



5/4330

**AKADEMIA  
OBRONY NARODOWEJ**

**AON 5206/2000**

**Ppłk dypl. pil. Jean François LIPKA  
Płk dr Andrzej BOBKOWSKI**

**WOJSKA LOTNICZE FRANCJI**



52492

**WARSZAWA**

**2000**

**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**  
**WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ**

AON 5206/2000

Ppłk dypl. pil. Jean François LIPKA  
Płk dr Andrzej BOBKOWSKI

**WOJSKA LOTNICZE FRANCJI**



Redaktor techniczny  
Beata Klarowska

Korekta  
Małgorzata Sektas



Skład, druk i oprawa  
Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy  
Zam. nr 724/99

## Spis treści

|  |    |
|--|----|
| Wprowadzenie .....   | 5  |
| 1. Kierunki polityki obronnej Francji .....                  | 7  |
| 2. Koncepcja użycia Wojsk Lotniczych .....                   | 10 |
| 3. Funkcje operacyjne Wojsk Lotniczych .....                 | 12 |
| 4. Ogólna charakterystyka Wojsk Lotniczych .....             | 22 |
| 4.1. Personel .....  | 22 |
| 4.2. Park lotniczy .....                                     | 26 |
| 4.3. Bazowanie .....   | 29 |
| 4.4. Budżet .....  | 30 |
| 5. Organizacja Wojsk Lotniczych Francji .....                | 35 |
| 5.1. Wprowadzenie .....                                      | 35 |
| 5.2. Centralny szczebel dowodzenia .....                     | 42 |
| 5.3. Szczebel głównych dowództw .....                        | 47 |
| 5.4. Szczebel baz lotniczych .....                           | 72 |
| 6. Logistyka Wojsk Lotniczych .....                          | 79 |
| 6.1. Koncepcja funkcjonowania logistyki .....                | 79 |
| 6.2. Organizacja logistyki technicznej .....                 | 80 |
| 6.3. Sprzęt objęty obsługą logistyki .....                   | 83 |
| 6.4. Kierowanie logistyką techniczną .....                   | 83 |
| 7. Międzynarodowa współpraca wojskowa Wojsk Lotniczych ..... | 87 |
| 8. Wojska Lotnicze Francji w przyszłości .....               | 89 |
| Bibliografia .....   | 94 |
| Załączniki .....   | 95 |

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

... and the ...

## ***Wprowadzenie***

Ze względu na znaczenie gospodarcze i polityczne, a także położenie geograficzne i historyczne doświadczenia, istotna jest znajomość funkcjonowania sił zbrojnych takiego państwa jak Francja, aktywnie uczestniczącego w działaniach na rzecz bezpieczeństwa i podejmującego wiele inicjatyw na arenie międzynarodowej, w obliczu zagrożeń i wyzwań współczesności.

Dzięki rozpoczętej przed kilkoma laty reformie, francuska obrona uzyskała charakter globalny i ogólnonarodowy. Siły zbrojne i cały naród tworzą podstawy bezpieczeństwa państwa i społeczeństwa. Obrona Francji przechodzi nowe przewartościowania. Znikły dotychczasowe, precyzyjnie określone zagrożenia, a obrona dotyczy nie tylko interesów Francji, ale także posiadania możliwości do wsparcia sojuszników, udzielania pomocy humanitarnej i posiadania możliwości reagowania w każdym zakątku świata. Siły zbrojne tego państwa ściśle współdziałają z NATO uczestnicząc przy tym aktywnie we wszystkich działaniach organizowanych przez sojusz. Jednocześnie zwracają szczególną uwagę na zachowanie narodowego charakteru armii i zapewnienie możliwości samodzielnego działania wszędzie tam gdzie zagrożone są interesy Francji.

W tym kontekście szczególne znaczenie mają siły powietrzne. Francuscy specjaliści oceniają, że nie można już planować żadnej akcji militarnej bez udziału lotnictwa. Z tego względu przed francuskimi wojskami lotniczymi stawia się wysokie wymagania, ale i odpowiednio dba się o nie pod każdym względem.

Siły zbrojne Polski znajdują się w okresie istotnych reform. Dotyczą one w również sił powietrznych. Bolączki z tym związane są powszechnie znane. Warto więc zapoznać się jak jest reformowana i jak ma wyglądać w przyszłości jedna z najnowocześniejszych armii lotniczych.

Celem niniejszego skryptu jest w miarę szerokie przedstawienie sił powietrznych Francji, a przede wszystkim podstawowych założeń doktryny ich użycia, charakterystykę tego rodzaju sił zbrojnych od strony polityki personalnej, sprzętowej i logistycznej, organizacji systemu dowodzenia oraz wprowadzonych w ramach reformy w ostatnich latach zmianach, a także kierunków zmian w przyszłości.

## *1. Kierunki polityki obronnej Francji*

W przypadku Francji polityka obronna uwarunkowana jest historią tego kraju. Francja, chcąc zachować zdolność do obrony w każdych okolicznościach i pragnąc, aby jej głos słyszalny był na arenie międzynarodowej, głęboko przebudowuje swoje militarne oręż.

Główne kierunki polityki obronnej Francji zostały wytyczone w „Białej Księdze” opublikowanej w 1994 roku. Na szczeblu politycznym, księga ta pozostaje wciąż czymś w rodzaju „Biblii” dla osóbistości odpowiedzialnych za obronność i wypracowanie strategii, jak również za określenie priorytetowych predyspozycji wymaganych od armii francuskiej.

Biała Księga wymienia 6 scenariuszy konfliktów, w jakie teoretycznie Francja może być zaangażowana. Scenariusze te wytyczają zasadnicze ramy dla tych, którzy z racji swego urzędu prowadzą prace niezbędne do określenia zadań, zdolności i wyposażenia sił zbrojnych Francji.

Jakie główne zagadnienia wynikają z tych 6 scenariuszy?

Przede wszystkim istnieje komplementarność między odstraszeniem jądrowym a działaniem sił konwencjonalnych. Następnie kładzie się nacisk na rozwój zdolności do szybkiej interwencji w oddalonych rejonach działań, a także na znacznie większe uzasadnienie armii.

Jest oczywiste, że scenariusze te zostały zainspirowane niedawną historią, to znaczy kryzysami i konfliktami, jakie miały lub mają aktualnie miejsce, a w tym:

- na Bałkanach w byłej Jugosławii,
- na Bliskim Wschodzie w czasie wojny w Zatoce Perskiej,
- lub w Afryce.

Dwa pierwsze scenariusze zostały np. zainspirowane wojną w Zatoce.

**Pierwszy scenariusz** „konfliktu regionalnego nie zagrażającego interesom Francji...” przywołuje, rzecz jasna, na myśl wojnę w Zatoce,

zarówno ze względu na jego definicję, jak i na typ zagrożenia i rodzaj działań. Scenariusz ten wyklucza użycie broni jądrowej.

**Drugi scenariusz** „konfliktu regionalnego stanowiącego zagrożenie dla żywotnych interesów Francji” ma całkiem inny wymiar ze względu na możliwość skrajnej eskalacji działań. Może on uchodzić za eskalację tego, co mogło wydarzyć się podczas wojny w Zatoce przy dodatkowym zagrożeniu nuklearnym.

Otarto się o ten scenariusz podczas ww. konfliktu, ponieważ istniała niepewność co do tego, czy Irak posunie się do użycia broni biologicznej i chemicznej, a także ze względu na ryzyko odwetu spowodowane atakami rakiet SKUD na Izrael.

Zachodzi zresztą duże prawdopodobieństwo powtórzenia się tego scenariusza, co wynika z logiki kryzysu. W regionie tym, znajdującym się ciągle w stanie kryzysu, skupiają się wszystkie czynniki, które czynią taki konflikt prawdopodobnym w przyszłości.

**Trzeci scenariusz** mówi o „zamachu na nienaruszalność terytorium państwowego poza metropolią”.

Chodzi tutaj o tzw. DOM-TOM (departamenty i terytoria zamorskie): głównie o Antyle, Gujanę Francuską, Nową Kaledonię, wyspę Réunion i Polinezję Francuską.

Nawet jeśli prawdopodobieństwo realizacji tego scenariusza jest niewielkie, nie można go całkiem wyeliminować. Oznacza to, że Francja wydziela niezbędne minimum potencjału militarnego na rzecz bezpieczeństwa oraz obrony departamentów i terytoriów zamorskich. Posiada zatem oddziały stale tam stacjonujące i zmuszona jest w związku z tym dysponować znacznymi siłami zdolnymi do interwencji poza krajem, tak aby w razie zaistnienia takiej potrzeby móc wzmocnić jednostki zamorskie.

**Czwarty scenariusz** to „realizacja dwustronnych umów w dziedzinie obronności”. Dotyczy on działań o słabym nasileniu, które Francja może przeprowadzić własnymi siłami. Scenariusz ten realizowany jest podczas licznych pomniejszych interwencji w Afryce, w jakich żołnierze francuscy brali udział w czasie ostatnich 30 lat, np. w Mauretanii lub w Czadzie.

Po 40 latach dekolonizacji w Afryce, nie zerwano wszystkich więzi z dawnymi koloniami ze względu na zagrażające im ryzyko. Wraz ze zniknięciem administracji kolonialnej, w Afryce wyłoniły się różnego rodzaju siły doprowadzające swe kraje do całkowitej anarchii. Francja stara się podnieść tam poziom bezpieczeństwa organizując pojedyncze interwencje w celu udzielenia pomocy armiom tych państw afrykańskich, z którymi zawarliśmy umowy dotyczące współpracy i obronności. Przedmiotem troski jest również ochrona licznych obywateli francuskich obecnych jeszcze w tych krajach.

**Piąty scenariusz** dotyczy „operacji na rzecz utrzymania pokoju i poszanowania prawa międzynarodowego” i jest jeszcze ściślej związany z aktualnymi wydarzeniami. W dziedzinie tej zdobyto już bogate doświadczenie, dzięki operacjom przeprowadzonym w Bośni, Somalii, Ruandzie, Albanii i w Kosowie – jeżeli wymienić tylko te najbardziej znane. Są one najczęściej prowadzone w ramach sił wielonarodowych pod egidą ONZ lub NATO.

**Szósty scenariusz** opiera się na „odrodzeniu się poważnego zagrożenia dla Europy Zachodniej”.

Scenariusz ten wydaje się dzisiaj najmniej prawdopodobny, nie może jednak nie być brany pod uwagę ze względu na śmiertelne ryzyko, jakie ze sobą niesie. Jego realizacja wymaga pewnego czasu i określenia terminów osiągnięcia podwyższonej gotowości bojowej oraz zmiany formatu obrony już w czasie pokoju. Wpisuje się on również w dużo szersze ramy francuskiej obronności, czyli w ramach NATO lub systemu bezpieczeństwa europejskiego. Spektrum parametrów, jakie należy uwzględnić dla tego scenariusza, jest nader szerokie, podobnie jak i przedziały czasowe, które mogą obejmować całe lata.

Z tych sześciu scenariuszy Białej Księgi należałoby zapamiętać fakt, że aktualnie model armii francuskiej budowany jest zgodnie z polityką obronną wokół 5 pierwszych scenariuszy, natomiast szósty scenariusz będzie uwzględniany jedynie w odległej perspektywie czasowej, w zależności od rozwoju sytuacji.

## **2. Koncepcja użycia Wojsk Lotniczych**

Przede wszystkim, zdaniem francuskich wojskowych, pewne jest, że Wojska Lotnicze mają znaczenie strategiczne już od czasu pierwszych bitew I wojny światowej, w których brały udział, aż do naszych ostatnich interwencji wojskowych w Kosowie. W przeciągu jednego stulecia nastąpił ogromny rozwój środków walki. Wyciągnięte zostały wnioski ze wszystkich konfliktów, w których WL Francji brały udział, a w ostatnich latach postęp technologiczny sprawił, że sprzęt i taktyka walki ulegają zasadniczym zmianom. Ocenia się, że nie można już planować żadnej akcji militarnej bez udziału lotnictwa. Z tego względu, francuskie Wojska Lotnicze powinny wykazywać się następującymi zaletami:

- szybką reakcją,
- zdolnością do użycia potencjału militarnego na dużą odległość,
- zdolnością do przerzutu sił i środków,
- elastycznością przy użyciu sił powietrznych i wielozadaniowością sprzętu lotniczego,
- siłą ognia i celnością,
- zaawansowaną technologią.

### ***Szybkie reagowanie***

Jest to determinujący czynnik w przypadku każdego kryzysu lub wojny. Aby móc jak najlepiej wykorzystać zdolności Sił Powietrznych w tym zakresie, jednostki operacyjne Wojsk Lotniczych pełnią w czasie pokoju całodobowe dyżury. Są one zatem w stanie zaangażować do akcji swoje siły w bardzo krótkim czasie, np. 24 godziny po otrzymaniu rozkazu, dyżurująca jednostka bojowa może rozwinać się i osiągnąć zdolność operacyjną o tysiące kilometrów od miejsca stałego bazowania.

### ***Zdolność do użycia potencjału militarnego na dużej odległości***

Zasięg działania wszystkich samolotów bojowych Wojsk Lotniczych znacznie zwiększył się dzięki zaopatrywaniu w paliwo w locie.

Mogą one atakować cele rozmieszczone kilka tysięcy kilometrów od bazy. Samoloty startujące z terytorium Francji docierają w ciągu kilku godzin do wszystkich zakątków Europy, do części Afryki i na Środkowy Wschód.

### ***Zdolność do przetrzutu sił i środków***

Francja posiada potężną flotę wojskowego transportu logistycznego i taktycznego: Airbus A310 - DC8 - C130/Hercules - C160/Transall - CASA/CN235. Flota ta stanowi jedyny w swoim rodzaju środek pozwalający szybko przetransportować oddziały żołnierzy wraz ze sprzętem, a także uzbrojenie lub pomoc humanitarną na tereny trudno dostępne lub do stref położonych w nieprzyjaznym środowisku. Krótko mówiąc, daje możliwość autonomicznego i natychmiastowego przetrzutu sił i środków, jakiego nie zapewniłaby flota samolotów cywilnych.

### ***Elastyczność użycia i wielozadaniowość sprzętu lotniczego***

Większość francuskich samolotów posiada parametry pozwalające na realizację całego spektrum działań ofensywnych i defensywnych „swing rôle”. Mogą być one używane do najróżniejszych zadań, np. ataku, osłony lub ratownictwa. Środki te są używane we wszystkich rodzajach działań, zarówno w Europie, jak i w pozostałych częściach świata.

### ***Siła ognia i celność***

W obecnych czasach możliwe jest przeprowadzenie bądź zmasowanych ataków dzięki zrzutowi bomb grawitacyjnych, bądź ataków zwanych „chirurgicznymi”, wymierzonych w konkretne obiekty z precyzją skalpela, tak aby nie wyrządziły szkód w najbliższym otoczeniu. O tych dwóch zaletach francuskiego lotnictwa można było się przekonać podczas operacji lotniczych prowadzonych przeciw Irakowi w czasie wojny w Zatoce i ataków lotniczych w byłej Jugosławii.

### ***Zaawansowana technologia***

Lotnictwo jest jednym z pierwszych obszarów zastosowania najbardziej rozwiniętych technik. Przemysł zbrojeniowy Francji stara się dostarczać sprzęt najnowszych generacji.

### ***3. Funkcje operacyjne Wojsk Lotniczych***

Zadania armii określone są przez Prezydenta Republiki, zwierzchnika sił zbrojnych.

Po pierwsze, armia ma chronić żywotne interesy Francji, a także czuwać nad bezpieczeństwem terytorium i ludności.

Po drugie, musi ona zapewnić również realizację międzynarodowych zobowiązań Francji wobec jej partnerów, z którymi podpisano umowy dotyczące obronności lub z którymi zawarto sojusze.

I wreszcie, po trzecie, Francja zajmuje w świecie ważną pozycję jako obrońca praw człowieka i uczestnik misji humanitarnych, co nakłada na nią i jej armię szczególną odpowiedzialność na scenie międzynarodowej.

Dlatego też, zgodnie z postanowieniami Białej Księgi, która jak już wspomniano, wytycza główne linie polityki obronnej Francji, a także dla wykonania zadań postawionych przez Prezydenta Republiki, siły zbrojne koncentrują swoje działania wokół czterech głównych funkcji operacyjnych.

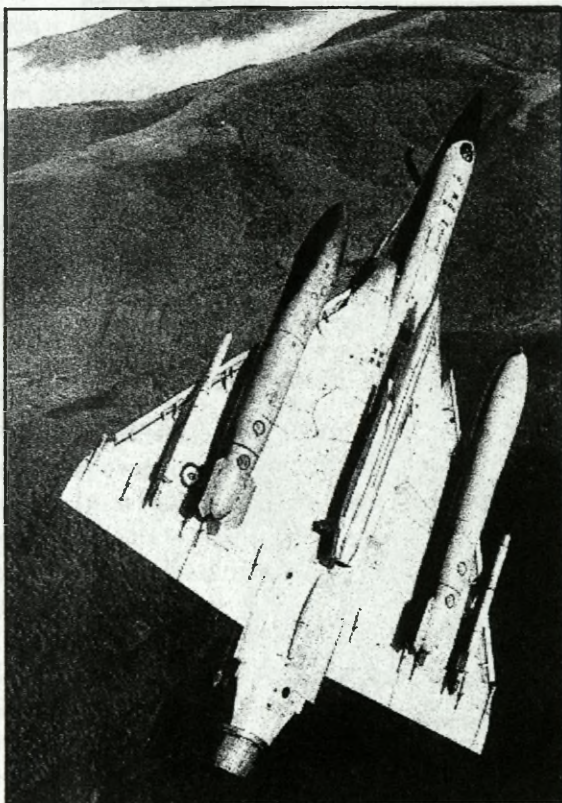
Są to: **odstraszanie; zapobieganie/prewencja; przerzut sił i potencjału; osłona.**

#### ***Odstraszanie***

Odstraszanie stanowi fundamentalny element strategii obronnej Francji. Jest ono gwarancją przeciwstawienia się wszelkim zagrożeniom wymierzonym w jej żywotne interesy, bez względu na ich pochodzenie i formę.

W ramach odstraszania, Wojska Lotnicze Francji dysponują lotnictwem strategicznym, które wnosi do strategicznych sił jądrowych swe zalety:

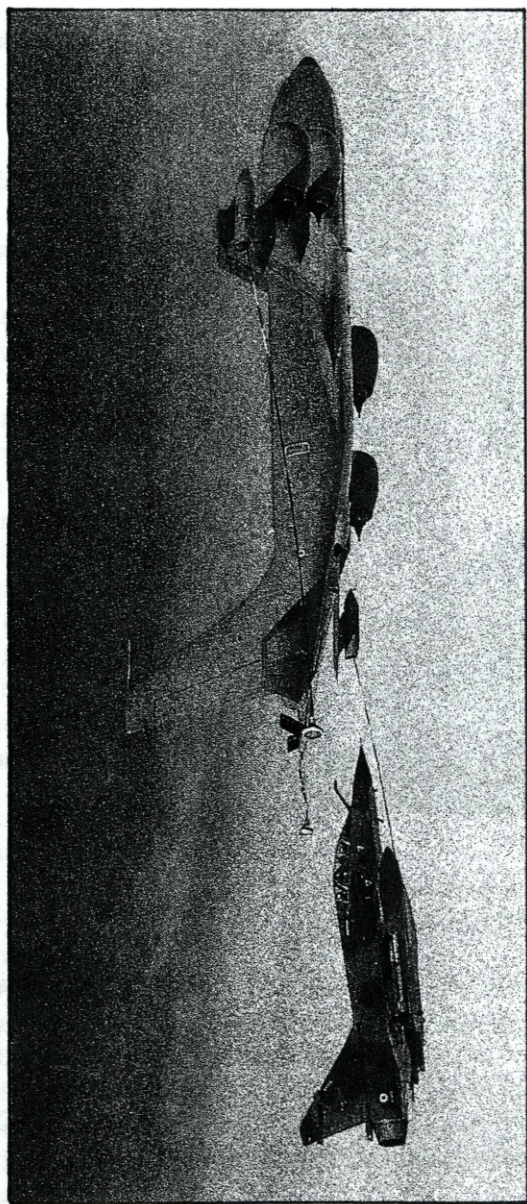
- elastyczność,
- demonstrację siły,
- różnorodność środków przenikania w głąb obszaru (ugrupowania) przeciwnika.



**Rys. 1. Mirage 2000N z rakiętą ASMP**

Siły odstraszania składają się z trzech eskadr, z których każda wyposażona jest w 20 MIRAGE 2000N uzbrojonych w rakiety ASMP (rakiety średniego zasięgu powietrze-ziemia) o jednostkowej mocy 300 Kt i zasięgu około 300 km.

Zdolność do penetracji przez samoloty MIRAGE 2000N, które wykorzystują system automatycznego śledzenia terenu na małych



**Rys. 2. C-135FR tankuje Mirage 2000N**

wysokościach i których zasięg zwiększył się znacznie dzięki zaopatrzeniu w paliwo w locie, stanowi zagrożenie dla każdego obiektu na terytorium potencjalnego przeciwnika.

Składową tego komponentu jest także 14 samolotów C-135FR, których priorytetowym zadaniem jest udział w odstraszeniu.

W ramach odstraszenia, Wojska Lotnicze oceniają zagrożenie przestrzeni powietrznej kraju i w jego najbliższym otoczeniu, dzięki systemowi wykrywania Obrony Powietrznej (stacje radarowe). Wojska Lotnicze uczestniczą też w uzyskaniu wywiadowczej informacji wojskowej i w badaniu potencjalnych celów naziemnych.

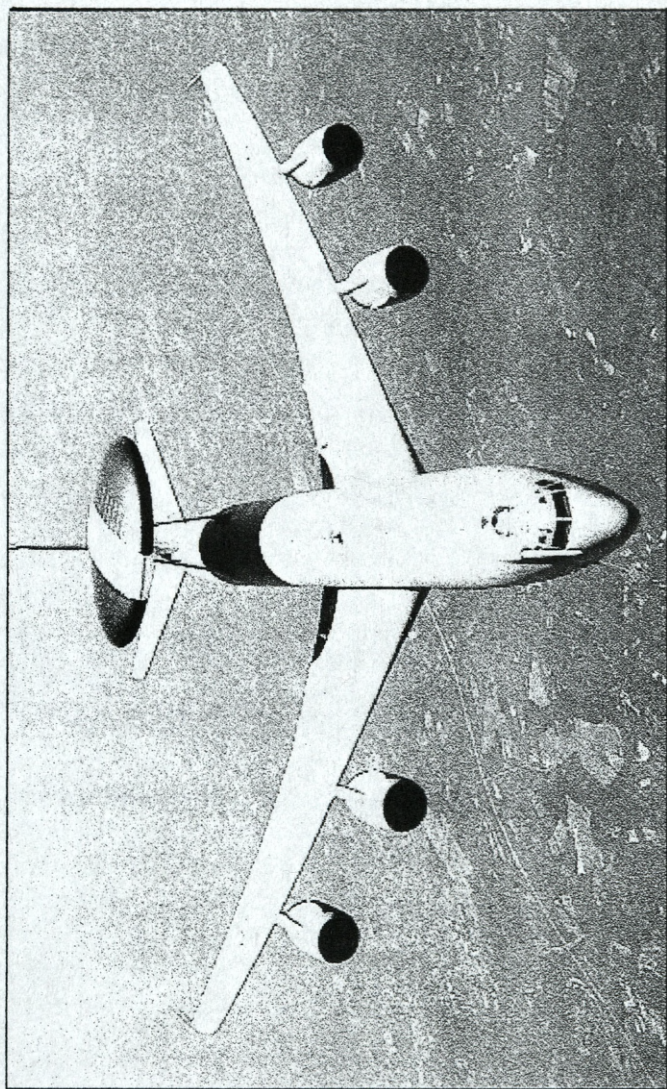
### ***Zapobieganie/prewencja***

Celem jej jest uniknięcie odrodzenia się głównych zagrożeń i zapobieganie występowaniu kryzysów. Opiera się ona na zbieraniu i analizie informacji wojskowej, celowym rozmieszczeniu francuskich sił na całym świecie i na współpracy z licznymi krajami.

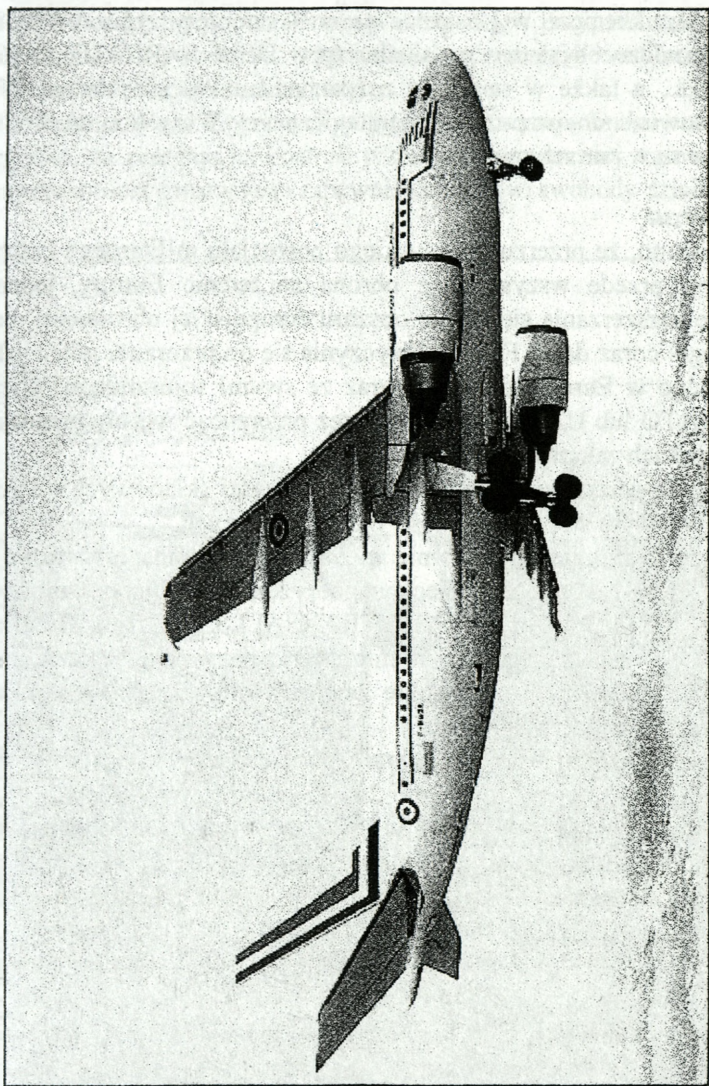
Wojska Lotnicze przyczyniają się znacząco do prewencji biorąc udział w zbieraniu informacji pochodzącej z przestrzeni kosmicznej. Wykorzystują satelitę europejskiego HELIOS 1A wprowadzonego na orbitę w 1995, a wkrótce będą też korzystały z HELIOS 1B, którego wystrzelenie przewidziano na 1999. Istotnym ogniwem tego systemu jest centrum satelitarne opracowania danych i informacji znajdujące się w bazie CREIL koło Paryża.

Zarówno na terytorium metropolii, jak i na terytoriach zamorskich, Wojska Lotnicze wykorzystują także klasyczne lotnicze środki walki i transportu. Dla wypełnienia tej funkcji posiadają bazy lotnicze z pasami startowymi za granicą oraz w departamentach zamorskich.

Ostatnie doświadczenia, zwłaszcza takie jak operacja TURQUOISE w Ruandzie w 1994 roku, potwierdziły, jak ważne jest posiadanie takich baz. W większości prowadzonych operacji służyły one za punkt wsparcia działań.



Rys. 3. E-3F AWACS



Rys. 4. Airbus A-310

Wojska Lotnicze wyposażone są w 4 samoloty typu AWACS, w elektroniczne systemy podsłuchu typu DC-8 SARIGUE, C-160 GABRIEL, a także w samoloty rozpoznania takie jak Mirage IVP przystosowane do rozpoznania strategicznego. Wszystkie te środki używane są w ramach prewencji.

### ***Przerzut***

Założono, że przerzut francuskiego potencjału militarnego będzie związany przede wszystkim z obroną na terenie Europy, jednak w miarę rozszerzania się granic obszaru europejskiej obronności, będzie sięgał coraz dalej. Francja przyczynia się do przerzutu potencjału militarnego w Europie działając wraz ze swymi sojusznikami w ramach NATO lub UZE. Francja może też przerzucać własny potencjał do wszystkich zakątków świata.

Zadanie przerzutu dotyczy wszystkich części składowych i determinuje w dużym stopniu wielkość Wojsk Lotniczych.

Przerzut sił opiera się głównie na zdolności do transportu taktycznego i logistycznego zabezpieczonego przez następujące samoloty: 3 Airbus A-310; 2 DC-8; 66 C-160 TRANSALL i 14 C-130 HERCULES. Możliwości transportu w tym zakresie pozwalają, w razie niepowodzenia prewencji, na szybkie zaangażowanie środków wojskowych, bez względu na odległość.

W przetrucie potencjału militarnego pierwszoplanową rolę odgrywa lotnictwo bojowe ze swymi 20 eskadrami lotnictwa bojowego. Pozwala ono, dzięki tankowaniu w locie, interweniować natychmiast, daleko od terytorium kraju.

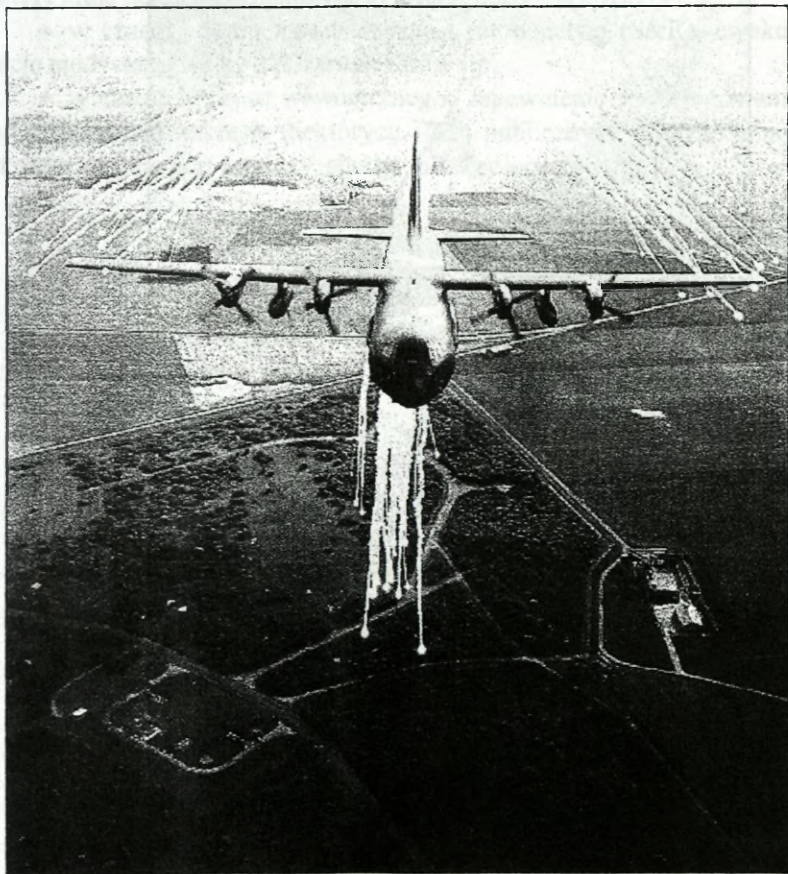
Dzięki zdolności do pojedynczych i miazdzących uderzeń, lotnictwo bojowe może przechylić szalę zwycięstwa bez angażowania sił lądowych. Na teatrze działań, winno ono także uzyskiwać i utrzymać przewagę w powietrzu, wykonywać uderzenia strategiczne na głębokość ugrupowania przeciwnika, przy jednoczesnej osłonie i wsparciu innych rodzajów sił zbrojnych.

### ***Oslona***

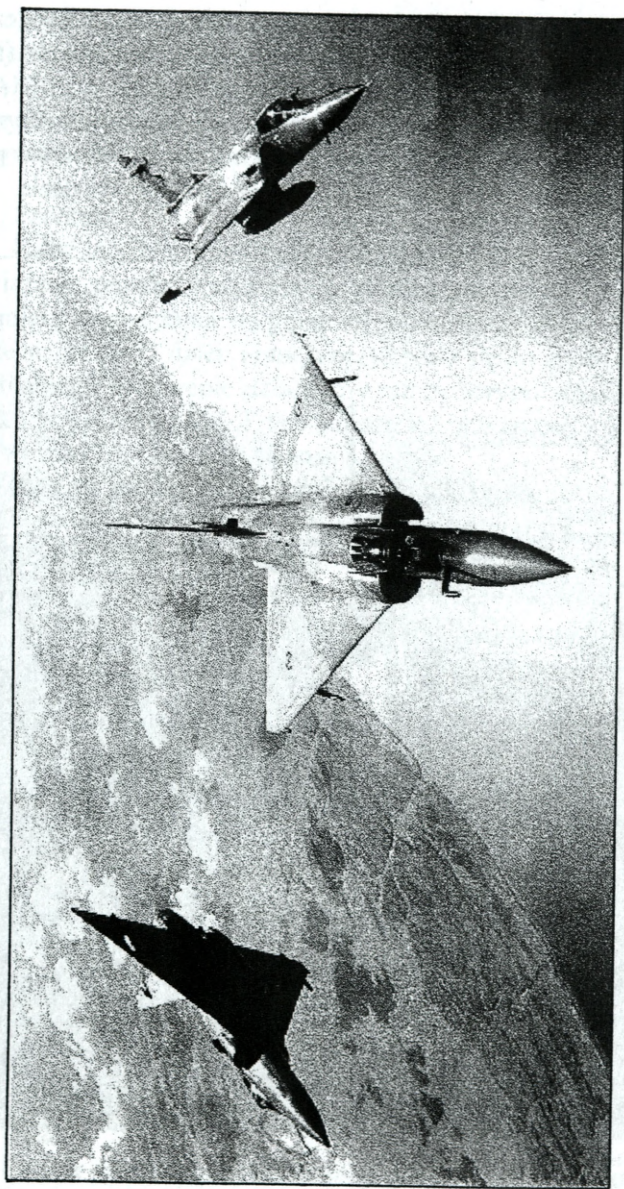
Oslona rozumiana jako obrona powietrzna wymaga posiadania środków umożliwiających opanowanie sytuacji na obszarach ląd-

wych, morskich i w przestrzeni powietrznej w przypadku pojawienia się zagrożeń z powietrza, w tym niekoniecznie ściśle militarnych (terroryzm lub przemyt narkotyków).

Zadania Wojsk Lotniczych w tej dziedzinie mają fundamentalną wagę jako, że polegają na kontroli przestrzeni powietrznej, czuwaniu nad suwerennością państwową i zapewnieniu rządowi swobody działania.



**Rys. 5. C-130 HERCULES**



Rys. 6. MIRAGE 2000C

Ośłonę zapewniają przede wszystkim samoloty myśliwskie MIRAGE: 2000C i F-1. Ponadto wykorzystywane są przeciwlotnicze zestawy raketowe CROTALE, ASPIC, MISTRAL (w osłonie baz lotniczych) oraz system naziemnego rozpoznania radiolokacyjnego i AWACS.

Wojska Lotnicze Francji biorą również udział w wielu zadaniach w służbie publicznej o charakterze lokalnym lub międzynarodowym, które mają na celu:

- w czasie pokoju: poszukiwanie i ratownictwo (S&R), ewakuację medyczną; walkę z pożarami lasów itp.
- w czasie kryzysu wewnętrznego: zapewnienie funkcjonowania w niezbędnym zakresie niektórych służb publicznych (ruch lotniczy, zastępczy transport lotniczy, służby meteorologiczne itp.).

## **4. Ogólna charakterystyka Wojsk Lotniczych**

### **4.1. Personel**

W celu realizacji zadań Wojska Lotnicze zatrudniają około 83 000 ludzi (w tym około 14% kobiet). Struktura stanu osobowego jest następująca:

- 9% oficerów,
- 51% podoficerów,
- 40% żołnierzy,
- 5000 pracowników cywilnych.

Podział ten ulega modyfikacji ze względu na planowane w najbliższych latach uzawodowienie sił zbrojnych.

Stan osobowy przewidziany na rok 2002 jest następujący: 71 000 ludzi, w tym:

- 17% oficerów,
- 59% podoficerów,
- 24% wojskowych techników lotniczych na kontrakcie,
- 6700 pracowników cywilnych.

#### ***Przebieg służby zawodowej***

##### ***Oficerowie***

Przebieg służby zawodowej oficerów jest dwukierunkowy:

- „kariera długa” (ponad 25 lat służby w stopniu oficerskim) – dotyczy stanowisk „szefów i dowódców”, „ekspertów wysokiego szczebla”, „zastępców wysokiego szczebla”, a więc osób które będą na stanowiskach dowódców jednostek i baz, w sztabach i dyrekcjach centralnych;

- „kariera krótka” (około 15 lat służby w stopniu oficerskim) – obejmuje służbę na stanowiskach oficerów młodszych (np. piloci kontraktowi (ORSA), podoficerowie, którzy ukończyli kursy oficer-

skie) w służbach operacyjnych, dowódców pododdziałów, a którzy nie są przewidziani do zajmowania stanowisk wysokiego szczebla.

Kształcenie zawodowe rozpoczyna się w szkołach i specjalnych jednostkach WL. Jest ono bardzo długie (pilota 5 lat) i bardzo kosztowne. Cały okres służby obejmuje ciągłe kształcenie oficerów przygotowujące ich do obsługi najnowszej techniki wojskowej i stosowania nowoczesnych sposobów prowadzenia działań bojowych a jednocześnie podnoszące kulturę ogólną i wojskową.

Długa służba zawodowa może odbywać się dwoma drogami:

- pierwsza – ukierunkowana jest na stanowiska wymagające dużych umiejętności dowodzenia, wybitnych ekspertów i stanowiska wymagające wysokiego potencjału osobistego;

- druga – ukierunkowana jest na stanowiska zajmowane przez oficerów starszych i przewiduje kształcenie w Ogólnowojskowym Kolegium Obrony (CID), w Centrum Wyższych Studiów Wojennych (CHEM) lub w Instytucie Wyższych Studiów Obrony Narodowej (IHEDN).

We Francji tylko oficerowie WL podzieleni są na trzy grupy osobowe: oficerów latających, oficerów mechaników i oficerów bazowych. Wszyscy oni mogą służyć na czterech grupach stanowisk:

grupa I: podporucznik, porucznik i kapitan,

grupa II: major, podpułkownik,

grupa III: pułkownik,

grupa IV: generał brygady i dywizji.

Z grupy niższej do grupy wyższej przechodzą tylko wybrani oficerowie.

Limit lat służby personelu latającego w danym stopniu (od 3 do 5 lat) jest mniejszy niż oficerów pozostałych specjalności i rodzajów wojsk, jednak wcześniej kończą oni służbę zawodową. Ten przymus wcześniejszego kończenia służby ma spowodować zwalnianie stanowisk dla oficerów młodszych. Również w tym celu stworzono dodatkowe programy dla osób odchodzących do rezerwy (ulgi, urlopy konwersyjne i specjalne).

### *Podoficerowie<sup>1</sup>*

Przebieg służby zawodowej podoficerów jest zróżnicowany zależnie od tego, czy jest ona „długa”, czy też „krótka”.

Służba „długa” przeznaczona jest dla osób o najwyższych kwalifikacjach – odpowiadających za zespół lub pododdział. Służba odbywa się do stopnia „adjutant-chef” z możliwością awansu do stopnia „majora” w drodze konkursu.

Służba „krótka” przewiduje różne okresy kontraktowe obejmujące od 8 do 11 lat służby i wykonywanie obowiązków z zakresu obsługi sprzętu. Podoficerowie przy odejściu ze służby otrzymują odprawę w wysokości 24-miesięcznego wynagrodzenia i środki na rekonwersję.

Wszyscy podoficerowie mogą odejść po 15 latach służby z zaliczeniem emerytury, płatnej z dniem odejścia, w wysokości 2% uposażenia za każdy rok służby.

Najlepsi podoficerowie mogą zostać oficerami i w drodze konkursu mogą być skierowani:

- do szkoły wojskowej WL (w wieku 23 do 30 lat) i rozpocząć „długą” karierę oficerską,

- na kursy ORSA,

lub awansować w drodze wyróżnienia na stopień porucznika (w wieku 35-43 lat).

Podoficerowie podczas swojej całej kariery podlegają surowej ocenie na różnych poziomach. Ciągłe się szkolą w szkołach i jednostkach. Początkowy okres szkolenia jest najkrótszy i bardzo upraktyczniony, przystosowujący do wykonywania obowiązków na pierwszym stanowisku. Następnie przeszkalani są oni na krótkich kursach na określony typ uzbrojenia. Kształcenie obejmuje dwa etapy zakończone selekcją (S2, S3). Osoby, które zostały zakwalifikowane do dalszej służby, szkolą się na stanowiska o wyższym stopniu odpowiedzialności i na sprzęcie o bardziej zaawansowanej technologii.

---

<sup>1</sup> Korpus „podoficerski” we Francji wypełnia zadania na stanowiskach odpowiadających w Wojsku Polskim stanowiskom starszych podoficerów i chorążych. Wszyscy mają maturę, a niektórzy ukończyli studia wyższe.

### ***Żołnierze kontraktowi (MTA)***

Zawodowa służba wojskowa w WL wymaga przyjęcia bardzo dużej liczby żołnierzy kontraktowych. W latach 1997-2002 będzie przyjętych do służby około 11 000 żołnierzy.

Rekrutacja MTA odbywa się w zasadzie bezpośrednio w bazie. Jednak naborem zajmują się również Biura Informacyjne WL (BAI), które znajdują się w większych miastach.

Kariera MTA jest bardzo krótka i nie przekracza okresu ośmiu lat. Pierwszy kontrakt podpisywany jest na okres czterech lat z możliwością przedłużenia kolejnymi krótkimi kontraktami, maksymalnie do czterech lat.

Po ośmiu latach przy odejściu ze służby żołnierze otrzymują 24 pensje i pomoc w zakresie rekonwersji.

Najlepsi MTA mają możliwość wstąpienia, w drodze konkursu, do korpusu podoficerskiego.

### ***Dzień przysposobienia wojskowego***

Młodzież w roku, w którym kończy osiemnaście lat ma obowiązek stawienia się w określoną sobotę do wybranej jednostki wojskowej celem zapoznania się z warunkami służby wojskowej, uzbrojeniem, organizacją obronności kraju oraz możliwościami wstąpienia do armii<sup>2</sup>.

### ***Feminizacja personelu wojsk lotniczych***

We francuskich Wojskach Lotniczych służy aktualnie 8500 kobiet, co stanowi 14% całego stanu osobowego. Udział kobiet w poszczególnych korpusach przedstawia się następująco:

oficerowie – 4,5 %

podoficerowie – 10,5%

szeregowcy – 26,0%

personel cywilny – 35,5%

Jeśli chodzi o podział wg wykonywanego zawodu, to 26% personelu baz lotniczych stanowią kobiety, wśród mechaników jest 5% kobiet, natomiast wśród personelu latającego 1,6%.

---

<sup>2</sup> Przedsięwzięcie to przypomina organizowany w Polsce „Dzień otwartych koszar” z tą różnicą, że udział w nim jest obowiązkowy.

W Wojskach Lotniczych kobiety mają aktualnie dostęp do wszystkich specjalności bez ograniczeń. Wojska Lotnicze były pierwszym rodzajem sił zbrojnych, który „sfeminizował” wszystkie swoje specjalności. Młode kandydatki mają teraz do wyboru około 50 specjalności takich, jak np. pilot samolotu myśliwskiego, mechanik, sekretarka, kontroler lotniczy, pielęgniarka, muzyk, fizylier-komandos itd.

## **4.2. Park lotniczy**

Park lotniczy liczy około 900 samolotów, w tym:

- 380 samolotów bojowych,
- 14 samolotów do zaopatrywania w paliwo w locie,
- 4 samoloty typu AWACS,
- 84 samoloty transportowe,
- pozostałe to samoloty szkolne, łącznikowe i śmigłowce.

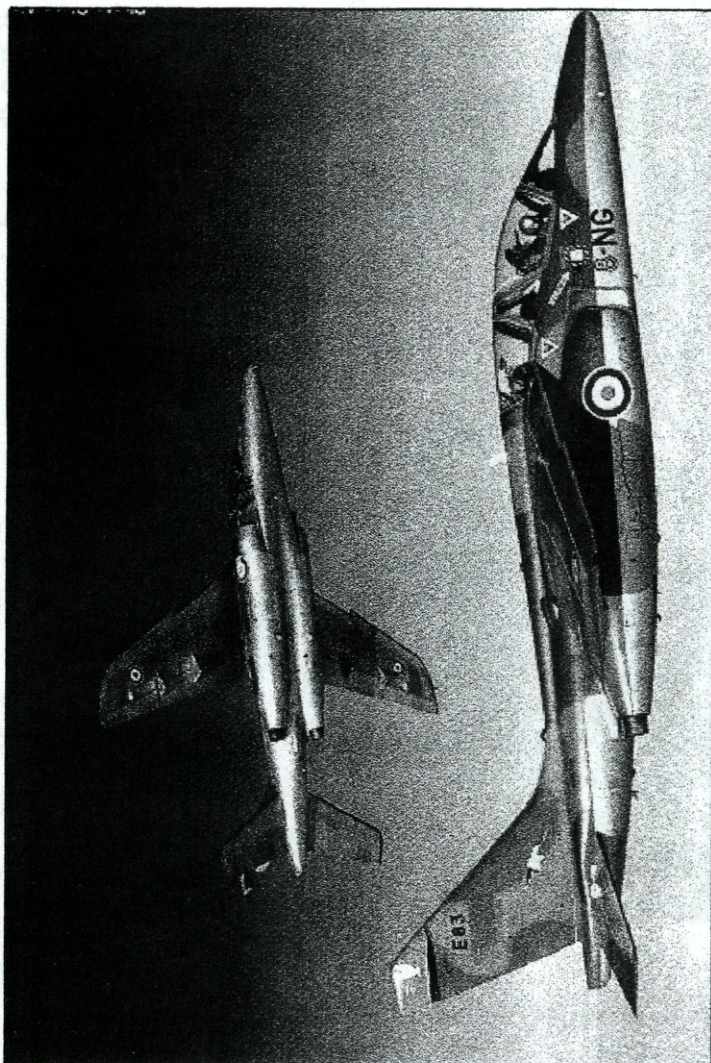
Każdego roku SP wykonują ok. 300 000 godzin lotu. Każdy pilot bojowy ma roczny nalot ponad 180 godzin.

Zadania w ramach ODSTRASZANIA, PREWENCJI, PRZERZUTU i OSŁONY realizują następujące samoloty:

- MIRAGE 2000N wyposażone w rakiety ASMP (odstraszanie);
- Boeing C-135FR (zaopatrywanie w paliwo w locie) i Transall ASTARTE (punkt łączności strategicznej z okrętem podwodnym wyposażonym w broń jądrową);
- DC-8 SARIGUE, MIRAGE 4P i MIRAGE F-1CR (różnego rodzaju rozpoznanie);
- MIRAGE 2000D, MIRAGE F-1CT i JAGUAR (zadania ofensywne powietrze-ziemia);
- DC-8, AIRBUS A-310 (transport strategiczny dalekiego zasięgu);
- C-130 HERCULES, C-160 TRANSALL i CASA CN-235 (transport taktyczny);
- AWACS, MIRAGE F-1C, MIRAGE 2000C (obrona powietrzna);
- Śmigłowce PUMA, COUGAR, FENNEC (zadania ratownictwa i łącznikowe).



Rys. 7. Kobieta fizylier-komandos



Rys. 8. Alphajet

Wachlarz zadań realizowanych przez park lotniczy wykazuje zatem jasno, że przerzut sił i przerzut potencjału militarnego to czynniki, które decydują o wielkości SP Francji zarówno w aspekcie ich wyposażenia, jak i zdolności.

W tym miejscu warto poczynić pewną uwagę, a mianowicie:

Jeśli chodzi o odstraszenie jądrowe, to jak wiadomo Francja zrezygnowała z jednej części składowej swojej strategii odstraszenia tj. rakiet balistycznych. Wojska Lotnicze dysponowały 18 silosami wyposażonymi w międzykontynentalne rakiety balistyczne, usytuowanymi na płaskowyżu Albion na południowym wschodzie Francji. Silosy te wyłączono z użytkowania w 1996 roku. W tym samym roku samoloty MIRAGE 4P używane do strategicznych zadań jądrowych – jako część składowa sił odstraszenia – zostały przystosowane do realizacji strategicznych zadań rozpoznania.

W związku z powyższym, samoloty MIRAGE 2000N używane uprzednio do zadań jądrowych w ramach ostatniego ostrzeżenia, wypełniają odtąd strategiczne zadania jądrowe w pełnym zakresie.

### **4.3. Bazowanie**

Siły Wojsk Lotniczych bazują:

W **Metropolii**, gdzie jest 38 baz lotniczych, w tym 25 baz lotniczych „głównych” i 13 baz lotniczych tzw. „radarowych”.

- strategiczne Wojska Lotnicze bazują w: LUXEUIL, TAVERNY, ISTRES, AVORD, ST. DIZIER, EVREUX i MONT-DE-MARSAN;

- pozostałe lotnictwo bojowe bazuje w: CAMBRAI, REIMS, ST. DIZIER, NANCY, DIJON, COLMAR, ORANGE i METZ.

- powietrzne siły przerzutu bazują w: EVREUX, ORLEANS, VILLACOUBLAY, CREIL, METZ, BORDEAUX, CAZAUX, TOULOUSE, AIX, SOLENZARA.

- szkoły Wojsk Lotniczych: SALON, TOULOUSE, CAZAUX, AVORD, EVREUX, SAINTES, COGNAC, ROCHEFORT, TOURS i BRETIGNY.

### **W departamentach i terytoriach zamorskich:**

Na przykład, w Afryce siły koncentrują się wokół następujących rejonów:

|            |   |         |
|------------|---|---------|
| DAKAR      | C-160 i FENNEC                            | ABIDJAN |
| LIBREVILLE | C-160 i FENNEC                            |         |
| N'DJAMENA  | MIRAGE F1-CR, MIRAGE F1-CT, C-130 i C-160 |         |
| DŻIBUTI    | MIRAGE F1-C, PUMA-SAR, FENNEC i C-160     |         |

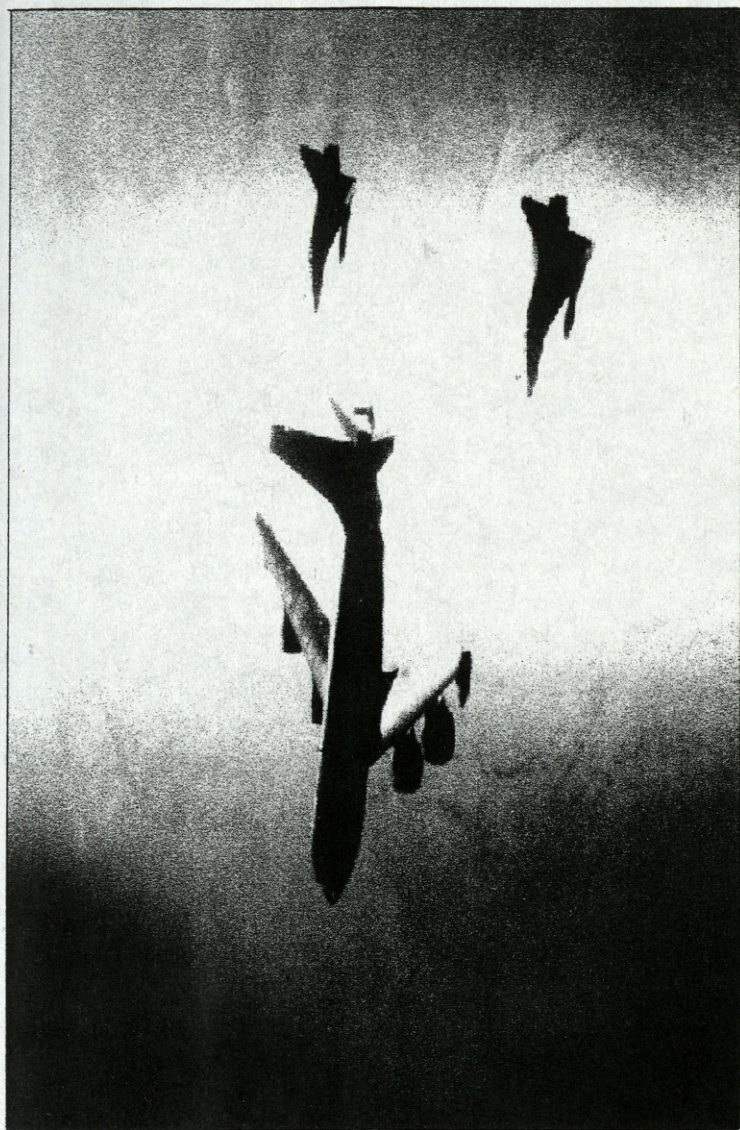
Dlaczego Francja posiada aż tyle miejsc stacjonowania w DOM-TOM i dlaczego stale utrzymuje tam swoje siły?

Francja ma żywotne interesy na całym świecie. Kiedy dla ich ochrony zapada decyzja o operacji poza granicami metropolii, dobry transport lotniczy nie wystarczy, by przerzut sił zakończył się sukcesem. Aby operacje się powiodły, konieczne jest też właściwe zabezpieczenie newralgicznych rejonów niezbędnych dla manewru lotnictwa. Rejony te mogą być tworzone wokół obszarów stacjonowania francuskich sił, tak jak to ma miejsce w przypadku DŻIBUTI, lub wokół infrastruktury lotnisk udostępnionych przez kraj gospodarza, do którego przetrucane są oddziały. W przypadku, gdyby te punkty wsparcia okazały się niewystarczające, Wojska Lotnicze są zdolne przetrucić do kraju przyjmującego podstawowe elementy infrastruktury baz lotniczych (zwane przetrucanymi bazami) podobne do tych, jakimi dysponuje w Metropolii i zdolne zapewnić realizację pierwszych zadań lotniczych już po 72 godzinach. Stan osobowy takich baz waha się od 150 do 1200 ludzi w zależności od potrzeb danej operacji.

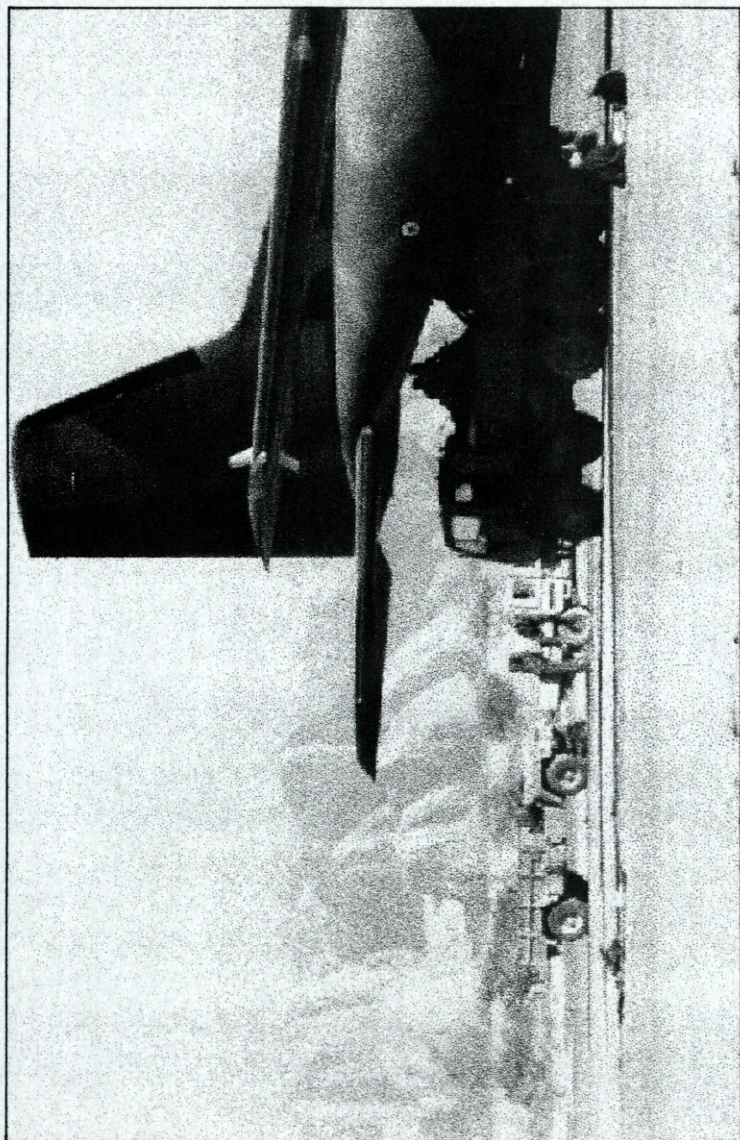
We Francji za tworzenie tych przetrucanych manewrowych baz odpowiada Śródziemnomorski Okręg Lotniczy.

#### **4.4. Budżet WL**

Budżet sił zbrojnych wynosi 11,38% budżetu Francji (w 1999 r.), co stanowi 2,8% produktu narodowego brutto. Wysokość jego to 190 md F. WL otrzymują 36 md F czyli 19% budżetu sił zbrojnych. Ogólnie budżet dzielony jest na dwie części nazywane się „Titre-3” i „Titre-5”.



Rys. 9. C-135FR tankuje MIRAGE 2000



Rys. 10. C-160 TRANSALL w Czadzie

„Titre-3” to 55% budżetu na wydatki zwykłe (pensje, wyżywienie, zabezpieczenie socjalne, paliwo i eksploatację sprzętu itd.).

„Titre-5” to 45% budżetu na wydatki związane z badaniami i doświadczeniami, inwestycjami związanymi z produkcją sprzętu. Ponadto z tej części finansowane są zakupy sprzętu i infrastruktury.

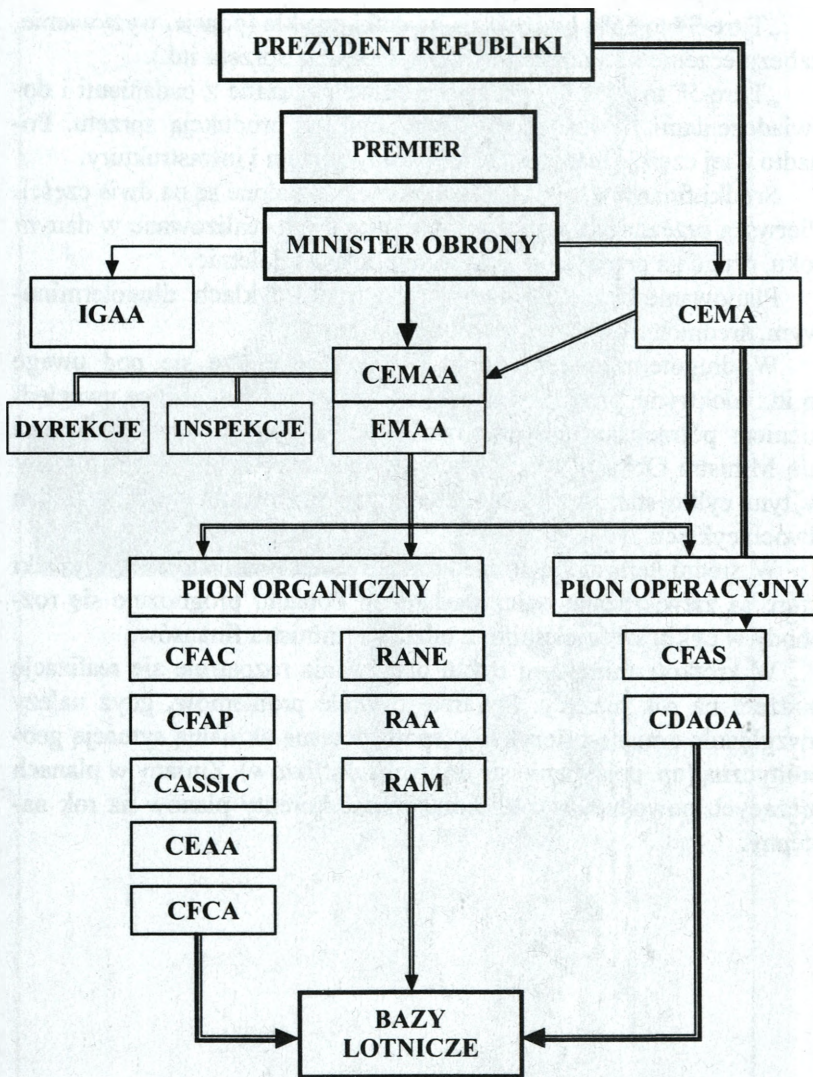
Środki finansowe w grupie zakupów podzielone są na dwie części. Pierwsza przeznaczona jest na przedsięwzięcia realizowane w danym roku, druga na przedsięwzięcia (programy) wieloletnie.

Planowanie budżetu odbywa się w trzech cyklach: długoterminowym, średnioterminowym i krótkoterminowym.

W długoterminowym cyklu planowania bierze się pod uwagę m.in.: doktrynę, prognozy rozwoju sił zbrojnych na 15 lat z uwzględnieniem potrzeb armii i możliwości przemysłu, decyzje Prezydenta lub Ministra Obrony w sprawach kierunków rozwoju. Przewidziany w tym cyklu stan docelowy determinuje planowanie w pozostałych dwóch cyklach.

W średnioterminowym cyklu planowania przewiduje się wydatki które są zatwierdzane przez parlament. Ponadto prognozuje się rozchody w cyklu sześcioletnim z udziałem ministra finansów.

W krótkoterminowym cyklu planowania rozpatruje się realizację budżetu na rok bieżący. Stwarza to wiele problemów, gdyż należy uwzględnić zmianę priorytetów spowodowaną aktualną sytuacją geopolityczną (np. pojawienie się nowych konfliktów). Zmiany w planach bieżących powodują z kolei konieczność korekty planów na rok następny.



Rys. 11. Struktura organizacyjna systemu kierowania Wojskami Lotniczymi

## 5. Organizacja Wojsk Lotniczych Francji

### 5.1. Wprowadzenie

Kierowanie siłami zbrojnymi Francji, w systemie kierowania państwem, nie różni się niczym od kierowania innymi elementami tego układu. Mimo wyjątkowej funkcji społecznej sił zbrojnych, podlegają one tym samym regułom co i pozostałe elementy struktury państwowej. Wyróżnia się dwa poziomy kierowania siłami zbrojnymi: poziom polityczny oraz centralny szczebel dowodzenia wojskowego.

Najważniejszym decydem w sprawach sił zbrojnych, ich zwierzchnikiem i najwyższym dowódcą jest Prezydent Republiki Francuskiej. Jedynie on może wydać rozkaz o użyciu sił nuklearnych. Jednak każda decyzja Prezydenta jest konsultowana w odpowiednich ciałach kolegiacyjnych, a za jej wdrożenie odpowiedzialni są: premier i minister obrony narodowej.

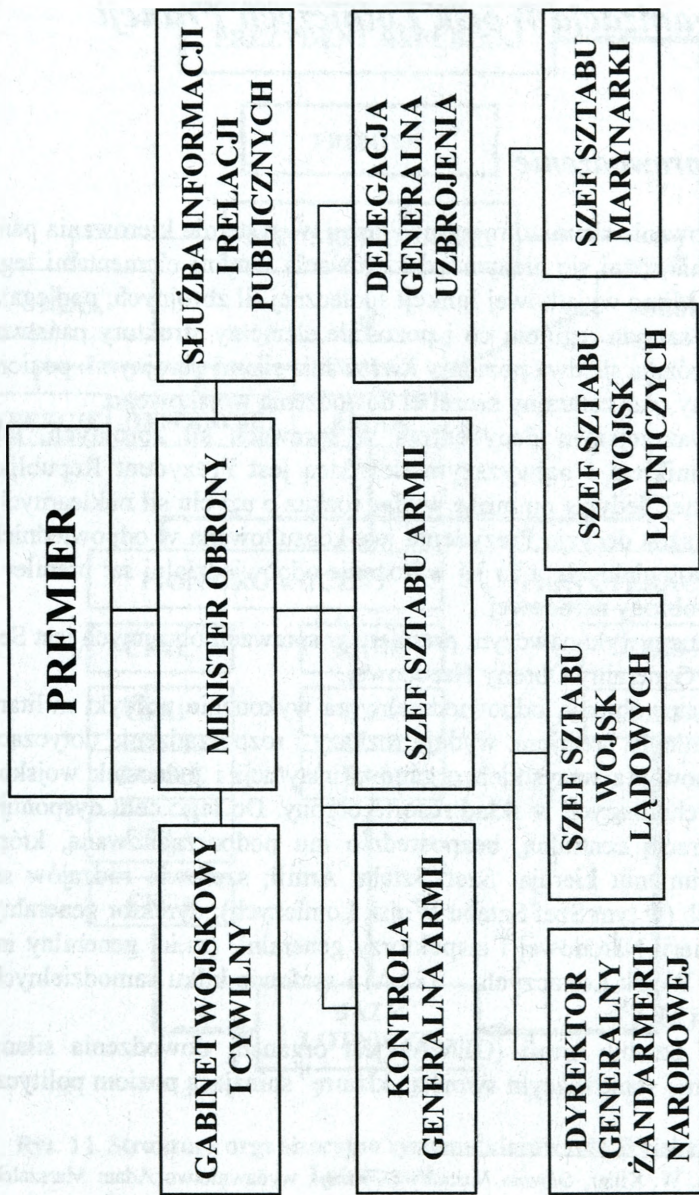
Organem wykonawczym premiera w sprawach obronnych jest Sekretariat Generalny Obrony Narodowej.

Minister obrony, odpowiedzialny za wykonanie polityki militarnej, w imieniu premiera, wydaje rozkazy i rozporządzenia dotyczące funkcjonowania wszystkich organów, instytucji i jednostek wojskowych, wchodzących w skład resortu obrony. Do tego celu dysponuje administracją centralną, bezpośrednio mu podporządkowaną, którą w jego imieniu kierują: Szef Sztabu Armii; szefowie rodzajów sił zbrojnych (w tym Szef Sztabu Wojsk Lotniczych); dyrektor generalny Żandarmerii Narodowej i inspektorzy generalni (m.in. generalny inspektor Wojsk Lotniczych – IGAA) i szefowie kilku samodzielnych instytucji MO.<sup>3</sup>

Szef Sztabu Armii (CEMA) jest organem dowodzenia siłami zbrojnymi, stanowiącym swoistą „klamrę” spinającą poziom politycz-

---

<sup>3</sup> Zob. W. Kitler, *Obrona Narodowa Francji*, wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 1997.



Rys. 12. Struktura organizacyjna instytucji centralnych Sił Zbrojnych Francji

ny i wojskowy. Wykonuje swoje zadania na dwu poziomach: politycznym (jako doradca wojskowy rządu) i wojskowym (jako organ odpowiedzialny za użycie sił). Dysponuje on Sztabem Armii, którego struktura i elementy pozwalają na sprawne przechodzenie do działań kryzysowych lub wojennych, a także na prowadzenie, w tym samym czasie, wielu działań antykryzysowych.

Sztaby rodzajów sił zbrojnych (wojsk lądowych, marynarki wojennej i wojsk lotniczych) są odpowiednikami Sztabu Armii, każdy w stosunku do swego rodzaju sił. Na czele każdego z nich stoi szef sztabu.

Szefowie sztabów rodzajów sił zbrojnych podlegają ministrowi obrony, a pod względem operacyjnym Szefowi Sztabu Armii. W zależności od potrzeb i planów użycia sił opracowanych przez Sztab Armii szefowie sztabów rodzajów sił zbrojnych:

- określają doktrynę użycia swoich sił, odpowiadają za ich szkolenie i organizację,
- kierują do ministra, po akceptacji Szefa Sztabu Armii, swoje propozycje w dziedzinie planowania i programowania sił, uwzględniając możliwości techniczne i finansowe,
- określają plany mobilizacji sił i środków materiałowych na rzecz swoich sił.

Uczestniczą w opracowywaniu budżetu i odpowiadają za konsekwencje swego działania w tym zakresie. Ponadto są odpowiedzialni, między innymi za:

- szkolenie, wychowanie i dyscyplinę podległego mu personelu wojskowego,
- współpracę z inspektorem generalnym do spraw uzbrojenia w zakresie produkcji, nowych technologii, rozdziału przydzielonych i zakupionych środków i urządzeń,
- określanie potrzeb w sferze infrastruktury wojskowej swoich sił,
- konsultację wszelkich nominacji generalskich w swoim rodzaju sił zbrojnych,
- wydzielenie sił do operacji i zapewnienie ich zaopatrywania logistycznego,

- określenie potrzeb w zakresie wsparcia swoich sił przez służbę zdrowia i służbę paliw, podporządkowane Szefowi Sztabu Armii,
- kierowanie działalnością sztabu, podległych mu bezpośrednio struktur i całego rodzaju sił zbrojnych.

Pracą sztabów kierują tzw. główni generałowie, którzy ponadto zastępują szefów sztabu w razie ich nieobecności. Głównym generałom podlegają zastępcy szefów sztabów. Należy zauważyć, że struktura ta odpowiada w polskiej terminologii pojęciu „dowództwo”, wyraźnie bowiem wyodrębniona została część sztabowa i część szczebla centralnego nie zintegrowana ze sztabem głównym. Tak więc, np. Szef Sztabu Wojsk Lotniczych to jakby dowódca tych wojsk, a główny generał to szef sztabu w dowództwie. Tak jest we wszystkich sztabach szczebla centralnego.

Kolejnym szczeblem struktury dowodzenia w siłach zbrojnych Francji są tzw. wysokie dowództwa, spośród których wyróżnia się: dowództwo sił nuklearnych, stałe dowództwa operacyjne, okolicznościowe dowództwa operacyjne oraz dowództwa organiczne sił lądowych, morskich i powietrznych.

Struktura organizacyjna systemu dowodzenia opiera się na francuskiej zasadzie rozdzielenia funkcji operacyjnej od tzw. funkcji „organicznej”, obejmującej zabezpieczenie logistyczne i szkolenie sił. Wysokie dowództwa dzielą się na stałe dowództwa organiczne i dowództwa operacyjne. Dowództwa operacyjne dzielą się natomiast na: dowództwa specyficzne, operacyjne dowództwa terytorialne i dowództwa okolicznościowe.

Stale dowództwa organiczne są odpowiedzialne za przygotowanie i tworzenie warunków funkcjonowania, organizację, kierowanie, szkolenie, kształcenie i wsparcie sił. Podlegają szefom sztabów rodzajów sił.

Operacyjne dowództwa terytorialne związane są z określonym terytorium (strefą) i pełnią funkcje różnej natury. Należy do nich m.in. zapewnienie obrony militarnej terytorium narodowego, morskiego i przestrzeni powietrznej.

Dowództwa specyficzne nie są związane z żadną ze stref obrony, ale stanowią również operacyjny element dowodzenia sił zbrojnych.

Z uwagi na ich charakter (siły nuklearne) podlegają bezpośrednio Prezydentowi Republiki, a główne ich zadanie polega na odstraszeniu nuklearnym.

Dowództwa okolicznościowe tworzone są na bazie istniejących dowództw w sytuacji, gdy znajdzie doraźnie potrzeba użycia francuskich sił do działań operacyjnych, w czasie kryzysu lub konfliktu. Jeżeli znajdzie potrzeba stworzenia takich doraźnych sił, dowództwo ich podlega bezpośrednio Szefowi Sztabu Armii.

Dowództwa okolicznościowe mogą być samodzielne, występując w czysto narodowej postaci, bądź też stanowić część sił koalicyjnych, w ramach których Francja angażuje swoje siły.

Specyfika wojsk lotniczych wymaga elastycznej organizacji umożliwiającej – w zależności od typu kryzysu i pożądanego rodzaju zaangażowania sił – tworzenie „ad hoc” ugrupowań sił o różnym składzie (mających ewentualnie charakter ogólnowojskowy). Ugrupowania te, składające się z elementów zaczerpniętych z zasobów różnych rodzajów sił zbrojnych są podporządkowane dowództwu operacyjnemu podległemu Szefowi Sztabu Armii i dostosowanemu do okoliczności.

Organizacja Wojsk Lotniczych, która odpowiada wymogom elastyczności i modułowości związanym z warunkami użycia sił zbrojnych, pozwala również zapewnić spójność koncepcji operacji lotniczych, jednoosobowego dowodzenia w prowadzeniu manewrów lotniczych i racjonalne wykorzystanie środków.

Dlatego też w Wojskach Lotniczych użycie sił leży w kompetencji dowództw operacyjnych, natomiast ich przygotowanie do zadań – w kompetencji tzw. dowództw organicznych. Te ostatnie obejmują również okręgi lotnicze odpowiedzialne za zabezpieczenie baz lotniczych i stacjonujących tam jednostek. Wojska Lotnicze są obecne na całym terytorium metropolii, a także w departamentach i terytoriach zamorskich oraz za granicą.

Tak więc, uwzględnienie powyższych założeń ogólnych pozwala stwierdzić, że system dowodzenia WL Francji obejmuje hierarchicznie:

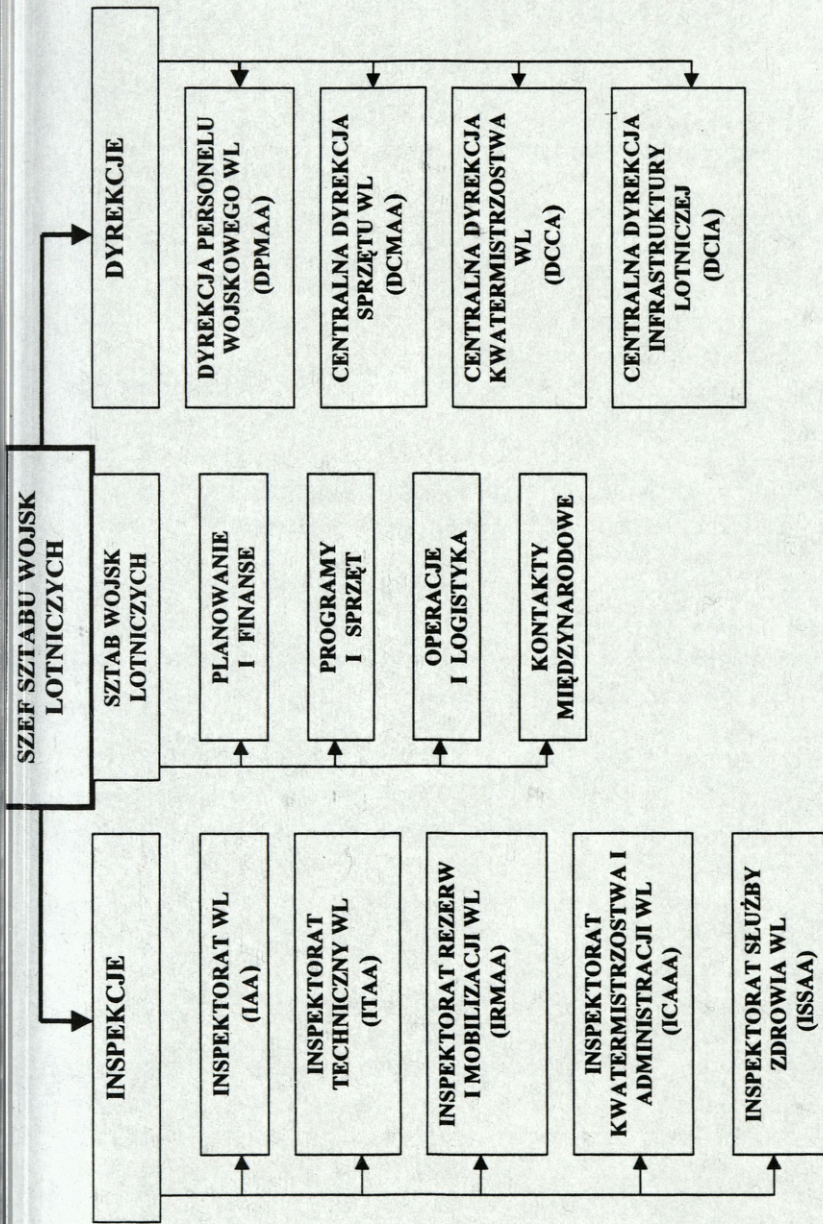
- pierwszy, najwyższy szczebel (strategiczny), to centralny szczebel dowodzenia obejmujący Szefa Sztabu WL (CEMAA) i wspomagającą go administrację centralną,

| POZIOM/ SKŁAD                            | FRANCJA  | UZE   | NATO   |
|--|--|---|--|
| <b>S<br/>T<br/>R<br/>A<br/>T.<br/>T.</b> | POLITYCZNO-<br>-WOJSKOWY                           | RZĄD<br><br>Rada UZE<br><br>Komitet CEMA                              | NAC<br>COMITTE<br>MILITAIRE                              |
|  | WOJSKOWY   | <b>CEMA</b>   | <b>DOWÓDCA<br/>OPERACJI</b>                              |
| OPERACYJNY                               | <b>DOWÓDCA RSZ</b>                                 | <b>DOWÓDCA RSZ</b>  | <b>DOWÓDCA<br/>SIŁ</b>                                   |
| TAKTYCZNY                                | <b>DOWÓDCA<br/>KOMPONENTU</b><br><br>Siły narodowe | <b>DOWÓDCA<br/>KOMPONENTU</b><br><br>Siły delegowane do<br>UZE i inne | <b>DOWÓDCA<br/>KOMPONENTU</b><br><br>Siły NATO<br>i inne |

Rys. 13. Struktura planowania operacji

| SZCZEBEL            | ORGANA                             | UPRAWNIENIA  |
|---------------------|------------------------------------|--------------|
| <b>STRATEGICZNY</b> | <b>CEMA</b>                        | <b>OPCOM</b> |
|                     | <b>DOWÓDCA OPERACJI</b>            | <b>OPCON</b> |
| <b>OPERACYJNY</b>   | <b>DOWÓDCA SIŁ</b>                 |              |
|                     | <b>DOWÓDCA<br/>KOMPONENTU</b>      | <b>TACOM</b> |
| <b>TAKTYCZNY</b>    | <b>DOWÓDCA<br/>ELEMENTU TAKTY.</b> | <b>TACON</b> |

Rys. 14. Kompetencje w zakresie dowodzenia



Rys. 15. Administracja centralna Wojsk Lotniczych

- drugi szczebel to **główne dowództwa** składający się w WL z dwóch pionów dowodzenia, odrębnych lecz uzupełniających się nawzajem: pionu operacyjnego i pionu organicznego,
- trzeci szczebel dowodzenia to **dowództwa baz lotniczych**.

## ***5.2. Centralny szczebel dowodzenia***

Jak już wspomniano, najwyższy szczebel (strategiczny) – to centralny szczebel dowodzenia, obejmujący Szefa Sztabu WL (CEMAA) i wspomagającą go administrację centralną. Sztab wypracowuje decyzje na szczeblu strategicznym.

Zasadnicze zadania szefa tego sztabu, najwyższego (centralnego) szczebla dowodzenia Wojsk Lotniczych zostały przedstawione powyżej przy omawianiu zadań szefów sztabów rodzajów sił zbrojnych. Szefowi sztabu bezpośrednio podlegają: Sztab WL (EMAA), 4 dyrekcje, 5 inspektoratów. Jak już wspomniano sztab podporządkowany jest bezpośrednio głównemu generałowi, któremu podlega czterech zastępców szefa sztabu ds.: planowania i finansów, programowania i sprzętu, operacyjnych i logistycznych oraz ds. kontaktów międzynarodowych.

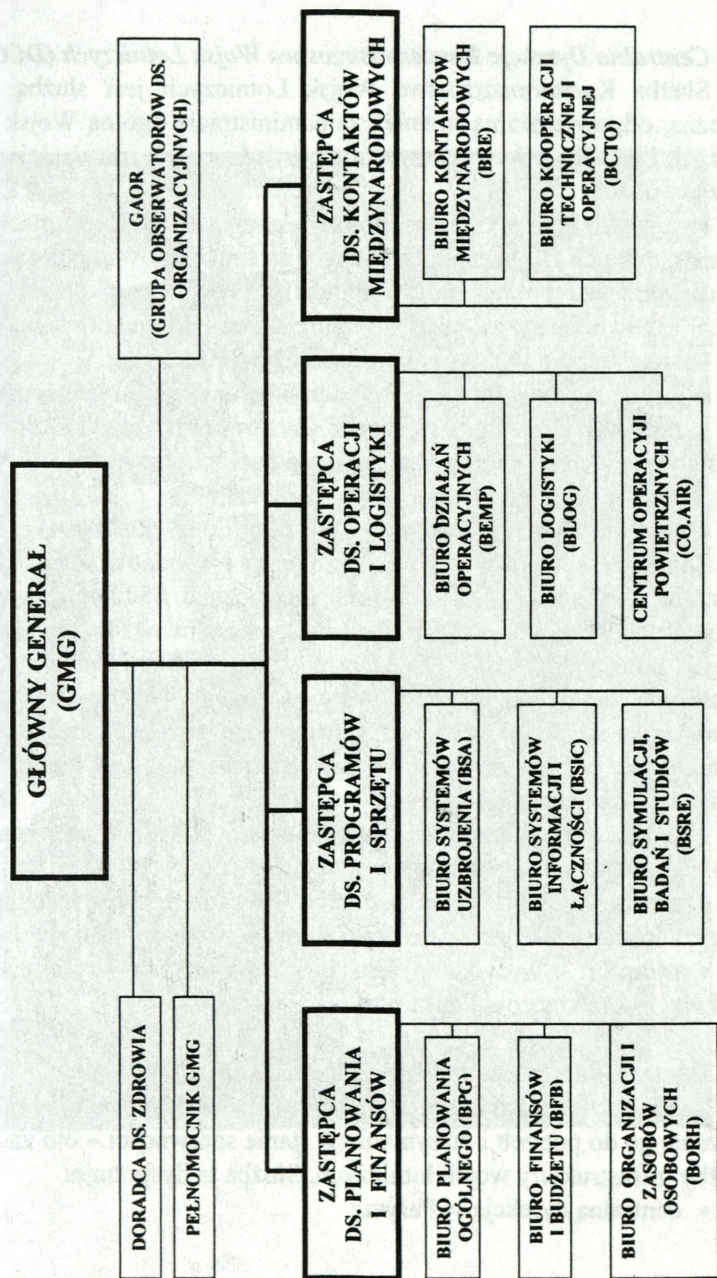
### **Dyrekcje:**

- Dyrekcja Personelu Wojskowego Wojsk Lotniczych (DPMAA).
- Centralna Dyrekcja Sprzętu Wojsk Lotniczych (DCMAA).
- Centralna Dyrekcja Kwatermistrzostwa Wojsk Lotniczych (DCCA).
- Centralna Dyrekcja Infrastruktury Lotniczej (DCIA).

### ***Dyrekcja Personelu Wojskowego Wojsk Lotniczych (DPMAA)***

Jako centralna instytucja administracji i zarządzania zasobami ludzkimi Wojsk Lotniczych, DPMAA zapewnia:

- realizację polityki personalnej Wojsk Lotniczych,
- planowanie rekrutacji żołnierzy zawodowych i żołnierzy służby kontraktowej,
- zaspokojenie zapotrzebowania jednostek na personel,
- pomoc w rekonwersji personelu odchodzącego ze służby czynnej.



Rys. 16. Struktura organizacyjna Sztabu WŁ

### ***Centralna Dyrekcja Kwatermistrzostwa Wojsk Lotniczych (DCCA)***

Służba Kwatermistrzostwa Wojsk Lotniczych jest służbą logistyczną, odpowiedzialną również za administrację ogólną Wojsk Lotniczych i za właściwe wykorzystanie pieniędzy publicznych. Jej główne zadania to:

- zaspokojenie potrzeb jednostek i personelu w dziedzinach administracyjnych i finansowych (budżet na funkcjonowanie, wynagrodzenia, przejazdy, renty, sprawy prawne),
- zapewnienie wyposażenia (umundurowania i umeblowania),
- zapewnienie wyżywienia i zakwaterowania,
- kontrola rachunków i nadzór administracyjny nad jednostkami,
- doradztwo prawne świadczone dla dowództwa zwłaszcza w zakresie wszelkich spraw związanych z prawem lotniczym.

### ***Centralna Dyrekcja Sprzętu Wojsk Lotniczych (DCMAA)***

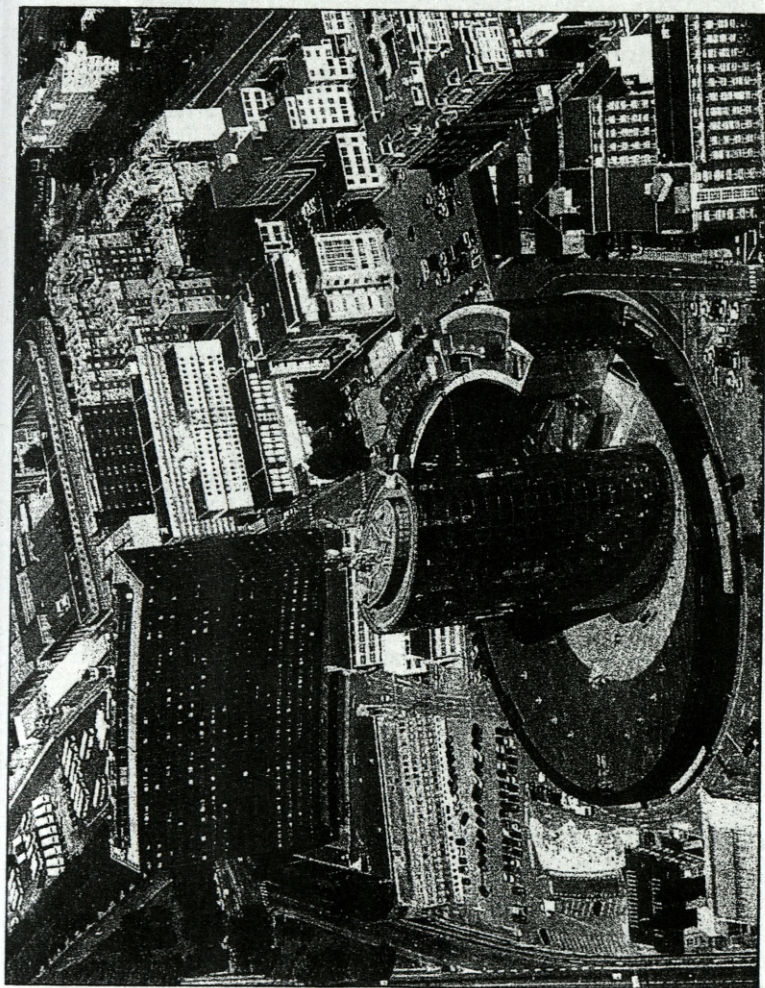
Zapewnić siłom we właściwym miejscu i w odpowiednim czasie potrzebny im sprzęt – oto zadanie wyznaczone 6500 mężczyznom i kobietom, cywilom i wojskowym zatrudnionym w Służbie Sprzętu Wojsk Lotniczych. Pracują oni w centralnej dyrekcji sprzętu wojsk lotniczych, w dyrekcjach technicznych danego okręgu lotniczego, w magazynach, w warsztatach naprawczych, w służbach specjalnych i jednostkach obsługi sprzętu. Wypełniają tam trzy główne funkcje logistyki technicznej:

- utrzymanie sprzętu w stanie sprawności technicznej: zasady ogólne, przepisy, badania, naprawy, wytwarzanie,
- zaopatrywanie – ocena potrzeb i ich zaspokajanie, zarządzanie, magazynowanie, kierowanie do napraw i dystrybucja w siłach zbrojnych;
- transport – wysyłka sprzętu w warunkach najkorzystniejszych pod względem kosztów i terminów.

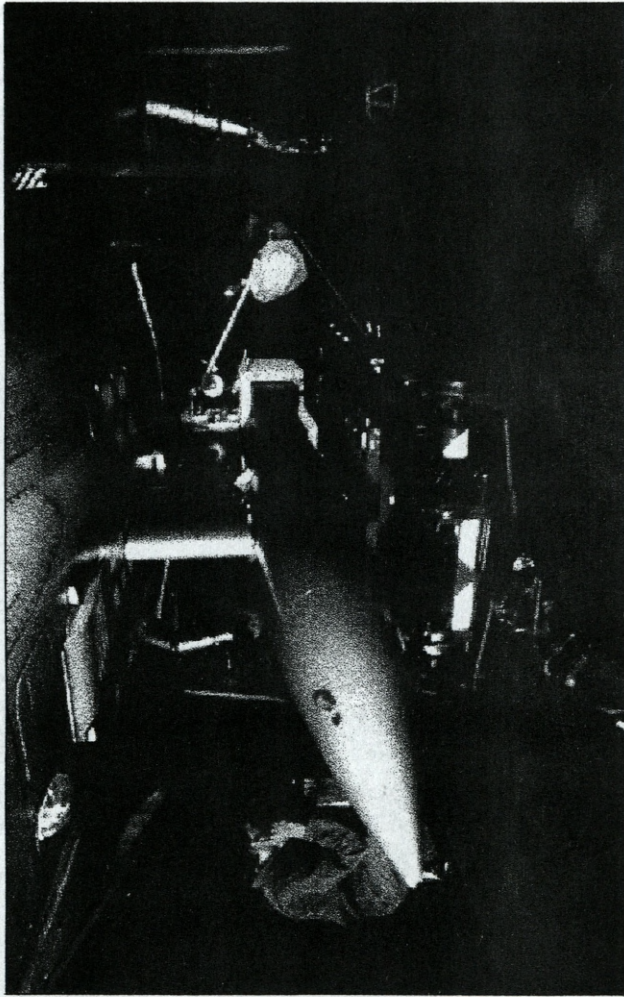
### ***Centralna Dyrekcja Infrastruktury Lotniczej (DCIA)***

Zarządzanie majątkiem nieruchomym Wojsk Lotniczych, przystosowanie go do potrzeb i utrzymanie w stanie sprawności – oto zadania służby infrastruktury wojsk lotniczych. Służba ta dysponuje:

- centralną dyrekcją w Paryżu;



**Rys. 17. Siedziba Sztabu Wojsk Lotniczych**



Rys. 18. Rakieta nuklearna ASPM

- centralnym zakładem infrastruktury Wojsk Lotniczych usytuowanym w Bordeaux, zaopatrującym wojska w sprzęt infrastruktury i utrzymującym go w stanie sprawności;

- zdecentralizowaną oryginalną strukturą składającą się z zakładów nie należących do Wojsk Lotniczych (lokalne służby budowlane) podległych Ministerstwu Wyposażenia, Transportu i Turystyki lub Ministerstwu Obrony (wojska inżynieryjne Wojsk Lądowych), przedsiębiorstwami robót morskich;

- wykonawstwem robót w ścisłym znaczeniu tego słowa powierzonym na ogół przedsiębiorstwom cywilnym.

Dyrekcji centralnej podlegają:

- jednostki lotniczych wojsk inżynieryjnych mające za zadanie utrzymać w stanie gotowości operacyjnej bazy lotnicze;

- szczebel centralny Nedex (neutralizacja, wywóz, niszczenie materiałów wybuchowych), mający charakter ogólnowojskowy.

### ***Inspektoraty***

- Inspektorat Wojsk Lotniczych (IAA).

- Inspektorat Techniczny Wojsk Lotniczych (ITAA).

- Inspektorat Rezerw i Mobilizacji Wojsk Lotniczych (IRMAA).

- Inspektorat Kwatermistrzostwa i Administracji Wojsk Lotniczych (ICAAA).

- Inspektorat Służby Zdrowia Wojsk Lotniczych (ISSAA).

## ***5.3. Szczebel głównych dowództw***

Szczebel głównych dowództw składa się w WL z dwóch pionów dowodzenia, odrębnych, lecz uzupełniających się nawzajem: pionu operacyjnego i pionu organicznego.

### ***PION OPERACYJNY***

Pion operacyjny obejmuje dwa dowództwa operacyjne: CFAS i CDAOA.

### *Dowództwo Strategicznych Sił Powietrznych (CFAS)*

Wszystkie środki jądrowe Wojsk Lotniczych podlegają dowództwu Strategicznych Sił Powietrznych stanowiących jeden z dwóch filarów, na których aktualnie opiera się francuskie odstraszanie jądrowe.

Dowództwo FAS dowodzi lotniczą częścią składową sił odstraszania. Obejmuje ona trzy eskadry samolotów typu Mirage 2000N przenoszących rakiety średniego zasięgu *powietrze-ziemia* (ASMP) i jedną eskadrę samolotów typu C-135 FR zaopatrujących w paliwo. Narodowy system odstraszania jest dzięki FAS elastyczny i różnorodny, co pozwala francuskiemu odstraszaniu zachować wiarygodność w każdych okolicznościach.

Aby zapewnić kontrolę operacyjną środków przeznaczonych do zadań jądrowych, CFAS dysponuje dwoma centrami operacyjnymi i uruchamia sieci łączności specjalnej – w szczególności grupę lotniczą Astarté i jednostkę lotniczą wyspecjalizowaną w przekazywaniu rozkazów wysokich władz do patrolujących wody okrętów SNLE (okręty podwodne o napędzie jądrowym wyposażone w rakiety).

Wielozadaniowość środków lotniczych daje FAS możliwości użycia również środków konwencjonalnych w sytuacji, gdy zapewnione jest wykonanie zadań nuklearnych np.:

- samoloty Mirage 2000N są zdolne do wykonywania zadań konwencjonalnego szturmie bez względu na warunki pogodowe,
- C-135 FR biorą udział w przerzucie sił i potencjału bojowego zaopatrując ogół samolotów bojowych Wojsk Lotniczych; dysponują dużymi możliwościami w zakresie transportu logistycznego, ewakuacji medycznej i łączności radiowej,
- rozpoznanie strategiczne za pomocą eskadr Mirage IV P.

CFAS, odpowiedzialne za wykonanie zadań jądrowych wyznaczonych przez CEMA, jest również odpowiedzialne przed Szefem Sztabu Wojsk Lotniczych za poziom gotowości i wyszkolenia personelu, a także za zdolność jego środków do wykonania zadań konwencjonalnych.

### ***Dowództwo Obrony Powietrznej i Operacji Lotniczych (CDAOA)***

Szczególne miejsce w przedstawionym systemie dowodzenia Wojsk Lotniczych zajmuje CDAOA, które jest dowództwem operacyjnym stale odpowiedzialnym, z jednej strony za realizację zadań obrony powietrznej, a z drugiej za planowanie operacji lotniczych i ich prowadzenie wówczas, gdy przebiegają nad terytorium państwa lub są z niego prowadzone.

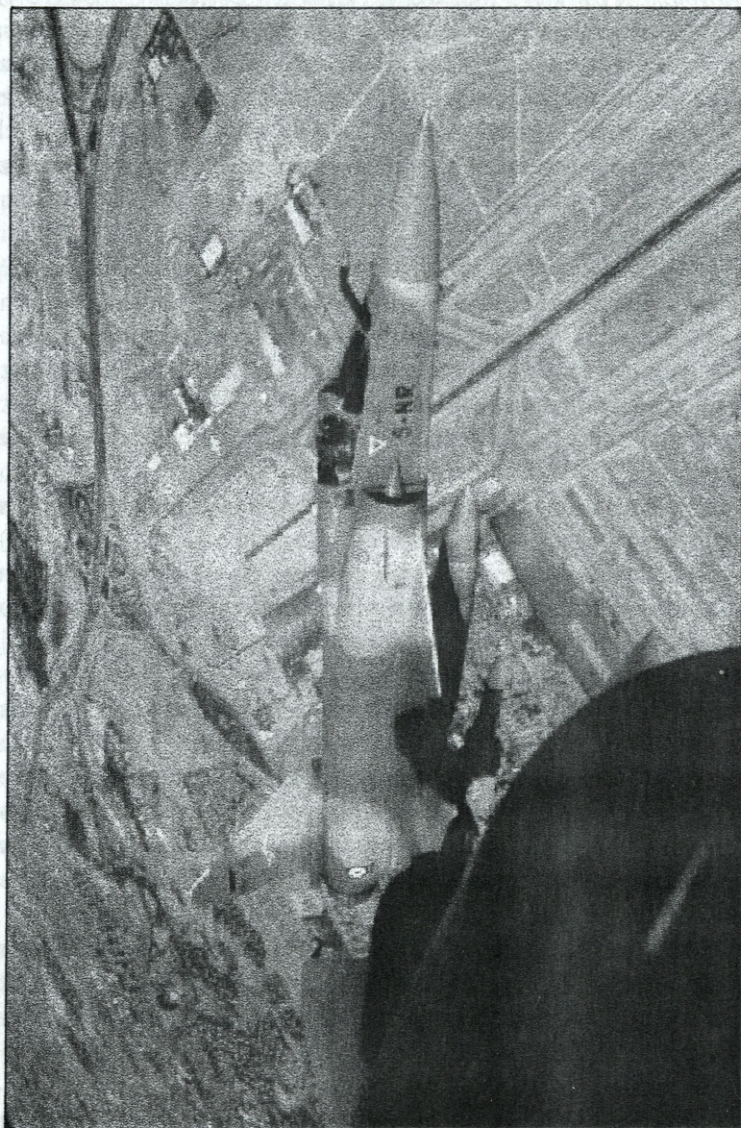
Główne zadania CDAOA to:

- kontrolowanie przestrzeni powietrznej kraju, określanie i oceniać zagrożenia;
- ostrzeganie i stałe informowanie władz państwowych i dowództw wojskowych o sytuacji w przestrzeni kosmicznej i powietrznej w celu podjęcia odpowiednich decyzji;
- wymuszanie respektowania suwerenności francuskiej przestrzeni powietrznej;
- przeciwstawianie się naruszaniu przestrzeni powietrznej przez ewentualnego agresora;
- współdziałanie z państwową obroną cywilną w ogłaszaniu alarmu lotniczego dla ludności w wypadku niespodziewanego zagrożenia powietrznego w sytuacjach określonych przez rząd.

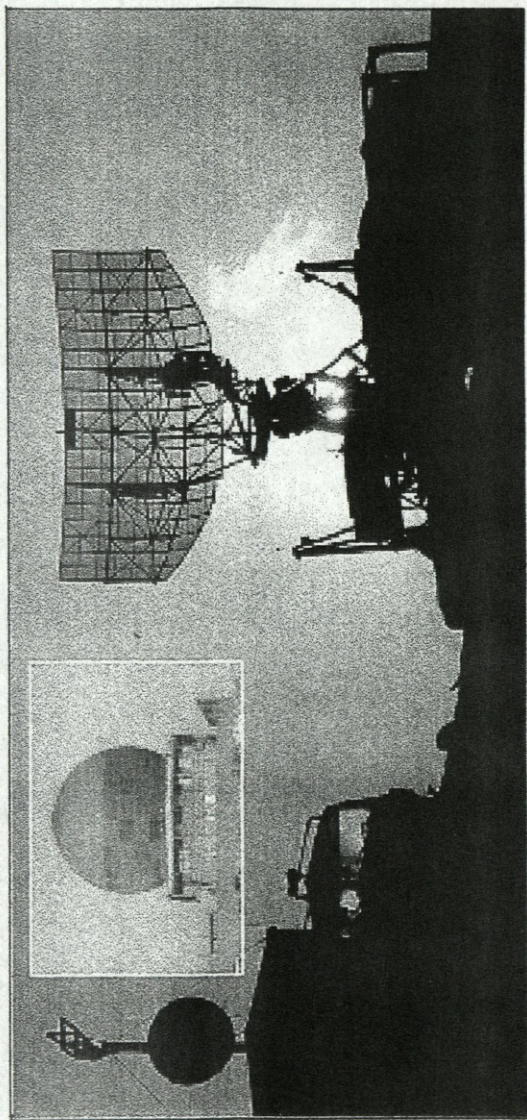
Obrona powietrzna Francji obejmuje dwa aspekty. Pierwszy dotyczy bezpieczeństwa lotniczego, które jest wyrazem suwerenności narodowej we francuskiej przestrzeni powietrznej już w czasie pokoju. Zadanie to jest wykonywane w warunkach określonych przez Premiera, w ścisłej współpracy z zainteresowanymi ministerstwami: Transportu, Spraw Zagranicznych, Spraw Wewnętrznych, DOM-TOM (Departamentów i Terytoriów Zamorskich), Przemysłu, Poczty i Telekomunikacji.

Drugi aspekt to obrona powietrzna w wojskowym znaczeniu tego słowa. Polega ona na przeciwstawieniu się ewentualnym agresorom w państwowej przestrzeni powietrznej. Zadanie to wykonywane jest pod zwierzchnictwem CEMA.

Już w czasie pokoju CDAOA wypracowuje plany operacji lotniczych („klasycznych”) na wszystkich teatrach, określając przy tym odpowiednie struktury sił prowadzących działania.



Rys. 19. Mirage 2000C



Rys. 20. Stacja radiolokacyjna

Dowódca CDAOA jest zobowiązany we wszystkich sytuacjach do stosowania środków zapewniających panowanie w przestrzeni powietrznej. W czasie zagrożenia lub konfliktu ma za zadanie kierować całością operacji powietrznych i to zarówno ofensywnymi, jak i defensywnymi czy też operacji wsparcia w okresie, kiedy działania rozgrywają się na terytorium francuskim, aż do czasu, gdy wyjdą one poza terytorium kraju. W tym przypadku zapewnić on ma dowodzenie i kontrolę operacyjną posiadanych w dyspozycji środków Wojsk Lotniczych. Wreszcie, w każdej sytuacji sztab tego stanowiska dowodzenia ma za zadanie przygotować plan operacji powietrznej (klasycznej) na każdym możliwym teatrze działań określając strukturę i zakres użycia sił.

Ponadto, w czasie pokoju, CDAOA odpowiedzialne jest za:

- organizowanie i kierowanie wojskowym ruchem lotniczym (CAM), który współuczestniczy w korzystaniu z narodowej przestrzeni powietrznej z powszechnym ruchem lotniczym (CAG), który podlega ministrowi Transportu. Za zadanie to odpowiedzialna jest dykcja wojskowego ruchu lotniczego (DIRCAM). W czasie zagrożenia lub konfliktu jest odpowiedzialne za zarządzanie całością przestrzeni powietrznej i kontrolę statków powietrznych zarówno bojowych, jak i cywilnych;

- prowadzenie i koordynację operacji poszukiwawczych i ratunkowych w razie wypadku statku powietrznego wojskowego lub cywilnego (SAR – Search And Rescue).

Organizacja rozpoznania i kontroli przestrzeni powietrznej nad terytorium francuskim jest podobna do odpowiednika u sojuszników. Obejmuje trzy poziomy:

centrum prowadzenia operacji powietrznych (CCOA), które w ścisłym kontakcie z rządem, dokonuje analizy sytuacji powietrznej dotyczącej operacji powietrznych i bezpieczeństwa powietrznego. Ma za zadanie prowadzenie w czasie rzeczywistym operacji lotniczych. W czasie pokoju podejmuje zwłaszcza środki dla zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Centrum podlega wysokiemu rangą generałowi, dowódcy operacyjnej grupy dyżurnej odpowiedzialnej za obronę po-

wietrzną. Realizuje on dyrektywy władz rządowych, z którymi pozostaje w bezpośrednim kontakcie;

- dwa ośrodki w strefach obrony powietrznej (ZAD);
- centra wykrywania i kontroli (CDC), które organicznie podlegają CASSIC, a operacyjnie CDAOA. Wykonują one polecenia CCOA i kontrolują wykonywanie zadań przez samoloty będące w dyspozycji CDAOA.

ZAD jest ogniwem zdecentralizowanym. Aktualnie są dwa takie ośrodki: północny i południowy. Znajdują się one: północny w Cinq-Mars-la-Pile (blisko Tours), południowy w Aix-en-Provence.

W razie potrzeby główne funkcje CDAOA są realizowane na wszystkich teatrach działań dzięki mobilnym środkom wykrywania (naziemnym i przenoszonym na pokładzie samolotu) oraz centrum prowadzenia operacji lotniczych na teatrze (CCOAT) we współdziałaniu ze środkami interwencyjnymi obrony przeciwlotniczej i lotnictwa. Środki te mogą również być użyte na terytorium kraju w celu zwiększenia lub uzupełnienia zdolności systemów stacjonarnych. Zapewnia to mobilność omówionego systemu.

Poza własnymi środkami organicznymi (takimi jak sztab, dyrekcja wojskowego ruchu lotniczego, sztaby lotniczych stref obronnych), CDAOA dysponuje środkami przyznanymi mu w ramach postawionych zadań. Środki te pochodzą z dowództw organicznych Wojsk Lotniczych, ale również z innych rodzajów sił zbrojnych, a nawet z ministerstw i administracji cywilnej lub od Sojuszników. Środki te są mu przyznane na okres określony przez Szefa Sztabu Armii, Szefa Sztabu Wojsk Lotniczych lub zgodnie z postanowieniami zawartymi w odrębnych protokołach.

### ***PION ORGANICZNY***

Pion organiczny obejmuje trzy dowództwa terytorialne i pięć dowództw specjalistycznych.

### *Terytorialny pion organiczny*

Okręgi lotnicze stanowią, dla WL, terytorialny organiczny pion dowodzenia, zdecentralizowany w celu utrzymania w wysokiej gotowości baz lotniczych, z których samoloty startują dla wykonania zadań bojowych. Bazy stanowią ogólną platformę dla stacjonowania i przyjęcia, w zależności od potrzeb, wszelkich jednostek i sprzętu wszystkich RSZ, a także sojusznicznych. Mogą one im zabezpieczyć całość zaopatrzenia i funkcjonowanie w czasie pokoju i w czasie wojny. Dowódca okręgu jest bezpośrednim przełożonym dowódców baz stacjonujących w danym okręgu.

Okręgi lotnicze biorą udział w organizacji manewrów logistycznych związanych z zabezpieczeniem działań środków specyficznych różnorodnych jednostek operacyjnych i utrzymania w ciągłej gotowości bojowej baz lotniczych.

Aktualnie, są trzy okręgi lotnicze:

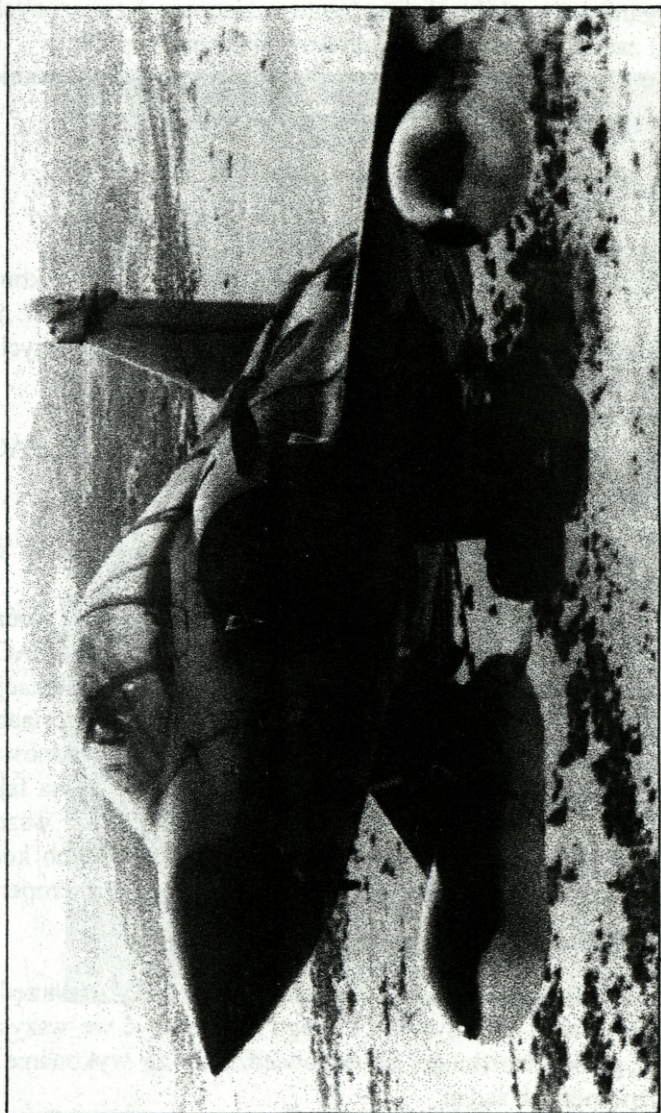
- okręg Północno-Wschodni (RANE) – dowództwo w Villacoublay;
- okręg Atlantycki (RAA) – dowództwo w Bordeaux-Merignac;
- okręg Śródziemnomorski (RAM) – dowództwo w Aix-les-Milles.

Od roku 2000 pozostaną tylko 2 okręgi: Północny i Południowy.

Dowództwa okręgów mają zabezpieczać wszelkie działania prowadzone na ich obszarze. Głównie jednak odpowiedzialne są za utrzymanie w gotowości bojowej znajdujących się na ich terenie baz lotniczych, poprzez zabezpieczenie ogółu podstawowych funkcji, takich jak: infrastruktura, dyscyplina, sprawy socjalne lub stosunki z władzami cywilnymi.

Dowódca okręgu otrzymuje zadania od Szefa Sztabu WL w zakresie:

- dowodzenia siłami nie podlegającymi innym dowództwom organicznym lub dyrekcyjnym;
- utrzymania gotowości baz do wykonania zadań przez stacjonujące na niej jednostki;
- utrzymania sprawności „wspólnego” sprzętu i wyposażenia eksploatowanego przez wszystkie jednostki stacjonujące w bazie;
- dowodzenia, w szczególnych sytuacjach, siłami WL biorącymi udział w obronie terytorium kraju;



Rys. 21. Mirage 2000D z rakieta P-Z Apache

- organizacji mobilnych baz (rzutu naziemnego) tworzonych dla realizacji zadań wykonywanych okresowo poza metropolią.

Wszystkie powyższe zadania mają podwójne ukierunkowanie: terytorialne i logistyczne.

### *Specjalistyczny pion organiczny*

#### *Dowództwo Bojowych Sił Powietrznych (CFAC)*

Dowództwo Bojowych Sił Powietrznych, grupując ogół konwencjonalnych powietrznych środków bojowych wojsk lotniczych, ma za zadanie pod zwierzchnictwem Szefa Sztabu Wojsk Lotniczych zapewnić gotowość operacyjną swych jednostek.

Cele stawiane CFAC:

W aktualnej nowej i złożonej sytuacji geostrategicznej CFAC ma trzy główne cele:

- *Utrzymanie stałej zdolności do działania.*

W każdej chwili bojowe Wojska Lotnicze muszą być w stanie przetrzymać swe siły, a w razie konieczności interweniować.

- *Utrzymanie zdolności do działań różnego typu w skali globu.*

Zdolność do zaopatrywania w locie ogółu jednostek CFAC pozwala dzisiaj działać we wszystkich zakątkach globu. Dyslokacja samolotów bojowych, głównie w Afryce i na naszych terytoriach i w departamentach zamorskich, znacznie zwiększa zdolność jednostek do działań na teatrach zewnętrznych. I wreszcie, ze względu na fakt, że zaangażowanie wojskowe coraz częściej wymyka się wszelkim sztywnym schematom i stereotypom, w ramach sojuszy lub koalicji związanych na daną okoliczność, głównym celem jest interoperacyjność jednostek i struktur.

- *Wysoki poziom przygotowania.*

Bojowe siły powietrzne (FAC), będące potężnym narzędziem walki ofensywnej i defensywnej, którego można użyć we wszystkich zakątkach globu ziemskiego, są odpowiedzialne za wykonanie licznych i różnorodnych zadań.



**Rys. 22. Mirage F1CR**

Zadania wykonywane stale.

FAC biorą udział w:

- zapewnieniu nienaruszalności przestrzeni powietrznej nad terytorium Francji,
- uruchomieniu łańcucha lotniczej informacji wojskowej dla celów bojowych.

Zapewniają one obecność samolotów bojowych wszędzie tam, gdzie sytuacja tego wymaga.

Zadania wykonywane w ramach szczególnych przedsięwzięć wojskowych. Bez względu na powagę sytuacji: kryzys, konflikt regionalny lub ogólny biorą one udział w:

- walkach powietrznych w celu uzyskania przewagi w powietrzu,
- w ofensywnych działaniach lotniczych nad lądem i nad morzem,
- w wywiadowczych akcjach lotniczych (wywiad elektroniczny i fotograficzny).

Zadania wykonywane w ramach odstraszenia – CFAC uczestniczy w wykonywaniu zadań jądrowych przy użyciu konwencjonalnych środków lotniczych.

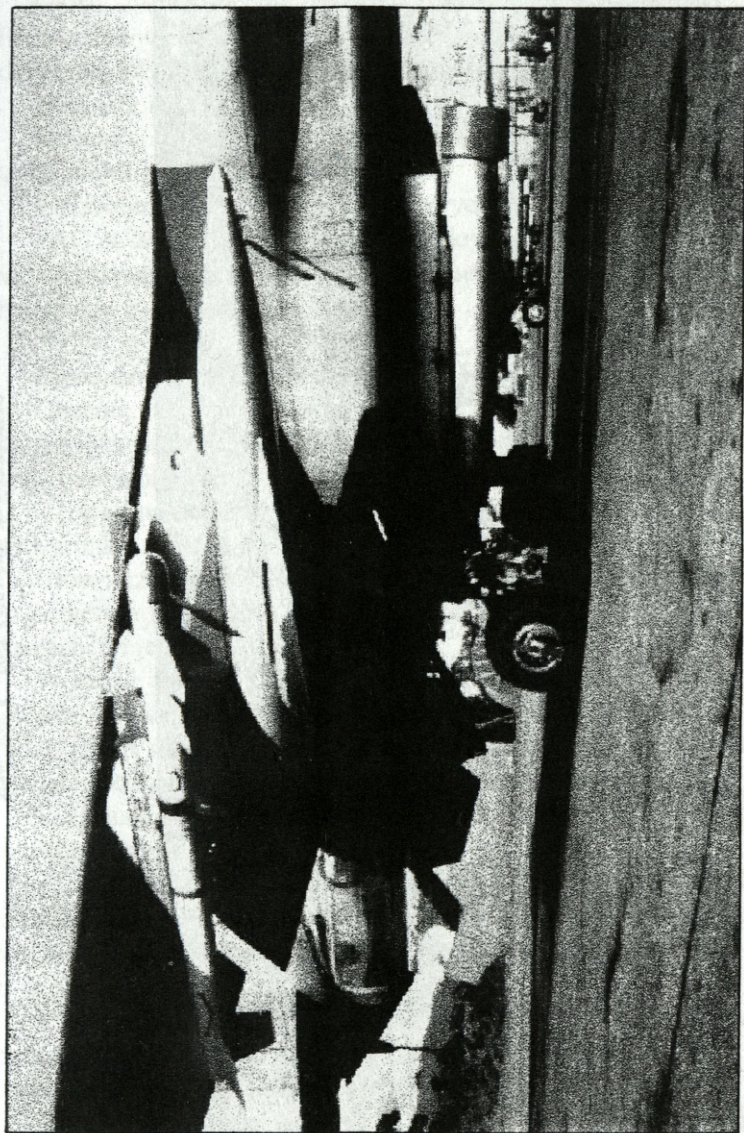
Dla wypełnienia powyższych zadań, główny wysiłek CFAC idzie w dwóch kierunkach:

- z jednej strony muszą zachowanie wysokiego stopnia dyspozycyjności środków,
- z drugiej zaś – zapewnienie personelowi optymalnego przygotowania do walki. Opiera się ono na określonym minimum aktywności lotniczej pilotów (180 godzin nalotu rocznie), a jednocześnie na treningu operacyjnym, który kładzie nacisk na realizm sytuacji, interoperacyjność i przygotowanie do użycia sprzętu najnowszej generacji.

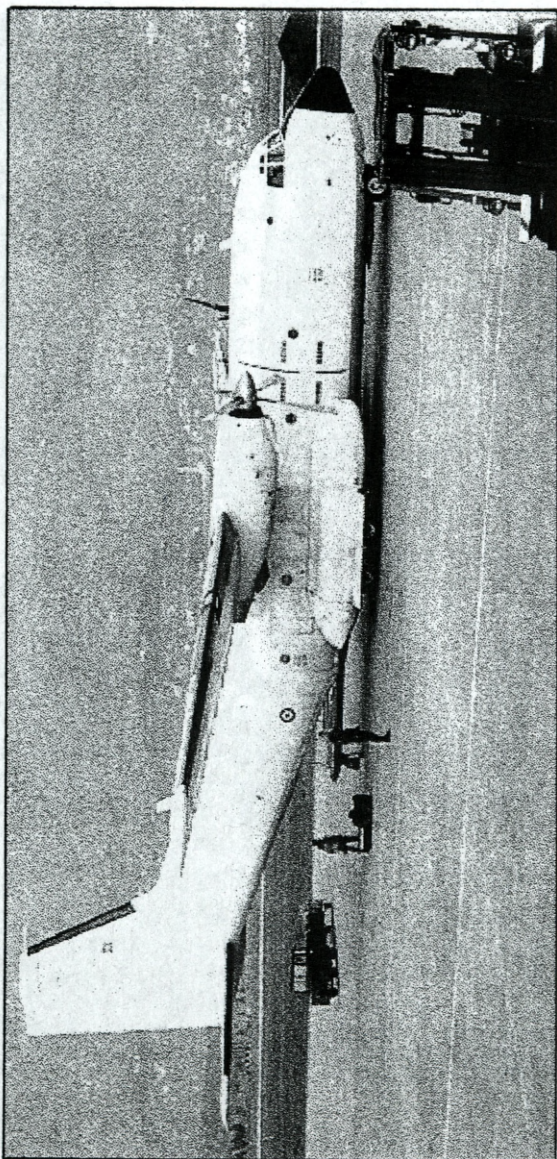
Dla wypełnienia zadań FAC dysponuje określonymi siłami:

- *Personel*: liczy około 6700 mężczyzn i kobiet, przy czym w przypadku mobilizacji ten stan osobowy będzie powiększony o około 540 rezerwistów.

- *Sprzęt*: 315 bojowych samolotów operacyjnych, podzielonych na 15 eskadr myśliwskich i dwie eskadry rozpoznania. Ponadto, w ramach zadań zbierania informacji pochodzenia elektromagnetycznego, CFAC dysponuje 54 eskadrą wywiadu lotniczego: jest ona wyposażona w dwa samoloty typu Transall C-160 GABRIEL.



Rys. 23. Rakieta AS-30 Laser pod skrzydlami Jaguara



Rys. 24. C-160 Transall w Sarajewie

CFAC dysponuje centrum dowodzenia w Fort-de-Guise. Jest ono z informatyzowane i chronione przed wszelkimi zagrożeniami (bronią klasyczną, NBC, IEM). Centrum to zapewnia:

- nadzór nad szkoleniem,
- nadzór nad stanem środków i osiąganiem przez jednostki wyższych stopni gotowości bojowej,
- funkcjonowanie sztabu na zapasowych stanowiskach dowodzenia.

FAC są zatem główną częścią składową francuskiej obrony, szeroko włączonym w operacje prowadzone poza granicami kraju, zdecydowanie zwróconą ku przyszłości.

### *Dowództwo Powietrznych Sił Przerzutu (CFAP)*

Obecnie, bardziej niż kiedykolwiek, zadania powierzone siłom zbrojnym wymagają, aby uderzać silnie, szybko i daleko. Inaczej mówiąc, trzeba mieć środki, by w krótkim czasie przerzucać wystarczającą liczbę sił na najbardziej nawet oddalone tereny, gdzie panują surowe warunki.

Główne zadanie CFAP to utrzymywać stałą gotowość do szybkiego przerzutu sił na dużą odległość, co ma pierwszorzędne znaczenie dla Francji i jej interesów na świecie.

W czasie **pokoju** CFAP jest również odpowiedzialne za przygotowanie do walki załóg samolotów i śmigłowców. W ramach tych zadań szkoli stale personel na różnych typach samolotów. Swym potencjałem transportowym służy Narodowi i wykonuje:

- zadania w służbie publicznej (ewakuacja sanitarna, SAR, transport specjalny);
- zadania ochrony Masy (aktywne środki bezpieczeństwa lotniczego): śmigłowce Fennec z FAP zapewniają nadzór stref specjalnie chronionych (centrum Kourou w Gujanie) lub ważnych imprez (wizyta głowy Państwa, Igrzyska Olimpijskie) itd.;
- misje humanitarne we Francji lub na całym świecie, w ramach operacji krajowych lub międzysojuszniczych, w służbie ONZ, UZE i wielkich organizacji międzynarodowych (Czerwony Krzyż).

Zapewnia ponadto transport wysokich osobistości cywilnych i wojskowych samolotami eskadry transportu, szkolenia i kalibracji.

W czasie wojny CFAP ma za zadanie:

- przerzucać ludzi i sprzęt oraz dokonywać rozwinięcia koniecznego dla operacji desantowych i szturmowych z powietrza. Zapewnia również zabezpieczenie logistyczne zaangażowanych sił, bez względu na rodzaj teatru działań;
- zapewnić zaopatrywanie w paliwo w locie własnym samolotom typu Transall lub innym samolotom prowadzącym operacje, dzięki taktycznym samolotom-cysternom;
- realizować zadania SAR (poszukiwanie i ratownictwo w czasie walki). Wspecjalizowane śmigłowce CFAP mają za zadanie odnaleźć załogi samolotów strąconych/zestrzelonych w strefie przeciwnika.

Każdego dnia statki powietrzne FAP przemierzają łącznie 140 000 km, przewożą 2000 pasażerów i 100 ton ładunku, zrzucają 800 spadochroniarzy i 6 ton ładunku i wykonują zadania z zakresu służby publicznej lub pomocy humanitarnej.

FAP, których stan osobowy liczy 4500 osób, dysponuje bardzo różnorodnym parkiem lotniczym liczącym około 300 statków powietrznych, samolotów i śmigłowców, stacjonujących w metropolii, ale i na terytoriach i w departamentach zamorskich (Dakar, wyspa La Réunion, Antyle, Gujana, Polinezja, Nowa Kaledonia, Dżibuti). Dzisiaj C-160 Transall i C-130 Hercules stanowią główną siłę taktyczną FAP. Transall będący podstawowym samolotem cargo ma doskonałe cechy, jeśli chodzi o krótką drogę lądowania i startu. Dostawy C-130 Hercules i CASA CN235 w 1987 i 1993 r. pozwoliły odciążyć flotę samolotów Transall. Transport między teatrami działań zapewniają dwa DC8 i trzy Airbusy A-310. Ponadto gama lżejszych samolotów pozwala zaspokoić potrzebę szybkiego i zróżnicowanego transportu na odległościach od 500 do 7000 km.

#### *Dowództwo Lotnicze Systemów Nadzoru, Informacji i Łączności (CASSIC)*

CASSIC jest organicznym dowództwem odpowiedzialnym za wdrożenie i utrzymanie w gotowości operacyjnej środków wykrywania, nadzoru, kontroli, obrony przeciwlotniczej i wsparcia elektronicznego sił powietrznych.

CASSIC dostarcza określonemu dowództwu operacyjnemu – zarówno na terytorium kraju i w jego najbliższym otoczeniu, jak i na teatrze zewnętrznym – lotniczych sił nadzoru i kontroli, obrony przeciwlotniczej i wsparcia elektronicznego, przy czym obszar jego kompetencji obejmuje szeroki zakres działania:

- przede wszystkim z geograficznego punktu widzenia, jako że jest ono już obecne w DOM-TOM (departamenty i terytoria zamorskie), za granicą (Czad, Dżibuti) i może szybko dokonać rozwinięcia w strefie kryzysu (była Jugosławia...), ma bardzo duży obszar odpowiedzialności;

- następnie „w pionie”, jako że uwzględnia nie tylko zagrożenie na bardzo małej wysokości, ale i z przestrzeni kosmicznej.

**Do zadań CASSIC należy:**

- nadzór: wykrywanie, identyfikacja wszelkich obiektów poruszających się w przestrzeni powietrznej;

- kontrola wojskowego operacyjnego ruchu lotniczego i koordynacja z cywilnym ruchem lotniczym;

- obrona przeciwlotnicza: odpieranie ataków z powietrza, zapobieganie naruszeniu przestrzeni powietrznej i agresji lotniczej;

- wsparcie elektroniczne sił powietrznych dzięki uruchomieniu następujących środków:

- systemów informacji i komunikacji,

- systemów wykrywania i nadzoru,

- sieci łączności,

- systemów nawigacji,

- środków WRE i środków bezpieczeństwa związanych z ww. sieciami i systemami;

- zebranie informacji z przestrzeni kosmicznej (przy użyciu satelitów).

CASSIC dysponuje:

- *Jednostkami nadzoru i kontroli*

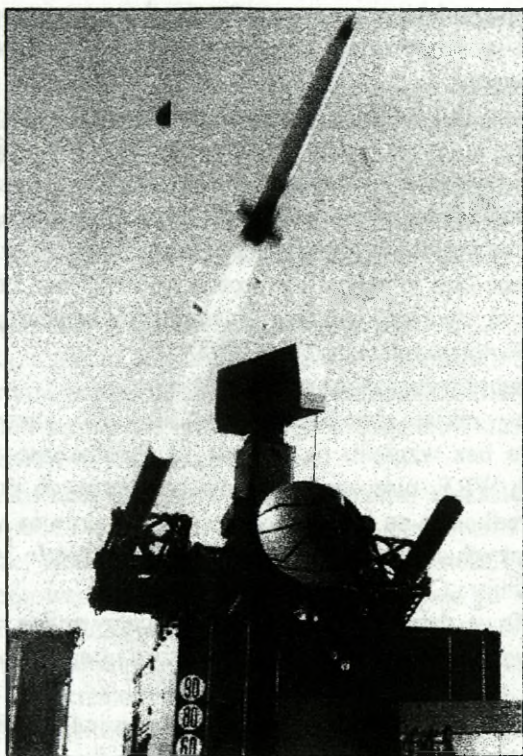
Wykrywanie odbywa się dzięki wojskowym i cywilnym radarom połączonym między sobą gęstą siecią połączeń i komputerów. Ogół zebranych informacji kierowany jest do Centrum prowadzenia opera-

cji lotniczych (CCOA) Dowództwa Obrony Powietrznej i Operacji Lotniczych (CDAOA) w Taverny.

Stworzony w tym celu system ten, o nazwie STRIDA (system opracowywania i zobrazowania informacji dla potrzeb obrony powietrznej) jest jednym z najlepszych na świecie. Wykrywanie uzyskane dzięki tej sieci jest zadowalające na dużej i średniej wysokości. System nie ostrzega jednak o nagłym zagrożeniu na bardzo małej wysokości na tyle wcześnie, by umożliwić interwencję.



**Rys. 25. Promocja na pierwszy stopień  
oficerski w Salon de Provence**



**Rys. 26. Przeciwlotniczy zestaw raketowy  
Crotale NG**

Dla zwiększenia jego skuteczności STRIDA jest połączona z systemami wykrywania państw sąsiadujących z Francją. W ten sposób można zobrazować strefę około 5 milionów km kw. Dla polepszenia wykrywania na małej wysokości na terytorium Francji lokalne lotniskowe radary kontroli są zintegrowane z systemem STRIDA dzięki systemowi STRAPP.

Cztery Boeing E3F-SDCA wyposażone w systemy pokładowe wykrywania i dowodzenia nabyte przez Francję umożliwiają również niezbędne wykrywanie obiektów lecących na bardzo małej wysokości.

Systemy te mogą być przerzucone tam, gdzie są potrzebne i mogą naprowadzać samoloty myśliwskie oraz umożliwiają kierowanie operacjami lotniczymi.

Istnieje ponadto mobilne centrum wykrywania i kontroli dysponujące mobilnymi środkami wykrywania i naprowadzania przerzucanymi drogą powietrzną.

- *Jednostki obrony przeciwlotniczej (ziemia-powietrze)*

Dziesięć dywizjonów obrony przeciwlotniczej jest odpowiedzialnych za obronę baz lotniczych z bronią jądrową oraz baz z których prowadzone są operacje lotnicze z użyciem klasycznych środków rażenia na zewnętrznych teatrach działań.

Dywizjony te wyposażone są w:

- systemy rakiet ziemia-powietrze bliskiego zasięgu *Crotale*, funkcjonujące bez względu na pogodę i przeznaczone do działania w warunkach WRE, niszczenia statków powietrznych poruszających się z dużą prędkością na małej wysokości. Aktualnie na wyposażeniu Wojsk Lotniczych są trzy wersje tego systemu: *Crotale 3000*, *Crotale* zmodernizowany i *Crotale NG* (nowej generacji);

- dwulufowe działka 20 mm 76 T2 – celowanie i prowadzenie ognia odbywa się automatycznie z wykorzystaniem celownika optycznego;

- SATCP: przenośny system rakiet przeciwlotniczych *Mistral* bardzo bliskiego zasięgu;

- ASPIC: mobilny zestaw rakietowy rakiet przeciwlotniczych *Mistral* bardzo bliskiego zasięgu.

- *Jednostki odpowiedzialne za uruchomienie środków wsparcia elektronicznego dla sił powietrznych*

Jednostki te obejmują grupy telekomunikacji (GT) i eskadry systemów informacji i komunikacji (ESIC) znajdujące się w każdej bazie lotniczej. Zapewniają one uruchomienie i wykorzystanie środków radionawigacji, a także stałych i ruchomych środków umożliwiających wymianę fonii, transmisję danych i transmisję obrazowania na różnych zakresach fal radiowych i poprzez światłowody. Zadanie to jest realizowane dla wszystkich dowództw Wojsk Lotniczych, zarówno operacyjnych, jak i organicznych.

- *Jednostki odpowiedzialne za uruchomienie naziemnych elementów satelity Helios*

Jednostka obserwacji satelitarnej, stacjonująca w bazie lotniczej Creil, jest odpowiedzialna za uruchomienie, utrzymanie w stanie sprawności i eksploatację systemu do odbioru danych z satelity Helios 1A we współpracy z Włochami i Hiszpanią. Dysponuje ona ośrodkiem w Creil, opracowywania danych z satelity Hélios, oraz ośrodkiem odbioru danych mieszczącym się w Colmar.

### ***Dowództwo Szkół Wojsk Lotniczych (CEAA)***

Szkolenie personelu Wojsk Lotniczych jest zadaniem bardzo ważnym i delikatnym, ponieważ chodzi o wyszkolenie żołnierzy zdolnych do posługiwania się bardzo nowoczesnym sprzętem i stawienia czoła szybkiemu rozwojowi technologicznemu.

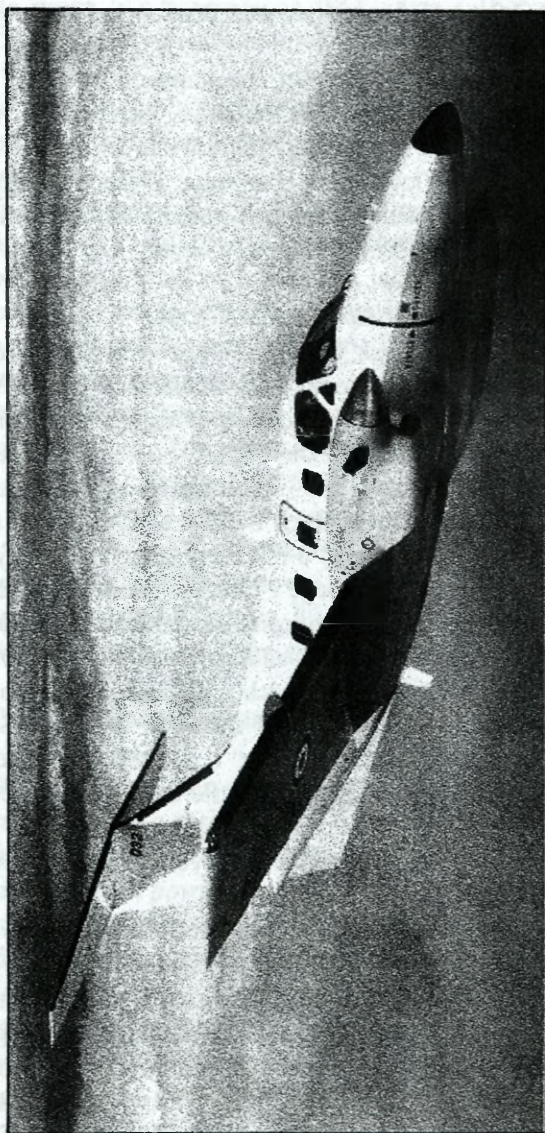
Odpowiedzialność za szkolenie i doszkalanie w czasie kariery zawodowej przypada Dowództwu Szkół Wojsk Lotniczych.

Po pierwsze, bierze ona udział w rekrutacji personelu, który ma być szkolony, przeprowadza jego selekcję i ukierunkowuje go w zależności od potrzeb Wojsk Lotniczych i uwzględniając, dzięki odpowiednio przygotowanym testom zdolności i upodobania poszczególnych osób.

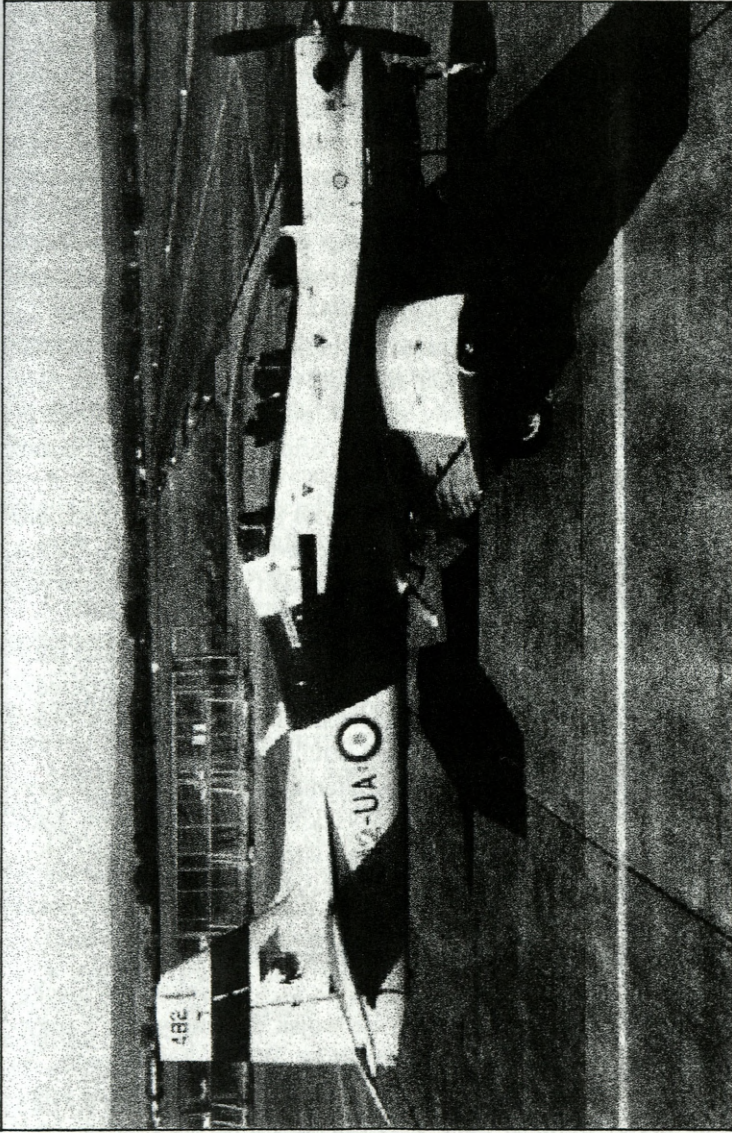
Następnie w określonych terminach i na zaleconych poziomach realizuje wstępne szkolenie w jednym z dwóch centrów (Salon-de-Provence dla oficerów oraz Rochefort i Saintes dla podoficerów i wojskowych techników lotniczych) ponadto stale kontroluje poziom wyszkolenia przyszłych użytkowników sprzętu lotniczego.

I wreszcie uczestniczy w określaniu i wyborze sprzętu lotniczego i dydaktycznego dla szkół.

CEAA dysponuje sztabem, który pozwala mu organizować życie w jednostkach: czy to w szkołach dla personelu latającego czy też ośrodkach szkolenia specjalistów naziemnych. Prowadzi ponad 2000 różnych kursów podzielonych na 300 staży, które obejmują rocznie blisko 10 000 uczniów i stażystów, w tym prawie 2500 jednocześnie. W poszukiwaniu jak najlepszej relacji koszt-efekt w szkoleniu personelu latającego Wojska Lotnicze wyposażone są w nowoczesne środki lotnicze, o dobrych osiągnięciach i ekonomiczne w eksploatacji takie jak:



Rys. 27. Szkolny samolot transportowy E 121 Xingu



Rys. 28. Samolot szkolny TUCANO

Alphajet (samolot francusko-niemiecki), Tucano, Xingu i Epsilon, a także w trenażery i symulatory lotu.

CEAA podlegają:

- Szkoła Lotnicza i Wojskowa Szkoła Lotnicza w Salon-de-Provence (szkolenie oficerów), jak również główne szkoły dla personelu latającego: Cognac (podstawy pilotażu), Tours (pilotaż i szkolenie nawigatorów-oficerów systemów uzbrojenia), Avord (pilotaż, specjalizacja „transport”, Cazaux (pilotaż przy przebrojeniu operacyjnym). Realizują one około jednej czwartej przedsięwzięć lotniczych Wojsk Lotniczych.

- Szkoły personelu naziemnego znajdujące się w: Saintes (szkolenie mechaników i wojskowych techników lotniczych), Rochefort (wstępne szkolenie podoficerów, szefów pododdziałów, sekretarzy, szkolenie techniczne), Evreux (szkolenie oficerów rezerwy), Cazaux (szkolenie techników bezpieczeństwa).

Szkoły te szkolą lub doszkalają oficerów i podoficerów podzielonych na około trzydzieści specjalności. W ścisłym powiązaniu z CEAA, niektóre szkolenia prowadzi się w szkołach ogólnowojskowych, a niekiedy i cywilnych.

- I wreszcie, dla przygotowania w optymalnych warunkach przyszłej kadry Wojsk Lotniczych i dokonania prognoz zmian w dziedzinie szkoleń w przyszłości, CEAA posiada ośrodek studiów i badań naukowych w zakresie szkolenia Wojsk Lotniczych.

Te złożone i stale ewoluujące zadania CEAA realizuje przy udziale 300 instruktorów latających (wyszkolonych w centrum szkolenia instruktorów-pilotów) i 1000 instruktorów naziemnych (wyszkolonych w ośrodku pedagogicznym w Rochefort).

### ***Dowództwo Strzelców Komandosów Lotniczych (CFCA)***

Strzelcy komandosi mający naturę lotniczą, a wyszkolenie piechura, odziedziczyli najpiękniejsze tradycje wojsk desantowych. Zapewniają ochronę i obronę ważnych obiektów Wojsk Lotniczych. Są obecni we wszystkich zakątkach świata, gdzie Wojska Lotnicze angażują swoje środki lotnicze bądź z tytułu umów o obronności bądź w ramach akcji wojskowych lub humanitarnych.

To wyspecjalizowane dowództwo organiczne Wojsk Lotniczych stacjonujące w bazie lotniczej w Dijon, jest odpowiedzialne za przygotowanie jednostek przewidzianych do następujących zadań:

- ochrona i obrona ważnych obiektów wojsk lotniczych, podlegających dowódcom okręgów lotniczych;
- przerzut w dowolne wyznaczone miejsce środków ofensywnych lub posiłków dla oddziałów lub ważnych obiektów Wojsk Lotniczych, w ramach akcji narodowej lub międzynarodowej oraz do niektórych przedsięwzięć w ramach zadań stawianych dowództwu operacji specjalnych.

Dla wykonania tych zadań CFCA dysponuje 6100 ludźmi podzielonymi na:

- 40 jednostek ochrony lub oddziałów specjalnych znajdujących się w metropolii lub poza Francją (DOM-TOM, Afryka, Arabia, Bośnia-Hercegowina...);
- 4 jednostki interwencyjne, z których jedna jest wyznaczona do użycia w operacjach specjalnych;
- 6 jednostek szkolenia i kształcenia, które charakteryzują się ogromną różnorodnością, jako, że są wśród nich:

- jednostka szkolenia komandosów lotniczych, odpowiedzialna za kształcenie oficerów, podoficerów i wojskowych techników lotnictwa;
- trzy ośrodki szkolenia strzelców komandosów – po jednym w każdym okręgu – które zapewniają wstępne szkolenie strzelców komandosów żołnierzy służby zasadniczej;

- dwie sekcje szkolenia wojskowego, jedna w szkole lotniczej Salon-de-Provence, a druga w szkole podoficerów w Rochefort.

Ponadto, jest ośrodek skoków spadochronowych który odpowiada za kształcenie i trening wojskowych skoczków spadochronowych personelu wojsk lotniczych.

Dodatkowo CFCA uczestniczy w:

- wypracowaniu doktryny użycia formacji, które są do niego przydzielone, jak również w studiach i rozwoju nowych technik ochrony i obrony;
- ocenie, przyjętej doktryny użycia sił, metod i technik ochrony i obrony ważnych obiektów Wojsk Lotniczych;
- określaniu warunków technicznych wykorzystania powierzonych mu środków.

#### 5.4. *Szczebel baz lotniczych*

Jest to szczebel, gdzie dokonuje się pewnego rodzaju synteza i koordynacja zadań różnych dowództw organicznych i operacyjnych. Odgrywa on zasadniczą rolę w funkcjonowaniu SP. Dowódcy bazy podporządkowane są wszystkie jednostki stacjonujące na jego terenie, tzw. platformie. Stan osobowy waha się od 600 do 3500 ludzi (żołnierzy i pracowników cywilnych). Dowódca bazy odpowiedzialny jest za utrzymanie gotowości bojowej jednostek i za wykonanie rozkazów dotyczących ich użycia.

Odziedziczona po latach sześćdziesiątych typowa organizacja bazy lotniczej pokazała zadziwiającą odporność na erozję czasu. Istotne zalety tej organizacji wyjaśniają ten stan rzeczy. Baza jest spójną całością. Jej działalność zależy od jednego jedyne dowódcy, odpowiedzialnego za prawidłowe wykonanie misji. Dysponuje on, jako pomocą w wykonaniu swego zadania, wyspecjalizowanymi zastępcami, o porównywalnej randze, wypełniającymi różne funkcje pomocnicze. Zastępcy mają władzę nad całością jednostek dodatkowych (zebranych w bazie) przyczyniających się do realizacji zadań operacyjnych, także do zapewnienia potrzeb personelu.

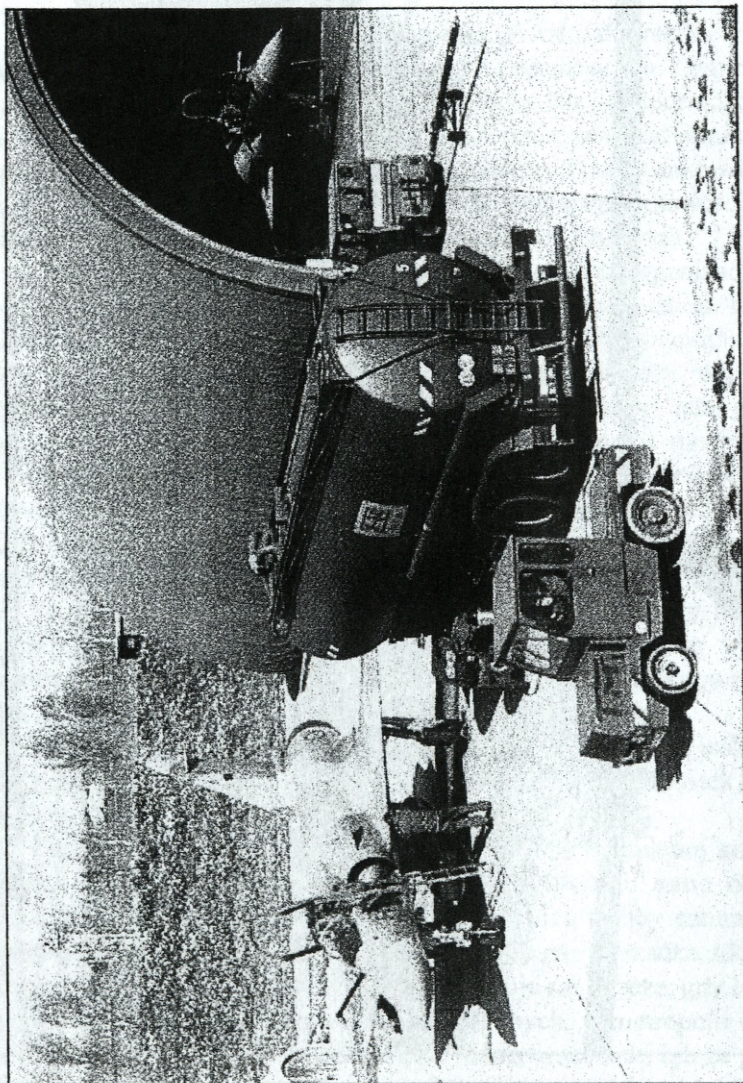
Ta spójność jest wzmocniona poprzez oddanie dowódcy bazy do dyspozycji budżetu, zapewniającego rzeczywistą swobodę wyboru w zarządzaniu wydatkami związanymi z działalnością zbiorową. System kontroli administracji uzupełnia harmonijnie ten układ.

Baza jest także strukturą otwartą (przyjmującą). Otwartą jeśli chodzi o personel, ale także gdy chodzi o przyjmowanie jednostek, jakkolwiek jest ich wielkość.

Ten rodzaj uniwersalności jest następnym silnym punktem koncepcji baz lotniczych. Rzeczywiście, baza przedstawia to samo oblicze w każdym czasie, w każdym miejscu, jakkolwiek byłaby natura misji (zadania) jednostek operacyjnych, którym pomaga. Ta rzadka zdolność adaptacji do najróżniejszych zadań konkretyzuje się jeszcze, gdy chodzi o pomoc organom zewnętrznym sił powietrznych, w metropolii (Francja europejska), na ziemiach zamorskich (departamentach) lub za granicą. Pomoc organom wspólnym różnych rodzajów wojsk, taka jaka ma miejsce np. w bazie lotniczej Creil, świadczy o zaletach organizacji.



**Rys. 29. Komandosi uczestniczący w działaniach Combat SAR**



Rys. 30. Obsługa techniczna Mirage 2000C w bazie lotniczej

W bliskiej przyszłości Wojska Lotnicze będą dysponowały mniejszą liczbą baz. Od pewnego czasu bazy lotnicze mają tendencje do stawiania się bardziej złożonymi i do utrzymywania więcej personelu niż dawniej. Należy więc przygotować zmniejszenie środków poszukując struktury jeszcze bardziej odpowiedniej, wystarczająco elastycznej do zaadoptowania się do głównych cech charakterystycznych instytucji – bazy platformy, szkoły czy nawet magazynu. To w tym duchu prowadzone były analizy, które zakończyły się uzyskaniem odnowionej struktury.

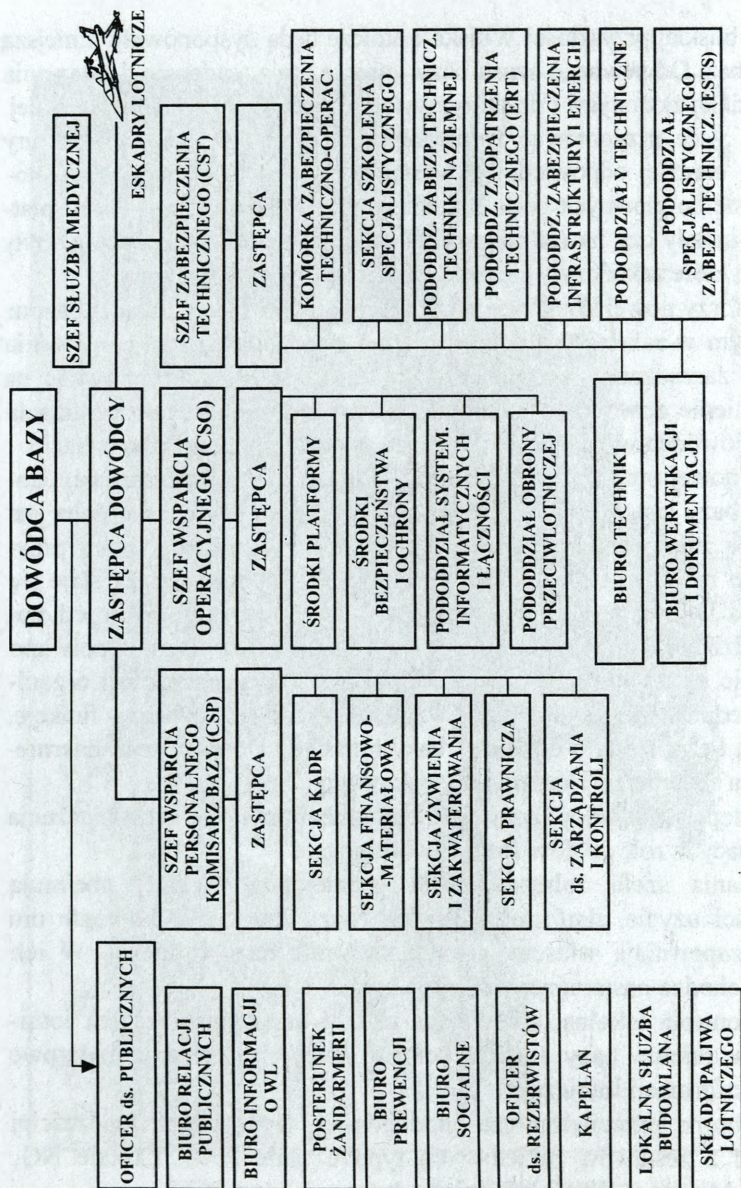
Autorzy nowej koncepcji dają całkowitą swobodę działania bazom lotniczym w zakresie wykonania zadań, zapewnienia funkcjonowania bazy i zarządzania personelem. Zmiany zostały ukierunkowane na zapewnienie dowódcy możliwości jak najsprawniejszego zarządzania bazą. Dowódca wyraźnie odczuwa, że podniesiono jego rolę w bazie.

W nowej strukturze znamienne jest to, że funkcja zastępcy dowódcy bazy jest wieloletnia. Obecność tego zastępcy uzasadniona jest potrzebą zachowania ciągłości dowodzenia, jest wzmocniona przyznaniem roli uzupełniającej i wyjątkowej. Ten oficer starszy staje się zastępcą bojowym. Z tego tytułu jest on zobowiązany do koordynowania działań jednostek operacyjnych. To nowe rozwiązanie powinno pozwolić na wyeliminowanie słabych stron dotychczasowej organizacji. Jednak szereg służb, ze względu na ich specyficzną funkcję, podlega bezpośrednio dowódcy bazy lotniczej. Dotyczy to żandarmarii, biura socjalnego i kapelana wojskowego.

Zastępcy dowódcy bazy podlega trzech szefów zabezpieczenia spełniających rolę szefów środków bieżących.

Zadania szefa zabezpieczenia operacyjnego (CSO) obejmują w całości użycie platformy lotniczej (bazy lotniczej). Podległe mu środki zapewniają właściwe funkcjonowanie bazy lotniczej. W ich skład wchodzi następujące komponenty:

- kontrola lokalna, sprawująca nadzór nad całym ruchem lotniczym w rejonie bazy (wieża kontroli lotów, urządzenia radarowe i biura informacji lotniczej);
- obrona przeciwlotnicza (pododdziały wyposażone najczęściej w jeden z zestawów rakietowych typu Crotale 3000, Crotale NG, SATCP Mistral, ASPIC) lub działka lufowe 20 mm 76T2;



Rys. 31. Struktura organizacyjna bazy lotniczej

- sekcja przekazywania danych, mająca za zadanie zapewnienie funkcjonowania różnych środków łączności: radiowej, telefonicznej i telegraficznej;

- sekcja przyjęć, ułatwiająca i wspomagająca przylot samolotów spoza bazy oraz uczestnicząca w ich przygotowaniu do startu;

- służba meteorologiczna, której zadaniem jest opracowanie map synoptycznych i bieżących informacji o warunkach pogodowych dla bazy oraz dla innych pobliskich lotnisk wojskowych i cywilnych, a także dla przemysłu i rolnictwa;

- sekcja fotograficzna;

- dywizjon ochrony, który zapewnia ochronę bazy przy pomocy pododdziału komandosów. Dysponują oni bojowymi wozami piechoty oraz specjalnie tresowanymi psami.

- sekcja bezpieczeństwa nuklearnego, która występuje jeśli w bazie przechowywane są środki nuklearne.

**Szef zabezpieczenia technicznego (CST)** jest zobowiązany do zapewnienia kierowania, ruchu, koordynacji i kontroli działań o charakterze technicznym i logistycznym. Podlegają mu warsztaty remontowe i utrzymania sprzętu lotniczego lub wspólnego, różnego rodzaju garaże i hangary, magazyny uzbrojenia, mps i służby dotyczące infrastruktury, a także dywizjon zaopatrzenia technicznego, dostawa części zamiennych dla całej bazy.

W dyspozycji szefa zabezpieczenia technicznego są następujące siły:

- **dywizjon zabezpieczenia technicznego techniki lotniczej** – zadaniem jego jest dokonywanie obsługi samolotów i odtwarzania ich gotowości bojowych;

- **dywizjon zabezpieczenia technicznego techniki naziemnej** – zajmuje się między innymi, utrzymaniem w sprawności technicznej pojazdów transportowych i specjalnych, konserwacją i naprawami różnego rodzaju sprzętu techniki naziemnej. Ten dywizjon dysponuje warsztatami naprawczymi dla wszystkich typów wozów, specjalistycznym warszatem napraw urządzeń elektrycznych także innymi warsztatami;

- **dywizjon zaopatrzenia technicznego** – stanowi rodzaj intendentury technicznej. Precyzuje on potrzeby bazy lotniczej, przyjmuje i przydziela sprzęt i części zamienne niezbędne do wykonania zadań operacyjnych i szkoleniowych. Dywizjon ten analizuje także wszystkie dostępne informacje o logistyce oraz wyposażeniu, które mogą się przydać w bazie;

- **sekcja infrastruktury specjalnej (szkolenia)** – dysponuje parkiem samochodowym do przewożenia osób oraz urządzeń technicznych. Prowadzi szkolenie kierowców i obsług techniki naziemnej.

- **dywizjon zabezpieczenia infrastruktury i energii** – bierze udział w tworzeniu i realizacji programu inwestycyjnego, w badaniach mających na celu polepszenie pracy wszelkiego typu urządzeń, a także w prowadzeniu ich remontów. Służba ta jest wyposażona w warsztat naprawczy urządzeń i sprzętu niezbędnego do utrzymania gotowości bojowej samolotów oraz zajmuje się utrzymaniem w stanie gotowości użytkowej elektrowni.

Bardzo istotną rolę ma komisarz bazy lotniczej (szef ds. kadr i intendentury – CSP). Do jego obowiązków należy: zarządzanie personelem, kierowanie administracją i finansami oraz nadzorowanie wewnętrznej administracji. Kieruje on sekcją kadr, która grupuje biura personelu wojskowego i cywilnego, a także biura instrukcji i przeszergowania, rekonwersji, sekcją finansów i materiałów, sekcją restauratorstwa i hotelarstwa jak również różnymi biurami zarządzania i kontroli. CSP jako komisarz jest równocześnie doradcą dowódcy bazy w dziedzinie finansowej i prawnej (radca prawny bazy).

Szef służby medycznej jako szczególny doradca dowódcy bazy koordynuje działalność pomocy doraźnej, leczenia, prewencji i medycyny pracy.

Najważniejszym jego zadaniem jest zapewnienie ustalonych warunków higienicznych oraz bezpieczeństwa pracy.

W skład służby medycznej wchodzi kilkudziesięcioosobowy personel medyczny: zawodowi lekarze wojskowi oraz lekarze z kontraktów: chirurg, ortopeda, pielęgniarki, sanitariuszki, rejestratorki, kierowcy. Szpital w bazie może hospitalizować kilkudziesięciu chorych. Wyposażony jest w najnowocześniejszy sprzęt medyczny oraz transportowy.

## **6. Logistyka Wojsk Lotniczych**

Logistyka stała się podstawowym czynnikiem współczesnego pola walki. Dobra logistyka nie jest wystarczającym, ale jest niezbędnym warunkiem zwycięstwa.

Logistyka sił powietrznych dotyczy dziedzin takich jak „personel”, „zdrowie”, „infrastruktura”, „sprzęt techniczny”. W czasie „P” logistyka jest stale determinowana względami ekonomicznymi i troską o oszczędność.

W czasie „kryzysu” logistyka jest całkowicie poświęcona przygotowaniu do walki jednostek operacyjnych.

W czasie „konfliktu” absolutnym priorytetem jest zabezpieczenie potrzeb sił i utrzymanie sprzętu w stanie najwyższej gotowości bojowej.

### **6.1. Koncepcja funkcjonowania logistyki**

Nowa sytuacja geostrategiczna doprowadziła do tego, że nacisk kładzie się na zdolności do przerzucenia sił i potencjału oraz na uczestniczenie w rozwiązywaniu konfliktów lub utrzymywaniu pokoju w kontekście międzynarodowym.

W niniejszym skrypcie omówiono przede wszystkim „logistykę sprzętu technicznego”.

**Logistyka sprzętu technicznego ma na celu dostarczyć siłom w każdym czasie, w każdym miejscu ogół niezbędnych środków potrzebnych do szkolenia, walki i utrzymania sprzętu w określonym stopniu gotowości.**

Dla osiągnięcia tego należy:

- utrzymać w wysokim stopniu gotowości środki sił powietrznych w czasie „P”,
- określić metody zarządzania i remontów zapewniających niezawodność sprzętu,

- przewidzieć i tworzyć zapasy części zamiennych, paliwa oraz amunicji na określony czas według scenariuszy zatwierdzonych przez EMA,

- monitorować manewr sił powietrznych.

Do zasad „logistyki technicznej sił powietrznych” zalicza się:

- ciągłość,
- scentralizowane zarządzanie,
- zdolność do transportu,
- mobilność i zdolność do przerzutu.

Podczas kierowania działaniami logistycznymi uwzględnia się cztery rodzaje czynników: operacyjne, techniczne, ludzkie (osobowe), budżetowe.

## **6.2. Organizacja logistyki technicznej**

Dla sprawnego kierowania logistyką ściśle współpracować powinno kilka instytucji, które w skrócie przedstawiono poniżej.

### ***Generalna delegatura ds. uzbrojenia (DGA)***

Jest to łącznik między przemysłem i klientem, jakim są Wojska Lotnicze. DGA zapewnia:

- zakupy sprzętu lotniczego,
- remonty wymagające zaplecza przemysłowego,
- zarządzanie zapasami części zamiennych potrzebnych do tych remontów,
- zarządzanie odpowiednimi kredytami.

### ***Sztab Generalny Armii (CEMA)***

CEMA, poza koordynacją logistyki różnych rodzajów sił zbrojnych, podczas prowadzonych operacji zapewnia dwie ważne funkcje logistyczne: transport i łączność.

W dziedzinie transportu zapewnia dostawę od punktów (za)ładowania na terytorium kraju aż do punktów wyładowania na teatrze zewnętrznym. Dostawa do punktów (za)ładowania podlega zaintereso-

sowanym sztabom rodzajów sił zbrojnych. Wojska Lotnicze dysponują więc systemem transportu lądowego (SYTSAA). Transport do jednostek rozwiniętych na teatrze znajduje się pod zwierzchnictwem dowódcy teatru.

Jeśli chodzi o Wojska Lotnicze, są one zobowiązane koordynować i wykonać transporty powietrzne, które są im powierzone. W tym celu mają do dyspozycji środki taktyczne (68 samolotów typu Transall C-160 i 14 samolotów typu Hercules C-130) oraz środki strategiczne (2 samoloty DC-8 i 3 samoloty Airbus A-310). Nie są one oczywiście wystarczające, co wymaga systematycznego korzystania z pomocy sił sprzymierzonych lub środków cywilnych. Te ostatnie ustawowo nie mogą realizować transportu amunicji i potrzebują specjalistycznego sprzętu do ładowania środków wojskowych. Wojska Lotnicze wykorzystują dla swoich potrzeb tylko 8% swego potencjału transportowego.

W zakresie łączności CEMA dysponuje siecią satelitów SYRACUSE i sieciami wysokiej częstotliwości dla zapewnienia łączności między Francją a teatrem.

#### ***Służby ogólnowojskowe***

Są to służby, które pracują na korzyść całości sił zbrojnych, np.: służba zdrowia i służba MPS.

#### ***Sztab Wojsk Lotniczych i dyrekcje***

Do prowadzenia działań logistycznych Szef Sztabu Wojsk Lotniczych dysponuje sztabem kierowanym przez głównego generała, któremu podlega czterech zastępców ds.:

- operacyjnych i logistycznych,
- planowania i finansów,
- programowania i sprzętu,
- stosunków międzynarodowych.

Rola sztabu Wojsk Lotniczych jest rolą kierowniczą. Do jego zadań należy:

- opracowanie koncepcji w zakresie wyboru sprzętu dla SP, jego eksploatacji i zaopatrywania;

- ustalenie wydatków na sprzęt, paliwo, amunicję oraz na sprzęt lądowy (np. samochody);
- ustalenie, na czas „P” i na czas „W”, reguł (norm) tworzenia zapasów.

### ***Dyrekcje centralne (służby)***

Służba kwatermistrzostwa (DCCA) jest odpowiedzialna za zabezpieczenie w dziedzinach takich jak umundurowanie, żywność, sprzęt polowy itd.

Służba infrastruktury (DCIA) jest odpowiedzialna za tzw. platformy lotnicze (pasy startowe, drogi, hangary itd.). Dysponuje, dla wypełnienia swoich zadań, jednostkami inżynieryjnymi.

Służba sprzętu WL (DCMAA) podlega Szefowi Sztabu WL. Dysponuje ona:

- centralną (główną) dyrekcją, która kieruje wykonaniem zadań powierzonych służbie,
- zakładami wojskowymi i służbami specjalnymi rozmieszczonymi na terytorium kraju; są to:
  - składy z zapasami niezbędnymi do funkcjonowania łańcucha zaopatrzenia;
  - warsztaty przeglądu, które prowadzą ważne remonty sprzętu technicznego;
  - centrum zarządzania sprzętem technicznym WL (CGMTAA) oraz centrum programowania służby sprzętu WL (CPSMAA), które dzięki środkom informatycznym pozwala na scentralizowane zarządzanie sprzętem.

**Pododdziały zaopatrzenia technicznego (ERT)**, które znajdują się w każdej bazie lotniczej, stanowią końcowy element łańcucha logistycznego.

Baza lotnicza stanowi jednostkę, w której dokonuje się synteza łańcuchów, operacyjnych oraz logistycznych, wspólnych i wyspecjalizowanych. Jako podwładny dowódcy bazy, szef zabezpieczenia technicznego (CST) koordynuje wszystkie ogniwa stacjonujące na terenie bazy bez względu na to, jakiemu dowództwu podlegają.

### **6.3. Sprzęt objęty obsługą logistyki**

- Park lotniczy, który charakteryzuje się wielką różnorodnością (około 50 różnych typów) są to:
  - samoloty bojowe (21 eskadr),
  - samoloty dwumiejscowe służące do ćwiczeń (3 eskadry),
  - samoloty transportowe,
  - samoloty szkoleniowe,
  - śmigłowce,
  - szybowce,
  - samoloty łącznikowe,
  - samoloty magazynowane w hangarach.
- Park samochodowy ponad 10 000 pojazdów;
- 200 radarów (15 różnych typów);
- środki obrony przeciwlotniczej (rakietowe i artyleryjskie).

### **6.4. Kierowanie logistyką techniczną**

Klientami logistyki technicznej są:

- 10 dużych dowództw: organicznych, operacyjnych i okręgowych;
- 23 ważne bazy operacyjne;
- 395 jednostek operacyjnych lub remontowych.

Kierując logistyką techniczną, Sztab WL (EMAA) uwzględnia następujące ograniczenia:

- Techniczne:

Coraz większa złożoność sprzętu lotniczego wymaga środków kontroli, których użytkowanie jest skomplikowane i odbija się niekorzystnie na mobilność sił. Z drugiej strony, szybki rozwój technologii w zestawieniu z czasem użytkowania samolotów sprawia, że w siłach współlistnieje sprzęt różnych generacji, np. Jaguar i Mirage 2000-5.

- Operacyjne:

Przygotowanie do walki środków lotniczych i personelu wymaga długiego i intensywnego szkolenia. Także przedsięwzięcia lotnicze w czasie „P” są utrzymywane na poziomie tylko nieco niższym niż przewidziany na czas „W”.

W związku z realizacją polityki odstraszania zaangażowanie sił konwencjonalnych jest przewidywane tylko na czas ograniczony, co ma wpływ na tworzenie zapasów. W ramach przerzutu czas trwania interwencji i ich powtarzalność są trudniejsze do określenia.

Nie jest przewidziane tworzenie zapasów specyficznych na czas „W”. Zapasy utworzone, według obowiązujących przepisów, na czas „P” lub na przerzuty są uważane za wystarczające na czas „W”.

- Personalne:

Utrzymanie w stanie gotowości operacyjnej takiego narzędzia militarnego jak WL wymaga personelu wysoko wykształconego, ponieważ muszą walczyć mając do dyspozycji środki czasu „P”, gdyż nie jest możliwe zmobilizowanie mechaników lub pilotów z rezerwy.

- Budżetowe:

Sprzęt lotniczy (i jego uzbrojenie), wymagający skomplikowanej amunicji oraz pocisków raketowych, jest bardzo kosztowny. Systematycznie więc dba się o oszczędności, gdyż logistyka techniczna WL, która finansuje zapasy i eksploatację sprzętu, to wydatki rządu około 6000 milionów franków rocznie.

### ***Eksploatacja***

Eksploatacja uzależnia stan gotowości parku lotniczego.

Sprzęt utrzymuje się w trzech stanach:

*Pierwszy stan utrzymania sprzętu w stanie sprawności (NTI-1)* to „podstawowa konserwacja”. Obejmuje ona uruchamianie sprzętu, codzienną konserwację i drobne naprawy, a odbywa się na szczeblu bazy lotniczej w eskadrach.

*Drugi stan to „konserwacja na małą skalę” (NTI-2)* odpowiadająca okresowej konserwacji, naprawom i remontom. Obejmuje ona przeglądy przeprowadzane w średnio długim cyklu (dwuletnim), nie pociągające za sobą wyłączenia sprzętu z eksploatacji na czas dłuższy niż jeden miesiąc. Dokonuje się jej w bazach lotniczych w pododdziałach specjalistycznego zabezpieczenia technicznego (ESTS).

*Trzeci stan lub „konserwacja na dużą skalę” (NTI-3)* ma już charakter przemysłowy. Obejmuje remonty kapitalne i poważne naprawy.

W zależności od rodzaju, sprzęt może być wyłączony z eksploatacji na 3 do 6 miesięcy. Prace te prowadzi się w zakładach przemysłu lotniczego (A.I.A), które należą do Generalnej Delegatury Uzbrojenia lub do sektora prywatnego. Jednakże Wojska Lotnicze samodzielnie prowadzą naprawy na tym poziomie dla pewnego typu sprzętu i dla niektórych urządzeń elektronicznych.

### *Zaopatrywanie*

Idea przewodnia organizacji zapasów polega na tym, żeby tworzyć wyłącznie zapasy niezbędne. Wszystkie środki potrzebne w czasie „W” lub w czasie operacji zewnętrznych znajdują się „na pierwszej linii” już w czasie „P”.

W takiej sytuacji zaopatrywanie charakteryzuje się:

- centralizacją zarządzania,
- rozproszeniem (rozśrodkowaniem) środków,
- zgromadzeniem zapasów.

W zakresie dyslokacji zapasów, Sztab WL postanowił, że części zamienne mają być magazynowane jak najbliżej baz. Znajdują się więc one:

- na szczeblu podstawowym – w dywizjonach zaopatrzenia technicznego (ERT) które prowadzą ich dystrybucję;
- na szczeblu administracji centralnej – w magazynach i w warsztatach remontowych SP, dla zapewnienia możliwości przeprowadzenia manewrów logistycznych.

Istnieją też pewne zapasy w lotniczych warsztatach przemysłowych oraz w przemyśle sektora prywatnego w celu prowadzenia remontów (NTI 3).

Zasady zaopatrywania i dystrybucji określone przez EMAA nakazują żeby w każdej bazie znajdowały się zapasy, równe co najmniej „poziomowi bezpieczeństwa operacyjnego” (NSO), tj.: na trzy miesiące zużycia w czasie „P”. WL nie tworzą zapasów „W” w zakresie części zamiennych. NSO musi umożliwić przetrwanie czasu kryzysu.

Dla zabezpieczenia autonomicznego działania sił „PRZERZUTU” przygotowane są pakiety materiałów i sprzętu w bazach (wyłączone z bieżącego użytkowania), które mają zabezpieczyć działania tych sił co najmniej przez miesiąc.

### ***Amunicja***

Zapasy amunicji są tworzone na określony czas, ponieważ może ona ulec przeterminowaniu. Cała amunicja jest przewożona do składu w Savigny, a stamtąd jest rozwożona do różnych magazynów.

Poza tym EMAA dba o kompatybilność amunicji francuskiej z amunicją NATO, co oznacza w praktyce kompatybilność z amunicją amerykańską (np. bomby Mk 82 US).

Dla zabezpieczenia zadań sił OPL w każdej bazie znajdują się zapasy nienaruszalne amunicji.

### ***Paliwo***

Wojska Lotnicze, tak jak inne rodzaje sił zbrojnych, dysponują służbą MPS do realizacji działalności bieżącej i utrzymywania odpowiednich zapasów.

Nie ma zapasów MPS na czas „W”. Zdecydowano, że tworzy się zapasy tylko na wypadek kryzysu (trzy miesiące zużycia w czasie „P”). Zapasy te rozdzielone są pomiędzy: bazy, składy MPS i rurociagi.

Ponadto, aby stawić czoło różnym sytuacjom, sił powietrzne zostały podzielone na:

- siły natychmiastowego reagowania,
- siły szybkiego reagowania,
- główne siły,
- siły uzupełniające.

Tylko siły zaliczone do dwóch pierwszych kategorii są w stanie uczestniczyć w operacjach zewnętrznych. Siły przeznaczone do działań w operacjach tworzą komórki przygotowane do transportu drogą powietrzną – RAPACE. Składają się one z:

- obrony lotniczej (4 MIRAGE 2000),
- rozpoznania (2 MIRAGE F1 CR),
- środków WRE,
- sił inżynierskich itd.

## **7. Międzynarodowa współpraca wojskowa SP Francji**

Francuska polityka dotycząca współpracy wojskowej w zakresie obronności i bezpieczeństwa wpisuje się w ogólne ramy polityki zagranicznej Francji.

Współpraca wojskowa – będąca narzędziem bezpieczeństwa zarówno w Europie, jak i w Afryce lub na Środkowym Wschodzie, narzędziem wpływów wszędzie tam, gdzie Francja chce się liczyć, narzędziem sprzyjającym rozwojowi mniej zamożnych zaprzyjaźnionych krajów, ale również i wektorem naszych interesów ekonomicznych – rozszerzyła się od czasu zakończenia zimnej wojny i objęła wszystkie regiony planety. Od kilku lat Wojska Lotnicze zdecydowanie zaangażowały się w tym kierunku przyjmując, podobnie jak Sztab Armii, strukturę dostosowaną do tego zadania, które choć nie jest czymś nowym, to zajmuje coraz więcej miejsca w ich działalności.

Współpraca operacyjna znalazła się niezaprzeczalnie w pierwszym rzędzie jej działalności i ma głównie na celu przygotowanie zaprzyjaźnionych sił powietrznych do walki u naszego boku. Organizuje się zatem ćwiczenia dwustronne lub wielonarodowe z sojusznikami, w ramach NATO lub Europejskiej Grupy Lotniczej, ale również z udziałem naszych nowych partnerów z Europy Środkowej i z Zatoki Perskiej. Współpraca realizowana jest także podczas operacji poza granicami kraju, w których Wojska Lotnicze biorą udział, lub w których uczestniczyły w niedawnej przeszłości: na Środkowym Wschodzie, w Europie i w Afryce. I wreszcie realizowana jest ona przy okazji wymiany między jednostkami lotniczymi i między personelem wszystkich specjalności. Cała ta działalność operacyjna stanowi zresztą okazję do rozwijania przyjacielskich stosunków pomiędzy personelem uczestniczących w niej Wojsk Lotniczych, do zaprezentowania naszej wiedzy i podkreślenia zalet naszego sprzętu.

Konieczność wykreowania tożsamości europejskiej w zakresie

bezpieczeństwa i obronności doprowadziła główne kraje europejskie do tworzenia kolejno: Eurokorpusu, Euromarforu i Euroforu. Wobec braku europejskiej struktury lotniczej, rządy francuski i brytyjski uzgodniły, że utworzą Europejską Francusko-Brytyjską Grupę Lotniczą (GAEFB).

GAEFB, która powstała 1 września 1995, składała się początkowo z wielonarodowego stałego sztabu i ze środków czerpanych z zaangażowanych krajów. Grupa stacjonuje w bazie Royal Air Force w High Wycombe w Buckinghamshire w Wielkiej Brytanii, a sama jej nazwa: „europejska” wskazuje, że jej drzwi pozostają otwarte dla innych członków.

Wraz z przystąpieniem Włoch 1 stycznia 1998 do GAEFB, przeobraziła się ona w Europejską Grupę Lotniczą (GAE). Od września 1999 r. członkami GAE są: Francja, Wielka Brytania, Włochy, Belgia, Hiszpania, Niemcy i Holandia. Celem „grupy” jest wzmocnienie zdolności operacyjnych Wojsk Lotniczych do prowadzenia operacji wspólnie. Wymaga to przede wszystkim polepszenia interoperacyjności.

Opierając się całkowicie na interoperacyjności i komplementarności w szerokim znaczeniu tego słowa, prace grupy dotyczą trzech dziedzin: doktryny, procedur i wyposażenia.

Dla prowadzenia operacji ogólnowojskowych i wielonarodowych, NATO i kraje członkowskie Europejskiej Grupy Lotniczej przyjęły koncepcję *Combined Joint Task Force* (CJTF), której lotnicza część składowa znana jest pod nazwą: *Joint Force Air Component* (JFAC).

Europejska Grupa Lotnicza może interweniować wykonując wszelkie zadania związane z: zarządzaniem kryzysowym, misjami pokojowymi i humanitarnymi, z wyjątkiem operacji podlegających artykułowi V Traktatu Północnoatlantyckiego. Grupie powierza się wszelkie zadania typowe dla Wojsk Lotniczych, zwłaszcza przerzut sił, jednak poza zadaniami związanymi z bronią jądrową.

W przeciwieństwie do innych „eurosił” Europejska Grupa Lotnicza nie posiada przydzielonych na stałe środków, co jest ważne, ponieważ umożliwia jej czerpanie środków potrzebnych do prowadzenia operacji, w których przyszło jej uczestniczyć, z ogółu środków Wojsk Lotniczych krajów członkowskich. Grupa przyczynia się stale do budowania europejskiej tożsamości w zakresie bezpieczeństwa i obronności.

## 8. *Wojska Lotnicze Francji w przyszłości*

Obecnie Francja jest na etapie budowania Sił Powietrznych roku 2015 w celu zapewnienia realizacji wyznaczonych im funkcji.

Celem, jaki zamierza się osiągnąć w roku 2015, jest możliwość dysponowania 300 nowoczesnymi samolotami bojowymi, wymiana samolotów floty transportowej i poprawienie wspomaganie sił głównie w zakresie „C3I” (Command, Control, Communications & Intelligence).

Redukcja WL pociągnie za sobą zamknięcie około 10 baz lotniczych, zmiany przydziału, odejście na emeryturę i zachęcenie do odejścia ze służby setek osób, co z kolei ma doprowadzić do pełnego uzawodowienia armii.

W 2015 roku park lotniczy ma obejmować:

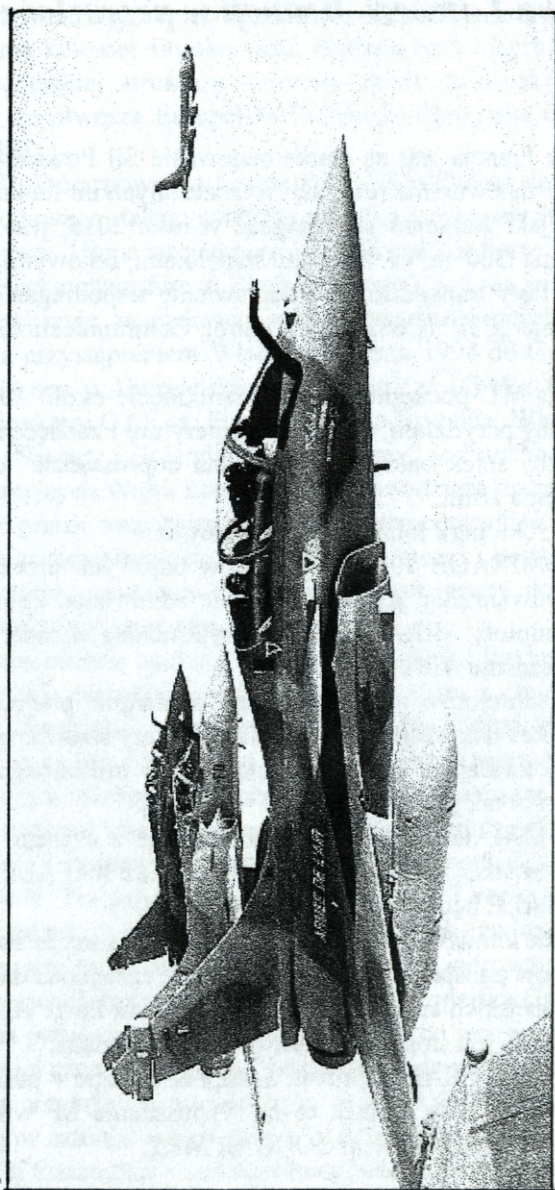
- Flotę MIRAGE 2000C, samolotów bojowych przeznaczonych do obrony powietrznej; jest ona aktualnie odnawiana. Założono jako standard, samoloty MIRAGE 2000-5 wyposażone w radar RDY śledzący jednocześnie wiele celów.

- Flotę samolotów atakujących cele naziemne, obejmującą między innymi 3 eskadry MIRAGE 2000D, samoloty szturmowe ostatniej generacji, pozwalającą na użycie potencjału militarnego zarówno w dzień, jak i w nocy.

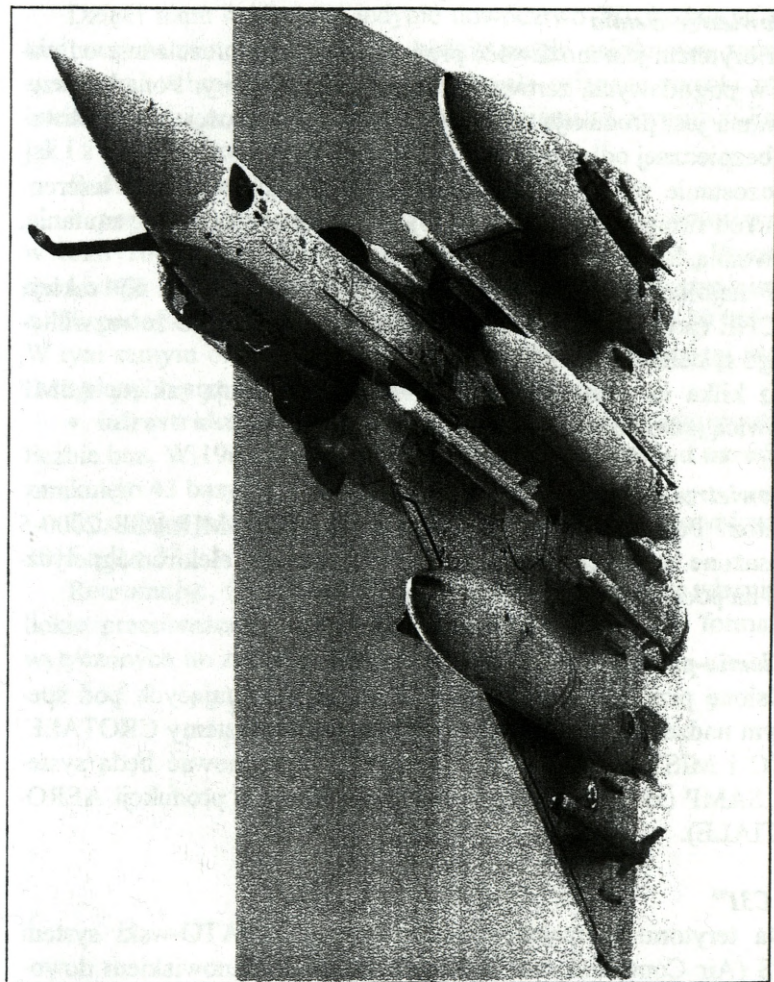
- Flota MIRAGE F1 i JAGUAR zostanie z czasem wycofana. Samoloty te zostaną stopniowo zastąpione przez RAFALE (pierwsza eskadra RAFALE będzie operacyjna w roku 2005).

W zakresie lotnictwa transportowego przewiduje się, że starzejąca się flota samolotów transportu taktycznego zostanie zastąpiona od roku 2005 przez 50 europejskich samolotów typu FLA (Future Large Aircraft). Ponadto flota C-135 jest stopniowo odnawiana i uzupełniana.

Jeśli chodzi o CSAR (Combat, Search & Rescue – poszukiwanie i ratownictwo na polu walki), to na wyposażenie SP winny wejść wkrótce nowe śmigłowce typu COUGAR MK2.



Rys. 32. Rafale



**Rys. 33. Rakiety MICA i M 550 Magic 2**

Duże zmiany powinny zajść w zakresie uzbrojenia, szczególnie w następujących asortymentach:

### ***Powietrze-ziemia***

Priorytetem jest możliwość prowadzenia walki niezależnie od warunków pogodowych, zarówno w dzień, jak i w nocy. Ponadto przewidywana jest produkcja amunicji o wysokiej celności, wystrzeliwanej z bezpiecznej odległości.

Pozostanie na uzbrojeniu rakiet AS-30 naprowadzana laserem (produkcji firmy AEROSPATIALE), gdyż jest bronią godną zaufania, niezawodną, która jest nadal używana z powodzeniem.

W najbliższej przyszłości wejdzie na wyposażenie SP rakiet APACHE (produkcji AEROSPATIALE/MATRA), jako że rozwinięcie tego systemu jest już w końcowej fazie.

Za kilka lat samoloty typu RAFALE otrzymają raketę ASMP (z głowicą jądrową) nowej generacji: ASMPA.

### ***Powietrze-powietrze***

Siłom Powietrznym dostarczane są aktualnie MIRAGE 2000-5 wyposażone w raketę MICA z naprowadzaniem elektromagnetycznym i na podczerwień produkcji firmy MATRA.

### ***Ziemia-powietrze (obrona przeciwlotnicza)***

Osłonę przeciwlotniczą baz i obiektów, pozostających pod specjalnym nadzorem, zapewniają w chwili obecnej systemy CROTALE, ASPIC i MISTRAL. Perspektywicznie SP dysponować będą systemem SAMP (ziemia-powietrze, średniego zasięgu, produkcji AEROSPATIALE).

### ***„C3I”***

Na terytorium Francji rozmieszczany jest NATO-wski system ACCS (Air Command and Control System) ze stanowiskiem dowodzenia w Lyon-Mont Verdun.

System ten ma zapewnić pełną kontrolę przestrzeni powietrznej w strefie działania NATO w Europie.

Równolegle Francja rozwija swój własny system SCCOA (System Dowodzenia i Prowadzenia Operacji Lotniczych) dla potrzeb Sił Powietrznych.

Dzięki temu systemowi jedynie dowództwo WL będzie w wysokim stopniu zautomatyzowane i będzie mogło całościowo zarządzać systemami uzbrojenia. System ten pozwala osiągnąć wysoki stopień interoperacyjności zarówno z innymi rodzajami sił zbrojnych Francji, jak i z armiami innych krajów.

Redukcja sił zbrojnych obejmuje:

- **personel** – rozpoczęto 5-letni okres zmierzający do osiągnięcia w roku 2002 100% profesjonalizacji francuskiej armii. Proces ten spowoduje redukcję personelu o 24%. Liczba oficerów zmniejszy się o 4%, podoficerów o 10%, a stan osobowy WL wyniesie 70 000 ludzi. W tym samym okresie, 33 000 żołnierzy służby zasadniczej zostanie zastąpionych przez 13 000 żołnierzy kontraktowych.

- **infrastrukturę** – redukcja sił zbrojnych odbije się również na liczbie baz. W 1964 funkcjonowało 81 baz lotniczych, od tamtej pory zamknięto 43 bazy.

Z istniejących 38 baz lotniczych przewidziano zachować w roku 2015 tylko 33.

Reasumując, francuskie Siły Powietrzne przechodzą właśnie głębokie przeobrażenia mające na celu dostosowanie ich formatu do wytyczonych im zadań i celów.

## Bibliografia

1. *Air Actualites*. Paris 1999.
2. *L'Armée de l'air*. CID, Paris 1999.
3. *Commandement et controle des operations*. CID, Paris 1999.
4. Kitler W. *Obrona narodowa Francji*. Wyd. A. Marszałek, Toruń 1997.

## ŚRODKI BOJOWE I MIEJSCA ICH STACJONOWANIA NA TERYTORIUM FRANCJI

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Airbus A 310-300             | Creil (sprzęt stacjonuje w Roissy)                             |
| Alouette III S.A. 319        | Toulouse, Villacoublay   |
| Alphajet                     | Cazaux, Saint-Dizier, Salon-de-Provence, Tours, Mont-de-Marsan |
| C-135 FR                     | Istres   |
| Cap 10 b/20, Cap 231         | Salon-de-Provence  |
| Casa CN-235/100/200          | Creil  |
| Cougar AS 532 UL             | Evreux   |
| DC-8-72 CF                   | Creil (sprzęt stacjonuje w Roissy)                             |
| DC-8 Sarigue                 | Evreux   |
| E-3F SDCA                    | Avord  |
| Ecureuil AS 355 F1           | Villacoublay   |
| Epsilon TB 30                | Cognac   |
| Falcon 900                   | Villacoublay   |
| Fennec AS 555 AN             | Aix, Apt, Bordeaux, Creil Metz, Toulouse, Villacoublay         |
| Hercules C-130H, C-130 H-30  | Orleans  |
| Jaguar A                     | Saint-Dizier   |
| Jaguar E                     | Luxeuil, Saint-Dizier  |
| Mirage 2000 B, Mirage 2000 C | Cambrai, Dijon, Orange   |
| Mirage 2000 D                | Nancy  |
| Mirage 2000 N                | Luxeuil, Istres  |
| Mirage 2000-5F               | Dijon  |
| Mirage F1 B, F1 C, F1 CR     | Reims  |
| Mirage F1 CT                 | Colmar   |
| Mirage IV P                  | Mont-de-Marsan   |
| Mousquetaire D 140           | Salon-de-Provence  |
| Mystere 20                   | Cazaux, Luxeuil, Villacoublay                                  |
| Mystere 50                   | Villacoublay   |
| Nord 262 Frigate             | Aix, Bordeaux, Metz, Toulouse, Villacoublay                    |

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Paris MS 760             | samolot szkolny i łącznikowy stacjonujący na różnych bazach |
| Puma S.A. 330            | Aix, Cazaux, Solenzara, Toulouse                            |
| Super Puma AS 332        | Aix, Villacoublay   |
| TBM 700                  | Aix, Bordeaux, Metz, Villacoublay, Mont-de-Marsan           |
| Transall C-160 F         | Evreux, Orleans, Toulouse                                   |
| Transall C-160 G Gabriel | Metz  |
| Transall C-160 H Astarte | Evreux  |
| Transall C-160 NG        | Evreux  |
| Tucano Emb 312           | Salon-de-Provence   |
| Twin-Otter DHC-6         | Chateaudun, Creil, Evreux, Mont-de-Marsan                   |

## JEDNOSTKI OPERACYJNE, BAZY STACJONOWANIA I ICH SPRZĘT

### 1. NUKLEARNE

|                   |                |               |
|-------------------|----------------|---------------|
| EC 1/4 Dauphine   | BA 116 Luxeuil | Mirage 2000 N |
| EC 2/4 La Fayette | BA 116 Luxeuil | Mirage 2000 N |
| EC 3/4 Limousin   | BA 125 Istres  | Mirage 2000 N |

### 2. WALKI KONWENCJONALNEJ

|                               |                     |               |
|-------------------------------|---------------------|---------------|
| EC 1/3 Navarre                | BA 133 Nancy        | Mirage 2000 D |
| EC 2/3 Champagne              | BA 133 Nancy        | Mirage 2000 D |
| EC 3/3 Ardennes               | BA 133 Nancy        | Mirage 2000 D |
| EC 1/7 Provence               | BA 113 Saint-Dizier | Jaguar A      |
| EC 2/7 Argonne                | BA 113 Saint-Dizier | Jaguar A      |
|                               |                     | Jaguar E      |
|                               |                     | Alphajet      |
| EC 3/7 Languedoc              | BA 113 Saint-Dizier | Jaguar A      |
| EC 1/30 Alsace                | BA 132 Colmar       | Mirage F1 CT  |
| EC 2/30 Normandie-<br>-Niemen | BA 132 Colmar       | Mirage F1 CT  |

### **3. OBRONY POWIETRZNEJ**

|                      |                |                 |
|----------------------|----------------|-----------------|
| EC 1/2 Cigognes      | BA 102 Dijon   | Mirage 2000 5   |
| EC 2/2 Cote d'or     | BA 102 Dijon   | Mirage 2000 5   |
| EC 1/5 Vendee        | BA 115 Orange  | Mirage 2000 C/B |
| EC 2/5 Ile-de-France | BA 115 Orange  | Mirage 2000 C/B |
| EC 1/12 Cambresis    | BA 103 Cambrai | Mirage 2000 C/B |
| EC 2/12 Picardie     | BA 103 Cambrai | Mirage 2000 C/B |
| EC 3/33 Lorraine     | BA 112 Reims   | Mirage F1 C/B   |
| EC 4/33 Vexin        | DA 188 Dżibuti | Mirage F1 C     |

### **4. ROZPOZNANIA STRATEGICZNEGO**

|                   |                       |             |
|-------------------|-----------------------|-------------|
| ERS 1/91 Gascogne | BA 118 Mont-de-Marsan | Mirage IV P |
|-------------------|-----------------------|-------------|

### **5. ROZPOZNANIA TAKTYCZNEGO**

|                 |              |              |
|-----------------|--------------|--------------|
| ER 1/33 Belfort | BA 112 Reims | Mirage F1 CR |
| ER 2/33 Savoie  | BA 112 Reims | Mirage F1 CR |

### **6. ŁĄCZNIKOWE I DOWODZENIA**

|         |              |           |
|---------|--------------|-----------|
| 36 EDCA | BA 702 Avord | E-3F SDCA |
|---------|--------------|-----------|

### **7. TANKOWANIA W POWIETRZU**

|                 |               |          |
|-----------------|---------------|----------|
| ERV 93 Bretagne | BA 125 Istres | C-135 FR |
|-----------------|---------------|----------|

### **8. ZBIERANIA INFORMACJI ELEKTRONICZNEJ**

|                 |               |                 |
|-----------------|---------------|-----------------|
| EE 51 Aubrac    | BA 105 Evreux | DC-8 Sarigue    |
| EE 54 Dunkerque | BA 128 Metz   | C-160 G Gabriel |

### **9. NAPROWADZANIA OKRĘTÓW PODWODNYCH MARYNARKI WOJENNEJ**

|               |               |                 |
|---------------|---------------|-----------------|
| GA 59 Astarte | BA 105 Evreux | C-160 H Astarte |
|---------------|---------------|-----------------|

### **10. TRANSPORTU LOGISTYCZNEGO**

|               |             |                             |
|---------------|-------------|-----------------------------|
| ETE 41 Verdun | BA 128 Metz | Nord 262 Fregate<br>TBM 700 |
|---------------|-------------|-----------------------------|

|                 |                     |  |
|-----------------|---------------------|--|
| ETE 43 Medoc    | BA 106 Merignac     | Nord 262 Fregate<br>TBM 700                                |
| ETE 44 Mistral  | BA 114 Aix          | Nord 262 Fregate<br>TBM 700                                |
| ET 3/60 Esterel | BA 110 Creil        | Airbus A 310-300<br>DC-8-72 CF                             |
| ETEC 65 Gael    | BA 107 Villacoublay | Falcon 900<br>Mystere XX<br>Mystere 50<br>Nord 262 Fregate |

### 11. TRANSPORTU LOGISTYCZNEGO I TAKTYCZNEGO

|                       |                |   |
|-----------------------|----------------|---|
| GAM 56 Vaucluse       | BA 105 Evreux  | C-160 F Transall<br>DHC-6 Twin-Otter    |
| EA 1/59 Bigorre       | BA 105 Evreux  | C-160 F Transall                        |
| ET 1/61 Touraine      | BA 123 Orleans | C-160 F Transall                        |
| ET 2/61 Franche-Comte | BA 123 Orleans | C-130 H Hercules<br>C-130 H-30 Hercules |
| ET 3/61 Poitou        | BA 123 Orleans | C-160 F Transall                        |
| ETL 1/62 Vercors      | BA 110 Creil   | Casa CN-235/100/200<br>DHC-6 Twin-Otter |
| ET 1/64 Bearn         | BA 105 Evreux  | C-160 NG Transall                       |
| ET 2/64 Anjou         | BA 105 Evreux  | C-160 NG Transall                       |

### 12. OSŁONY BAZY, RATOWNICTWA I INNEGO TRANSPORTU

|                  |                 |   |
|------------------|-----------------|---|
| ETE 43 Medoc     | BA 106 Bordeaux | AS 555 AN Fennec                        |
| GAM 56 Vaucluse  | BA 105 Evreux   | AS 532 UL Cougar                        |
| ETL 1/62 Vercors | BA 110 Creil    | AS 555 AN Fennec                        |
| EH 1/67 Pyrenees | BA 120 Cazaux   | SA 330 Puma                             |
| EH 2/67 Valmy    | BA 128 Metz     | SA 319 Alouette III<br>AS 555 AN Fennec |

|                   |                     |  |
|-------------------|---------------------|--|
| EH 3/67 Parisis   | BA 107 Villacoublay | SA 319 Alouette III<br>AS 355 F1 Ecureuil<br>AS 555 AN Fennec<br>AS 332 Super Puma |
| EH 5/67 Alpilles  | BA 114 Aix          | AS 555 AN Fennec<br>SA 330 Puma<br>AS 332 Super Puma                               |
| EH 6/67 Solenzara | BA 126 Solenzara    | SA 330 Puma  |

### 13. SZKOLNE

|                    |                               |   |
|--------------------|-------------------------------|---|
| 1 ETO Saintonge    | BA 120 Cazaux                 | Alphajet  |
| 2 ETO Nice         | BA 120 Cazaux                 | Alphajet  |
| ERS 1/91 Gascogne  | BA 118 Mont-de-Marsan         | Alphajet  |
| ERACLES            | BA 120 Cazaux                 | Mystere XX  |
| EPAA 20.300        | BA 701 Salon-<br>-de-Provence | Alphajet (PAF)<br>Cap 10 B<br>Cap 20 (EVAA)<br>Cap 231 (EVAA)<br>D 140 Mousquetaire |
| DV 15.300          | BA 701 Salon-<br>-de-Provence | EMB 312 Tucano  |
| EAC 314            |                               |   |
| Christian Martel   | BA 705 Tours                  | Alphajet  |
| EPAA 315           | BA 709 Cognac                 | TB 30 Epsilon   |
| EAT 319            | BA 702 Avord                  | EMB 121 Xingu   |
| CITAC 339          | BA 116 Luxeuil                | Jaguar E<br>Mystere XX  |
| CIET 340           | BA 101 Toulouse               | Nord 262 Fregate<br>C-160 F Transall  |
| CIEH 341 Maurienne | BA 101 Toulouse               | SA 319 Alouette<br>AS 555 AN Fennec<br>SA 330 Puma                                  |
| ENOSA 316          | BA 101 Toulouse               | Nord 262 AEN<br>Paris   |

**ROZMIESZCZENIE BAZ LOTNICZYCH  
WRAZ ZASADNICZYM SPRZĘTEM BOJOWYM**

**REGION POWIETRZNY PÓLNO-CNO-WSCHODNI (RANE)**

*z dowództwem w Villacoublay*

|     |     |                |    |
|-----|-----|----------------|----|
| -BA | 217 | Bretigny       | 15 |
| -BA | 103 | Cambrai        | 2  |
| -BA | 132 | Colmar         | 18 |
| -BA | 902 | Contrexeville  | 17 |
| -BA | 110 | Creil          | 8  |
| -BA | 102 | Dijon          | 21 |
| -BA | 922 | Doullens       | 1  |
| -BA | 901 | Drachenbronn   | 5  |
| -BA | 116 | Luxeuil        | 20 |
| -BA | 128 | Metz           | 4  |
| -BA | 133 | Nancy          | 11 |
| -BA | 117 | Paris          | 13 |
| -BA | 112 | Reims          | 3  |
| -BA | 113 | Saint-Dizier   | 10 |
| -BA | 921 | Taverny        | 12 |
| -BA | 136 | Toul-Rosieres  | 6  |
| -BA | 551 | Toul-Thouvenot | 7  |
| -BA | 107 | Villacoublay   | 14 |

**REGION POWIETRZNY ATLANTYCKI (RAA)**

*z dowództwem w Bordeaux*

|     |     |                |    |
|-----|-----|----------------|----|
| -BA | 702 | Avord          | 24 |
| -BA | 120 | Cazaux         | 31 |
| -BA | 203 | Cenon          | 32 |
| -BA | 279 | Chateaudun     | 16 |
| -BA | 709 | Cognac         | 27 |
| -BA | 105 | Evreux         | 9  |
| -BA | 106 | Merignac       | 30 |
| -BA | 118 | Mont-de-Marsan | 39 |

|     |     |            |    |
|-----|-----|------------|----|
| -BA | 123 | Orleans    | 19 |
| -BA | 721 | Rochefort  | 26 |
| -BA | 273 | Romorantin | 23 |
| -BA | 101 | Toulouse   | 40 |
| -BA | 705 | Tours      | 22 |

### REGION POWIETRZNY ŚRÓDZIEMNOMORSKI (RAM)

*z dowództwem w Aix-en-Provence*

|     |     |                      |    |
|-----|-----|----------------------|----|
| -BA | 114 | Aix-les-Milles       | 37 |
| -BA | 278 | Amberieu             | 28 |
| -BA | 200 | Apt                  | 34 |
| -BA | 125 | Istres               | 38 |
| -BA | 942 | Lyon                 | 29 |
| -BA | 943 | Nice                 | 35 |
| -BA | 115 | Orange               | 33 |
| -BA | 701 | Salon-de-Provence    | 36 |
| -BA | 126 | Solenzara            | 41 |
| -BA | 277 | Varennnes-sur-Allier | 25 |

### BAZY LOTNICZE FRANCJI ROZŁOKOWANE POZA JEJ TERYTORIUM

|      |     |                |                       |   |
|------|-----|----------------|-----------------------|---|
| FAG  | 367 | Cayenne        | (Gujana Francuska)    | 1 |
| DA   | 160 | Dakar          | (Senegal)             | 2 |
| DA   | 188 | Djibouti       | (Polinezja Francuska) | 3 |
| DA   | 190 | Faa            | (Polinezja Francuska) | 3 |
| DA   | 365 | Fort-de France | (Martynika)           | 4 |
| DA   | 185 | Hao            | (Polinezja Francuska) | 3 |
|      |     | Libreville     | (Gabon)               | 5 |
| DA   | 195 | Mururoa        | (Polinezja Francuska) | 3 |
| EFAO |     | N'Djamena      | (Czad)                | 6 |
| DA   | 376 | Noumea         | (Nowa Kaledonia)      | 7 |
| EA   | 366 | Pointe-a-Pitre | (Gwadelupa)           | 8 |
| BA   | 181 | Saint-Denis    | (Reunion)             | 9 |

# BAZY WOJSK LOTNICZYCH FRANCJI W METROPOLII

