

SI 114/10



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON 5233/2000

Płk nawig. dr Marian KOZUB
Mjr dypl. inż. Ryszard BARTNIK

LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W OPERACJACH POŁĄCZONYCH NATO



52760

WARSZAWA

2000

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

AON 5233/2000

Płk nawig. dr Marian KOZUB
Mjr dypl. inż. Ryszard BARTNIK

**LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
W OPERACJACH POŁĄCZONYCH NATO**



Redaktor techniczny
Beata Klarowska

Korekta
Jolanta Puchalska

Skład, druk i oprawa
Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy
Zam. nr 620/2000

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
1. OPERACJE POŁĄCZONE NATO	7
1.1. Istota operacji połączonych NATO	8
1.2. Istota operacji wielonarodowych.....	12
1.3. Ogólne założenia prowadzenia operacji połączonych NATO	14
2. UŻYCIE LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH POŁĄCZONYCH NATO	17
2.1. Rola i zasady użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych NATO	17
2.2. Zadania lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych NATO	25
2.3. Dowodzenie lotnictwem sił powietrznych w operacjach połączonych NATO	35
3. LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W OPERACJACH POŁĄCZONYCH NATO	48
3.1. Zasady użycia lotnictwa sił powietrznych RP w operacjach połączonych NATO	49
3.2. Sposoby wykonania zadań przez lotnictwo sił powietrznych RP w operacjach połączonych NATO	52
3.3. Dowodzenie lotnictwem sił powietrznych RP w operacjach połączonych NATO.....	55
ZAKOŃCZENIE	58
BIBLIOGRAFIA	59

WSTĘP

Koniec XX wieku stawia Rzeczypospolitej Polskiej nowe wyzwania. Są one pochodną przyjęcia Polski w marcu 1999 roku do Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz wiążą się z dążeniem naszego kraju do włączenia się do struktur Unii Europejskiej. Polska aktywnie uczestniczy na arenie międzynarodowej we wszystkich działaniach na rzecz demokracji oraz w operacjach przywracania, wymuszania czy utrzymywania pokoju. Siły zbrojne, jako immanentna część państwa polskiego, odgrywają w tych procesach znaczącą rolę. **Najważniejszym zadaniem postawionym przed polskimi siłami zbrojnymi jest w pierwszej kolejności ich integracja z siłami zbrojnymi NATO** poprzez osiągnięcie interoperacyjności, czyli zdolności do wspólnego działania.

W ostatnim czasie w doktrynie NATO ciągłym przewartościowaniem ulega koncepcja użycia sił zbrojnych, która wynika przede wszystkim z zaniku dwubiegunowego podziału świata, ze zmniejszenia zagrożenia globalnym konfliktem zbrojnym, a także powstających w różnych częściach świata konfliktów regionalnych, etnicznych i religijnych. Z jednej strony, NATO ma zapewnić zbiorowe bezpieczeństwo wszystkim państwom członkowskim, a z drugiej, jako właściwie jedyna, dobrze zorganizowana i mająca demokratyczne struktury zarządzania siła, jest coraz bardziej znaczącym czynnikiem oddziaływania na rzecz pokoju na świecie.

Wraz z ewolucją politycznych założeń funkcjonowania NATO ewoluują założenia militarne. Przykładem tego jest opracowanie dokumentu noszącego nazwę Allied Joint Publication – 01 (AJP-01), który zawiera zasady organizowania i prowadzenia operacji połączonych (Joint Operations). Istota operacji połączonych sprowadza się do tego, że zarówno w operacjach wojennych, jak i w operacjach innych niż wojna uczestniczyć będą co najmniej dwa rodzaje sił zbrojnych, które w wyniku synchronizacji swoich wysiłków osiągną efekt synergii, czyli skutków połączonych działań większych, niż zwykła suma skutków działań poszczególnych rodzajów sił zbrojnych z osobna. W założeniach tych wskazuje się, że operacje takie mogą być również wielonarodowe (Combined Operations), także z udziałem rodzajów sił zbrojnych państw nie należących do NATO (np. w operacjach innych niż wojna).

Polskie siły zbrojne, jako integralna część sił zbrojnych NATO, muszą być gotowe do takich działań w miarę osiągania interoperacyjności. Natomiast lotnictwo sił powietrznych RP (lotnictwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej), jako najbardziej manewrowa i mobilna siła, gotowość do takich działań musi osiągnąć w pierwszej kolejności. Aby jednak użycie lotnictwa sił powietrznych RP w operacjach połączonych stało się realne, niezbędne jest poznanie istoty i zasad prowa-

dzenia takich operacji, określenie w nich miejsca i roli lotnictwa oraz na tej podstawie określenie ewentualnej koncepcji użycia polskiego lotnictwa.

Niniejsze studium operacyjno-taktyczne zostało opracowane na podstawie badań literatury i dokumentów normatywnych obowiązujących w siłach powietrznych RP oraz NATO i jest przeznaczone dla studentów pierwszego i drugiego roku studiów, słuchaczy kursów podyplomowych oraz kadry dydaktycznej Akademii Obrony Narodowej.

1. OPERACJE POŁĄCZONE NATO

Każdy rodzaj sił zbrojnych działa w innym środowisku walki i cechuje się odmiennymi właściwościami, innym stosunkiem do poszczególnych czynników operacyjnych, jakimi są obszar i czas. **Wojska lądowe** mogą zająć i utrzymywać obszar; **siły powietrzne** mogą się szybko przemieszczać i panować na obszarze powietrznym własnym i przeciwnika, przygotowywać i wspierać operacje wojsk lądowych i sił morskich; **siły morskie** natomiast dysponują znaczną żywotnością i możliwością długotrwałego działania, bez zaopatrywania są w stanie operować poza wodami terytorialnymi i mają możliwość transportowania wojsk lądowych.

Siły powietrzne walczą nie tylko z lotnictwem przeciwnika, lecz mogą również działać przeciwko jego siłom morskim, wojskom lądowym oraz ich systemom dowodzenia. Wspomagając wojska lądowe, realizują wsparcie ogniowe, prowadzą rozpoznanie powietrzne i realizują zadania transportu powietrznego. Wspierając siły morskie, osłaniają je oraz zwalczają obiekty nawodne. Siły morskie mogą nie tylko kontrolować akweny wodne, lecz również izolować walczące zgrupowania lądowe przeciwnika, odcinając mu morskie linie zaopatrzenia. Ponadto, mogą zwalczać obiekty nawodne, desantować wojska lądowe lub ewakuować je z brzegu zajmowanego przez przeciwnika. Na podkreślenie zasługuje to, że wojska lądowe walczą nie tylko z przeciwnikiem naziemnym, lecz niszczą również cele powietrzne i nawodne. Mogą zajmować, ochraniać i bronić baz morskich oraz lotniczych.

Rozwój techniki wojskowej przyczynia się do coraz większego zazębiania się obszarów zainteresowania i oddziaływania różnych rodzajów sił zbrojnych. Powoduje to potrzebę koordynacji tych działań oraz pogłębiania współpracy między wszystkimi rodzajami sił zbrojnych. Żaden rodzaj sił zbrojnych nie jest obecnie w stanie samodzielnie rozwiązać problemu skutecznego prowadzenia operacji i skoordynowanego wykorzystania dostępnych środków walki. Konieczność wspólnego działania wynika również ze znacznego zwiększenia możliwości oddziaływania wojsk lądowych, sił powietrznych i sił morskich potencjalnego przeciwnika. Przeciwstawienie się tym możliwościom wymaga połączonego działania różnych rodzajów sił zbrojnych.

Realizacja przez każdy z komponentów sił zbrojnych niezależnych celów może powodować powstanie zagrożenia zmarnowania wysiłku. Zagrożeniu temu można przeciwdziałać poprzez prowadzenie wspólnych działań w ramach tzw. operacji połączonych, podczas których ma miejsce nie tylko współdziałanie, ale również pełna integracja biorących w nich udział rodzajów sił zbrojnych. Tak więc, dowodzenie operacyjne staje się w coraz większym stopniu dowodzeniem trzema rodzajami sił zbrojnych, w ramach którego dowódca operacyjny będzie mógł nie tylko właściwie oceniać możliwości i granice poszczególnych rodzajów sił zbroj-

nych, lecz również będzie umiał połączyć je w spójną całość i skierować do realizacji wspólnego celu.

Współczesne konflikty i przyszłe (ewentualne) działania wojenne wymagały będą skoordynowanego wysiłku wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Dlatego też wielkiego znaczenia nabiera potrzeba posiadania wspólnej doktryny i systemu pojęć z nią związanych, szczególnie w przypadku, kiedy operacje będą prowadzone przez siły kilku krajów.

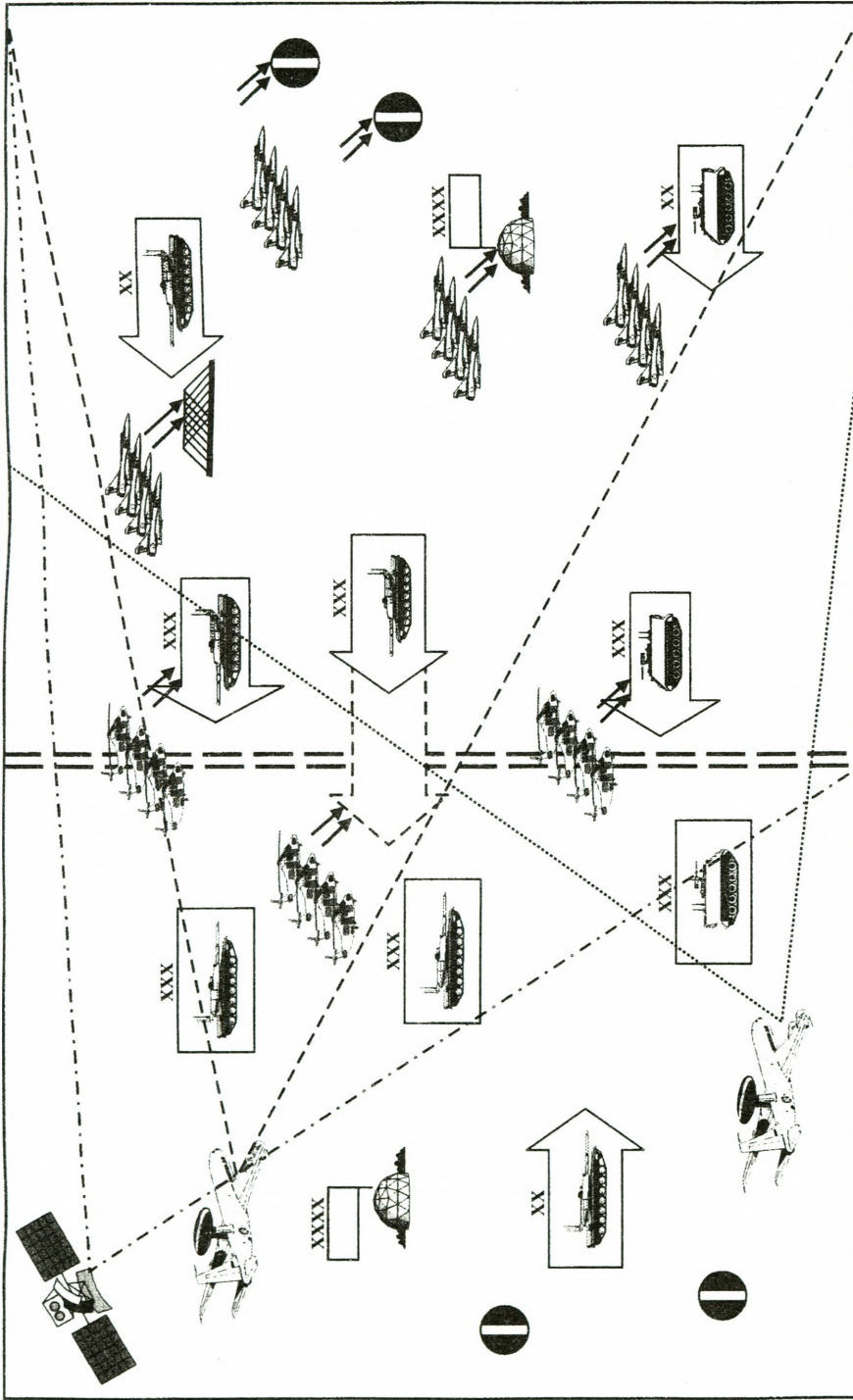
1.1. Istota operacji połączonych NATO

Podstawą rozwoju operacji połączonych stała się ulegająca ciągłej modernizacji koncepcja bitwy powietrzno-lądowej, która pod nazwą FOFA przyjęta została jako doktryna NATO. Koncepcja ta została opracowana jako odpowiedź na radziecką koncepcję manewrowych grup operacyjnych, które miały zapewnić szybkie włamanie się w głąb terytorium państw NATO (nawet bez przekraczania progów wojny jądrowej) i umożliwić ofensywę sił głównych na szerokim froncie.

Po raz pierwszy koncepcja bitwy powietrzno-lądowej (rys. 1) przedstawiona została w opracowaniu „Field Manual (FM) 100-5 (Operations)”, wydanym w 1982 roku. W koncepcji tej szczególny nacisk położono na ściśle połączenie działań lądowych i powietrznych pod jednolitym dowództwem. Nie miało to więc być już tylko współdziałanie dwóch rodzajów sił zbrojnych, ale zupełnie nowa forma (treść) wspólnego działania. Baczną uwagę zwracano na konieczność prowadzenia uderzeń na wojska przeciwnika, podchodzące z głębi jego ugrupowania, co miało zapobiegać ich wejściu do bitwy, ponadto podkreślano odejście od broni jądrowej na rzecz nowych precyzyjnych rozpoznawczo-uderzeniowych systemów raketowych. Koncepcja ta wykorzystywała doświadczenia wyciągnięte z walk na Wzgórzach Golan, które wskazywały na konieczność przejścia inicjatywy i przejścia do taktycznych i operacyjnych działań zaczepnych. Koncepcja bitwy powietrzno-lądowej stanowiła wyraz odradzania się w państwach NATO dowodzenia operacyjnego, jako ogniwa spajającego taktykę ze strategią.

W 1990 roku koncepcje bitwy powietrzno-lądowej przekształcono w koncepcję operacji powietrzno-lądowej. O ile koncepcja bitwy powietrzno-lądowej zakładała odcięcie drugich rzutów przeciwnika, to jej nowa wersja wymagała podjęcia działań przeciwdziałających już formowaniu się jego drugich rzutów i odwodów. Wysiłki ukierunkowane zostały na zapewnienie zdolności do szybkiego przenoszenia ognia i przemieszczania wojsk na duże odległości w ramach operacji połączonych („joint”) i wielonarodowych operacji („combined”).

Do rangi dominujących zasad, umożliwiających prowadzenie operacji powietrzno-lądowej, podniesiono ciągłą dyspozycyjność, elastyczne tworzenie i przemieszczanie punktów ciężkości (głównego wysiłku), demonstracyjną obecność oraz prezentowanie silnych zgrupowań zdolnych do wykonywania różnorodnych zadań.



Rys. 1. Koncepcja bitwy powietrzno - lądowej

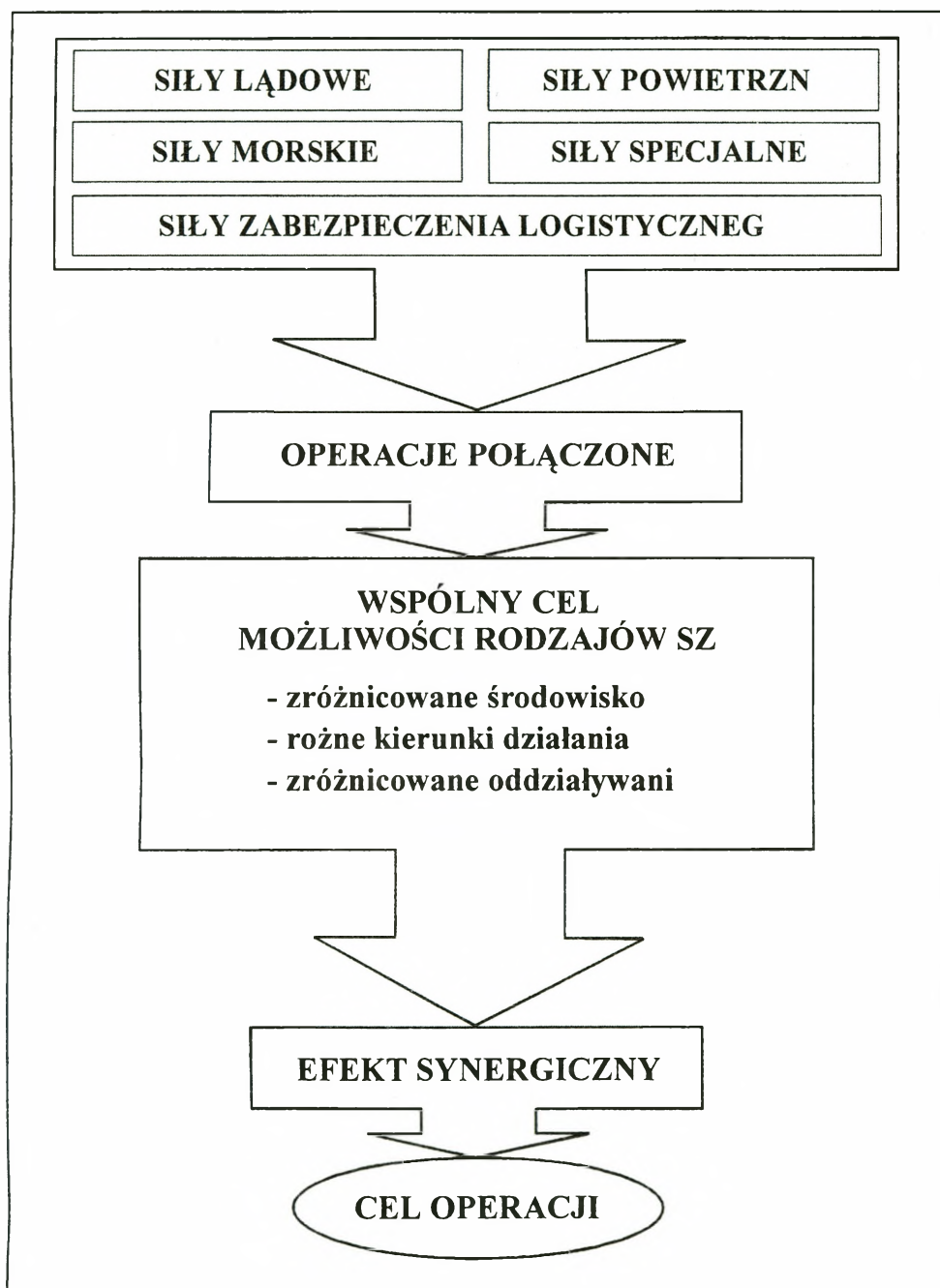
Istota operacji połączonej – Joint Operation – (rys. 2) wyraża się w synchronizacji wysiłków wojsk i środków poszczególnych rodzajów sił zbrojnych podczas realizacji zadań operacji, w wykorzystaniu ich zróżnicowanych możliwości bojowych tak, aby w rezultacie efektu synergiczności, skutki połączonych działań były większe niż zwykła suma skutków działania rodzajów sił zbrojnych z osobna.

Jeśli w operacjach połączonych wezmą udział wszystkie rodzaje sił zbrojnych, wówczas będzie to połączona powietrzno-łądowo-morska operacja. Natomiast w sytuacji, kiedy w operacji połączonej wezmą udział dwa rodzaje sił zbrojnych, będą to operacje powietrzno-łądowe, powietrzno-morskie lub lądowo-morskie.

Takie określenie istoty operacji połączonej wskazuje, że operacja w swym rozwoju przeszła pewną ewolucję, w której początkowo różne rodzaje sił zbrojnych działały w zasadzie niezależnie od siebie, zanim nie zostały zintegrowane w ramach operacji połączonych. Natomiast **operacja połączona jednego rodzaju sił zbrojnych** (np. powietrzna), **definiowana jest jako powiązane czasowo i przestrzennie działania bojowe wielu rodzajów sił powietrznych, prowadzone przez jednolite dowództwo wielu rodzajów sił powietrznych dla realizacji wspólnego celu, zgodnie ze wspólnymi zasadami.**

Ważnym elementem tych działań jest ich synchronizacja, która oznacza osiągnięcie spójności zróżnicowanych procesów dowodzenia i planowania oraz połączenie możliwości bojowych wojsk lądowych, sił powietrznych, sił morskich oraz sił specjalnych tak, aby dzięki temu osiągnąć wspólne cele operacyjne. Odnosi się to nie tylko, jak ma to miejsce we współdziałaniu, do bezpośredniego użycia sił, lecz występuje we wszystkich fazach przygotowania i prowadzenia operacji, wykraczając poza uzgodnienia dotyczące pojedynczych przedsięwzięć, obejmując tym samym więcej niż tylko przestrzenne i czasowe ześrodkowanie sił i ognia w jednym miejscu.

Doświadczenia ostatnich wojen i konfliktów wykazują, że zarówno operacje lądowe, powietrzne, jak i morskie nie mogą być prowadzone w oderwaniu od siebie. Koncepcja operacji, zakładająca zachowanie swobody działania, przy jednoczesnym zwiększeniu połączonego efektu ograniczonych środków, musi być uzgodniona przez dowódców wojsk lądowych, sił morskich i powietrznych. Toteż prowadzone operacje lądowe, powietrzne, jak i morskie muszą się nawzajem uzupełniać, a w celu minimalizowania strat i poszukiwania ekonomii wysiłków plany działań wojsk lądowych oraz sił morskich muszą być dostosowane do realnej sytuacji powietrznej. Wywalczenie przewagi w powietrzu jest podstawowym warunkiem sukcesu operacji lądowych i morskich, jeżeli się nie chce, aby potrzeby obrony wojsk własnych przed uderzeniami lotnictwa przeciwnika stały się niemożliwym do zaakceptowania ograniczeniem swobody działania. Dla zwiększenia efektów izolacji lotniczej niezbędna jest pełna integracja działań sił powietrznych z manewrem wojsk lądowych i sił morskich, gdyż dzięki temu osiąga się wzajemne korzyści w realizacji zadań przez te rodzaje sił zbrojnych. Efekty operacji połączo-



Rys. 2. Istota operacji połączonej

nych będą zwiększone, jeżeli przeciwnik będzie zmuszony do przeciwstawienia się jednocześnie atakowi wojsk lądowych i uderzeniom sił powietrznych oraz morskich. Podobnie zresztą jest, gdy uderzenia sił powietrznych zmuszą przeciwnika do rozśrodkowania swoich sił i środków, co tym samym ułatwi manewr wojskom lądowym i siłom morskim.

Działania sił powietrznych nie są, oczywiście, ograniczone lądowymi czy morskimi liniami rozgraniczenia. Ponieważ jednak przestrzeń powietrzna nad obszarem działań lądowych czy morskich jest wykorzystywana przez wszystkie komponenty połączonych sił zbrojnych, dowódca tych sił musi precyzyjnie określić sposób wykorzystania przestrzeni powietrznej w celu uniknięcia konfliktów pomiędzy jej użytkownikami. Do tego celu zostaną sprecyzowane linie rozgraniczeń i koordynacji wsparcia ogniowego, które będą odgrywały bardzo istotną rolę w prowadzeniu operacji połączonych.

1.2. Istota operacji wielonarodowych

Operacje wielonarodowe (Combined Operations) angażują co najmniej dwa rodzaje sił zbrojnych dwóch lub więcej krajów działających razem dla osiągnięcia wspólnego celu. Mogą one być prowadzone w ramach sojuszu¹ bądź koalicji².

Operacje wielonarodowe mogą być prowadzone zarówno w czasie wojny, jak i w działaniach innych niż wojna, wśród których najbardziej znanymi współcześnie są Operacje Pokojowe. Biorąc pod uwagę nową strategię rozszerzanego Sojuszu należy przyjąć, że NATO stanie się w większym stopniu organizacją wykonującą zadania reagowania na kryzysy z mandatu ONZ i OBWE. Zwiększy się zatem w jego strukturach rola wielonarodowych formacji wojskowych, co z kolei wymaga przygotowania sił zdolnych do działania w różnych warunkach, wspólnie z wojskami innych państw i to nie tylko z tymi, które należą do NATO. Wydarzenia lat dziewięćdziesiątych utwierdziły wszystkich w przekonaniu, że jest to zasadniczy sposób, w jaki mogą być prowadzone działania w przyszłości, gdyż działanie w koalicji zwiększa wielkość zaangażowanych sił, rozkłada koszty prowadzenia wojny, a także uwiarygodnia cele strategiczne operacji. Te operacje wymagają od dowódców i wojsk nie tylko wiedzy i umiejętności prowadzenia wszystkich rodzajów

¹ Sojusz jest rezultatem formalnego porozumienia pomiędzy dwoma lub więcej krajami zobowiązującymi je do współpracy politycznej i wojskowej oraz do udzielania sobie wzajemnej pomocy w określonej sytuacji. Cele sojuszu są szerokie i długoterminowe. Operacje prowadzone w ramach sojuszu są z natury rzeczy wielonarodowe i często pojęcie **operacje sojusznicze** jest synonimem operacji wielonarodowych.

² Koalicja jest porozumieniem, zwykle politycznym, dwóch lub więcej państw, zawartym w celu wspólnego prowadzenia wojny przeciwko państwu lub grupie państw. W odróżnieniu od sojuszu, koalicja jest związkiem mniej formalnym, krótkoterminowym i ulega zwykle rozwiązaniu po osiągnięciu celu, do realizacji którego została powołana.

działań na polu walki, ale również umiejętności działania w sytuacjach kryzysowych i prowadzenia operacji pokojowych. Przede wszystkim wymagają umiejętności wspólnego działania z siłami innego kraju, poszukiwania sposobów na pokonanie barier doktrynalnych i kulturowych. Na podkreślenie zasługuje to, że **każda operacja połączona, prowadzona przez siły wielonarodowe, jest operacją unikalną**. Problemy rozwiązywane zarówno w procesie jej planowania, jak i prowadzenia zmieniają się w zależności od sytuacji międzynarodowej, motywów, którymi kierowały się poszczególne państwa wydzielające określone siły, wyszkolenia i wyposażenia tych sił. Dlatego dowódcy powinni mieć świadomość wszystkich problemów, jakie występują w czasie formowania wielonarodowych sił i rozważyć dodatkowo szereg czynników w czasie przygotowania takich operacji.

Ogniwiem wiążącym wielonarodowe siły, uczestniczące w operacjach połączonych, jest porozumienie oparte na wspólnych celach. Jednakże różne cele narodowe, często nieogłaszane, są podstawą do oceniania rzeczywistości według innych kryteriów, a każdy kraj może postrzegać to samo w różny sposób. Dlatego dowódcy wielonarodowych połączonych sił (Joint Force Commanders – JFCs) powinni dążyć do zapoznania się z celami każdego kraju oraz określić, jak mogą one wpływać na sposób osiągnięcia końcowego celu operacji. Utrzymanie spójności i jedności wysiłku wymaga zrozumienia i dostosowania ogólnego celu do oczekiwań poszczególnych krajów uczestniczących w takich operacjach. Dowódcy tych sił i ich sztaby powinni dążyć do angażowania wszystkich krajów członkowskich w proces podejmowania decyzji zgodnie z warunkami określonymi w momencie zawiązania sojuszu lub koalicji. Propozycje każdej ze stron powinny być na bieżąco analizowane i uwzględniane przez dowódców sił wielonarodowych, a w okresie opracowywania wariantów działań, zasad użycia sił, przydzielania zadań siłom poszczególnych krajów oraz określania priorytetów jest to wręcz niezbędne. Ponadto, bardzo ważnym czynnikiem pozwalającym pokonać wiele problemów związanych z operacjami prowadzonymi przez siły wielonarodowe, są osobiste kontakty między dowódcami i żołnierzami. Wzajemne zrozumienie, respektowanie praw każdej ze stron, zaufanie i zdolność do kompromisów odgrywają zasadniczą rolę w organizowaniu operacji połączonych.

Siły uczestniczące w operacjach wielonarodowych będą wspierane zarówno przez środki narodowe, jak i przez sojusz lub koalicję. Wkład każdej ze stron będzie zwykle bardzo zróżnicowany, niektóre kraje mogą wspierać sojusz lub koalicję w obszarze logistyki, a inne mogą wydzielać siły operacyjne. Dowódcy operacji wielonarodowych muszą mieć pewność, że wydzielone siły są właściwie zaopatrzone, a wkład krajów członkowskich jest zgodny z możliwościami tych państw i z warunkami określonymi w czasie zawierania sojuszu lub koalicji. Podporządkowane dowódcom operacji wielonarodowych siły mogą mieć bezpośrednią łączność z obszaru operacji ze swoimi odpowiednimi, narodowymi władzami. Oznacza to, że posiadanie takich możliwości może być przydatne w koordynacji

działań, ale może być również źródłem nieporozumień w sytuacji, gdy wytyczne od sił narodowych będą przesyłane bezpośrednio z pominięciem dowódców (JFCs).

Uczestniczące w operacjach wielonarodowych państwa powinny przekazać wyznaczonemu dowódcy niezbędną zakres władzy nad ich narodowymi komponentami. Z kolei, dowódca ten (zazwyczaj przedstawiciel kraju wiodącego w Sojuszu) i jego sztab (oficerowie krajów członkowskich) sprawować będą władzę dla zjednoczenia wysiłku i osiągnięcia wspólnych celów.

Niezwykle skomplikowana sytuacja występuje podczas działania w ramach koalicji, gdy chęć zachowania narodowej dumy czy też prestiżu może ograniczać możliwości powołania koalicyjnego dowództwa (w przypadku, gdy niektóre kraje nie będą chciały podporządkować swoich sił dowódcy pochodzącemu z innego kraju) i postępowania zgodnie z określonymi procedurami. Wszelkie ustalenia w takiej sytuacji wymagają woli wszystkich stron do osiągnięcia kompromisu, dla jak najlepszej realizacji wspólnych celów. Zakłada się, że dowodzenie i nadzór (kontrola) w działaniach koalicji mogą być charakteryzowane przez jedną lub dwie podstawowe struktury: dowodzenie równoległe lub dowodzenie wiodącego kraju.

Dowodzenie równoległe funkcjonuje w sytuacji, gdy poszczególne państwa koalicji sprawują nadzór (kontrolę) nad swoimi siłami, a może być organizowane w dwojaki sposób:

- kraje realizują wspólny cel operacji, przy zachowaniu narodowej kontroli nad swoimi siłami,

- kraje realizują wspólny cel operacji, przy czym niektóre z nich sprawują narodową kontrolę nad swoimi siłami, a inne pozwalają przejść kontrolę połączoneму dowódcy bądź innemu państwu-członkowi koalicji.

W przypadku, gdy **dowodzenie realizowane jest przez wiodący kraj** (wydzielający przeważające siły i środki), wyznacza on zwykle dowódcę sił koalicyjnych. Państwo to zachowuje wówczas swoje organiczne struktury C2 (Command and Control), a siły innych krajów przechodzą pod jego nadzór (kontrolę)³.

1.3. Ogólne założenia prowadzenia operacji połączonych NATO

Zarówno narodowe, jak i wielonarodowe operacje połączone, realizowane będą na trzech poziomach: strategicznym, operacyjnym i taktycznym. **Na szczeblu strategicznym** (kierownictwo państwa lub sojuszu) **ma miejsce przekształcenie woli politycznej w cele polityczne i wydzielanie sił i środków** (wojskowych i niemilitarnych) **niezbędnych do ich realizacji**. W takim przypadku najwyższe dowódz-

³ Miało to miejsce w przypadku koalicji utworzonej dla prowadzenia wojny w Zatoce Perskiej. Wojska państw zachodnich podporządkowano dowództwu amerykańskiemu, podczas gdy siły państw arabskich były podporządkowane dowództwu saudyjskiemu.

two wojskowe określa cele strategiczne (wojskowe), wydziela niezbędne siły i środki oraz stanowi organ doradczy kierownictwa politycznego.

Dowództwo operacyjne, na podstawie wytycznych kierownictwa strategicznego, **przekształca stopniowo cele strategiczne w cele operacyjne**, wypracowuje koncepcję operacji, wydaje dyrektywy dla dowództw taktycznych poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i kieruje połączonymi działaniami rodzajów sił zbrojnych (sił wielonarodowych).

Dowództwo taktyczne, na podstawie otrzymanych dyrektyw operacyjnych, **planuje i koordynuje działania różnych rodzajów wojsk oraz nimi bezpośrednio dowodzi** (kieruje).

Planowanie operacji połączonej obejmuje wszelkie jej aspekty i w zależności od charakteru zadania realizowane jest w wymiarze Sojuszu, Unii Zachodnioeuropejskiej, innej koalicji lub w wymiarze narodowym. Punktem wyjściowym, a zarazem punktem odniesienia koncepcji operacji, jest zamierzony cel końcowy (End-state), jak i wynikające z niego cele militarne. **Cele operacji połączonej mogą być osiągnięte poprzez oddziaływanie bezpośrednie lub oddziaływanie pośrednie. Oddziaływania bezpośrednie** oznaczają skierowanie sił głównych na źródła i kluczowe obszary działania przeciwnika, natomiast **oddziaływania pośrednie** oznaczają skierowanie wysiłków na słabe punkty przeciwnika. Działania takie prowadzi się w celu stworzenia dogodnych warunków, sprzyjających oddziaływaniu na kluczowe punkty (ośrodki) przeciwnika, które tym samym mają ułatwić uzyskanie rozstrzygnięcia przez oddziaływanie bezpośrednie. Na podkreślenie zasługuje fakt, że oddziaływanie bezpośrednie lub oddziaływanie pośrednie odnosi się do głównej idei prowadzenia operacji, a także sposobu osiągnięcia wytyczonego celu.

Operacja połączona składa się z reguły z wielu czasowo i przestrzennie skoordynowanych faz. **W NATO wyróżnia się następujące fazy operacji połączonej:** planowanie i przygotowanie, przegrupowanie i rozwinięcie operacyjne, działania, zakończenie konfliktu, przegrupowanie do rejonów wyjściowych, odtworzenie stanu wyjściowego (demobilizacja) oraz analiza przebiegu operacji. W zależności od sytuacji, zadań i składu sił biorących w nich udział, fazy operacji połączonej mogą ulegać modyfikacji. Wszystkie fazy, z wyjątkiem rzeczywistych działań, będą z reguły realizowane w poczuciu odpowiedzialności narodowej, chociaż i od tego nie wyklucza się odstępstw.

Dowodzenie operacyjne w ramach operacji połączonych, wykraczające poza ramy jednego rodzaju sił zbrojnych, oznacza: wspólną ocenę sytuacji, skoordynowane planowanie i podział zadań, które pozwalają na optymalne wykorzystanie możliwości bojowych różnych rodzajów sił zbrojnych, wspólną kontrolę (nadzór) w ich organizowaniu oraz wspólne kierowanie (dowodzenie) przebiegiem operacji.

Charakter współczesnych działań wojennych wymagał będzie zespołowego działania wszystkich komponentów sił zbrojnych dla osiągnięcia wspólnego celu. Umożliwia to bowiem użycie głównych sił w różnych wymiarach i z różnych kie-

runków dla zadania przeciwnikowi zaskakującego i decydującego uderzenia. Efektywnie zintegrowane poszczególne rodzaje sił zbrojnych mają mniej słabych punktów, aniżeli w działaniach samodzielnych i są bardziej odporne na ataki, natomiast same mogą szybko zidentyfikować słabe punkty przeciwnika i skutecznie na nie uderzać. O sukcesie operacji połączonych, angażujących wszystkie rodzaje sił zbrojnych, będzie decydowało przede wszystkim umiejętne wykorzystanie potencjałów bojowych poszczególnych ich komponentów. Współczesne wojska lądowe, siły powietrzne oraz siły morskie wspierają i uzupełniają się nawzajem w znacznie większym stopniu, niż to było dawniej, w zakresie zasięgu, mocy i precyzji środków rażenia.

Współczesne działania bojowe, oprócz wymagań skoordynowanego wysiłku wszystkich rodzajów sił zbrojnych w nich uczestniczących, powinny również posiadać wspólny system pojęć z nimi związanych, kiedy operacje połączone będą prowadzone przez siły kilku krajów. Jest wręcz niemożliwe osiągnięcie wspólnych celów operacji, kiedy każdy z członków Sojuszu (koalicji) stosowałby własne, narodowe zasady przy rozwiązywaniu problemów organizowania i prowadzenia połączonych działań na współczesnym polu walki. Problemy mogą również występować w obszarze organizowania wzajemnego wsparcia. Brak jednolitych i jednako rozumianych procedur może być przyczyną strat własnych zadawanych przez środki rażenia wojsk sojuszniczych. Sukces we wspólnych działaniach w ramach operacji połączonych może zostać osiągnięty tylko poprzez doskonałe, wzajemne poznanie możliwości bojowych i procedur ich organizowania, używanych przez różne rodzaje sił zbrojnych i przez państwa będące członkami Sojuszu.

2. UŻYCIE LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH POŁĄCZONYCH NATO

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

2.1. Rola i zasady użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych NATO

Lotnictwo sił powietrznych w operacjach połączonych będzie tą siłą, która odegra główną rolę w zdominowaniu wymiaru powietrznego. Należy jednak podkreślić, że w przestrzeni powietrznej będą też działać etatowe jednostki lotnictwa sił morskich oraz lotnictwa sił lądowych. W przestrzeni tej lotnictwu i rakietom skrzydlatym przeciwnika przeciwdziałać będą naziemne środki obrony powietrznej oraz wojska obrony przeciwlotniczej.

Podstawowym warunkiem prowadzenia operacji połączonych jest uzyskanie przewagi w powietrzu. Jeszcze bardziej pożądane jest zdobycie panowania w powietrzu, które skutkuje swobodą działania własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej przy pozbawieniu tej swobody lotnictwa przeciwnika.

W wywalczeniu przewagi lub panowania w powietrzu uczestniczy przede wszystkim lotnictwo sił powietrznych i naziemne środki obrony powietrznej. Współdziałają one w wykonaniu tego zadania z siłami obrony przeciwlotniczej, lotnictwem sił morskich, a także z lotnictwem wojsk lądowych.

Wojska lądowe coraz szerzej wykorzystują wymiar powietrzny poprzez użycie śmigłowców różnego przeznaczenia. Nie są one jednak w stanie razić przeciwnika lądowego na całą głębokość ani też rozpoznawać jego zgrupowania lądowego z powietrza. Stąd jest niezbędne, aby lotnictwo sił powietrznych zwalczało drugie rzuty i odwoły przeciwnika o znaczeniu operacyjnym i strategicznym, paraliżowało jego system dowodzenia, logistyczny oraz komunikację w głębi w ramach izolacji ofen-

sywnego wsparcia lotniczego, wykonywanego na rzecz pierwszorzutowych korpusów wojsk lądowych. O ile uderzenia wykonywane przez lotnictwo sił powietrznych, w ramach izolacji lotniczej, będą korzystnie wpływać na sytuację wojsk walczących w pierwszym rzucie z pewnym opóźnieniem, to uderzenia w ramach ofensywnego wsparcia ogniowego będą skutkowały w tym zakresie bardzo szybko.

Nieco mniejszą rolę odgrywa lotnictwo sił powietrznych w działaniach sił morskich. Wynika to z faktu, że większość sił morskich państw NATO posiada własne, etatowe lotnictwo. Celem tych działań w operacjach połączonych będzie nie tylko niszczenie sił morskich przeciwnika, ale również osłona własnej floty przed uderzeniami i rozpoznaniem z powietrza. Zatem, w operacjach połączonych, w ramach taktycznego wsparcia operacji sił morskich, lotnictwo sił powietrznych może być użyte do wykonywania zadań walki o przewagę w powietrzu nad akwenem morskim, zwalczania obiektów morskich oraz rozpoznania, minowania i izolacji portów morskich.

Lotnictwo sił powietrznych wraz ze strategicznym lotnictwem bombowym może również wziąć udział w strategicznych uderzeniach powietrznych. Decyzje o tych uderzeniach będą podejmowane zwykle na poziomie strategicznym, a wynikać będą z celów politycznych i przyjętych ograniczeń. Ataki te będą ukierunkowane na osiągnięcie takiego poziomu zniszczenia lub dezorganizacji sił wojskowych i cywilnych potencjału przeciwnika, aby on przez dłuższy czas miał ograniczone możliwości prowadzenia wojny, a szczególnie agresywnych działań zaczepnych.

Wysoka efektywność użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych będzie możliwa tylko przy wszechstronnym wsparciu powietrznym jego działań, które obejmują: walkę radioelektroniczną, rozpoznanie powietrzne, wczesne wykrywanie, naprowadzanie i dowodzenie, tankowanie w powietrzu, transport powietrzny, działania poszukiwawczo-ratownicze i specjalne działania powietrzne.

Lotnictwo sił powietrznych, wykonując zadania samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych (w ramach operacji połączonych), może – uwzględniając posiadane uzbrojenie i sposób działań – szybko reagować na zaistniałą sytuację w rejonie konfliktu. Ważna rola lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych wynika z jego zasadniczej właściwości, czyli wysokiej elastyczności użycia, którą kształtują między innymi:

- **duży zasięg samolotów**, pozwalający na wykonanie uderzeń na obiekty położone w znacznej odległości od lotnisk bazowania;

- **duża prędkość samolotów**, dzięki której możliwe jest zyskanie na czasie, osiągnięcie zaskoczenia i zmuszenie przeciwnika do utrzymywania dużych sił w ciągłej gotowości bojowej;

- **wysoka manewrowość**, która umożliwi szybkie przebazowanie samolotów pomiędzy poszczególnymi TDW, a możliwość tankowania ich w powietrzu pozwala na głębokie przerzuty w dowolne rejony i obszary geograficzne. Umożliwia operatywne ześrodkowanie lotnictwa i koncentrację jego wysiłku na najważniejszych kierunkach;

– **uniwersalność wyposażenia**, która stwarza możliwość wykonywania zadań bojowych o różnej intensywności, zarówno ofensywnych, jak i defensywnych, w szerokim zakresie prędkości, wysokości i manewru;

– **dyspozytywność**, umożliwia dowództwu szybką reakcję w zaistniałej sytuacji bojowej w dowolnym rejonie oraz osiągnięcie efektu zaskoczenia, co do czasu i miejsca jego użycia, jak również szybkie przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony przeciwnika.

W ogólnej koncepcji użycia sił powietrznych w operacjach połączonych zakłada się wykonywanie zmasowanych, systematycznych i ciągłych uderzeń lotnictwa realizowanych w dzień i w nocy, w celu stworzenia wojskom lądowym (siłom morskim) warunków do rozpoczęcia lądowej (lądowo-morskiej) operacji zaczepnej. Siły komponentu lądowego i morskiego mogą wspierać działania sił powietrznych, zwiększając ich efektywność⁴.

Działania sił powietrznych w ramach połączonych działań powietrznych (PDP), określonych w NATO jako Composite Air Operations (COMAO), definiowane są, jako **wspólne działania limitowane czasem, rozmachem oraz przestrzenią** (lub niektórymi z wyżej wymienionych kryteriów), w których jednostki lotnictwa o różnym przeznaczeniu, są oddane pod dowództwo jednego dowódcy dla osiągnięcia określonego, wspólnego i specyficznego celu.

Przez PDP (COMAO) rozumie się również użycie różnych rodzajów lotnictwa, współdziałających ze sobą w czasie realizacji zadań w zależności od sytuacji powietrznej wynikającej z celu działań bojowych, możliwości dowodzenia oraz zabezpieczenia logistycznego⁵.

Istotą PDP (COMAO) jest zapewnienie maksymalizacji efektywności działań przez ich koncentrację i jednocześnie minimalizacji strat własnych poprzez wzajemną osłonę i obezwładnianie obrony powietrznej przeciwnika oraz tworzenie najkorzystniejszych warunków działań. Wynika z tego, że organizując PDP osiąga się podstawowe zasady prowadzenia działań bojowych przez lotnictwo sił powietrznych, a mianowicie **koncentrację sił** (Concentration of Force) oraz **ekonomię ich użycia** (Economy of Effort).

Scentralizowane planowanie i koordynacja działań, połączone ze zdecentralizowanym wykonaniem zadań, są podstawowym wyznacznikiem użycia lotnictwa uderzeniowego i wsparcia w PDP. O powodzeniu tej formy działań stanowi nie tylko ilość i jakość wydzielanych do tego sił i środków, ale także poziom wyszkolenia i przygotowania personelu latającego oraz zespołów planistycznych.

⁴ W niektórych przypadkach siły powietrzne mogą prowadzić działania samodzielnie, zgodnie jednak z obowiązującą koncepcją ich wykorzystania w połączonych działaniach powietrznych.

⁵ Inna z definicji mówi, że PDP są czasowo i obszarowo skoncentrowanymi działaniami bojowymi lotnictwa sił powietrznych, w których dla osiągnięcia określonego celu współdziałają ze sobą różne rodzaje lotnictwa, ale pod wspólnym dowództwem.

Podczas planowania PDP wykorzystanie poszczególnych rodzajów lotnictwa należy przede wszystkim analizować pod kątem osiągnięcia postawionego celu, określając możliwości jego wykonania, ustalając znaczenie tych działań w kontekście całej prowadzonej operacji połączonej, a zarazem dążyć do tego, aby ryzyko ewentualnego niewykonania zadania zostało sprowadzone do minimum.

Posiadanie „swobody” działań, poprzez uzyskanie czasowo-przestrzennej przewagi w powietrzu w obszarze działań, decyduje o skutecznej realizacji, przez lotnictwo sił powietrznych, ofensywnych działań powietrznych w operacjach połączonych. Swobodę tę można uzyskać poprzez należyte zaplanowanie działań i zorganizowanie współdziałania według ściśle określonego schematu takich rodzajów lotnictwa, jak: myśliwskie; rozpoznawcze; walki radioelektronicznej; wczesnego wykrywania, naprowadzania i dowodzenia; tankowania w powietrzu, jak również myśliwsko-bombowego (bombowego) oraz bojowego poszukiwania i ratownictwa.

Lotnictwo sił powietrznych, wykonując zadania w ramach PDP, w zdecydowany sposób zwiększa swoje „możliwości przeżycia” i to zarówno w czasie przelotu linii styczności bojowej wojsk (Forward Line of Own Troops – FLOT), jak i nad terytorium przeciwnika. Działania takie w zdecydowany sposób przyczynią się do wzrostu siły ogniowej oraz możliwości przenikania, co w konsekwencji prowadzi do zwiększonych możliwości oddziaływania lotnictwa przeciwko nakazanym obiektom, które dodatkowo może być potęgowane precyzyjnymi środkami rażenia. Zwiększone możliwości przenikania wynikają przede wszystkim z wszechstronnego wsparcia grup uderzeniowych poprzez użycie samolotów obezwładniania środków obrony powietrznej, samolotów myśliwskich, samolotów WRE oraz samolotów wczesnego wykrywania, naprowadzania i dowodzenia. Połączone działania powietrzne można zatem określić jako formę działań, w których taktyka zostaje efektywnie połączona z możliwościami posiadanego sprzętu i uzbrojenia.

Głównym elementem wykonawczym w połączonych działaniach powietrznych jest lotnictwo myśliwsko-bombowe, któremu w ramach izolacji lotniczej, ofensywnego wsparcia ogniowego lub ofensywnych działań powietrznych, w ramach walki z naziemnymi zasobami sił powietrznych przeciwnika zostają przydzielone do zwalczania obiekty (cele), znajdujące się na terytorium przeciwnika.

Lotnictwo myśliwskie, w trakcie wylotów bojowych, jest wykorzystywane do osłony własnego lotnictwa uderzeniowego, prowadząc wymiatanie (Sweep) lub towarzyszenie (Escort), wiążąc walką i zwalczając samoloty myśliwskie przeciwnika na trasie lotu i w rejonie działań lotnictwa myśliwsko-bombowego. Stosunkowo nowym zadaniem dla tego rodzaju lotnictwa jest również eliminowanie z działań samolotów przeciwnika działających nad jego terytorium. Chodzi tutaj przede wszystkim o samoloty wczesnego wykrywania, naprowadzania i dowodzenia, walki radioelektronicznej czy też tankowania w powietrzu. W tym celu (podobnie jak do niszczenia obiektów naziemnych realizowanych przez LMB) tworzy się ugrupowania bojowe składające się z samolotów myśliwskich, które są częścią

składową COMAO. Nie mogą to być jednak samoloty przeznaczone do realizowania zadań osłony grup uderzeniowych (wymiatania bądź towarzyszenia), lecz muszą to być dodatkowe samoloty, mające do wykonania tylko te zadania.

Dla uzyskania informacji o obiektach ataku, niezbędnych do planowania nalotu oraz określenia rezultatów uderzeń, wykorzystywane są samoloty rozpoznawcze, prowadzące taktyczne rozpoznanie powietrzne.

Lotnictwo zwalczania naziemnej obrony powietrznej obejwładnia systemy radiolokacyjne przeciwnika, prowadząc ich elektroniczne zakłócanie lub rażąc ognio-wo. Zwykle lotnictwo to działa w wyznaczonych rejonach (strefach działań), jednakże wydzielona część może towarzyszyć samolotom myśliwsko-bombowym (bombowym), dla zapewnienia ich bezpośredniej osłony.

Środki wojsk radiotechnicznych dostarczają niezbędnych informacji do oceny sytuacji powietrznej oraz wykonują zadania mające na celu sformowanie ugrupowania bojowego (kierowanie grupami w trakcie wykonywania zbiórki). Mogą one także kierować własnymi samolotami działającymi nad terenem przeciwnika, ewentualnie ostrzegać je o zagrożeniach z powietrza.

Samoloty tankowania powietrznego mogą być użyte zarówno dla zwiększenia zasięgu, jak i czasu oddziaływania własnego lotnictwa.

W ramach operacji połączonej użycie sił obrony powietrznej będzie realizowane nie tyle poprzez wcześniejsze planowanie ich działań, co poprzez skupienie wysiłku dostosowanego do nie dającej się przewidzieć i szybko zmieniającej się sytuacji. W ramach tej koncepcji lotnictwo myśliwskie, ze względu na swoją elastyczność i możliwość oddziaływania na przeciwnika, jest uznawane za główny element wykonawczy systemu obrony powietrznej.

System obrony powietrznej w ramach operacji połączonej powinien zapewniać: ciągłą i wiarygodną informację o sytuacji powietrznej, możliwość scentralizowanego i odpowiedniego do sytuacji dowodzenia podległymi siłami, możliwość prowadzenia analiz zagrożenia i przedstawiania propozycji najkorzystniejszego wykorzystania środków walki, możliwość prowadzenia połączonych (zintegrowanych) działań podległych sił w sposób elastyczny i dowodzenia nimi najczęściej w sposób zdecentralizowany, kierowanie systemami wykonawczymi w sposób pozwalający na pełne wykorzystanie ich możliwości bojowych, zapewnienie wsparcia siłom prowadzącym ofensywną walkę z siłami powietrznymi przeciwnika.

Aby powyższe wymagania mogły zostać spełnione, system obrony powietrznej powinien dysponować: siecią stacjonarnych i ruchomych elementów wykrywania (tak naziemnych, jak i powietrznych) ŚNP przeciwnika, ośrodkami ostrzegania i powiadamiania; wydajnym systemem zautomatyzowanego opracowania informacji, sprawnym systemem przekazywania informacji.

W okresach nasilenia zaczepnych operacji powietrznych przeciwnika mogą zostać ustalone czasowe rejony działania (ograniczone terenem i wysokością) i przydzielone poszczególnym rodzajom wojsk (systemom uzbrojenia) do wyłącznego

działania. Rejony te noszą nazwę Weapons Engagement Zones (WEZ), a rozmiary tych stref są uzależnione od rodzaju i ilości środków przewidzianych do użycia. Rozróżnia się dwa rodzaje WEZ, w których swoje zadania realizować będzie lotnictwo myśliwskie:

- FAOR (Fighter Area of Responsibility) – rejon odpowiedzialności,
- FEZ (Fighter Engagement Zone) – strefa odpowiedzialności w ramach obrony obiektowej.

Lotnictwo myśliwskie, działając w FAOR, stanowi uzupełnienie pasa wojsk raketowych znajdujących się bezpośrednio za strefami użycia wojsk raketowych (SHORADEZ i MEZ)⁶ oraz ma za zadanie zwalczać ŚNP przeciwnika, które przedarły się w głąb rejonu obrony powietrznej.

Na podstawie decyzji dowódcy sił powietrznych, określającej ilość sił przeznaczonych do realizacji działań defensywnych w operacji połączonej, w tym wydzielony do ich realizacji wysiłek lotnictwa myśliwskiego, sztab stanowiska dowodzenia sił powietrznych szczebla taktycznego (CAOC) decyduje o liczbie FAOR, ich położeniu oraz przydzieleniu poszczególnych rejonów jednostkom lotnictwa myśliwskiego. Położenie FAOR jest uzależnione od kierunków zagrożenia ze strony przeciwnika powietrznego, a ich granice określane są współrzędnymi geograficznymi. Biorąc pod uwagę typy samolotów myśliwskich, którymi się dysponuje (zwłaszcza ich możliwości zwalczania celów powietrznych na małych i bardzo małych wysokościach), określa się również granice FAOR w „trzecim wymiarze”, czyli według wysokości. Równie istotnym czynnikiem określającym użycie LM w FAOR jest „czwarty wymiar”, czyli czas. Przedział czasowy, w którym rejon odpowiedzialności będzie aktywny, musi być precyzyjnie określony, ponieważ dysponując w danym rejonie pewną liczbą samolotów myśliwskich będziemy posiadać określone możliwości ciągłego dyżurowania. Czas ten można wprowadzić znacznie wydłużyć, jednak w takim przypadku występuje konieczność tankowania samolotów myśliwskich w powietrzu.

Siły powietrzne, w operacjach połączonych, będą wykorzystywane do prowadzenia działań według konkretnie ustalonych zasad, których istota bazuje na arkanach sztuki wojennej. Doktryna sił powietrznych NATO wymienia następujące **zasady ich użycia**:

- **cel i celowość** (Selection and Maintenance of the Aim Objective) – jest jedną z podstawowych zasad osiągnięcia powodzenia we wszystkich działaniach. Zasada ta pozwala na zrozumienie zamiarów i rozkazów przełożonego oraz podjęcie odpowiednich działań dla osiągnięcia założonego celu działań;

⁶ SHORADEZ (Short Range Air Defence Engagement Zone) – strefa działania przeciwlotniczych zestawów raketowych bliskiego zasięgu, np. Roland lub Gepard.

MEZ (Missile Engagement Zone) – strefa działania przeciwlotniczych zestawów raketowych Patriot i Hawk.

– **elastyczność** (Flexibility) – ma zapewnić zdolność do prowadzenia skutecznych działań w zmieniającej się sytuacji oraz możliwość efektywnego reagowania na działania przeciwnika. W działaniach taktycznych lotnictwa będzie osiągnięta poprzez wykorzystanie samolotów wielozadaniowych i użycie ich tam, gdzie jest to możliwe, a przede wszystkim do wykonania jak najszerszego spektrum zadań;

– **koncentracja sił** (Concentration of Force) – jest kluczową zasadą osiągnięcia powodzenia przez taktyczne siły powietrzne (rozproszenie wysiłku na dużym obszarze bądź w realizacji szerokiego spektrum zadań może zagrażać osiągnięciu powodzenia w działaniach);

– **ekonomia wysiłku/sił** (Economy of Effort) – zasada ta określa, że do osiągnięcia celu działań powinno być użyte tylko tyle sił, ile jest do tego niezbędne. Realizuje się ją poprzez staranny, w zależności od warunków działań i obiektów uderzeń, dobór systemów uzbrojenia, właściwy podział sił i środków oraz koncentrację wysiłku do wykonania najważniejszego zadania w określonym miejscu i czasie;

– **jedność wysiłku** (Unity of Effort) – osiągnięta poprzez przygotowanie i prowadzenie różnych rodzajów działań bojowych tak, aby się one wzajemnie uzupełniały w realizacji celów operacji;

– **ofensywny charakter działań** (Offensive of Action) – uważany jest za podstawowy czynnik osiągania powodzenia w działaniach bojowych poprzez narzucenie swojej woli przeciwnikowi;

– **bezpieczeństwo** (Security), którego treścią jest zapewnienie bezpieczeństwa siłom powietrznym poprzez wywalczenie korzystnej sytuacji w powietrzu, rozśrodkowanie oraz zabezpieczenie przed atakami;

– **zaskoczenie** (Surprise), uzyskiwane poprzez stosowanie niepowtarzającej się taktyki, nowych systemów uzbrojenia, WRE itp. Zasada ta jest ważnym czynnikiem uzyskania powodzenia i minimalizacji strat, zarówno w działaniach ofensywnych, jak i defensywnych taktycznych sił powietrznych;

– **morale** (Morale) – zasada mająca duże znaczenia dla efektywności działań. Utrzymanie wysokiego morale zapewnia ducha walki (the fighting spirit) i zdolność do zwycięstw;

– **zarządzanie zasobami** (Resources Management), którego treścią jest utrzymywanie ciągłości działań poprzez zapewnienie wystarczającej ilości sprzętu, środków materiałowych i ludzi, w celu utrzymania potencjału bojowego.

Oprócz wymienionych zasad sztuki wojennej, mających zastosowanie w użyciu sił powietrznych, formuje się jeszcze jedną, uważaną za podstawową zasadę ich użycia, a dotyczącą **uzyskania i utrzymania swobody działania** (Gaining and Maintaining the Freedom of Action). Podstawowym sposobem osiągnięcia swobody działań jest wywalczenie przewagi w powietrzu, co zapewnia efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez własne lotnictwo, a uniemożliwia wykorzystanie przestrzeni przez lotnictwo przeciwnika.

Na podstawie tak sformułowanych zasad użycia sił powietrznych NATO określono wymagania, jakie muszą być spełnione, aby lotnictwo sił powietrznych mogło być użyte w operacjach połączonych. Do wymagań tych należy zaliczyć:

– **interoperacyjność** (Interoperability) rozumianą jako zdolność systemów, jednostek bądź innych sił do wzajemnego wspierania się w ramach wspólnych działań i obejmującą kompatybilność systemów dowodzenia i łączności, uzbrojenia, powietrznych i naziemnych środków nawigacyjnych, systemów identyfikacji „swój-obcy”, a także infrastruktury zabezpieczenia;

– **ciągłość działań** (Sustained Operations), która powinna przygotowywać siły powietrzne do prowadzenia efektywnych działań przez dłuższe okresy. Wymóg ten wiąże się z zasadą ekonomii wysiłku (Economy of Effort), która zapewnia ciągłość działań w czasie całej operacji;

– **zdolność realizacji działań bojowych w warunkach zakłóceń radioelektronicznych** (Operations in Hostile Electronic Environment), osiąganą przez stosowanie odpowiedniej taktyki oraz wykorzystanie najnowszych aktywnych i biernych środków walki radioelektronicznej;

– **żywołność** (Survival to Operate), którą osiąga się przez odpowiednie wyposażenie techniczne, realne szkolenie, planowanie i zabezpieczenie logistyczne oraz przygotowanie w czasie „P”, poprzez stosowanie aktywnych i pasywnych przedsięwzięć obronnych (kombinacji) oraz utrzymanie zdolności do odtwarzania gotowości bojowej po uderzeniach przeciwnika;

– **zdolność do działań we wszystkich warunkach atmosferycznych i porach doby** (Operations in All Conditions of Light and Weather), która umożliwia wykonanie uderzeń lotniczych, w tym również uderzeń odwetowych, na siły przeciwnika w określonym miejscu i czasie;

– **gotowość bojową** (Readiness), osiąganą w celu zapewnienia maksymalnie krótkiego czasu reakcji na niespodziewany atak przeciwnika poprzez utrzymywanie taktycznych sił powietrznych w odpowiednio wysokich stanach i stopniach gotowości bojowej;

– **wyszkolenie** (Training), które powinno być realizowane w taki sposób, aby możliwie wiernie odzwierciedlało warunki perspektywicznego pola walki i rozwijało umiejętności praktyczne stanu osobowego;

– **łączność** (Communications), realizowaną wszystkimi dostępnymi siłami i środkami (w tym i cywilnymi) w celu zapewnienia szybkiego i niezawodnego obiegu informacji.

2.2. Zadania lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych NATO

W doktrynie sił powietrznych NATO czytamy: ... *siły powietrzne, podobnie jak wojska lądowe i siły morskie, posiadają swoją taktykę i strategię, w ramach których realizują działania operacyjne i taktyczne*. Doktryna ta definiuje podstawową formę użycia sił powietrznych jako prowadzenie działań powietrznych o charakterze ofensywnym i defensywnym, w trakcie których siły powietrzne mogą realizować zadania:

- walkę o przewagę w powietrzu – Counter Air (CA),
- izolację lotniczą – Air Interdiction (AI),
- ofensywne wsparcie lotnicze sił lądowych – Offensive Air Support (OAS),
- taktyczne wsparcie lotnicze sił morskich – Tactical Air Support for Maritime Operations (TASMO),
- rozpoznanie – Reconnaissance (TAR),
- transport powietrzny – Tactical Air Transport (TAT),
- wspierające operacje powietrzne – Supporting Air Operations (SAO).

Walka o przewagę w powietrzu (CA), nazywana też zwalczaniem powietrznego potencjału przeciwnika, jest podstawowym zadaniem sił powietrznych realizowanym w operacji połączonej, a obejmuje: zwalczanie lotnictwa na lotniskach i w powietrzu, obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk, niszczenie systemu dowodzenia lotnictwem, obroną powietrzną i przeciwlotniczą wojsk, zwalczanie infrastruktury i zasobów wspomagających siły powietrzne.

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

W ramach walki o przewagę w powietrzu wyróżnia się ofensywną **walkę z siłami powietrznymi przeciwnika** (Offensive Counter Air – OCA), która jest prowadzona głównie z własnej inicjatywy oraz **defensywną walkę z jego środkami napadu powietrznego** (Defensive Counter Air – DCA), która jest reakcją na rozpoczęcie działań przez przeciwnika.

Wyróżnia się trzy stopnie kontroli przestrzeni powietrznej:

– **korzystna sytuacja powietrzna** (Favourable Air Situation), w której rozmiar działania sił powietrznych przeciwnika jest niewystarczający do osłabienia osiągania zakładanych celów prowadzonych operacji lądowych, morskich i powietrznych;

– **przewaga w powietrzu** (Air Superiority), którą można zdefiniować jako taki stopień przewagi w działaniach sił powietrznych jednych nad drugimi, który pozwala prowadzić połączone operacje przez siły lądowe, morskie i powietrzne we wskazanym miejscu i czasie, bez znaczącej ingerencji sił powietrznych przeciwnika;

– **panowanie w powietrzu** (Air Supremacy) – w sytuacji takiej działania mogą być wykonywane w pełnym zakresie. Loty można wykonywać przy minimalnym stopniu ryzyka, podczas gdy lotnictwo przeciwnika nie może ich wykonywać lub też musi liczyć się ze znacznymi stratami.

Celem **defensywnej walki** (DCA) ze środkami napadu powietrznego, w ramach operacji połączonej, jest udaremnienie prowadzenia operacji powietrznych przez przeciwnika lub przynajmniej osłabienie ich skuteczności poprzez zadanie przeciwnikowi powietrznemu maksimum strat i zminimalizowanie strat własnych sił powietrznych. Cele te są współzależne, tzn.: im więcej zestrzelonych samolotów nieprzyjaciela, tym mniej zdolnych zadawać zniszczenia w przyszłych nalotach. Mniej zniszczonych sojusznicznych sił to realna zdolność do samoobrony w przypadku kontynuowania nalotów przez przeciwnika. Decydowanie, gdzie znajduje się środek ciężkości między tymi celami, ma główne implikacje w operacyjnym rozmieszczeniu i strukturze sił oraz dla przydziałów środków walki. Działania w ramach DCA dotyczą niszczenia lub obezwładniania sił powietrznych przeciwnika, kierujących się w pobliże lub obok własnego terytorium i jest reakcją na działanie lotnictwa przeciwnika.

Zgodnie z obowiązującą koncepcją operacji połączonych, lotnictwo myśliwskie odgrywa kluczową rolę w obronie powietrznej NATO. Ze względu na swoją mobilność i elastyczność posiada możliwość działania w całym rejonie obrony, na wszystkich wysokościach oraz możliwość skupienia wysiłku w potrzebnym miejscu i w krótkim czasie. Znaczenie działania lotnictwa myśliwskiego uwarunkowane jest następującymi czynnikami: rozszerzonym zakresem zadań, koniecznością wykonywania zadań obrony nienaruszalności przestrzeni powietrznej, koniecznością utrzymywania gotowości do osłony mobilizacyjnego rozwijania sił zbrojnych.

Nowoczesne lotnictwo myśliwskie, wyposażone w samoloty o bardzo dużych możliwościach w zakresie wykrywania i zwalczania celów powietrznych, może wykonywać zadania o każdej porze doby i we wszystkich warunkach atmosferycznych, w których ma: osłaniać z powietrza przydzielone rejony i obiekty, osłaniać własne wojska podczas operacji połączonych, zwalczać ŚNP przeciwnika poza zasięgiem oddziaływania przeciwlotniczych zestawów raketowych, osłaniać skrzydła wojsk lądowych oraz czasowo uzupełniać luki pomiędzy rejonami działa-

nia wojsk raketowych, a także wzmacniać jednostki wojsk raketowych w określonym miejscu i czasie.

Taktyczna doktryna sił powietrznych NATO – ATP-33(C) dla lotnictwa myśliwskiego w ramach działań defensywnych określa trzy zasadnicze zadania:

– **przechwytywanie** (Interception), działania mające na celu przechwycenie (zniszczenie) wrogich statków powietrznych lub pocisków raketowych w powietrzu;

– **bojowy patrol powietrzny** (Combat Air Patrol – CAP), który jest prowadzony nad rejonem celu, nad osłanianymi obiektami, w rejonach stref walki lub w obszarze podlegającym obronie powietrznej, z zadaniem przechwycenia i zniszczenia wrogich środków napadu powietrznego, zanim zdołają one osiągnąć swoje cele. CAP w określonych uwarunkowaniach wymagają wsparcia ze strony samolotów tankowania w powietrzu;

– **dyżurowanie na ziemi** (Ground Alert), które polega na pełnieniu przez samoloty myśliwskie dyżurów na ziemi lub na pokładzie lotniskowców. Samoloty w takim stanie są w pełni przygotowane i uzbrojone, a ich załogi w gotowości do działania.

Działania ofensywne (OCA) w ramach operacji połączonych są definiowane jako działania mające na celu niszczenie, obezwładnianie i ograniczenie potencjału sił powietrznych przeciwnika tak blisko jego źródeł, jak to jest możliwe. Celem tych działań jest pomniejszenie potencjału bojowego jego sił powietrznych w czasie trwania konfliktu zbrojnego, poprzez niszczenie ich sił i środków na ziemi. Główny wysiłek w tego typu działaniach skupiony jest na zwalczaniu lotnictwa przeciwnika na ziemi, a przede wszystkim środków napadu powietrznego zdolnych do działań ofensywnych oraz stanowisk dowodzenia siłami powietrznymi. W drugiej kolejności są zwalczane obiekty mające wpływ na odtwarzanie zdolności bojowej sił powietrznych przeciwnika: punkty (bazy) zaopatrzenia, bazy remontowe itp. Działania lotnictwa, w ramach OCA, muszą być wszechstronnie zabezpieczone w celu uniknięcia zagrożenia ze strony lotnictwa myśliwskiego, naziemnych środków OP oraz obrony przeciwlotniczej, osłaniającej atakowane obiekty przeciwnika.

W ramach **ofensywnego zwalczania sił powietrznych przeciwnika** wyróżnia się:

– uderzenia lotnicze (Counter Air Attack – CAA),

– osłonę lotnictwa uderzeniowego (rozpoznawczego) przez LM (Fighter Sweep, Air Escort),

– radioelektroniczne i ogniowe obezwładnianie obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika (Suppression of Enemy Air Defences – SEAD).

Działania te są ściśle ze sobą powiązane i należy je rozpatrywać tylko pod kątem wzajemnego się uzupełniania dla osiągnięcia wspólnego celu prowadzonych działań.

Celem uderzeń lotniczych jest zwalczanie potencjału sił powietrznych przeciwnika na ziemi. W pierwszej kolejności są eliminowane lotniska lotnictwa ude-

zeniowego, a szczególnie lotniska bazowania samolotów nosicieli broni jądrowej oraz samolotów specjalnego przeznaczenia. W następnej kolejności są niszczone pozostałe lotniska oraz inne obiekty infrastruktury sił powietrznych przeciwnika. W ramach niszczenia lotnisk planuje się wykonanie uderzeń najpierw na drogi startowe i drogi kołowania, celem zablokowania bazujących tam samolotów poprzez uniemożliwienie im startów. Następnie niszczy się zablokowane samoloty, stanowiska dowodzenia i inne elementy infrastruktury lotnisk. Wykonywanie uderzeń na lotniska ma wielkie znaczenie w zdobyciu przewagi w powietrzu i zapewnieniu tym samym dogodnych warunków do prowadzenia działań przez wojska własne. Uderzenia na lotniska eliminują działanie lotnictwa przeciwnika bardziej niż jakkolwiek system obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Do wykonywania uderzeń w tych ramach mogą być użyte: samoloty bombowe, samoloty myśliwsko-bombowe, samoloty myśliwskie, samoloty zwalczania środków przeciwlotniczych (Wild Weasel), samoloty obezwładniające środki promieniujące energię elektromagnetyczną, śmigłowce, rakiety (balistyczne, samosterujące), bezpilotowe aparaty latające, naziemne (morskie) artyleryjskie środki ogniowe, lotnictwo morskie.

Ze względu na to, że działania ofensywne i defensywne w ramach operacji połączonych mogą być prowadzone jednocześnie przy użyciu tych samych sił i środków, w tej samej przestrzeni powietrznej, działania te nie mogą być rozpatrywane w oderwaniu od siebie. W zależności od sytuacji operacyjno-taktycznej, rozmachu działań priorytetem mogą być działania ofensywne bądź defensywne, które wzajemnie uzupełniają się w osiągnięciu celów działań, a dalej celów operacji.

Bezpośredni wpływ na wykonanie zadań, związanych ze zwalczaniem sił i obiektów naziemnych (wojsk lądowych) i nawodnych (sił morskich) przeciwnika, w ramach operacji połączonych mają rezultaty prowadzonej walki o uzyskanie przewagi w powietrzu. Toteż takie czynniki, jak: posiadanie odpowiednio wysokiego potencjału bojowego lotnictwa sił powietrznych o najwyższych parametrach, a także przygotowanie i wyszkolenie personelu latającego będą decydować o możliwościach jego użycia na rzecz własnych wojsk lądowych i sił morskich.

W założeniach użycia lotnictwa sił powietrznych na rzecz wojsk lądowych zakłada się, że:

- wykonanie zadań przez wojska lądowe uzależnione jest bezpośrednio od działań prowadzonych przez siły powietrzne, szczególnie w pierwszym etapie działań wojennych;

- wykonanie uprzedzających uderzeń z powietrza gwarantuje osiągnięcie sukcesu również przez wojska lądowe, które wykorzystując efekty tych działań, przejdą do prowadzenia operacji obronnej lub zaczepnej swoimi ugrupowaniami uderzeniowymi, według tzw. koncepcji bitwy powietrzno-lądowej;

- warunkiem skutecznego rozpoczęcia zaczepnej operacji lądowej jest uzyskanie przewagi w powietrzu;

– różnorodny jest stopień i zakres oddziaływania środków napadu powietrznego na obiekty wojsk lądowych tak w początkowym okresie, jak i w toku prowadzenia działań wojennych.

Działalność lotnictwa sił powietrznych na rzecz wsparcia wojsk lądowych obejmuje: izolację lotniczą i ofensywne wsparcie lotnicze sił lądowych.

Izolacja lotnicza (AI) oznacza działalność lotnictwa mającą na celu zwalczanie naziemnego potencjału sił lądowych przeciwnika, rozmieszczonego w głębi obszaru (ugrupowania) przeciwnika, a obejmuje zwalczanie drugich rzutów i odwodów operacyjnych przed użyciem ich na polu bitwy. Jej celem jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez pierwszorzutowe związki operacyjne połączonych sił zbrojnych w operacjach połączonych, a powinna zapewnić im czas i warunki do uchwycenia inicjatywy w działaniach bojowych. Izolacja lotnicza jest prowadzona na odległościach niewymagających ścisłego współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami wojsk w ramach prowadzenia ognia i wykonywania manewrów. Zasięg wykonywanych uderzeń może obejmować obszar od tylnej granicy korpusów wojsk lądowych (armii), którą wyznacza linia koordynacji rozpoznania i izolowania (Reconnaissance and Interdiction Planning Line – RIPL)⁷, czyli od 80 do 100 km w głąb terytorium przeciwnika.

Działania w ramach lotniczej izolacji rejonu działań bojowych są nakierowane głównie na jednostki manewrowe przeciwnika (pancerne i zmechanizowane) w marszu, wojska w rejonach ześrodkowania i w rejonach odpoczynku. W działaniach tych chodzi głównie o wykonywanie uderzeń na podchodzące drugie rzuty i odwody przeciwnika na głębokościach do 300 – 450 km (i większych) od rubieży styczności wojsk. Podchodzące drugie rzuty i odwody powinny być atakowane przez cały czas podchodzenia do rejonu związków operacyjnych pierwszego rzutu. Z powodu atakowania tych sił może nastąpić znaczne opóźnienie ich podejścia do rubieży styczności wojsk lub obniżenie ich potencjału bojowego w chwili wejścia do bitwy. W konsekwencji może to być decydującym czynnikiem załamania się koncepcji prowadzenia dalszych działań bojowych przez przeciwnika. Izolacja sieci i źródeł zaopatrywania to izolacja dróg zaopatrywania, takich jak: linie kolejowe i drogowe, węzły komunikacyjne, stacje transportowo-załadowcze, porty morskie oraz składy i magazyny, jak również obiekty i urządzenia przemysłowe, a także ośrodki administracyjno-polityczne.

Szczególnie przydatne do wykonywania zadań w ramach izolacji lotniczej są samoloty myśliwsko-bombowe. Charakteryzują się one wysoką manewrowością, możliwościami użycia różnorodnego uzbrojenia, żywotnością oraz możliwością szybkiego skoncentrowania dużego potencjału rażenia w głębi obszaru przeciwni-

⁷ Podstawą sprawnego wykonania tych zadań na rzecz wojsk lądowych, a zarazem efektywnego wykorzystania możliwości przestrzennych lotnictwa, będzie stały podział pola walki za pomocą linii rozgraniczeń. Linie te wyznaczone są na podstawie mapy, ale według charakterystycznych punktów terenowych, najczęściej przebiegają równoległe do linii styczności wojsk.

ka. Wykorzystanie przez samoloty myśliwsko-bombowe kierowanych pocisków raketowych „powietrze-ziemia”, odpalanych spoza zasięgu środków OPL przeciwnika, zwiększa efektywność użycia lotnictwa i bezpośrednio wpływa na zmniejszenie strat bojowych. Ponieważ efekty działań prowadzonych w ramach izolacji lotniczej nie są odczuwalne przez siły lądowe natychmiast, lecz z pewnym opóźnieniem, to zwalczanie sił przeciwnika, w głębi jego obszaru, przez lotnictwo musi rozpocząć się możliwie jak najwcześniej. Należy jednak uwzględnić, że wraz ze zwiększającą się głębokością bojowego oddziaływania lotnictwa z reguły zmniejsza się ilość przenoszonego uzbrojenia oraz rosną straty, wskutek dłuższego przebywania w strefie rażenia środków OP i OPL przeciwnika.

Główne cele (priorytety) działania lotnictwa, w ramach izolacji lotniczej, są ustalane na szczeblu operacyjnym wojsk lądowych, natomiast operacyjne planowanie użycia lotnictwa, w tym określanie ilości sił biorących udział w działaniach oraz podział ich wysiłku, do wykonania poszczególnych zadań, jest realizowane w dowództwie sił powietrznych. Szczegółowego planowania zadań i koordynowania działania grup uderzeniowych dokonuje się na szczeblu taktycznym, czyli połączonych stanowisk dowodzenia działaniami powietrznymi (CAOC).

Ofensywne wsparcie lotnicze (OAS) jest częścią wsparcia działań wojsk lądowych przez siły powietrzne. Według obowiązującej jeszcze koncepcji użycia sił powietrznych w operacjach połączonych, w jego skład wchodzi: izolacja pola walki i bezpośrednie wsparcie lotnicze, które prowadzone są w celu wspierania działań pierwszorzutowych korpusów wojsk lądowych.

Izolacja pola walki (Battlefield Air Interdiction – BAI) to działania lotnictwa skierowane przeciw siłom i środkom przeciwnika, które ze względu na swoje położenie mogą bezpośrednio wpływać na przebieg prowadzonej walki, ale które nie są w niej jeszcze użyte lub ze względów taktycznych nie mogą być użyte. Zadania, realizowane w ramach izolacji pola walki, mają na celu izolowanie pierwszorzutowych związków taktycznych przeciwnika zaangażowanych w walce, od wzmocnienia i zaopatrzenia oraz ograniczenie im swobody manewru. Obiekty zwalczane w ramach tego zadania będą znajdować się zazwyczaj pomiędzy linią koordynacji wsparcia ogniowego (FSCL) a linią planowania rozpoznania i izolacji (RIPL), tzn. pomiędzy 15-30 a 80-100 km. Zwalczanie obiektów przed linią FSCL wymaga jednak szczegółowej koordynacji w trakcie planowania operacji połączonych. Obiektami zwalczanymi w ramach izolacji pola walki mogą być: czołgi, BWP i inne pojazdy, wojska w marszu i rejonach ześrodkowania, węzły drogowe, mosty, środki ogniowe oraz cele doraźnie wykryte.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze (Close Air Support – CAS) jest definiowane jako takie działanie lotnictwa przeciw siłom i środkom przeciwnika, znajdującym się w bezpośredniej bliskości sił własnych (na głębokości 15-30 km), które wymaga szczególnej koordynacji działań lotnictwa z ogniem i ruchem własnych sił lądowych. Działania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego będą przynosić

natychmiastowy efekt i bezpośrednio wpływać na przebieg walki wspieranych wojsk. Natomiast możliwości ogniowe i mobilność samolotów, wykonujących zadania w ramach tego zadania, mogą pozwolić na zwalczanie celów niedostępnych, które nie mogą być osiągnięte przez środki ogniowe wspieranych wojsk oraz potęgować siłę ognia wspieranych wojsk poprzez wzajemne uzupełnianie się oddziaływania ogniowego naziemnych środków ogniowych z działaniami samolotów.

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

Taktyczne wsparcie lotnicze operacji sił morskich (TASMO) jest dla lotnictwa zadaniem drugorzędym. Celem działań lotnictwa na morzu będzie obezwładnianie i niszczenie sił morskich przeciwnika oraz obrona własnych sił morskich. W ramach wsparcia lotniczego sił morskich lotnictwo może być użyte głównie do:

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

Działania w ramach taktycznego wsparcia lotniczego operacji sił morskich mogą być prowadzone przez lotnictwo sił powietrznych samodzielnie lub we współdziałaniu z lotnictwem morskim i siłami morskimi. Wsparcie to może być prowadzone poprzez wykonywanie wszechstronnie zabezpieczonych wylotów ofensywnych i defensywnych. Siły i środki sił powietrznych będą wykorzystywane do wsparcia lotniczego sił morskich tylko w takich sytuacjach, gdy nie będą one dysponować odpowiednią ilością własnego lotnictwa.

Cele i priorytety taktycznego wsparcia lotniczego operacji sił morskich ustala dowódca tych sił, natomiast za wykonanie zadań realizowanych w ramach tego wsparcia są odpowiedzialni dowódcy sił powietrznych.

Lotnictwo użyte do wsparcia sił morskich musi dysponować odpowiednim uzbrojeniem oraz posiadać szczegółowe informacje o sytuacji na morzu, planowanym przebiegu operacji morskiej oraz o szczególnych warunkach działań nad morzem. W celu eliminowania wzajemnego zagrożenia oraz dla uzyskania możliwie najlepszych efektów wspólnego działania, bezwzględnie jest wymagana ścisła koordynacja i stała wymiana informacji pomiędzy stanowiskami dowodzenia sił powietrznych a stanowiskami dowodzenia sił morskich.

W nowo opracowywanej doktrynie wielonarodowych połączonych sił Sojuszu (AJP-01) zawarte jest nieco inne spojrzenie na użycie sił powietrznych. Dotyczy to zwłaszcza użycia sił powietrznych w połączonych operacjach powietrznych (Joint Air Operations), które zostaną zasadniczym elementem wielonarodowych operacji połączonych (Combined Joint Operations), **będą zaangażowane nie tylko do uzyskania i utrzymania dominacji w powietrzu, ale także do wspierania sił lądowych i morskich w osiąganiu celów operacji sojuszniczych sił połączonych.** Połączone operacje powietrzne będą działaniami wspierającymi siły morskie (w tym desanty i operacje lotnictwa morskiego), lądowe oraz specjalne, wchodzące w skład sojuszniczych sił połączonych. Z drugiej strony siły lądowe, morskie czy też specjalne mogą przyczynić się do zwiększania efektywności operacji powietrznych. Doktryna ta wymienia następujące rodzaje połączonych działań powietrznych:

- działania o uzyskanie przewagi w powietrzu (zwalczanie sił powietrznych przeciwnika) – Counter Air Operations,
- działania przeciw siłom naziemnym i nawodnym (powierzchniowym) – Anti to Surface Force Air Operations,
- działania powietrzne na morzu – Maritime Air Operations,
- strategiczne działania (operacje) powietrzne – Strategic Air Operations,
- wspierające działania powietrzne – Supporting Air Operations.

Znaczny wpływ na zmiany w użyciu lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych ma rozwój wojsk raketowych i artylerii, lotnictwa sił lądowych, szczególnie śmigłowców szturmowych⁸ oraz doświadczenia z konfliktów zbrojnych i wojen.

Działania o uzyskanie przewagi w powietrzu (CAO) są prowadzone w toku całej sojuszniczej operacji połączonej, najintensywniej jednak w pierwszych dniach wojny. Głównym celem sił powietrznych w tych działaniach, realizowanych w ramach operacji połączonych, jest zapewnienie osłony wojskom własnym i swobody wykorzystania przestrzeni powietrznej własnemu lotnictwu, a tym samym uniemożliwienie lotnictwu przeciwnika swobodnego z niej korzystania. Dlatego też cele działań, w ramach zwalczania sił powietrznych przeciwnika, formułuje się następująco: uzyskanie pożądanego stopnia dominacji w przestrzeni powietrznej; zapewnienie swobody działania w przestrzeni powietrznej w celu wykonania postawionych zadań; wzbranianie (utrudnianie) przeciwnikowi działań w powietrzu; osłona działań wojsk własnych. Działania o uzyskanie przewagi w powietrzu realizowane są zarówno w ramach działań ofensywnych (OCA), jak i działań defensywnych (DCA).

⁸ Środki bojowe sił lądowych mogą obecnie prowadzić ogień na odległość nawet do 60-70 km (artyleria raketowa czy śmigłowce szturmowe, które mogą operować w głębi ugrupowania bojowego przeciwnika).

W ramach działań ofensywnych wykonywane są:

- uderzenia lotnicze na lotniska i bazy – Airfield Attack (AA),
- uderzenia na rakiety bazowania naziemnego i systemy zabezpieczające – Attacks Against Missiles and Associated Systems (AAM&AS),
- obezwładnianie środków OP i OPL – Suppression of Enemy Air Defense (SEAD),
- osłona lotnictwa uderzeniowego przez lotnictwo myśliwskie: wymiatanie (Fighter Sweep) i towarzyszenie (Fighter Air Escort).

W ramach OCA celem uderzeń lotniczych, z zastosowaniem uzbrojenia konwencjonalnego, będzie zwalczanie głównie potencjału sił powietrznych przeciwnika na ziemi, a obiektami działania (ataku) będą: samoloty (głównie uderzeniowe) na ziemi (na lotniskach), lotniska wraz z ich infrastrukturą (przede wszystkim drogi startowe i kołowania), stanowiska dowodzenia sił powietrznych, stanowiska startowe pocisków „ziemia-powietrze”, punkty (bazy) logistyczne i warsztaty naprawcze sił powietrznych.

Nowo opracowywana dyrektywa rozpatruje również działania obrony powietrznej, które dzieli na: aktywną obronę powietrzną (Active DCA) i pasywną obronę powietrzną (Passive DCA). Użycie lotnictwa sił powietrznych w działaniach defensywnych w porównaniu do ATP-33(B) nie ulega zasadniczym zmianom.

Działania przeciw siłom naziemnym i nawodnym (ASFO) składają się z szeregu zadań, których celem jest niszczenie, neutralizowanie lub opóźnianie działań sił lądowych oraz morskich przeciwnika. W AJP-01, w porównaniu do ATP-33(B), pojawił się podział działań przeciw siłom naziemnym przeciwnika, ze względu na odległość od sił własnych oraz zakres integracji działań lotnictwa z ogniem i ruchem wspieranych wojsk. Następstwem takich ustaleń, w organizowaniu operacji połączonych, będzie odejście od używania nazwy „ofensywne wsparcie lotnicze” (OAS) oraz zanik izolacji pola walki (BAI), która staje się częścią zadań realizowanych w ramach izolacji lotniczej. Bezpośrednie wsparcie lotnicze obejmować będzie natomiast zadania realizowane w ścisłym współdziałaniu ze wspieranymi wojskami.

Działania powietrzne na morzu – (AMO) obejmują:

- zwalczanie okrętów podwodnych – Anti-Submarine Warfare (ASW),
- zwalczanie celów nawodnych – Anti-Surface Unit Warfare (ASUW),
- morskie działania przeciwlotnicze – Maritime Anti-Air Warfare (MAAW).

W ramach działań powietrznych na morzu będzie realizowane również wsparcie powietrzne desantowych operacji amfibijnych (ASAO). Wsparcie to składać się będzie z realizowanych przez siły powietrzne typowych działań dla izolacji lotniczej czy też bezpośredniego wsparcia. Będzie ono prowadzone w wymiarze powietrzno-lądowo-morskim, a zadaniem lotnictwa sił powietrznych będzie głównie wykonywanie uderzeń na przeciwnika broniącego dostępu do brzegu oraz osłona desantu amfibijnego przed uderzeniami z lądu, wody i powietrza.

Strategiczne działania powietrzne (SAO) prowadzone będą na poziomie strategicznym lub operacyjnym. Działania wymierzone będą przeciwko ważnym centrom i istotnym elementom systemu dowodzenia, ośrodkom produkcji wojennej oraz kluczowym obiektom infrastruktury. Ataki te będą ukierunkowane na osiągnięcie takiego poziomu zniszczenia sił wojskowych i cywilnego potencjału przeciwnika, aby przez dłuższy czas posiadał ograniczone możliwości prowadzenia wojny.

Wspierające działania powietrzne (SAO) prowadzone będą w celu zabezpieczenia (wsparcia) realizacji głównych zadań przez lotnictwo sił powietrznych. Działania te będą wymagały ścisłej koordynacji, która obejmuje:

– **walkę radioelektroniczną** – Electronic Warfare (EW), prowadzoną w celu maskowania własnych działań oraz uniemożliwienia lub zmniejszenia możliwości prowadzenia działań przez przeciwnika;

– **obserwację i rozpoznanie powietrzne** – Air Surveillance and Reconnaissance (ASR), które dostarczają informacji o działaniach strony przeciwnej. Działania te polegać będą na zbiorze wszystkich informacji o przeciwniku przez: rozpoznawcze statki powietrzne (rozpoznanie radioelektroniczne i fotograficzne), samoloty systemu wczesnego wykrywania – Airborne Early Warning (AEW), samoloty połączonego systemu obserwacji – określania obiektów uderzeń i rozpoznania – Joint Surveillance, Targeting and Reconnaissance System (JSTARS), morskie samoloty patrolowe – Maritime Patrol Aircraft (MPA) oraz bezpilotowe statki powietrzne – Unmanned Aircraft (UMA);

– **dowodzenie** (Command and Control), które obejmuje wykorzystywanie samolotów wczesnego ostrzegania systemu AWACS – Airborne Early Warning (AEW), połączonego systemu obserwacji, określania obiektów uderzeń i rozpoznania (JSTARS) oraz powietrznych stanowisk dowodzenia pola walki – Airborne Battlefield Command and Control Centre (ABCCC);

– **tankowanie w powietrzu** – Air to Air Refuelling (AAR), które przyczynia się do zwiększania rozmachu działań powietrznych, zwiększania zasięgu oddziaływania, elastyczności, mobilności, a tym samym możliwości użycia lotnictwa na dużych odległościach i koncentrowania go w miejscu i czasie najbardziej potrzebnym;

– **transport powietrzny** – Air Transport (AT), który gwarantuje komponentom sojuszniczych sił połączonych szybkie dostarczanie ludzi, sprzętu i zaopatrzenia lub ewakuację z rejonu działań bojowych. Dostępność transportu powietrznego oraz jego możliwości będą znacząco wpływać na plany operacji połączonych;

– **bojowe poszukiwanie i ratownictwo** – Combat Search and Rescue (CSAR) obejmuje wykorzystanie zarówno samolotów, jak i śmigłowców, wyspecjalizowanych zespołów i sprzętu w celu poszukiwania i ratowania personelu będącego w niebezpieczeństwie na ziemi lub na morzu;

– **specjalne działania powietrzne** – Special Air Operations, które są działaniami powietrznymi prowadzonymi przez specjalnie zorganizowane, wyszkolone i wyposażone siły w celu osiągnięcia wojskowych, politycznych, ekonomicznych lub psychologicznych celów przy pomocy niekonwencjonalnych środków militarnych.

2.3. Dowodzenie lotnictwem sił powietrznych w operacjach połączonych NATO

Skuteczny system dowodzenia odgrywa podstawową rolę w operacjach połączonych, w których będą uczestniczyły różne rodzaje sił zbrojnych. Zrozumienie istoty tych operacji, ich wymagań oraz towarzyszących temu uwarunkowań dla organizacji dowodzenia będzie niezbędnym przedsięwzięciem na wszystkich szczeblach dowodzenia.

Pojęcia dowodzenia operacyjnego i taktycznego, a także nadzoru (kontroli) operacyjnego i taktycznego są ściśle ze sobą powiązane i regularnie używane. Nie są one jednak synonimiczne, gdyż przyjmuje się, że **dowodzenie** jest to działalność, poprzez którą dowódca narzuca swoją wolę i zamiary podwładnym. Obejmuje ono upoważnienie i odpowiedzialność za rozwinięcie wojsk oraz użycie ich do wykonania postawionych zadań. Natomiast **nadzór** (kontrola) jest działalnością, poprzez którą dowódca, wspomagany przez swój sztab, organizuje, kieruje i koordynuje działania przydzielonych mu sił i środków. Żeby to osiągnąć, dowódca i jego sztab wykorzystuje ujednoczone procedury w połączeniu z dostępnymi systemami łączności i informatyki (Communications and Information Systems – CIS). Te dwa procesy, po ich wspólnym połączeniu, tworzą system dowodzenia, kontroli i informatyki (Control Communications and Information Systems – CCIS), który jest wykorzystywany przez dowódcę, jego sztab i podwładnych do planowania, kierowania, koordynowania i kontrolowania operacji.

Wyróżnia się pięć zasad dowodzenia w operacjach połączonych:

– **jedność dowodzenia** (Unity of Command) – jest fundamentalną, a zarazem nieodzowną zasadą skutecznego i ekonomicznego użycia sił i środków. Realizacja tej zasady polega na przekazaniu uprawnień do kierowania i koordynowania działań wszystkich rodzajów wojsk jednemu dowódcy. Jedność dowodzenia zapewnia spójność planowania i wykonania zadań. W koalicyjnych bądź sojuszniczych operacjach połączonych mogą być wprowadzone pewne ograniczenia w zakresie podporządkowania narodowych komponentów jednemu dowódcy. Jako minimum zachowania jedności dowodzenia przyjmuje się posiadanie przez dowódcę koalicyjnych (sojuszniczych) połączonych sił operacyjnego nadzoru (OPCON) nad wszystkimi siłami;

– **ciągłość dowodzenia** (Continuity of Command) – polega na tym, że dowodzenie musi być sprawowane przez cały czas trwania operacji. Zasada ta realizowana jest poprzez ustanowienie przez dowódcę swoich zastępców oraz zapasowe SD;

– **integracja dowodzenia** (Integration of Command) – zapewnia najlepsze możliwości wykorzystania środków bojowych do osiągnięcia wspólnego, zakładanego celu operacji. Integracja dowodzenia umożliwia również skuteczną i wszechstronną wymianę informacji pomiędzy poszczególnymi szczeblami dowodzenia, jak i uczestniczącymi w operacjach siłami;

– **czytelna struktura dowodzenia** (Clear Chain of Command). Wprawdzie struktura dowodzenia i nadzoru jest hierarchiczna, jednak w wyjątkowych sytuacjach dyrektywy i rozkazy dotyczące prowadzenia działań, mogą zawierać zadania tylko dla poszczególnych rodzajów sił zbrojnych;

– **decentralizacja dowodzenia** (Decentralization). Zasada ta mówi, że odpowiedzialność dowódcy połączonych sił za wykonanie postawionego mu zadania jest niepodzielna. W niektórych jednak sytuacjach przekazanie podwładnym pewnych uprawnień w zakresie dowodzenia i odpowiedzialności może być niezbędne. W takim przypadku podwładny musi mieć sprecyzowany cel, jaki ma osiągnąć swoimi działaniami oraz zapewnione niezbędne siły i środki do jego realizacji. Poprzez przekazanie uprawnień dowódcy wyższych szczebli dowodzenia zapewniają podwładnym swobodę działania, umożliwiając im tym samym wykazanie inicjatywy oraz wykorzystanie szczególnych sytuacji, występujących na polu walki.

Decentralizacja dowodzenia wymaga spełnienia trzech warunków:

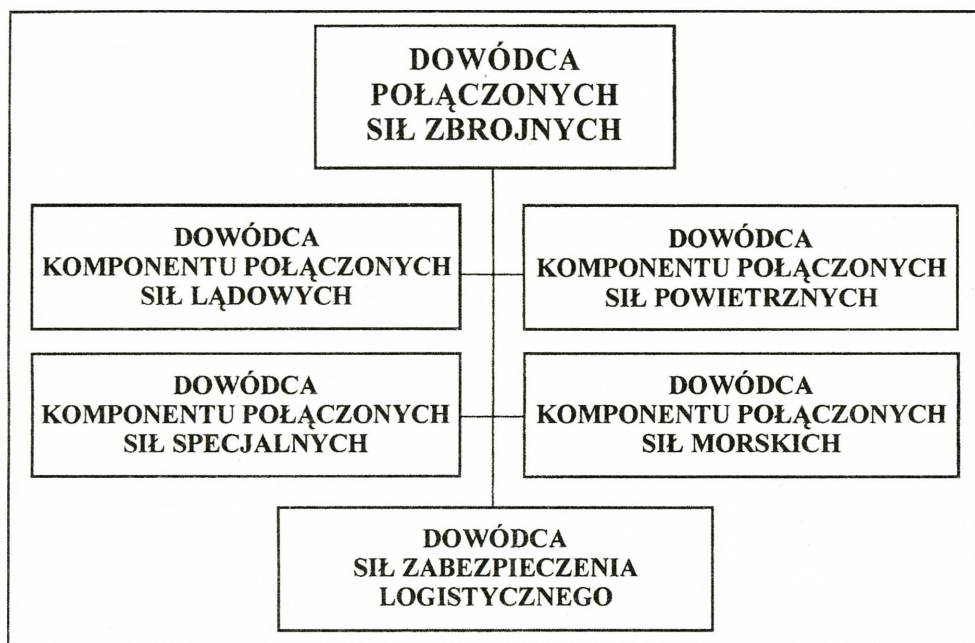
– dowódca połączonych sił zbrojnych zobowiązany jest znać, w każdym momencie operacji, rodzaj i sposób prowadzonych działań oraz kolejny zamiar podwładnych i sytuację operacyjno-taktyczną w swoim obszarze odpowiedzialności;

– podwładny dowódca musi w pełni rozumieć zamiar wyższego przełożonego oraz posiadać swobodę (możliwość) organizowania i prowadzenia działań według własnej decyzji, ale spójnych z działaniami przełożonego;

– musi funkcjonować jednakowe zrozumienie zasad użycia sił, procedur stosowanych przez inne rodzaje sił zbrojnych oraz mocnych i słabych punktów poszczególnych komponentów, które można osiągnąć tylko poprzez wspólne szkolenia i ćwiczenia, organizowane już w okresie pokoju.

Dowódca połączonych sił zbrojnych jest odpowiedzialny za planowanie i realizację planu operacji połączonych. Sprawuje on dowodzenie operacyjne (OPCOM) nad wszystkimi przydzielonymi mu komponentami. Określa strukturę i organizację dowodzenia najodpowiedniejszą do prowadzenia operacji, a ponadto określa i żąda wymaganego zabezpieczenia logistycznego dla osiągnięcia gotowości operacyjnej sił mu podległych i utrzymania jej w toku prowadzenia operacji. Zarówno w trakcie planowania, jak i prowadzenia operacji połączonej, powinien znać sytuację polityczną, kulturalną i religijną w swoim regionie, a także brać pod uwagę interesy mieszkańców w obszarze działań. Informując przełożonego o sytuacji, przedstawia własną ocenę jej prawdopodobnego rozwoju i wynikających z tego koniecznych zmian w planie operacji i dodatkowych środkach.

Podstawowa zasada organizowania dowodzenia w operacjach połączonych mówi, że dowódca połączonych sił zbrojnych nie może być jednocześnie dowódcą któregoś z komponentów. Jedynym wyjątkiem może być sytuacja, gdy operacja połączona będzie zdecydowanie ukierunkowana na środowisko lądowe, morskie lub powietrzne, a zaangażowanie pozostałych rodzajów wojsk będzie niewielkie (rys. 3).



Rys. 3. Struktura dowodzenia na teatrze operacji

Dokumenty normatywne, dotyczące użycia sił powietrznych Sojuszu, wyróżniają cztery podstawowe zakresy uprawnień decyzyjnych dowódców (tabela 1):

– **dowodzenie operacyjne (OPCOM)** – określane jako uprawnienia w zakresie: wydawania rozkazów podporządkowanym dowódcom oraz stawiania im zadań; zmiany rozmieszczenia podległych mu sił oraz podporządkowania organizacyjnego podległych sił bądź zachowania wyłącznie dla siebie uprawnień w zakresie kierowania (zarządzania) operacyjnego i taktycznego w sytuacjach, kiedy uzna to za konieczne;

– **kontrola operacyjna (OPCON)** – definiowana jako zakres władzy w zakresie: kierowania przydzielonymi siłami w celu wykonania określonych, zwykle ograniczonych co do rozmachu, czasu i obszaru, zadań zmiany dyslokacji sił przydzielonych do wykonania określonego zadania oraz przekazywania lub zachowania uprawnień w zakresie taktycznego zarządzania przydzielonymi siłami;

– **dowodzenie taktyczne (TACOM)** – określane jako uprawnienia w zakresie stawiania zadań postawionych przez wyższych przełożonych;

Tabela 1

**ZAKRES KOMPETENCJI DECYZYJNYCH W ZAKRESIE UŻYCIA SIŁ
POWIETRZNYCH SOJUSZU**

SZCZEBEL DOWODZENIA	ZAKRES UPRAWNIEŃ DECYZYJNYCH	ZAKRES PRZEKAZYWANIA UPRAWNIEŃ DECYZYJNYCH
COMAJF	OPCOM	OPCON TACON
Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych	Dowodzenie operacyjne	Kontrola operacyjna Kontrola taktyczna
COMAIR	OPCON OPCOM (for AD only)	TACON
Dowódca Sił Powietrznych	Kontrola operacyjna (dla obrony powietrznej dowodzenie operacyjne)	Kontrola taktyczna
CAOC	TACOM	TACON
Dowódca Połączonego Ośrodka Dowodzenia Działaniami Powietrznymi	Dowodzenie taktyczne	Kontrola taktyczna

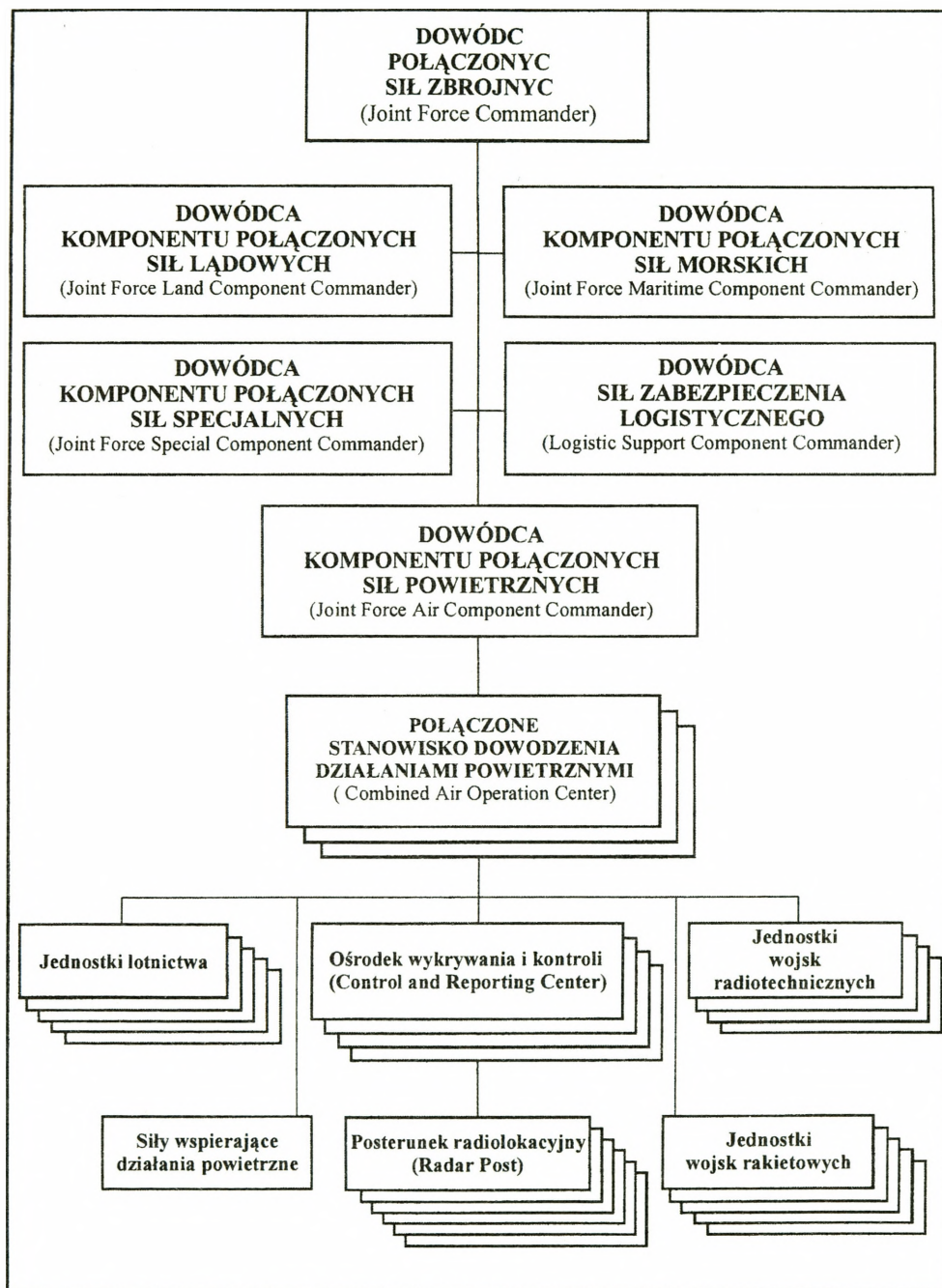
– **kontrola taktyczna (TACON)** – to zazwyczaj szczegółowe, lokalne kierowanie i kontrola manewrem bądź przemieszczeniem sił niezbędnych do wykonania postawionych przez przełożonych zadań⁹.

Do dowodzenia połączonymi siłami zbrojnymi w operacji połączonej system dowodzenia (rys. 4) może obejmować: Dowództwo Połączonych Sił Zbrojnych biorących udział w operacji połączonej oraz poszczególne Dowództwa Komponentu Lądowego, Powietrznego, Morskiego, Sił Specjalnych i Logistycznych.

Niezbędne jest, aby Dowódcy Sił Powietrznych podlegały Połączone Stanowiska Dowodzenia Działaniami Powietrznymi, a tym z kolei jednostki sił powietrznych (lotnictwa, wojsk raketowych i radiotechnicznych) oraz sił wspierających działania powietrzne. Elementami wykonawczymi systemu dowodzenia siłami powietrznymi w rejonach odpowiedzialności Połączonych Stanowisk Dowodzenia Działaniami Powietrznymi powinny być Ośrodki Wykrywania i Kontroli oraz posterunki radiolokacyjne. Na czele wymienionych sił na szczeblu operacyjnym (Dowództwa Połączonych Sił Zbrojnych oraz Dowództw poszczególnych Komponentów) stoją dowódcy Połączonych Sił lub Komponentów.

Zgodnie z zasadami przyjętymi w państwach NATO, w przypadku kryzysu i wojny, a także w operacjach pokojowych, lotnictwo sił powietrznych będzie użyte według decyzji i planów, wypracowywanych przez międzynarodowe dowództwa, zgodnie z zasadą scentralizowanego dowodzenia siłami zbrojnymi.

⁹ AAP-6. Słownik terminów i definicji NATO, Warszawa 1998.



Rys. 4. Struktura dowodzenia lotnictwem w operacji połączonej

W myśl obowiązujących w państwach NATO procedur Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych jest odpowiedzialny za opracowanie i realizację planów szkolenia sił powietrznych i przygotowanie ich do prowadzenia działań w operacjach połączonych¹⁰. W sztabie Połączonych Sił Zbrojnych prowadzi się ogólne planowanie operacji połączonych na okres 7-10 dni, a także określa ich główne cele (rys. 5).

Na podstawie planu operacji połączonej Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych udziela wytycznych i wskazówek dowódcom komponentów: powietrznego, lądowego i morskiego w zakresie koordynacji działań w ramach prowadzonej operacji i osiągnięcia jej celów. Operacyjna ocena sytuacji, prowadzona przez Dowództwa Połączonych Sił Zbrojnych wraz z dowództwami poszczególnych komponentów, polega na rozpatrywaniu czynników politycznych, militarnych, ekonomicznych i społecznych zarówno w odniesieniu do przeciwnika, jak i do siebie, a także na określeniu (w miarę posiadanych informacji) całościowego obrazu sytuacji dla regionu działań.

Dowódca Komponentu Połączonych Sił Powietrznych, po otrzymaniu wskazówek i wytycznych (Direction and Guidance) od Dowódcy Połączonych Sił Zbrojnych, w uzgodnieniu z dowódcami poszczególnych komponentów przystępuje do planowania operacji powietrznej, ustalając cele operacji i priorytety w zakresie działań ofensywnych i defensywnych (ogólne na czas trwania operacji, tzn. na 4 dni oraz szczegółowe – na najbliższe 24 godziny).

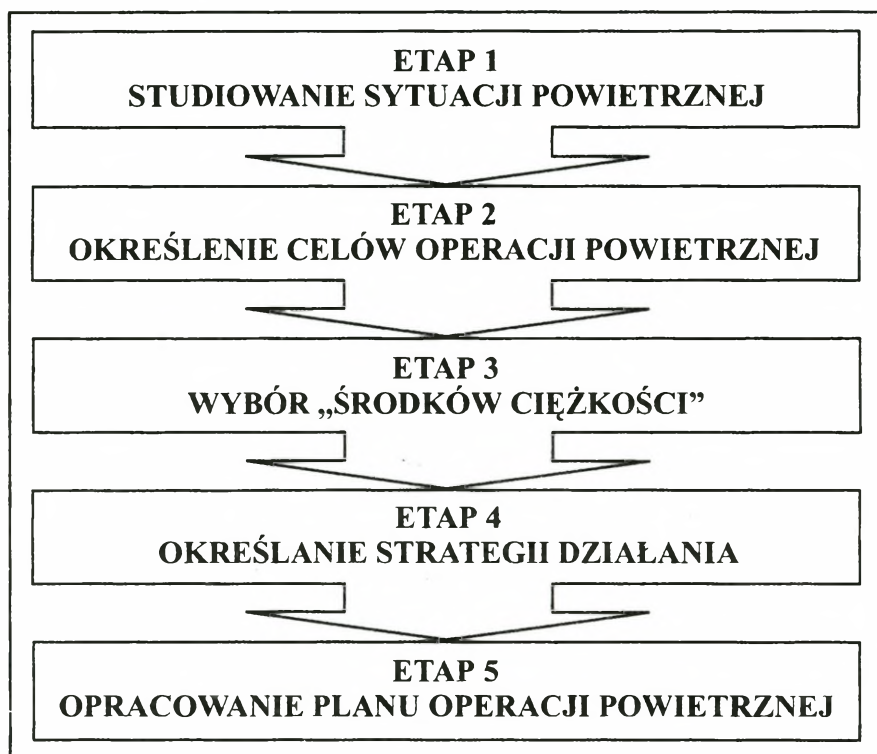
Proces planowania operacji powietrznej w ramach operacji połączonej obejmuje w Dowództwie Komponentu Połączonych Sił Powietrznych pięć etapów (rys. 6).

Etap 1. Studiowanie sytuacji powietrznej. Podstawowym celem tego etapu jest uzyskanie dostępnych informacji o przeciwniku, dokonanie oceny jego możliwości oraz określenie prawdopodobnego zamiaru działań. Na etapie tym należy przeprowadzić dokładną analizę możliwości własnych sił powietrznych oraz wykonać analizę warunków, w jakich będą prowadzone działania bojowe. Bardzo ważne jest też zapoznanie się z możliwościami systemu wsparcia logistycznego działań powietrznych. Informacje analizowane na tym etapie pochodzą głównie z rozpoznania i wywiadu, ale także z innych źródeł. Wymaga się, aby informacje były aktualne i wiarygodne. Proces gromadzenia i analizowania informacji nie ogranicza się jedynie do tego etapu, ale kontynuowany jest również na pozostałych etapach.

Etap 2. Określenie celów operacji powietrznej, którego zadaniem jest ustalenie celów działań sił powietrznych, a ponadto ogólne określenie faz prowadzenia działań i sposobów ich wykonania. Celami operacji powietrznej może być np.: obezwładnianie systemu kierowania państwem i dowodzenia wojskami, wywalczenie i utrzymanie przewagi w powietrzu, niszczenie potencjału broni precyzyj-

¹⁰ Posiada on uprawnienia do stałego bądź czasowego (np. na czas trwania całej operacji, ważnego etapu operacji) przydzielania i podporządkowania sił powietrznych (lotnictwa taktycznego, wojsk rakietowych i radiotechnicznych) podległym mu dowódcom.

nego rażenia, eliminowanie możliwości prowadzenia działań ofensywnych przez przeciwnika, niszczenie sprzętu i wojsk przeciwnika. Cele te muszą wynikać bezpośrednio z celów operacji połączonej.



Rys. 6. Proces planowania operacji powietrznej

Etap 3. Wybór „środków ciężkości”¹¹. Na etapie tym dokonuje się analizy i oceny wrażliwych, istotnych do prowadzenia działań, środków własnych lub przeciwnika, np. posiadanie przez przeciwnika bardzo silnej OPL w planowanym obszarze działań naszego lotnictwa, co z kolei powoduje konieczność wydzielenia dodatkowych sił lotnictwa wsparcia w celu wykonania zadania. Należy podkreślić, że niekoniecznie muszą być to najsilniejsze punkty przeciwnika, ale mogą być również najsłabsze. „Środki ciężkości” przeciwnika mogą być atakowane bezpośrednio (Direct Attack) lub pośrednio (Indirect Attack). Poprzez określenie „środków ciężkości” transformuje się zbiór konkretnych obiektów przeznaczonych do zwalczania.

¹¹ „Środek ciężkości” rozumiany jest jako: jakość, zdolność lub rejon, z którego pochodzi siła wojska, narodu lub sojuszu, jego swoboda działania, siła fizyczna i wola walki.

Etap 4. Określenie strategii działań. Na tym etapie określa się sposób wykorzystania posiadanych sił i środków do osiągnięcia wyznaczonych celów.

Zrealizowanie wszystkich przedsięwzięć, w trakcie wymienionych etapów, daje podstawę do opracowania wariantów operacji powietrznej (Courses of Action), które będą stanowiły merytoryczną bazę do opracowania ostatniego etapu, jakim jest **plan operacji powietrznej (etap 5)**. Plan ten jest podstawowym dokumentem do przygotowania i prowadzenia działań. Zawiera on koncepcję prowadzenia operacji powietrznej, listę obiektów uderzeń i priorytety, określa poziom wysiłku oraz jak i kiedy siły powietrzne mogą i będą uczestniczyć w działaniach. Plan ten musi być zsynchronizowany z planami dowódców innych komponentów połączonych sił zbrojnych.

Dowódca Komponentu Połączonych Sił Lądowych współpracuje z Dowódcą Komponentu Połączonych Sił Powietrznych w zakresie ogólnego planowania użycia lotnictwa, określając hierarchię obiektów zwalczanych w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego (OAS) oraz izolacji lotniczej (AI), a także wielkości wysiłku, określanego w samolotolotach (SORTIES), wydzielanego do działań na korzyść poszczególnych korpusów wojsk lądowych.

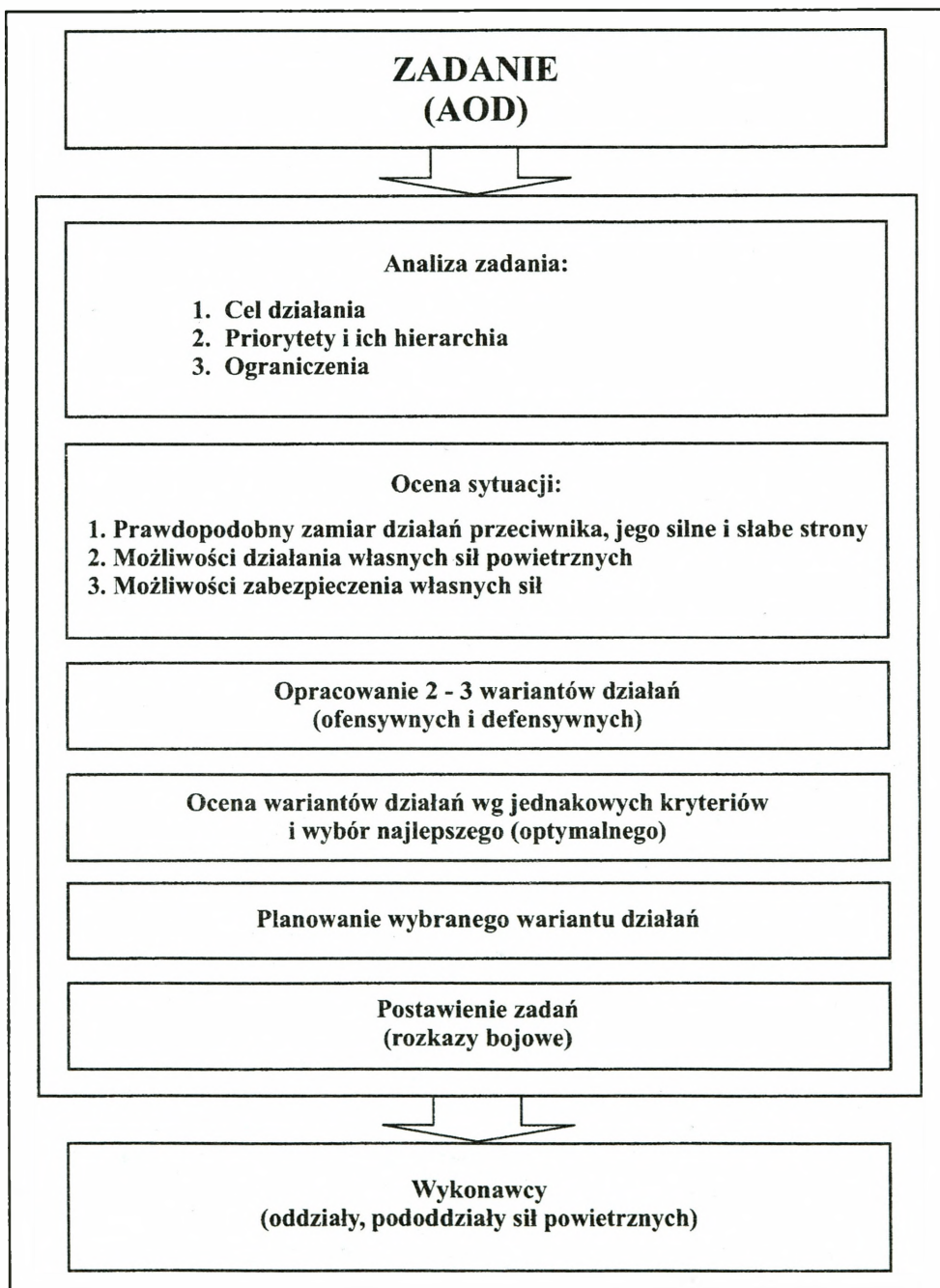
Podobnie przebiega współpraca z Dowódcą Komponentu Sił Morskich w zakresie planowania użycia lotnictwa do taktycznego wsparcia operacji sił morskich.

Istotnym punktem planowania operacji powietrznej w sztabie Komponentu Połączonych Sił Powietrznych jest proponowanie Dowódcy Połączonych Sił Zbrojnych podziału wysiłku lotnictwa sił powietrznych na rodzaje działań (zadania bojowe). Jest to o tyle ważne w okresie planowania, iż to właśnie ten Dowódca decyduje o wielkości wydzielanego wysiłku na poszczególne działania, w odniesieniu do konkretnej sytuacji.

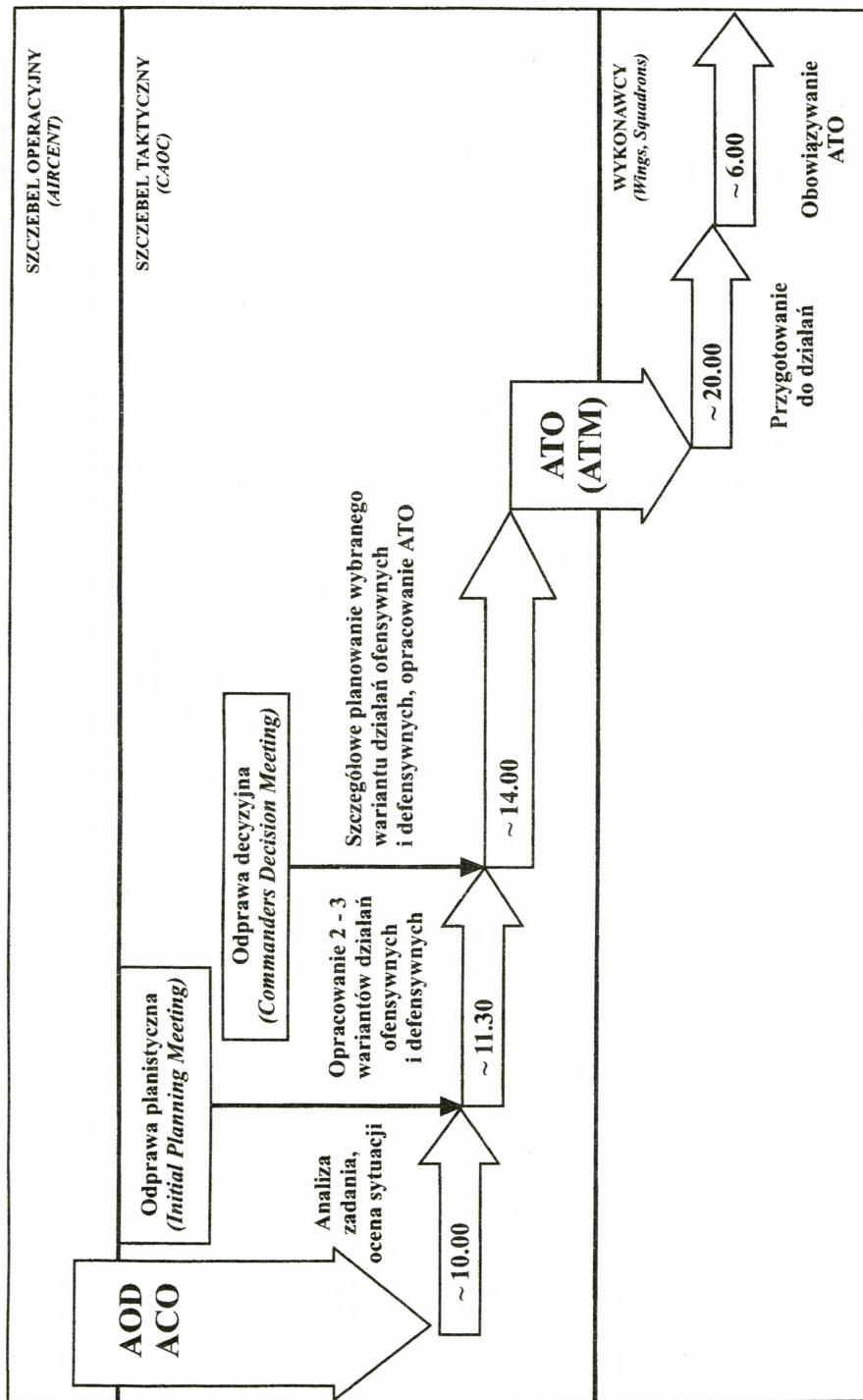
Sporządzany plan operacji powietrznej, prowadzonej w ramach operacji połączonej jest podstawą do postawienia zadań dowódcom Połączonych Stanowisk Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (CAOC) w formie Dyrektywy Operacyjnej Sił Powietrznych (Air Operations Directive – AOD) (rys. 7).

Cele operacji powietrznej będą realizowane w formie działań ofensywnych, w ramach połączonych działań powietrznych oraz w formie działań defensywnych, w ramach obrony powietrznej.

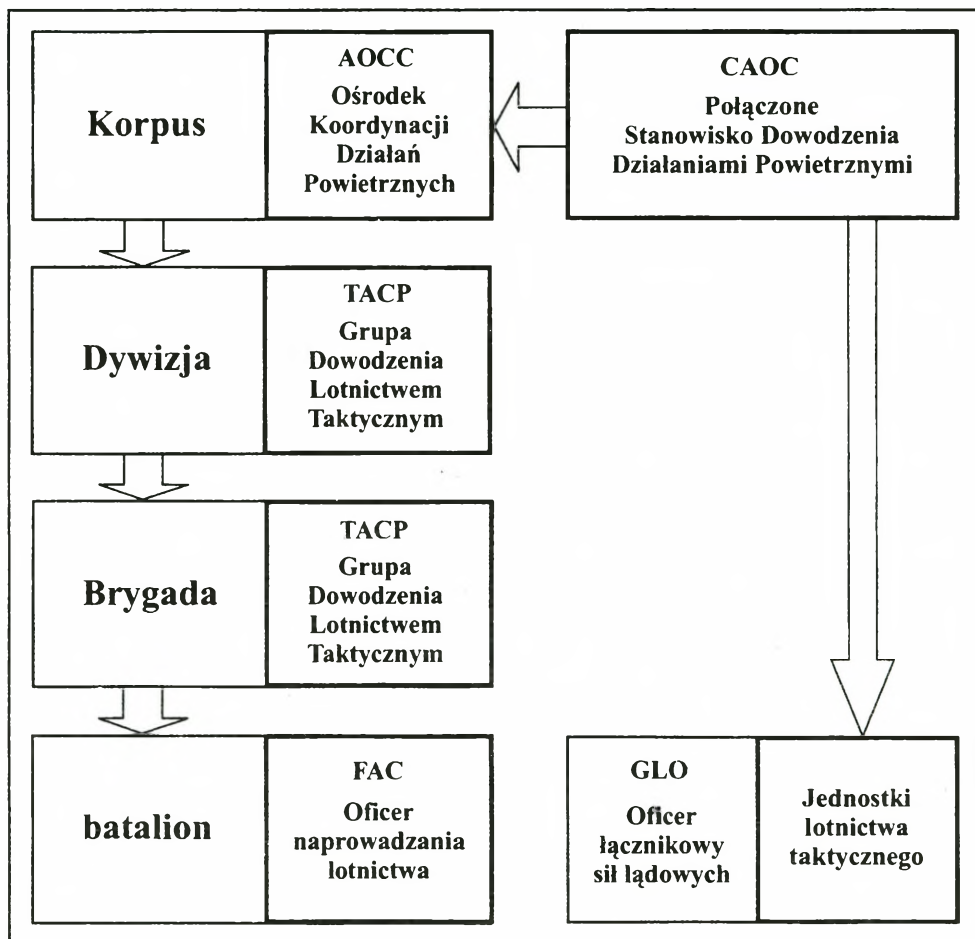
Proces wypracowania decyzji do działań w CAOC rozpoczyna się od analizy zadania i oceny sytuacji. Wnioski z tego przedsięwzięcia służą opracowaniu 2-3 wariantów działań defensywnych (obrony powietrznej) i ofensywnych (lotnictwa uderzeniowego oraz wsparcia). W istocie są to ogólne zarysy proponowanych sposobów wykonania zadań. Następnie dokonuje się oceny tych wariantów według jednakowo przyjętych kryteriów (mogą być różne dla działań ofensywnych i defensywnych) i wybiera najlepsze, czyli optymalne, spośród nich do realizacji (po jednym wariantcie działań defensywnym i ofensywnym). Wybrane warianty podlegają dalszemu szczegółowemu planowaniu, w ramach którego wykonuje się niezbędne obliczenia (inżynieryjno-nawigatorskie).



Rys. 7. Ogólny model wypracowania decyzji o użyciu sił powietrznych w operacji połączonej



Rys. 8. Przebieg procesu decyzyjnego w CAOC



Rys.9. Podsystem dowodzenia lotnictwem sił powietrznych w wojskach lądowych

Wypracowane dane są podstawą opracowania rozkazów bojowych – ATO i OPTASK AAW. Rozkazy te przesyła się wykonawcom, czyli oddziałom i pododdziałom sił powietrznych podporządkowanych CAOC. W oddziałach i pododdziałach nie wypracowuje się decyzji, a jedynie realizuje wszystkie nakazane przedsięwzięcia w celu wykonania zadania. Odzwierciedleniem tego modelu jest przebieg procesu decyzyjnego w CAOC, w funkcji czasu przedstawiony na rys. 8.

Przyjmuje się, że w procesie planowania, organizowania i prowadzenia przez lotnictwo sił powietrznych działań w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego wykorzystywane są siły środki podsystemu dowodzenia rozwiniętego w wojskach

lądowych (rys. 9). Na szczelbu korpusu sił lądowych rozwinięty jest Ośrodek Koordynacji Działań Powietrznych (Air Operations Coordination Center – AOCC), przeznaczony do zapotrzebowania, koordynowania i dowodzenia lotnictwem wydzielonym do wsparcia wojsk lądowych na obszarze odpowiedzialności korpusu. Od szczebla dywizji do batalionu (włącznie) występują Grupy Dowodzenia Lotnictwem Taktycznym (TACP), w których skład wchodzi oficerowie łącznikowi lotnictwa (Air Liaison Officer – ALO), oficerowie naprowadzania lotnictwa (Forward Air Controller – FAC) wraz z niezbędnym personelem i sprzętem zabezpieczenia oraz środkami łączności. Grupy te odpowiedzialne są za fachową pomoc dowódcy wspieranego ZT (bądź oddziału) w zakresie koordynacji i współdziałania wsparcia ogniowego sił lądowych z ofensywnym wsparciem lotniczym oraz dowodzenia samolotami wykonującymi zadania w ramach wsparcia.

3. LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W OPERACJACH POŁĄCZONYCH NATO

W obecnej sytuacji, pomimo szybkich tendencji integracyjnych z NATO, eksponuje się również potrzebę zachowania zdolności RP do prowadzenia samodzielnych działań obronnych (przynajmniej w konflikcie lokalnym). Zakłada się, że siły zbrojne RP powinny być przygotowane do przyszłego działania w ramach struktur wojskowych NATO, zachowując jednak zdolność do samodzielnej obrony państwa, do momentu udzielenia pomocy przez siły wojskowe Sojuszu.

Porównanie dotychczasowych zadań lotnictwa sił powietrznych RP z zadaniami lotnictwa sił powietrznych NATO wskazuje, że występuje w nich wiele podobieństw. Jednak inne są możliwości realizacji zadań przez te komponenty.

Do tej pory lotnictwo sił powietrznych RP wykonywało zadania na korzyść wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Pierwszoplanowym zadaniem był udział w walce o przewagę w powietrzu, która polega na zwalczaniu ŚNP przeciwnika nad własnym terytorium, w ramach osłony wojsk i obiektów oraz na niszczeniu obiektów naziemnych sił powietrznych i OPL przeciwnika na jego terytorium.

Na korzyść wojsk lądowych lotnictwo sił powietrznych RP wykonywało dwa główne zadania: izolację lotniczą rejonu działań oraz lotnicze wsparcie ogniowe. Ponadto uczestniczyło ono w działaniach na rzecz marynarki wojennej, wspierając ją ogniowo oraz zwalczając desant morski w czasie przejścia morzem, w ramach izolacji wybrzeża.

Lotnictwo rozpoznawcze rozpoznawało zgrupowania wojsk lądowych, sił powietrznych i morskich przeciwnika, a lotnictwo transportowe realizowało transport powietrzny na korzyść wszystkich rodzajów sił zbrojnych.

Lotnictwo sił powietrznych NATO, zgodnie ze swoim przeznaczeniem, wykonuje zadania na rzecz wszystkich rodzajów sił zbrojnych, niszcząc potencjał sił powietrznych, lądowych i morskich przeciwnika. W ramach walki o przewagę w powietrzu lotnictwo sił powietrznych NATO uczestniczy w działaniach defensywnych, niszcząc środki napadu powietrznego przeciwnika, osłonie wojsk i obiektów oraz w działaniach ofensywnych, mających na celu zwalczanie obiektów naziemnych sił powietrznych przeciwnika, w tym głównie lotnictwa na lotniskach. Działając na korzyść wojsk lądowych, lotnictwo taktyczne uczestniczy w izolacji lotniczej oraz ofensywnym wsparciu lotniczym. Mniejszą rolę natomiast przypisuje się lotnictwu sił powietrznych NATO w działaniach na rzecz floty, która posiada własne lotnictwo, a lotnictwo taktyczne realizuje jedynie taktyczne wsparcie operacji sił morskich. Na podkreślenie zasługuje, że na korzyść wszystkich rodzajów sił zbrojnych realizowane jest taktyczne rozpoznanie powietrzne.

W Sojuszu bardzo dużą rolę przywiązuje się do działań wspierających działania powietrzne, realizowanych przez samoloty lotnictwa sił powietrznych, które obezwładniają ogniowo i radioelektronicznie obronę powietrzną i przeciwlotniczą przeciwnika oraz osłaniają lotnictwo uderzeniowe przed lotnictwem myśliwskim. Ponadto lotnictwo sił powietrznych NATO w szerokim zakresie korzysta z wyspecjalizowanych samolotów tankowania powietrznego, walki radioelektronicznej, jak i wczesnego wykrywania oraz naprowadzania.

Jest oczywiste, że w działaniach wspólnych z lotnictwem sił powietrznych NATO samoloty sił powietrznych RP będą korzystać ze skutków wsparcia działań powietrznych, realizowanych przez wyspecjalizowane samoloty NATO.

3.1. Zasady użycia lotnictwa sił powietrznych RP w operacjach połączonych NATO

Ze względu na obecne oraz przyszłe wyposażenie lotnictwa sił powietrznych RP można przewidywać jego użycie w operacjach połączonych w dwóch wariantach. **W wariacie pierwszym**, po zmodernizowaniu części obecnie eksploatowanych samolotów celowe byłoby użycie ich w operacjach połączonych NATO do:

- defensywnej walki ze środkami napadu powietrznego (DCA) – głównie samoloty MiG-29 i część samolotów MiG-21,

- ofensywnej walki z siłami powietrznymi przeciwnika (OCA) – zmodernizowane samoloty Su-22M4 oraz ewentualnie samoloty MiG-29 (możliwe byłoby wykonywanie uderzeń jedynie na lotnictwo na wysuniętych lotniskach oraz śmigłowce na lądowiskach),

- ofensywnego wsparcia lotniczego (OAS) – zmodernizowane samoloty Su-22M4,

- izolacji lotniczej (AI) – tylko w ograniczonym zakresie, w granicach taktycznego promienia działania samolotów Su-22M4,

- taktycznego wsparcia operacji sił morskich (TASMO) – w ograniczonym zakresie samoloty Su-22M4 (nie można wykluczyć użycia własnych samolotów myśliwskich do osłony własnej floty),

- taktycznego rozpoznania powietrznego (TAR) – w ograniczonym zakresie, ze względu na małą liczbę samolotów rozpoznawczych Su-22M4R,

- transportu lotniczego (AT) – w ograniczonym zakresie (ze względu na małą liczbę samolotów transportowych), głównie do zabezpieczenia manewru lotniskowego lotnictwa.

W wariacie drugim, czyli po wyposażeniu lotnictwa sił powietrznych RP w nowe, wielozadaniowe samoloty bojowe oraz w średnie samoloty transportowe będą one mogły być użyte do wykonywania zadań bez ograniczeń w ramach:

- ofensywnej i defensywnej walki z siłami powietrznymi przeciwnika,

- izolacji lotniczej,

- ofensywnego wsparcia lotniczego,

- taktycznego wsparcia operacji sił morskich,
- transportu lotniczego.

Przewiduje się, że lotnictwo sił powietrznych RP, wyposażone w samoloty wielozadaniowe przeznaczone będzie do realizacji trzech zasadniczych funkcji w wymiarze operacyjno-taktycznym:

- niszczenia w powietrzu środków napadu powietrznego przeciwnika, czyli samolotów, śmigłowców i środków bezzałogowych – wersja myśliwska samolotów wielozadaniowych;

- niszczenia na ziemi (morzu) obiektów wojskowych oraz infrastruktury militarno-przemysłowo-komunikacyjnej – wersja uderzeniowa samolotów wielozadaniowych;

- prowadzenia rozpoznania powietrznego – wersja rozpoznawcza samolotów wielozadaniowych.

Reasumując, można przyjąć, że w okresie, kiedy lotnictwo sił powietrznych RP posiada obecne typy samolotów (pierwszy wariant), uczestnicząc w operacjach połączonych realizowało będzie zadania „pomocnicze” wobec zadań zasadniczych, wykonywanych przez lotnictwo sił powietrznych NATO.

Lotnictwo uderzeniowe sił powietrznych RP w połączonych działaniach powietrznych sił powietrznych NATO (rys. 10), realizowanych w ramach operacji połączonych, najzasadniej byłoby wykorzystać do: ogniowego obezwładniania środków OP i OPL, niszczenia przepraw, węzłów komunikacyjnych, niszczenia wyrzutni taktycznych i operacyjno-taktycznych pocisków raketowych, niszczenia wojsk przeciwnika będących w marszu, niszczenia stanowisk dowodzenia zarówno sił powietrznych, jak i wojsk lądowych, niszczenia samolotów na wysuniętych lotniskach, śmigłowców na lądowiskach oraz blokowania lotnisk.

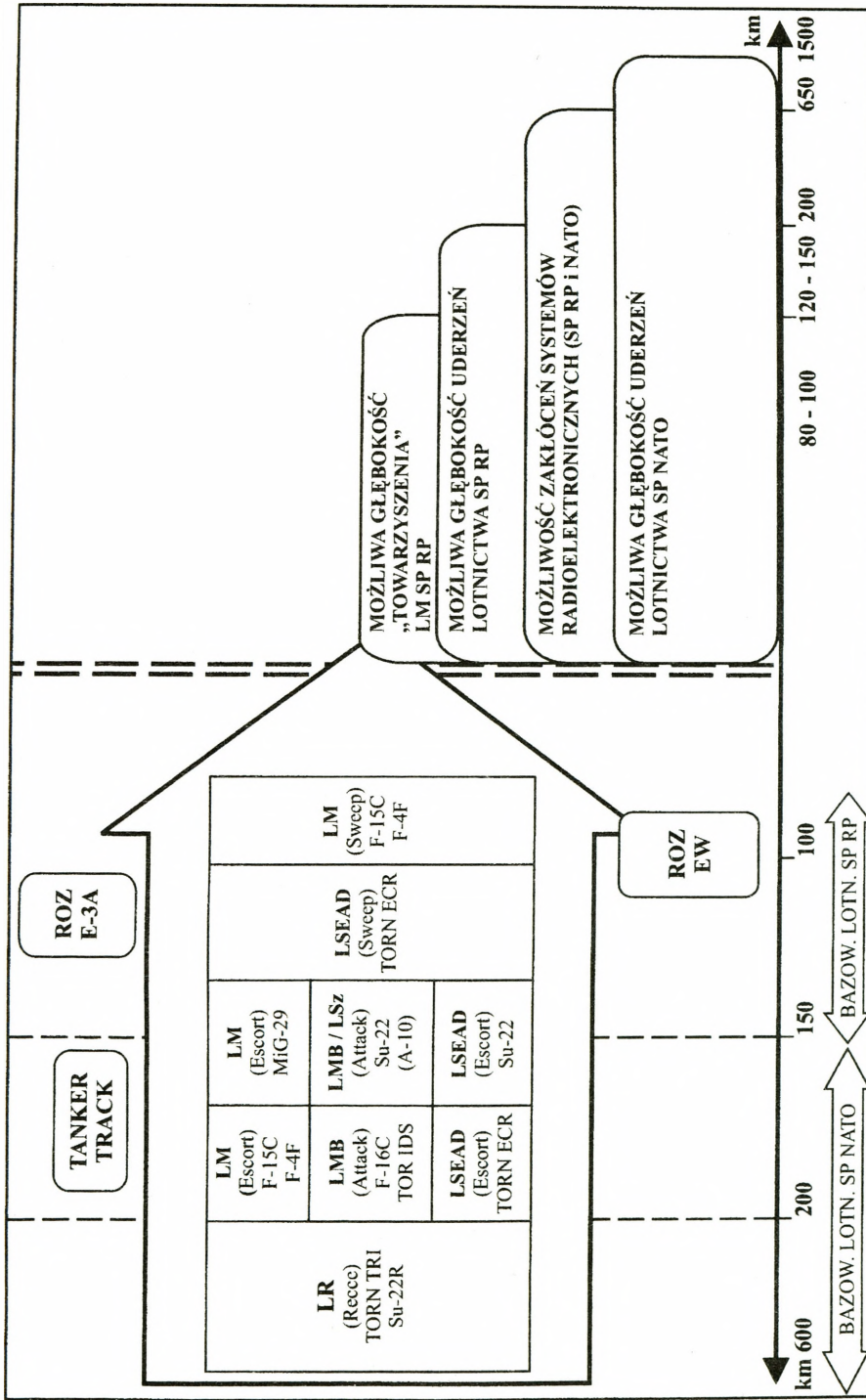
Natomiast, rozpatrując możliwości wykorzystania samolotów myśliwskich sił powietrznych RP w operacjach połączonych mogą być one przeznaczone do realizacji głównie zadań defensywnych nad własnym terytorium z dyżurowania w strefach bądź na lotniskach, wspólnie z samolotami myśliwskimi innych państw NATO.

Obecnie eksploatowane w siłach powietrznych RP samoloty, które zostały wydzielone do udziału w wielonarodowych, sojuszniczych operacjach połączonych mogą być użyte w sposób następujący:

- przygotowanie sił i środków realizowane będzie w miejscach stałego bazowania (z możliwością czasowego wykorzystania lotnisk sojuszniczych);

- planowanie użycia tych sił odbywać się będzie w CAOC, któremu będą one podlegać;

- wykonanie przelotu w rejony działań realizowane będzie we wspólnym wielonarodowym ugrupowaniu, ale wykonanie dolotu do obiektu działań będzie następować z reguły już w ugrupowaniu narodowym.



Rys. 10. Możliwości przestrzenne i miejsce w ugrupowaniu połączonych powietrznych NATO lotnictwa sił powietrznych RP

Po wyposażeniu sił powietrznych RP w samoloty wielozadaniowe mogą one być wykorzystane tak w działaniach defensywnych, jak i ofensywnych na równi z innymi samolotami sił powietrznych NATO, według decyzji wypracowanych przez międzynarodowy sztab sił powietrznych.

3.2. Sposoby wykonania zadań przez lotnictwo sił powietrznych RP w operacjach połączonych NATO

Podstawowe zmiany w taktyce działania lotnictwa myśliwskiego sił powietrznych RP, w trakcie prowadzenia działań defensywnych, wynikać będą między innymi z jakościowej zmiany w zakresie posiadanej informacji o sytuacji powietrznej, będącej skutkiem wykorzystywania powietrznych systemów wczesnego ostrzegania i naprowadzania (AWACS) oraz stosowania nowych rozwiązań, wynikających z wykorzystania dodatkowych możliwości wyphywających ze wspólnego działania z samolotami Sojuszu.

Porównanie możliwości zdobywania informacji o sytuacji powietrznej, uzyskiwanej z naziemnych ośrodków wykrywania i naprowadzania, z możliwościami wykrycia celów powietrznych przy wykorzystaniu systemu AWACS wskazuje, że w tej drugiej sytuacji wydłuża się znacznie dysponowany czas od wykrycia celów powietrznych do ich dolotu do możliwej rubieży wprowadzenia do walki (PRWW). Stąd też możliwe będzie wykonywanie większości zadań z dyżurowania na lotnisku, a także znaczące potęgowanie wysiłku lotnictwa myśliwskiego w newralgicznym miejscu i czasie, jeśli zajdzie taka potrzeba.

Kolejne zmiany w taktyce lotnictwa myśliwskiego w działaniach defensywnych operacji połączonej wynikać będą ze zwiększonych możliwości dowodzenia i naprowadzania. W porównaniu do dotychczasowej praktyki, gdzie podstawowym sposobem było naprowadzanie przez nawigatorów z naziemnych stanowisk dowodzenia, obecne i perspektywiczne możliwości obejmują naprowadzanie z ziemi (Ground Controlled Interception – GCI) i naprowadzanie przez kontrolerów znajdujących się na pokładzie samolotów AWACS oraz wstępne naprowadzanie przez inne samoloty lotnictwa myśliwskiego.

Pożądane będzie, przy realizacji zadań wspólnie z samolotami sojuszniczych sił powietrznych, „liderowanie” samolotom lotnictwa myśliwskiego sił powietrznych RP, wyposażonym w stacje radiolokacyjne o mniejszych możliwościach i wprowadzanie ich w dogodne położenie do podjęcia walki w zakresie widzialności wzrokowej (Visual Range Combat, dog fighting) przez samoloty zdolne do podjęcia walki z przeciwnikiem na większych odległościach (Beyond Visual Range – BVR).

W NATO następuje zdecydowane odchodzenie w lotnictwie sił powietrznych od działań we wspólnej strefie z przeciwlotniczymi zestawami raketowymi na rzecz działań w oddzielnych strefach lub w „lukach” pomiędzy strefami ognia tych zestawów.

Lotnictwo myśliwskie, w działaniach defensywnych w ramach operacji połączonej, będzie wykonywać zadania z położenia dyżurowania na lotniskach lub z położenia dyżurowania w powietrzu.

Samoloty, działające w wyznaczonym rejonie odpowiedzialności lotnictwa myśliwskiego (FAOR), wykonywać będą lot patrolowy po trasie owalnej z dwoma punktami zwrotnymi lub po trasie w kształcie ósemki. Trasa ta nazwana jest „Race-Track”, zaś samoloty wykonujące lot po takiej trasie określane są jako tzw. „on CAP” (wykonujące bojowy patrol lotniczy)¹². W zależności od wyposażenia samolotów myśliwskich, realizowane są dwa rodzaje bojowych patroli lotniczych (CAP): samoloty, wyposażone w radiolokator dopplerowski (Pulse Doppler Radar), wykonują lot patrolowy, prowadząc obserwację przestrzeni powietrznej na kierunku zagrożenia nalotem ŚNP przeciwnika. Ten sposób patrolowania określane jest jako RCAP (Radar CAP). Taką taktykę działania mogą stosować piloci samolotów MiG-29 lub w przyszłości piloci wielozadaniowych samolotów bojowych w wersji myśliwskiej. Natomiast samoloty, których wyposażenie pozwala na wykonywanie zadań myśliwskich tylko w zwykłych warunkach atmosferycznych (Clear Weather Interceptor) np. MiG-21, będą wykonywać lot patrolowy po trasie prostopadłej do kierunku zagrożenia. Jest to podyktowane lepszymi warunkami wykrywalności wzrokowej celów powietrznych przy prowadzeniu obserwacji bocznej w stosunku do obserwacji przestrzeni powietrznej przez przednią szybę samolotu. Ten sposób patrolowania w nomenklaturze NATO określa się VCAP (Visual CAP).

Najczęściej naprowadzanie myśliwców startujących z lotniska lub znajdujących się w FAOR realizowane jest z naziemnego stanowiska systemu obserwacji przestrzeni powietrznej i dowodzenia – Air Surveillance And Control System (ASACS). Z reguły będzie to odpowiedni ośrodek kontroli i powiadamiania (CRC), a zasadniczą metodą naprowadzania będzie tzw. Close Control (naprowadzanie precyzyjne, bezpośrednie). Naprowadzanie tą metodą polega na podawaniu przez CRC szczegółowych parametrów lotu dla samolotów przechwytyjących. Dane te zawierają: kurs, wysokość oraz prędkość lotu. Jeżeli, z jakichś powodów, nie można stosować tej metody, naprowadzanie realizowane jest tzw. metodą naprowadzania swobodnego (luźnego) – Loose Control¹³ lub metodą naprowadzania ogólnego – Broadcast Control¹⁴.

¹² Sposób patrolowania oraz stosowana taktyka zależy od decyzji dowódcy ugrupowania, natomiast czynnikami wpływającymi na dobór taktyki będą przede wszystkim: możliwości bojowe samolotów, rozmiar FAOR, liczba myśliwców jednocześnie dyżurujących w FAOR, spodziewany kierunek zagrożenia, ograniczenia w przestrzeni powietrznej, warunki atmosferyczne.

¹³ Naprowadzanie swobodne polega na tym, że kontroler CRC przekazuje załodze informacje dotyczące położenia celu w stosunku do położenia myśliwca. Informacje te zawierają również dane na temat wykonywanych przez cel manewrów oraz aktualnej sytuacji taktycznej. Posiadając te dane, dowódca ugrupowania sam decyduje o parametrach lotu (kursie, prędkości i wysokości lotu) oraz taktyce działania tak, aby wykonać otrzymane zadanie.

¹⁴ Naprowadzanie ogólne stosuje się w przypadku braku pełnych możliwości do zastosowania jednej z dwóch poprzednich metod lub gdy skomplikowana sytuacja taktyczna wyklucza taką możliwość. Podczas takiego naprowadzania załoga otrzymuje informacje o położeniu celu w stosunku do punktu tzw. „oko byka” (bull’s eye). Oprócz informacji o położeniu samolotów przeciwnika podawane są informacje na temat składu grupy, wysokości lotu oraz o przypuszczalnych zamiarach.

Bez względu na stosowaną metodę stanowisko naziemne przekazuje dyżurnym myśliwcom informacje dotyczące sytuacji w ich strefach odpowiedzialności i w strefach przyległych oraz informacje o ewentualnych celach powietrznych.

Równie ważnym determinantem użycia lotnictwa myśliwskiego w działaniach defensywnych jest charakter osłanianych obiektów. Wśród nowych zadań lotnictwa myśliwskiego, realizowanych w ramach działań defensywnych, znajduje się osłona środków powietrznych o wysokiej wartości (High Value Air Assets Protection – HVAA Protection). Zadanie to obejmuje: osłonę działających w strefach samolotów wczesnego ostrzegania, tankowania w powietrzu, walki radioelektronicznej, rozpoznania radioelektronicznego oraz dowodzenia przed atakami lotnictwa myśliwskiego przeciwnika. Do działań osłony HVAAAP najbardziej predysponowane są samoloty myśliwskie o największej długotrwałości lotu. Rolę tą wypełniają samoloty F-15, a w warunkach polskich samoloty MiG-29. Jednym ze sposobów osłony będzie utrzymywanie samolotów myśliwskich w strefach na kierunkach spodziewanego nalotu przeciwnika, przy czym samoloty myśliwskie latałyby tak, aby można było jedną grupą wykonywać atak z tylnej półsfery, a dwiema z przedniej.

Jednym z zasadniczych kierunków zmian w taktyce wszystkich rodzajów lotnictwa SP RP będzie przyjęcie środków i przedsięwzięć koordynacyjnych, umożliwiających jednoczesne wykorzystywanie w ograniczonym obszarze dużych sił lotnictwa (large formation employment). Podstawowym środkiem koordynacyjnym, zapewniającym współdziałanie grup taktycznego przeznaczenia w działaniach ofensywnych operacji połączonej, jest określenie punktów centralnych (bull's eye). Stosowanie odniesień do punktu centralnego umożliwia efektywne współdziałanie osłony myśliwskiej oraz grup pokonania obrony przeciwlotniczej z osłanianymi grupami uderzeniowymi. Dokładność przekazywanej informacji o położeniu grup lotnictwa myśliwskiego przeciwnika, rzędu 3-5 kilometrów, jest w zupełności wystarczająca do realizacji zadań przez myśliwce osłony.

Lotnictwo myśliwsko-bombowe sił powietrznych NATO w trakcie realizacji zadań uderzeniowych coraz powszechniej wykorzystuje uzbrojenie kierowane, odpalane ze średnich wysokości, spoza zasięgu ognia przenośnych środków przeciwlotniczych (Manportable Air Defence Systems – MANPADS) oraz środków przeciwlotniczych bliskiego zasięgu (SHORAD). Natomiast polskie samoloty Su-22M4 będą wykonywać też uderzenia z wykorzystaniem klasycznych, niekierowanych środków rażenia, głównie z małych wysokości. Dlatego wskazane jest, aby dla samolotów Su-22M4 wyznaczać cele stacjonarne lub niezbyt często zmieniające położenie. W przypadku konieczności atakowania obiektów mobilnych wskazane jest, aby samoloty lotnictwa myśliwsko-bombowego były „liderowane” (naprowadzane) przez samoloty lotnictwa taktycznego NATO posiadające stacje radiolokacyjne z funkcją zobrazowania terenu.

Niezbędne będą również zmiany w stosowanych ugrupowaniach bojowych. Zauważa się wyraźną tendencję odchodzenia od zwartych ugrupowań bojowych na rzecz luźnych, gdzie samoloty uderzeniowe wykonują lot w odstępach i odległościach około 2-3 x 2-3 kilometry.

W działaniach lotnictwa rozpoznawczego wyraźnym trendem jest odchodzenie od rozpoznania wstępnego na rzecz rozpoznania bezpośredniego i kontrolnego w celu ustalenia aktualnego stanu położenia obiektu, a następnie określenia rezultatów uderzeń (Battle/Bombing Damage Assessment – BDA). Dlatego klasycznym sposobem użycia samolotów rozpoznawczych będzie włączanie ich do ugrupowań bojowych realizujących zadania uderzeniowe w trakcie połączonych działań powietrznych. Zasadnicze zmiany w tym zakresie powodowane będą głównie wymaganiami dotyczącymi dokładności wskazywania obiektów oraz ich oznaczania na korzyść pilotów innych narodowości.

Koniecznością stanie się, w ramach prowadzonych operacji połączonych, powszechne wykorzystywanie zarówno w działaniach ofensywnych, jak i defensywnych lotnictwa sił powietrznych RP samolotów wsparcia sił powietrznych NATO. Możliwość użycia lotnictwa wsparcia Sojuszu umożliwi lotnictwu sił powietrznych RP wykonywanie zadań w warunkach, w których nie mogłyby działać samodzielnie.

3.3. Dowodzenie lotnictwem sił powietrznych RP w operacjach połączonych NATO

W poszczególnych państwach NATO, w okresie pokoju, funkcjonują dowództwa i podległe im sztaby sił powietrznych różnych szczebli, które realizują następujące funkcje:

- zarządzanie zasobami ludzkimi, czyli prowadzenie polityki kadrowej,
- szkolenie wojsk,
- przedsięwzięcia mobilizacyjne,
- narodowe zabezpieczenie logistyczne.

Do spełniania tychże funkcji, na poszczególnych szczeblach dowodzenia sił powietrznych, zorganizowane są w sztabach odpowiednie komórki¹⁵:

- A 1 (S 1) – komórka ds. personalnych, uzupełnień i kontaktów z mediami,
- A 2 (S 2) – komórka ds. rozpoznania i wywiadu,
- A 3 (S 3) – komórka ds. operacyjnych i szkolenia,
- A 4 (S 4) – komórka ds. zabezpieczenia logistycznego,
- A 5 (S 5) – komórka ds. współpracy cywilno-wojskowej,
- A 6 (S 6) – komórka ds. organizacji i bezpieczeństwa łączności.

¹⁵ W sztabach sił powietrznych na szczeblu dowództwa SP lub dowództwa Rejonu tworzone są komórki od A1 do A6 (A = Air), a na szczeblach skrzydła od S1 do S6. W wojskach lądowych stosowane są odpowiedniki G1 – G6 (G = Ground) i S1 – S6, a w marynarce wojennej od N1 do N6 (N = Navy) i S1 – S6.

W czasie kryzysu i wojny wydzielone komponenty jednostek sił powietrznych państw członkowskich są dowodzone z sojusznicznych (wielonarodowych i narodowych) stanowisk dowodzenia, gdzie elementem składowym zintegrowanej struktury dowodzenia NATO jest system dowodzenia siłami powietrznymi. System ten obejmuje stanowiska dowodzenia o obsadzie międzynarodowej (np. AIRCENT, CAOC) i narodowej (WOC¹⁶, SOC¹⁷) oraz elementy wykonawcze, które bezpośrednio dowodzą wydzielonymi jednostkami sił powietrznych. Do tych ostatnich należą:

- Ośrodki Dowodzenia i Kontroli – Control and Reporting Center (CRC),
- Wysunięte Posterunki Radiolokacyjne – Remote Radar Post (RRP).

Tak zintegrowany system dowodzenia jest również wykorzystywany w czasie pokoju do dowodzenia siłami dyżurnymi, przeznaczonymi do działań typu policyjnego (samoloty dyżurne przeznaczone do przechwytywania i zmuszania do lądowania naruszcycieli powietrznych granic) oraz podczas ćwiczeń.

System dowodzenia siłami powietrznymi NATO charakteryzuje się małą ilością szczebli decyzyjnych oraz tym, że stosowane są w nim jednakowe procedury dowodzenia.

Natomiast system dowodzenia siłami powietrznymi RP (WLOP), który jest „spadkiem” po Układzie Warszawskim, jest nieco odmienny. Obejmuje on system stanowisk dowodzenia „przypisany” do struktur organizacyjnych. Są to: CSD WLOP, SD Korpusów OP, SD brygad, SD eskadr lotniczych, dywizjonów, batalionów. Na wszystkich tych poziomach (szczeblach) realizowany jest proces decyzyjny, obejmujący planowanie użycia lotnictwa sił powietrznych RP, co przy szczupłości sił przeznaczonych do bezpośredniego wykonania zadań powoduje:

- nakładanie się odpowiedzialności,
- wydłużanie czasu potrzebnego na postawienie zadań wykonawcom,
- częste przekłamania, w wyniku decydowania „o tym samym”.

Na wszystkich tych szczeblach dowodzenia funkcjonują sztaby, które zajmują się zarówno zarządzaniem (administrowaniem) w czasie pokoju, jak i dowodzeniem w czasie kryzysu i wojny. Istnienie tak wielu szczebli dowodzenia oraz stanowisk dowodzenia dowodzi, że jest to system nieekonomiczny, gdyż niezbędna jest duża obsada etatowa oraz wiele urzędów i systemów łączących poszczególne elementy.

Aby system dowodzenia siłami powietrznymi RP w czasie kryzysu i wojny był jednym z elementów dowodzenia siłami powietrznymi NATO, należałoby rozpatrzyć dwa warianty: pierwszy, według którego na terytorium Polski utworzone zostałyby co najmniej dwa CRC, a polskie jednostki sił powietrznych (a także wydzielone z innych państw) byłyby dowodzone z CAOC Kalkar; drugi wariant, który zakłada, że na terytorium Polski rozwinięty zostałby jeden CAOC oraz co naj-

¹⁶ WOC – Wing Operation Center – Centrum Dowodzenia Skrzydła.

¹⁷ SOC – Squadron Operation Center – Centrum Dowodzenia Eskadry.

mniej dwa CRC. Dla Polski o wiele korzystniejszy byłby drugi wariant, za którym przemawiają następujące argumenty:

- duża „pojemność operacyjna” terytorium Polski, na i nad którym mogą działać znaczące ilościowo i jakościowo siły powietrzne NATO i RP,
- terytorium Polski graniczy z państwami nie należącymi do NATO, tworząc wysunięte na wschód rubieże,
- znaczne oddalenie od CAOC w Kalkar.

W sytuacji, gdyby NATO prowadziło operacje połączone na terytorium Polski i terenach przyległych, decyzje o użyciu lotnictwa w operacji powietrznej zapadałyby w Dowództwie Połączonych Sił Powietrznych NATO w Europie Centralnej (AIRCENT), natomiast szczegółowe decyzje zapadałyby w Połączonych Stanowiskach Dowodzenia Działaniami Powietrznymi, w tym w CAOC znajdującym się w Polsce. CAOC ten dowodziłby również komponentami lotnictwa sił powietrznych, wydzielonymi z innych państw, do działań w tym rejonie. Niezbędne byłoby wówczas stosowanie tych samych procedur dowodzenia, które zostały zaprezentowane w poprzednim rozdziale.

W tym systemie utrzymywane byłyby w czasie pokoju dyżurne siły do osłony powietrznych granic oraz prowadzone byłyby ćwiczenia, w tym operacji połączonych, o różnym charakterze i rozmachu, z udziałem wielonarodowych jednostek sił powietrznych. W czasie pokoju niezbędne byłoby również utrzymywanie narodowego systemu zarządzania (administrowania) siłami powietrznymi RP, obejmującymi dowództwa i sztaby zorganizowane podobnie jak dowództwa i sztaby w siłach powietrznych NATO. W takim systemie funkcjonowałyby:

- dowództwo sił powietrznych RP (WLOP),
- dowództwa korpusów obrony powietrznej,
- dowództwa brygad: lotnictwa taktycznego, wojsk raketowych i wojsk radiotechnicznych,
- dowództwa eskadr, dywizjonów, batalionów.

W dowództwach funkcjonowałyby sztaby składające się z komórek organizacyjnych od A1 do A6 – w Dowództwie Sił Powietrznych RP, dowództwach Korpusów Obrony Powietrznej oraz od S1 do S6 – w dowództwach brygad. Do zarządzania (administrowania) wymienionymi dowództwami i sztabami niezbędny byłby odpowiednio prostszy niż obecnie system łączności.

ZAKOŃCZENIE

Współcześnie coraz większą rolę odgrywa jednocześnie wysiłków różnych rodzajów sił zbrojnych w celu osiągnięcia wyższych rezultatów, niż podczas ich działań samodzielnych. Dzięki temu, w operacjach połączonych nowy wymiar otrzymuje zasada ekonomii sił, gdyż nakazany efekt osiągnięty jest przy niższych nakładach.

Siły zbrojne charakteryzują się wysokim stopniem skomplikowania, a ponieważ mają być użyte w szczególnie trudnych warunkach, to uzyskanie wyższej efektywności będzie miało bezpośrednie przełożenie na niższe straty w ludziach i sprzęcie.

Analizując ostatnie konflikty, np. konflikt w rejonie Zatoki Perskiej czy działania sił zbrojnych w ramach operacji pokojowych w Jugosławii, można wyciągnąć wniosek, że w Sojuszu Północnoatlantyckim bardzo duży nacisk położono na to, aby w takich działaniach minimalizować własne straty, szczególnie straty ludzkie. Osiąga się to między innymi poprzez łączenie wysiłków różnych rodzajów sił zbrojnych dla osiągnięcia postawionych celów militarnych.

Treść niniejszego studium operacyjno-taktycznego jest związana z przeobrażeniami naszych sił zbrojnych, a szczególnie z procesami integracyjnymi sił powietrznych RP z siłami powietrznymi NATO, ponieważ procesy te w pierwszej kolejności dotyczą użycia polskiego lotnictwa ze składu sił powietrznych w operacjach połączonych.

BIBLIOGRAFIA

1. AAP-6. NATO Allied Administrative Publication. 1998.
2. AJP-01. Allied Joint Publication. 1998.
3. ATP-33B. NATO Tactical Air Doctrine. 1993.
4. ATP-27B. NATO Offensive Support Operations. 1980.
5. ATP-42B. NATO Counter Air Operations. 1993.
6. Knetki J.: *Operacje połączone*. AON. Warszawa 1996.
7. Kozub M.: *Użycie lotnictwa WLOP w połączonych działaniach powietrznych NATO*. AON. Warszawa 1998.
8. Michalak W.: *Działania bojowe korpusu lotniczego*. Cz. I, II. AON. Warszawa 1993.
9. Michalak W. i inni: *Implikacja integracji polskich sił powietrznych z NATO*. AON. Warszawa 1998.
10. Szymański R., Zajas S., Kozub M.: *Podstawy użycia lotnictwa wojskowego*. AON. Warszawa 1998.
11. Toffler A. i H.: *Wojna i antywojna*. Warszawa 1997.
12. Wiatr M.: *Teoria sztuki operacyjnej. Operacja*. AON. Warszawa 1998.
13. Zabłocki E.: *Dowodzenie siłami powietrznymi według procedur NATO*. AON. Warszawa 1997.
14. Zajas S., Kozub M., Bartnik R.: *Lotnictwo sił powietrznych w operacjach połączonych NATO*. AON. Warszawa 1999.
15. Zajas S., Kozub M., Nowak J.: *Dowodzenie siłami powietrznymi NATO. Wybrane problemy*. AON. Warszawa 1998.
16. Zajas S.: *Kierunki interoperacyjności polskiego lotnictwa wojskowego z lotnictwem NATO*. Dowództwo WLOP. Warszawa 1998.
17. Zajas S. i inni.: *Koncepcja użycia samolotów wielozadaniowych*. Cz. I. *Wymagania i potrzeby*. AON. Warszawa 1997.
18. Zdrodowski B., Marciniak M.: *Doktryna powietrzna NATO*. AON. Warszawa 1999.
19. Zieliński P. i inni.: *Operacje połączone*. Praca studyjna. AON. Warszawa 1999.

