niezwykle wręcz wyraziste - poszczególne rodzaje sił lądowych i marynarka wojenna partycypują w tej walce coraz bardziej aktywnie i z coraz większą skutecznością. Stąd też, przypisywanie walki o dominację w przestrzeni powietrznej wyłącznie siłom powietrznym należy poddać osądowi krytycznemu; dążyć trzeba natomiast do ugruntowania poglądów o tym, że zaangażowane w tę walkę mają być wszystkie rodzaje sił zbrojnych, a posiadane przez nie uzbrojenie (środki walki) i koncepcje działań mają sprzyjać opanowaniu (zdominowaniu) przestrzeni powietrznej.

Skoro zdobycie i utrzymanie przewagi /panowania/ w powietrzu może mieć decydujący wpływ na zwycięstwo militarne, a dominowaniem w przestrzeni powietrznej mają być zainteresowane wszystkie rodzaje sił zbrojnych i wojsk, to kolejna teza - jako następstwo poprzedniej - jest oczywista: **planowanie walki o przewagę /panowanie/ w powietrzu realizuje się na szczeblu centralnym (operacyjnym lub strategicznym)**. Tylko na tym szczeblu można bowiem ustalić generalne cele, sprecyzować priorytety i założenia walki o przewagę /panowanie / w powietrzu, określić siły różnych rodzajów wojsk i wydzielić je do tej walki oraz skoordynować użycie wszystkich rodzajów sił zbrojnych w celu zdominowania przestrzeni powietrznej lub też uniemożliwienia (utrudnienia) przeciwnikowi wywalczenia przewagi w trzecim wymiarze.

Planowanie walki o zdominowanie przestrzeni powietrznej na szczeblu centralnym jest elementem przygotowania /planowania/ użycia odpowiednich związków operacyjnych /taktycznych/ sił powietrznych, lądowych i morskich w działaniach wojennych. Realizowane jest ono w połączonych dowództwach szczebla strategicznego /np. państwa lub teatru działań wojennych/ albo operacyjnego (np.

regionu Europy Północnej czy Południowej w NATO). Rezultaty planowania odzwierciedlane są w formie planów kampanii /w NATO/ lub operacji strategicznej /w Rosji/, w których - z różnym stopniem dokładności - uwzględnia się działania w celu zdobycia i utrzymania przewagi /panowania/ w powietrzu lub pozbawienia przeciwnika dominacji w przestrzeni powietrznej.

Stosownie do ustaleń dokonanych na centralnym szczeblu planistycznym /strategicznym lub operacyjnym/ szczegółowe planowanie walki o dominację w przestrzeni powietrznej i realizowanie działań z tym związanych odbywa się na niższych szczeblach dowodzenia. Planowanie to wykonywane jest zarówno w dowództwach sił powietrznych, wojsk lądowych i floty danego państwa (regionu), jak i w sztabach (stanowiskach) operacyjnych (taktycznych), planujących operacje lub kampanie (w tym połączone) i działania różnych związków /oddziałów/. Będzie więc ono realizowane m.in. na szczeblach: teatru działań wojennych, grupy armii, frontów, korpusów, armii lotniczych, armii obrony powietrznej, floty /określonego akwenu/, stanowisk dowodzenia połączonych operacji /działań/ powietrznych i innych. W dużej mierze jest to uzależnione od składu, struktur, kompetencji, stosowanych założeń prowadzenia kampanii /operacji/ i działań wojsk, systemu dowodzenia, działań koalicyjnych lub narodowych i innych uwarunkowań. Z kolei pododdziały, oddziały i związki taktyczne różnych wojsk realizują działania w celu wywalczenia /utrzymania/ dominacji w przestrzeni powietrznej, które wcześniej zostały zaplanowane na wyższych szczeblach dowodzenia.

Dokonane analizy literatury i doświadczeń wojennych wskazują, że walka o zdobycie (utrzymanie, pozbawienie przeciwnika) dominacji w przestrzeni powietrznej toczy się przez cały czas trwania konfliktu zbrojnego. Jej nieoceniony wpływ na sukces militarny sprawia, że przeciwstawne strony ciągle dążą do przejęcia lub zachowania inicjatywy i dominacji w przestrzeni powietrznej⁵³. Wywalczenie lub utrata dominacji w powietrzu wcale bowiem nie oznacza utrzymywania takiego stanu sytuacji powietrznej przez cały czas trwania walki zbrojnej. Historia wojen

⁵³ Historia konfliktów zbrojnych /np. w Zatoce Perskiej w 1991r. i w Jugosławii w roku 1999/ zna również przypadki całkowitej niemal bierności w tej walce strony, która przegrała dominację w przestrzeni powietrznej. Taka strategia z góry jednak skazywała na klęskę zarówno Irak, jak i Serbię.

/szczególnie drugiej wojny światowej/ dowiodła, że poglądy teoretyczne z okresu międzywojennego o stałości (stabilności) sytuacji w przestrzeni powietrznej⁵⁴ - okazały się niesłuszne. Niejednokrotnie, w różnych konfliktach zbrojnych, strona, która wywalczyła przewagę w powietrzu, traciła ją w wyniku braku systematycznego podtrzymywania tego stanu sytuacji w powietrzu lub z innych przyczyn. I to nawet, jeśli posiadała panowanie, rozumiane jako najwyższy stopień przewagi w powietrzu. Jeszcze częściej zaś, strona, która traciła dominację w przestrzeni powietrznej, wywalczała przewagę lokalną lub nawet ogólną (na określonym kierunku operacyjnym).

Jednym z takich przykładów (przechwycenia przewagi ogólnej na kierunku operacyjnym) może być zdobycie przewagi pod Moskwą w końcu roku 1941 przez stronę radziecką - i to w warunkach, gdy panowanie w powietrzu posiadała strona niemiecka. Wywalczenie tej przewagi miało zaś bezpośredni wpływ na ukształtowanie warunków w przestrzeni powietrznej, sprzyjających skutecznemu przeprowadzeniu przeciwuderzenia strategicznego wojsk radzieckich i zlikwidowaniu zagrożenia opanowania Moskwy przez armie hitlerowskie. Podobne przypadki utraty przewagi w powietrzu przez Luftwaffe miały miejsce w rejonie Dunkierki / w maju 1940r. / czy też pod Stalingradem / w lutym 1942r. / i Kurskiem /latem 1943r. /. Ale jednocześnie ta sama Luftwaffe (lecz już znacznie pobita i osłabiona) potrafiła niejednokrotnie wywalczać lokalną (miejscową) przewagę w powietrzu, w warunkach, gdy - w skali strategicznej - panowanie w powietrzu posiadało lotnictwo radzieckie⁵⁵.

Takie sytuacje miały miejsce m.in. w czasie walk na przyczółku warecko-magnuszewskim (w pierwszej połowie sierpnia 1944 r.), czy też w początkowych fazach forsowania Odry przez armie radzieckie.

Również inne sytuacje z drugiej wojny światowej (tj. wojny długotrwałej) oraz ze współczesnych konfliktów zbrojnych (często krótkotrwałych) dowodzą, że **przewaga lokalna czy nawet ogólna (szczególnie na określonych kierunkach) może być**

⁵⁴Opanowanie przestrzeni powietrznej miało być sytuacją względnie stabilną /stałą/. Stąd też tak wielkie znaczenie przykładano do wywalczenia przewagi /panowania/ w powietrzu w pierwszych dniach wojny /np. Niemcy w wojnie z Polską, Francją i ZSRR/.

⁵⁵S. Czmur, Walka o panowanie w powietrzu, op.cit.,s.202-208.

stosunkowo szybko utracona lub też przechwycona. Panowanie w powietrzu nie zapewnia bowiem jednakowej przewagi i swobody użycia samolotów na wszystkich kierunkach operacyjno-powietrznych i we wszystkich rejonach (obszarach) działania lotnictwa (wojsk). Najczęściej, panowanie w powietrzu obejmuje kierunki główne i jest nieco słabsze (np. w postaci przewagi ogólnej) na kierunkach drugorzędnych. I na tych ostatnich kierunkach (choć nie tylko) można je okresowo tracić. Trzeba o tym pamiętać, zwłaszcza w kontekście szukania możliwości zdobywania lokalnej (miejscowej) przewagi w powietrzu przez nasze siły zbrojne, odpierające agresję powietrzną przeciwnika potężniejszego, który mógł wywalczyć nawet panowanie w powietrzu. Taka sytuacja może mieć miejsce w razie niespodziewanej agresji na Polskę, gdy sojusznicze siły powietrzne /zbrojne/ nie zdołają jeszcze wzmocnić naszego ugrupowania obronnego.

Wnioski z analizy literatury i przebiegu współczesnych konfliktów zbrojnych wskazują, że choć walkę o dominację w przestrzeni powietrznej (o jej wywalczenie lub utrwalenie) prowadzi się nieustannie - przez cały czas trwania starcia militarnego – to jednak jej intensywność (natężenie), rozmach i wykorzystywane siły są różne i zależą od bardzo wielu czynników. Najistotniejszymi z nich są : okres (faza) konfliktu zbrojnego, formy użycia operacyjnego (strategicznego) sił zbrojnych oraz rodzaje zadań wykonywanych przez siły zbrojne w ramach różnych operacji /działań, faz/, wchodzących w skład kampanii zbrojnej.

Niewątpliwie, **największe natężenie działań o dominację w przestrzeni powietrznej występuje w początkowym okresie konfliktu zbrojnego.** W tym czasie bowiem przeciwstawne strony dążą do pobicia sił powietrznych przeciwnika, zdominowania przestrzeni powietrznej i, tym samym, stworzenia dogodnych warunków wojskom lądowym i flocie do przeprowadzenia operacji (kampanii) zaczepnych (obronnych) na lądzie i morzu (oceanie). Zdobyć, w tej fazie konfliktu zbrojnego, dominacji w powietrzu przez jedną stronę i jej utrata przez drugą - nie oznacza "spokoju" w przestrzeni powietrznej. Strona, która wywalczyła tę przewagę /panowanie/ w powietrzu będzie systematycznie dążyła do jej utrzymania lub też pogłębiania. Jeśli założymy, że strona ta prowadzi kampanię /operację/ zaczepną, to **szczególnej intensyfikacji działań** w tym zakresie można oczekiwać przed, a

częściowo również i w czasie wykonywania najważniejszych zadań operacyjnych, takich np. jak: rozpoczęcie ofensywy na lądzie i morzu, wprowadzenie do bitwy odwodów strategicznych i operacyjnych, przeprowadzenie kombinowanych operacji desantowych, forsowanie szerokich przeszkód wodnych, desantowanie desantów operacyjnych (taktycznych), prowadzenie działań powietrzno-szturmowych w głębi ugrupowania przeciwnika, przejście konwoju morzem itd.

Natomiast strona, która przegrała walkę o dominację w powietrzu **będzie ciągle dążyła do jej zdobycia (przechwycenia)** zarówno w skali ogólnej, jak i lokalnej (miejscowej). Natężenie walki prowadzonej przez tę stronę będzie różne (zależne m.in. od ocalałego składu własnych sił powietrznych lub możliwości ich wzmocnienia przez sojuszników), ale największej jej intensywności - przy założeniu prowadzenia działań /operacji/ obronnych - można oczekiwać w okresie realizacji najważniejszych (wskazanych wcześniej) zadań operacyjnych przez przeciwnika⁵⁶, a także w czasie przygotowania i wykonywania własnych przeciwuderzeń operacyjnych (strategicznych), przechodzenia do kontrofensywy (przeciwnatarcia) i jej prowadzenia (zwłaszcza przed wykonywaniem głównych zadań operacyjnych, podobnie jak to miało miejsce w operacji zaczepnej).

Nie można wykluczyć celowości intensyfikowania działań, mających na celu utrzymanie lub zdobycie dominacji w przestrzeni powietrznej, również w innych etapach (fazach) konfliktu militarnego. W każdej sytuacji operacyjno-powietrznej, wpływ na natężenie tej walki będą mieć ponadto: stopień uzyskanej lub utraconej dominacji, możliwości operacyjne sił powietrznych i innych wojsk przeciwstawnych stron; cele, priorytety i zamiary prowadzenia poszczególnych zadań /faz, operacji/; infrastruktura i logistyka sił powietrznych; możliwości wzmocnienia i przegrupowania sił powietrznych; inne czynniki (w tym także niewymierne).

Dokonane analizy założeń, stosowanych w wielu armiach wykazują, że w teorii i praktyce walki o dominację w przestrzeni powietrznej można wyróżnić **dwie podstawowe formy użycia sił zbrojnych**. Są to:

a/ operacyjne formy walki o przewagę /panowanie/ w powietrzu

⁵⁶ Będą to wówczas antynomiczne działania wobec ofensywy powietrznej przeciwnika.

- w Armii Rosyjskiej i innych armiach Wspólnoty Niepodległych Państw – **operacje powietrzne**⁵⁷ o charakterze zaczepnym /zwane operacjami powietrznymi prowadzonymi w celu wywalczenia panowania w powietrzu/ i obronnym /tzw. operacje przeciwpowietrzne/, prowadzone w ramach operacji strategicznej /na TDW/;
- w Armjach NATO – **fazy połączonej kampanii regionalnej** /np. w Europie Północnej/ lub na teatrze działań wojennych oraz **fazy kampanii powietrznej, lądowej i morskiej**,⁵⁸ w których celem i priorytetem użycia wojsk jest pobicie sił powietrznych przeciwnika i zdobycie /wywalczenie i utrzymanie/ przewagi /panowania/ w powietrzu.
 - b/ taktyczne formy walki o dominację w przestrzeni powietrznej:
- **działania bojowe** /operacyjne/ związków i oddziałów różnych rodzajów wojsk i sił zbrojnych, związane z niszczeniem sił powietrznych przeciwnika, a wykonywane w trakcie prowadzenia pozostałych operacji /np. lądowych, morskich, desantowych itp./, wchodzących w skład operacji strategicznej / Rosja i WNP/;
- **działania połączone**⁵⁹, w tym **połączone działania powietrzne**⁶⁰ oddziałów /pododdziałów/ , mające na celu zwalczanie przeciwnika powietrznego, wykonywane w czasie prowadzenia innych faz kampanii niż te, których celem jest wywalczenie dominacji w przestrzeni powietrznej / NATO/ .

Operacyjne formy walki o dominację w przestrzeni powietrznej /operacje

⁵⁷ Operacje powietrzne, wchodzące w skład operacji strategicznej, mogą być prowadzone w różnych celach. Przedmiotem rozważań w niniejszym materiale są wyłącznie te operacje powietrzne, których głównym celem i treścią jest dominacja (panowanie) w przestrzeni powietrznej.

⁵⁸ Operacyjną formą użycia Połączonych Sił Zbrojnych NATO w regionie (np. Europy Północnej) jest ich kampania połączona, a komponenty tych sił, tj. Połączone Siły: Powietrzne, Lądowe i Morskie realizują kampanie odpowiednie dla siebie (środowiska, w którym prowadzą działania), czyli powietrzną, lądową i morską. Każda kampania składa się z wielu faz, determinowanych celami, priorytetami, zadaniami, koncentrowaniem wysiłku itp. Niektóre z tych faz odnoszą się do dominacji w przestrzeni powietrznej.

⁵⁹ Działania połączone obejmują użycie związków i oddziałów z różnych rodzajów sił zbrojnych, prowadzone zgodnie z planem kampanii regionalnej / na TDW/.

⁶⁰ Połączone działania powietrzne dotyczą użycia różnych rodzajów lotnictwa, zgodnie z planami kampanii powietrznej w regionie / na TDW/ i działaniami planowanymi na szczeblu CAOC (na stanowisku dowodzenia połączonych działań powietrznych).

powietrzne, fazy kampanii/ integrują połączone użycie różnych wojsk i sił, w których główną rolę spełniają siły powietrzne. Są one zasadniczą formą walki o przewagę (panowanie) w powietrzu i z reguły z największą intensywnością prowadzone są w początkowym okresie konfliktu zbrojnego. Nie wyklucza to celowości organizowania i stosowania operacyjnych form walki o dominację w powietrzu również w toku trwania starcia militarnego, zwłaszcza o charakterze długotrwałym. Wówczas bowiem można oczekiwać, że strony konfliktu mogą specjalnie organizować operacje powietrzne lub odpowiednie fazy kampanii w celu:

- utrzymania (wywalczonej już wcześniej) lub zdobycia (utraconej na początku działań wojennych) przewagi /panowania/ w powietrzu;
- zdominowania przestrzeni powietrznej, jeśli we wcześniej prowadzonych operacjach i działaniach żadna ze stron nie zdołała zapewnić sobie swobody działań w powietrzu.

Rozmach operacyjnych form walki o dominację w przestrzeni powietrznej zdeterminowany jest głównie skalą konfliktu zbrojnego, składem sił przeciwstawnych stron i ich możliwościami bojowymi (operacyjnymi).

W razie konfliktu zbrojnego między małymi i średnimi państwami /koalicjami/, walką tą można objąć całe lub niemal całe terytoria przeciwników i ugrupowania ich sił powietrznych wraz z infrastrukturą, zapleczem produkcyjnym i remontowym. Jeśli natomiast armie tych państw /koalicji/ nie posiadają dalekonośnych środków oddziaływania ogniowego (np. mają lotnictwo i rakiety o stosunkowo niewielkich zasięgach, nie posiadają samolotów tankowania powietrznego itp.), to wówczas rozmach (głębokości rażenia ogniowego) operacyjnych form walki o dominację w przestrzeni powietrznej może być ograniczony do strefy frontowej, rozumianej tutaj jako pierwszy rzut ugrupowania operacyjnego sił powietrznych (200-300 km). W przypadku zaś konfliktu zbrojnego między dużym i małym (średnim) państwem - można oczekiwać, że operacja powietrzna lub faza kampanii prowadzona przez siły zbrojne dużego państwa (koalicji) obejmuje całe terytorium (ugrupowanie sił powietrznych) państwa małego (średniego); natomiast to ostatnie państwo (jego siły

zbrojne) będzie mogło własną działalnością operacyjną objąć jedynie obszar frontowy (pierwszy rzut sił powietrznych) swego przeciwnika.

Z największym rozmachem stosowania operacyjnych form walki o dominację w przestrzeni powietrznej trzeba się liczyć w razie wojny na szeroką skalę, prowadzonej między przeciwstawnymi koalicjami militarnymi. W takiej sytuacji kampanie lub operacje powietrzne mogą być prowadzone na wielu kierunkach strategicznych i teatrach działań wojennych, obejmujących całe terytoria państw poszczególnych koalicji, które będą wykorzystywały również środki ogniowe strategicznego przeznaczenia.

Wnioski wysnute z wielu zakończonych wojen wskazują, że w każdym z wymienionych wariantów prowadzenia operacyjnych form walki o dominację w przestrzeni powietrznej możliwa głębokość oddziaływania bojowego środków napadu powietrznego i innych sił - z jednej strony konfliktu, będzie jednocześnie determinowała skalę i rozmach (obszar) angażowanych sił obronnych (defensywnych) rozmieszczonych w głębi terytorium (ugrupowania) - drugiej strony konfliktu. Dla przykładu, jeśli głębokość działań ofensywnych w operacji lub w fazie kampanii powietrznej jednej strony obejmie całe terytorium (ugrupowanie) przeciwnika, to wszystkie jego środki defensywne (obrony powietrznej) będą wykorzystywane w walce ze środkami napadu powietrznego (o zdominowanie przestrzeni powietrznej). W razie zaś oddziaływania tylko w rejonie frontowym lub innym, to w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu wezmą udział naziemne środki defensywne dyslokowane wyłącznie w tym obszarze i w przylegających do niego przestrzeniach, bądź też przegrupowywane (przemieszczane) do tego rejonu.

Z przeprowadzonych analiz literatury źródłowej wynika, że operacyjne formy walki o dominację w przestrzeni powietrznej, ze względu na założone cele, sposoby wykorzystania dysponowanych wojsk oraz ustalane priorytety dzielą się na zaczepne i obronne.

Operacyjna forma walki o dominację w powietrzu o charakterze zaczepnym prowadzona jest na początku konfliktu zbrojnego przez stronę, która rozpoczyna działania militarne. Zasadą jest przy tym dążenie (na ogół pomyślnie zrealizowane we

wszystkich konfliktach) do zaskakującego rozpoczęcia ofensywy powietrznej i maksymalizowania strat, zadanych przeciwnikowi powietrznemu, już w pierwszych uderzeniach ogniowych. Ułatwia to bowiem i przyspiesza zdominowanie przestrzeni powietrznej, co jest zasadniczym celem prowadzenia tej fazy kampanii (według kampanii NATO) lub operacji powietrznej realizowanej dla wywalczenia panowania w powietrzu (według poglądów teoretyków rosyjskich)⁶¹.

Operacyjne formy walki o dominację w przestrzeni powietrznej o charakterze zaczepnym, prowadzone w późniejszych okresach działań wojennych (co sygnalizowano już wcześniej), najczęściej będą miały na celu utrzymanie wywalczonej już, lecz słabnącej przewagi (panowania) w powietrzu, bądź też jej zdobycie (m.in. przez pozbawienie przeciwnika dominowania w powietrzu).

Istotą zaczepnych form operacyjnego wykorzystania wojsk w celu zdominowania przestrzeni powietrznej **jest ofensywne użycie sił**, szczególnie lotnictwa i dalekonośnej broni precyzyjnego rażenia, na całą (możliwą) głębokość terytorium (ugrupowania) przeciwnika oraz niszczenie (głównie) jego sił powietrznych i ich infrastruktury, a także środków przeciwlotniczych innych rodzajów sił zbrojnych (w ramach zabezpieczenia działań własnych). Mimo ofensywnego charakteru tej fazy kampanii lub operacji powietrznej uczestniczą w nich również, co oczywiste, środki defensywne (obrony powietrznej i przeciwlotniczej), które odpierają naloty (uderzenia) środków napadu powietrznego i broni precyzyjnej (rakiet) przeciwnika. A zatem, w każdej operacyjnej formie walki o dominację w powietrzu, mającej charakter zaczepny, systematycznie realizowane się **dwa rodzaje działań operacyjnych: ofensywne - zasadnicze w tej operacji (fazie kampanii) oraz defensywne (obronne) – którym nadaje się mniejsze znaczenie dla osiągnięcia zakładanych celów tej formy walki o wywalczenie przewagi (panowania) w trzecim wymiarze.**

⁶¹ W ofensywnych formach operacyjnych, wykonywanych w celu zdominowania przestrzeni powietrznej i prowadzonych w początkowej fazie konfliktu zbrojnego, mogą być również i z reguły są realizowane inne cele, dotyczące np. rozbicia systemu kierowania państwem i siłami zbrojnymi, osłabienia infrastruktury państwa i morale społeczeństwa, zdeorganizowania funkcjonowania baz i portów morskich, zniszczenia dalekonośnej broni precyzyjnego rażenia, czy nawet obezwładnienia zasadniczych zgrupowań wojsk lądowych i marynarki wojennej. Problematyka ta wykracza jednak poza ograniczenie tematyczne niniejszego opracowania i dlatego nie będzie uwzględniania w dalszych rozważaniach.

W początkowych okresach (fazach) pierwszych (tzn. rozpoczynających konflikt zbrojny) powietrznych operacji (kampanii) zaczepnych mogą jeszcze nie być prowadzone inne operacje (kampanie), jak np. lądowe i morskie. W takiej sytuacji, głównym celem tej fazy operacji powietrznej lub kampanii jest szybkie wywalczenie przewagi w powietrzu, a po jej zdobyciu - w następnych okresach pierwszej operacji lub kampanii - podtrzymywanie dominacji w przestrzeni powietrznej i przygotowywanie ofensywy na lądzie i morzu. W końcowej fazie pierwszej operacji lub kampanii powietrznej o charakterze zaczepnym mogą się rozpocząć inne operacje (kampanie); wówczas będzie zachodziła potrzeba podziału sił i przenoszenia działań, zwłaszcza lotnictwa, na (równocześnie prowadzone) operacje (kampanie) lądowe i morskie.

Operacje (kampanie) na lądzie i morzu mogą się rozpocząć także po zakończeniu prowadzenia pierwszej powietrznej operacji zaczepnej lub pierwszej fazy kampanii połączonej i powietrznej; ułatwia to kolejne użycie sił (zwłaszcza powietrznych) - najpierw w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej, a następnie w innych operacjach (kampaniach). Nie można wykluczyć i takiej sytuacji, w której niemal równocześnie z rozpoczęciem powietrznej operacji zaczepnej lub pierwszej fazy kampanii – przejdą do ofensywy siły lądowe i morskie⁶². Również powietrzne operacje zaczepne, realizowane w toku działań wojennych lub niektóre dalsze fazy kampanii, prowadzone w celu zdominowania przestrzeni powietrznej, będą zawsze wykonywane równocześnie z operacjami lub kampaniami innymi (np. lądowymi i morskimi). Będzie więc to miało wpływ zarówno na podziały sił między poszczególne operacje (kampanie), jak i na przebieg powietrznej operacji zaczepnej lub fazy kampanii powietrznej. Mogą one wówczas trwać dłużej i mieć mniejszy rozmach, ze względu na angażowanie części sił do działań w innych operacjach lub kampaniach, kosztem ich udziału w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu.

Nietrudno doszukiwać się jeszcze innych scenariuszy (wariantów) usytuowania powietrznej operacji zaczepnej w układzie operacji strategicznej (według poglądów

⁶² Takie rozwiązanie może być zastosowane w warunkach, w których strona rozpoczynająca konflikt zbrojny liczy na bardzo szybkie opanowanie przestrzeni powietrznej / np. ze względu na przewagę w siłach powietrznych / oraz szybkie osiągnięcie militarnego celu wojny /pomyślnie zrealizowanie lądowych i morskich operacji lub kampanii zaczepnych /.

rosyjskich) lub faz poświęconych zdominowaniu powietrza w układzie kampanii (zgodnie z poglądami NATO) oraz właściwości ich prowadzenia w konflikcie zbrojnym. Nie chodzi jednak o to w tym miejscu, lecz o wykazanie, że operacyjne formy walki ofensywnej są najwyższą i najbardziej zdecydowaną formą użycia sił zbrojnych w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu, której wywalczenie jest z reguły początkiem operacji (kampanii) zaczepnych na lądzie i morzu, zaś utrzymanie dominacji niemal warunkuje pomyślne działania związków w wojskach lądowych i floty.

Inną operacyjną formą walki o dominację w powietrzu jest – według poglądów rosyjskich - **powietrzna operacja obronna, zwana również operacją przeciwpowietrzną, a także te fazy kampanii, w których trzeba się przeciwstawić ofensywie powietrznej przeciwnika** (poglądy NATO). Jest to wymuszona operacja powietrzna lub faza kampanii połączonej wszystkich rodzajów sił zbrojnych (szczególnie sił powietrznych), którą z reguły prowadzi się w okresie, gdy strona przeciwna realizuje swoje natarcie lotnicze. A zatem, powietrzna operacja obronna lub odpowiednie fazy kampanii mogą być prowadzone zarówno w początkowym okresie konfliktu zbrojnego przez stronę, która odpiera agresję powietrzną przeciwnika, jak i w toku działań wojennych - jako antynomiczne wobec powietrznej operacji (kampanii) zaczepnej przeciwnika.

Cele prowadzenia powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej mogą być różne. Zależą one głównie od usytuowania operacji (fazy) w kampanii wojennej (na początku lub w toku prowadzenia konfliktu zbrojnego) i stosunku sił powietrznych przeciwnych stron.

Przy porównywalnych składach bojowych przeciwnych stron oraz prowadzeniu powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej w początkowym okresie konfliktu zbrojnego, jej celem może być załamanie powietrznej operacji (fazy kampanii) zaczepnej przeciwnika, a także zachowanie sprawności funkcjonowania państwa i odporności bojowej (żywołności) sił zbrojnych, umożliwiającących skuteczne prowadzenie kolejnych operacji i kampanii (np. lądowych i morskich).

Jeśli strona, która prowadzi powietrzną operację (kampanię) zaczepną jest słabsza, to cel powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej strony przeciwnej (silniejszej) może być definiowany bardzo zdecydowanie, wręcz zaczepnie. Jej celem może być bowiem zerwanie powietrznej ofensywy przeciwnika, przechwycenie inicjatywy w powietrzu i stworzenie warunków do przeprowadzenia powietrznej, a następnie lądowej i morskiej operacji (kampanii) zaczepnej.

Inaczej ujmując, można stwierdzić, że zasadniczym celem pierwszej powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej jest niedopuszczenie do wywalczenia przez przeciwnika przewagi (panowania) w powietrzu, zachowanie pełnej zdolności bojowej wojsk do działań w operacjach (kampaniach) lądowych i morskich oraz zapewnienie żywotności infrastruktury państwa w początkowym okresie działań wojennych.

Natomiast zasadniczym celem powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej, prowadzonej w dalszych fazach konfliktu zbrojnego, może być uniemożliwienie przeciwnikowi zdobycia przewagi w powietrzu (jeśli jej nie posiadał) lub niedopuszczenie do pogłębienia przez niego stopnia tej przewagi (np. do panowania), jeśli ją wywalczył już wcześniej. Dodatkowymi celami będzie również m.in. zachowanie żywotności wojsk i floty, prowadzących operacje (kampanie) na lądzie i morzu.

Jeśli strona, która prowadzi powietrzną operację (kampanię) obronną ma znacznie mniejszy potencjał militarny niż strona realizująca operację (kampanię) ofensywną, to wówczas cele, możliwe do osiągnięcia w operacji obronnej, nie mogą być tak ambitne (zdecydowane). W operacji (kampanii) takiej celowo jest dążyć przede wszystkim do utrudnienia przeciwnikowi wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu, zachowania względnej swobody działań (zwłaszcza na wybranych kierunkach) ocalałego lotnictwa własnego, a także zachowania żywotności i zdolności bojowej najważniejszych zgrupowań sił powietrznych, wojsk lądowych i marynarki wojennej oraz najistotniejszych elementów systemu kierowania państwem i siłami zbrojnymi do udziału w tej i innych operacjach, rozgrywanych w kampanii militarnej.

Aby zrealizować cele powietrznej operacji (kampanii) obronnej, niezbędne jest obronno - zaczepne użycie sił powietrznych i innych wojsk. Trzeba bowiem dążyć do

niszczenia przeciwnika, zwłaszcza sił powietrznych, zarówno na ziemi (dyslokowanych w głębi jego ugrupowania), jak i w powietrzu. **Stąd też, każda powietrzna operacja (kampania) obronna powinna składać się również z dwóch, równocześnie realizowanych, rodzajów działań:**

- **defensywnych** (obronnych), zasadniczych w tej operacji, polegających na niszczeniu środków napadu powietrznego siłami obrony powietrznej oraz obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych i marynarki wojennej;
- **ofensywnych** (zaczepnych), w których będą niszczone (na ziemi) najistotniejsze elementy ugrupowania sił powietrznych przeciwnika wraz z ich infrastrukturą i zapleczem w głębi jego ugrupowania (terytorium).

Jak już wspomniano, oprócz operacji (faz kampanii) powietrznych (zaczepnych, obronnych), inną formą użycia wojsk w walce o dominację w przestrzeni powietrznej są ich działania operacyjne (połączone), realizowane w toku prowadzenia innych operacji i kampanii (lądowych, morskich, powietrznodesantowych, powietrzno-morskich operacji desantowych itd.). **Walka o dominację w powietrzu trwa bowiem przez cały czas konfliktu zbrojnego, a zatem także po zakończeniu operacji powietrznych lub odpowiednich faz kampanii.**

W działaniach operacyjnych i połączonych⁶³ - podobnie jak w operacjach i kampaniach powietrznych - uczestniczą związki i oddziały różnych rodzajów sił zbrojnych, z dominującą rolą sił ze składów wojsk lotniczych i obrony powietrznej. Zakres zaangażowania sił w działaniach operacyjnych (połączonych) i intensywność ich użycia w walce o dominację w przestrzeni powietrznej będą zmienne, gdyż jednocześnie uczestniczą one, w prowadzonych w tym czasie, połączonych operacjach (kampaniach) lądowych, morskich i innych. Zawsze jednak walka o przewagę (panowanie) w powietrzu (o jej utrwalenie bądź przechwycenie) będzie prowadzona z największą aktywnością i z wykorzystaniem najbardziej licznych sił - przed realizacją i w czasie wykonywania głównych zadań operacyjnych oraz w decydujących okresach operacji (kampanii) połączonych. Szczególnego zaś natężenia

⁶³ Przypomnijmy, że termin „działania operacyjne (bojowe)” jest stosowany w teorii sztuki wojennej Armii Rosyjskiej, zaś pojęcia „działania połączone” i „połączone działania powietrzne” są obowiązujące w Sojuszu Północnoatlantyckim.

działań operacyjnych (połączonych), związanych z walką o dominację w przestrzeni powietrznej, można oczekiwać w operacjach (działaniach połączonych) powietrznodesantowych i powietrzno-szturmowych oraz w powietrzno-morskich operacjach (działaniach) desantowych. A zatem, w operacjach (fazach kampanii), których celem jest przeniesienie działań w głąb ugrupowania przeciwnika i w których wykorzystuje się znaczne siły lotnictwa (samolotów i śmigłowców) transportowego, bardzo wrażliwego na przeciwdziałanie środków przeciwlotniczych.

W działaniach operacyjnych i połączonych stosuje się również ofensywne (zaczepne) i defensywne (obronne) sposoby (rodzaje) walki o dominację w przestrzeni powietrznej. Dąży się przy tym do zwalczania przeciwnika powietrznego i jego infrastruktury na całej głębokości możliwego oddziaływania wojsk (środków) przeciwstawnych stron, z wyraźną koncentracją działań na kierunkach głównych i w najważniejszych obszarach (rejonach) prowadzenia operacji (kampanii).

Zarówno w operacjach (odpowiednich fazach kampanii) powietrznych, jak i w działaniach operacyjnych (połączonych), związanych z walką o zdominowanie przestrzeni powietrznej, przed przeciwstawnymi stronami stoi niezwykle szeroki zakres możliwych zadań. Walka o przewagę (panowanie) w powietrzu obejmuje bowiem: niszczenie środków napadu powietrznego w powietrzu i na lotniskach (lądowiskach, lotniskowcach), obezwładnianie baz lotniczych wraz z ich infrastrukturą, zwalczanie systemu dowodzenia siłami powietrznymi, obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej, niszczenie logistyki sił powietrznych, zwalczanie dalekonośnych środków rakietowych ziemia-ziemia (okręt-ziemia) i broni precyzyjnego rażenia, obezwładnianie systemu rozpoznania i przeciwdziałania radioelektronicznego, zwalczanie zakładów przemysłowych (pracujących na korzyść sił powietrznych) i rafinerii, wykonywanie uderzeń na szkoły i ośrodki sił powietrznych oraz realizację jeszcze innych zadań. Najogólniej biorąc i dokonując odpowiednich uproszczeń, można przyjąć, że w **walce o dominację w przestrzeni powietrznej występują trzy rodzaje systemów, które powinny być zwalczane:**

- pierwszy, obejmujący lotnictwo (samoloty i śmigłowce) w powietrzu i w bazach lotniczych (na lotniskach, lotniskowcach);

- drugi, zawierający naziemne (okrętowe) środki obrony powietrznej i przeciwlotniczej, pododdziały (wyrzutnie) rakiet manewrujących oraz inne siły i środki wspierające działania lotnictwa i obrony powietrznej;
- trzeci, dotyczący infrastruktury: sił powietrznych i wspierającej ich działania.

Wskazany szeroki zakres zadań w walce o dominację w przestrzeni powietrznej sprawia, że próby oddziaływania (zwalczania) przeciwko wszystkim obiektom muszą doprowadzić do rozproszenia wysiłków różnych rodzajów sił zbrojnych, uczestniczących w tej walce i w efekcie – do uzyskania niewspółmiernie słabych rezultatów (w stosunku do angażowanych sił). Niezbędne staje się więc **dokonywanie wyborów priorytetów działań**. Mogą i muszą one być zmienne w różnych sytuacjach operacyjnych; zależą także od składów bojowych sił powietrznych przeciwnika. Pożądane jest jednak zwalczanie, przede wszystkim, **najbardziej newralgicznych elementów poszczególnych systemów**, których wyeliminowanie z działań w największym stopniu osłabi siły powietrzne strony przeciwnej i najpełniej wpłynie na wywalczenie przewagi (panowania) w powietrzu.

Wyszukiwanie newralgicznych elementów poszczególnych systemów i ich niszczenie stanowi o mistrzostwie dowódcy organizującego walkę o dominację w przestrzeni powietrznej. Pozornie, problem ten nie dotyczy środków, prowadzących działania defensywne. Mają one bowiem odpierać naloty środków napadu powietrznego i zwalczać cele powietrzne podczas osłony wojsk (floty), głównych ośrodków administracyjno-gospodarczych, baz lotniczych i morskich, czy też systemu kierowania państwem i dowodzenia siłami zbrojnymi. Wiadomo jednak, że najlepsze rezultaty w zakresie efektywności osłony osiąga się w wyniku rozbijania (rozpraszania ugrupowania) głównych rzutów (zgrupowań) lotnictwa uderzeniowego i niszczenia w powietrzu samolotów wykonujących zasadnicze zadania ogniowe. A zatem, koncentrowanie działań przeciwko tym rzutom, pomijanie zaś przeciwdziałania siłom (rzutom) zabezpieczającym, może być czynnikiem utrudniającym (uniemożliwiającym) stronie przeciwnej wywalczenie dominacji w przestrzeni powietrznej.

Newralgicznym elementem sił powietrznych przeciwnika może być powietrzny system dalekiego wykrywania i naprowadzania, którego "wymiatywanie" (odpędzanie) z rejonu działań przez lotnictwo myśliwskie będzie w szerokim zakresie sprzyjało walce o przewagę (panowanie) w powietrzu. Dotyczyć to może również samolotów walki radioelektronicznej, stosujących strefowe (grupowe) i dalekosiężne obezwładnianie środków radiolokacyjnych i łączności.

Siłami defensywnymi (po wykonaniu odpowiednich manewrów) można blokować najbardziej prawdopodobny kierunek operacyjno-powietrzny, który może być wykorzystywany do nalotów przez środki napadu powietrznego; można też ześrodkowywać pododdziały rakiet przeciwlotniczych (średniego i bliskiego zasięgu) w osłonie baz lotniczych, jeśli oceni się, że one właśnie będą głównymi obiektami uderzeń lotnictwa i rakiet strony przeciwnej.

Można wskazywać jeszcze wiele innych rozwiązań operacyjnych i organizacyjnych, których zastosowanie w działaniach defensywnych będzie najpełniej sprzyjało wywalczeniu dominacji w przestrzeni powietrznej. Zasygnalizowane przykłady wskazują jednak, że wyszukiwanie newralgicznych elementów i zwalczanie (eliminowanie z działań) najbardziej wrażliwych (najsłabszych w danym systemie) środków powinno być stałą dążnością dowódców, organizujących operacyjne działania defensywne (w pionie obrony powietrznej i przeciwlotniczej).

Możliwości niszczenia najbardziej czułych (newralgicznych) elementów sił powietrznych przeciwnika, w znacznie szerszym zakresie dotyczą działań ofensywnych. W każdym bowiem ze wskazanych wcześniej systemów (lotnictwo w bazach, obrona powietrzna i przeciwlotnicza, środki wspierające działania sił powietrznych i infrastruktura) występują wrażliwe cele, których zniszczenie daje największą szansę na sukces. Ich identyfikacja powinna być rezultatem bardzo wnikliwego rozpoznania sił powietrznych strony przeciwnej, prowadzonego zwłaszcza pod kątem możliwości wykorzystania sieci lotniskowej oraz dokonywania manewrów lotnictwem i środkami obrony powietrznej, dowodzenia, zasilania logistycznego i wsparcia działań przez funkcjonującą infrastrukturę. Po wyszukaniu (ustaleniu) newralgicznych elementów dowódca, który organizuje walkę o dominację w przestrzeni powietrznej, musi zdecydować jakie siły (lotnictwo, wojska lądowe, flota)

lub jaką ich kombinację użyć w celu niszczenia czułych punktów przeciwnika. Następnie zaś konsekwentnie dążyć do ich eliminowania z działań.

Inaczej ujmując, można stwierdzić, że właściwa odpowiedź na pytania: **co niszczyć? w jakiej kolejności i kiedy? jakimi siłami i sposobami? - a także precyzyjna realizacja zadań z tym związanych mogą mieć decydujący wpływ na rezultaty walki o przewagę (panowanie) w powietrzu.** Ma to szczególne znaczenie w przypadku porównywalnych sił przeciwnych stron lub dla strony, która - mimo że jest słabsza - dąży do zdominowania przestrzeni powietrznej.

Przeprowadzone analizy wskazują, że newralgicznym elementem ugrupowania sił powietrznych mogą być **bazy lotnicze**. Niszczenie lotnictwa na lotniskach oraz infrastruktury lotniskowej (zwłaszcza dróg startowych i kołowania oraz stref rozśrodkowania samolotów) ogranicza możliwości przegrupowań (manewrów) lotnictwa, zmniejsza jego możliwości w zakresie głębokości oddziaływania bojowego i intensywność działań (wydłuża czasy odtwarzania gotowości bojowej do kolejnych wylotów). Jednak sieć lotniskowa jest, na ogół, bardzo duża. Dlatego też, celowo jest niszczyć przede wszystkim lotniska, na których bazują najsilniejsze zgrupowania lotnictwa uderzeniowego przeciwnika oraz te lotniska, które mogą być wykorzystywane (po manewrze) przez lotnictwo myśliwsko – bombowe (bombowe).

Swoistą „piętą Achilleś” sił powietrznych może być ich **system dowodzenia**, zwłaszcza scentralizowany, w którym zadania i decyzje stawiane są w postaci szczegółowych nakazów (przez tzw. instrukcje). W warunkach takich zniszczenie kilku węzłowych stanowisk dowodzenia może sparaliżować działania lotnictwa i obrony powietrznej. Modelowym wręcz przykładem takiego paraliżu była wojna w Zatoce Perskiej, w której koalicja sojuszników w pierwszym dniu konfliktu (a właściwie już w pierwszym nalocie) zniszczyła newralgiczne stanowiska dowodzenia Sił Powietrznych Iraku. W wyniku tego do zakończenia działań nie funkcjonował scentralizowany system dowodzenia, a lotnictwo i obrona powietrzna Iraku nie były w stanie przeciwstawić się dominacji alianckich sił powietrznych.

Słabszymi punktami w systemie funkcjonowania sił powietrznych mogą być także: wsparcie logistyczne (zasilanie w paliwa, rakiety i bomby, zabezpieczenie

techniczne) i infrastruktura wspomagająca działania lotnictwa i obrony powietrznej (zakłady produkcyjne i remontowe, rafinerie itp.). Wybór odpowiednich celów i ich konsekwentne niszczenie powinno - po pewnym czasie - znacznie obniżyć możliwości operacyjne sił powietrznych przeciwnika i sprzyjać wywalczeniu dominacji w przestrzeni powietrznej.

Wyniki dociekań materiałów historycznych wskazują, że eliminowanie newralgicznych elementów sił powietrznych nie zawsze musi przynosić niezwłocznie odczuwalne rezultaty działań. Dlatego też, **niezbędna jest konsekwencja i uporczywe dążenie do niszczenia najbardziej czułych celów**. Zaniechanie działań lub brak konsekwencji (zwalczanie różnych i ciągle innych celów) nie może bowiem przynieść sukcesu w walce o dominację w przestrzeni powietrznej lub też sukces osiąga się kosztem bardzo dużych strat samolotów. Doświadczyła tego m.in. Luftwaffe w bitwach powietrznych o Anglię, a także Amerykanie i Anglicy systematycznie zmieniający cele i priorytety nalotów dywanowych na siły powietrzne Trzeciej Rzeszy. Trzeba przy tym pamiętać, że w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu należy twórczo wykorzystywać zasady sztuki wojennej, a szczególnie: ekonomię sił i środków, zaskoczenie, manewr oraz koncentrowanie (masowanie) sił i wysiłków do niszczenia najbardziej newralgicznych elementów sił powietrznych przeciwnika.

Warto również zwrócić uwagę na fakt, że w walce o dominację w przestrzeni powietrznej niemal równorzędne znaczenie posiadają **czynniki materialne i niematerialne**. Te pierwsze obejmują wyposażenie sił powietrznych i innych wojsk, uczestniczących w tej walce, w nowoczesny sprzęt i infrastrukturę. Czynniki niematerialne odnoszą się, przede wszystkim, do wyszkolenia i morale sił powietrznych, dyslokacji (położenia) lotnictwa i obrony powietrznej wobec przeciwnika oraz operacyjnych założeń (doktryny) użycia i sposobów prowadzenia działań przez siły walczące o przewagę (panowanie) w powietrzu.

Podkreślenia wymaga wreszcie, że wywalczenie dominacji w przestrzeni powietrznej osiągane jest w wyniku działań ofensywnych i defensywnych. Historia kampanii powietrznych pokazuje, że można zdobyć przewagę w rezultacie działań ofensywnych (np. alianci przeciwko Irakowi w Zatoce Perskiej) lub defensywnych

(np. Anglicy w roku 1940 nad swoim terytorium). Każde państwo dąży jednak (bez względu na założenia doktrynalne) do **posiadania niemal równomiernego potencjału sił defensywnych i ofensywnych**. Obrona przestrzeni powietrznej nad własnym terytorium oraz posiadanie środków do niszczenia sił powietrznych /i innych/ potencjalnego przeciwnika - w głębi jego ugrupowania /terytorium/ - są bowiem nieodłącznymi atrybutami odstraszania militarnego oraz zachowania suwerenności i niepodległości państwa. Otoczenie (sąsiedzi) określonego kraju, koalicje militarne i założenia strategiczne mogą jednak mieć wpływ na skład bojowy sił powietrznych oraz szczególne eksponowanie sił defensywnych lub ofensywnych, a także operacji lub kampanii (działań) obronnych bądź zaczepnych, prowadzonych w walce o dominację w przestrzeni powietrznej. Warto o tym pamiętać modyfikując nasze Siły Powietrzne i założenia doktrynalne w celu dostosowania się do rozwiązań obowiązujących w NATO.

2.2. Istota użycia wojsk w walce o dominację w przestrzeni powietrznej

Jak już wskazywano wcześniej, w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu mają uczestniczyć wszystkie rodzaje sił zbrojnych, gdyż dominacja w trzecim wymiarze sprzyja osiągnięciu celów zarówno w operacjach i kampaniach połączonych (powietrznych, lądowych, morskich, desantowych itd.), jak i w całym konflikcie militarnym.

W ujęciu syntetycznym prześledzimy więc, jakie mogą (powinny) być działania wojsk w tej walce.

Wojska lądowe są najliczniejszym rodzajem sił zbrojnych niemal we wszystkich armiach na świecie. Posiadają one różne rodzaje wojsk i środków walki, które, oprócz realizacji właściwych dla nich działań, mogą być w znacznym zakresie i niekiedy na bardzo szerokim froncie użyte do walki o dominację w przestrzeni powietrznej. Chodzi tylko o to, by organizator tej walki (dowódca szczebla strategicznego lub operacyjnego) określił dla sił lądowych cele i priorytety ich udziału w tej walce, wyznaczył okresy (fazy) różnych operacji (kampanii), w których mają one ze

szczególnością aktywnością sprzyjać osiągnięciu dominacji w powietrzu, ustalił siły uczestniczące w tej walce, niekiedy wskazał najistotniejsze działania (zadania, rejony, grupy obiektów) i dokonał koordynacji (synchronizacji) użycia sił lądowych, powietrznych i floty. Niezbędne jest przy tym uwzględnianie: możliwości wojsk lądowych w walce z przeciwnikiem powietrznym; specyfiki działań (użycia) różnych rodzajów wojsk (sił) lądowych; planowanego przebiegu kampanii zbrojnej; zaangażowania wojsk lądowych w operacji lądowej; możliwości i koncepcji użycia sił powietrznych i marynarki wojennej w tej walce oraz innych czynników.

Wnioski z dokonanych analiz wskazują, że **udział wojsk lądowych w walce o dominację w przestrzeni powietrznej może być realizowany przede wszystkim poprzez:**

- uderzenia rakiet i ogień artylerii;
- działania taktyczne lotnictwa wojsk lądowych i sił aeromobilnych;
- ogień wojsk obrony przeciwlotniczej;
- działania środków rozpoznania i walki radioelektronicznej (w tym aparatów bezpilotowych);
- działania: sił powietrznodesantowych, desantów taktycznych, oddziałów wydzielonych, grup specjalnych i sił prowadzących walkę sposobem rajdu;
- zadymianie przez siły obrony przeciwchemicznej elementów ugrupowania własnych sił powietrznych;
- rozminowywanie własnych lotnisk i przywracanie ich do zdolności eksploatacyjnej (przez wojska inżynieryjne).

Zakres możliwych działań (zadań) wojsk lądowych w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu jest więc znaczny. Wymaga on jednak selektywnego wyboru zadań (priorytetów i obiektów), w celu koncentrowania oddziaływania bojowego wojsk lądowych, głównie na najbardziej newralgicznych elementach sił powietrznych przeciwnika. Pożądane jest również takie zaplanowanie użycia wojsk lądowych, by ich działania sprzyjały kształtowaniu dogodnych warunków siłom powietrznym i marynarce wojennej do intensyfikowania walki o dominację w przestrzeni

powietrznej. Najogólniej zakładając, można przyjąć tezę, że **działania wojsk lądowych powinny być wymierzone przeciwko tym obiektom, których wyeliminowanie z walki najbardziej zmniejszy aktywność lotnictwa drugiej strony oraz naruszy system obrony powietrznej i zdezorganizuje jej skuteczność.** W wyniku takiego użycia wojsk lądowych, zapewnią one większą swobodę działania nie tylko lotnictwu własnemu, ale również własnym związkom operacyjnym i taktycznym.

Z analizy ugrupowania (dyslokacji) sił powietrznych na ziemi wynika, że naziemne środki obrony powietrznej i oddziały (pododdziały) lotnictwa są rozmieszczone od kilku do kilkuset kilometrów w głąb własnego terytorium (ugrupowania). W związku z tym istotny udział w walce z nimi, czyli w walce o dominację w przestrzeni powietrznej, będą miały wojska rakietowe i artyleria.

Oplącalnymi obiektami dla ognia artylerii lufowej i rakietowej przede wszystkim są: środki obrony powietrznej rozmieszczone w pierwszym rzucie, tj. baterie rakiet przeciwlotniczych średniego i bliskiego zasięgu; posterunki wykrywania i naprowadzania; baterie (plutony) artylerii (rakiet) przeciwlotniczej dyslokowane w ugrupowaniu (osłonie) oddziałów i związków taktycznych pierwszego rzutu wojsk lądowych przeciwnika; stanowiska dowodzenia pierwszorzutowych pododdziałów, oddziałów i związków taktycznych wojsk lądowych na których z zasady znajdują się punkty dowodzenia (i naprowadzania) lotnictwa; pododdziały lotnictwa wojsk lądowych i bezpilotowych aparatów latających na lądowiskach dyslokowanych w zasięgu ognia artylerii.

Z punktu widzenia walki o przewagę (panowanie) w powietrzu szeroki zakres zadań mogą realizować wojska rakietowe. **Zasięg uderzeń rakiet i ich skuteczność sprawia, że mogą one niszczyć:** lotnictwo na lotniskach i lądowiskach; infrastrukturę lotniskową; inną infrastrukturę sił powietrznych oraz wspierającą działania lotnictwa i obrony powietrznej (w tym m.in. zakłady lotnicze, rafinerie); naziemny system obrony powietrznej; system dowodzenia siłami powietrznymi oraz innymi wojskami (szczególnie taktyczno-operacyjnego, operacyjnego i strategicznego). A zatem, są to niemal wszystkie rodzaje obiektów, które tworzą siłę /potęgę/ powietrzną strony przeciwnej.

Ich wybór i podział (między lotnictwo uderzeniowe i rakiety) jest więc niezbędnym elementem decydowania na szczeblach operacyjnych lub strategicznych.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że **użycie wojsk raketowych i artylerii w walce o dominację w przestrzeni powietrznej odbywa się w ścisłej synchronizacji z działaniami lotnictwa** (np. często bezpośrednio przed lotem samolotów i śmigłowców) **oraz środków walki radioelektronicznej**. W takiej bowiem sytuacji można oczekiwać najbardziej efektywnych wyników w oddziaływaniu na siły powietrzne przeciwnika i w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu. Ogień artylerii i uderzenia rakiet na wybrane obiekty wykonywane są zarówno w operacjach (kampaniach) powietrznych, jak i w innych operacjach (kampaniach). Przy tym bywa, że przed wykonaniem najważniejszych zadań operacyjnych w lądowej fazie konfliktu zbrojnego, kompleksowe i okresowe oddziaływanie przez wojska raketowe i artylerię na system obrony powietrznej, dowodzenia i wybrane lotniska traktowane jest priorytetowo. Jest to oczywiste, jeśli się przypomni, że dominacja w przestrzeni powietrznej sprzyja osiąganiu celów każdej operacji (kampanii), w tym także lądowej.

Lotnictwo wojsk lądowych spełnia coraz poważniejszą rolę w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu w rejonie rubieży walczących wojsk. Śmigłowce bojowe (uzbrojone), spełniające funkcje śmigłowców myśliwskich, mogą: "wymiać" z rejonu działań śmigłowce szturmowe (przeciwpancerne) przeciwnika; zwalczać w powietrzu śmigłowce uzbrojone, rozpoznawcze i inne wolnolatające aparaty na małej wysokości; podejmować walki powietrzne z desantami powietrznymi i siłami aeromobilnymi (powietrznoszurmowymi).

Śmigłowce rozpoznawcze wykorzystuje się do wykrywania naziemnych środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk, rozmieszczonych w pierwszym rzucie ugrupowania przeciwnika. Natomiast śmigłowce rozpoznania i walki radioelektronicznej rozpoznają i obezwładniają zakłóceniami systemy dowodzenia siłami powietrznymi oraz systemy radioelektroniczne naziemnych środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk.

Lotnictwo wojsk lądowych coraz częściej używa się również do niszczenia naziemnych środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk pierwszego rzutu,

w interesie działań lotnictwa taktycznego (operacyjnego). Spektakularnym przykładem takiego zastosowania śmigłowców był konflikt w Zatoce Perskiej. Działania wojenne przeciwko Irakowi rozpoczęte 17.01.1991r. o 2.30 (czasu miejscowego) nalotami pocisków manewrujących TOMAHAWK i lotnictwa, poprzedzone zostały nie tylko zmasowanymi zakłóceniami radioelektronicznymi, lecz również zniszczeniem przez śmigłowce głównej bazy obrony powietrznej. Śmigłowce "otworzyły" więc przestrzeń powietrzną Iraku dla lotnictwa taktycznego, które poszerzyło bezpieczny korytarz lotów (w wyniku dalszego niszczenia naziemnych środków obrony powietrznej) i mogło przystąpić do szybkiego zdominowania przestrzeni powietrznej w całym obszarze prowadzenia powietrznej operacji (fazy kampanii) zaczepnej.

Szczególnego podkreślenia wymaga coraz szerszy udział **aparatów bezpilotowych** (ze składu wojsk lądowych, ale również sił powietrznych i floty) w walce o dominację w przestrzeni powietrznej. Ich działania rozpoznawcze, obezwładniające (ogniowe i radioelektroniczne), odbijające energię elektromagnetyczną, pozoracyjno - demonstracyjne i inne, zsynchronizowane z działaniami (nalotami) lotnictwa taktycznego, mogą znacząco wpływać na wyniki walki o przewagę (panowanie) w powietrzu. Doświadczaly tego państwa arabskie w wojnach z Izraelem, którego armia zawsze zdobywała dominację w powietrzu m.in. dzięki nowatorskiemu stosowaniu aparatów bezpilotowych w kampanii powietrznej.

Siły powietrzne powszechnie wykorzystują środki radioelektroniczne m.in. dla celów rozpoznania, dowodzenia, naprowadzania, nawigacji, kierowania różnymi środkami rażenia i powiadamiania. W znacznym stopniu warunkują one efektywność działań lotnictwa oraz obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Ich **obezwładnianie radioelektroniczne nie tylko z powietrza, ale również przez siły walki radioelektronicznej wojsk lądowych jest już kanonem walki zbrojnej**. Właściwie żadna współczesna kampania (operacja) powietrzna nie może obyć się bez natarcia radioelektronicznego wymierzonego m.in. przeciwko lotnictwu i obronie powietrznej strony przeciwnej. Sukces w walce o dominację w przestrzeni powietrznej w istotnym zakresie zależy bowiem od tego, w jakim stopniu uda się wyeliminować (zmniejszyć możliwości)* zasadnicze siły i środki radioelektroniczne sił powietrznych i przeciwlotniczych strony przeciwnej. Uderzenia (natarcie) radioelektroniczne, jak

wskazują doświadczenia z lokalnych konfliktów zbrojnych, osiągają szczególną aktywność i moc tuż przed i w trakcie działań (nalotów) lotnictwa. Jest to konsekwencją, ale i efektem wspólnego planowania działań przeciwko siłom powietrznym strony przeciwnej na szczeblach strategicznych i operacyjnych.

Główną siłę wojsk lądowych do walki o dominację w przestrzeni powietrznej nad obszarem (ugrupowaniem) własnym, stanowią **wojska obrony przeciwlotniczej**. W walce tej jest także angażowana broń pokładowa i strzelecka zarówno wojsk lądowych, jak i z systemu powszechnej obrony przeciwlotniczej. Zakres udziału wojsk obrony przeciwlotniczej w walce o dominację w powietrzu nad obszarem własnym systematycznie wzrasta. Wynika on także z bardzo dużego nasycenia wojsk różnymi środkami przeciwlotniczymi. Jeśli w pierwszej wojnie światowej około 13% zniszczonych w powietrzu samolotów było efektem ognia artylerii przeciwlotniczej, to już w drugiej wojnie światowej wskaźnik ten wzrósł do około 28%. W niektórych lokalnych konfliktach zbrojnych po drugiej wojnie światowej, środki przeciwlotnicze niszczyły nawet do 90% samolotów. Dotyczy to szczególnie wojen na Bliskim Wschodzie, w których straty lotnictwa izraelskiego były przede wszystkim wynikiem działalności naziemnych środków przeciwlotniczych. Podobna sytuacja miała miejsce w Zatoce Perskiej. Siły powietrzne koalicji straciły 40 samolotów, z których zdecydowana większość została zestrzelona ogniem środków przeciwlotniczych wojsk lądowych Iraku.

Wskaźniki te nie są w pełni adekwatną miarą stopnia udziału i skuteczności wojsk obrony przeciwlotniczej w walce o dominację w powietrzu. W innych konfliktach zbrojnych wskaźniki te były bowiem bardzo niewielkie. Zawsze więc trzeba uwzględniać różne uwarunkowania, m.in. takie jak: skład i sposoby działania naziemnych środków obrony powietrznej i lotnictwa myśliwskiego oraz użycie lotnictwa uderzeniowego i rakiet do niszczenia lotnictwa na lotniskach.

Bez względu jednak na doświadczenia wyniesione z konfliktów zbrojnych trzeba jednoznacznie stwierdzić, że wojska obrony przeciwlotniczej, realizując osłonę obiektową wojsk lądowych, znacznie zwiększają skuteczność walki z przeciwnikiem powietrznym. Ich udział w walce o dominację w przestrzeni powietrznej może być

jeszcze większy, jeżeli zdołają się one wkomponować w system obrony powietrznej i wspólnie utworzyć zintegrowany (jednolity) system do walki z celami powietrznymi.

W określonych sytuacjach swój wkład w walkę o przewagę w powietrzu mogą wnieść siły **powietrznodesantowe, desanty taktyczne i siły powietrznoszurmowe**. Na ogół, wykorzystuje się je jednak do takich zadań wtedy, gdy inne siły i środki wojsk lądowych oraz sił powietrznych, nie mogą w pełni zrealizować działań związanych z niszczeniem naziemnych środków przeciwlotniczych w danym (ważnym) rejonie. Z wielu możliwych zadań, wojska (siły) prowadzące okresowe działania w głębi ugrupowania przeciwnika, w ramach walki o dominację w powietrzu, mogą: niszczyć pododdziały rakiet i artylerii przeciwlotniczej; obezwładniać radiolokacyjne posterunki wykrywania i naprowadzania; dezorganizować dowodzenie lotnictwem, obroną powietrzną i przeciwlotniczą (przez niszczenie SD, węzłów łączności, środków WRE rozmieszczonych na stosunkowo niewielkich głębokościach); niszczyć pododdziały lotnictwa wojsk lądowych i środków bezpilotowych na lądowiskach; obezwładniać zasilanie materiałowe (logistykę) sił powietrznych (obrony powietrznej) na głębokościach taktycznych.

Siły powietrznodesantowe mogą ponadto opanowywać lotniska, zwłaszcza w rejonach przewidywanego desantowania desantu powietrznego, lub też niszczyć rozmieszczone na nich samoloty. Warto przypomnieć, że takie użycie sił powietrznodesantowych było dość powszechnie stosowane w drugiej wojnie światowej przez Niemców i aliantów.

Grupy specjalne, oddziały wydzielone czy też siły prowadzące rajdowe działania bojowe mogą również dezorganizować system naziemny obrony powietrznej i przeciwlotniczej, niszczyć zabezpieczenie logistyczne sił powietrznych, czy też system dowodzenia lotnictwem. Grupy specjalne, z uwagi na ich ruchliwość i możliwość wykonywania zaskakujących uderzeń, wykorzystuje się także do niszczenia lotnisk i drogowych odcinków lotniskowych, stanowisk dowodzenia siłami powietrznymi i innych obiektów rozmieszczonych na dużych głębokościach.

Historia walki o dominację w powietrzu zna wiele przykładów pomyślnego użycia wojsk (prowadzących działania w głębi ugrupowania przeciwnika lub odrywających

się od własnych sił głównych) przeciwko siłom powietrznym strony przeciwnej. Można tu wymienić np. ataki komandosów na bazy sił powietrznych na Krecie i w wojnie na Pacyfiku, działania radzieckich grup szybkich (ze składu frontów) w drugiej wojnie światowej, a także ataki wojsk Izraela w wojnie 1973r., działania wojsk w wojnie koreańskiej i w innych lokalnych konfliktach zbrojnych. Trzeba również widzieć, że aktywne (zaczepne) działania sił pancernych i zmechanizowanych wojsk lądowych naruszają system obrony przeciwlotniczej i pierwsze rzuty sił obrony powietrznej - na skutek zdobywania terenu (w wyniku wycofywania się wojsk strony przeciwnej) - i tym samym ułatwiają wprowadzanie do walki (naloty, działania) lotnictwa własnego.

Wskazane przykłady i przedstawione tezy wyraźnie potwierdzają znaczny zakres możliwych działań wojsk lądowych w walce o dominację w przestrzeni powietrznej. Walka ta stanowi bowiem jeden z zasadniczych czynników integrujących wspólne działania wojsk lądowych i sił powietrznych. Wywalczeniem przewagi (panowania) w powietrzu są zatem niemal w równym stopniu zainteresowane oba rodzaje sił zbrojnych i oba partycypują w tej walce.

Marynarka wojenna realizuje walkę o dominację w powietrzu, przede wszystkim, w interesie swobodnego prowadzenia operacji morskich. Stąd też, główny wysiłek w tej walce koncentruje ona w rejonach mórz i oceanów przeciwko siłom powietrznym i lotnictwu morskemu strony przeciwnej.

W walce o przewagę (panowanie) w powietrzu siły floty wykorzystują, przede wszystkim, własne **lotnictwo brzegowe (bazujące na lądzie) oraz lotnictwo dyslokowane na lotniskowcach (tj. pokładowe)**. Ponadto, każdy okręt posiada bardzo silne **uzbrojenie przeciwlotnicze**, które stosowane jest do bezpośredniej osłony przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza. Również bazy i porty morskie, oprócz tego, że są bronione w systemach obrony powietrznej państw (koalicji), posiadają obiektoową obronę przeciwlotniczą.

Jednak dominacja w przestrzeni powietrznej nie może obejmować tylko kontynentalnych (lądowych) lub tylko oceanicznych (morskich) teatrów działań wojennych. Siły powietrzne, a zwłaszcza lotnictwo, z uwagi na swoje właściwości

bojowe może bowiem przenosić działania z jednych teatrów (kierunków) na inne. Stąd też, **udział wydzielonych sił marynarki wojennej w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu nad lądowymi teatrami działań wojennych jest powszechny**, gdyż bitwy o dominację w trzecim wymiarze zespalały działania wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Dowiodły tego konflikty zbrojne w Korei, Wietnamie, o Falklandy, w Zatoce Perskiej i inne, w których flota (jej lotnictwo i inne środki ogniowe) prowadziła bardzo intensywne działania w celu wywalczenia dominacji w powietrzu również nad przestrzeniami (teatrami) lądowymi. Ale równocześnie trzeba pamiętać i o tym, że lotnictwo, ze składu sił powietrznych, niemal z takim samym zaangażowaniem jak w walkach o przewagę (panowanie) w powietrzu nad lądowymi teatrami działań, uczestniczy w działaniu o górowanie nad morskimi (oceanicznymi) przestrzeniami powietrznymi.

Oprócz lotnictwa brzegowego (bazowego) i pokładowego, w walce o dominację w powietrzu floty najpotężniejszych armii świata wykorzystują także **pociski manewrujące "okręt-ziemia"** (np. BGM-109 TOMAHAWK). Wnioski z wojny w Zatoce Perskiej oraz z późniejszych uderzeń skierowanych przeciwko Irakowi, a także przeciwko Serbii (konflikt w Kosowie), wskazują na to, że pociski te rozbijają systemy dowodzenia sił powietrznych i ich infrastrukturę oraz główne bazy lotnictwa i obrony powietrznej, tuż przed dolotem (działaniami) lotnictwa taktycznego (morskiego). Tworzą więc one swoiste korytarze dla swobodnych działań lotnictwa taktycznego, które są wykorzystywane przez samoloty do bezpiecznego lotu w celu niszczenia zasadniczych elementów ugrupowania sił powietrznych strony przeciwnej. Jeśli uwzględni się, że rakiety samosterujące niszczą elementy ugrupowania sił powietrznych w rejonach najsilniejszej obrony powietrznej przeciwnika, to ich użycie znacznie zmniejsza straty własne (bezpowrotne) lotnictwa, tworzy swoisty „komfort działań” samolotów i przyspiesza opanowanie przestrzeni powietrznej.

Wnioski z przeprowadzonych analiz dotyczących ugrupowania lądowego sił powietrznych wskazują, że nie tylko lotnictwo morskie, rakiety manewrujące "okręt-ziemia" i system obrony przeciwlotniczej (brzegowy i okrętowy) floty mogą uczestniczyć w walce o dominację w powietrzu. Z reguły bowiem na wybrzeżu morskim, z uwagi na otwartą przestrzeń, rozmieszczane są bardzo silne zgrupowania

naziemnych środków obrony powietrznej (raket przeciwlotniczych dużego i średniego zasięgu oraz posterunków radiolokacyjnych). Ich celem jest obrona przed wtargnięciem lotnictwa przeciwnika w przestrzeń powietrzną danego państwa od strony morza. Brak zakryć terenowych z kierunku morskiego powoduje, że nadbrzeżny system obrony powietrznej ma możliwości rozpoznania i niszczenia celów powietrznych na dużych odległościach. Jego pokonanie (przełamanie) przez lotnictwo jest bardzo skomplikowane i może powodować znaczne straty bezpowrotne (zestrzelenia samolotów).

W takich warunkach do aktywnego niszczenia nadbrzeżnego systemu obrony powietrznej celowo jest włączyć **grupy specjalne (komandosów), wysadzone na ląd przez małe kutry (okręty), oraz siły nawodne marynarki wojennej**. Posiadane uzbrojenie pokładowe przez fregaty, niszczyciele, kutry raketowe i inne okręty zapewnia bowiem dalekonośne rażenie celów morskich, ale także i rozmieszczonych na lądzie (brzegu). Ta zmiana tradycyjnej roli sił nawodnych (zamiast prowadzenia walki na morzu ich okresowy udział w walce o dominację w powietrzu poprzez niszczenie nadbrzeżnych środków obrony powietrznej) może przynosić bardzo korzystne rezultaty. Przykładem tego może być epizod w wojnie arabsko - izraelskiej w 1973r. Kanonierki izraelskie zniszczyły nadbrzeżne pododdziały rakiet przeciwlotniczych na egipskim skrzydle (od strony Morza Śródziemnego) i otworzyły korytarz dla lotnictwa taktycznego. Lotnictwo izraelskie bez żadnego przeciwdziałania ze strony obrony powietrznej pokonało (przeleciało) przestrzeń nad morzem i wybrzeżem, by następnie z powodzeniem wykonać zasadnicze zadania związane z niszczeniem wojsk i obiektów egipskich. Wymieniony korytarz był jeszcze wielokrotnie wykorzystywany przez lotnictwo izraelskie.

Zakres udziału sił marynarki wojennej w walce o dominację w przestrzeni powietrznej może więc być znaczny, a niekiedy (zwłaszcza nad oceanicznymi teatrami działań wojennych) nawet decydujący dla opanowania trzeciego wymiaru. Przewagę (panowanie) w powietrzu nie zdobywa się bowiem tylko działaniami z powietrza, lecz również działaniami z morza i lądu.

Siły powietrzne spełniają główną rolę w walce o dominację w powietrzu. Dzięki swemu składowi bojowemu i szczególnym właściwościom mogą one zwalczać

lotnictwo strony przeciwnej zarówno na lotniskach (lądowiskach, lotniskowcach), jak i w powietrzu oraz niszczyć wszystkie inne elementy systemów tworzących potencjał sił powietrznych przeciwnika. W rezultacie, siły powietrzne, w synergicznym współdziałaniu z wojskami lądowymi i marynarką wojenną w zakresie walki o dominowanie w trzecim wymiarze, są w stanie przechwycić inicjatywę w powietrzu i narzucić przeciwnikowi dogodne dla siebie terminy, rejony, formy i sposoby prowadzenia działań. Żaden z pozostałych rodzajów sił zbrojnych nie dysponuje takimi możliwościami w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu.

Tak wysoka ocena sił powietrznych w walce o dominację w przestrzeni powietrznej wynika przede wszystkim z ich możliwości zwalczania lotnictwa strony przeciwnej w sposób zaczepny (na lotniskach), jak i obronny (w powietrzu). A zatem, siły powietrzne mogą przeciwdziałać lotnictwu przeciwnika począwszy od rejonów (węzłów) ich bazowania, poprzez całą trasę lotu do celów i trasę powrotną (nad ugrupowaniem wojsk własnych). Ponadto, mogą one bardzo szybko przenosić działania w celu blokowania zagrożonych kierunków operacyjno-powietrznych (wykorzystując manewrowość lotnictwa), a także zwalczać system obrony powietrznej oraz infrastrukturę sił powietrznych i siły wspierające (wspomagające) ich działania.

Z przeprowadzonych analiz literatury wynika jednak, że mogą istnieć różne relacje między przeciwstawnymi siłami powietrznymi. Będą one miały wpływ na sposoby i możliwości walki o dominację w przestrzeni powietrznej. Pisze o tym m.in. J. A. Warden, w cytowanej już książce "The air campaign".

Relacja pierwsza będzie miała miejsce wtedy, kiedy oba przeciwstawne zgrupowania sił powietrznych /lotnictwa/ **mają możliwość oddziaływania na całe terytorium lub cały obszar ugrupowania strategicznego przeciwnika** (jego siły powietrzne, ich bazy logistyczne, przemysł lotniczy, zasoby i infrastrukturę wspomagającą działania lotnictwa i obrony powietrznej).

Taka relacja wystąpi w razie konfliktu zbrojnego między małymi i średnimi państwami lub też między państwami (koalicjami) dużymi, które dysponują lotnictwem dalekiego zasięgu. Charakterystyczne dla tej relacji były wojny na Bliskim Wschodzie (izraelsko - arabskie). Lotnictwo obu stron miało możliwości zwalczania

(na ziemi) sił powietrznych strony przeciwnej w całym zakresie ich ugrupowania, a obrona powietrzna mogła niszczyć cele powietrzne na całej głębokości ich oddziaływania bojowego.

W prezentowanych uwarunkowaniach walka o dominację w powietrzu, prowadzona między przeciwstawnymi siłami powietrznymi, może być realizowana z maksymalnym rozmachem i w pełnym zakresie przestrzennym.

Relacja kolejna polega na tym, że **lotnictwo jednej strony może oddziaływać w dowolnym rejonie**, czyli na całym terytorium przeciwnika, zaś **druga strona jest w stanie zwalczać tylko część lądowego ugrupowania sił powietrznych** nieprzyjaciela (np. lotnictwo w bazach pierwszego rzutu).

Taki wariant będzie miał miejsce w razie konfliktu państwa dużego z małym lub dwóch państw dużych, z których jedno nie posiada lotnictwa dalekiego zasięgu. Prezentowana relacja wystąpiła np. w drugiej wojnie światowej (alianci zachodni lotnictwem bombowym osiągalni dowolne cele na terenie Niemiec, zaś ci ostatni mogli oddziaływać jedynie na pierwsze rzuty ugrupowania lądowego sił powietrznych sojuszników) i w Zatoce Perskiej (koalicja obejmowała uderzeniami obszar całego Iraku, a takich możliwości przestrzennych nie posiadało lotnictwo irackie).

Wojna powietrzna w takich warunkach będzie toczyła się z jednej strony w całym zakresie przestrzennym, zaś z drugiej strony obejmie tylko część terytorium (sił powietrznych) przeciwnika. Można więc oczekiwać, że inicjatywa w przestrzeni powietrznej będzie należała do silniejszego (mogącego niszczyć całe ugrupowanie sił powietrznych przeciwnika), który ma większe szanse zdominowania trzeciego wymiaru. Aby temu przeciwdziałać państwo, które nie posiada możliwości oddziaływania ogniowego lotnictwem na całe terytorium (siły powietrzne) przeciwnika, powinno mieć doskonale zorganizowany i silny system obrony powietrznej. Obronnym charakterem działań można bowiem również nie dopuścić do wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu przez nieprzyjaciela. Najdobitniej potwierdza tę tezę wojna (bitwa) powietrzna o Anglię i zmuszenie Luftwaffe do zaprzestania nalotów, a Trzecią Rzeszę do zaniechania inwazji na wyspy brytyjskie.

Trzecia relacja między siłami powietrznymi przeciwnych stron wystąpi wówczas, gdy **jedna strona może oddziaływać na ugrupowane (na ziemi) lotnictwa i obrony powietrznej przeciwnika, zaś druga strona nie jest w stanie osiągnąć terytorium (ugrupowania) nieprzyjaciela lub nie czuje się na siłach, aby niszczyć jego bazy lotnicze**. Ten ostatni przypadek miał miejsce także we wspominanej już wojnie powietrznej, w której Wielka Brytania (podczas bitwy o Anglię) nie czuła się w stanie uderzyć na bazy Luftwaffe rozmieszczone na kontynencie (we Francji). Podobnie postąpił Irak w wojnie w Zatoce Perskiej. Natomiast pierwsza sytuacja (w sensie epizodycznym) zaistniała podczas uderzenia lotnictwa amerykańskiego na Libię. Lotnictwo USA mogło niszczyć siły powietrzne Libii na całym jej terytorium, zaś Libijczycy mogli tylko realizować działania defensywne.

Przewidując możliwość konfliktu zbrojnego z takim potężnym przeciwnikiem, bądź w razie możliwego wystąpienia warunków, w których nie będzie możliwości lub sensu (ochoty) na działania ofensywne własnych sił powietrznych, państwo słabsze powinno dążyć do zbudowania nowoczesnego i silnego systemu obrony powietrznej (i przeciwlotniczej). Użycie powietrznego systemu dalekiego wykrywania i naprowadzania, wykorzystanie manewrowych pododdziałów rakiet przeciwlotniczych oraz nowoczesnego lotnictwa myśliwskiego może bowiem zdecydowanie utrudnić, a niekiedy nawet uniemożliwić wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu przez przeciwnika.

I nareszcie czwarta relacja wystąpi wtedy, kiedy **siły powietrzne (lotnictwo) przeciwnych stron mają możliwości prowadzenia walki o dominację w powietrzu jedynie w obszarze swego pierwszego rzutu ugrupowania operacyjnego**.⁶⁴ Przykładem takiej relacji była wojna w Korei. Lotnictwo USA, z uwagi na ograniczenia natury politycznej, nie mogło prowadzić operacji przeciwko chińskim bazom sił powietrznych. Natomiast lotnictwo koreańskie i ich sojuszników nie było w stanie atakować amerykańskich baz lotniczych i infrastruktury sił powietrznych, rozmieszczonych na dalekim zapleczu.

⁶⁴ Taka relacja wystąpi wówczas, gdy przeciwnie strony nie posiadają samolotów tankowania powietrznego, a taktyczne promienie działania ich lotnictwa bojowego zapewniają oddziaływanie (ogniowe, rozpoznawcze i inne) na głębokość około 200-300 km.

W omawianych uwarunkowaniach, wynikających z relacji czwartej, trzeba oczekiwać, że walka sił powietrznych o dominację w przestrzeni powietrznej może być długotrwała i trudna do rozstrzygnięcia. Nienaruszone bowiem będą głębiej dyslokowane zasoby i infrastruktura sił powietrznych oraz drugie (kolejne) rzuty ugrupowania lotnictwa i obrony powietrznej obu stron. W tych warunkach przeciwstawne strony będą prawdopodobnie przegrupowywały część swoich sił powietrznych do uzupełnienia (wsparcia) pierwszego rzutu, czynnie uczestniczącego w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu, a także wykorzystywały lotniska wysunięte do zwiększenia głębokości oddziaływania bojowego lotnictwa. Najczęściej żadna ze stron nie będzie w stanie zdobyć panowania w powietrzu, lecz wywalczenie przewagi ogólnej na określonych kierunkach, czy tym bardziej przewagi lokalnej (miejscowej) będzie wielce prawdopodobne.

W sytuacji tej bardzo dużą pomoc siłom powietrznym w wywalczeniu dominacji w powietrzu powinny udzielać grupy specjalne, wojska raketowe i inne siły, zdolne do zwalczania lotnictwa i obrony powietrznej na dużych głębokościach w ugrupowaniu przeciwnika. Można wręcz postawić tezę, że niszczenie przez te siły zasobów, infrastruktury i głęboko urzutowanych (na ziemi) sił powietrznych może być działalnością przesądającą o zdobyciu przewagi (panowania) w przestrzeni powietrznej.

Zaprezentowane cztery możliwe relacje między przeciwstawnymi siłami powietrznymi, dotyczą również Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej RP. Z analizy geomilitarnego położenia Polski oraz z oceny obecnych możliwości operacyjnych naszych sił powietrznych i potencjalnych przeciwników wynika, że **za wyjątkiem relacji pierwszej, z pozostałymi trzema sytuacjami możemy mieć do czynienia w razie odpierania agresji powietrznej.** Troska o trwałość systemu obronnego państwa i niepodległość kraju wymaga więc, aby nasze siły powietrzne miały bardzo silne i nowoczesne zarówno lotnictwo taktyczne, jak i manewrowy, głęboko urzutowany i wielowarstwowy system obrony powietrznej. Regułą przy tym powinno być dążenie, by **stopień nowoczesności naszych sił powietrznych był nie gorszy, lecz nawet lepszy niż potencjalnych przeciwników.** Sąsiedzi naszego kraju mają bowiem często o wiele bardziej liczne siły powietrzne niż Polska i tylko sprzętem nowoczesnym,

wykorzystywanym po mistrzowsku i z bardzo dużą intensywnością, można rekompensować ich przewagę ilościową. Jeśli nie osiągniemy wysokiego poziomu nowoczesności, to w razie konfliktu z przeciwnikiem silniejszym, trudno będzie dążyć do wywalczenia przewagi w powietrzu. Wówczas trzeba raczej utrudniać przeciwnikowi zdobycie panowania lub przewagi ogólnej w trzecim wymiarze i dążyć do uzyskiwania lokalnej dominacji w powietrzu celem wykonania najważniejszych zadań operacyjnych. Jednak konsekwencje takiej sytuacji w przestrzeni powietrznej dla przebiegu strategicznej kampanii obronnej - w świetle tego co zaprezentowano we wcześniejszych częściach niniejszego opracowania - mogą być oczywiste. Przypomnijmy raz jeszcze - **słabe siły powietrzne przegrywają wojnę powietrzną, a bez dominacji w powietrzu ponosi się klęskę w każdym konflikcie zbrojnym prowadzonym w formie działań regularnych.** I nie zdołają jej przeciwdziałać nowoczesne i opancerzone wojska lądowe, czy też rozbudowane siły obrony terytorialnej.

Na marginesie wypada nadmienić, że liczenie wyłącznie na wsparcie sojusznicze może okazać się złudne. Treść Artykułu V Karty Atlantyckiej nie zapewnia bowiem automatycznych gwarancji bezpieczeństwa w NATO. Wynika z niego, że w ramach bezpieczeństwa wspólnego rządy sojuszników (aliantów) każdorazowo określają sposoby przeciwdziałania agresji (mogą to być np. sankcje polityczne i gospodarcze), nie wykluczając również zaangażowania militarnego. Trzeba się więc zgodzić ze znanym publicystą, który napisał: *Polska może liczyć na pomoc NATO tylko wtedy, gdy będzie chciała i mogła bronić się sama i jeśli zdobędzie własne możliwości odstraszania napastnika. Wkład sojuszu w nasze bezpieczeństwo będzie wprost proporcjonalny do wniesionego przez nas wysiłku do bezpieczeństwa zbiorowego.*⁶⁵

Prowadząc walkę o dominację w przestrzeni powietrznej, wojska lotnicze i obrony powietrznej stosują operacyjne i taktyczne sposoby działań bojowych. Mają one różne nazwy w wielu armiach. Uogólniając je, a także wnikając w istotę, skład i metody wykonywania zadań w różnych armiach, można przyjąć, że w operacyjnych i taktycznych formach działań o przewagę (panowanie) w powietrzu lotnictwo (ze składu sił powietrznych) realizuje **połączone działania powietrzne.** Są one

wykonywane jako: naloty (uderzenia) zmasowane, ześrodkowane i urzutowane (systematyczne) oraz bitwy i walki powietrzne.

Zmasowane naloty (uderzenia) lotnictwa wykonywane są w stosunkowo krótkim czasie (w zasadzie nie dłuższym niż jedna-dwie godziny), w jednym ugrupowaniu operacyjnym (choć składającym się z wielu fal i grup) siłami całości lub większości (często kilkuset samolotów) lotnictwa uderzeniowego, z udziałem lotnictwa myśliwskiego, rozpoznawczego i walki radioelektronicznej. Celem uderzenia (nalotu) zmasowanego jest niemal jednoczesne zniszczenie (obezwładnienie) wielu obiektów sił powietrznych w wyznaczonym rejonie lub kierunku operacyjnym.

Ześrodkowane naloty (uderzenia) lotnictwa wykonywane są również w krótkim czasie i w jednym ugrupowaniu operacyjnym (taktycznym), lecz siłami części (kilkudziesięciu samolotów) lotnictwa uderzeniowego w osłonie lotnictwa myśliwskiego i walki radioelektronicznej oraz z udziałem samolotów rozpoznawczych. Celem nalotu (uderzenia) ześrodkowanego jest jednoczesne niszczenie kilku-kilkunastu obiektów sił powietrznych rozmieszczonych w określonym (często niezbyt wielkim) rejonie.

Urzutowane (systematyczne) naloty (uderzenia) lotnictwa wykonywane są przez pododdziały i oddziały lotnictwa uderzeniowego w celu zapewnienia ciągłości niszczenia (obezwładniania) sił powietrznych przeciwnika na ziemi przez cały czas trwania działań militarnych. W nalotach tych uczestniczą także grupy samolotów osłony, walki radioelektronicznej i rozpoznania. Celem nalotów (uderzeń) urzutowanych (systematycznych) będzie zwalczanie jednego lub kilku obiektów sił powietrznych dyslokowanych w niewielkim oddaleniu od siebie.

Naloty (uderzenia) urzutowane (systematyczne) realizowane są w przerwach nalotów (uderzeń) ześrodkowanych lub zmasowanych. Niekiedy zaś, zwłaszcza w operacjach powietrznych i odpowiednich fazach kampanii, naloty (uderzenia) urzutowane (systematyczne) są wykonywane ze stosunkowo niewielką częstotliwością. Ich zabezpieczenie wymaga bowiem angażowania znacznych sił

⁶⁵ J. Nowak – Jeziorański, Słoń i jeź. Wprost, 19.07.1998r.

wspierających i ubezpieczających, niejednokrotnie bardziej licznych niż wykonujących zadanie ogniowe samolotów uderzeniowych.

Prawdopodobnie z tych właśnie powodów, wnioski wynikające z użycia lotnictwa we współczesnych konfliktach zbrojnych wskazują na kształtującą się prawidłowość w tym zakresie: **połączone działania powietrzne o charakterze urzutowanym (systematycznym) są wypierane przez naloty ześrodkowane i zmasowane**. Te ostatnie zaczynają być dominujące, nie tylko podczas użycia lotnictwa w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu, ale również w czasie jego działań prowadzonych całej kampanii militarnej.

We wszystkich sposobach realizacji połączonych działań powietrznych (tj. nalotach zmasowanych, ześrodkowanych i urzutowych), mogą uczestniczyć również - w charakterze sił zabezpieczających - samoloty wczesnego wykrywania i naprowadzania oraz samoloty tankowania powietrznego. Ich udział w działaniach połączonych jest możliwy, co oczywiste, tylko w odniesieniu do tych sił powietrznych, które posiadają te rodzaje lotnictwa.

W walce o przewagę (panowanie) w powietrzu lotnictwo myśliwskie prowadzi bitwy i walki powietrzne.

Bitwa powietrzna obejmuje zespół (system) walk powietrznych i przedsięwzięć zabezpieczających działania lotnictwa myśliwskiego, połączonych wspólnym celem i realizowanych zwykle według wcześniej opracowanego planu lub w wyniku doraźnego (dynamicznego) wykorzystywania dużej liczby myśliwców. W bitwie powietrznej biorą więc udział znaczne siły lotnictwa myśliwskiego, które są wprowadzane do niej jednocześnie – z reguły przez stronę, która wykonuje nalot – lub kolejno – z zasady przez stronę odpierającą nalot powietrzny. Będzie się ona toczyła w określonej przestrzeni operacyjno-powietrznej, w stosunkowo krótkim czasie (do dwóch godzin), zwłaszcza podczas odpierania (wykonywania) nalotów zmasowanych i ześrodkowanych lotnictwa taktycznego. Do bitew powietrznych może dochodzić szczególnie w operacjach (odpowiednich fazach kampanii) powietrznych oraz w najważniejszych okresach (fazach) prowadzenia operacji (kampanii) lądowych,

morskich i innych. W pozostałych okresach walki o dominację w przestrzeni powietrznej lotnictwo myśliwskie toczy walki powietrzne.

Walka powietrzna jest starciem zbrojnym w powietrzu pojedynczych samolotów lub ich grup, łączących ogień i manewr dla zniszczenia celu powietrznego lub odparcia jego ataku. Walka powietrzna jest główną formą działań taktycznych lotnictwa myśliwskiego w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu.

Walki powietrzne będą miały miejsce przede wszystkim w czasie odpierania (wykonywania) nalotów (uderzeń) urzutowanych; będą one występowały również w czasie odpierania (prowadzenia) nalotów (uderzeń) zmasowanych i ześrodkowanych, i wówczas suma walk może tworzyć bitwy powietrzne.

Oprócz lotnictwa myśliwskiego, operacyjne i taktyczne działania defensywne związane z walką o dominację w powietrzu prowadzą również wojska raketowe sił powietrznych. Tworzą je oddziały i - w nielicznych armiach - związki taktyczne rakiet przeciwlotniczych⁶⁶ oraz, coraz bardziej pożądane, systemy przeciwraketowe bazowania lądowego przeznaczone do zwalczania celów aerodynamicznych i kosmicznych.⁶⁷

Lotnictwo myśliwskie, wojska raketowe, a także wojska radiotechniczne, wojska rozpoznania i walki radioelektronicznej oraz inne tworzą funkcjonalny pion sił powietrznych - obronę powietrzną, której celem jest niedopuszczenie (niszczenie w powietrzu) lotnictwa przeciwnika (środków napadu powietrznego), by realizowało ono pomyślnie swoje działania operacyjne i taktyczne.

Tak założone cele obrony powietrznej osiąga się poprzez organizowanie strefowej, obiektowej i strefowo-obiektowej (mieszanej) obrony powietrznej. W jej składzie, coraz więcej państw (armii) organizuje również obronę przeciwraketową.

Obronę powietrzną sposobem strefowym najkorzystniej jest realizować w osłonie wielu ważnych rejonów i kierunków operacyjno-powietrznych, dysponując znacznym i różnorodnym potencjałem bojowym. Tak zorganizowana obrona zapewnia

⁶⁶ Na przykład: Patriot, Hawk, S-200, Nawa, Krug i inne.

⁶⁷ Dla przykładu: amerykański Thaad, amerykańsko-izraelski Arrow-2, francuski Aster, czy rosyjskie S-300W, Antiej-2500 i Triumf.

zwalczanie przeciwnika powietrznego na prawdopodobnych kierunkach jego nalotu na różnych odległościach od osłanianych obiektów. Z uwagi na to, że wielokrotne niszczenie celów powietrznych w czasie dolotu do rejonów ich działań, wymaga bardzo dużych sił lotnictwa myśliwskiego i zestawów rakietowych, tylko najbogatsze armie organizują obronę strefową w skali państwa. Częściej, funkcjonuje ona w obronie najistotniejszych rejonów administracyjno-gospodarczych, odwodów strategicznych oraz baz lotniczych i morskich, dyslokowanych na głębokim zapleczu.

Obronę obiektową tworzy się do bezpośredniej osłony oddzielnych obiektów lub grup obiektów, z uwzględnieniem wszystkich możliwych kierunków działań przeciwnika powietrznego. Jest ona organizowana w sytuacjach deficytu środków walki obrony powietrznej.

Obrona strefowo-obiektowa jest połączeniem obrony strefowej i obiektowej. Jej istota polega na tym, że w obronie ważnego kierunku operacyjno-powietrznego (rejonu) organizowana jest obrona strefowa, zaś na innych kierunkach - obrona obiektowa. Obrona bezpośrednia najistotniejszych obiektów (ich grup) występuje również w obronie strefowej. Umiejętne łączenie strefowej (pośredniej) i obiektowej (bezpośredniej) obrony powietrznej jest obecnie jednym z podstawowych warunków skuteczności działań defensywnych, prowadzonych w ramach walki o dominację w powietrzu. Stąd też, większość państw dąży do organizowania obrony powietrznej sposobem strefowo-obiektowym. Równocześnie, w osłonie najważniejszych aglomeracji polityczno-administracyjnych, regionów gospodarczych i dyslokacji sił strategiczno-kosmicznych rozmieszcza się systemy przeciwrakietowe.

Efektywność obrony powietrznej w zakresie niszczenia środków napadu powietrznego, czyli w walce o dominację w powietrzu, uległa radykalnemu zwiększeniu w wyniku wprowadzenia do uzbrojenia sił powietrznych **samolotów wczesnego wykrywania i naprowadzania**. Możliwość bardzo dalekiej penetracji radiolokacyjnej w głąb terytorium (ugrupowania) przeciwnika zapewnia obserwowanie celów powietrznych niemal od ich startu, co sprzyja uprzedzaniu naziemnych środków przeciwlotniczych o kierunkach nalotu i stwarza im dogodne warunki przygotowania się do niszczenia środków napadu powietrznego. Przede wszystkim jednak, z pokładu samolotu wczesnego wykrywania następuje

naprowadzanie lotnictwa myśliwskiego na cele powietrzne. Duża rozróżnialność pokładowej stacji radiolokacyjnej sprawia, że można dość precyzyjnie określić skład ilościowy grupowych celów powietrznych i skierować przeciwko nim adekwatne siły lotnictwa myśliwskiego.

Zwiększenie skuteczności obrony powietrznej, w ramach której prowadzi działania powietrzny system dalekiego wykrywania i naprowadzania, jest tak znaczne, że **strona konfliktu, która nie posiada takiego systemu ma bardzo niewielkie szanse na zdobycie dominacji w powietrzu** w wyniku nie tylko działań ofensywnych, ale również i defensywnych.

Teza ta została w pełni potwierdzona w wojnie w Zatoce Perskiej. Koalicyjne siły powietrzne dysponowały samolotami wczesnego wykrywania i naprowadzania, natomiast nie posiadał ich Irak. W rezultacie, każdy start samolotów irackich był obserwowany z powietrza i niezwłocznie na te samoloty było naprowadzane lotnictwo myśliwskie sojuszników, które zestrzeliwało cele powietrzne. Istniała więc pełna blokada (paraliż) działań lotnictwa Iraku. Również z tego powodu i z obawy o duże straty bezpowrotne Irak nie zdecydował się (nie czuł się na siłach) na wykonanie lotniczych uderzeń odwetowych (działań ofensywnych) przeciwko siłom powietrznym koalicji. Jego lotnictwo myśliwskie prowadziło także bardzo ograniczone działania, gdyż pozbawione naprowadzania i dowodzenia z ziemi z reguły było zestrzeliwane przez samoloty sojuszników. W wyniku tak nieprzemyślanego rozwoju sytuacji, chcąc ocalić część sił lotnictwa, które ponosiło duże straty zarówno w powietrzu, jak i na lotniskach, Irak zdecydował się na jego przebazowanie (wycofanie z działań) na terytorium Iranu.

Podobny wariant w swej istocie zastosowała Serbia (Jugosławia) w czasie konfliktu o Kosowo (wiosną bieżącego roku). Rozśrodkowała ona i pochowała swoje samoloty, dążąc do uratowania lotnictwa przed całkowitym zniszczeniem. Przez kilkadziesiąt dni ofensywy powietrznej Sojuszu Północnoatlantyckiego, Serbia ani razu nie podjęła próby przeprowadzenia powietrznych działań ofensywnych i defensywnych na szeroką skalę. Z reguły, nie funkcjonował (nie był włączony) również systemu rozpoznania radiolokacyjnego i stacje radiolokacyjne zestawów rakiet przeciwlotniczych (w obawie przed obezwładnieniem). W rezultacie, lotnictwo

NATO od pierwszego nalotu mogło swobodnie wykorzystywać przestrzeń powietrzną (posiadało panowanie), rozbiło przemysł zbrojeniowy i możliwości ofensywne sił zbrojnych Jugosławii oraz zmusiło ją do wycofania wojsk z Kosowa i zastosowania się do planu pokojowego ONZ.

Techniczne zróżnicowanie (dysproporcje) w wyposażeniu sił powietrznych i całych sił zbrojnych przeciwnych stron jest w obecnych warunkach jednym z najistotniejszych czynników wpływających na przebieg i rezultaty walki o dominację w przestrzeni powietrznej. Wykorzystywanie rozpoznania satelitarnego umożliwia ciągle śledzenie ugrupowania i przegrupowań sił powietrznych, natomiast za pomocą nawigacji satelitarnej można precyzyjnie wyprowadzać grupy samolotów w rejony obiektów uderzeń (działań) i tworzyć warunki do wykonywania precyzyjnych uderzeń na lotnictwo (bazy lotnicze), środki obrony powietrznej, infrastrukturę i zasoby sił powietrznych przeciwnika. Użycie zaś zestawów przeciwrakietowych i powietrznych systemów dalekiego wykrywania i naprowadzania - co wskazywano wcześniej - czyni obronę powietrzną niezwykle efektywną ; umożliwia też bardzo skuteczne niszczenie celów powietrznych nie tylko na dalekich podejściach od osłanianych obiektów, ale również wykorzystywanie lotnictwa myśliwskiego do zwalczania samolotów przeciwnika nawet już nad jego terytorium (ugrupowaniem). W sumie więc, technologie nowej generacji w siłach powietrznych (i nie tylko) mogą i będą ułatwiać bardzo szybkie wywalczenie przewagi (panowania) w powietrzu, zwłaszcza jeśli druga strona konfliktu wykorzystuje w kampanii powietrznej sprzęt niezbyt nowoczesny.

Reasumując, główną powinnością sił powietrznych w konflikcie zbrojnym jest zwalczanie lotnictwa i obrony powietrznej strony przeciwnej oraz infrastruktury i zasobów wspomagających ich działania operacyjne. Inaczej ujmując, **podstawowym zadaniem sił powietrznych jest walka o dominację w powietrzu**. Zadanie to pochłania - jak wykazują analizy przebiegu współczesnych konfliktów zbrojnych - **całość działań operacyjnych obrony powietrznej i do 60-80% wykorzystywanego w działaniach wojennych wysiłku lotnictwa uderzeniowego (ofensywnego)**. I chociaż siły powietrzne mają największe możliwości pokonania lotnictwa i obrony powietrznej strony przeciwnej, to jednak ich działania związane z opanowaniem przestrzeni powietrznej muszą być wspierane przez wojska lądowe i marynarkę

wojenną. Tylko bowiem wspólnym wysiłkiem rodzajów sił zbrojnych, odpowiednio skoordynowanym na szczeblu centralnym, można odnieść sukces w walce o dominację w przestrzeni powietrznej, a w konsekwencji powodzenie w konflikcie zbrojnym.

Rozważmy zatem, w kolejnej części niniejszego opracowania, w jaki sposób powinno się wykorzystywać zasady sztuki wojennej, aby osiągnąć sukcesy w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej.

3. WYKORZYSTANIE ZASAD SZTUKI WOJENNEJ W WALCE O DOMINACJĘ W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Podstawowym składnikiem wojen i najbardziej wyrazistym ich uzewnętrznieniem pozostaje nadal walka zbrojna. Zarówno wojny, jak i walka zbrojna posiadają swoje prawa, które stanowią podstawę do prognozowania kierunków rozwoju teorii i praktyki wojennej oraz sterowania tym rozwojem.

Prawa wojny – wskazując na zachodzące w niej obiektywne związki i zależności – odgrywają ważną rolę w poznaniu istoty i charakteru wojny. Umożliwiają one bowiem wyjaśnienie przyczyn wybuchu wojen, mechanizmów ich prowadzenia, procesów zachodzących w trakcie wojny i przyszłego ich charakteru. Ułatwiają więc odpowiednie sterowanie przygotowaniem do wojny i najbardziej właściwe wykorzystanie posiadanego potencjału wojennego, a także przeciwdziałanie wybuchowi wojny.⁶⁸

Prawa wojny oddziałują na treść i istotę **praw walki zbrojnej**. Walkę tę – co prawda – cechuje duża nieokreśloność działań i niepewność ich skutków. Jednak pogłębione analizy i oceny przebiegu walki zbrojnej wskazują, że można sformułować ogólne i szczegółowe prawidłowości (związki i zależności), tworzące prawa walki zbrojnej. Są to – według Sawkina – konieczne, stale powtarzające się związki i stosunki między zjawiskami działań wojennych lub ich właściwościami, uzewnętrzniającymi się na polach bitew już w toku samej walki zbrojnej.⁶⁹

Prawa walki zbrojnej stanowią zaś podstawę do formułowania praktycznych wskazówek, reguł i zasad postępowania, których przestrzeganie powinno zapewnić sukces w działaniach wojennych, w tym w walce o dominację w przestrzeni powietrznej. Reguły te nazywane są **zasadami walki zbrojnej lub zasadami sztuki wojennej**. Nie można zatem mówić o umiejętnym stosowaniu zasad sztuki wojennej bez znajomości praw wojny i walki zbrojnej, ich istoty i zależności, które one wyrażają. Ta właśnie znajomość powinna być podstawą twórczego podejścia w

⁶⁸ Nauka i doktryna wojenna. Wyd. MON, Warszawa 1984, s.35.

procesie przygotowania walki o przewagę (panowanie) w powietrzu i kierowania jej przebiegiem. Nie jest bowiem sztuką sama znajomość zasad, czy nawet umiejętność teoretycznego ich interpretowania. Sztuką jest natomiast twórcze ich stosowanie w konkretnych warunkach przeciwko przeciwnikowi, który może wykorzystywać te same zasady (reguły).

Zasady walki zbrojnej (sztuki wojennej) są więc prakseologicznym odzwierciedleniem praw walki zbrojnej. Jeśli przyjmiemy tę tezę za prawdziwą, to staje się oczywiste, że w istocie zasad walki zbrojnej powinna znaleźć swoje odbicie teoria prakseologii.⁷⁰ Zasady sprawnego działania, jakimi są niewątpliwie zasady walki zbrojnej, muszą bowiem nie tylko uwzględniać, ale wręcz powinny bazować na ogólnych zasadach skutecznego postępowania określonych w prakseologii. Szczególnie istota takich zasad prakseologii, jak: cel działania, centralizacja, ekonomiczność, zaskoczenie i sparaliżowanie członów naczelnego uzależniającego działania zwalczanej całości - stanowią wręcz swoiste receptury, niezbędne do wykorzystania w działaniach militarnych, a zwłaszcza w pragmatycznych zasadach walki zbrojnej.

Zasady walki zbrojnej mają charakter ogólny i dotyczą całej problematyki sztuki wojennej, która z uwagi na skalę działań dzieli się na strategię, sztukę operacyjną i taktykę.⁷¹ Stąd też zasady walki zbrojnej można podzielić na stojące niżej w hierarchii zasady szczegółowe, do których zaliczamy zasady: strategii, sztuki operacyjnej i taktyki. Zasady strategii w tej płaszczyźnie podziału nie dzielą się, są jednolite dla całych sił zbrojnych, tak jak jednolita jest strategia.⁷² Natomiast zasady sztuki operacyjnej dzielą się na zasady użycia poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, a więc na zasady sztuki operacyjnej wojsk lądowych, marynarki wojennej i sił powietrznych. Z kolei zasady taktyki dzielą się na zasady rodzajów wojsk oraz zasady działania związków taktycznych, oddziałów i pododdziałów. W odniesieniu do sił powietrznych zasady taktyki będą więc obejmowały zasady użycia wojsk lotniczych i

⁶⁹ W. Sawkin, *Podstawowe zasady sztuki operacyjnej i taktyki*. Wyd. MON, Warszawa 1974, s. 78.

⁷⁰ Stosunkowo szeroko o tej problematyce pisze W. Łepkowski w rozprawie nt.: „Zarys strategii wojskowej.” Wyd. ASG WP 1984r., s. 140-148.

⁷¹ W armiach zachodnich z reguły wyróżnia się tylko strategię i taktykę, chociaż powszechnie stosuje się także pojęcie operacji.

⁷² W. Łepkowski, *Zarys strategii wojskowej*, op. cit., s. 154.

działania sił obrony powietrznej oraz zasady użycia: lotnictwa myśliwskiego, myśliwsko-bombowego, bombowego, rozpoznawczego, transportowego i innego; wojsk raketowych, radiotechnicznych i innych sił obrony powietrznej; związków taktycznych, oddziałów i pododdziałów różnych rodzajów wojsk ze składu lotnictwa i obrony powietrznej.

Z dotychczas prezentowanych treści wynika, że zasady wykorzystywane w walce o dominację w przestrzeni powietrznej mają być zasadami walki zbrojnej (sztuki wojennej), w których uwzględnia się (eksponuje) wywalczanie przewagi (panowania) w powietrzu. Ta oczywista teza wskazuje, że należy wpierw określić listę (zestaw) zasad sztuki wojennej (walki zbrojnej). I właśnie to zagadnienie jest bardzo złożonym problemem. Nie jest sprawą autora i nie miejsce w tym materiale na ustalanie zasad walki zbrojnej. Tematyką tą zajmują się bowiem teoretycy sztuki wojennej i strategii. Analiza ich poglądów na omawiane zasady wskazuje niestety na rozbieżne i nadal budzące wiele sporów dysputy i rozważania. I dotyczy to nie tylko materiałów teoretycznych, ale również tych o charakterze normatywnym (doktrynalnym). Oto kilka przykładów.

W. Łepkowski w rozprawie „*Zarys strategii wojskowej*”, op. cit., s. 161-197 wyróżnia następujące zasady sztuki wojennej (walki zbrojnej): cel, przewagę, zaskoczenie, ekonomię sił, aktywność, współdziałanie, manewr, prostotę, swobodę działania i jedność dowodzenia.

K. Nożko wyszczególnia: cel i celowość; przewagę; gotowość i zdolność bojową; zaskoczenie; manewr; ześrodkowanie sił, środków i wysiłków celem wykonania zadań decydujących o powodzeniu; aktywność; synchronizację, koordynację – współdziałanie; zabezpieczenie operacyjne i bojowe działań wojsk.⁷³

S. Koziej wskazuje na: celowość działania, ekonomię sił, zaskoczenie, inicjatywę, manewr, synergiczność, utrzymanie zdolności bojowej.⁷⁴ Podobną listę zasad, wzbogaconą o morale i psychologiczne przygotowanie wojsk, przytacza J. Zieliński.⁷⁵

⁷³ K. Nożko, *Zasady współczesnej sztuki wojennej w systemie obronnym RP*. Wyd. AON 1991, s.33-80.

⁷⁴ S. Koziej, *Teoria sztuki wojennej*. Wyd. Bellona 1993, s. 68-90.

⁷⁵ J. Zieliński, *Zasady sztuki wojennej*. Wyd. AON 1994, s.19.

Natomiast w regulaminie wojsk lądowych ujęto: celowość działania, zdolność bojową, ekonomię sił, zaskoczenie, aktywność (inicjatywę) i manewrowość.⁷⁶

Według amerykańskiej doktryny sił powietrznych wyróżnia się: cel, ofensywność, zmasowanie, ekonomię sił, manewr, zaskoczenie, bezpieczeństwo, prostotę, jedność dowodzenia.⁷⁷ Lecz już w wydawnictwie NATO AJP-01 wyszczególniono: cel, jedność wysiłku, kooperację, ciągłość, koncentrację siły, ekonomię wysiłku, elastyczność, inicjatywę, morale, zaskoczenie, bezpieczeństwo i prostotę.⁷⁸

Można byłoby przytaczać dalsze opracowania teoretyczne i normatywne, publikowane zarówno jako wydawnictwa koalicyjne lub narodowe, jak i materiały autorskie, w których - w zależności od zastosowanych kryteriów - wyróżnia się różne zasady sztuki wojennej. Przyczyny braku jednolitości poglądów na omawiane zasady są dość zróżnicowane i szerzej problematykę tę opisuję w innym opracowaniu.⁷⁹ W niniejszym wydawnictwie nie ma potrzeby głębszego analizowania tych poglądów, podobnie jak nie istnieje konieczność polemizowania z wieloma poglądami na temat listy (wykazu) zasad sztuki wojennej (walki zbrojnej). Problematyka ta nie jest bowiem zasadniczą treścią dociekań w tym wydawnictwie, w którym chodzi głównie o pokazanie w jaki sposób zasady sztuki wojennej mogą być wykorzystywane (stosowane) w walce o dominację w przestrzeni powietrznej.

Uwzględniając powyższe ograniczenia, do dalszego rozważania **przyjęto zasady, które zostały zobrazowane na rys.1.** Są to najistotniejsze reguły, których umiejętne stosowanie sprzyja optymalnemu użyciu wojsk w walce zbrojnej, w tym w walce o zdobycie przewagi (panowania) w powietrzu. Nie są one jednak spisem (wykazem) prawidłowości, które koniecznie muszą zapewnić sukces w walce (operacji, kampanii). Jako ogólne i prakseologiczne reguły są one natomiast ważne dla racjonalnego dowodzenia i użycia sił zbrojnych w czasie wojny oraz właściwego szkolenia ich w okresie pokoju i przygotowania do działań bojowych. Poprawne zastosowanie tych zasad w praktyce walki zbrojnej, w tym prowadzonej o

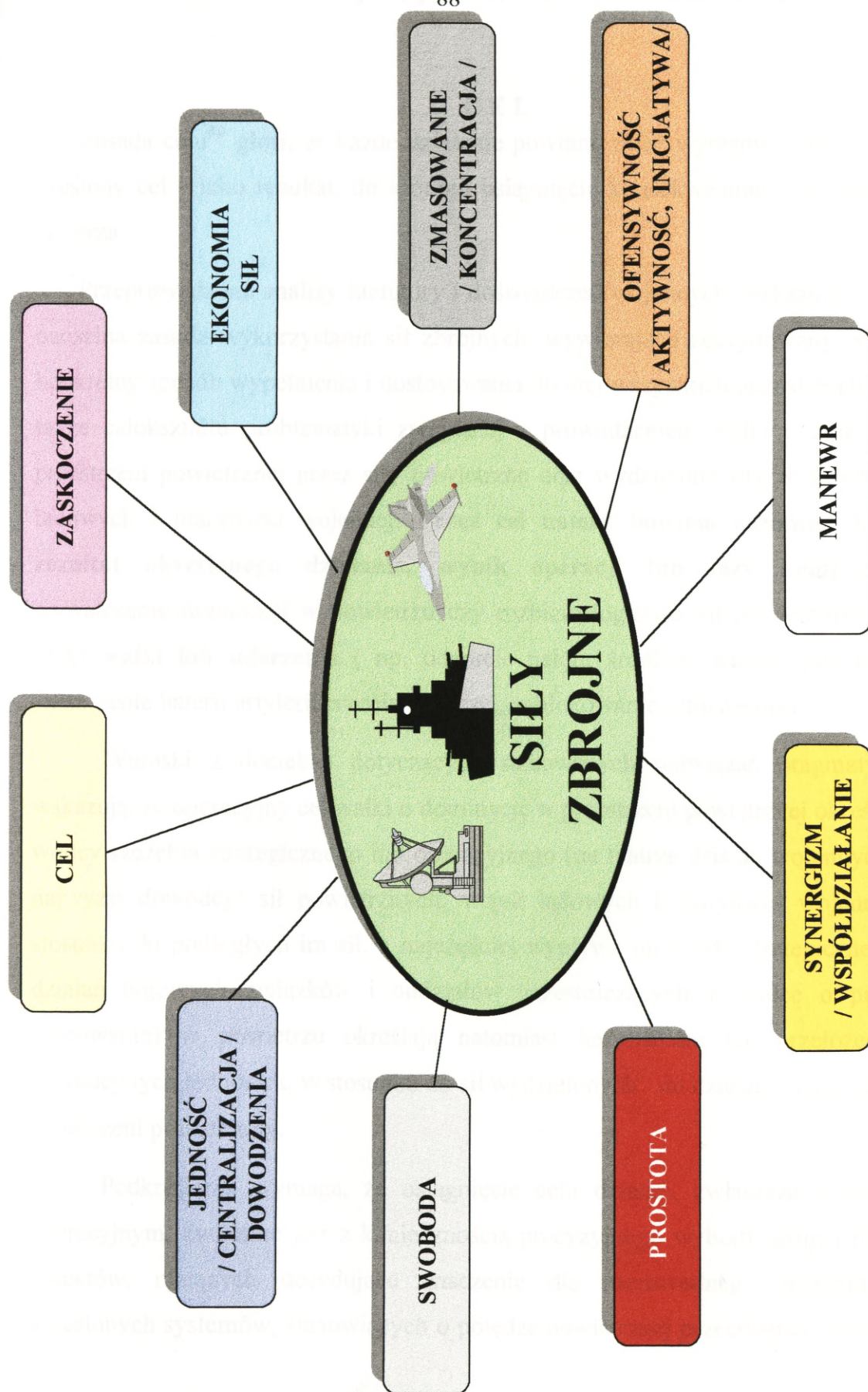
⁷⁶ Regulamin działań taktycznych wojsk lądowych. Cz. I. Związek taktyczny, oddział. Wyd. Szt. Gen. WP 1994, s. 11-15.

⁷⁷ Air Force Manual 1-1 Basic. Aerospace Doctrine of the United States Air Force. Department of the Air Force HQ USAF Washington DC 1992, s.1.

⁷⁸ Allied Joint Doctrine, op.cit.

⁷⁹ W. Michalak, Zasady użycia lotnictwa w działaniach wojennych. Wyd. AON 1995.

zdominowanie przestrzeni powietrznej, wymaga głębokiej wiedzy, daleko wykraczającej poza treść tych reguł, talentu dowódczego, a także intuicji i szczęścia. Jednak ich znajomość teoretyczna pozwala zrozumieć drogi, które prowadzą do zrealizowania zamierzeń (zadań) i osiągnięcia celów sprzyjających wywalczeniu przewagi (panowania) w powietrzu i zwycięstwa w walce zbrojnej. Rozważmy więc istotę tych zasad w aspekcie walki o zwycięstwo w trzecim wymiarze.



Rys. 1 Zasady sztuki wojennej wykorzystywane w walce o dominację w przestrzeni powietrznej

3.1. Istota zasad sztuki wojennej w świetle walki o dominację w powietrzu

CEL

Zasada celu⁸⁰ głosi, że każde działanie powinno mieć wyraźnie i precyzyjnie określony cel - jako rezultat, do którego osiągnięcia konsekwentnie i racjonalnie się zmierza.

Przeprowadzone analizy literatury i doświadczeń wojennych wskazują, że jest to naczelną zasadą wykorzystania sił zbrojnych, wywierającą zdecydowany wpływ na konkretny sposób wypełnienia i dostosowania do niej wszystkich pozostałych zasad, a także całokształtu problematyki związanej z prowadzeniem walki o dominację w przestrzeni powietrznej przez siły powietrzne oraz wydzielone siły ze składu wojsk lądowych i marynarki wojennej. **Przez cel należy bowiem rozumieć końcowy rezultat określonego działania, wynik operacji lub fazy kampanii (np. wywalczenie dominacji w powietrzu czy rozbitcie logistyki sił powietrznych), albo efekt walki lub uderzenia (np. odparcie nalotu środków napadu powietrznego, zniszczenie baterii artylerii przeciwlotniczej, zablokowanie lotniska itp.).**

Wnioski z dociekań dotyczących stosowanych rozwiązań pragmatycznych wskazują, że operacyjny cel walki o dominację w przestrzeni powietrznej określają dowódcy szczebla strategicznego lub operacyjnego (na teatrze działań wojennych) oraz najwyżsi dowódcy: sił powietrznych, wojsk lądowych i marynarki wojennej - w stosunku do podległych im sił, a najczęściej wypływa on z celu strategicznego. Cel działań bojowych związków i oddziałów uczestniczących w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu określają natomiast bezpośredni ich przełożeni oraz dowódcy tych jednostek, w stosunku do sił wydzielonych do działań o zdominowanie przestrzeni powietrznej.

Podkreślenia wymaga, że osiągnięcie celu działań, zwłaszcza o znaczeniu operacyjnym, związane jest z koniecznością precyzyjnego wyboru grup i rodzajów obiektów, mających decydujące znaczenie dla niezawodnego funkcjonowania określonych systemów, stanowiących o potęgze powietrznej przeciwnika. Uwidacznia

się w tym zakresie wyraźna tendencja do wyszukiwania (wyboru) i niszczenia takich obiektów, które są najsłabszymi lub najbardziej newralgicznymi elementami całego systemu i których **wyeliminowanie z działań może najszybciej paraliżować jego funkcjonowanie**⁸⁰. Wybór takich obiektów, wynikających z istoty osiągania celu operacyjnego, powinien być podstawą do ustalania taktycznych celów działań lotnictwa, obrony powietrznej i innych wojsk prowadzących walkę o dominację w przestrzeni powietrznej. Nie zwalnia to oczywiście dowódców niższych szczebli dowodzenia od poszukiwania najbardziej ekonomicznych i zaskakujących sposobów realizacji zadań, w tym także wyboru do zwalczania takich obiektów, które są swoistymi kluczami do osiągnięcia powodzenia w działaniach o wywalczenie przewagi (panowania) w powietrzu.

Modelowy wręcz przykład umiejętnego wyboru i eliminowania newralgicznych obiektów uderzeń znajdziemy w wojnie w Zatoce Perskiej. Alianci, realizując początkowy cel strategiczny (wywalczenie panowania w powietrzu), zniszczyli w pierwszej kolejności system dowodzenia lotnictwem i obroną powietrzną Iraku. Założyli bowiem, że w warunkach pełnej centralizacji dowodzenia siłami powietrznymi Iraku, rozbite głównych stanowisk systemu dowodzenia sparaliżuje możliwość działania i przeciwdziałania lotnictwa i obrony powietrznej. Przebieg konfliktu w zatoce w pełni potwierdził słuszność takich założeń. Ogniowe i radioelektroniczne obezwładnienie punktów dowodzenia doprowadziło bardzo szybko do osiągnięcia celu operacyjnego - wywalczenia panowania w powietrzu już w pierwszej dobie konfliktu zbrojnego.

Ze studiów literatury wynika, że operacyjny cel w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej osiąga się jednak poprzez osiągnięcie celów szczegółowych, czyli taktycznych - pośrednich w jego realizacji. Pomyślne wykonanie celów taktycznych, przybliży osiągnięcie celu operacyjnego, lub w wypadku niepowodzenia – oddala. Wypada jednak podkreślić, że lotnictwo - z uwagi na walory samolotów i specyfikę jego użycia – ma **możliwość równoczesnego lub kolejnego osiągania**

⁸⁰ Leksykon, PWN 1972 r., s.164 określa jako cel - założony rezultat dążeń, punkt dojścia do którego osiągnięcia się zmierza.

⁸¹ Chodzi tu o praktyczną realizację prakseologicznej zasady sparaliżowania członu naczelnego, determinującego działania zwalczanej całości.

celów taktycznych, operacyjnych i strategicznych; również ograniczenie konieczności zrealizowania celów taktycznych, jako warunku osiągnięcia celów operacyjnych (strategicznych), **tylko w niewielkim stopniu** dotyczy nowoczesnego lotnictwa taktycznego i dalekiego zasięgu (bombowego). Lecz zawsze musi istnieć ścisła więź, a jednocześnie gradacja celów na każdym szczeblu organizacyjnym - inne cele będą stawiane załogom, pododdziałom, oddziałom, związkom taktycznym i operacyjnym, choć wszystkie one muszą wynikać ze strategicznego i operacyjnego celu użycia sił zbrojnych i wojsk uczestniczących w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu.

Z analizy użycia sił powietrznych i innych wojsk w wojnach oraz z przykładów wielu ćwiczeń wynika, że w walce o dominację w trzecim wymiarze **celem operacyjnym może być np.:** wywalczenie i utrzymanie lub niedopuszczenie do zdobycia przewagi (lokalnej, ogólnej lub panowania) w powietrzu. Taktycznymi celami działań bojowych wojsk może zaś być: zniszczenie, obezwładnienie, dezorganizacja, nękanie, blokowanie, zatrzymanie, rozpoznanie, zakłócenie, desantowanie i inne sformułowania, określające oddziaływanie na obiekty sił powietrznych i wspierających je wojsk.

Podkreślenia wymaga, że cel operacyjny i taktyczny powinien brzmieć jednoznacznie, być precyzyjny i zrozumiały dla wykonawców. Jest to szczególnie istotne w warunkach odejścia od dyrektywnego stylu dowodzenia i kształtowania się wyraźnej tendencji do delegowania jak największego zakresu decydowania przez niższe szczeble dowodzenia, a zwłaszcza przez wykonawców (tzw. dowodzenie przez cele). W tych warunkach bowiem opaczne zrozumienie celu może prowadzić do wykorzystywania sił powietrznych i wspierających je wojsk niezgodnie z zamiarami szczebla centralnego (operacyjnego) i potrzebami wynikającymi z sytuacji operacyjno-powietrznej.

Po określeniu celu wszystkie decyzje wykonawcze i działania sił powietrznych oraz wspierających je wojsk powinny zmierzać do jego osiągnięcia i to w stosownym czasie oraz kosztem najmniejszych strat własnych. Na szczeblu taktycznym, dla zapewnienia osiągnięcia celu działań, cały wysiłek dowództwa, sztabu i bezpośrednich wykonawców powinien być skierowany na wybór jak najlepszej metody i sposobu wykonania zadania, dobru właściwego ładunku bojowego, składu sił i tworzenia ich

ugrupowania, manewrów do powtórnych ataków, sposobu zabezpieczenia itd. Trzeba przy tym zaznaczyć, że **cel działań może być osiągnięty w różny sposób**, zależny np. od możliwości bojowych lotnictwa i konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej. Dla przykładu, zatrzymanie maszerującej kolumny logistycznej sił powietrznych do określonej rubieży można zrealizować poprzez zniszczenie mostu, bądź wykonanie uderzenia na jej czoło, wybierając odpowiednie miejsce w terenie.

Zatem, skuteczne osiągnięcie celu dotyczącego walki o dominowanie w przestrzeni powietrznej związane jest z dobrem (celowością) określonego sposobu (określonej metody) działania. Przy wyborze sposobu osiągnięcia celu wskazane jest więc szukać odpowiedzi m.in. **na pytania:**

- Czy zamierzone działanie zapewnia lub przyspiesza realizację celu związanego z wywalczeniem przewagi (panowania) w powietrzu i jakim kosztem ?
- Czy zamierzone działanie przybliży osiągnięcie celu operacyjnego (strategicznego) dotyczącego zdominowania przestrzeni powietrznej?
- Czy celowe jest określone działanie, ze względu na posiadane siły i środki, istniejącą i przewidywaną sytuację, obiekt oddziaływania ?

Przeprowadzone analizy literatury historycznej wskazują, że przy wyborze metody osiągnięcia celu w zdecydowanej większości sytuacji operacyjno-taktycznej wynikają wielowariantowe sposoby jego realizacji. Dlatego też wielką sztuką w pracy dowódców, oficerów sztabu i wykonawców jest umiejętność wyboru i realizacji prawidłowego i najszusznieszego (celowego) działania. Toteż po sformułowaniu celu operacyjnego (taktycznego), wiążącego się z walką o dominację w przestrzeni powietrznej, jego właściwym i głębokim zrozumieniu, pożądane jest wykorzystanie wszystkich istniejących możliwości jego osiągnięcia. Trzeba jednak podkreślić, że sprecyzowany cel zarówno operacyjny, jak i taktyczny powinien być zgodny z realnymi możliwościami jego osiągnięcia. Stąd, cel pożądane jest ustalać tak, aby można było wykonać postawione zadanie przy wykorzystaniu najmniejszej ilości sił i środków, np. przez niszczenie najbardziej newralgicznych elementów obiektów działań. W tym wypadku celowo jest w pełni uwzględniać, na podstawie konkretnych

kalkulacji i wyliczeń, zarówno siły materialne jak i niematerialne, mające wpływ na rzeczywiste możliwości osiągnięcia celu działania.

Dążąc do osiągnięcia własnego celu (operacyjnego, taktycznego), związanego z walką o dominację w przestrzeni powietrznej, trzeba jednocześnie uczynić wszystko, aby **pozbawić przeciwnika możliwości, albo utrudnić lub uniemożliwić mu realizację jego celów** dotyczących walki o przewagę (panowanie) w powietrzu.

Z A S K O C Z E N I E

Przez zaskoczenie rozumiemy nieoczekiwane i nagłe zdarzenie (działanie), w wyniku którego wojska przeciwnika zostaną pozbawione na pewien czas możliwości skutecznego działania lub przeciwdziałania.

Celem zaskoczenia jest okresowe sparaliżowanie woli działania przeciwnika i tym samym czasowe pozbawienie go zdolności do przeprowadzenia zorganizowanej walki o dominację w przestrzeni powietrznej. **Czas oddziaływania zaskoczenia jest bowiem stosunkowo krótki, lecz rezultaty działania uzyskane w wyniku zaskoczenia mogą mieć bardziej trwały charakter** i wpływały będą niejednokrotnie na rezultaty walki o przewagę (panowanie) w powietrzu.

Jako zasada sztuki wojennej, stosowana w tej walce, idea zaskoczenia wyraża się głównie w wykonaniu uderzeń sposobami i ładunkami (bombami, rakietami itp.) do których przeciwnik nie był przygotowany oraz w miejscu i czasie, w którym nie spodziewał się tego lub nie zdążył poczynić przedsięwzięć dla ich odparcia i odpowiednio zabezpieczyć swoje siły powietrzne

Zaskoczenie osiąga się najczęściej poprzez szerokie wykorzystanie takich właściwości sił powietrznych, a szczególnie lotnictwa, jak: manewrowość, duże prędkości, możliwość działania na małej wysokości, w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych. Ponadto do czynników sprzyjających zaskoczeniu trzeba zaliczyć także: skryte ześrodkowanie (wykonywanie manewru) w okresie poprzedzającym działania; ciągłe zwalczanie środków rozpoznania przeciwnika; zachowanie w ścisłej tajemnicy planów wykorzystania wojsk, a zwłaszcza sił powietrznych; właściwy

wybór sposobów wykonania zadania; zorganizowanie i przestrzeganie operacyjnego maskowania, a w szczególności stosowania działań demonstracyjnych na drugorzędnych kierunkach; przygotowanie pozornych lotnisk bazowania i rejonów dyslokacji sił obrony powietrznej; ciągłe zakłócanie i obezwładnianie środków radiowych i radiolokacyjnych; nieszablonowe sposoby działania; stosowanie nowej taktyki; nieoczekiwane wprowadzenie do działań nowych typów samolotów, doskonalszego uzbrojenia itd.

Studia wskazują, że w obecnych warunkach, przy ciągle rosnących możliwościach zwalczania sił powietrznych, **zaskoczenie wpływa decydująco na efektywność uderzeń i obniża straty** wynikłe z przeciwdziałania środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika.

Z doświadczeń wojennych wynika, że zaskoczenie potęguje wielokrotnie siłę i skuteczność działania sił powietrznych, zapewnia osiągnięcie moralnej i materialnej przewagi nad przeciwnikiem. Tym niemniej czas trwania zaskoczenia jest przemijający i zwykle jest mierzony czasem paraliżującego oddziaływania na psychikę przeciwnika. Mogą świadczyć o tym rezultaty operacji powietrznej przeprowadzonej przez lotnictwo radzieckie w rejonie Kurska w dniach 6-8 maja 1943 r. Na przykład, w pierwszym zmasowanym uderzeniu na każdy zniszczony samolot niemiecki wypadały przeciętnie 2 samoloty radzieckie, w drugim - 2,4, w trzecim - 3,2, w czwartym uderzeniu - już 30,2⁸². Zaskoczenie kolejnymi nalotami było bowiem coraz mniejsze.

Dlatego też **skutki wywołane zaskoczeniem powinny być umiejętnie i szybko wykorzystywane**. Rośnie zatem systematycznie rola i znaczenie odwodów lotnictwa, którymi należy potęgować działania.

W planowaniu i prowadzeniu działań (sił powietrznych i innych wojsk uczestniczących w walce o dominację w przestrzeni powietrznej) pożądane jest, aby wszyscy dowódcy i wykonawcy przejawiali maksymalną inwencję twórczą i kunszt dowodzenia w zakresie nieszablonowych i zaskakujących przeciwnika działań bojowych; jednocześnie powinni oni przewidzieć takie warianty działania, aby uniemożliwić przeciwnikowi wykonania uderzeń z zaskoczenia na własne siły

⁸² P. Kutachow, Radzieckie operacje powietrzne w II wojnie światowej. WPL nr 11/1972 r.

powietrzne (lotniska, bazy materiałowe, system dowodzenia itp.) lub zaskoczenia nas w powietrzu (w trakcie wykonywania zadań bojowych).

Wzrastającą rolę zaskoczenia w działaniach sił powietrznych dla osiągnięcia końcowego sukcesu ich użycia w zakresie zdominowania przestrzeni powietrznej potwierdza przebieg wojny w Zatoce Perskiej. Zastosowano w niej wiele rozwiązań operacyjnych, które w pełni zaskoczyły Irakijczyków. Przede wszystkim osiągnięto całkowite zaskoczenie w zakresie terminu rozpoczęcia konfliktu (wykonania pierwszego uderzenia lotnictwa i rakiet). Niespodziewanym dla wojsk irackich było również wykonywanie wielu nalotów w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych; personel lotnictwa myśliwskiego Iraku nie był przygotowany (wyszkolony) do takich działań, co sprzyjało sukcesowi aliantów i klęsce armii Husajna.

Trzeba w tym miejscu także zaznaczyć niespodziewane użycie śmigłowców uderzeniowych do rozbicia środków obrony powietrznej (pierwszego rzutu) w korytarzu przelotu lotnictwa taktycznego aliantów. Po przeleceniu kilkuset kilometrów na bardzo małej wysokości, w warunkach pełnego maskowania i ciszy, śmigłowce osiągnęły pełne zaskoczenie, zniszczyły środki obrony powietrznej i "otworzyły" bramę do bezpiecznego wykonania pierwszego nalotu przez lotnictwo ze składu sił powietrznych i floty.

W trakcie konfliktu lotnictwo aliantów stosowało wiele nowych środków rażenia i walki radioelektronicznej, wykonywało uderzenia ze średnich wysokości (ponad strefami rażenia środków obrony przeciwlotniczej wojsk), realizowało inne przedsięwzięcia taktyczne, dezinformacyjne i demonstracyjne, które wręcz paraliżowały Irakijczyków i czyniły je bezbronnymi.

Omawiany konflikt zbrojny potwierdził również i tę tezę, że zaskoczenie bywa krótkotrwałe, a **powtarzanie tych samych rozwiązań może spowodować znaczne straty**. Doświadczyli tego piloci brytyjscy i włoscy, którzy próbowali niszczyć lotniska irackie stosując (powtarzając) tę samą taktykę (m.in. naloty z tego samego kierunku, niezmiennie manewry do powtórnych ataków, takie same wysokości atakowania

itp.). W rezultacie, o ile pierwsze uderzenia na lotniska przynosiły im sukces, to już w kolejnych nalotach (realizowanych w końcowym okresie odtwarzania zdolności eksploatacyjnej lotnisk) ponosili oni straty bezpowrotne - lotniskowa obrona przeciwlotnicza, odpowiednio przygotowana do takich samych nalotów, zestrzeliwała atakujące samoloty w powietrzu. Wymuszało to stosowanie w następnych nalotach zmiennej taktyki wykonania zadań przez lotnictwo.

Przebieg wojny w Zatoce Perskiej, a także wnioski z konfliktu zbrojnego prowadzonego o Kosowo wykazały jednocześnie, że zaskoczenie – nawet najbardziej wyrafinowanej i inteligentnej techniki – można osiągnąć poprzez umiejętne stosowanie (również względnie prostych) środków maskujących, dezinformacyjnych, pozoracyjnych, czy też w odpowiednim czasie dokonywane rozśrodkowanie lotnictwa i sił obrony powietrznej.

Z drugiej zaś strony, w obu konfliktach wyraziście ujawniło się **utrudnienie osiągnięcia zaskoczenia** w działaniach sił powietrznych, spowodowane obecnością dziennikarzy i kamer telewizyjnych. Tzw. efekt CNN sprawia, że problematyce dyskretności, sterowania informacją czy też zachowaniu w tajemnicy przewidywanych działań o wywalczenie przewagi (panowania) w powietrzu trzeba nadać znaczenie wyższą rangę niż dotychczas.

W zakończeniu wypada zaznaczyć, że zaskoczenie w walce o dominację w przestrzeni powietrznej można osiągnąć realizując jedno lub kilka przedsięwzięć, bądź też stosując całą ich gamę w różnych kombinacjach, zawsze jednak zmiennych i nieoczekiwanych dla przeciwnika (drugiej strony konfliktu).

E K O N O M I A S I Ł

Ekonomia sił to umiejętne wykorzystanie sił powietrznych i innych wojsk w decydującym okresie walki o dominację w przestrzeni powietrznej dla wykonania najważniejszych zadań, mających na celu pobicie przeciwnika powietrznego.⁸³

⁸³ Na podstawie: Małej Encyklopedii Wojskowej. Tom I. MON 1967 r., s. 368.

Jest to zasada, której spełnienie pozwala na stworzenie przewagi w takim miejscu i czasie, gdzie zamierzamy wykorzystywać siły powietrzne i inne wojska w sposób skoncentrowany, z myślą o osiągnięciu zamierzonego celu działań, sprzyjającego wywalczeniu panowania (przewagi) w powietrzu lub utrudniającego zdobycie tej przewagi przez przeciwnika. Jej realizacja zapewnia równocześnie użycie minimalnej ilości sił na cele (zadania) drugorzędne.

Zasada ekonomii sił ma trojake znaczenie⁸⁴:

1. Oznacza "wygospodarowanie" optymalnych ilości sił i środków, w celu stworzenia przewagi na kierunku głównego wysiłku kosztem kierunków drugorzędnych.
2. Wykorzystanie posiadanych sił i środków w najpełniejszy sposób; wspólnie z siłami powietrznymi - działającymi na wybrane obiekty - również inne rodzaje sił zbrojnych i wojsk nie powinny „próżnować” w rozstrzygającym miejscu i czasie działania.
3. Przeznaczenie do każdego konkretnego działania tyle - ale tylko tyle - sił i środków, jakie są do jego spełnienia niezbędne.

Ekonomiczne wykorzystanie sił powietrznych wynika z faktu, że w połączonych operacjach (kampaniach) innych rodzajów sił zbrojnych, a także w operacji (kampanii) powietrznej realne potrzeby użycia lotnictwa i obrony powietrznej **zawsze będą przekraczały możliwości zrealizowania wszystkich zadań**. Dlatego siły powietrzne należy wykorzystywać do wykonania decydujących zadań, które najefektywniej można realizować ich siłami, w konkretnych warunkach sytuacji bojowej. Zawsze jednak należy uwzględniać fakt, że główną powinnością sił powietrznych jest pobicie przeciwnika powietrznego i – wspólnie z innymi wojskami – wywalczenie dominacji w przestrzeni powietrznej.

Zasada ekonomii obejmuje również wykorzystywanie sił powietrznych i innych wojsk w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu, **zgodnie z ich przeznaczeniem i możliwościami bojowymi**, gdyż przynosi to znaczną oszczędność sił i środków, a

⁸⁴ F. Skibiński, Rozważania o sztuce wojennej. WIH, Warszawa 1972r., s. 447.

równocześnie zwiększa efektywność działania wszystkich wojsk. Oczywiście, zawsze sytuacja operacyjno-taktyczna będzie wpływała na decydowanie o określonym użyciu sił powietrznych i innych wojsk; tym niemniej jako regułę celowo jest przyjąć, że np. w odniesieniu do lotnictwa – samoloty myśliwskie wykorzystuje się do osłony wojsk i obiektów przed rozpoznaniem i uderzeniami środków napadu powietrznego, a nie do rozpoznania powietrznego czy też do wykonania uderzeń ogniowych na cele naziemne. Współczesne lotnictwo, a także środki walki są bowiem zbyt drogie i jest ich zbyt mało, aby nie były one wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem do wykonania tych zadań, które nie są najpilniejsze, lub do niszczenia tych obiektów, na które mogą wykonywać skuteczniejsze uderzenia środki ogniowe innych rodzajów sił zbrojnych (wojsk), bądź nie stanowią one największego zagrożenia w aktualnej sytuacji operacyjno-powietrznej.

Zasadę tę osiąga się m.in. poprzez dokładne uwzględnienie: bojowych możliwości sił powietrznych w stosunku do możliwości innych rodzajów wojsk; rozdzielenie zadań na podstawie odpowiednich obliczeń na obezwładnienie (rażenie) różnych obiektów; realnej oceny poziomu przygotowania (wyszkolenia) wojsk poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i wykorzystania ich zgodnie z przeznaczeniem. Stąd też pożądane jest, aby dowództwa i sztaby operacyjne (strategiczne) ciągle i na bieżąco znały konkretne możliwości bojowe sił powietrznych i innych wojsk w zakresie wykonywania określonych zadań związanych z walką o dominowanie w przestrzeni powietrznej oraz w razie potrzeby przedstawiały różne, uzasadnione warianty ich użycia w danych warunkach operacyjno-powietrznych.

Można zatem przyjąć, że **ekonomia oznacza racjonalne dysponowanie siłami powietrznymi i innymi wojskami**, odpowiednio do rangi (ważności) zadań, sprzyjające osiągnięciu celu ich działań i całej operacji (kampanii), przy jak najmniejszych stratach własnych. Wynika stąd, że ekonomiczne użycie sił powietrznych ułatwia uzyskanie przewagi (panowania) w powietrzu na rozstrzygających kierunkach, przy optymalnym wykorzystaniu niezbędnych do tego celu sił. W związku z tym spełnienie zasady ekonomii musi uwzględniać także zrealizowanie

zasad zmasowania, manewru, zaskoczenia i innych, zapewniających osiągnięcie dominacji w przestrzeni powietrznej.

Zasada ekonomii sił była dość ściśle stosowana w działaniach sił powietrznych we wszystkich konfliktach zbrojnych. Trzeba jednak zaznaczyć, że **od wojny w Zatoce Perskiej ujawniły się nowe aspekty ekonomii**. Oto bowiem lotnictwo taktyczne, a także lotnictwo bombowe posiadające rakiety CRUISE i flota wyposażona w pociski TOMAHAWK, zostały uzbrojone w broń precyzyjnego rażenia, o niezwyklej wprost dokładności trafienia. W propagandzie mówi się wręcz o "chirurgicznej" precyzji uderzeń lotnictwa i rakiet okręt-ziemia. Ale wspomniane rakiety kierowane są jednocześnie niezwykle kosztowne, co często rodzi wiele dylematów. Dotyczą one głównie tego, czy jest zasadne - z punktu widzenia ekonomii - używanie lotnictwa z bronią precyzyjną i rakiet TOMAHAWK do niszczenia obiektów naziemnych sił powietrznych, które mogą być również skutecznie zwalczane przy użyciu broni tradycyjnej (o mniejszej dokładności trafienia). Wnioski z wojny w Zatoce Perskiej i przeciwko Serbii wskazują, że nie zawsze w sposób racjonalny rozwiązywano to zagadnienie; często rezultaty uderzeń (efekty) były znacznie mniejsze niż poniesione koszty (wartość rakiet).

Na marginesie wypada nadmienić, że przebiegi konfliktów w Zatoce Perskiej i o Kosowo dobitnie wykazały, jak **wielki wpływ na stosowanie zasady ekonomii sił może mieć polityka**. Ta ostatnia, dla przykładu, wymagała, aby w Zatoce Perskiej zostały zniszczone wszystkie irackie rakiety operacyjne ziemia-ziemia typu SCUD, które z punktu widzenia militarnego (bez ich uzbrajania w głowice chemiczne) nie miały większego znaczenia. W rezultacie, znaczne siły lotnictwa były wydzielane wyłącznie do nieekonomicznego i nieskutecznego w efektach poszukiwania wyrzutni rakiet, umiejętnie manewrowanych i maskowanych przez Irakijczyków. W wyniku tego zmniejszano siły lotnictwa do wykonywania innych (ważniejszych) zadań, co przedłużyło o kilka - kilkanaście dób czas prowadzenia działań wojennych. Była to jednak cena, jaką zapłaciły państwa alianckie za zachowanie neutralności militarnej Izraela i niedopuszczenie do swoistej frondy zbrojnej niektórych państw arabskich przeciwko siłom koalicyjnym.

Różne mogą być więc uwarunkowania wpływające na praktyczną realizację przedsięwzięć wynikających z istoty zasady ekonomii użycia sił powietrznych i innych wojsk w działaniach wojennych, w tym w walce o dominację w przestrzeni powietrznej.

Z M A S O W A N I E (KONCENTRACJA) S I Ł

Istotą tej zasady jest ześrodkowanie wysiłków sił powietrznych i innych wojsk na głównych kierunkach, w decydującym miejscu i czasie prowadzenia operacji (kampanii) oraz do wykonania najważniejszych zadań bojowych.

Doświadczenia wojenne dowodzą, że dla osiągnięcia powodzenia w walce o dominację w przestrzeni powietrznej **wysilek sił powietrznych nie może być równomiernie rozproszony** wzdłuż całego frontu; należy je natomiast **wykorzystywać w sposób skoncentrowany na wybranych obiektach, tworzących potęgę powietrzną przeciwnika**, i to w najważniejszych momentach walk - czyli tam, gdzie rozstrzygają się losy operacji (kampanii).

Zatem, siły powietrzne powinno się wykorzystywać w sposób zmasowany na głównych kierunkach operacyjno-powietrznych do osiągania celów strategicznych, operacyjnych i taktycznych, wpływających na wywalczenie dominacji w przestrzeni powietrznej. Pożądane jest przy tym ześrodkowywanie wysiłków sił powietrznych **na decydujących o powodzeniu w tej walce zmieniających się zadaniach i obiektach działań**, najistotniejszych dla osiągnięcia założonych celów w konkretnej sytuacji bojowej. Na kierunkach pomocniczych - w efekcie - wykorzystuje się siły znacznie mniejsze, a niekiedy nawet działania wojsk lądowych i floty (na tych kierunkach) mogą być okresowo prowadzone bez udziału lotnictwa - jest to zamierzone i świadome ryzyko, które pozwala masować działania na kierunkach głównych.

Z przeprowadzonej analizy literatury wynika, że niezwykle ważnym elementem w realizacji tej zasady jest umiejętny manewr sił powietrznych, a zwłaszcza lotnictwa z jednego kierunku na drugi - ze zmianą lub bez zmiany rejonu bazowania oraz jego scentralizowane dowodzenie. Przy tym **manewr i zmasowanie mogą, a nawet powinny być stosowane jednocześnie**, co tworzy bardzo dogodne warunki do

wypełniania treścią zasady zaskoczenia i osiągania zamierzonych celów w walce o dominację w przestrzeni powietrznej.

Masowanie sił (wysiłku) przez lotnictwo i obronę powietrzną na decydującym kierunku w najważniejszych okresach operacji (kampanii) stanowi także jeden z podstawowych warunków uzyskania nad przeciwnikiem przewagi (głównie ilościowej), co ma znaczenie zwłaszcza wówczas, gdy siły przeciwnych stron są równe lub przewaga jednej z nich jest minimalna.

Tym niemniej na jednym, decydującym o powodzeniu operacji (kampanii) kierunku działań, obiektów na które mogą oddziaływać siły powietrzne będzie bardzo dużo. Dlatego lotnictwo powinno w sposób zmasowany - w najważniejszych okresach operacji (kampanii) i na decydującym kierunku działania - wykonywać uderzenia na obiekty, które **nie mogą być niszczone środkami ogniowymi innych rodzajów wojsk**, a stanowią największe zagrożenie dla wywalczenia dominacji w przestrzeni powietrznej. Będą to głównie obiekty małe, ruchome, często zamaskowane, o dużej sile niszczącej, szczególnie zaś środki precyzyjnego rażenia, a także obiekty rozmieszczone na dużych głębokościach (np. lotnictwo na lotniskach, rafinerie, infrastruktura wspomagająca użycie sił powietrznych przeciwnika itp.).

Zmasowane wykorzystanie sił powietrznych wymaga dużego kunsztu organizatorskiego oraz wykazania twórczego i pełnego inicjatywy działania dowódców i oficerów sztabów. Tym bardziej, że realizując tę zasadę, na głównych kierunkach operacyjno-powietrznych w decydującym miejscu i czasie, nastąpi koncentracja ognia środków wojsk rakietowych i uderzeń lotnictwa oraz środków przeciwlotniczych sił powietrznych i wojsk lądowych. Stąd też wynika konieczność ścisłego współdziałania sił powietrznych z wojskami lądowymi oraz potęgującego się działania tych sił, czyli osiągania synergizmu.

O F E N S Y W N O Ś Ć (AKTYWNOŚĆ, INICJATYWA)

Istotą ofensywnego charakteru działań bojowych sił powietrznych i innych wojsk w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej jest dążenie do uchwycenia

inicjatywy i wykonania wszystkich zadań w każdej sytuacji operacyjnej i powietrznej w sposób aktywny i zaczepny.

Zasada ta wynika m.in. z celów prowadzenia walki o przewagę (panowania) w powietrzu oraz z możliwości stosowania uderzeń bronią precyzyjnego rażenia i niezwłocznego wykorzystania ich skutków. Powoduje to, że od sił powietrznych i innych wojsk wymaga się szczególnej aktywności w celu wyprzedzania przeciwnika w wykonaniu uderzeń, zapewniając tym samym dogodne warunki działania i swobodę użycia własnych wojsk.

Z doświadczeń wojennych wynika, że siły powietrzne, dzięki systematycznie rosnącym możliwościom bojowym, mogą osiągać coraz bardziej zdecydowane cele działań, a ofensywnie oddziałując na przeciwnika są w stanie narzucać mu swoją wolę oraz uchwycić i ciągle dążyć do utrzymania inicjatywy. Z tezy tej wynika, że lotnictwo - głęboko przenikając w ugrupowanie przeciwnika - swoim zdecydowanym i aktywnym działaniem, wykonywanym we współdziałaniu z rakietami ziemia-ziemia i okręt-ziemia, powinno niszczyć główne elementy ugrupowania sił powietrznych, paraliżować jego zamiary, osłabiać wolę walki o dominację w trzecim wymiarze. **Działania bojowe lotnictwa nigdy zatem nie mogą być defensywne** i nie mogą sprowadzać się do oczekiwania na przeciwnika. W sposób oczywisty wskazuje to, iż lotnictwo musi dążyć do poszukiwania i wykrywania najważniejszych w danym okresie bitwy obiektów, znajdujących się zarówno na ziemi, jak i w powietrzu, aby niespodziewanym i zdecydowanym uderzeniem wyeliminować je z walki.

Na podkreślenie zasługuje, że nawet lotnictwo myśliwskie, będąc w swej istocie lotnictwem obronnym, w czasie osłony wojsk i obiektów przed rozpoznaniem i uderzeniami środków napadu powietrznego przeciwnika zawsze działa zaczepnie i dąży ofensywnym manewrem do przechwycenia i zniszczenia każdego celu powietrznego. Tym bardziej lotnictwo myśliwsko-bombowe, bombowe czy szturmowe, będąc lotnictwem o charakterze zaczepnym (ofensywnym), pożądane jest używać w sposób ciągły do niszczenia najważniejszych obiektów sił powietrznych przeciwnika i wyprzedzania go w uderzeniach, co stworzy dogodne warunki do uchwycenia inicjatywy i wywalczenia dominacji w przestrzeni powietrznej.

Ofensywności i aktywności w działaniach nie mogą być pozbawione również naziemne środki obrony powietrznej, a zwłaszcza rakiety przeciwlotnicze. Poprzez ciągły manewr i koncentrowanie wysiłku na głównych kierunkach operacyjno-powietrznych mają one niszczyć szczególnie lotnictwo uderzeniowe i inne cele powietrzne (np. rakiety). Tym samym maleje aktywność działań sił powietrznych przeciwnika, wzrasta ofensywność użycia własnego lotnictwa, co w efekcie sprzyja wywalczeniu przewagi (panowania) w powietrzu.

W sumie, w tej walce **trzeba raczej działać niż przeciwdziałać** i dyktować przeciwnikowi powietrznemu cele, miejsce i czasy działań, tj. uchwycić inicjatywę i wykorzystać jej cechy.

Inicjatywa, jako atrybut ofensywności w działaniach sił powietrznych, wyrażać się będzie w uporczywym dążeniu do stosowania najbardziej celowych form i sposobów działań, zapewniających wykonanie postawionych zadań dotyczących dominacji w przestrzeni powietrznej kosztem najmniejszych strat. Obecnie bowiem, w warunkach szybko zmieniających się sytuacji, bierność i wyczekiwanie na rozkaz przełożonego jest niedopuszczalne. Stąd rośnie rola inicjatywy, szczególnie na niższych szczeblach dowodzenia, wyrażająca się w podejmowaniu decyzji według własnej oceny sytuacji, aby następnie zdecydowanym i ofensywnym działaniem pomyślnie wykonać zadanie bojowe. Oceniając przewidywane działania przeciwnika i czas ich realizacji, a jednocześnie stosując nieszablonowe sposoby działań i fortele oraz umiejętnie wykorzystując manewr, zaskoczenie i inne zasady, siły powietrzne są w stanie uchwycić i utrzymać inicjatywę, a w efekcie ofensywnego działania wpływać na wywalczenie i utrzymanie przewagi (panowania) w powietrzu.

Trzeba wreszcie zaznaczyć, że zarówno dominacja w powietrzu zdobyta przez przeciwnika, jak też działania obronne własnych wojsk lądowych (floty) **nie zwalniają sił powietrznych z wszechstronnego przestrzegania ofensywności**. Doświadczenia wojenne wskazują, że zaniechanie aktywności i ofensywności działań sił powietrznych, a zwłaszcza lotnictwa prowadzi bezpośrednio do klęski. W pełnej rozciągłości zostało to potwierdzone w czasie wojny w Zatoce Perskiej. Różnych bowiem można się doszukać przyczyn klęski armii irackiej w tym konflikcie. Nie ulega jednak wątpliwości, że jedną z podstawowych była zupełna bierność lotnictwa

irackiego i brak jego woli do przeciwstawienia się siłom powietrznym państw sojusznich.

SYNERGIZM (WSPÓLDZIAŁANIE)

Istotą tej zasady jest ściśle integrowanie i precyzyjne zespalandzie działań sił powietrznych z wojskami lądowymi i siłami marynarki wojennej oraz między rodzajami lotnictwa i obrony powietrznej (wewnątrz ugrupowań) w czasie wykonywania wspólnych zadań związanych z walką o przewagę (panowanie) w powietrzu. Chodzi przy tym o to, aby w rezultacie efektu synergiczności skutki wspólnego działania sił powietrznych i innych wojsk były większe niż podczas samodzielnego wykonywania zadania przez lotnictwo i obronę powietrzną.

Zasada ta wyraża się przede wszystkim w dokładnym uzgodnieniu i ustaleniu celów, zadań, czasów, miejsca i sposobów działania sił powietrznych i innych sił uczestniczących w walce o dominację w przestrzeni powietrznej.

Z dokonanych ocen możliwości sił zbrojnych wynika, że we współczesnych połączonych kampaniach i operacjach (powietrznych, powietrzno-lądowych, powietrzno-morskich, desantowych) siły powietrzne i inne wojska uczestniczące w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu i w innych działaniach mają swoje silne i słabe strony. Powinny więc one wzajemnie się uzupełniać, wspierać, wykonywać zadania w interesie współuczestników walki i realizować inne działania, aby **niwelować słabości własne, maksymalnie zaś wykorzystywać silne strony i synergizować efekty działania**. Równocześnie wskazane, a nawet niezbędne jest dążenie do stwarzania (wykrywania) słabości u przeciwnika i szybkiego ich wykorzystywania przez siły powietrzne i innych współwykonawców zadań o zdominowanie przestrzeni powietrznej.

Szczególnie dużą wagę w osiąganiu efektu synergizmu ma zgranie wysiłków naziemnych środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk (floty) oraz lotnictwa z wojskami rakietowymi i artylerią, a także siłami marynarki wojennej, realizowane głównie poprzez właściwą **organizację i realizację współdziałania**

Jak wiadomo, współdziałanie organizują wszyscy dowódcy osobiście lub poprzez sztaby (grupy operacyjne) i szefów rodzajów wojsk (służb). W celu utrzymania skutecznego i ciągłego współdziałania rozwija się określone punkty dowodzenia (koordynacji) lotnictwa na stanowiskach dowodzenia związków operacyjnych, taktycznych i oddziałów (pododdziałów) wojsk lądowych i marynarki wojennej. Ścisłe współdziałanie sił powietrznych z wojskami (flotą) wywiera bowiem istotny wpływ na uzyskanie przewagi (panowania) w powietrzu i powodzenia w walce zbrojnej. Stąd też dąży się, aby współdziałające punkty dowodzenia (koordynacji) posiadały zbliżone struktury organizacyjne pod względem funkcjonalnego przeznaczenia i wyposażenia technicznego oraz utrzymywały między sobą niezawodny kontakt i łączność radiową, radioliniową, przewodową (w zależności od możliwości i potrzeb), elektroniczną oraz kurierską, w oparciu o środki wydzielone przez każdy ze sztabów współdziałających wojsk.

Ponadto, skuteczne i ciągłe współdziałanie, a także efekt synergizmu w działaniach sił powietrznych i innych wojsk uczestniczących w walce o zdobycie przewagi (panowania) w powietrzu **osiąga się poprzez:**

- uzgodnienie zadań i sposobów użycia wszystkich sił walczących z przeciwnikiem powietrznym;
- organizację dokładnej wzajemnej identyfikacji pomiędzy wojskami lądowymi (marynarką wojenną), lotnictwem i siłami obrony powietrznej;
- wzajemne terminowe informowanie o sytuacji na ziemi i w powietrzu;
- organizację jednolitego systemu powiadamiania (ostrzegania) o środkach napadu powietrznego przeciwnika i uzgodnienie działań wszystkich sił i środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej przy odpieraniu nalotów celów powietrznych;
- stosowanie we wszystkich współdziałających sztabach jednolitych wzorów dokumentów dowodzenia wojskami;
- realizację, na podstawie wspólnego planu przedsięwzięć, wszechstronnego zabezpieczenia operacji (kampanii).

Myślą przewodnią każdego współdziałania będzie takie zastosowanie sił powietrznych, aby jak najskuteczniej mogły one wykorzystać swoje możliwości i osiągać sukcesy w walce o trzeci wymiar kosztem najmniejszych strat.

W warunkach obecnych **szczególnego znaczenia nabiera** współdziałanie lotnictwa z okrętami uzbrojonymi w rakiety manewrujące oraz wojskami raketowymi i artylerią, które zapewnia się przez podział obiektów uderzeń, uzgodnienie uderzeń według czasu i miejsca, przekazanie środkom wojsk lądowych i floty dokładnych współrzędnych o obiektach uderzeń, określenie warunków bezpieczeństwa działań lotnictwa w strefach ognia artylerii itd. Nie mniejszą rangę przykłada się także do współdziałania lotnictwa z siłami walki radioelektronicznej, które obezwładniają systemy wykrywania i naprowadzania rakiet przeciwlotniczych i lotnictwa przeciwnika. Wymaga podkreślenia, że ogólne zasady organizacji współdziałania ujęte są w instrukcjach, regulaminach i dyrektywach (doktrynach). Tym niemniej wszystkie zalecenia w tym zakresie powinny być **stosowane w sposób twórczy**, zależny od konkretnej sytuacji w przestrzeni powietrznej. Organizacja i realizacja współdziałania oraz uzyskania efektu synergizmu wymaga bowiem szczególnej operatywności i sprawności pracy sztabów oraz inicjatywy od wszystkich dowódców, gdyż nawet najprostsze i najbardziej zrozumiałe założenia współdziałania, mogą okazać się niezwykle trudnymi do realizacji ze względu na ciągłe przeciwdziałanie i działanie przeciwnika powietrznego.

M A N E W R

Manewr to celowy i zamierzony ruch lotnictwa w powietrzu oraz środków obrony powietrznej i naziemnego zabezpieczenia, zapewniający korzystniejsze w stosunku do przeciwnika położenie i lepsze możliwości oddziaływania, a w konsekwencji dogodniejsze warunki do zdominowania przestrzeni powietrznej.

Istota manewru, jako zasady, najogólniej **wyraża się poprzez działanie elastyczne**, tzn. przez możliwie szybkie przenoszenie głównego wysiłku w czasie i w przestrzeni oraz celowe reagowanie na wszystkie zmiany sytuacji, aby niezwłocznie i skutecznie wykonać postawione zadanie bojowe.

Lotnictwo, jako najbardziej manewrowy środek walki, ma możliwość ciągłego przenoszenia swoich uderzeń (działań), a w wypadku gwałtownej zmiany sytuacji można je **nawet w powietrzu precelować** na określone obiekty lub na inny kierunek operacyjno-powietrzny.

Zasada manewru ściśle wiąże się z innymi zasadami sztuki wojennej, a ponadto wywiera ona decydujący wpływ na realizację praktyczną zasady zaskoczenia przeciwnika i uzyskania nad nim przewagi ilościowej w określonym miejscu i czasie.

Tym niemniej, aby siły powietrzne mogły skutecznie wykonywać postawione zadania związane z walką o przewagę (panowanie) w powietrzu niezbędny jest **ciągły manewr lotniskowy, systematyczne przebazowania jednostek lotniczych i przemieszczania sił obrony powietrznej** za nacierającymi (broniącymi się i wycofującymi) wojskami lub na decydujące kierunki operacyjno-powietrzne.

Ponadto, lotniska i środki obrony powietrznej zawsze były i będą również we współczesnej wojnie opłacalnymi obiektami uderzeń dla przeciwnika. Zatem manewr lotnictwa i środków obrony powietrznej może być niekiedy jedynym **sposobem uchylenia się** od niszczącego uderzenia z powietrza, jak np. przebazowanie lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r. uchroniło je od zniszczenia na ziemi.

Jak wykazują doświadczenia z konfliktów zbrojnych, o powodzeniu wykonania manewru w poważnej mierze decyduje szybkość i skrytość jego wykonania, a ponadto sprawne i skuteczne rozpoznanie, niezawodny obieg informacji, szybkie wypracowywanie określonych decyzji oraz doprowadzanie ich do wykonawców. Stąd też, skuteczna realizacja manewru w dużym stopniu zależy od scentralizowanego dowodzenia, wysokiego poziomu przygotowania i wyszkolenia sił powietrznych oraz umiejętności organizatorskich dowódców i oficerów sztabów wszystkich szczebli dowodzenia lotnictwa i obrony powietrznej.

Zasada manewru w działaniach sił powietrznych i walce o dominację w przestrzeni powietrznej będzie posiadała coraz większe znaczenie. Czasy wojen pozycyjnych i liniowych form działań bojowych odeszły bowiem już w przeszłość. Walka będzie miała charakter dynamiczny, a jej cele osiągać się będzie w wyniku manewrowego i zespolonego użycia różnych wojsk. Trzeba się więc liczyć z tym, że

takie koncepcje prowadzenia działań wymuszają jeszcze bardziej manewrowe użycie sił powietrznych niż dotychczas i dążenie do możliwie najszybszego wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu. Stąd m.in. istnieje konieczność tworzenia baz lotniczych i "uwolnienia" lotnictwa (jego rzutów bojowych) od mało mobilnej (powolnej) logistyki, budowy samolotów przystosowanych do tankowania w powietrzu, posiadania manewrowych rakiet przeciwlotniczych przygotowanych do przewozu transportem powietrznym i elastycznego wykorzystywania sił powietrznych, stawiającego przeciwnika powietrznego w sytuacji niekorzystnej.

PROSTOTA

Istota tej zasady polega na wyborze i realizacji rozwiązania najmniej skomplikowanego z całej gamy możliwych i różnorodnych wariantów przygotowania i użycia sił powietrznych i innych wojsk uczestniczących w walce o dominację w przestrzeni powietrznej.

Jak wiadomo, na wszystkich szczeblach dowodzenia siłami zbrojnymi, szczególnie zaś na szczeblach operacyjnych i strategicznych, prowadzenie połączonych kampanii i operacji (powietrznych, lądowych, morskich) oraz walki o przewagę (panowanie) w powietrzu z udziałem wielu rodzajów wojsk powoduje znaczne **zwiększenie liczby skomplikowanych problemów**. Wynikają one z jednej strony z potrzeby skoordynowania oraz wzajemnego uzależnienia działań sił powietrznych i innych wojsk; z drugiej zaś strony z rodzenia się coraz większych trudności (m.in. w wyniku wskazanych uzależnień) związanych z przygotowaniem i prowadzeniem działań przez siły powietrzne. Te obiektywne utrudnienia potęgowane są dość powszechną subiektywną tendencją do komplikowania wszelkich przedsięwzięć i działań, widoczne zwłaszcza do niedawna w naszych siłach zbrojnych.

Stąd też, wszystkie problemy dotyczące dominacji w przestrzeni powietrznej, które występują na szczeblu centralnym i operacyjnym **pożądane byłoby uporządkować** w prosty, logiczny i zrozumiały dla podległych związków i oddziałów sił powietrznych ciąg celów i zadań, których realizacja zmierza do osiągnięcia nakreślonego celu głównego. Tylko wówczas bowiem można osiągnąć stosunkowo

duży stopień pewności, że niezależnie od indywidualnych cech poszczególnych wykonawców, idea wykonania zadania głównego (zdobycia przewagi w powietrzu) będzie w sposób jeśli nie identyczny, to przynajmniej zbliżony rozumiana i interpretowana.

Zasada prostoty w działaniach sił powietrznych nabiera szczególnego znaczenia w nowych uwarunkowaniach, w których kształtuje się również **wyraźna tendencja do odchodzenia od dyrektywnego stylu dowodzenia i lansowania dowodzenia przez cele i zadania.**

W warunkach poprzednich, gdy dowodzenie było realizowane głównie przez instrukcje (czynności), a przełożeni ustalali również szczegółowe elementy wykonania zadania przez podległe siły lotnictwa i obrony powietrznej, raczej trudno było mówić o realizacji zasady prostoty. Taki styl dowodzenia wymuszał bowiem opracowywanie: kompleksowych i szczegółowych planów i decyzji aż do szczebla oddziału sił powietrznych; niezwykle rozbudowanych rozkazów i zarządzeń; innych dokumentów, w których forma była najczęściej ważniejsza od treści. W rezultacie najwięcej czasu zatracono na wyższych szczeblach dowodzenia, a wykonawcy (jednostki lotnicze i obrony powietrznej) nie zawsze otrzymywali terminowe zadania i brakowało im czasu na odpowiednie (właściwe) przygotowanie do działań o przewagę (panowanie) w powietrzu.

Odrzucenie tego stylu dowodzenia na rzecz dowodzenia przez cele i zadania przywraca właściwą rangę prostocie. W warunkach prezentowania podwładnym celów i zamiarów działań przełożonych, **cała realizacja zadań spoczywa bowiem na wykonawcach.** Ich inwencja twórcza i poszukiwanie najlepszych sposobów wykonania zadań wymaga jednak niezbędnego czasu na przygotowanie i realizację działań. A to oznacza, że wyższe szczeble dowodzenia lotnictwem i obroną powietrzną powinny ukierunkowywać i zabezpieczać działania wykonawców, nie zaś instruować ich jak zrealizować zadania. Opracowywane przez te szczeble **proste plany i jasne rozkazy** powinny minimalizować nieporozumienia i zamieszanie. W efekcie, przygotowanie działań sił powietrznych oraz ich prowadzenie powinno być na tyle proste, na ile jest to możliwe i niezbędne dla zrozumienia zamiarów i osiągania zakładanych celów operacyjnych dotyczących dominacji w przestrzeni powietrznej.

SWOBODA

Przez swobodę działania sił powietrznych trzeba rozumieć dogodną sytuację, osiągniętą w wyniku realizacji różnorodnych przedsięwzięć, umożliwiającą wybór i kontynuowanie najdogodniejszych wariantów ich użycia w walce o zdobycie przewagi (panowania) w powietrzu.

Często swoboda traktowana jest jako cel działania sił powietrznych; spotyka się również poglądy, że swoboda jest niezbędnym warunkiem przygotowania i prowadzenia skutecznych działań przez siły powietrzne.

Dokonane analizy materiałów źródłowych wskazują, że swoboda nie może być głównym celem działania sił powietrznych, natomiast jako cel może być traktowana tylko wówczas, gdy stanowi pewien pośredni etap ułatwiający osiągnięcie celu głównego (wywalczenie przewagi w powietrzu). Niekiedy zaś **swoboda działania sił powietrznych może być zarówno celem, jak i warunkiem ich skutecznego użycia**. Dotyczy to właśnie walki o dominację w powietrzu, a więc walki o swobodę działania własnego lotnictwa i innych wojsk; w okresie jej prowadzenia jest ona niewątpliwie celem działania lotnictwa, obrony powietrznej i innych sił ją wykonujących (m.in. obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych i floty), a także celem dla organizatora tej walki (dowództwa szczebla strategicznego lub operacyjnego). Jednocześnie zaś swoboda działania, uzyskana na skutek wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu, jest niezbędnym warunkiem pomyślnego przeprowadzenia zarówno operacji (kampanii) powietrznej, jak i powietrzno-lądowej, powietrzno-morskiej, czy też desantowej.

Swoboda działania sił powietrznych zależy od realizacji bardzo wielu przedsięwzięć. Ze względu na ich dużą liczbę wskazane jest jedynie określić pewne **generalne kierunki działań**, zapewniające osiągnięcie swobody, jak np. zgromadzenie jeszcze w okresie pokoju niezbędnych środków materiałowo-technicznych i przygotowanie odpowiedniej bazy lotniskowej; wykonanie w okresie

zagrożenia manewru w celu zapewnienia siłom powietrznym dogodnego położenia wobec przeciwnika oraz swobody wyboru i wykonywania manewrów w toku działań; planowanie i realizację operacji (faz kampanii) powietrznych mających na celu wywalczenie przewagi (panowania) w powietrzu; wszechstronne zabezpieczenie warunkujące swobodny wybór i kontynuowanie najkorzystniejszych wariantów użycia lotnictwa i obrony powietrznej itp.

W tym kontekście trzeba ponadto zasygnalizować, że swoboda działań sił powietrznych **zależy również od**: skrytości dowodzenia; przedsięwzięć realizowanych w celu mylenia przeciwnika i rozpraszania jego wysiłku (np. obrony powietrznej); ochrony i obrony lotnictwa na ziemi; przestrzegania tajności planów i zamiarów użycia sił powietrznych; przedsięwzięć realizowanych dla ochrony sił powietrznych przed zaskoczeniem, wykrywaniem i obserwacją; maskowania; żywotności sił powietrznych w powietrzu i na ziemi; odporności systemu dowodzenia siłami powietrznymi na zakłócenia i dezinformację oraz wielu innych czynności realizowanych na wszystkich szczeblach dowodzenia.

Powyższe uwagi wskazują, że swoboda działania sił powietrznych, a zwłaszcza lotnictwa, w znacznym zakresie jest determinowana **wszechstronnym zabezpieczeniem** ich użycia. Odpowiednie rodzaje zabezpieczenia (bojowe, techniczne i logistyczne) kompleksowo stosowane mają bowiem zapewniać dogodne warunki do skutecznych działań własnego lotnictwa i obrony powietrznej, jak też uniemożliwiać lub ograniczać efektywność działań przeciwnika powietrznego. Przy tym pożądane jest, aby funkcjonowanie wzajemnie uzgodnionych i skoordynowanych czynności w ramach zabezpieczenia tworzyło taki system, w którym każdy z jego elementów (tj. rodzajów zabezpieczenia) będzie w swoim zakresie zwiększał swobodę działania sił powietrznych, przyczyniając się w ten sposób do osiągnięcia dominacji w przestrzeni powietrznej.

Jak wiadomo swoboda działania sił powietrznych nigdy nie jest dana od początku. **Trzeba o nią walczyć przez cały czas trwania konfliktu zbrojnego**, choć z góry można założyć, że niemal nigdy nie będzie w pełni wystarczająca, a tym bardziej nieograniczona. Dlatego też powinno się ciągle realizować przedsięwzięcia zmierzające do rozszerzenia zakresu swobody działań sił powietrznych (lotnictwa

własnego) i ograniczenia tej swobody w działaniach powietrznych przeciwnika. A zatem, należy nieprzerwanie dążyć do wywalczenia i utrzymywania dominacji (panowania) w powietrzu.

JEDNOŚĆ (CENTRALIZACJA) DOWODZENIA

Istotą tej zasady jest takie dowodzenie, przy którym wszyscy wykonawcy zadań o dominację w przestrzeni powietrznej działają według jednolitego planu, zgodnie z decyzją dowódcy szczebla operacyjnego (strategicznego) i znajdują się cały czas pod jego kierownictwem.

Umożliwia ono wykorzystanie wysiłku całego lotnictwa, obrony powietrznej i innych wojsk przez jednego dowódcę i zdecydowane wcielanie w życie powziętych decyzji. Scentralizowane dowodzenie **daje możliwość najbardziej pełnego wykorzystania manewrowych możliwości lotnictwa i obrony powietrznej** do koncentracji sił z różnych rejonów i terminowego narastania ich wysiłków do wykonania najistotniejszych zadań związanych z walką o przewagę (panowanie) w powietrzu w konkretnej sytuacji operacyjno-taktycznej na głównych kierunkach operacyjno-powietrznych. Jedność dowodzenia sprzyja także działaniom synergicznym i swobodnym, ułatwia ciągłość oddziaływania na przeciwnika powietrznego i uzyskiwanie zaskoczenia, a zatem stwarza możliwość najbardziej efektywnego osiągania celów dotyczących dominacji w przestrzeni powietrznej.

Centralizacja dowodzenia osiągana jest poprzez: integrację wszystkich sił w rękę jednego dowódcy szczebla strategicznego lub operacyjnego; wspólne planowanie działań różnych rodzajów sił zbrojnych i dowodzenie przez jednego dowódcę; planowanie operacyjne użycia całych sił powietrznych i dowodzenie nimi przez odpowiedniego dowódcę lotniczego; zorganizowanie jednolitego systemu dowodzenia siłami powietrznymi; ścisłe przestrzeganie, aby dowódcy związków wojsk lądowych podejmowali ogólne decyzje o użyciu lotnictwa w operacji, a decyzje specjalistyczne (lotnicze i przeciwlotnicze) były domeną dowódców sił powietrznych; posiadanie

jednolitego systemu łączności i zabezpieczenia działań oraz realizację innych przedsięwzięć.

Można więc przyjąć, że **jedność dowodzenia ma przeciwdziałać rozpraszaniu planowania** oraz zapewniać ogólny nadzór i integrowanie wszystkich sił lotnictwa i obrony powietrznej oraz ich wysiłków do osiągnięcia założonego (nakazanego) celu związanego z wywalczeniem przewagi (panowania) w powietrzu. Cel ten osiągany jest w wyniku realizacji celów szczegółowych, spełnianych poprzez centralne koordynowanie zadań, jedność wysiłków i jednoosobowe dowodzenie.

Z analizy literatury wynika, że scentralizowane dowodzenie w walce o dominację w przestrzeni powietrznej **nie wyklucza okresowej możliwości jego decentralizacji**, zwłaszcza wówczas, gdy nie będzie możliwe jego niezawodne realizowanie. We współczesnej walce zbrojnej trzeba się bowiem liczyć z koniecznością czasowej decentralizacji w związku z powszechnym stosowaniem zakłóceń radioelektronicznych, czy też niszczeniem systemu dowodzenia. Takie sytuacje nie powinny jednak wpływać w istotnym zakresie na użycie lotnictwa i środków obrony powietrznej, gdyż dowódcy niższych szczebli, znając operacyjny cel działań sił powietrznych i zamiary dotyczące jego osiągnięcia, powinni realizować okresowe działania zdecentralizowane zgodnie z wcześniej ustalonymi koncepcjami.

Scentralizowane dowodzenie nie może więc pozbawiać dowódców i oficerów sztabów niższych szczebli twórczego i pełnego inicjatywy działania, operatywności i systematycznego śledzenia sytuacji operacyjno-taktycznej. Muszą oni ciągle prowadzić ocenę sytuacji, podejmować decyzje, stawiać zadania bojowe podwładnym, kierować działaniami i je podsumowywać w celu wyciągnięcia konstruktywnych wniosków do dalszego wykonywania zadań.

Centralizacja dowodzenia nie oznacza bowiem scentralizowanego wykonywania zadań. Wręcz odwrotnie - jest ono realizowane w wyniku zdecentralizowanego prowadzenia działań (wykonywania zadań) przez jednostki (związki taktyczne, oddziały i pododdziały) lotnictwa i obrony powietrznej, zgodnie z decyzjami odpowiednich dowódców. Zwłaszcza w dowodzeniu realizowanym przez cele, sposoby wykonywania zadań o przewagę (panowanie) w powietrzu spoczywają

wyłącznie na pododdziałach i oddziałach sił powietrznych. Uwzględniają one jedynie – w swoich decyzjach wykonawczych – ustalenia centralne oraz wsparcie i zabezpieczenie realizowane na ich korzyść przez wyższych przełożonych.

*

*

*

Przedstawione zasady sztuki wojennej zostały ujęte i zinterpretowane w kontekście walki o dominację w przestrzeni powietrznej. Dotyczą one przede wszystkim sił powietrznych. Można je więc traktować jako **zasady sztuki operacyjnej sił powietrznych**, walczących o przewagę (panowanie) w powietrzu. Z uwagi jednak na ich uniwersalność, zasady te mogą mieć zastosowanie wobec lotnictwa marynarki wojennej i innych sił uczestniczących w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu. W takiej sytuacji wypadałoby w treściach poszczególnych zasad uwzględnić specyfikę użycia tych sił w walce przeciwko siłom powietrznym przeciwnika.

Podkreślenia wymaga, że wskazane zasady będą miały **różny zakres zastosowania praktycznego** na różnych szczeblach dowodzenia. Na szczeblu najniższym, np. w eskadrze czy dywizjonie nie ma potrzeby i możliwości stosowania zasady koncentracji sił, gdyż realizując konkretne zadania szczegółowe wykorzystuje się przede wszystkim istotę ekonomii sił, zaskoczenia i innych zasad (w odpowiedniej skali dla pododdziału sił powietrznych). Sposób realizacji zasad będzie także różny i zależny od szczebla dowodzenia i konkretnej sytuacji operacyjno-powietrznej. Dążąc do ich praktycznego wykorzystania trzeba jednocześnie uczynić wszystko, aby utrudnić lub nawet uniemożliwić przeciwnikowi precyzyjnego i skutecznego stosowania podobnych zasad. W każdej bowiem z wymienionych zasad **trzeba widzieć akt dwustronnego działania** - zarówno własnego, jak i wojsk przeciwnika. Walka o dominację w przestrzeni powietrznej prowadzona jest bowiem przez obie strony konfliktu zbrojnego.

Zaprezentowane zasady stanowią zestaw prakseologicznych reguł, ściśle z sobą powiązanych, które trzeba traktować z jednakową ważnością. Nie mogą one być zatem rozpatrywane (uwzględniane) przez dowódców sił powietrznych wybiórczo, lecz

wspólnie (w całym zestawie) i we wzajemnej współzależności. W konkretnej sytuacji operacyjno-powietrznej niektóre z nich **będą miały jednak decydujące znacznie** dla pomyślnego wykonania zadań związanych z wywalczeniem przewagi (panowania) w powietrzu i dlatego ich istota musi być szczególnie uwzględniana w działaniach sił powietrznych. W związku z tym, że umiejętne i twórcze stosowanie zasad w dużym zakresie wpływa na osiągnięcie sukcesu w działaniach sił powietrznych problematyce tej zostanie poświęcone następny podrozdział.

3.2. Znaczenie zasad sztuki wojennej w praktycznej działalności prowadzonej w celu zdominowania przestrzeni powietrznej

Zasady sztuki wojennej wykorzystywane w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu, będąc zaleceniami, nie tworzą sił materialnych zdolnych do pobicia przeciwnika powietrznego, a ich istota nie decyduje ani o zwycięstwie, ani o klęsce w trzecim wymiarze. Jednakże odgrywają one niezwykle ważną rolę, gdyż bez gruntownej znajomości ich treści i umiejętnego stosowania nie można pomyślnie przygotować i prowadzić działań sił powietrznych i innych wojsk w walce o dominację w powietrzu.

Dla osiągnięcia powodzenia w wojnie powietrznej znaczenie ma nie tylko i nawet nie tyle teoretyczna znajomość zasad, ile zdolność ich charakterystycznego zastosowania w czasie wstępnego przygotowania lotnictwa i obrony powietrznej do działań bojowych, podejmowania decyzji o użyciu sił powietrznych i jej wcielania w życie w konkretnej sytuacji operacyjno-powietrznej.

Istota i treść zasad sztuki wojennej powinna wywierać **znaczny wpływ na cały proces przygotowania sił powietrznych** do działań o przewagę (panowania) w powietrzu. Jest to działanie długofalowe, realizowane już w okresie pokoju. Znajac wymogi zasad, dowództwa sił powietrznych w praktycznej działalności winny dążyć do mistrzowskiego wyszkolenia personelu latającego, obrony powietrznej i naziemnego zabezpieczenia, utrzymywać wysoką gotowość bojową, umiejętnie organizować działania, właściwie dowodzić itp. Ponadto, w okresie pokoju dąży się

również do uzyskania przewagi jakościowej sprzętu bojowego, gromadzenia zapasów, przygotowania lotnisk manewru, zapasowych pozycji dla sprzętu radiolokacyjnego, przeciwlotniczego i innego.

Zasady sztuki wojennej (sztuki operacyjnej sił powietrznych) powinny wywierać istotny wpływ - wraz z głęboką wiedzą, doświadczeniem, praktycznym przygotowaniem i talentem dowódców i oficerów sztabów – na każdą decyzję o wykorzystaniu bojowym sił powietrznych przeciwko przeciwnikowi powietrznemu.

Po otrzymaniu zadania, treści poszczególnych zasad **winny stanowić punkty wyjściowe** dla twórczej myśli dowódców i oficerów sztabów w zakresie analizy zadania, wielowariantowej oceny przewidywanego działania i możliwości własnej jednostki oraz charakterystycznych warunków działania. Proces wypracowania decyzji, w pełni uwzględniający cały zestaw zasad sztuki operacyjnej sił powietrznych, sprzyja nawet w wypadku istnienia wielu sprzeczności i nie posiadania pełnych danych o sytuacji - wyborowi celowego, optymalnego wariantu zaplanowania i wykonania zadania bojowego. Wynika to z faktu, że bogactwo treści poszczególnych zasad przyczynia się do elastycznego myślenia dowódców i oficerów sztabów, rozwija zdolność właściwego wykorzystania danych wynikających z konkretnej sytuacji operacyjno-powietrznej, pozwala na określenie priorytetów i wyciąganie słusznych wniosków.

Dążyć zatem trzeba, aby dowódcy i oficerowie sztabów sił powietrznych, zarówno podczas wypracowania decyzji, jak i po jej podjęciu (w czasie planowania), **przeprowadzali konfrontację wszystkich jej elementów z pełną listą zasad sztuki operacyjnej sił powietrznych**, stawiając sobie przy tym pytania:

- Czy decyzja (dane do decyzji) lub plan najlepszą drogą prowadzą do osiągnięcia celu działania lotnictwa i obrony powietrznej, czyli do skutecznej realizacji postawionego zadania wiążącego się z walką o dominację w powietrzu ?
- Czy można jeszcze coś zrobić, aby lepiej wypełnić nakaz zaskoczenia, manewru ... itd., aż do końca listy zasad sztuki operacyjnej sił powietrznych ?

Określić przy tym trzeba, które **zasady uwzględnione zostały jako główne** (w konkretnej sytuacji operacyjno-powietrznej), a które **potraktowano jako mniej**

istotne i w jakim stopniu podobne zasady wykorzystania lotnictwa i obrony powietrznej może stosować przeciwnik, albo z jakim jego przeciwdziałaniem należy się liczyć podczas zastosowania treści poszczególnych zasad. Jest to konieczne, aby skutecznie oddziaływać siłami powietrznymi, wyprzedzając działanie lub przeciwdziałanie przeciwnika powietrznego.

Pożądane byłoby przy tym, aby konfrontacja taka stała się nawykiem - wpłynie to z pewnością na jakość decyzji i planów - co z chwilą, gdy decyzja zamieniać się będzie w konkretne działanie, wykonywane w ramach walki o przewagę (panowanie) w powietrzu przyczyni się do efektywnego zrealizowania zadań bojowych, kosztem najmniejszych strat własnych⁸⁵.

Podejmując świadomą decyzję - w pełni uwzględniającą zasady sztuki wojennej, aktualną sytuację i zamiar wyższego przełożonego - dowódca może liczyć na skuteczne osiągnięcie celów działania sił powietrznych.

Trzeba przy tym podkreślić, że zasady są jedynie punktami wyjściowymi do decyzji, zaleceniami do weryfikowania poszczególnych jej elementów, a nie gotowymi decyzjami; w przeciwnym bowiem wypadku przeistoczyłyby się w gotowe szablony i nie mające pokrycia czeki na zwycięstwo.

Tym niemniej podjęcie właściwej decyzji o działaniach bojowych sił powietrznych, to dopiero część drogi prowadzącej do osiągnięcia powodzenia w walce o dominację w powietrzu. Należy jeszcze umieć wcielać ją w życie, a to wymaga niemało wysiłku i konsekwencji oraz umiejętności praktycznej realizacji przyjętych zasad sztuki operacyjnej sił powietrznych

Po podjęciu decyzji główny wysiłek dowódców i oficerów sztabów sił powietrznych powinien być skierowany na konsekwentne, pełne i kompleksowe jej wykonanie oraz **wypełnienie praktycznym działaniem wszystkich zasad, a zwłaszcza tych, które zostały przyjęte jako podstawowe w konkretnych warunkach operacyjno-powietrznych.**

⁸⁵ Podobną konfrontację swoich decyzji - przed ich ogłoszeniem - z zasadami sztuki wojennej przeprowadzał F. Skibiński w czasie, gdy dowodził brygadą pancerną w latach 1944-1945, o czym pisze w pracy: Rozważania o sztuce wojennej, op. cit., s. 471.

Sprawą oczywistą jest, że przeciwnik nie będzie biernie obserwował naszego działania, a konsekwentnie będzie dążył - stosując podobne zasady - do uchwycenia inicjatywy, wykonania zaskakujących uderzeń i odniesienia zwycięstwa w trzecim wymiarze.

Dlatego w praktycznym działaniu dowódcy i oficerowie sztabów sił powietrznych muszą w równej mierze stosować zasady, których realizacja ze swej istoty **oddziałuje aktywnie na przeciwnika** np. zaskoczenie, zmasowane wykorzystanie lotnictwa i obrony powietrznej, ofensywny charakter działań itp., jak i te, które **przeciwdziałają jego uderzeniom** np. manewr, synergizm, swoboda itd.

Nieuwzględnienie w czasie działań bojowych całego kompleksu zasad, zlekceważenie bądź niezbyt konsekwentnie wdrażanie wymogów - pozornie wydających się jako mniej ważne - niektórych z nich, prowadzi w swej konsekwencji do klęski.

W minionych wojnach zdarzały się przypadki, że w rezultacie ignorowania zasad wykorzystania sił powietrznych, braku umiejętności ich praktycznego zastosowania, lekceważenia obowiązków poszczególnych dowódców całe lotnictwo i obrona powietrzna stawały się niezdolne do walki lub traciły znaczną część swego stanu osobowego i wyposażenia w ciągu kilku godzin, jak np. klęska lotnictwa egipskiego w 1967r., czy też sił powietrznych Iraku w wojnie prowadzonej w Zatoce Perskiej.

Jednocześnie historia sztuki wojennej sił powietrznych zawiera wiele przykładów, gdy kierując się określonymi zasadami i właściwie je wykorzystując, uzdolnieni dowódcy skutecznie pokonywali przeciwnika powietrznego, nawet znacznie mniejszymi siłami.

Głównym miernikiem, pozwalającym w sytuacji bojowej na odróżnienie przeciętnego dowódcy od zdolnego i zdolnego od utalentowanego, jest właśnie stopień umiejętności praktycznego zastosowania zasad sztuki operacyjnej sił powietrznych - sztuka użycia podległych związków, oddziałów i pododdziałów lotnictwa.

Sztuką dowodzenia jest bowiem wybranie spośród mnogości wariantów, jednego celowego i optymalnego sposobu użycia sił powietrznych, zapewniającego zdominowanie przestrzeni powietrznej.

Zatem, **nieoceniona wartość zasad zależy w decydującym stopniu od umiejętności ich właściwego zastosowania.** Stanowi to niezwykle złożony problem, wymagający talentu i doświadczenia, szczegółowej oceny konkretnych, często sprzecznych i niepełnych danych. W związku z tym istnieje konieczność systematycznego treningu i szkolenia oficerów sił powietrznych w twórczym, praktycznym wykorzystaniu zasad w określonych warunkach operacyjno-powietrznych.

Zasady sztuki wojennej (sztuki operacyjnej sił powietrznych) w praktyce walki o przewagę (panowanie) w powietrzu **można używać w bardzo różnych kombinacjach**, co powoduje, że nawet najzdolniejsi oficerowie muszą dokładać maksimum wysiłku, aby je twórczo stosować i właściwie wykorzystywać. Twórcze stosowanie zasad w praktycznym działaniu powinno polegać na tym, że w zależności od konkretnej sytuacji operacyjno-powietrznej i celu działania, należy umiejętnie wyważyć rolę i znaczenie każdej zasady sztuki operacyjnej sił powietrznych. Następnie zastosować spośród nich te, które uznajemy za główne w tej sytuacji i skupić cały wysiłek na ich realizacji - idąc na głęboko przemyślane i uzasadnione ryzyko, które musi świadomie podejmować dowódca każdego szczebla.

Priorytet zawsze będzie miała konkretna sytuacja operacyjno-powietrzna, bowiem ona ostatecznie i bezapelacyjnie rozstrzyga kwestię zastosowania tych lub innych zasad.

Oczywiście, stosowanie w praktycznej działalności niektórych zasad jako głównych, nie może być równoznaczne z pominięciem pozostałych. Stanowią one bowiem **jedność w osiągnięciu powodzenia** podczas realizacji celu działania związanego z walką o dominację w przestrzeni powietrznej.

Znaczący wpływ zasad sztuki operacyjnej sił powietrznych na osiągnięcie sukcesu w działaniach o wywalczenie przewagi (panowania) w powietrzu przesądza o konieczności doskonałej znajomości ich istoty oraz umiejętności praktycznego stosowania przez wszystkich dowódców sił powietrznych.

Twórcze i elastyczne zastosowanie zasad oraz ich konsekwentna realizacja - bez względu na trudności i przeciwdziałanie przeciwnika – zapewni bowiem optymalne

planowanie działań, racjonalne użycie sił i środków oraz osiągnięcie sukcesu (dominacji w przestrzeni powietrznej) w jak najkrótszym czasie kosztem najmniejszych strat własnych.

4. WŁAŚCIWOŚCI PROWADZENIA WALKI O DOMINACJĘ W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Wskazywano już wcześniej, że we współczesnej teorii i w praktycznych działaniach realizowanych w czasie konfliktów zbrojnych, wyróżnia się dwie formy walki o dominację w powietrzu: operacje powietrzne (zaczepne i obronne) lub odpowiednie fazy kampanii połączonej i powietrznej oraz działania operacyjne (bojowe) lub taktyczne (również ofensywne i defensywne), prowadzone w operacjach lądowych, morskich i innych. W takiej więc kolejności zostaną zaprezentowane właściwości prowadzenia działań w celu zdominowania przestrzeni powietrznej, szczególnie zaś użycia sił powietrznych w tej walce.

4.1. Właściwości walki o dominację w powietrzu w wymiarze operacyjnym

Analiza literatury i wnioski z ćwiczeń wskazują na zasadniczo różniące się działania sił powietrznych i innych rodzajów sił zbrojnych w zaczepnych i obronnych formach walki o przewagę (panowanie) w powietrzu, prowadzonych na szczeblach operacyjnych. Wynika to z tego, że cele prowadzenia zaczepnych i obronnych form operacyjnej walki o dominację w przestrzeni powietrznej są odmienne. Wypada zatem przedstawić generalne właściwości użycia sił powietrznych (sygnalnie także innych wojsk) najpierw w odniesieniu do zaczepnej, a następnie obronnej operacji powietrznej lub fazy kampanii połączonej (powietrznej). Takie ujęcie rozważanej problematyki będzie sprzyjało większej komunikatywności i lepszemu zrozumieniu prezentowanych wywodów.

Powietrzna operacja o charakterze zaczepnym⁸⁶ lub faza kampanii, której celem jest zdominowanie przestrzeni powietrznej⁸⁷ prowadzona jest od chwili rozpoczęcia

⁸⁶ Zwana w Rosji operacją powietrzną prowadzoną w celu wywalczenia panowania w powietrzu.

działań wojennych lub w toku ich trwania, głównie w celu wywalczenia (utrzymania) przewagi (panowania) w powietrzu. Dodatkowymi celami realizowanymi w tych ofensywnych formach operacyjnych może być obezwładnienie systemu dowodzenia siłami zbrojnymi i kierowania państwem, zniszczenie wojsk raketowych i innych dalekonośnych broni precyzyjnych, zwalczanie głównych zgrupowań sił lądowych i morskich przeciwnika oraz izolowanie rejonu działań bojowych. Ponadto, mogą być niszczone również wybrane zakłady przemysłu zbrojeniowego i inne obiekty o znaczeniu strategicznym, a także dezorganizowane zabezpieczenie logistyczne i komunikacja.

Szeroki zakres możliwych celów i zadań bojowych, realizowanych w powietrznej operacji o charakterze zaczepnym lub odpowiedniej fazie kampanii, powoduje, że niektórym z nich przypisuje się znaczenie priorytetowe.

Zasadniczym celem i treścią prowadzenia takiej właśnie fazy kampanii, a także powietrznej operacji o charakterze zaczepnym, zwłaszcza w początkowym okresie starcia zbrojnego, chociaż nie tylko w tym czasie konfliktu, **jest zdobycie przewagi (panowania) w powietrzu**. Oznacza to doprowadzenie do takiej sytuacji w przestrzeni powietrznej, w której osiągany jest nie tylko korzystny stosunek sił (przewaga ilościowa) w lotnictwie, ale również została przejęta inicjatywa strategiczna (operacyjna) i są stworzone warunki do narzucania swojej woli siłom powietrznym przeciwnika. W rezultacie, własne lotnictwo ma względną swobodę wykorzystania przestrzeni powietrznej, a wszystkie rodzaje sił zbrojnych (wojsk) mają możliwość pomyślnego wykonywania zadań bez zdecydowanego i bardzo skutecznego przeciwdziałania lotnictwa, obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika.

Dominacja w przestrzeni powietrznej wywalczona tymi formami operacyjnymi, ma być osiągnięta w wyniku aktywnych i ofensywnych działań: lotnictwa (strategicznego, operacyjnego, taktycznego, pokładowego itp.); środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej; wojsk raketowych, broni precyzyjnego rażenia i artylerii; specjalnych sił ze składów wojsk lądowych, morskich i kosmicznych; jednostek rozpoznawczych, walki radioelektronicznej i innych.

⁸⁷ Rozwiązanie obowiązujące w Sojuszu Północnoatlantyckim.

Siły, niezbędne do działania w celu wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu, w zależności od potencjału militarnego strony prowadzącej operację lub kampanię (fazę) zaczepną, składu sił powietrznych przeciwnika i przewidywanego zakresu zadań związanych z ich rozbiciem, mogą być różne. Zawsze jednak i wszędzie dąży się do tego, aby siły uczestniczące w walce o dominację w powietrzu (tj. siły powietrzne, lądowe, morskie i kosmiczne) **wzajemnie się uzupełniały w celu uzyskania efektu synergicznego**, sprzyjającego maksymalnej skuteczności obrony powietrznej oraz uderzeń lotnictwa i innych środków ogniowych przy możliwie najmniejszych stratach własnych. Wynika stąd konieczność ścisłej koordynacji działań wszystkich wojsk, ich precyzyjnego współdziałania i jednolitego kierowania. Ma to zapewnić zsynchronizowane użycie różnych sił co do miejsca, czasu i skupienia wspólnych wysiłków na najistotniejszych zadaniach wynikających z istoty walki o zdobycie panowania (przewagi) w powietrzu.

Wywalczenie dominacji w powietrzu, jak już wspomniano, jest domeną sił powietrznych i należy do podstawowych zadań lotnictwa i obrony powietrznej. **Walka o przewagę (panowanie) w powietrzu**, prowadzona w operacji (odpowiedniej fazie kampanii) powietrznej o charakterze zaczepnym, **w szczególności obejmuje:**

- zwalczanie lotnictwa na lotniskach (i niszczenie lotnisk);
- zwalczanie lotnictwa i innych celów w powietrzu;
- obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk;
- niszczenie systemu dowodzenia lotnictwem, obroną powietrzną i przeciwlotniczą wojsk;
- zwalczanie infrastruktury sił powietrznych i zasobów (środków) wspomagających wojska lotnicze i obrony powietrznej.

Zwalczaniem lotnictwa przeciwnika i innych celów w powietrzu zajmuje się obrona powietrzna ze składu sił powietrznych oraz obrona przeciwlotnicza wojsk lądowych i marynarki wojennej. Pozostałe zadania realizowane w ramach walki o przewagę (panowanie) w powietrzu wykonuje głównie lotnictwo uderzeniowe

(bombowe, myśliwsko - bombowe, szturmowe), które jest wspierane przez odpowiednie siły ogniowe wojsk lądowych i marynarki wojennej.

Zwalczanie lotnictwa na lotniskach traktowane jest najczęściej jako najbardziej skuteczny sposób uzyskania dominacji w powietrzu. W związku z tym, uderzenia na lotniska wykonywane są ze szczególną intensywnością w początkowym okresie powietrznej operacji (kampanii) zaczepnej. Do realizacji tego zadania przewiduje się wydzielanie większości sił lotnictwa uderzeniowego, uczestniczącego w zmasowanych nalotach lub w połączonych działaniach powietrznych wykonywanych na terytorium przeciwnika.

Zwalczanie lotnictwa na ziemi polega na niszczeniu samolotów, bazujących na lotniskach, i infrastruktury lotniskowej.

Niszczenie samolotów na lotniskach jest jednak z reguły utrudnione, ze względu na ich rozśrodkowanie i ukrycie w żelbetonowych lub innych schronach. Wymaga to użycia oddzielnych sił do burzenia każdego schronu i niszczenia znajdującego się w nim samolotu. Ponieważ na każdym lotnisku może być kilkadziesiąt schronów, to siły lotnictwa niezbędne do wykonania tego zadania muszą być bardzo duże. Dążenie do zniszczenia wszystkich samolotów ukrytych w schronach przestaje zatem być uzasadnione z punktu widzenia celowości i ekonomii użycia lotnictwa. Tym bardziej, że w tym czasie musi ono zwalczać wiele innych obiektów o znaczeniu militarnym.

W związku z tym za najbardziej efektywny sposób zmniejszania aktywności działań lotnictwa przeciwnika uważa się **niszczenie i minowanie lotniskowych dróg startowych i kołowania**. Ich uszkodzenie na jednym lotnisku wymaga użycia zaledwie kilku samolotów uderzeniowych. Uniemożliwia natomiast starty i lądowania samolotów do czasu przywrócenia zdolności eksploatacyjnej lotnisk. Oznacza to zablokowanie lotnictwa na zaminowanych lotniskach do czasu odbudowy zniszczonych dróg startowych i kołowania⁸⁸. Blokowanie takie wymaga jednak okresowego powtarzania uderzeń w celu podtrzymywania niesprawności eksploatacyjnej pasów startowych.

⁸⁸ Trwa to najczęściej kilkanaście – kilkadziesiąt godzin, a niekiedy – zwłaszcza w razie wznowienia uderzeń przed odtworzeniem sprawności dróg startowych – znacznie dłużej.

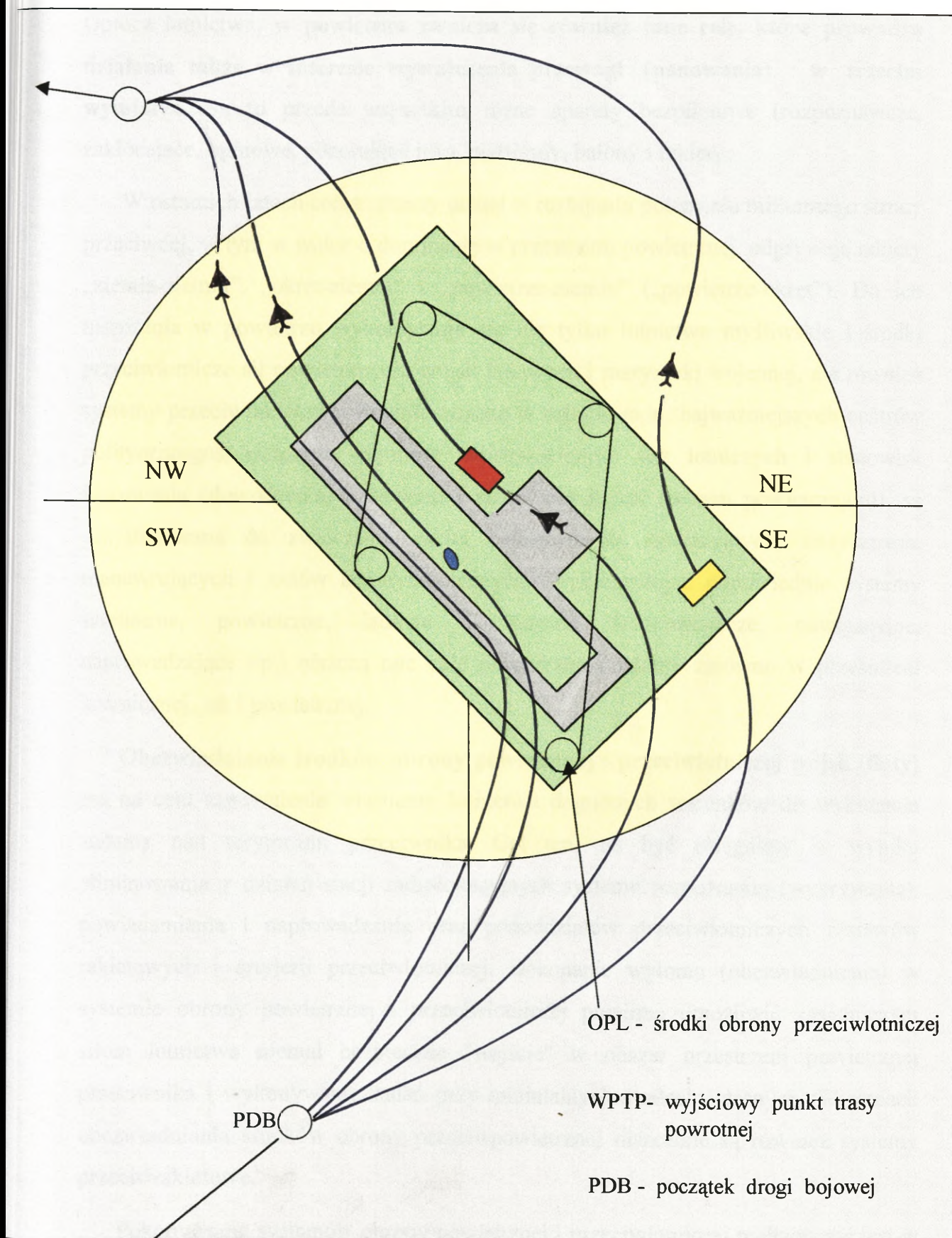
Priorytetowe traktowanie niszczenia i minowania dróg lotniskowych nie wyklucza możliwości zwalczania innych urządzeń i sprzętu, który jest rozmieszczony na lotniskach (np. hangarów, magazynów z paliwem i amunicją, sprzętu radiolokacyjnego, łączności itp.). Podobnie, jak nie oznacza to, że nie są niszczone samoloty ukryte w schronach, zwłaszcza zaś te, które są rozśrodkowane poza nimi (np. w obwałowaniach). Zadania te są wykonywane najczęściej w drugiej kolejności, tzn. już po zniszczeniu dróg startowych; niekiedy jednak celowe jest ich wykonywanie w pierwszych uderzeniach (przede wszystkim w najważniejszych bazach lotniczych).

Przykładowy sposób działań lotnictwa podczas wykonania uderzeń na lotnisko obrazuje rys. 2.

Zwalczanie lotnictwa przeciwnika w powietrzu ma na celu, przede wszystkim, pozbawienie go swobody działań ofensywnych. Jest ono zwalczane głównie nad terytorium (ugrupowaniem) własnym, przez naziemne środki przeciwlotnicze systemu strefowej, strefowo-obiektowej i obiektowej obrony powietrznej oraz przeciwlotniczej wojsk (floty), jak również przez lotnictwo myśliwskie. Samoloty myśliwskie niszczą lotnictwo przeciwnika w powietrzu również nad jego terytorium (ugrupowaniem). Ma to miejsce zwłaszcza w czasie osłony w powietrzu lotnictwa własnego, wykonującego uderzenia w głębi terytorium (ugrupowania) przeciwnika, a także podczas zwalczania samolotów głębokiej penetracji radiolokacyjnej i walki radioelektronicznej działających nad ugrupowaniem jego wojsk.

Do naprowadzania lotnictwa myśliwskiego na cele powietrzne, umożliwiającego ich przechwycenie i zwalczanie, coraz częściej jest wykorzystywany - oprócz systemu naziemnych punktów naprowadzania - także powietrzny system dalekiego wykrywania i naprowadzania.

Jeżeli jednak nad terenem własnym dąży się, przede wszystkim, do zwalczania lotnictwa bombowego, myśliwsko-bombowego i szturmowego (w celu uniemożliwienia mu niszczenia wojsk i innych obiektów), to nad terytorium przeciwnika z reguły zwalczane są samoloty myśliwskie, które usiłują przeciwdziałać własnemu lotnictwu uderzeniowemu, a także samoloty WRE i dalekiej obserwacji radiolokacyjnej.



Rys. 2 Uderzenie na obiekt / lotnisko / przez grupę samolotów

Oprócz lotnictwa, w powietrzu zwalcza się również inne cele, które prowadzą działania także w interesie wywalczenia przewagi (panowania) w trzecim wymiarze. Są to przede wszystkim różne aparaty bezpilotowe (rozpoznawcze, zakłócające, ogniowe, pozorujące itp.), platformy, balony i rakiety.

W ostatnich latach coraz szerszy udział w rozbijaniu potencjału militarnego strony przeciwnej, w tym w walce o dominację w przestrzeni powietrznej, odgrywają rakiety „ziemia-ziemia”, „okręt-ziemia” i „powietrze-ziemia” („powietrze-okręt”). Do ich niszczenia w powietrzu wykorzystuje się nie tylko lotnictwo myśliwskie i środki przeciwlotnicze sił powietrznych, wojsk lądowych i marynarki wojennej, ale również systemy przeciwrakietowe. Rozmieszczone w osłonie m.in. najważniejszych centrów polityczno-gospodarczych, rejonów najistotniejszych baz lotniczych i stanowisk kierowania (dowodzenia) państwem i siłami zbrojnymi (w tym powietrznymi), są przystosowane do zwalczania rakiet balistycznych, operacyjnych, taktycznych, manewrujących i celów aerodynamicznych. Wykorzystując odpowiednie systemy satelitarne, powietrzne, lądowe i morskie (rozpoznawcze, nawigacyjne, naprowadzające itp.) niszczą one cele powietrzne i rakiety zarówno w przestrzeni kosmicznej, jak i powietrznej.

Obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk (floty) ma na celu zapewnienie własnemu lotnictwu dogodnych warunków do wykonania zadania nad terytorium przeciwnika. Cel ten ma być osiągnięty w wyniku eliminowania z działań stacji radiolokacyjnych systemu rozpoznania (wykrywania), powiadamiania i naprowadzania oraz pododdziałów przeciwlotniczych zestawów rakietowych i artylerii przeciwlotniczej. Dokonanie wyłomu (obezwładnienia) w systemie obrony powietrznej i przeciwlotniczej powinno umożliwić zasadniczym siłom lotnictwa niemal bezpieczne "wejście" w obszar przestrzeni powietrznej przeciwnika i wykonywanie zadań przy minimalnych stratach własnych. W ramach obezwładniania środków obrony przeciwpowietrznej niszczone są również systemy przeciwrakietowe.

Pokonywanie systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej realizowane jest w wyniku równoczesnego ich obezwładnienia ogniowego i radioelektronicznego na jednym lub kilku kierunkach operacyjno-powietrznych. Środki przeciwlotnicze są

obezwładniane zarówno w korytarzach przelotu lotnictwa i w terenie przylegającym do tych korytarzy, jak i w rejonach obiektów działań /uderzeń/.

Skuteczność obezwładniania wymienionych środków w znacznej mierze jest zdeterminowana ustaleniem miejsc rozmieszczenia i typów stacji radiolokacyjnych oraz rodzajów i częstotliwości ich pracy. Rozpoznanie to jest prowadzone już w okresie pokoju m.in. z satelitów, samolotów, okrętów i naziemnych systemów rozpoznawczych. W okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch wojny dane z rozpoznania są systematycznie uaktualniane i stanowią bazę do planowania pokonania systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Istotnym elementem obezwładnienia tych systemów jest zastosowanie sił i środków walki radioelektronicznej. Użycie tylko samolotów zakłócających przeznaczonych do obrony grupowej (zespołowej), najczęściej mniejsza prawdopodobieństwo przechwycenia samolotów własnych przez myśliwce przeciwnika o około 60-70%, a skuteczność ognia przeciwlotniczych pocisków raketowych - o około 30-40%. Natomiast kompleksowe zastosowanie środków walki radioelektronicznej przez siły powietrzne i wojska lądowe może zmniejszyć cztero-pięciokrotnie straty samolotów.

Obezwładnianie systemu dowodzenia lotnictwem oraz obroną powietrzną i przeciwlotniczą jest kolejnym, chociaż wcale nie mniej ważnym zadaniem niż inne, które są realizowane w ramach walki o dominację w przestrzeni powietrznej. System różnych stanowisk i punktów dowodzenia jest obezwładniany w głębi terytorium przeciwnika w celu utrudnienia lub nawet uniemożliwienia (zerwania) kierowania obroną powietrzną (w tym przeciwraketową) i przeciwlotniczą oraz dezorganizowania użycia jego lotnictwa i rakiet. Zwalczanie ogniowe systemu dowodzenia jest domeną lotnictwa uderzeniowego. Część stanowisk dowodzenia, zwłaszcza systemu obrony przeciwlotniczej wojsk, może być niszczona również ogniem artylerii i śmigłowców, a stacjonarne punkty dowodzenia obroną powietrzną i lotnictwem są obiektami uderzeń także pocisków raketowych, zwłaszcza rakiet manewrujących.

Znaczącym czynnikiem kompleksowego obezwładnienia systemu dowodzenia jest zakłócanie łączności radiowej i radioliniowej. Zastosowanie do tego celu samolotów i śmigłowców walki radioelektronicznej może zmniejszyć przepustowość radiowego i

radioliniowego systemu łączności sił powietrznych przeciwnika o około 40% i więcej. Zdezorganizuje to niewątpliwie dowodzenie, co przy równoczesnym zwalczaniu ogniowym systemu stanowisk i punktów dowodzenia może doprowadzić do znacznego zmniejszenia efektywności działań środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej oraz lotnictwa (raket) przeciwnika. Wspólnie zaś z innymi zadaniami realizowanymi w powietrznej operacji (kampanii) zaczepnej ma zapewnić wywalczenie dominacji w przestrzeni powietrznej.

Niszczenie zasobów i infrastruktury wspomagającej działania sił powietrznych przeciwnika oraz środków innych rodzajów sił zbrojnych uczestniczących w walce o przewagę (panowanie) w powietrzu było już sygnalizowane wcześniej i nie ma potrzeby głębszego rozwijania tej problematyki. Wypada jednak podkreślić, że kształtuje się prawidłowość wskazująca, iż dezorganizowanie funkcjonowania szeroko rozumianego zabezpieczenia użycia sił powietrznych (np. rafinerii, zasilania logistycznego, zakładów produkujących na rzecz potęgi powietrznej, czy też systemu energetycznego) w sposób pośredni i stopniowo obniża ich potencjał bojowy. Natomiast bezpośredni wpływ na przebieg walki o dominację w przestrzeni powietrznej będzie miało niszczenie systemów kosmicznych, zestawów (wyrzutni) raketowych „ziemia-ziemia” i „okręt-ziemia”, broni precyzyjnego rażenia i innych środków sił lądowych i marynarki wojennej, partycypujących w wywalczeniu dominacji w przestrzeni powietrznej.

Z doświadczeń wojennych wynika, że walka o zdobycie przewagi (panowania) w powietrzu jest **najbardziej intensywnie prowadzona w pierwszych dobach działań wojennych lub w początkowych dniach kolejnych powietrznych operacji (kampanii) zaczepnych**, które są wykonywane w dalszych okresach (fazach) konfliktu zbrojnego. W tym czasie, zwłaszcza w początkowym okresie starcia zbrojnego, do działań związanych z rozbiciem sił powietrznych i przeciwlotniczych przewiduje się wydzielanie większości lotnictwa uczestniczącego w powietrznej operacji (kampanii) zaczepnej. Z ogólnej liczby planowanych w pierwszych dniach operacji (kampanii) wylotów lotnictwa do wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu można wyznaczać bowiem aż do 80-90% samolotów biorących udział w działaniach. W następnych dniach, gdy zaznaczy się dominacja w powietrzu, wysiłek

ten ulega zmniejszeniu do około 60-70%, a zwiększają się siły przeznaczone do innych zadań, jak np. wykonywania ataków strategicznych, zwalczania wojsk lądowych i floty, niszczenia ważnych obiektów infrastruktury militarnej itp.

W razie konieczności prowadzenia odpowiedniej fazy kampanii lub operacji powietrznej mającej na celu zdominowanie przestrzeni w toku konfliktu zbrojnego, siły lotnictwa wydzielane do pobicia przeciwnika powietrznego będą z reguły mniejsze niż w fazach (operacjach) początkowych. Wynika to nie tylko z mniejszych składów lotnictwa (na skutek poniesionych strat bezpowrotnych), ale również z niezbędności jego użycia w szerokim zakresie na rzecz równocześnie prowadzonych kampanii (operacji) lądowych, morskich i innych. Stąd też procentowe wysiłki lotnictwa wydzielane do zdominowania przestrzeni powietrznej będą mniejsze od wskazanych wyżej i mogą wahać się w granicach 50-80% wysiłków wykorzystywanych w tym okresie konfliktu zbrojnego.

Zasadniczymi sposobami użycia lotnictwa w powietrznej operacji (w odpowiedniej fazie kampanii) zaczepnej są **połączone działania powietrzne wykonywane jako zmasowane uderzenia (naloty)** na terytorium przeciwnika. Zawsze przy tym dąży się, aby uzyskać **pełne zaskoczenie operacyjne lub strategiczne** co do miejsca, czasu i sposobu wykonania połączonych nalotów (uderzeń) zmasowanych. Dotyczy to zwłaszcza nalotu pierwszego, realizowanego z chwilą rozpoczęcia działań wojennych. Zaskoczenie przeciwnika paraliżuje bowiem jego system obrony powietrznej i przeciwlotniczej, ułatwia blokowanie i zwalczanie lotnictwa na lotniskach oraz niszczenie systemów rakietowych (broni precyzyjnego rażenia), co sprzyja szybkiemu przechwyceniu inicjatywy operacyjnej i zdobyciu przewagi (panowania) w powietrzu.

Ugrupowanie lotnictwa w czasie wykonywania nalotów (uderzeń) zmasowanych jest elementem ugrupowania (działania) połączonego⁸⁹, w którym swoje (odpowiednie) zadania związane z niszczeniem sił powietrznych przeciwnika realizują także siły kosmiczne, wojsk lądowe (wojska rakietowe i artyleria, lotnictwo sił

⁸⁹ W Armii Rosyjskiej operacyjne działania integrujące użycie lotnictwa, wojsk rakietowych i artylerii, rakiet samosterujących i innych środków ogniowych, rozpoznawczych, walki radioelektronicznej itp. zwane są często zmasowanymi uderzeniami ogniowymi.

lądowych, siły rozpoznania i walki radioelektronicznej, wojska obrony przeciwlotniczej itd.) i marynarka wojenna (siły obrony przeciwlotniczej, lotnictwo morskie, rakiety „okręt-ziemia” itp.).

Ugrupowanie lotnictwa w połączonych działaniach powietrznych, mających charakter nalotu zmasowanego, może obejmować grupy samolotów: zabezpieczenia, ubezpieczenia i uderzeniowych.

Grupy samolotów zabezpieczających prowadzą działania nad własnym ugrupowaniem (terenem) i stąd realizują osłonę, wykrywanie, obezwładnianie radioelektroniczne i tankowanie w powietrzu. Grupy te tworzą więc:

- samoloty myśliwskie obrony powietrznej;
- samoloty wczesnego wykrywania i naprowadzania;
- samoloty tankowania powietrznego;
- samoloty walki radioelektronicznej zakłócające strefowo środki radioelektroniczne i łączności na dużych głębokościach.

Grupy samolotów ubezpieczających prowadzą działania nad terenem (ugrupowaniem) przeciwnika wspólnie z lotnictwem uderzeniowym. Zapewniają one osłonę, obezwładnianie środków obrony powietrznej i rozpoznanie w interesie lotnictwa zwalczającego siły powietrzne strony przeciwnej. Grupy te tworzą:

- samoloty myśliwskie, realizujące osłonę i wymiatanie lotnictwa myśliwskiego przeciwnika;
- samoloty ogniowego i radioelektronicznego obezwładniania środków obrony przeciwlotniczej;
- samoloty rozpoznawcze, prowadzące rozpoznanie bezpośrednie i kontrolne.

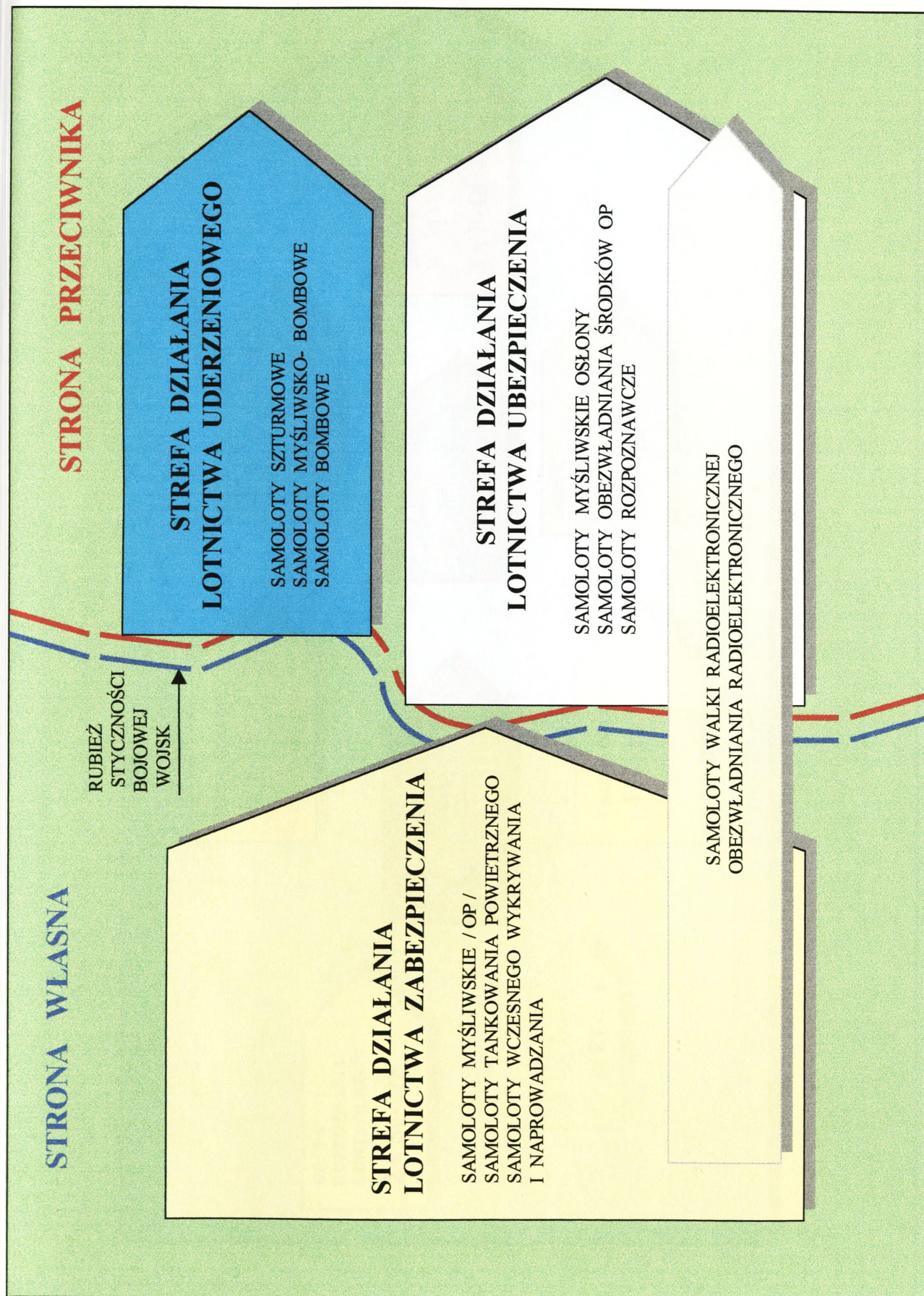
Grupy lotnictwa uderzeniowego (bombowego, myśliwsko-bombowego, szturmowego) stanowią zasadniczą siłę ogniową, która zwalcza siły powietrzne przeciwnika (lotnictwo na lotniskach, system dowodzenia, system zabezpieczenia logistycznego, infrastrukturę itp.) i inne obiekty, mające wpływ na dominowanie w przestrzeni powietrznej.

Przykładowe strefy działania sił zabezpieczających, ubezpieczających i uderzeniowych oraz ugrupowanie w powietrzu jednej fali w nalocie zmasowanym obrazuje rys. 3 i 4.

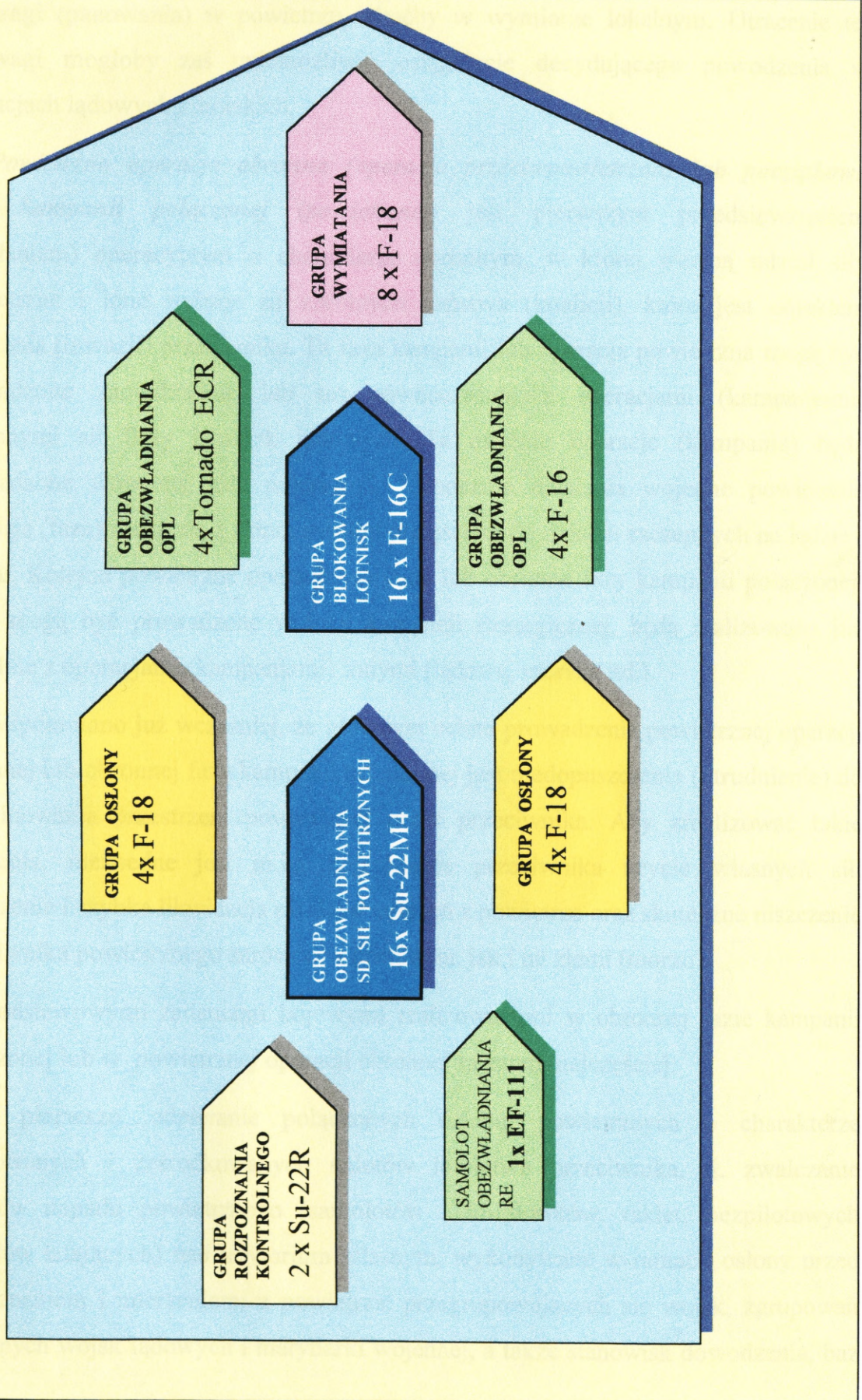
Zmasowane uderzenia (naloty), realizowane co 4-6 godzin i więcej, nie zapewniają jednak ciągłości, lecz swego rodzaju cykliczność oddziaływania ogniowego lotnictwa. Stąd też między nalotami zmasowanymi lotnictwo prowadzi połączone działania powietrzne o charakterze ześrodkowanym, z udziałem mniejszej liczby samolotów. W działaniach tych zwalcza się najważniejsze cele, które nie zostały zniszczone w nalotach zmasowanych lub wznowiły swoją działalność bojową. W połączonych działaniach powietrznych o charakterze ześrodkowanym i urzutowanym wykorzystywane są rezultaty nalotów zmasowanych w zakresie obezwładnienia systemu obrony powietrznej, ale także stosowane jest wszechstronne zabezpieczenie i ubezpieczenie grup uderzeniowych lotnictwa przez samoloty myśliwskie, rozpoznawcze, walki radioelektronicznej, dalekiego wykrywania i naprowadzania, tankowania w powietrzu oraz działania wydzielonych sił wojsk lądowych i marynarki wojennej.

Gdy w czasie prowadzenia operacji (odpowiedniej fazy kampanii) powietrznej zgrupowania lądowe i morskie przejdą do operacji zaczepnych, siły powietrzne zastaną zmuszone do szczególnego zaktywizowania swoich działań. Równocześnie bowiem z dalszym prowadzeniem walki o przewagę (panowanie) w powietrzu będą one częścią sił i wysiłku wykonywały zadania w interesie nacierających wojsk lądowych i sił floty (marynarki wojennej).

W wyniku intensywnych nalotów zmasowanych i ześrodkowanych, realizowanych w ramach połączonych działań powietrznych, a także w rezultacie działań innych wojsk ma być wywalczona przewaga (panowanie) w powietrzu. Po jej zdobyciu siły powietrzne wraz z innymi rodzajami sił zbrojnych i wojsk prowadzą działania operacyjne i taktyczne w celu utrzymania wywalzonego dominowania w powietrzu. Walka ta prowadzona jest nie tylko do końca powietrznej operacji zaczepnej lub odpowiedniej fazy kampanii, ale aż do zakończenia działań wojennych, ponieważ



Rys. 3. Strefy użycia lotnictwa w połączonych ofensywnych działaniach powietrznych



Rys. 4 Ugrupowanie lotnictwa w połączonych działaniach powietrznych

strona przeciwna zawsze będzie dążyła do odzyskania (wywalczenia, zdobycia) przewagi (panowania) w powietrzu, choćby w wymiarze lokalnym. Utracenie tej przewagi mogłoby zaś uniemożliwić osiągnięcie decydującego powodzenia w operacjach lądowych i morskich.

Powietrzna operacja obronna (operacja przeciwpowietrzna) lub początkowa faza kampanii połączonej (powietrznej) jest pierwszym przedsięwzięciem (działaniem) operacyjnym o charakterze obronnym, w której wezmą udział siły powietrzne i inne rodzaje sił zbrojnych państwa (koalicji), które jest obiektem uderzenia (inwazji) przeciwnika. Ta faza kampanii lub operacja powietrzna mogą być prowadzone samodzielnie lub też równocześnie z operacjami (kampaniami) obronnymi sił floty i wojsk lądowych. Te ostatnie operacje (kampanie) będą prowadzone wówczas, gdy przeciwnik rozpocznie działania wojenne powietrzną operacją (fazą) zaczepną z jednoczesnym przejściem do działań zaczepnych na lądzie i morzu. Kolejne powietrzne operacje obronne lub obronne fazy kampanii połączonej, które mogą być prowadzone w toku kampanii strategicznej, będą realizowane już wspólnie z operacjami (kampaniami) innymi (lądową, morską itd.).

Wspomniano już wcześniej, że głównym celem prowadzenia powietrznej operacji obronnej lub obronnej fazy kampanii połączonej jest niedopuszczenie (utrudnienie) do zdominowania przestrzeni powietrznej przez przeciwnika. Aby zrealizować takie założenia, niezbędne jest m.in. zaskakujące przeciwnika użycie własnych sił, łagodzenie i szybka likwidacja skutków uderzeń z powietrza oraz skuteczne niszczenie przeciwnika powietrznego zarówno w powietrzu, jak i na ziemi (morzu).

Podstawowymi zadaniami bojowymi realizowanymi w obronnej fazie kampanii połączonej lub w powietrznej operacji obronnej są zatem najczęściej:

- **po pierwsze**, odpieranie połączonych działań powietrznych o charakterze zmasowanych i ześrodkowanych nalotów lotnictwa przeciwnika, tj. zwalczanie środków napadu powietrznego (samolotów, śmigłowców, rakiet, bezpilotowych aparatów latających) nad terytorium własnym, wykonywane w ramach osłony przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza: przegrupowujących się wojsk, zgrupowań obronnych wojsk lądowych i marynarki wojennej, a także stanowisk dowodzenia, baz

i portów morskich, ważnych węzłów komunikacyjnych i przepraw wodnych oraz baz lotniczych i największych ośrodków administracyjnych i obiektów gospodarczych;

- **po drugie**, zwalczanie: lotnictwa na lotniskach, wojsk raketowych, systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej, kierowania państwem i dowodzenia wojskami, systemów broni precyzyjnego rażenia i innych najistotniejszych obiektów przeciwnika, stanowiących głównie o potencjale operacyjnym jego sił powietrznych i wspierających je sił ze składu wojsk lądowych i marynarki wojennej.

Z istoty wymienionych zadań wyraźnie wynika, że powietrzna operacja obronna lub faza obronna kampanii połączonej (powietrznej) składać się będzie z dwóch równocześnie realizowanych rodzajów działań:

- **defensywnych (obronnych)**, zasadniczych w tej operacji, polegających na niszczeniu środków napadu powietrznego siłami obrony powietrznej (w tym przeciwrakietowej) oraz obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych i marynarki wojennej (floty);

- **ofensywnych (zaczepnych)**, w których będą niszczone wybrane (najistotniejsze) obiekty przeciwnika (zwłaszcza siły powietrzne) rozmieszczone w głębi jego terytorium (ugrupowania).

Na podkreślenie zasługuje, że w powietrznej operacji obronnej lub w obronnej fazie kampanii połączonej (powietrznej) **nie tylko "przyjmuje się" uderzenia lotniczo-rakietowe, niszcząc nad własnym terytorium cele powietrzne, ale równocześnie realizowana jest obrona aktywna, swoista kontrofensywa powietrzna**, wyrażająca się wykonywaniem uderzeń, już od początku działań wojennych, na obiekty determinujące potencjał militarny (potęgę powietrzną) przeciwnika, dyslokowane na jego obszarze. A zatem również w obronnej formie działań operacyjnych siły powietrzne spełniają funkcję tarczy (czyli obronną) i miecza (tj. zaczepną).

W ramach walki o dominację w powietrzu **zadania główne** sił powietrznych są takie same jak prezentowane już w powietrznej operacji zaczepnej lub odpowiedniej fazie kampanii połączonej (powietrznej) i m.in. obejmują: zwalczanie lotnictwa na lotniskach i w powietrzu; obezwładnianie systemu dowodzenia lotnictwem, obroną

powietrzną i przeciwlotniczą wojsk; niszczenie naziemnych środków przeciwlotniczych systemu obrony powietrznej, wojsk lądowych i floty; zwalczanie zasobów i infrastruktury wspomagającej działania sił powietrznych.

Trzeba jednak zaznaczyć, że zadania związane z niszczeniem środków przeciwlotniczych lotnictwo realizuje przede wszystkim w ramach **zabezpieczenia działań własnych**. Oznacza to, że środki przeciwlotnicze nie będą niszczone na całym terytorium przeciwnika, lecz zwalczaniu powinny podlegać tylko te, które są rozmieszczone w korytarzu przelotów lotnictwa i w rejonach obiektów działań. A zatem te, które mogą przeciwdziałać lotnictwu w czasie wykonywania zadań bojowych.

W działaniach ofensywnych pierwszej powietrznej operacji obronnej lub fazy kampanii połączonej (powietrznej), dążąc do obniżenia potencjału bojowego agresora, zakłada się, że lotnictwo będzie niszczyło również system dowodzenia siłami zbrojnymi i kierowania państwem przeciwnika, zwalczało powietrzne systemy dalekiego wykrywania i naprowadzania, niszczyło wyrzutnie rakiet, pocisków manewrujących oraz systemy rozpoznawczo - uderzeniowe i inne dalekonośne systemy precyzyjnego rażenia, obezwładniało pododdziały wojsk raketowych i walki radioelektronicznej, wykonywało uderzenia na lądowe i morskie zgrupowania uderzeniowe, a także na telewizyjne i radiowe stacje nadawcze oraz inne obiekty o znaczeniu strategiczno-operacyjnym i administracyjno-gospodarczym. W kolejnych powietrznych operacjach obronnych lub dalszych fazach kampanii połączonej takie działania raczej nie będą miały miejsca lub mogą być prowadzone w bardzo ograniczonym zakresie, gdyż będą one realizowane głównie w ramach innych operacji (kampanii), szczególnie zaś w czasie trwania operacji (kampanii) lądowej.

W omawianych działaniach ofensywnych uderzenia ogniowe wykonują także – stosownie do swoich możliwości – wojska raketowe i artyleria, rakiety samosterujące, systemy rozpoznawczo-uderzeniowe, śmigłowce i inne środki ogniowe będące w dyspozycji broniącego się państwa (koalicji). Wspierają one siły powietrzne w walce o niedopuszczenie do zdominowania przestrzeni powietrznej przez przeciwnika.

Zadania sił powietrznych w obronnej fazie kampanii połączonej lub w powietrznej operacji obronnej są więc podobne do wykonywanych w powietrznej operacji (kampanii) zaczepnej. **Zasadnicza różnica polega natomiast na istocie realizacji tych zadań.** W powietrznej operacji (fazie kampanii) obronnej zdecydowana większość lotnictwa myśliwskiego, a niekiedy i innych rodzajów lotnictwa mających możliwość prowadzenia walk i bitew powietrznych⁹⁰, odpiera połączone działania powietrzne o charakterze zmasowanych i urzutowanych nalotów lotnictwa przeciwnika nad własnym terytorium (ugrupowaniem). Natomiast zwalczanie obiektów naziemnych w działaniach ofensywnych będzie realizowane niekiedy tylko przez ocalałe siły lotnictwa uderzeniowego (a także przez środki ogniowe innych rodzajów sił zbrojnych).

Podkreślenia wymaga to, że, **można zaobserwować wyraźną tendencję do stosowania zasady stopniowej zmiany rodzajów zadań lotnictwa uderzeniowego w powietrznej operacji (fazie kampanii) obronnej.** W początkowej fazie (w pierwszym etapie) operacji (kampanii) przewiduje się najczęściej, że uderzenia lotnictwa będą, przede wszystkim, polegały na minowaniu lotnisk oraz zwalczaniu lotnictwa na lotniskach i pododdziałów dalekonośnych środków ogniowych przeciwnika. A zatem, koncentrowane są one na tych obiektach przeciwnika, które mogą wykonywać uderzenia na terytorium kraju (koalicji), prowadzącego powietrzną operację (połączoną kampanię) obronną. W drugim etapie operacji lub w drugiej części fazy połączonej kampanii obronnej lotnictwo ma nadal zwalczać wskazane obiekty, ale dodatkowo może niszczyć również system dowodzenia wojskami i kierowania państwem, pododdziały walki radioelektronicznej, elementy naziemne broni precyzyjnego rażenia, infrastrukturę wspomagającą siły powietrzne czy też telewizyjne i radiowe stacje nadawcze. W trzecim zaś etapie (w dalszej części fazy kampanii połączonej), realizując zadania właściwe dla dwóch poprzednich okresów, lotnictwo może wykonywać uderzenia na zgrupowania wojsk i floty, wybrane zakłady przemysłu zbrojeniowego i inne ważne obiekty o znaczeniu strategiczno - operacyjnym.

⁹⁰ Dotyczy to szczególnie lotnictwa wielozadaniowego.

Natomiast w powietrznych operacjach obronnych lub fazach obronnych kampanii połączonej (powietrznej), prowadzonych w toku kampanii strategicznej, we wszystkich etapach (okresach) zwalczą się głównie siły powietrzne przeciwnika. To swoiste zawężenie obiektów uderzeń do sił powietrznych wynika z faktu, że inne obiekty o znaczeniu militarnym są niszczone podczas użycia lotnictwa w operacjach (kampaniach) lądowych i morskich.

Trzeba jednak zaznaczyć, że w działaniach ofensywnych lotnictwa nie może być szablonu i w każdej sytuacji strategicznej (operacyjnej) jego działania (zadania) w poszczególnych etapach powietrznej operacji obronnej lub odpowiednich elementach faz kampanii połączonej mogą być nieco inne niż wskazane. **Szczególnie istotny w tej operacji (fazie kampanii) jest bowiem precyzyjny wybór obiektów uderzeń lotnictwa, wynikający z hierarchii ich ważności i zagrożeń, jakie stanowią dla strony broniącej się.**

Jeszcze raz należy podkreślić, że najistotniejszym celem tej operacji (fazy kampanii) jest uniemożliwienie (utrudnienie) przeciwnikowi wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu; sprawia to, że jego lotnictwo na lotniskach powinno być obiektem pierwszej kolejności uderzeń lotnictwa w każdym etapie powietrznej operacji obronnej lub każdym jego wylocie w tej fazie kampanii połączonej (powietrznej). Pozostałe zaś zadania lotnictwo uderzeniowe wykonuje stosownie do możliwości bojowych i potrzeb sił zbrojnych, prowadzących powietrzną operację obronną (obronną fazę kampanii).

Działania ofensywne lotnictwa w powietrznej operacji obronnej lub w odpowiedniej fazie kampanii są realizowane w formie połączonych działań powietrznych, mających charakter **lotniczych uderzeń odwetowych**. Działania te najczęściej wykonywane są jednoczesnymi wylotami lotnictwa bombowego, myśliwsko - bombowego, szturmowego i rozpoznawczego (osłanianego w powietrzu przez lotnictwo myśliwskie i walki radioelektronicznej, a także wspieranego przez samoloty tankowania i powietrznego systemu dalekiego wykrywania i naprowadzania), które rozpoznaje i zwalczą obiekty pierwszej kolejności rażenia sposobem zmasowanego (ześrodkowanego) uderzenia (nalotu) lotnictwa. Dąży się przy tym, aby uderzenia odwetowe lotnictwa były zsynchronizowane i realizowane

wspólnie z uderzeniami rakiet i dalekonośnych środków precyzyjnego rażenia, ogniem artylerii i śmigłowców oraz działalnością zakłócającą prowadzoną przez lądowe i morskie środki walki radioelektronicznej. Można wówczas oczekiwać najlepszych rezultatów użycia lotnictwa, gdyż działalność innych wykonawców będzie eliminowała z działań wybrane elementy ugrupowania sił powietrznych przeciwnika, a także ułatwiała lotnictwu pokonanie jego systemu obrony powietrznej.

Wnioski z analizy literatury wskazują, że uderzenia odwetowe lotnictwa można wykonywać jako **wymuszone** (w czasie uchylania się spod uderzeń lotniczo-rakietowych przeciwnika) lub **zgodnie z ustalonym czasem**. W tym ostatnim przypadku będą to działania na obiekty zawczasu planowane do rozpoznania i zwalczania, z uwzględnieniem pełnego zabezpieczenia (rozpoznanie bezpośrednie, osłona przed myśliwcami przeciwnika, obezwładnianie radioelektroniczne, działania demonstracyjne, zwalczanie przez środki ogniowe wojsk lądowych obiektów systemu obrony powietrznej, działania powietrznego systemu dalekiego wykrywania i naprowadzania itp.).

Wymuszone uderzenia odwetowe wykonywane są z reguły w razie uzyskania zaskoczenia przez przeciwnika na początku lub w toku prowadzenia powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej. W sytuacji takiej lotnictwo będzie wykonywało zadania w dwóch wylotach połączonych działań powietrznych, realizowanych w formie uderzeń zmasowanych (ześrodkowanych) i w dwóch oddzielnych ugrupowaniach operacyjnych:

- **pierwszym**, obejmującym siły będące w najwyższych stopniach gotowości bojowej, które wyszły w powietrze spod uderzeń przeciwnika i niezwłocznie przystąpiły do rozpoznania i zwalczania obiektów;
- **drugim**, zawierającym ocalałe siły lotnictwa, które osiągnęły gotowość do uderzenia (działań)⁹¹.

Natomiast uderzenia odwetowe zgodnie z ustalonym czasem będą się cechowały **znacznie krótszym czasem ich wykonania**, gdyż lotnictwo wykonuje wówczas uderzenie zmasowane w jednym ugrupowaniu bojowym.

⁹¹ Wylot tych sił lotnictwa może się odbyć nawet po kilku godzinach za nalotem fali pierwszej.

W toku prowadzenia powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej dąży się, by **uderzenia odwetowe lotnictwa miały charakter uprzedzający uderzenia lotnictwa**

i rakiet przeciwnika. Pożądane jest bowiem, jak już wspomniano, zwalczanie lotnictwa przeciwnika przede wszystkim na lotniskach, czyli w sytuacji, w której nie zdąży ono odtworzyć gotowości bojowej do kolejnych wylotów. Osiąga się wówczas najlepsze rezultaty w zakresie okresowego eliminowania z działań lotnictwa przeciwnika, co najpełniej sprzyja realizacji celów powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej. To samo dotyczy uderzeń na wyrzutnie rakiet i inne środki ogniowe dalekiego oddziaływania przeciwnika.

Takie działania lotnictwa nie będą należały jednak do łatwych, gdyż może ono często (doraźnie) wykorzystywać bazy lotnicze i inne lotniska manewru, nie zawsze w pełni przygotowane do bardzo szybkiego odtwarzania gotowości bojowej samolotów do kolejnych wylotów. Trzeba jednak zaznaczyć, że w tym etapie konfliktu zbrojnego odbywał się będzie swoisty wyścig z czasem między lotnictwem strony broniącej się a przeciwnikiem powietrznym, dotyczący szybkości odtwarzania gotowości bojowej lotnictwa. **Strona konfliktu, która będzie w krótszym czasie przygotowywała swoje lotnictwo do kolejnych działań i wykonywała uderzenia uprzedzające, ma większe szanse na końcowy sukces w operacji (fazie kampanii) niż ta strona, która nie zapewni takich warunków użycia własnego lotnictwa.** Z tych właśnie powodów sprawność odtwarzania gotowości bojowej lotnictwa do kolejnych wylotów jest z reguły przedmiotem szczególnej troski dowództw lotniczych wszystkich szczebli dowodzenia.

Ze względu na to, że w działaniach ofensywnych powietrznej operacji (fazy kampanii) obronnej lotnictwo z zasady będzie wykonywało połączone działania powietrzne, realizowane w formie uderzeń zmasowanych jego ugrupowanie w powietrzu składało się będzie najczęściej z grup uderzeniowych oraz ubezpieczających i zabezpieczających (wspierających).

Warto w tym miejscu jednak zauważyć, że zgodnie z poglądami teoretycznymi i rozwiązaniami praktycznymi stosowanymi w Armii Rosyjskiej, lotnictwo wykonujące

uderzenia zmasowane zostaje ugrupowane w powietrzu w dwa, a niekiedy w trzy rzuty, które realizują zadania w głębi ugrupowania (terytorium) przeciwnika.

Do pierwszego rzutu - rzutu zabezpieczenia - przewiduje się wydzielać grupy: lotnictwa myśliwsko-bombowego, przeznaczone do zwalczania obiektów naziemnych systemu obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk oraz minowania lotnisk lotnictwa myśliwskiego przeciwnika; lotnictwa myśliwskiego, wyznaczone do osłony tego i kolejnego rzutu oraz wymiatania ze stref dyżurowania samolotu powietrznego systemu dalekiego wykrywania i naprowadzania lotnictwa przeciwnika; lotnictwa rozpoznawczego, przewidziane do rozpoznania bezpośredniego obiektów uderzeń, rozpoznania kontrolnego rezultatów uderzeń wojsk rakietowych (wykonanego już startu rakiet) i rozpoznania na korzyść kolejnego uderzenia rakiet; demonstracyjne; samolotów walki radioelektronicznej do obezwładniania systemu wykrywania i dowodzenia.

Rzut drugi - wykonuje lot w tym samym korytarzu z reguły kilka - kilkanaście minut za rzutem pierwszym i obejmuje zasadnicze siły lotnictwa uczestniczącego w uderzeniu zmasowanym. Wykorzystuje ono rezultaty działań rzutu zabezpieczenia i siłami lotnictwa bombowego i myśliwsko - bombowego minuje lotniska i niszczy lotnictwo na lotniskach oraz inne obiekty pierwszej kolejności rażenia, determinujące potęgę powietrzną strony przeciwnej. W skład tego rzutu włączane są również grupy lotnictwa rozpoznawczego w celu prowadzenia kontroli uderzeń rakiet i lotnictwa oraz rozpoznania na rzecz kolejnego uderzenia i operacji lądowej (morskiej), a także dodatkowe siły lotnictwa myśliwskiego, które mają związać w walkach i zwalczać w powietrzu lotnictwo przeciwnika; w rzucie tym rozmieszcza się ponadto lotnictwo walki radioelektronicznej. Ugrupowanie rzutu składa się najczęściej z wielu zgrupowań (fal) samolotów różnego rodzaju lotnictwa.

Rzutem trzecim może być odwód przeznaczony do wykonywania zadań nie do końca zrealizowanych przez rzut uderzeniowy. W jego skład mogą wchodzić odpowiednie siły lotnictwa uderzeniowego, rozpoznawczego, myśliwskiego i walki radioelektronicznej.

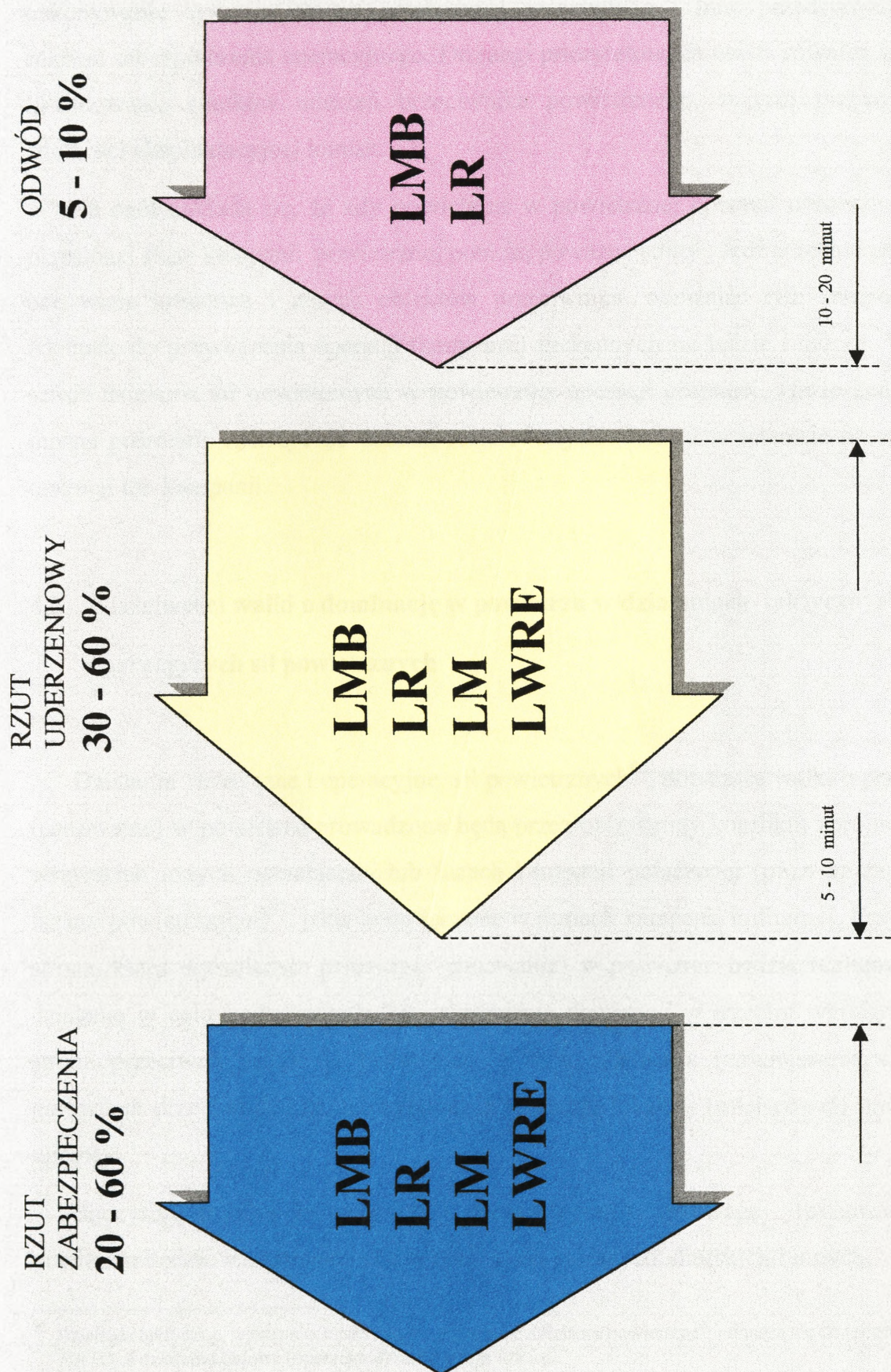
Podział sił lotniczych (uczestniczących w uderzeniach zmasowanych) na rzuty ugrupowania operacyjnego w powietrzu nie może być stały. W każdym wypadku będzie on zależał od rejonu i rodzaju wykonywanych zadań, ilości wydzielonych sił, systemu obrony powietrznej przeciwnika i konkretnej sytuacji bojowej.

Ugrupowanie operacyjne lotnictwa w powietrzu w czasie wykonywania uderzenia (nalotu) zmasowanego obrazuje rys. 5.

Oprócz sił wykonujących zadania – we wskazanych rzutach – w głębi ugrupowania przeciwnika, grupy lotnictwa myśliwskiego i walki radioelektronicznej oraz samoloty dalekiego wykrywania i naprowadzania znad własnego terytorium realizują odpowiednie działania zabezpieczające na rzecz sił prowadzących odwetową ofensywę powietrzną.

Równocześnie z działaniami ofensywnymi, **siły powietrzne, jako główny wykonawca, uczestniczą w odpieraniu połączonych działań powietrznych o charakterze zmasowanych i ześrodkowanych nalołów lotnictwa przeciwnika.** Z uwagi na szczególne zagrożenie uderzeniami z powietrza naziemne środki obrony powietrznej dokonują ciągłych manewrów, koncentrując swoje ugrupowanie przede wszystkim na głównych kierunkach nalołów lotnictwa przeciwnika. Natomiast lotnictwo myśliwskie, jako najbardziej manewrowy środek defensywny, ześrodkowuje swoje wysiłki na najważniejszych kierunkach operacyjno-powietrznych i najistotniejszych zgrupowaniach lotnictwa przeciwnika. Dąży przy tym do rozbijania w powietrzu szczególnie zgrupowań lotnictwa uderzeniowego i samolotów walki radioelektronicznej, które zakłócają sprawne i skuteczne funkcjonowanie systemu obrony powietrznej. Jednocześnie lotnictwo myśliwskie wykorzystywane jest do blokowania kierunków powietrznych, na których zostały zniszczone naziemne środki obrony powietrznej. Do naprowadzania lotnictwa myśliwskiego na cele powietrzne zarówno nad terenem własnym, jak i przeciwnika jest wykorzystywany naziemny i powietrzny system wykrywania i naprowadzania.

W czasie prowadzenia powietrznej operacji obronnej lub obronnej fazy kampanii połączonej siły powietrzne będą systematycznie narażone na uderzenia przeciwnika. W związku z tym, niezwykle istotne znaczenie dla zachowania ich żywotności ma



Rys. 5 Ugrupowanie lotnictwa w powietrzu w czasie uderzenia zmasowanego / wariant /

maskowanie, rozśrodkowanie, skryte manewry, szczególna troska o skuteczne pokonywanie systemu obrony powietrznej przeciwnika i inne przedsięwzięcia z zakresu zabezpieczenia operacyjnego. Do rangi priorytetowych urasta również szybkie likwidowanie skutków uderzeń przeciwnika powietrznego, w tym przywracanie zdolności eksploatacyjnej lotnisk.

Na ogół zakłada się, że siły powietrzne w powietrznej operacji obronnej lub w określonej fazie kampanii powietrznej poniosą poważne straty. Jednocześnie zniszczą one wiele lotnictwa i innych obiektów przeciwnika, obniżając tym samym jego zdolność do prowadzenia operacji (kampanii) zaczepnych na lądzie i morzu. W tym sensie działania sił powietrznych w powietrznej operacji obronnej (fazie kampanii) można pośrednio zaliczyć do działań realizowanych również w interesie następnych operacji lub kampanii.

4.2. Właściwości walki o dominację w powietrzu w działaniach taktycznych i operacyjnych sił powietrznych

Działania taktyczne i operacyjne sił powietrznych⁹², dotyczące walki o przewagę (panowanie) w powietrzu prowadzone będą przez obie strony konfliktu zbrojnego we wszystkich innych operacjach lub fazach kampanii połączonej (poza operacjami i fazami powietrznymi)⁹³, jakie będą toczone w ramach kampanii militarnej. Przy czym strona, która wywalczyła przewagę (panowanie) w powietrzu będzie realizowała te działania w celu podtrzymania lub pogłębienia dominacji w trzecim wymiarze, zaś strona przeciwna będzie je prowadziła w celu osłabienia (zmniejszenia stopnia) górowania przeciwnika, przechwytywania przewagi lokalnej (miejscowej) lub nawet ogólnej.

Specyfiką działań taktycznych i operacyjnych o przewagę (panowanie) w powietrzu będzie ich prowadzenie w operacjach lądowych, morskich i innych.

⁹² Działania taktyczne, występujące pod nazwą „połączone działania powietrzne”, odnoszą się do terminologii NATO, a działania bojowe (operacyjne) obowiązują w Rosji.

⁹³ Chodzi tu o te operacje powietrzne lub fazy kampanii połączonej (powietrznej), których głównym celem była walka o zdominowanie przestrzeni powietrznej.

A zatem wydzielone do ich realizacji siły powietrzne, lądowe i morskie **nie będą na stałe angażowane do walki o dominację w powietrzu, lecz najczęściej będą one przenosiły działania ze zwalczania sił powietrznych na niszczenie obiektów lądowych (marynarki wojennej) i odwrotnie**. Nie dotyczy to oczywiście sił prowadzących działania defensywne, tj. obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk (floty), gdyż cała ich działalność ogniowa związana jest z walką o dominację w powietrzu. Przenoszenie operacyjnych i taktycznych działań ofensywnych, a także okresowe i doraźne wydzielanie sił do walki o dominację w przestrzeni powietrznej wskazują na trudności w organizacji i realizacji działań bojowych o górowanie w trzecim wymiarze zarówno na szczeblach strategicznych (operacyjnych), jak i taktycznych oraz na problemy dotyczące samych wykonawców. Tych ostatnich dotyczy przede wszystkim konieczność zmian wariantów uzbrojenia, doraźnego uzgadniania współdziałania, czy też bieżącego korygowania dowodzenia, sposobów wykonywania zadań itp.

Działania operacyjne i taktyczne, prowadzone o przewagę (panowanie) w powietrzu, będą obejmowały całokształt użycia środków przeciwlotniczych, uderzeń ogniowych, walk i bitew powietrznych oraz przedsięwzięć zabezpieczających (np. rozpoznanie, obezwładnianie radiotechniczne itd.), wykonywanych według planów i zamiarów szczebli strategicznych (operacyjnych) i taktycznych, doprowadzających do podtrzymania lub przechwycenia dominacji w trzecim wymiarze. Działania te będą realizowane jako defensywne (obronne) i ofensywne (zaczepne).

Doświadczenia z wojen wskazują, że **działania ofensywne i defensywne, prowadzone są przez obie strony konfliktu zbrojnego**, bez względu na to czy strona dąży do pogłębienia dominacji w powietrzu, czy też do przejęcia inicjatywy i zdobycia górowania w skali taktycznej (lokalnej) lub ogólnej. Co najwyżej, działania te mogą różnić się rozmachem i ilością angażowanych sił. Jednak prezentacja działań ofensywnych oddzielnie dla każdej strony doprowadziłaby do nieuniknionych powtórzeń. To samo dotyczy działań defensywnych. Stąd też, dokonując pewnych uogólnień (uproszczeń), działania te będą ujęte w sposób zblokowany, czyli nie uwzględniający tego, która ze stron je prowadzi. Ich istota zostanie przedstawiona

najpierw w odniesieniu do niszczenia celów w powietrzu (tj. działań defensywnych), a następnie będą zarysowane działania ofensywne.

Operacyjne i taktyczne działania defensywne, realizowane w ramach walki o przewagę (panowanie) w powietrzu w operacji (kampanii) lądowej, morskiej i innej, mają na celu niedopuszczenie środków napadu powietrznego do osiągania stawianych przed nimi celów (zwłaszcza rozpoznawczych i ogniowych); tym samym działania te powinny tworzyć dogodne warunki stronie własnej do skutecznego prowadzenia szeroko rozumianej walki zbrojnej (na lądzie, morzu itp.) i to nawet w warunkach zagrożenia powietrznego. A zatem, celem działań obrony powietrznej, w tym przeciwrakietowej, i obrony przeciwlotniczej wojsk lądowych (marynarki wojennej) jest takie oddziaływanie na środki napadu powietrznego, aby zmniejszyć ich potencjał bojowy do poziomu, przy którym możliwości ogniowe (skuteczności bojowej) celów powietrznych będą mniejsze od potencjału krytycznego osłanianych wojsk (obiektów), zapewniając tym samym wykonanie przez te wojska (obiekty) zadań bojowych. Konkretyzując - celem operacyjnych i taktycznych działań defensywnych jest tworzenie dogodnych warunków do wykonania zadań przez bronione obiekty (lotnictwo, siły lądowe, flotę, aglomeracje itd.), mimo istnienia zagrożenia powietrznego.

Zadania realizowane w działaniach defensywnych są niemal klasyczne. Obejmują one przede wszystkim osłonę: baz lotniczych i morskich, głównych zgrupowań wojsk (marynarki wojennej), strefy komunikacji, infrastruktury, głównych ośrodków administracyjno- gospodarczych.

Można jednak zauważyć dość **istotne zmiany priorytetów osłony** w różnych operacjach (kampaniach) i w różnych ich etapach (fazach). Dla przykładu, w operacjach (kampaniach) lądowych (zaczepnych, obronnych) szczególnym obiektem osłony będą drugie rzuty strategiczne (operacyjne), zwłaszcza w czasie przegrupowania i wprowadzania do bitwy. W operacjach (kampaniach) morskich największy wysiłek osłony koncentrowany jest na głównych zgrupowaniach okrętów bojowych (uderzeniowych), natomiast w operacjach (działaniach) desantowych na wojskach desantu w czasie załadowania, przelotu (przejścia morzem) i w rejonie desantowania. Nadmienić przy tym trzeba, że manewrowanie siłami obrony

powietrznej i masowanie jej wysiłków determinują zarówno działania przeciwnika powietrznego, jak i wojsk własnych (w zakresie realizacji i przebiegu poszczególnych operacji i kampanii). Podkreślić jeszcze wypada, że we wszystkich wspomnianych operacjach (kampaniach) szczególnymi obiektami osłony pozostają bazy lotnicze.

Skuteczne i efektywne działania defensywne prowadzone w ramach walki o dominację w powietrzu przez środki obrony powietrznej i przeciwlotniczej wymagają, aby **niszczyć cele powietrzne na całej trasie ich lotu bojowego nad ugrupowaniem wojsk własnych** (nad własnym terytorium). Zawsze dąży się przy tym, aby zwalczanie środków napadu powietrznego rozpoczynało się na podejściach do własnego ugrupowania (terytorium), a ogień przeciwlotniczy narastał (był potęgowany) wraz z coraz głębszym przenikaniem celów powietrznych nad wojskami własnymi.

Takie założenia sprawiają, że obronę powietrzną ugrupowuje się w rzuty. W **pierwszym rzucie obrony powietrznej** z reguły rozmieszcza się rakiety przeciwlotnicze średniego zasięgu. Na kierunku nadmorskim przed strefą ognia wojsk raketowych, czyli w pierwszym rzucie obrony powietrznej, wyznaczane są rubieże niszczenia celów powietrznych przez lotnictwo myśliwskie. Lotnictwo to może również blokować inne kierunki operacyjno - powietrzne w pierwszym rzucie obrony powietrznej, jeśli rozmieszczone tam rakiety przeciwlotnicze zostały zniszczone przez przeciwnika lub ugrupowano je w rzucie drugim.

Cele powietrzne, które przeniknęły (pokonały) pierwszy rzut obrony powietrznej są zwalczane siłami i środkami tworzącymi **drugi rzut przeciwlotniczy**. Znajdują się tu również rakiety przeciwlotnicze średniego zasięgu. Jednak szczególna rola w tym rzucie przypada lotnictwu myśliwskiemu, które wykorzystując swoje możliwości przestrzenne, manewrowe i kierowane pociski raketowe "powietrze – powietrze" niszczy środki napadu powietrznego w całym przedziale wysokości (od bardzo małych do dużych). Działania te są potęgowane przez kolejne siły lotnictwa myśliwskiego, bazującego na większych głębokościach w ugrupowaniu wojsk własnych.

Na najważniejszych kierunkach operacyjno-powietrznych mogą być organizowane **kolejne rzuty obrony powietrznej** (na bazie wojsk raketowych i lotnictwa myśliwskiego).

Ponadto, środki napadu powietrznego są niszczone przez środki obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk (marynarki wojennej), tworzące obronę obiektową, i występujące w powszechnej obronie przeciwlotniczej. Obrona ta z zasady znajduje się w każdym rzucie obrony powietrznej, z tym że jej środki zwalczają tylko te cele powietrzne, które bezpośrednio zagrażają osłanianym obiektom.

W operacyjnych i taktycznych działaniach defensywnych zawsze dąży się do tego, by obrona powietrzna była wielowarstwowa i głęboko urzutowana oraz jak najmniej "przyjazna" dla wszystkich celów powietrznych, tzn. śmigłowców, samolotów pilotowanych i bezpilotowych oraz rakiet. Takie założenia są tym bardziej realne, jeśli w obronie powietrznej funkcjonuje system przeciwraketowy i powietrzny system dalekiego wykrywania i naprowadzania, a ponadto do niszczenia celów powietrznych wykorzystuje się odpowiednie systemy kosmiczne.

Ciągłe i potęgujące się zwalczanie środków napadu powietrznego sprzyja bowiem wywalczeniu przewagi (panowania) w powietrzu, która w znacznym stopniu determinuje pomyślne osiągnięcie celów w walce zbrojnej.

Trzeba jeszcze dodać, że w operacjach (kampaniach) na morzu oraz w operacjach (działaniach) powietrznodesantowych (powietrzno-szturmowych) **główną siłą defensywną** - oprócz obiektowej obrony przeciwlotniczej (np. okrętów, desantu) - **jest lotnictwo myśliwskie**. Jego skutecznie działania (osłona) mogą wręcz warunkować końcowy rezultat tych operacji (kampanii). Tak duża rola lotnictwa myśliwskiego wynika ze specyfiki (warunków) prowadzenia wymienionych operacji (kampanii) i właściwości bojowych samolotów myśliwskich (m.in. z dużej przestrzeni oddziaływania bojowego, manewrowości, możliwości osłony poprzez towarzyszenie). Walory współczesnych samolotów myśliwskich, wykorzystujących ponadto kosmiczne i powietrzne systemy nawigowania, rozpoznania i naprowadzania, powodują dynamiczne zwiększenie ich możliwości ogniowych (bojowych). W wyniku

tego daje się zaobserwować rysującą się tendencję w większości armii, zgodnie z którą traktuje się lotnictwo myśliwskie jako główną siłę obrony powietrznej.

Operacyjne i taktyczne działania ofensywne związane z walką o dominację w powietrzu będą realizowane z różną intensywnością w poszczególnych etapach (fazach) operacji (kampanii) lądowych, morskich i innych. Będą one zależały w głównej mierze od sytuacji powietrznej i przebiegu działań operacyjnych (bojowych) wojsk lądowych i marynarki wojennej. Lotnictwo uderzeniowe, które spełnia zasadniczą rolę w ofensywnym niszczeniu sił powietrznych na ziemi, będzie stosowało wszystkie sposoby działań operacyjnych i taktycznych.

W działaniach tych widzieć trzeba jednak specyfikę, wynikającą z przesuwania się linii frontu (w operacjach i kampaniach lądowych), toczenia bitew morskich w różnych rejonach akwenu, czy też desantowania wojsk na dużych głębokościach. Tymczasem lotniska bazowania lotnictwa, w tym także uderzeniowego, będą odstawały od zasadniczych rejonów ugrupowania sił powietrznych strony przeciwnej. Jest to rezultatem systematycznego niszczenia lotnisk przez obie strony konfliktu i w efekcie naturalnego zwiększania odległości między siłami powietrznymi przeciwnych stron. Te uwarunkowania powodują, że samoloty o mniejszych taktycznych promieniach działania i nie posiadające zdolności do uzupełniania paliwa w powietrzu (np. szturmowe, starsze generacje samolotów myśliwsko – bombowych) nie są w stanie zwalczać lotnictwa na lotniskach, czy tym bardziej infrastruktury i zasobów wspierających działania sił powietrznych. W efekcie, są one wykorzystywane głównie do "torowania drogi" nowszym generacjom lotnictwa uderzeniowego poprzez niszczenie naziemnych środków obrony powietrznej. Ale jednocześnie zmniejsza się (niezależnie od strat bezpowrotnych) dysponowana liczba samolotów do wykonywania zadań zasadniczych, tj. niszczenia baz lotniczych i innych newralgicznych elementów ugrupowania sił powietrznych strony przeciwnej⁹⁴. Wszystko to wskazuje na trudności w realizacji działań ofensywnych związanych z walką o przewagę (panowanie) w powietrzu w toku prowadzenia operacji (kampanii)

⁹⁴ Zmniejszenie to wynika m.in. z malejącej sprawności technicznej samolotów oraz konieczności ich wykorzystania do działań w interesie wojsk lądowych i marynarki wojennej oraz do wykonywania ataków (uderzeń) strategicznych.

na lądzie i morzu. Dotyczy to jednak szczególnie państw (armii), które posiadają lotnictwo o niezbyt dużych możliwościach przestrzennych w zakresie głębokości oddziaływania bojowego. W takich sytuacjach dąży się z reguły do przygotowywania lotnisk manewru (wysuniętych), które wykorzystywane są do doraźnego bazowania w celu zwiększenia głębokości wykonywanych zadań.

W działaniach ofensywnych strony konfliktu dążą do skracania czasu odtwarzania gotowości bojowej lotnictwa do kolejnych wylotów i wykonywania uderzeń uprzedzających na bazy lotnicze strony przeciwnej. Stąd też przyjmuje się, że **okres odtwarzania gotowości lotnictwa uderzeniowego powinien być czasem szczególnej aktywności lotnictwa myśliwskiego i wojsk raketowych obrony powietrznej** oraz ich gotowości do odpierania nalotów środków napadu powietrznego. Równocześnie, odtwarzające gotowość siły lotnictwa uderzeniowego muszą być przygotowane do uchylania się przed atakami z powietrza poprzez tzw. alarmowe wyjście w powietrze (start na sygnał). Na lotniskach bowiem mogą one ponieść bardzo duże straty bezpowrotne.

Niszczenie lotnictwa na lotniskach, infrastruktury i innych obiektów sił powietrznych realizowane jest z równoczesnym działaniem lotnictwa w operacjach (kampaniach) lądowych, morskich i innych. Stąd też, niejednokrotnie w jednym (wspólnym) ugrupowaniu lotnictwa w działaniach ofensywnych trzeba widzieć zarówno lotnictwo prowadzące walkę o dominację w powietrzu, jak i wykonujące zadania w operacjach (kampaniach) lądowych i morskich. Tworzenie wspólnych ugrupowań dla sił wykonujących różne zadania nie należy do łatwych, zwłaszcza jeśli mają one prowadzić działania w rejonach znacznie oddalonych od siebie. Wymaga to szczególnej operatywności pracy sztabów, bieżącego uzgadniania współdziałania z wojskami lądowymi (flotą) i podejmowania doraźnych decyzji o użyciu różnych związków i oddziałów lotnictwa. **Obserwuje się więc coraz większą centralizację użycia lotnictwa na szczeblach operacyjnych (w sensie planistycznym i organizatorskimi), a jednocześnie coraz częściej stosowaną decentralizację wykonawstwa zadań.** Pozostawia się bowiem pełne kompetencje wykonawcom zadań związanych z walką o dominację w powietrzu w zakresie decydowania o sposobach realizacji lotów bojowych i atakowania sił powietrznych przeciwnika na

ziemi oraz zwalczania ich infrastruktury i zasobów. Dąży się przy tym, by każdy wylot bojowy lotnictwa uderzeniowego był wszechstronnie zabezpieczony, zarówno przez lotnictwo myśliwskie, walki radioelektronicznej, rozpoznawcze i inne, jak i odpowiednie działania sił lądowych i floty. I dotyczy to nie tylko wykonania połączonych działań powietrznych o charakterze nalotów (uderzeń) zmasowanych, ale również ześrodkowanych i urzutowanych. Doświadczenia z lokalnych konfliktów zbrojnych wykazują bowiem, że rosnące możliwości bojowe systemu obrony powietrznej, wyposażonego zwłaszcza w samoloty wczesnego wykrywania i naprowadzania, mogą powodować duże straty bezpowrotne, jeśli naloty lotnictwa nie są odpowiednio zabezpieczone i nie stosuje się odpowiednich zabiegów (przedsięwzięć) taktycznych (operacyjnych), zmniejszających efektywność środków przeciwlotniczych.

Wnioski z analizy współczesnych działań wojennych pozwalają z dużym stopniem prawdopodobieństwa sformułować tezę, że **przy obecnych składach bojowych sił powietrznych zarówno operacyjne i taktyczne działania ofensywne, jak i defensywne, realizowane w operacjach (kampaniach) lądowych i morskich, nie zapewnią wywalczenia przewagi (panowania) w powietrzu.** W ich wyniku można natomiast podtrzymywać lub zwiększać stopień dominacji w przestrzeni powietrznej, bądź też zmniejszać aktywność sił powietrznych strony przeciwnej i tworzyć warunki do przechwycenia inicjatywy w powietrzu, możliwej do osiągnięcia w operacji (odpowiedniej fazie kampanii) powietrznej.

Skutecznie realizowane działania operacyjne i taktyczne sił powietrznych, zwłaszcza te o charakterze ofensywnym, mogą jednak doprowadzić do zdobywania w **określonym miejscu i czasie przewagi lokalnej**, umożliwiającej pomyślną realizację okresowych (najistotniejszych) zadań operacyjno-taktycznych przez wojska lądowe lub siły marynarki wojennej. **Uzyskanie tej przewagi będzie tym bardziej prawdopodobne, im szerzej w tę walkę zaangażują się siły lądowe i flota.** Ich zespolony wysiłek stwarza bowiem większą szansę na wywalczenie lokalnej przewagi w powietrzu niż samodzielne działania sił powietrznych. Trzeba o tym pamiętać organizując każde działania mające na celu zdominowanie przestrzeni powietrznej.

ZAKOŃCZENIE

Każde starcie zbrojne, w którym toczono są regularne walki, bitwy, operacje i kampanie wojenne rozgrywa się również w przestrzeni powietrznej. Opanowanie trzeciego wymiaru nie jest jednak celem samym w sobie, lecz środkiem prowadzącym do osiągnięcia powodzenia w operacjach (kampaniach) lądowych, morskich i innych oraz w całym konflikcie zbrojnym. Stąd też wywalczeniem przewagi (panowania) w powietrzu zainteresowane są wszystkie rodzaje sił zbrojnych i wspólnie prowadzą one działania w celu zdominowania przestrzeni powietrznej.

Oprócz najistotniejszej formy walki o dominację, jaką jest operacja lub odpowiednia faza kampanii powietrznej, realizowane są również działania operacyjne i taktyczne w pozostałych operacjach (kampaniach), prowadzonych w toku konfliktu zbrojnego. Walka o przewagę (panowanie) toczy się bowiem przez cały konflikt zbrojny, z różną intensywnością, a zdominowanie przestrzeni powietrznej przez jedną stronę konfliktu wcale nie oznacza ostatecznej utraty przewagi, zwłaszcza lokalnej (miejscowej), przez stronę przeciwną.

Duży wpływ na rezultaty walki o przewagę (panowanie) w powietrzu mają składy bojowe sił powietrznych oraz zachodzące między tymi siłami relacje. Wojska lotnicze i obrony powietrznej spełniają bowiem główną rolę w walce o opanowanie trzeciego wymiaru. Jednak bez wsparcia ich działań przez różne rodzaje wojsk lądowych i marynarkę wojenną dominacja w powietrzu nie może być wywalczona i utrzymana. Ta teza musi być szczególnie akcentowana w naszych siłach zbrojnych, gdyż świadomość o szerokim zaangażowaniu floty i wojsk lądowych w walkę o przechwycenie inicjatywy w powietrzu jest niezbyt powszechna i nie zawsze uwzględniana w ćwiczeniach.

Przedstawione w niniejszej pracy oceny, wnioski i propozycje wynikają przede wszystkim z przeprowadzenia badań o charakterze podstawowym. Ich wyniki wskazują na zrealizowanie zadań badawczych i osiągnięcie zamierzonego celu.

Wymaga jednak podkreślenia, że niektóre propozycje będą prawdopodobnie ewoluowały wraz z poglądami zmieniającymi się w doktrynie powietrznej koalicyjnego systemu obronnego NATO. Większość wniosków i ocen pozostanie jednak niezmienna, gdyż stanowią je uniwersalne reguły walki o dominację w powietrzu.

BIBLIOGRAFIA

- Abżółtowski, *Operacyjne użycie lotnictwa*. Warszawa 1932.
- Air Force Basic Doctrine*. Maxwell AFB, Alabama 1997.
- Air Force Manual 1-1. Basic Aerospace Doctrine of the USAF*. Washington 1992.
- Air Power Doctrine. AP 3000-2 nd Edition*. W. Brytania 1993.
- Aleksiejew M., Bataszew M., Malinowski I., *Sprawocznijje swiedienija po wozdusznym siłom*. Moskwa 1953.
- AJP -01*. Allied Joint Publication 1996.
- ATP-33C. Allied Joint Air & Space Operations Doctrine*. July 1998.
- Borba za gospodstwo w wozduchie*. Moskwa 1985.
- Clausewitz C., *O wojnie*. Lublin 1995.
- Czmur S., *Walka o panowanie w powietrzu*. Warszawa 1988.
- Douhet G., *Panowanie w powietrzu*. Warszawa 1965.
- Encyklopedia wojskowa*. Warszawa 1937.
- Grzęda Z., *Działania bojowe armii lotniczej w operacji powietrznej prowadzonej w celu zdobycia panowania w powietrzu na ZTDW*. ASG WP 1979.
- Jomini H., *Zarys sztuki wojennej*. Warszawa 1966.
- Koziej S., *Teoria sztuki wojennej*. Warszawa 1993.
- Krzemiński Cz., *Wojna powietrzna w Europie 1939-1945*. Warszawa 1963.
- Kurs operatiwnowo iskusstwa wojenno-wozdusznich sił*. Monino 1984.
- Kutachow P., *Radzieckie operacje powietrzne w II wojnie światowej*. WPL 11/1972.
- Leksykon wiedzy wojskowej*. Warszawa 1979.
- Lepkowski W., *Zarys strategii wojskowej*. ASG WP 1984.

Machura J., *Panowanie - przewaga w powietrzu w operacjach obronnych*. Przegląd

WLOP nr 6/1993.

Mała encyklopedia wojskowa. Warszawa 1970.

Michalak W., *Użycie sił powietrznych w pierwszych operacjach powietrznych*.

Zeszyty Naukowe AON nr 3/12 - dodatek 1993.

Michalak W., *Współczesne aspekty walki o przewagę w powietrzu*. AON 1996.

Michalak W., *Zasady użycia lotnictwa w działaniach wojennych*. AON 1995.

Militarisches Studienglossar. Bonn 1993.

Nauka i doktryna wojenna. Warszawa 1984.

Nożko K., *Zagadnienia współczesnej sztuki wojennej*. Warszawa 1973.

Nożko K., *Zasady strategii i sztuki operacyjnej*. ASG WP 1977.

Nożko K., *Zasady współczesnej sztuki wojennej w systemie obronnym RP*. AON 1991.

Operatiwnoje iskusstwo wojenno-wozduszhnykh sil. Moskwa 1984.

Reference Book. U. S. Air Force Basic Data. Kansas 1972.

Regulamin działań taktycznych wojsk lądowych. Szt. Gen. WP 1994.

Regulamin lotnictwa. Warszawa 1931.

Regulamin sił powietrznych ZD 65/351. Bonn 1991.

Sawkin W., *Podstawowe zasady sztuki operacyjnej i taktyki*. Warszawa 1974.

Scheffel Ch., *Podstawowe założenia doktryny taktycznych sił powietrznych*

NATO. AON 1996.

Skibiński F., *Rozważania o sztuce wojennej*. WIH 1972.

Słownik osnownych wojennych tierminow. Moskwa 1965.

Słownik podstawowych terminów wojskowych. Szt. Gen. WP 1977.

Sztuka operacyjna wojsk lotniczych. ASG WP 1988.

The United States Air Force Dictionary. Nowy Jork 1964.

Timochowicz I.W., *Opieratiwnoje iskusstwo Sowietkich WWS w Wielikoj*

Otieczestwiennoj wojnie. Moskwa 1976.

Walka lotnictwa i wojsk lądowych o lokalne panowanie w powietrzu. ASG WP 1979.

Warden J. A., *The Air Campaign*. Waszyngton 1988.

Wiadomości ogólne o lotnictwie. Warszawa 1919.

Wojennyj encikłopediczeskij słowar. Moskwa 1984.

Wojna powietrzna w obszarze Zatoki Perskiej. AON 1991.

Zabłocki E., *Siły powietrzne w systemie obronnym państwa*. AON 1996.

Zieliński J., *Zasady sztuki wojennej*. AON 1994.

Żarski Z., *Problemy prowadzenia walki o lokalne panowanie w powietrzu w operacji zaczepnej wojsk frontu*. ASG WP 1979.

Żarski Z., Grzęda Z., *Użycie armii lotniczej w operacji powietrznej prowadzonej dla zdobycia panowania w powietrzu na zachodnim TDW*. ASG WP 1978.

Żarski Z., Uchański J., *Organizacja i prowadzenie operacji powietrznej na TDW*. ASG WP 1982.

Żarski Z., Uchański J., *Organizacja i prowadzenie operacji przeciwpowietrznej na TDW*. ASG WP 1982.

