AKADEMIA
OBRONY NARODOWEJ

AON 5345/2001

LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

Materiały z międzynarodowego sympozjum naukowego

Biblioteka Główna
Akademii Sztuki Wojennej
54254
09-054254-000-0

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
54254

WARSZAWA 2001

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

KATEDRA LOTNICTWA

AON 5345/2001

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Akademii Obrony Narodowej
Nr ewid. 54254

LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

Materiały z międzynarodowego sympozjum naukowego

Opracował:

płk nawig. dr Marian KOZUB

WARSZAWA **2001**

Powielenie i oprawa: Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy, zam. nr 1219/2001

SPIS TREŚCI

WSTĘP 5

1 **Płk nawig. dr Marian KOZUB**

Lotnictwo sił powietrznych w operacjach połączonych 10

2. **Płk dr hab. Mariusz WIATR**

Idea opera ji połączonych 37

3. **Otl i. G. Jorg DRONIA**

Planowanie operacji powietrznych w operacjach połączonych 51

4. **Płk dr hab. pil. Stanisław ZAJAS**

Koncepcja użycia lotnictwa WLOP w nowych uwarunkowaniach militarnych 60

5. **Ppłk dr Zdzisław MAŚLAK**

Koncepcja użycia samolotów myśliwskich w obronie powietrznej operacji połączonej 81

ZAŁĄCZNIKI 96

WSTĘP

Dnia 9 października 2001 r., w Katedrze Lotnictwa Wydziału Lotnictwa i Obrony Powietrznej zostało przeprowadzone sympozjum naukowe na temat: „LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH POŁĄCZONYCH". Celem zorganizowania i przeprowadzenia sympozjum było dokonanie weryfikacji dotychczasowych wyników badań dotyczących użycia lotnictwa sił powietrznych we współczesnych i przyszłych operacjach połączonych oraz sformułowanie koncepcji wykorzystania lotnictwa sił powietrznych w aspekcie perspektywicznych działań bojowych. Do udziału w sympozjum naukowym zostali zaproszeni przedstawiciele Sztabu Generalnego WP, Dowództwa WLOP, Korpusów Obrony Powietrznej oraz Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych. W sympozjum tym uczestniczyli także zacni przedstawiciele Akademii Obrony Narodowej (z Wydziału Strategiczno-Operacyjnego, Wydziału Wojsk Lądowych oraz oczywiście Wydziału Lotnictwa i OP). Na podkreślenie zasługuje, że w sympozjum tym uczestniczyli również zaproszeni, specjalnie na to przedsięwzięcie, oficerowie Luftwaffe z Akademii Dowodzenia Bundeswehry w Hamburgu, zajmujący się tą problematyką w siłach powietrznych Niemiec. Sympozjum przeprowadzone zostało zgodnie z opracowanym planem oraz przekazanym wcześniej, zainteresowanym osobom, materiału wprowadzającego. Materiał wprowadzający zawierał następujący układ:

Myślenie w kategoriach wykraczających poza własny rodzaj sił zbrojnych, to imperatyw działania oficerów zajmujących się współczesną problematyką operacyjną. Dowódcy i oficerowie sztabów, tak szczebla operacyjnego jak i taktycznego, powinni zatem umieć trafnie oceniać możliwości bojowe i ograniczenia w użyciu nie tylko własnego, ale i innego rodzaju sił zbrojnych, aby tym samym mogli opracować realistyczne plany wspólnych połączonych działań, a co za tym idzie plany operacji połączonych.

Współczesne opracowania teoretyczne, traktujące o charakterze przyszłej wojny, miejscu i zadaniach wojsk lądowych, sił powietrznych i morskich, jednoznacznie wskazują na potrzebę pełnej integracji ich działań dla osiągnięcia wspólnego celu. Umożliwia to bowiem, jak wskazują wyniki prowadzonych badań,

użycie głównych sił w różnych wymiarach i z różnych kierunków dla zadania przeciwnikowi zaskakującego i decydującego uderzenia. Powoduje to z kolei potrzebę koordynacji ich działań oraz pogłębiania współpracy między nimi. Z analizy ostatnich konfliktów zbrojnych stwierdza się, że żaden z rodzajów sił zbrojnych nie jest obecnie w stanie samodzielnie rozwiązać problemu skutecznego prowadzenia działań bojowych i skoordynowanego wykorzystania dostępnych środków walki. Konieczność wspólnego działania wynika również ze znacznego zwiększenia możliwości oddziaływania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych potencjalnego przeciwnika. Toteż przeciwstawienie się tym możliwościom wymagało będzie połączonego działania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i najlepiej w ugrupowaniu wielonarodowym - sojuszniczym, bądź koalicyjnym, chociaż nie wyklucza się również w ugrupowaniu narodowym, ale tylko przez niektóre z państw. Z punktu widzenia organizowania i prowadzenia operacji połączonych uważa się jednak za istotne, czy będą w nich uczestniczyły Połączone Siły Zbrojne stałego i trwałego sojuszu (np. NATO) czy też Połączone Siły Zbrojne koalicji, zorganizowanej w określonym celu, np. rozwiązania powstałego problemu w określonym regionie. Ocenia się, że przyszłe operacje połączone mogą być prowadzone zarówno na dużych obszarach (nie będzie to jednak regułą), jak i w małych, ograniczonych regionach. Natomiast osiągnięcie rozstrzygnięcia uzależnione będzie od możliwości swobodnego przegrupowania sił na dużą odległość i skoncentrowania wysiłków w decydującym miejscu i czasie. Najważniejszym jednak czynnikiem, jak się uważa nie tylko w siłach powietrznych, ale i innych rodzajach sił zbrojnych, umożliwiającym wprowadzanie nowych sił i środków do działań bojowych, będą efektywne operacje powietrzne, prowadzone przez poszczególne rodzaje wojsk sił zbrojnych. Za aksjomat należy natomiast przyjąć, że warunkiem decydującym o możliwościach skutecznego podjęcia działań przez wojska lądowe (siły morskie) będzie uzyskanie panowania lub przynajmniej przewagi w powietrzu, tak nad obszarem operacyjnym wojsk własnych, jak i nad obszarem sił zbrojnych przeciwnika. Tym samym walka o przewagę w powietrzu staje się jedną z podstawowych kategorii sztuki operacyjnej.

W aspekcie powyższych uwarunkowań stwierdza się, że **operacje**

połączone, będąc najwyższą formą prowadzenia działań bojowych Połączonych Sił Zbrojnych, **składały się będą z operacji poszczególnych rodzajów sił zbrojnych** (operacji powietrznych, lądowych, morskich)**, które z kolei składają się z połączonych działań poszczególnych rodzajów wojsk, z osobna.**

Zatem koncepcja użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych ściśle łączy się z koncepcją połączonych działań w wymiarze powietrzno-lądowym (powietrzno-morskim). Zakłada ona bowiem prowadzenie połączonych działań bojowych, poszczególnych rodzajów wojsk sił powietrznych, których głównym celem będzie walka o uzyskanie przewagi w powietrzu. Dopiero wówczas wojska lądowe, wykorzystując połączone działania powietrzne lotnictwa, uderzeń broni precyzyjnej i intensywne działania środków walki radioelektronicznej, przystąpią do prowadzenia swoich działań bojowych w ramach operacji połączonej. Analiza dokumentów normatywnych dotyczących użycia lotnictwa sił powietrznych oraz współczesnych konfliktów zbrojnych wskazuje, że zadania realizowane przez lotnictwo, w ramach walki o uzyskanie przewagi w powietrzu oraz na rzecz wojsk lądowych (sił morskich), będą miały formę połączonych działań powietrznych (Composite Air Operations - COMAO), których istotą będzie wykonanie wszechstronnie wspieranych z W związku z rosnącą siłą bojową nowoczesnych środków walki powietrznej, a także kompleksowością prowadzenia nowoczesnej wojny, wynika konieczność posiadania specjalistycznych systemów uderzeniowych. Różnorodność i kompleksowość realizowanych zadań przez lotnictwo trudno jest pogodzić ze sobą, głównie w obszarze możliwości samolotu, tak aby on sam mógł je wszystkie wykonać. Stąd wynika konieczność koncentrowania dla określonych misji, optymalnych systemów, we wspólnych ugrupowaniach bojowych (COMAO), które byłyby orientowane na wspólne wymogi taktyczne. Dokonane uogólnienia umożliwiają sprecyzowanie tezy, że myślą przewodnią organizowania połączonych działań powietrznych jest zapewnienie najbardziej efektywnego, a zarazem optymalnego wykorzystania możliwości bojowych posiadanego lotnictwa, w celu zwiększenia żywotności i skuteczności bojowej działań wojsk własnych. Realizowane jest to dzięki m.in. efektywnemu wykorzystaniu możliwości technicznych i materiałowych oraz eliminowaniu niedostatków poszczególnych

elementów systemów walki, tworzeniu korzystnych warunków działań bojowych poprzez łączenie, wzajemnie uzupełniających się w trakcie działań środków walki. Oznacza to zespalanie specyficznych możliwości różnych typów samolotów we wspólnym działaniu, umożliwiającym osiągnięcie wspólnego celu przy optymalnym wykorzystaniu efektu synergicznego. Prowadzone badania dotyczące użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych wskazują, że celowym staje się dokonanie innej, w porównaniu do dotychczas obowiązującej, klasyfikacji lotnictwa sił powietrznych. Wynika to głownie z faktu realizowanych zadań przez lotnictwo sił powietrznych w operacjach połączonych oraz technologii budowy współczesnych samolotów bojowych, które to najczęściej występują już nie jako np. myśliwsko-bombowe, myśliwskie itp., lecz jako samoloty wielozadaniowe.

Toteż, biorąc pod uwagę zadania realizowane przez lotnictwo uderzeniowe w operacjach połączonych, w celu osiągnięcia maksymalnych efektów jego działań - poprzez ich koncentrację i minimalizowanie strat własnych oraz wszechstronne ich wsparcie (zabezpieczenie i ubezpieczenie) - połączone działania powietrzne wychodzą naprzeciw podstawowym zasadom prowadzenia nowoczesnej wojny, a więc koncentracji sił i ekonomii ich użycia. Idea takiego postępowania była i jest zawsze taka sama, tzn. aby zwiększyć żywotność i skuteczność własnego **lotnictwa uderzeniowego** niezbędnym staje się efektywne działanie i wykorzystanie takich sił i środków, które zwiększałyby posiadane możliwości. Siłami takimi staje się **lotnictwo wsparcia**, w skład którego wchodzi **lotnictwo zabezpieczenia** (realizujące zadania z nad własnego terytorium) oraz **lotnictwo ubezpieczenia** (realizujące zadania nad terytorium przeciwnika, bezpośrednio na korzyść grup uderzeniowych, często w ich ugrupowaniu). Z oczywistych względów, w analizowanej literaturze oraz dokumentach normatywnych brak jest jakichkolwiek danych dotyczących potencjału lotnictwa uderzeniowego i wsparcia.

Problematyka użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych jest przedmiotem badań naukowych w Katedrze Lotnictwa Wydziału Lotnictwa i Obrony Powietrznej AON.

Głównym celem prowadzonych badań jest uporządkowanie teorii prowadzenia operacji połączonych oraz rozwinięcie i sformułowanie teorii

koncepcji użycia w nich lotnictwa sił powietrznych, a w tym również koncepcji użycia w nich lotnictwa WLOP.

W celu weryfikacji przeprowadzonych do tej pory badań wskazana jest konfrontacja wiedzy i poglądów grona specjalistów, zajmujących się tą problematyką. W świetle powyższego przedyskutowania wymagają następujące problemy:

1. Jaki jest aktualny stan przygotowania sił i środków WLOP do udziału w operacjach połączonych, w wymiarze narodowym, sojuszniczym i koalicyjnym?
2. Jaka jest koncepcja użycia lotnictwa WLOP w operacjach połączonych, prowadzonych w wymiarze narodowym, sojuszniczym i koalicyjnym?
3. Jak zakłada się realizować proces dowodzenia i kontroli (C2) lotnictwem WLOP w takich operacjach?

Organizatorzy sympozjum mają nadzieję, że znalezienie odpowiedzi na te oraz inne, wynikłe w trakcie trwania sympozjum, problemy będzie kolejnym ważnym krokiem na drodze do ich rozwiązania.

Podkreślić należy, że dyskusja, która się odbyła po referatach - umieszczonych w niniejszym opracowaniu –pokazała jak bardzo jest to interesujący temat, przede wszystkim w aspekcie uzyskania interoperacyjności naszego lotnictwa w takich działaniach bojowych.

Osobiście, jako najbardziej zainteresowany, uważam, że cel zorganizowanego sympozjum naukowego został osiągnięty. Sympozjum to potwierdziło, iż kierunek jaki został przyjęty do badań został słusznie sprecyzowany, a wyniki badań potwierdzają o ważności zadania badawczego.

Płk nawig. dr Marian KOZUB
KATEDRA LOTNICTWA

LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

Myślenie w kategoriach wykraczających poza własny rodzaj sił zbrojnych, to imperatyw działania oficerów zajmujących się współczesną problematyką operacyjną. Dowódcy i oficerowie sztabów, tak szczebla operacyjnego jak i taktycznego, powinni zatem umieć trafnie oceniać możliwości bojowe i ograniczenia w użyciu nie tylko własnego, ale i innego rodzaju sił zbrojnych, aby tym samym mogli opracować realistyczne plany wspólnych połączonych działań, a co za tym idzie plany operacji połączonych.

Współczesne opracowania teoretyczne, traktujące o charakterze przyszłej wojny, miejscu i zadaniach wojsk lądowych, sił powietrznych i morskich, jednoznacznie wskazują na potrzebę pełnej integracji ich działań dla osiągnięcia wspólnego celu. Umożliwia to bowiem, jak wskazują wyniki prowadzonych badań, użycie głównych sił w różnych wymiarach i z różnych kierunków dla zadania przeciwnikowi zaskakującego i decydującego uderzenia. Analiza literatury i dokumentów normatywnych, udział w ćwiczeniach w obsadzie międzynarodowej[1] oraz ich obserwacja a także ocena współczesnych konfliktów zbrojnych wskazują, że efektywnie zintegrowane działania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, mają mniej słabych punktów, aniżeli w działaniach samodzielnych i są bardziej odporne na ataki, natomiast same mogą szybko zidentyfikować i skutecznie uderzać na słabe punkty przeciwnika. O sukcesie operacji połączonych, angażujących przynajmniej dwa rodzaje sił zbrojnych, będzie decydowało przede wszystkim umiejętne wykorzystanie potencjałów bojowych poszczególnych ich komponentów. Wynika z tego, że współczesne wojska lądowe, siły powietrzne oraz siły morskie muszą się

---

[1] *Analiza ćwiczeń prowadzonych w AON pod kryptonimem „MAJ-98/99/2000 oraz ćwiczeń prowadzonych w Akademii Dowodzenia Bundeswehry (ADBw) pod kryptonimem „AIREX/WESTEX-98/99/2000/01.*

wspierać i nawzajem uzupełniać w znacznie większym stopniu, niż to miało miejsce dawniej, w zakresie zasięgu, mocy i precyzji środków rażenia.

W aspekcie dokonanej analizy strategii założeń funkcjonowania Sojuszu stwierdza się, że wraz z ewolucją założeń politycznych, ewoluują również jego założenia militarne. Należy przyjąć, że rozwój techniki wojskowej w znacznej mierze przyczynia się do coraz większego zazębiania się obszarów zainteresowania i oddziaływania różnych rodzajów sił zbrojnych. Powoduje to z kolei potrzebę koordynacji ich działań oraz pogłębiania współpracy między nimi. Z analizy ostatnich konfliktów zbrojnych stwierdza się, że żaden z rodzajów sił zbrojnych nie jest obecnie w stanie samodzielnie rozwiązać problemu skutecznego prowadzenia działań bojowych i skoordynowanego wykorzystania dostępnych środków walki. Konieczność wspólnego działania wynika również ze znacznego zwiększenia możliwości oddziaływania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych potencjalnego przeciwnika. Toteż przeciwstawienie się tym możliwościom wymagało będzie połączonego działania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i najlepiej w ugrupowaniu wielonarodowym - sojuszniczym[2], bądź koalicyjnym[3]. W tym miejscu pewną wątpliwość może budzić oddzielne traktowanie ugrupowań wielonarodowych w wymiarze sojuszniczym, bądź koalicyjnym. Uważa się, że wątpliwość ta może wynikać głównie z tego, iż przez wielu teoretyków sojusz jest traktowany na równi z koalicją. Bardzo często można się spotkać, zarówno w wypowiedziach jak i w literaturze (artykułach), z przemiennym używaniem obu tych określeń, np. sojusz (koalicja). Z punktu widzenia organizowania i prowadzenia operacji połączonych uważa się jednak za istotne, czy będą w nich uczestniczyły Połączone Siły Zbrojne stałego i trwałego Sojuszu (np. NATO) czy

---

[2] ***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.*

[3] ***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.*

też Połączone Siły Zbrojne koalicji, zorganizowanej w określonym celu, np. rozwiązania powstałego problemu w określonym regionie (powołanie koalicji NATO-Rosja, NATO-Ukraina w celu rozwiązania problemu bałkańskiego). W związku z tym, że celem artykułu nie jest wykazanie różnic pomiędzy koalicją a sojuszem uważa się, że przedstawione w skrócie przemyślenia autora pomogą jedynie w jednakowym stopniu zrozumieć wyrażone treści. Ocenia się, że przyszłe operacje połączone mogą być prowadzone zarówno na dużych obszarach (nie będzie to jednak regułą), jak i na małych, ograniczonych regionach. Natomiast osiągnięcie rozstrzygnięcia uzależnione będzie od możliwości swobodnego przegrupowania sił na dużą odległość i skoncentrowania wysiłków w decydującym miejscu i czasie. Najważniejszym jednak czynnikiem, jak się uważa nie tylko w siłach powietrznych, ale i innych rodzajach sił zbrojnych, umożliwiającym wprowadzanie nowych sił i środków do działań bojowych, będą efektywne operacje powietrzne, prowadzone przez poszczególne rodzaje wojsk sił zbrojnych. Za aksjomat należy natomiast przyjąć, że warunkiem decydującym o możliwościach skutecznego podjęcia działań przez wojska lądowe (siły morskie) będzie uzyskanie panowania lub przynajmniej przewagi w powietrzu, tak nad obszarem operacyjnym wojsk własnych, jak i nad obszarem sił zbrojnych przeciwnika. Tym samym walka o przewagę w powietrzu staje się jedną z podstawowych kategorii sztuki operacyjnej.

Realizacja, przez każdy z komponentów Połączonych Sił Zbrojnych niezależnych celów z osobna może powodować powstanie zagrożenia zmarnowania wysiłku. **Zagrożeniu temu można przeciwdziałać poprzez prowadzenie wspólnych, połączonych działań w ramach operacji połączonych**, podczas których ma miejsce nie tylko współdziałanie, ale również pełna integracja biorących w niej udział rodzajów sił zbrojnych. Tak więc dowodzenie operacyjne staje się tym samym dowodzeniem trzema rodzajami sił zbrojnych, w ramach którego dowódca Połączonych Sił Zbrojnych potrafił będzie nie tylko właściwie ocenić ich możliwości i granice między nimi lecz również będzie umiał połączyć je w spójną całość i skierować do realizacji wspólnego, nadrzędnego celu. Toteż za jeden z pewników współczesnych działań bojowych należy przyjąć, że wymagały będą one

skoordynowanego wysiłku wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Podstawą rozważań dotyczących rozwoju operacji połączonych stała się, ulegająca ciągłej modernizacji, koncepcja bitwy powietrzno - lądowej, która pod nazwą FOFA, w latach osiemdziesiątych, przyjęta została jako doktryna NATO. Analiza tej koncepcji wskazuje, że szczególny nacisk położono tam na ścisłe połączenie działań lądowych i powietrznych pod jednolitym dowództwem. O ile koncepcja ta zakładała odcięcie drugich rzutów przeciwnika, to jej nowa wersja wymaga podjęcia działań przeciwdziałających już formowaniu się jego drugich rzutów i odwodów. Wysiłki ukierunkowane zostają przy tym na zapewnienie zdolności do szybkiego przenoszenia ognia i przemieszczania wojsk na duże odległości w ramach wielonarodowych operacji połączonych, a do rangi dominujących zasad podniesiono ciągłą dyspozycyjność, elastyczne tworzenie i przemieszczanie punktów ciężkości (głównego wysiłku) - Center of Gravity, demonstracyjną obecność oraz prezentowanie silnych zgrupowań zdolnych do wykonywania różnorodnych zadań.

Przeprowadzone badania, dotyczące określenia istoty operacji połączonej (Joint Combined Operation) wskazują, że wyraża się ona w synchronizacji wysiłków wojsk i środków, poszczególnych rodzajów sił zbrojnych (przynajmniej dwóch), podczas realizacji zadań operacji, w wykorzystaniu ich zróżnicowanych możliwości bojowych tak, aby w rezultacie efektu synergii[4], skutki połączonych działań były większe, niż suma skutków działań poszczególnych rodzajów sił zbrojnych z osobna.

Takie określenie istoty operacji połączonej wskazuje, że operacja w swym rozwoju przeszła pewną ewolucję, w której początkowo poszczególne rodzaje sił zbrojnych działały niezależnie od siebie, zanim zostały zintegrowane w ramach operacji połączonych. Działania bojowe jednego rodzaju sił zbrojnych np. **sił powietrznych, definiowane są obecnie jako powiązane czasowo i przestrzennie operacje powietrzne, składające się z połączonych działań o charakterze defensywnym i ofensywnym,** poszczególnych rodzajów wojsk sił powietrznych,

---

[4] *Synergia – współdziałanie różnych czynników, skuteczniejsze niż suma ich oddzielnych działań.*

prowadzone przez jednolite dowództwo, dla realizacji wspólnego celu, zgodnie ze wspólnymi zasadami. Podobnie określa się operacje połączone, uwzględniając jednak specyfikę szczebla operacyjnego, właściwości poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, wielonarodowość struktur oraz działania obejmujące całe spektrum zadań sił zbrojnych. Istnieje jednak obiektywna potrzeba wyjaśnienia problemu synchronizacji działań, która tutaj oznacza nie tylko osiągnięcie równoległości i spójności zróżnicowanych procesów dowodzenia i planowania ale również połączenie możliwości bojowych wojsk lądowych, sił powietrznych oraz sił morskich, tak aby dzięki temu osiągnąć wspólne cele operacyjne. Wynika z tego, że synchronizacja działań poszczególnych rodzajów sił zbrojnych odnosi się zatem nie tylko, jak ma to miejsce w przypadku współdziałania, do bezpośredniego użycia sił i środków, lecz występuje we wszystkich fazach operacji połączonej. Na uwagę zasługuje tu fakt, że fazy operacji połączonej, według dokumentów normatywnych NATO, odbiegają nieco od obowiązujących w polskiej sztuce operacyjnej. Po pierwsze podkreślić należy, że zgodnie ze sztuką operacyjną NATO operacja połączona obejmuje przedsięwzięcia wojsk zarówno przed, w czasie, jak i po działaniach bojowych, a po drugie ma ona doprowadzić do rozstrzygnięcia, czyli osiągnięcia celu końcowego. Z analizy literatury i dokumentów normatywnych, wykazanych w bibliografii wynika, że operacja połączona w NATO składa się z pięciu faz: planowania i przygotowania, przegrupowania (przemieszczenia) do rejonów operacyjnych (na lotniska operacyjne), faktycznych działań bojowych, przegrupowania (przemieszczenia) do miejsc stałej dyslokacji oraz odtworzenia stanu wyjściowego (stałej gotowości bojowej) i analizy przebiegu działań. U nas natomiast, jak sobie przypominamy, do podstawowych faz operacji zalicza się działania bojowe, które określane są jako starcia zbrojne z przeciwnikiem prowadzone dla osiągnięcia celu strategicznego (operacyjnego), gotowość bojową i przegrupowanie operacyjne. Ponadto podkreślić należy, że synchronizacja działań to skomplikowany proces, wymagający ich uporządkowania nie tylko w czasie ale i w przestrzeni, z zadaniem osiągnięcia, w decydującym czasie i miejscu, optymalnej siły bojowej.

W aspekcie przeprowadzonych badań stwierdza się, że w ramach operacji

połączonych rola wojsk lądowych, sił powietrznych i morskich każdorazowo zależeć będzie od politycznych, strategicznych i operacyjnych celów, a dodatkowymi czynnikami wpływającymi na odpowiednią ich kompozycję i ich rolę w konflikcie lub wojnie będą: siła, charakter i potencjał bojowy wojsk przeciwnika, wymogi operacyjnego rozwinięcia, obszar operacji oraz poziom technologicznego rozwoju przeciwstawnych stron. Analiza ostatnich wojen i konfliktów zbrojnych wskazuje, że zarówno działania bojowe na lądzie, w powietrzu, jak i na morzu nie mogą być prowadzone w oderwaniu od siebie. Koncepcja działań bojowych, zakładająca zachowanie swobody, przy jednoczesnym zwiększeniu połączonego efektu organicznych środków, musi być ściśle analizowana i uzgadniana przez dowódców wydzielających do nich swe siły i środki. Toteż organizowane i prowadzone operacje lądowe, powietrzne i morskie muszą się nawzajem uzupełniać w celu minimalizowania strat i poszukiwania ekonomii wysiłków, a plany ich prowadzenia muszą być dostosowane do realnej sytuacji powietrznej. Jednakże za **podstawowy warunek** sukcesu operacji lądowych (morskich), uważa się **wywalczenie przewagi w powietrzu**, jeżeli się nie chce, aby potrzeby obrony wojsk własnych przed uderzeniami lotnictwa przeciwnika stały się niemożliwym do zaakceptowania ograniczeniem swobody działania. I tak, efekty operacji połączonych będą zdecydowanie większe w sytuacji, gdy przeciwnik będzie zmuszony do przeciwstawienia się jednocześnie atakowi wojsk lądowych i uderzeniom sił powietrznych oraz morskich. Podobnie zresztą będzie, gdy uderzenia sojuszniczych (koalicyjnych) sił powietrznych, zmuszą przeciwnika do rozśrodkowania swoich sił i środków, co tym samym ułatwi manewr wojskom lądowym i siłom morskim.

W aspekcie powyższych uwarunkowań, które szerzej zostały przedstawione w kilku pracach naukowo-badawczych[5] stwierdza się, że **operacje połączone,** będąc najwyższą formą prowadzenia działań bojowych Połączonych Sił Zbrojnych, **składały się będą z operacji poszczególnych rodzajów sił zbrojnych** (operacji

---

[5] *„Lotnictwo SP w operacjach połączonych"; „Lotnictwo SZ w operacjach połączonych"; „Rozpoznanie powietrzne w operacjach połączonych"; „Wsparcie działań powietrznych w operacjach połączonych" i inne.*

powietrznych, lądowych, morskich), **które z kolei składają się z połączonych działań poszczególnych rodzajów wojsk, z osobna.**

Przeprowadzone badania[6] wskazują natomiast, że koncepcja użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych ściśle łączy się z koncepcją połączonych działań w wymiarze powietrzno-lądowym (powietrzno-morskim). Zakłada ona bowiem prowadzenie połączonych działań bojowych, poszczególnych rodzajów wojsk sił powietrznych, których głównym celem będzie walka o uzyskanie przewagi w powietrzu. Dopiero wówczas wojska lądowe, wykorzystując połączone działania powietrzne lotnictwa, uderzeń broni precyzyjnej i intensywne działania środków walki radioelektronicznej, przystąpią do prowadzenia swoich działań bojowych w ramach operacji połączonej. Analiza dokumentów normatywnych dotyczących użycia lotnictwa sił powietrznych oraz współczesnych konfliktów zbrojnych wskazuje, że zadania realizowane przez lotnictwo, w ramach walki o uzyskanie przewagi w powietrzu oraz na rzecz wojsk lądowych (sił morskich), będą miały formę połączonych działań powietrznych (Composite Air Operations - COMAO[7]), których istotą będzie wykonanie wszechstronnie wspieranych z powietrza uderzeń lotniczych na ustalone wcześniej obiekty naziemne lub nawodne.

Analiza doktryny Sił Powietrznych NATO (ATP-33C) oraz doktryny Połączonych Sił Zbrojnych Sojuszu (AJP-01), pozwala na określenie pewnych prawideł dotyczących użycia lotnictwa sił powietrznych w połączonych działaniach powietrznych (jako podstawowej formy użycia lotnictwa sił powietrznych w działaniach ofensywnych), które obok połączonych działań defensywnych są zasadniczym elementem operacji powietrznych przyczyniają się do zdobycia i utrzymania wymaganego poziomu przewagi w powietrzu. Podkreślić jednakże należy, że lotnictwo sił powietrznych, w realizacji celów operacji połączonych,

---

[6] *Analiza literatury, dokumentów normatywnych oraz ćwiczeń prowadzonych w AON w obsadzie międzynarodowej i ćwiczeń prowadzonych w ADBw pod kryptonimem „AIREX/WESTEX-2000/01.*

[7] *COMAO – forma ofensywnego użycia lotnictwa sił powietrznych, w których koncentruje się wspólne działania lotnictwa uderzeniowego i wsparcia limitowane czasem, rozmachem oraz przestrzenią (lub niektórymi z w/w kryteriów).Lotnictwo sił powietrznych, o różnym przeznaczeniu, jest oddane pod dowództwo jednego dowódcy dla osiągnięcia określonego, wspólnego oraz specyficznego celu.*

będzie zaangażowane nie tylko do uzyskania i utrzymania przewagi w powietrzu, ale także do działań na korzyść innych rodzajów sił zbrojnych.

Z kolei analiza zasad użycia lotnictwa sił powietrznych, m.in. takich jak: ofensywny charakter działań, elastyczność, zaskoczenie a przede wszystkim uzyskania i utrzymania swobody działań wskazuje na to, że to właśnie ten rodzaj wojsk sił powietrznych będzie tą siłą, która odgrywa główną rolę w zdominowaniu wymiaru powietrznego. Należy również podkreślić, że w przestrzeni powietrznej będą też działać etatowe jednostki lotnictwa sił morskich oraz lotnictwa wojsk lądowych. Nie należy jednak zapominać o fakcie, że zarówno działania wojsk lądowych jak i sił morskich będą również przyczyniały się do zwiększenia efektywności działań lotnictwa sił powietrznych. Jednym z istotnych kierunków rozwoju lotnictwa sił powietrznych jest rosnąca jego precyzja oraz moc uderzeń powiązana z nieograniczonym zasięgiem (wykorzystanie tankowania w powietrzu) oraz szybkością oddziaływania, praktycznie na całą głębokość ugrupowania bojowego ewentualnego przeciwnika. Te fakty sprawiają, że lotnictwo sił powietrznych spełnia jedną z głównych ról nie tylko w eliminowaniu sił powietrznych, ale również wojsk lądowych i sił morskich oraz innych ważnych obiektów potencjału militarnego przeciwnika. Stąd też uznaje się za niezbędne, aby lotnictwo sił powietrznych zwalczało drugie rzuty i odwody przeciwnika, paraliżowało jego system dowodzenia, system zabezpieczenia logistycznego oraz komunikację w głębi, wykonywane na rzecz wojsk lądowych (sił morskich). Uważa się jednak, że o ile uderzenia, wykonywane przez lotnictwo sił powietrznych w ramach izolacji pola działań (Air Interdiction), będą korzystnie wpływać na sytuację wojsk walczących w pierwszym rzucie z pewnym opóźnieniem, to uderzenia w ramach bezpośredniego wsparcia (Close Air Support) będą skutkowały w tym zakresie bardzo szybko. Należy jednak jednoznacznie stwierdzić, że dla lotnictwa sił powietrznych będą to zadania, jakby o charakterze dodatkowym, realizowane na zapotrzebowanie dowódców ogólnowojskowych gdyż, jak już wcześniej zostało wykazane, zadaniem podstawowym będzie walka o przewagę w powietrzu oraz, co zostało szczególnie ostatnio zaobserwowane, uderzenia (ataki) strategiczne.

W aspekcie przeprowadzonej analizy literatury i dokumentów normatywnych oraz wymienionych ćwiczeń, dotyczących zasad użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych, stwierdza się, iż lotnictwo to, wykonując zadania samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych, może - uwzględniając posiadane uzbrojenie i taktykę działań - szybko reagować na zaistniałą sytuację w rejonie konfliktu. Ta bardzo ważna rola lotnictwa sił powietrznych wynika głównie z jego zasadniczej właściwości, jaką jest jego wysoka elastyczność użycia, ukształtowana między innymi dużym zasięgiem i dużą prędkością samolotów, wysoką manewrowością, uniwersalnością wyposażenia a także dyspozycyjnością. Natomiast, utrzymywanie wysokiego stopnia gotowości bojowej lotnictwa oraz zdolność do działań we wszystkich warunkach atmosferycznych i porach doby czyni je ponadto zdolnym do natychmiastowego użycia. Podkreślić jednakże należy, że czas działania lotnictwa, jego miejsce, sposób i rodzaj powinny być niespodziewane dla przeciwnika, co tym samym pozwala na uzyskanie nie tylko zaskoczenia, ale i dużej skuteczności przy wykorzystaniu ograniczonych sił. Wnioski z działań bojowych lotnictwa w konfliktach zbrojnych końca XX wieku wskazują, że w związku z rosnącą siłą bojową nowoczesnych środków walki powietrznej, a także kompleksowością prowadzenia nowoczesnej wojny, wynika konieczność posiadania specjalistycznych systemów uderzeniowych. Różnorodność i kompleksowość realizowanych zadań przez lotnictwo trudno jest pogodzić ze sobą, głównie w obszarze możliwości samolotu, tak aby on sam mógł je wszystkie wykonać. Stąd wynika konieczność koncentrowania dla określonych misji, optymalnych systemów, we wspólnych ugrupowaniach bojowych (COMAO), które byłyby orientowane na wspólne wymogi taktyczne. Dokonane uogólnienia umożliwiają sprecyzowanie tezy, że myślą przewodnią organizowania połączonych działań powietrznych jest zapewnienie najbardziej efektywnego, a zarazem optymalnego wykorzystania możliwości bojowych posiadanego lotnictwa, w celu zwiększenia żywotności i skuteczności bojowej działań wojsk własnych. Realizowane jest to dzięki m.in. efektywnemu wykorzystaniu możliwości technicznych i materiałowych oraz eliminowaniu niedostatków poszczególnych elementów systemów walki, tworzeniu

korzystnych warunków działań bojowych poprzez łączenie, wzajemnie uzupełniających się w trakcie działań środków walki. Oznacza to zespalanie specyficznych możliwości różnych typów samolotów we wspólnym działaniu, umożliwiającym osiągnięcie wspólnego celu przy optymalnym wykorzystaniu efektu synergicznego. Prowadzone badania dotyczące użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych wskazują, że za celowe uznaje się dokonanie innej, w porównaniu do dotychczas obowiązującej, klasyfikacji lotnictwa sił powietrznych. Wynika to głownie z faktu realizowanych zadań przez lotnictwo sił powietrznych w operacjach połączonych oraz technologii budowy współczesnych samolotów bojowych, które to najczęściej występują już nie jako np. myśliwsko-bombowe, myśliwskie itp., lecz jako samoloty wielozadaniowe.

Proponowana nowa klasyfikacja lotnictwa sił powietrznych jest oczywiście podziałem teoretycznym, jednym z możliwych, a dotyczy realizacji przez niego zadań w operacjach połączonych. Podobnie zresztą należy traktować nazewnictwo w odniesieniu do typów samolotów tworzących potencjał bojowy lotnictwa uderzeniowego i wsparcia. Przy czym uważa się, że najwięcej problemów terminologicznych powstało z chwilą wprowadzenia do uzbrojenia lotnictwa wojskowego samolotów wielozadaniowych. Wynika to m.in. z tego, że jeden typ takiego samolotu (np. TORNADO, F-16, F-18) poprzez zastosowanie odpowiedniej wersji uzbrojenia i wyposażenia np. myśliwskiego, rozpoznawczego, czy też uderzeniowego może być wykorzystany do realizacji różnych zadań. Toteż uważa się, że dynamiczny rozwój samolotów wielozadaniowych stał się jedną z charakterystycznych cech i wymogów współczesnego lotnictwa bojowego. Wynikać to może z tego, iż dysponują one nie dość że bogatym wyposażeniem pokładowym to jeszcze możliwością wielowariantowego użycia uzbrojenia oraz, że mogą być wyznaczone do wykonywania bardzo wyspecjalizowanych i specyficznych zadań. Przedstawiony, częściowo nowy, podział lotnictwa wojskowego jest konsekwencją proponowanej nowej klasyfikacji lotnictwa bojowego, wynikającej z wymienionych wcześniej faktów oraz tego, iż współcześnie w większości państw posiadających siły powietrzne (nie tylko NATO) w strukturach organizacyjnych coraz częściej spotyka się inne nazewnictwo

oddziałów (pododdziałów) lotniczych np. el (eskadra lotnicza), a nie jak to miało miejsce wcześniej (jeszcze przed paroma laty) np. elmb (eskadra lotnictwa myśliwsko-bombowego). Przeprowadzone badania wskazują, że nowy podział lotnictwa wojskowego powinien wyglądać następująco:

ze względu na występujące rodzaje sił zbrojnych:

- lotnictwo sił powietrznych;
- lotnictwo sił morskich;
- lotnictwo wojsk lądowych;

ze względu na przeznaczenie:

- lotnictwo bojowe;
- lotnictwo szkolne;
- lotnictwo specjalne;

podział lotnictwa bojowego ze względu na realizowane zadania w operacjach połączonych:

- lotnictwo uderzeniowe;
- lotnictwo wsparcia.

Toteż dla celów teoretycznych i większej przejrzystości, biorąc pod uwagę zadania realizowane przez lotnictwo uderzeniowe w operacjach połączonych, w celu osiągnięcia maksymalnych efektów jego działań - poprzez ich koncentrację i minimalizowanie strat własnych oraz wszechstronne ich wsparcie (zabezpieczenie i ubezpieczenie) - połączone działania powietrzne wychodzą naprzeciw podstawowym zasadom prowadzenia nowoczesnej wojny, a więc koncentracji sił (Concentration of Force) i ekonomii ich użycia (Economy of Effort). Idea takiego postępowania była i jest zawsze taka sama, tzn. aby zwiększyć żywotność i skuteczność własnego **lotnictwa uderzeniowego**[8] niezbędnym staje się efektywne działanie i wykorzystanie takich sił i środków, które zwiększałyby posiadane

---

[8] *Lotnictwo uderzeniowe - to rodzaj lotnictwa wchodzącego w skład lotnictwa bojowego, a przeznaczonego do wykonywania uderzeń na obiekty naziemne i nawodne w operacyjnej (czasami strategicznej) i taktycznej strefie działań bojowych. Może być ono użyte również do zwalczania ŚNP w powietrzu oraz do rozpoznania powietrznego.*

możliwości. Siłami takimi staje się **lotnictwo wsparcia**[9], w skład którego wchodzi **lotnictwo zabezpieczenia** (realizujące zadania z nad własnego terytorium) oraz **lotnictwo ubezpieczenia** (realizujące zadania nad terytorium przeciwnika, bezpośrednio na korzyść grup uderzeniowych, często w ich ugrupowaniu). Z oczywistych względów, w analizowanej literaturze oraz dokumentach normatywnych brak jest jakichkolwiek danych dotyczących potencjału lotnictwa uderzeniowego i wsparcia. Jednak na podstawie przeprowadzonych badań – ćwiczenia w Wydziale WLOP (MAJ-98/99/2000), seminaria naukowe dotyczące użycia lotnictwa sił powietrznych w działaniach bojowych oraz sympozja międzynarodowe dotyczące operacji połączonych i udziału w nich lotnictwa sił powietrznych prowadzone w AON (październik/listopad 2000), w których używano przedstawioną nową klasyfikację – można stwierdzić, że **potencjał bojowy lotnictwa uderzeniowego tworzą**:

- samoloty bombowe przystosowane do przenoszenia bomb i pocisków rakietowych klasy „powietrze-ziemia (powierzchnia)" przeznaczone do działań na dalekim zapleczu przeciwnika i niszczenia jego potencjału militarnego, ekonomicznego i ośrodków polityczno-administracyjnych;
- samoloty myśliwsko-bombowe przeznaczone głównie do zwalczania celów naziemnych (nawodnych), o małych i średnich rozmiarach;
- samoloty szturmowe przeznaczone do zwalczania w strefie taktycznej obiektów ruchomych, maskowanych, o małych rozmiarach;
- samoloty myśliwskie przeznaczone do eliminowania samolotów o szczególnym przeznaczeniu (samoloty systemów wczesnego wykrywania, naprowadzania i dowodzenia, walki radioelektronicznej, tankowania w powietrzu), zaliczanych do środków „HVAA[10]", działających nad terytorium przeciwnika.

Natomiast biorąc pod uwagę **przeznaczenie i zadania lotnictwa wsparcia, jego potencjał bojowy tworzony będzie z**:

---

[9] *Lotnictwo wsparcia - to rodzaj lotnictwa wchodzącego w skład lotnictwa bojowego, a przeznaczonego do tworzenia korzystnych warunków wykonywania zadań przez lotnictwo uderzeniowe, zarówno w przestrzeni powietrznej nad własnym , jak i nad przeciwnika terytorium.*

[10] *HVAA-High Value Airborne Assets - samoloty szczególnego znaczenia.*

- samolotów rozpoznawczych, przeznaczonych do zdobywania informacji o wojskach i obiektach przeciwnika, terenie, pogodzie bezpośrednio na korzyść lotnictwa uderzeniowego (prowadzenie rozpoznania bezpośredniego i kontrolnego);
- samolotów obezwładniających ogniowo środki OP i OPL przeciwnika (SEAD-Suppresion of Enemy Air Defense);
- samolotów walki radioelektronicznej (Electronic Warfare), przeznaczonych do radioelektronicznego eliminowania środków promieniujących energię radioelektromagnetyczną;
- samolotów wczesnego wykrywania, naprowadzania i dowodzenia, (AWACS, JSTARS) przeznaczonych do zdobywania uprzedzających informacji o przeciwniku powietrznym, naprowadzania na nie lotnictwa myśliwskiego oraz dowodzenia lotnictwem uderzeniowym;
- samolotów myśliwskich, przeznaczonych do osłony grup własnego lotnictwa uderzeniowego nad terytorium przeciwnika i osłony samolotów „specjalnych" działających nad własnym terytorium, zaliczanych do środków „HVAA";
- samolotów (śmigłowców) bojowego poszukiwania i ratownictwa (Combat Search and Rescue), przeznaczonych do odzyskiwania członków załóg samolotów;
- samolotów tankowania w powietrzu, przeznaczonych do zwiększania rozmachu połączonych działań powietrznych poprzez powiększenie potencjału, zwiększenie zasięgu oddziaływania, elastyczności i mobilności lotnictwa uderzeniowego i wsparcia;
- samolotów transportowych, przeznaczonych do szybkiego dostarczania, odbierania lub ewakuacji z (do) rejonu działań bojowych.

Ocenia się, że proponowany nowy podział lotnictwa okazał się bardzo przejrzysty (zarówno dla studentów jak i większości kadry naukowo-dydaktycznej) z punktu widzenia miejsca i roli lotnictwa w operacjach połączonych. Jak można zauważyć jest on częściowo inny, aniżeli przedstawiony w opracowaniu „Zarys użycia lotnictwa wojskowego", wydanym przez WLOP w 1998 roku, czy też w

opracowaniu „Współczesne siły powietrzne", wydanym w AON. Wynika z tego, iż proponowany nowy podział dotyczy, jak już wcześniej wspomniano, realizacji zadań przez ten rodzaj wojsk sił powietrznych w operacjach połączonych. Ponieważ, jak wynika z analizy konfliktów zbrojnych i literatury, operacje połączone stają się w NATO podstawową formą prowadzenia działań bojowych, toteż uważa się za konieczne posiadanie jasnej i jednakowo rozumianej klasyfikacji lotnictwa, wydzielanego do udziału w nich. Podkreślić należy, że **proponowany nowy podział lotnictwa bojowego nie występuje ani w dokumentach normatywnych Sojuszu, ani tym bardziej w polskich dokumentach dotyczących zasad użycia lotnictwa WLOP**. Klasyfikację tą można natomiast już spotkać m.in. w pracach naukowo-badawczych opracowanych przez autora artykułu, a wykazanych częściowo w bibliografii.

Wnioski z przeprowadzonych analiz i ocen wskazują, że **istotą wsparcia działań powietrznych** jest optymalne wykonanie postawionego zadania bojowego przez lotnictwo sił powietrznych, w których ugrupowania uderzeniowe i wsparcia współdziałają ze sobą w celu zwiększenia efektywności ich użycia. Toteż scentralizowane planowanie i koordynacja, połączone ze zdecentralizowanym wykonaniem zadań uważane są za podstawowy wyznacznik użycia lotnictwa uderzeniowego i wsparcia w prowadzeniu połączonych działań powietrznych. Połączenie działań różnych potencjałów bojowych samolotów uderzeniowych i wsparcia, umiejscowienie ich we wspólnych ugrupowaniach bojowych pozwala na efektywne wykorzystanie ich możliwości bojowych w walce.

W wyniku przeprowadzonych badań stwierdza się, że połączone działania powietrzne nie dzielą się na oddzielne i samodzielne działania różnych rodzajów lotnictwa, lecz to one właśnie łączą pojedyncze elementy tych działań w jedną całość, a podstawowymi kryteriami jakimi powinny się charakteryzować, to: ekonomia ich wykorzystania, maksymalna koncentracja, scentralizowane dowodzenie a także zdecentralizowana realizacja zadań w osiąganiu założonych, wspólnych celów i priorytetów operacji połączonych. Różnorodność i ilość samolotów, biorących udział w połączonych działaniach powietrznych stawia bardzo wysokie wymagania w zakresie planowania ich użycia. Ponadto,

przeprowadzone badania potwierdzają, że połączone działania powietrzne będą miały charakter wspólnych działań powietrznych, wykonywanych prawie zawsze w ugrupowaniu wielonarodowym (na dzień dzisiejszy tylko nieliczne państwa - USA, częściowo Francja i Wielka Brytania - byłyby w stanie samodzielnie je zorganizować i przeprowadzić, według ustalonych zasad i kryteriów). Podkreśla się przy tym, że organizując takie działania lotnictwa należy dążyć do osiągnięcia takiego stanu, aby ryzyko ewentualnego nie wykonania zadania zostało sprowadzone do minimum. Natomiast posiadanie „swobody", poprzez uzyskanie czasowo - przestrzennej przewagi w powietrzu w obszarze działań, decyduje o skutecznej realizacji, przez lotnictwo sił powietrznych, ofensywnych działań powietrznych. Jednakże „swoboda" ta może być uzyskana tylko dzięki odpowiedniemu planowaniu i wręcz idealnemu skoordynowaniu działań lotnictwa uderzeniowego i wsparcia.

Z analizy dokumentów normatywnych oraz konfliktów zbrojnych wynika, że do głównych zadań lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych należy zaliczyć:

- **walkę o uzyskanie przewagi w powietrzu** - Counter Air Operations;
- **działania lotnictwa przeciw siłom naziemnym i nawodnym** - Anti to Surface Force Air Operations;
- **ataki (uderzenia) strategiczne** - Strategic Attacs;
- **powietrzne działania wsparcia** - Supporting Air Operations.

W związku z tym, że nie sposób szczegółowo omówić i przedstawić wszystkie zadania lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych w jednym artykule, chciałbym w nim, ale w bardzo skróconej formie, ukazać tylko ich istotę.

Walka o uzyskanie przewagi w powietrzu stała się jedną z podstawowych zasad sztuki operacyjnej sił powietrznych i jest podstawowym zadaniem współczesnego lotnictwa sił powietrznych. Głównym jej celem będzie natomiast zwalczanie środków napadu powietrznego przeciwnika dla zapewnienia osłony wojskom własnym, stworzenie swobody wykorzystania przestrzeni powietrznej własnemu lotnictwu oraz nie pozwolenie lotnictwu przeciwnika na swobodne z niej korzystanie. Podkreślić należy, że wywalczenie przewagi w powietrzu jest bardzo

pożądane, jednak np. chcąc zachować odpowiednią ekonomię sił nie musi stanowić celu działań powietrznych. W ramach walki o uzyskanie przewagi w powietrzu rozróżnia się **ofensywną walkę** z siłami powietrznymi przeciwnika (Offensive Counter Air - OCA) oraz **defensywną walkę** z jego środkami napadu powietrznego (Defensive Counter Air - DCA). Na uwagę zasługuje, że ofensywna walka z siłami powietrznymi przeciwnika jest prowadzona głównie z własnej inicjatywy, natomiast działania defensywne są reakcją na rozpoczęcie działań przez przeciwnika.

I tak istotą działań defensywnych **(DCA)** jest udaremnienie prowadzenia działań powietrznych przez przeciwnika lub przynajmniej osłabienie ich skuteczności poprzez zadanie mu maksimum strat i zminimalizowanie strat własnych sił powietrznych. Cele te, jak się okazuje są współzależne tzn., im więcej zestrzelonych samolotów nieprzyjaciela, tym mniej zdolnych zadawać zniszczenia w przyszłych nalotach, natomiast mniej zniszczonych sojuszniczych (koalicyjnych) 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. W okresach ofensywnych działań powietrznych przeciwnika, zostają ustalone czasowe rejony działania (ograniczone terenem i wysokością) i przydzielone poszczególnym rodzajom wojsk sił powietrznych, w tym dla lotnictwa myśliwskiego, do ich wyłącznego wykorzystania. Rejony te noszą nazwę Weapons Engagement Zones (WEZ), a ich rozmiary są uzależnione od rodzaju i ilości środków przewidzianych do użycia w nich.

Natomiast celem działań ofensywnych **(OCA)** będzie pomniejszenie potencjału bojowego sił powietrznych przeciwnika, poprzez niszczenie ich zarówno na ziemi, jak i również w powietrzu. Z analizy konfliktów zbrojnych, ćwiczeń i literatury ocenia się, że najbardziej efektywne rezultaty działań lotnictwa sił powietrznych zostaną osiągnięte wtedy, gdy ich główny wysiłek skupiony zostanie na zwalczaniu lotnictwa przeciwnika na ziemi (lotniskach), a przede wszystkim samolotów lotnictwa uderzeniowego oraz niektórych samolotów o szczególnym przeznaczeniu (HVAA) - lotnictwa wsparcia (wczesnego wykrywania, naprowadzania i dowodzenia; walki radioelektronicznej, a także tankowania w

powietrzu). W następnej kolejności powinny być natomiast eliminowane z działań pozostałe lotniska oraz inne obiekty infrastruktury sił powietrznych przeciwnika (np. elementy systemów dowodzenia). W ramach niszczenia lotnisk wskazane jest wykonywanie uderzeń najpierw na drogi startowe i drogi kołowania celem zablokowania bazujących tam samolotów, następnie niszczy się samoloty (rozmieszczone przeważnie w schronach - zadanie stosunkowo mało efektywne), 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. Podkreślić należy, że uderzenia na lotniska eliminują działania lotnictwa przeciwnika bardziej niż jakikolwiek system obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Dopiero w dalszej kolejności powinny być zwalczane obiekty mające wpływ na odtwarzanie zdolności bojowej sił powietrznych przeciwnika, m.in. takie, jak: bazy zaopatrzenia, bazy remontowe itp.

Nie można wykluczyć, że działania ofensywne i defensywne będą prowadzone jednocześnie przy użyciu tych samych sił i środków, w tej samej przestrzeni powietrznej, toteż z tego względu działania te nie mogą być rozpatrywane w oderwaniu od siebie. W zależności od sytuacji operacyjno-taktycznej, rozmachu operacji połączonej, jej priorytetem mogą być działania ofensywne bądź defensywne, które wzajemnie się uzupełniają w osiąganiu jej celów. Kontynuując, należy stwierdzić, że **działania defensywne i ofensywne to dwa komponenty jednej całości, najpierw operacji powietrznej** (jednego rodzaju sił zbrojnych), **a następnie dopiero operacji połączonej**. Ocenia się, że umiejętne ich łączenie należy traktować nie tylko jako zasadę, ale podstawowy warunek skuteczności walki o przewagę w powietrzu.

Studia materiałów źródłowych wskazują, że działania lotnictwa przeciw **siłom naziemnym i nawodnym** będą prowadzone przede wszystkim w celu pozbawienia sił zbrojnych przeciwnika zdolności do okupowania zdobytych terytoriów lub wyzyskiwania obszarów morskich poprzez neutralizację, powstrzymywanie lub niszczenie jego sił lądowych, morskich lub podwodnych. Składają się one z szeregu zadań, których celem jest niszczenie, neutralizowanie lub

opóźnianie działań wojsk lądowych lub sił morskich przeciwnika. Jak już zostało wykazane, bezpośredni wpływ na wykonanie zadań związanych ze zwalczaniem sił i obiektów naziemnych i nawodnych przeciwnika mają rezultaty walki o uzyskanie przewagi w powietrzu. Natomiast na uwagę zasługuje, że takie czynniki jak: posiadanie odpowiednio wysokiego potencjału bojowego lotnictwa uderzeniowego i wsparcia o najwyższych parametrach, a także przygotowanie i wyszkolenie personelu latającego będą decydować o możliwościach jego użycia na rzecz własnych wojsk lądowych i sił morskich. To właśnie szczególnie lotnictwo uderzeniowe, ale przy ścisłym współudziale lotnictwa wsparcia, jest przygotowane do prowadzenia działań zaczepnych o zasięgu taktyczno-operacyjnym, a celem jego działań będzie niszczenie (obezwładnianie) osłanianych przez OP i OPL obiektów, a także oddziałów i związków taktycznych wojsk lądowych oraz sił floty, na różnych odległościach, z różnych wysokości i kierunków.

Nieco odmiennego potraktowania wymaga kolejna grupa zadań lotnictwa sił powietrznych, określana jako **ataki (uderzenia) strategiczne.** Zadanie to organizowane i prowadzone przez strategiczny lub operacyjny poziom dowodzenia, polega na eliminowaniu z funkcjonowania najbardziej newralgicznych elementów współczesnego modelu państwa[11], kształtowanych przez cele polityczne i przyjęte ograniczenia. Zakłada się, że ataki te prowadzone będą przeciwko wrogim ważnym centrom lub innym istotnym obiektom (z punktu widzenia funkcjonowania państwa), składających się z elementów dowodzenia (przywództwa), ośrodków produkcji wojennej oraz kluczowych obiektów infrastruktury. Uważa się, że uderzenia strategiczne powinny być ukierunkowane na osiągnięcie takiego poziomu zniszczenia kluczowych miejsc systemu wojskowego i cywilnego potencjału przeciwnika, aby przez dłuższy czas posiadał on ograniczone możliwości prowadzenia wojny, czy też agresywnych działań. Ocenia się, że te uderzenia powinny przekonać przeciwnika o jego bezsensownym dalszym oporze, gdyż jego

---

[11] *Kręgi Wardena: krąg 1., wewnętrzny, najbardziej ważny - narodowe przywództwo państwa (element decydujący o politycznych rezultatach działań bojowych); krąg 2. – przemysł (zakłady przemysłowe, rafinerie), mający wpływ na produkcję środków niezbędnych do prowadzenia działań bojowych; krąg 3. – narodowa infrastruktura (sieć dróg, kolei, energetyczna sieć przemysłowa); krąg 4. – ludność; krąg 5. – narodowe siły zbrojne.*

koszt może być zdecydowanie większy, niż koszt akceptacji. Na uwagę zasługuje, że pomimo (co zostało wcześniej wykazane), iż ataki strategiczne będą należały do głównych zadań lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych, to jednak uważa się, iż w szczególnej sytuacji możliwe jest samodzielne prowadzenie połączonych działań powietrznych przez ten rodzaj sił zbrojnych, niezależnie od operacji wojsk lądowych. Nie oznacza to jednak absolutnie tego, że często głoszona teza, szczególnie przez współczesnych teoretyków użycia sił powietrznych, iż „współczesne wojny można wygrywać przez jeden rodzaj sił zbrojnych" jest słuszna. Należy tutaj pamiętać, że atak strategiczny jest zadaniem realizowanym przez lotnictwo sił powietrznych (często również z wykorzystaniem rakiet samosterujących lub balistycznych) „tylko" w ramach operacji powietrznych, bez udziału innych rodzajów sił zbrojnych.

Przeprowadzone badania potwierdzają, że **powietrzne działania wsparcia,** będą prowadzone zawsze w celu zabezpieczenia i ubezpieczenia realizacji głównych zadań lotnictwa uderzeniowego w operacjach połączonych, które w tym celu może użyć wszelkich typów samolotów, we wszystkich warunkach. Na podkreślenie zasługuje, że powietrzne działania wsparcia wymagają ścisłej koordynacji działań, obejmujących: **walkę radioelektroniczną, obserwację i rozpoznanie powietrzne – zdobywanie i posiadanie najświeższych i najbardziej aktualnych informacji o działaniach i ugrupowaniu przeciwnika zarówno powietrznego jak i lądowego oraz morskiego, dowodzenie, tankowanie w powietrzu, transport powietrzny, bojowe poszukiwanie i ratownictwo** oraz **specjalne działania myśliwskie**.

Podkreślić ponadto należy, że powietrzne działania wsparcia każdorazowo będą determinowane sytuacją operacyjno-taktyczną, ilością i rodzajem samolotów wydzielanych do działań, a także ich charakterystyką taktyczno-techniczną. Uważa się jednak, że podczas organizowania działań powietrznych o charakterze ofensywnym istotnym kryterium jest posiadanie wszystkich niezbędnych do ich zorganizowania sił i środków, mogących realizować tego typu działania (posiadanie odpowiedniej ilości różnego rodzaju samolotów uderzeniowych i wsparcia). W połączonych działaniach powietrznych duży nacisk położony jest na koordynację

działań uczestniczących w nich różnych rodzajów lotnictwa sił powietrznych. Wynika to przede wszystkim z różnych, partycypujących w tym przedsięwzięciu płaszczyzn dowodzenia oraz różnych miejsc dyslokacji sił i środków mogących w nich uczestniczyć. Oznacza to konieczność bardzo dokładnej analizy otrzymanego zadania, oceny możliwości bojowych tak lotnictwa uderzeniowego jak i lotnictwa wsparcia, a dotyczących, w tym ostatnim przypadku, między innymi:

- użycia samolotów tankowania powietrznego w zakresie skoordynowania kolejności tankowania oraz ustalenia stref tankowania w powietrzu;
- ustalenia stref (tras) działania systemów rozpoznawczych, wczesnego wykrywania i dowodzenia AWACS, JSTARS, przedziałów czasowych ich wykorzystania, a także wydzielania samolotów myśliwskich do ich osłony;
- ustalenia sposobu współdziałania różnych sił w zakresie EW/SEAD, w celu optymalnego wsparcia sił rozpoznawczo - uderzeniowych;
- koordynacji tras lotu poszczególnych elementów lotnictwa uderzeniowego i wsparcia, składających się na całość COMAO;
- organizacji współdziałania z innymi rodzajami wojsk sił powietrznych.

W kontekście przeprowadzonych badań stwierdza się, że w działaniach nad obszarem przeciwnika lotnictwo, zarówno uderzeniowe, jak i wsparcia, stosuje zróżnicowaną taktykę (w szerokim przedziale wysokości, prędkości i manewru), stosownie do istniejącej i dynamicznie zmieniającej się sytuacji. Natomiast za podstawę sukcesu użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych uważa się w głównej mierze wyeliminowanie działań lotnictwa przeciwnika – pozostawienie go na ziemi, w połączeniu z utrzymaniem inicjatywy i narzuceniu mu swej woli oraz przeniesienie działań nad obszar przeciwnika, a więc uzyskanie efektu synergii działań lotnictwa uderzeniowego i lotnictwa wsparcia. Jednak bezpieczeństwo wykonania zadania, osiągane będzie już poprzez stworzenie korzystnej sytuacji w powietrzu drogą odpowiedniego rozśrodkowania ugrupowania uderzeniowego i jego wsparcia (ubezpieczenia i zabezpieczenia). Tym samym w działaniach takich należało będzie dążyć do wykonywania precyzyjnych ataków bezpośrednio z trasy w jednym zajściu, stosując w miarę możliwości (odpalając, zrzucając) środki rażenia spoza zasięgu obiektowej OPL (broń klasy

„stand off"), które często spełniają kryterium „odpal i zapomnij" („Fire and Forget"). Jednak, jak wskazuje analiza materiałów źródłowych, w przypadku konieczności zwalczania kilku celów położonych blisko siebie, należy dążyć do realizacji zasady „każdy samolot posiada swój cel" z zachowaniem minimalizacji czasu uderzenia (duża intensywność odpaleń-zrzutów) i wielokierunkowości ataku (każdy samolot uderza z innego kierunku, często stosując przy tym oryginalny, niepowtarzalny manewr). Równie istotny problem stanowi zapewnienie grupom uderzeniowym (rozpoznawczym) możliwości bezpiecznego powrotu nad własne terytorium. Wymaga to m.in. objęcia i zapewnienia jak największą kontrolą wykorzystywanej przestrzeni powietrznej.

Szczegółowa analiza współczesnych konfliktów zbrojnych wskazuje, że aby wywalczyć przewagę w spektrum elektromagnetycznym niezbędne jest posiadanie różnorodnych systemów i środków walki radioelektronicznej, które zapewniłyby bezpieczeństwo własnym samolotom podczas dolotu do obiektów działań, wykonywania zadania i powrotu na lotnisko bazowania, poprzez dezorganizowanie lub niszczenie (częściowe lub całkowite) systemu radioelektronicznego przeciwnika. Współcześnie, do pokonania tych systemów i stworzenia warunków do wykonania zadań przez lotnictwo uderzeniowe w głębi ugrupowania bojowego przeciwnika, predestynowane są wyspecjalizowane siły i środki walki radioelektronicznej sił powietrznych (lądowych, morskich). Samoloty walki radioelektronicznej (EW/SEAD) koncentruje swój wysiłek głównie na prowadzeniu rozpoznania, zakłócania i obezwładniania (ogniowego i elektronicznego) środków promieniujących energię radioelektromagnetyczną przeciwnika. Toteż zapewnienie bezpieczeństwa i żywotności własnego lotnictwa bojowego osiągane będzie poprzez realizację takich przedsięwzięć, jak: organizowanie obrony zespołowej i indywidualnej przed lotnictwem przeciwnika i jego bronią kierowaną, obezwładnianie i niszczenie radiolokacyjnych urządzeń systemu OP/OPL przeciwnika, naruszanie dowodzenia i kierowania systemów OP/OPL przez zakłócenie relacji łączności. Możliwości bojowe samolotów walki radioelektronicznej oraz sposoby ich użycia będą w dużej mierze uzależnione od środków przeznaczonych do ich wsparcia (samoloty myśliwskie, tankowania

powietrznego, wczesnego wykrywania i dowodzenia itp.). Brak samolotów tankowania powietrznego, w połączeniu ze znacznym oddaleniem obszaru działań bojowych SEAD, może spowodować konieczność podwieszenia dodatkowych zbiorników paliwa kosztem np. ilości zabieranych przeciwradiolokacyjnych pocisków kierowanych.

Z przeprowadzonych badań wynika, że sojusznicze współczesne **wczesne wykrywanie, naprowadzanie i dowodzenie** oparte jest obecnie na dwóch wzajemnie uzupełniających się powietrznych systemach:

- **Airborne Warning and Control System (AWACS)**, którego działania ukierunkowane są na zdobywanie uprzedzającej informacji przede wszystkim o przeciwniku powietrznym na dalekich podejściach w całym przedziale wysokości, na prowadzeniu rozpoznania i określania aktywności aktywnych środków przeciwlotniczych przeciwnika a także dowodzeniu lotnictwem uderzeniowym nad terytorium przeciwnika oraz
- **Joint Surveillance and Target Attack Radar System (JSTARS)**, który z kolei przeznaczony jest do wykrywania, lokalizacji oraz identyfikacji i śledzenia obiektów naziemnych (w ograniczonym zakresie samolotów i śmigłowców), a także kierowania środkami rażenia „powietrze-powietrze" („ziemia-ziemia").

Rozpoznanie powietrzne, mimo gwałtownego rozwoju innych rodzajów rozpoznania nadal pozostaje jednym z najważniejszych ogniw w systemie rozpoznania wojskowego. Obecnie trudno sobie wyobrazić prowadzenie działań bojowych bez posiadania aktualnej i wiarygodnej informacji o przeciwniku, terenie i warunkach atmosferycznych. Siły powietrzne, ze względu na posiadane środki (samoloty, śmigłowce, bezpilotowe samoloty rozpoznawcze) rozpoznania powietrznego, dysponujące dużym zasięgiem i prędkością, są jedynym rodzajem sił zbrojnych, który gwarantuje prowadzenie penetracji dużych obszarów w krótkim okresie czasu, a więc danych które są niezbędne do efektywnego prowadzenia operacji połączonych. Rozwój pokładowych środków rozpoznania powietrznego pozwala na prowadzenie rozpoznania w każdych warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy oraz na przekazywanie zdobytych informacji w czasie rzeczywistym lub zbliżonym do rzeczywistego. Niemniej jednak należy podkreślić, że

nowoczesne środki walki są bardzo mobilne i trudne do wykrycia, a dodatkowo charakteryzują się bardzo dużą skutecznością zwalczania celów powietrznych, co bardzo utrudnia i komplikuje rozpoznanie obszarów zajmowanych przez przeciwnika. Problem ten można rozwiązać poprzez wysyłanie samolotów rozpoznawczych, przed grupą uderzeniową, z zadaniem przeszukania rejonu, wykrycia i zidentyfikowania obiektu uderzenia oraz przekazania na pokład samolotów uderzeniowych (w czasie rzeczywistym) danych dotyczących położenia obiektów a w nich konkretnych celów, a także ich systemów obrony przeciwlotniczej. W zależności od złożoności sytuacji operacyjno-taktycznej, ważności obiektu uderzenia i jego charakterystyki, a także dostępności wyspecjalizowanych środków rozpoznawczych, bezpośrednie rozpoznanie na korzyść grup uderzeniowych może być realizowane zarówno przez załogi samolotów wielozadaniowych tej samej eskadry (**Attack-Attack Intrface - AAI**), jak i wyspecjalizowane samoloty rozpoznawcze **(Recce-Attack Intrface - RAI**). Toteż, biorąc pod uwagę gwałtowny rozwój nowoczesnej techniki bojowej na współczesnym polu walki, niezbędnym staje się poszukiwanie takich rozwiązań w prowadzeniu rozpoznania powietrznego, które umożliwiłyby wykonywanie postawionych przed nim zadań. Konflikt zbrojny w rejonie Zatoki Perskiej dowiódł, że istotne znaczenie w trakcie prowadzonych działań bojowych miało tam właśnie rozpoznanie powietrzne. Wykazał on, iż zmierzch klasycznego rozpoznania powietrznego jeszcze nie nadszedł, że rozpoznanie kosmiczne mimo posiadania wielu zalet, nie jest w stanie zastąpić typowego rozpoznania powietrznego (prowadzonego do wysokości 30000m).

Również i **tankowanie powietrzne** przyczynia się do zwiększania rozmachu działań powietrznych, realizowanych w ramach operacji połączonych. Wynika to z ewentualnej konieczności powiększenia potencjału, zwiększenia zasięgu oddziaływania, elastyczności, mobilności, a tym samym umożliwia użycie lotnictwa bojowego na dużych odległościach i koncentrowanie się tam, gdzie i kiedy jest to najbardziej potrzebne. Koncepcja tankowania w powietrzu jest właściwie „nową" cechą wojskowych działań powietrznych, początkowo podejmowanych jako „coś" większego, a nie tylko środek przedłużający zasięg

samolotów myśliwskich, myśliwsko-bombowych i bombowych. Z analizy konfliktów zbrojnych można stwierdzić, że nie jest ono związane tylko z prowadzeniem powietrznych działań defensywnych, ale również ofensywnych, a szczególnie w celu pokrycia pełnego spektrum zadań w operacjach powietrznych. Realizowane jest w zasadzie nad własnym terytorium, co nie jest to regułą, a w operacjach połączonych spełniało będzie ono trzy funkcje:

- zwiększa zasięg samolotów uderzeniowych i wsparcia, przez co radykalnie poprawia ich efektywność bojową w ofensywnych działaniach powietrznych;
- zwielokrotnia możliwość wykorzystania sił i środków tzn. dowódca posiada możliwość osiągnięcia zakładanych celów wykorzystując mniejsze siły. W powietrznych działaniach defensywnych, które są naturalną reakcją obronną w sytuacjach zagrożenia, pozwala utrzymywać samoloty w powietrzu przez długi okres czasu, zwiększa możliwość na ich szybką reakcję, a ponadto skraca czas i umożliwia zaangażowanie odpowiednich samolotów w określonym miejscu i czasie;
- wymusza potrzebę wykorzystania i rozwoju systemu w procesie realizacji skomplikowanych zadań. Odległość z bazy do celu, jak również do stref dyżurowania, przy ograniczonych możliwościach udźwigu i zasięgu, stawia przed tankowaniem w powietrzu zdecydowanie zwiększone wymagania. Toteż aby uniknąć międzylądowań, wykorzystać maximum udźwigu i wykonać postawione zadanie zgodnie z wcześniej sprecyzowanym planem działań, celowym staje się w pełni wykorzystanie możliwości stwarzanych przez tankowanie w powietrzu.

Skuteczność użycia współczesnych **samolotów myśliwskich** w powietrznych działaniach wsparcia sprowadza się przede wszystkim do osłony innych rodzajów lotnictwa przed przeciwdziałaniem lotnictwa myśliwskiego przeciwnika. Szczególna potrzeba osłony występuje w wypadku działań większej liczby samolotów na znaczną głębokość w ugrupowaniu bojowym przeciwnika lub podczas długiego przebywania nad jego terenem. Osłonę tą, w ramach operacji połączonej, samoloty myśliwskie realizują:

- **nad własnym terytorium** osłaniając głównie strefy (trasy) działań bojowych samolotów walki radioelektronicznej, tankowania w powietrzu, rozpoznania, wczesnego wykrywania, naprowadzania oraz dowodzenia, a także lotnictwa transportowego. Z analizy literatury wynika, że działania te - o ile posiadane są odpowiednie ilości samolotów myśliwskich - nie są zaliczane do typowych działań defensywnych tego rodzaju lotnictwa;
- **nad terytorium przeciwnika** nie dopuszczając samoloty lotnictwa myśliwskiego przeciwnika do wykonania ataku na osłaniane samoloty po trasie lotu, w rejonie wykonywania zadania (obiektu uderzenia, rozpoznania itp.) i w czasie lotu powrotnego.

W działaniach nad terytorium przeciwnika liczba samolotów myśliwskich, wydzielanych do osłony innych rodzajów lotnictwa, każdorazowo będzie determinowana wieloma czynnikami, z których do najważniejszych należą: poziom przewidywanego przeciwdziałania lotnictwa myśliwskiego przeciwnika, czas przebywania własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej przeciwnika, głębokość znajdowania się obiektów uderzeń osłanianych samolotów w stosunku do linii styczności bojowej wojsk, liczba osłanianych samolotów, ważność ich zadań, ugrupowanie bojowe, warunki atmosferyczne; dostępność (możliwość wykorzystania) własnych środków osłony. Osłonę tą samoloty myśliwskie realizują następującymi sposobami:

- **towarzyszenia** (Escort) którego istotą jest wykonywanie przez samoloty myśliwskie lotu we wspólnym ugrupowaniu bojowym z osłanianymi samolotami innych rodzajów lotnictwa. Samoloty myśliwskie stanowią wówczas integralną część całości ugrupowania bojowego. Ze względu na wciąż rosnący zasięg pokładowych środków wykrywania i rażenia samolotów myśliwskich przeciwnika, głównie pocisków rakietowych klasy "powietrze-powietrze", konieczne jest ich niszczenie na dużych odległościach od osłanianych samolotów. W tej sytuacji samoloty myśliwskie muszą wykonywać lot w znacznej odległości (rzędu kilkudziesięciu kilometrów) od osłanianych grup. Cechą ujemną tego sposobu jest natomiast ograniczona możliwość manewru samolotów myśliwskich podczas walki powietrznej oraz

- **wymiatania** (Sweep), które jest prowadzone przed i w trakcie wykonywania uderzeń lotniczych przez własne lotnictwo, a skierowane przeciwko samolotom myśliwskim przeciwnika, zagrażającym własnym samolotom uderzeniowym znajdującym się nad terytorium przeciwnika. Prowadzenie działań w ramach wymiatania polegało będzie na wykonaniu przez samoloty myśliwskie lotu po (lub w pobliżu) planowanej trasie lotu grup uderzeniowych w celu związania walką i zwalczania samolotów myśliwskich przeciwnika, dla zapewnienia samolotom uderzeniowym bezpiecznego lotu do celu.

Przedstawiony materiał miał na celu przedstawić dotychczasowe rezultaty prowadzonych badań dotyczących użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych. Jest on próbą syntezy głównych założeń i zasad użycia współczesnego lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych. W znaczącej mierze ujęte są w nim autorskie analizy i wnioski przedstawione w pracach naukowo-badawczych wykazanych w bibliografii. Zdając sobie sprawę z ważności problemu uważa się, że przedstawione wyniki badań i propozycje nie są jedynymi i ostatecznymi. Wymagają one dalszego rozwinięcia i uszczegółowienia w miarę rozwoju teorii operacji połączonych oraz użycia w nich lotnictwa sił powietrznych.

Konkludując, koncepcja użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych ściśle łączy się z koncepcją operacji powietrzno-lądowej. Zakłada ona prowadzenie połączonych działań bojowych, poszczególnych rodzajów wojsk sił powietrznych, których głównym celem będzie walka o uzyskanie przewagi w powietrzu. Za podstawową zasadę użycia lotnictwa sił powietrznych w operacjach połączonych uważa się zasadę dotyczącą uzyskania i utrzymania swobody działania. Zasada ta, przy jednoczesnym zwiększeniu efektu synergii działań Połączonych Sił Zbrojnych, musi być analizowana i uzgodniona zarówno przez dowódców wojsk lądowych, jak i sił powietrznych (sił morskich). Organizowane i prowadzone operacje lądowe, powietrzne i morskie muszą się nawzajem uzupełniać w celu minimalizowania strat i poszukiwania ekonomii wysiłków, a plany ich prowadzenia muszą być dostosowane do realnej sytuacji powietrznej. Za podstawowy warunek sukcesu połączonych działań lądowych i morskich, uważa się

wywalczenie przewagi w powietrzu, jeżeli się nie chce, aby potrzeby obrony wojsk własnych przed uderzeniami lotnictwa przeciwnika stały się niemożliwym do zaakceptowania ograniczeniem swobody działania. Toteż efekty operacji połączonych będą zdecydowanie większe w sytuacji, gdy przeciwnik będzie zmuszony do przeciwstawienia się jednocześnie atakowi tak wojsk lądowych jak i uderzeniom sił powietrznych oraz morskich. Podobnie zresztą będzie, gdy uderzenia sojuszniczych (koalicyjnych) sił powietrznych, zmuszą przeciwnika do rozśrodkowania swoich sił i środków, co tym samym ułatwi manewr wojskom własnym. Proponowana nowa klasyfikacja lotnictwa bojowego sił powietrznych powinna w zdecydowany sposób przyczynić się do klarownego umiejscowienia i określenia jego zadań w operacjach połączonych.

ZAŁĄCZNIK 1: Prezentacja komputerowa.

płk dr hab. Mariusz WIATR
WYDZIAŁ STRATEGICZNO-OPERACYJNY

ISTOTA OPERACJI POŁĄCZONYCH

Operacja – jako samodzielna kategoria sztuki wojennej wyodrębniona została na lądowym teatrze działań. Powstanie i rozwój innych rodzajów sił zbrojnych doprowadziły do pojawienia się operacji morskich, a następnie powietrznych. Operacje te prowadzone były w zasadzie samodzielnie, a wspólne działania sprowadzały się do ewentualnego wsparcia. Każdy rodzaj sił zbrojnych działał w innym środowisku walki i cechował się odmiennymi właściwościami, innym stosunkiem do pozostałych czynników operacyjnych, a więc obszaru i czasu.

1. Uwarunkowania operacji połączonych

Rozwój poszczególnych rodzajów sił zbrojnych spowodował nie tylko ich usamodzielnienie, lecz umożliwił także oddziaływanie w środowisku zastrzeżonym wcześniej dla innego rodzaju sił zbrojnych. Wojska lądowe nie tylko mogą zajmować i utrzymywać obszar i walczyć z przeciwnikiem naziemnym, lecz także niszczyć cele powietrzne i nawodne. Mogą niszczyć zajmować lub ochraniać bazy morskie i lotnicze. Siły morskie mogą nie tylko kontrolować akweny morskie, zwalczać okręty przeciwnika, lecz również izolować walczące zgrupowania lądowe przeciwnika, odcinając mu morskie linie połączeń. Mogą ponadto zwalczać cele powietrzne i naziemne oraz desantować wojska lądowe lub ewakuować je z brzegu zajmowanego przez przeciwnika. Siły powietrzne walczą nie tylko z lotnictwem przeciwnika, lecz mogą również działać przeciwko jego siłom morskim, zwalczać systemy dowodzenia wojsk lądowych. Wspomagają one inne rodzaje sił zbrojnych, realizując rozpoznanie powietrzne, izolację obszarów działań, wsparcie bezpośrednie i transport powietrzny.

Żaden rodzaj sił zbrojnych nie ma obecnie możliwości samodzielnego skutecznego prowadzenia operacji i skoordynowanego wykorzystania dostępnych środków walki. Potrzeba przeciwstawienia się znacznie zwiększonym możliwościom oddziaływania wojsk lądowych, sił powietrznych i marynarki wojennej potencjalnego przeciwnika wymaga połączenia wysiłków rodzajów sił zbrojnych.

Spektrum zadań i możliwości rodzajów sił zbrojnych wskazuje na konieczność koordynacji i uzgadniania działań. Nie tylko dla zwiększenia skuteczności oddziaływania na przeciwnika, ale również w celu przeciwdziałania możliwościom omyłkowego rażenia własnych sił. Zakłada się, że przyszłe operacje prowadzone będą na dużych obszarach, a osiągnięcie rozstrzygnięcia uzależnione będzie od możliwości swobodnego przegrupowania sił na dużą odległość i skoncentrowania wysiłków w decydującym miejscu i czasie. Wymagać to będzie zarówno strategicznej, jak i operacyjnej ruchliwości wojsk. Najważniejszym czynnikiem umożliwiającym wprowadzenie nowych sił wydaje się sprawnie funkcjonująca osłona powietrzna oraz bezpieczeństwo linii komunikacyjnych. Można nawet przyjąć, iż warunkiem decydującym o możliwości skutecznego prowadzenia operacji jest panowanie w powietrzu nad obszarem operacyjnym własnych wojsk i co najmniej przewaga powietrzna nad obszarem zajmowanym przez siły zbrojne przeciwnika[1].

2. Istota operacji połączonej

Operacja jako całokształt działań bojowych i manewrów zgrupowań wojsk na lądzie i morzu, prowadzonych na znacznym obszarze i w różnym czasie, lecz połączonych wspólną myślą przewodnią, ukształtowała się ostatecznie podczas pierwszej wojny światowej. Zmieniała ona swój charakter wraz z rozwojem społeczeństw i dominujących w nich sposobów wytwarzania. Początkowo w operacji chodziło o skupienie sił w czasie i przestrzeni w celu wykonania zdecydowanego uderzenia na przeciwnika lub przeciwstawienia się takiemu uderzeniu. Ideę maso-

[1] *E. Vad, Operative Führung. Grundlagen, Merkmale und Perspektiven, „Österreichische Militärische Zeitswchrift" 1998, nr 2, s. 135.*

wania sił wykorzystywały w zasadzie wszystkie koncepcje prowadzenia operacji, poczynając od pruskiej operacji zakończonej bitwą pod Sadową w 1866 roku, na operacjach planowanych w końcowej fazie istnienia dwóch przeciwstawnych bloków wojskowych kończąc.

Opracowanie koncepcji bitwy powietrzno-lądowej, rozwiniętej następnie do koncepcji operacji powietrzno-lądowej, stanowiło wyraz odchodzenia od tradycyjnego masowania wojsk w określonym miejscu i czasie. W bitwie tej miało już chodzić nie tyle o wykonanie zdecydowanego uderzenia na przeciwnika, lecz raczej o połączenie efektów oddziaływania na niego rodzajów sił zbrojnych i wojsk. Bezpośrednie uderzenia wojsk zastąpione być miały uderzeniami lotnictwa i precyzyjnych systemów uzbrojenia wykonywanymi już na podchodzące wojska przeciwnika w celu wzbronienia mu w ten sposób wejścia do bitwy. Rozstrzygnięcie uzyskane więc miało być w wyniku połączonego oddziaływania rodzajów sił zbrojnych na przeciwnika, co miało dawać efekt synergiczny. Operacja powietrzno-lądowa stanowiła nową kategorię operacji, gdyż dotychczasowe współdziałanie rodzajów sił zbrojnych zastąpione zostało ich wspólnym działaniem planowanym i realizowanym przez jednego dowódcę. Tego typu działanie stanowi istotny wyróżnik operacji połączonej.

Rozwój idei operacji połączonej spowodował pojawienie się koncepcji operacji rozstrzygających, w których dążyć się będzie nie tyle do fizycznego unicestwienia przeciwnika, co raczej do wyłączenia elementów decydujących o możliwości prowadzenia działań, a więc systemów dowodzenia i kierowania. W operacjach tych nie będzie się już gromadzić głównej masy wojsk na rubieży styczności. Tak więc operacje będą miały „nieliniowy" charakter, a działania prowadzić się będzie jednocześnie na całej głębokości obszaru operacyjnego (teatru wojny).

Rozwój poszczególnych rodzajów sił zbrojnych doprowadził do ich usamodzielnienia i dyskusji na temat wiodącej roli w przyszłych operacjach. Wydaje się, że dyskusje takie należałoby rozpocząć od udzielenia odpowiedzi na pytanie gdzie i kiedy następuje rozstrzygnięcie operacji. Otóż na podstawie analizy dotychczaso-

wych wojen i konfliktów zbrojnych można stwierdzić, że rozstrzygnięcie zapada wraz ze zniszczeniem sił przeciwnika lub załamaniem woli kontynuowania działań. Rozstrzygnięcie może nastąpić również wówczas, gdy walczący naród odczuwa zagrożenie swej egzystencji, a jednocześnie nie ma możliwości przeciwstawienia się temu. Tak było w przypadku Japonii po zrzuceniu bomb jądrowych w 1945 roku. Możliwe jest więc, a w tym przypadku nawet udowodnione, uzyskanie rozstrzygnięcia wyłącznie przez siły powietrzne[2].

Zmasowane bombardowania Trzeciej Rzeszy, a nawet czterdziestodniowe bombardowania Iraku w 1991 roku, nie doprowadziły jednak do rozstrzygnięcia. Można więc powiedzieć, iż rozstrzygnięcie zapada najczęściej wówczas, gdy przeciwnik zostanie pokonany na lądzie i zajęte zostanie jego terytorium. Chodzi więc o to, aby działania wszystkich rodzajów sił zbrojnych tak ukształtować, żeby ten cel – rozbicie sił przeciwnika, wyparcie go z zajmowanego obszaru i otwarcie podejścia do jego terytorium – wymusić, osiągnąć możliwie szybko bez większych strat. Wskazane byłoby, aby ta wiodąca idea znajdowała się w centrum wszelkich rozważań i wysiłków, określała wybór sposobu prowadzenia operacji. Jej podporządkowane powinny być wszelkie pozostałe działania.

Każdy z komponentów sił zbrojnych ma swoją niezastąpioną funkcję, nie są one jednak celem dla siebie, lecz środkiem do celu. Brak wspólnych ogólnych ram orientacyjnych prowadzić może do rozbicia działań rodzajów sił zbrojnych na niezależne części, pojawienia się zagrożenia zmarnowania wysiłków. Dowodzenie operacją staje się więc w coraz większym stopniu dowodzeniem trzema rodzajami sił zbrojnych. Chodzi więc o to, aby oficer dowodzący operacją potrafił nie tylko właściwie oceniać możliwości i ograniczenia poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, lecz umiał także połączyć je w spójną całość i skierować na wspólne cele oraz punkt ciężkości własnej operacji.

Analiza publikacji normatywnych dotyczących operacji połączonych[3] pozwala na wyodrębnienie w nich trzech zasadniczych elementów pozwalających na

---

[2] *D. Brand, Plädoyer für freie Operationen, „"Österreichische Militärische Zeitschrift" 1998, nr 2, s.158.*

[3] *Por. m.in.: Allied Joint Operations AJP-1(A) lub Doctrine for Joint Operations. Joint Pub. 3-0.*

jej dookreślenie. Chodzi tu o trzy powiązane ze sobą charakterystyczne przejawy umożliwiające określenie czy dana operacja jest operacją połączoną. Otóż operację połączoną rozpatrywać można w ujęciu strukturalnym, funkcjonalnym i mentalnym.

Wymiar **strukturalny** obejmuje przedsięwzięcia i działania, w których biorą udział komponenty co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych. Wymaga to posiadania odpowiedniej struktury dowodzenia (instytucji) umożliwiającej wybór i połączenie sił z różnych rodzajów sił zbrojnych w zależności od wymogów konkretnej sytuacji. Ujęcie **funkcjonalne** oznacza zespolenie specyficznych możliwości rodzajów sił zbrojnych we wspólnym działaniu, umożliwiające osiągnięcie wspólnego celu przy optymalnym wykorzystaniu efektu synergicznego. Wymiar **mentalny** (personalny) oznacza wewnętrzną gotowość do efektywnego i harmonijnego współdziałania z przedstawicielami innego rodzaju sił zbrojnych dla osiągnięcia wspólnego celu. Przy czym harmonijne współdziałanie wymaga nie tylko współpracy, wspólnego systemu pojęć i deklaratywnej gotowości do prowadzenia operacji połączonych, lecz przede wszystkim głębokiej znajomości poszczególnych rodzajów sił zbrojnych oraz wewnętrznego przekonania do celowości połączonych działań rodzajów sił zbrojnych.

Powyższe konstatacje pozwalają stwierdzić, że **operacja połączona to działania, w których biorą udział komponenty co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych kierowane przez jednego dowódcę**. W operacji takiej ma miejsce pełna integracja biorących w niej udział rodzajów sił zbrojnych. Nie jest to więc wyłącznie współdziałanie rodzajów sił zbrojnych podlegających swoim dowódcom, lecz działanie planowane i realizowane przez jednego dowódcę. Wspólne działania rodzajów sił zbrojnych miały oczywiście miejsce również wcześniej. Różnica zawiera się w stopniu integracji komponentów biorących udział w operacji. Wcześniejsze działania rodzajów sił zbrojnych – niejako obok siebie – zastępowane są ich połączonym wysiłkiem.

Istota operacji połączonej wyraża się w synchronizacji wysiłków wojsk i środków rodzajów sił zbrojnych podczas realizacji zadań operacji, wykorzystania ich zróżnicowanych możliwości tak, aby w rezultacie efektu synergiczności skutki

połączonych działań były większe niż zwykła suma skutków działania rodzajów sił zbrojnych z osobna. Chodzi przy tym o to, aby wszędzie tam, gdzie jest to celowe i możliwe, tak skoordynować operacje lądowe, powietrzne i morskie oraz działania sił specjalnych, aby zamierzone skutki (wspólny cel) osiągnięte zostały przy efektywnym wykorzystaniu zróżnicowanych możliwości i możliwie najmniejszych stratach. Tak użyć komponenty rodzajów sił zbrojnych w czasie i przestrzeni, aby wykorzystać ich silne strony, a jednocześnie osłonić słabe.

Operacje połączone, w zależności od charakteru zadań i środowiska, w jakim mogą być prowadzone, podzielić można przy tym na operacje powietrzno-lądowe, powietrzno-morskie, lądowo-morskie itp. Jeżeli w operacji takiej biorą udział wyłącznie narodowe komponenty sił zbrojnych, określa się ją mianem operacji połączonej (Joint Operation). Wyróżnić ponadto można jeszcze operacje sojusznicze (Combined Operations), czyli operacje prowadzone wspólnie przez wojska dwóch lub więcej państw, oraz sojusznicze operacje połączone (Combined Joint Operations), a więc takie, w których biorą udział komponenty co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych z co najmniej dwóch państw. Jeżeli w operacji biorą udział komponenty sił zbrojnych państw nie należących do Sojuszu, to operację taką określa się jako Allied Joint Operation (koalicyjna operacja połączona).

3. Założenia operacji połączonej

Bardzo ważne dla zrozumienia istoty operacji połączonej jest właściwe pojmowanie określenia „operacja". Działania sił zbrojnych mogą być realizowane w ramach kampanii lub operacji. Kampania definiowana jest w NATO jako działania składające się z jednej lub kilku bitew ukierunkowanych na osiągnięcie celu strategicznego. Prowadzona jest ona przez jednolite dowództwo operacyjne i obejmuje wspólne działania różnych rodzajów sił zbrojnych, najczęściej z udziałem sił zbrojnych wielu państw[4]. Stanowi ona cykl działań wojennych realizowanych w określo-

[4] *Arbeitspapier Operative Führung aus Sicht des Heeres. Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg 1994, s.14.*

nym czasie na samodzielnym teatrze działań. Wojna może więc obejmować jedną lub kilka kampanii. Ogólnie można przyjąć, iż z kampanią mamy do czynienia wówczas, gdy w jej wyniku osiąga się cel strategiczny, a przeciwnik nie posiada już sił, których mógłby wykorzystać do rozstrzygnięcia.

Kampania z kolei składać się może z jednej lub kilku operacji. W sztuce prowadzenia wojny sił zbrojnych państw NATO operacja definiowana jest jako działania militarne jednej ze stron, skoordynowane czasowo i przestrzennie, ukierunkowane na wspólny cel. Operacja obejmuje działania przed, w czasie i po bitwach[5]. Ma przy tym doprowadzić do rozstrzygnięcia, osiągnięcia celu końcowego, określonego jako Endstate, a więc stanu, jaki zamierza się osiągnąć w wyniku działań militarnych.

Operacja połączona w takim ujęciu obejmuje nie tylko starcie z przeciwnikiem, jak ma to miejsce w dotychczasowym postrzeganiu operacji w polskiej sztuce wojennej, lecz także:

- jej planowanie i przygotowanie;
- przegrupowanie i rozwinięcie wojsk;
- zakończenie konfliktu, przegrupowanie do rejonów wyjściowych;
- odtworzenie stanu wyjściowego (demobilizacja i przyjęcie struktur pokojowych), analiza przebiegu operacji[6].

W takim ujęciu możliwe jest zamienne stosowanie pojęć kampania i operacja. Jest to rozwiązanie modelowe i w zależności od sytuacji, zadań i składu sił może ulegać modyfikacji. Wszystkie fazy operacji, z wyjątkiem rzeczywistych działań, będą z reguły realizowane w odpowiedzialności narodowej. Trzecia faza operacji, czyli działania wojenne, pokojowe itp. rozpoczyna się wraz z podporządkowaniem sił narodowych wspólnemu dowódcy i kończy w momencie powrotu do narodowych struktur dowodzenia. Faza ta ma w pełni połączony i wielonarodowy charakter.

---

[5] *HDv 100/100 Truppenführung, Bonn 1996, pkt 407 i 2306.*
[6] *K.M. Hofeditz, Zasady prowadzenia operacji, „Myśl Wojskowa" 1998, nr 5, s. 88.*

Mamy tu do czynienia z bardzo istotnym wymiarem operacji połączonej – jej wielonarodowością. Ciągle zmieniające się warunki, w jakich działać mają siły zbrojne, stawiają przed nimi nowe wyzwania. Sytuacja taka wymaga zdolności do prowadzenia różnorodnych działań przy stale obniżanych stanach osobowych i środkach finansowych. Tylko nieliczne państwa są w stanie samodzielnie realizować kompleksowe operacje wojskowe. Współpraca wielonarodowa ma w związku z tym na celu lepsze, efektywniejsze wykorzystanie istniejących zasobów i możliwości. Prowadzi do zwiększenia zdolności militarnych, obniżenia ryzyka, rozszerzenia możliwości działania oraz wzrostu jego efektywności. Przyczynia się ponadto do uniknięcia dublowania struktur i czynności.

Mimo, że zintegrowane struktury militarne Sojuszu wprost determinują wielonarodowość operacji połączonych, to taka wielonarodowa współpraca nie oznacza rezygnacji z narodowej tożsamości, a wręcz przeciwnie pozwala na aktywne współkształtowanie struktur wielonarodowych odpowiednio do własnych celów. Umożliwia ponadto udział w przedsięwzięciach wojskowych, których prowadzenie wyłącznie w narodowym wymiarze nie byłoby możliwe[7]. Współpraca taka może być realizowana w ramach struktur permanentnych lub też tworzonych doraźnie. Zawsze jednak umożliwia korzystanie z wielości idei, doświadczeń i zasobów wszystkich partnerów, osiągając w ten sposób szczególną, dodatkową jakość.

Podstawą wielonarodowej współpracy są wspólne cele. Ich realizacja jest jednak zawsze uwarunkowana interesami narodowymi, które czasami mogą być rozbieżne. Dla spoistości sojuszu lub koalicji decydujące znaczenie ma w takim układzie znajomość i uwzględnianie celów partnerów. Do stworzenia wojskowych struktur wielonarodowych (stałych i doraźnych) potrzebna jest wola polityczna zainteresowanych stron. Postępowanie takie wynikać może również z konieczności politycznej. Zawsze jednak podstawę sojuszu lub koalicji stanowią wspólne cele. Wielonarodowe struktury i działania są wyrazem międzynarodowej solidarności i wspólnych wartości. Stwarzają one dodatkową korzyść politycznej legitymizacji

[7] *Operative Leitlinie für Einsätze der Streitkräfte, Bonn 1998, s. 16.*

podejmowanych działań i dodatnio wpływają na ich percepcję przez opinię publiczną.

Należy sobie zdawać sprawę, iż wielonarodowe działania niosą też ze sobą określone zagrożenia i ograniczenia. Zaliczyć do nich można:

- ograniczenie politycznej i wojskowej swobody działania;
- wydłużenie i skomplikowanie procedur podejmowania decyzji;
- przeciąganie się działań;
- konieczność realizacji dodatkowych zadań i uwzględniania narodowych interesów partnerów[8].

Powyższe trudności wynikają z różnic w możliwościach militarnych,odmiennych zasad działania, niepełnej interoperacyjności i narodowej specyfikipracy sztabowej oraz różnic kulturowych, a nawet religijnych.

Działania w strukturach wielonarodowych wymagają daleko idącej standaryzacji uzbrojenia, sprzętu, procedur i zasad działania. Szczególne znaczenie ma zwłaszcza standaryzacja środków dowodzenia, wspólna terminologia i jednolity język roboczy. Zróżnicowane uzbrojenie i sprzęt oraz szkolenie i wychowanie prowadzą do zróżnicowanych możliwości poszczególnych kontyngentów narodowych, co nie zawsze musi być niedogodnością, a wręcz powodować może swoisty efekt synergiczny poprzez wzajemne uzupełnianie się. Podział zadań w ramach wielonarodowej współpracy fakt ten musi uwzględniać. Zawsze jednak należałoby pamiętać, że szczególne właściwości współpracy wielonarodowej wymagają czasu na niezbędne procesy zgrywania się oraz zrozumienia dla interesów i ograniczeń partnerów.

Prowadzenie zarówno narodowych jak i wielonarodowych operacji połączonych rozpatrywać można z perspektywy strategicznej, operacyjnej i taktycznej. Prowadzenie operacji połączonej w ujęciu strategicznym to integracja i koordynacja wszystkich składników siły państwa (sojuszu). Obok sił zbrojnych zaliczyć do nich

[8] *Tamże, s. 17.*

można potencjał ekonomiczny, możliwości polityczne, informacyjne (oddziaływania na opinię światową) i technologiczne. Dlatego też strategia jest metodą przekształcania możliwości państwa (sojuszu) w konkretne działania polityczne, metodą transformacji siły w politykę. Na poziomie strategicznym (kierownictwo państwa lub sojuszu) ma miejsce przekształcanie woli politycznej w cele polityczne i wydzielenie sił i środków (wojskowych i niemilitarnych) niezbędnych do ich realizacji. Najwyższe dowództwo wojskowe określa na tej podstawie cele strategiczne (wojskowe) oraz wydziela siły i środki. Stanowi ponadto organ doradczy kierownictwa politycznego. Strategia wojskowa, jako część strategii narodowej (sojuszniczej), postrzegana jest przy tym raczej jako ogólna filozofia użycia sił i środków, jako ogólny sposób prowadzenia wojny środkami wojskowymi, a nie prowadzenie poszczególnych kampanii czy operacji.

Jeżeli strategiczną perspektywę prowadzenia operacji połączonej ograniczymy wyłącznie do użycia militarnego elementu siły państwa (sojuszu), to będziemy mieć do czynienia z operacyjną perspektywą operacji połączonej. Perspektywę tę determinują oczywiście cele strategiczne. Jednak działania wojsk to domena jednoznacznie operacyjna. To dowództwo operacyjne – na podstawie wytycznych kierownictwa strategicznego – przekształca stopniowo cele strategiczne w cele operacyjne, wypracowuje koncepcje operacji, wydaje dyrektywy dla dowództw taktycznych i kieruje połączonymi działaniami rodzajów sił zbrojnych (sił wielonarodowych). Dowództwo taktyczne natomiast – na podstawie otrzymanych dyrektyw – koordynuje działania różnych rodzajów wojsk i kieruje bezpośrednimi starciami z przeciwnikiem.

W tym miejscu pojawia się bardzo istotne pytanie dotyczące umiejscowienia operacji połączonej (kampanii), przypisania jej do poziomu prowadzenia wojny. Wydaje się, że należy ją przypisać zarówno do poziomu strategicznego, jak i operacyjnego. Jest ona prowadzona przez jednolite dowództwo operacyjne, tak więc jej planowanie i prowadzenie jest domeną operacyjną, jej ogólne zarysy i cele powstają jednak na szczeblu strategicznym i wynikają bezpośrednio z ustaleń politycznych.

Osobną sprawę stanowi odpowiedź na pytanie kto prowadzi taką operację? Polityczno-strategiczne organy Sojuszu Północnoatlantyckiego to Rada Północnoatlantycka, Komitet Wojskowy oraz Kwatera Główna. Organ strategiczny, wojskowy to Dowództwo Strategiczne Europy (Strategic Command Europe). Dowodzeniem operacyjnym parają się dowództwa regionalne (Regional Command), a więc RC NORTH w Brunsum i RC SOUTH w Neapolu, lub też tworzone doraźnie sojusznicze dowództwa zadaniowe (CJTF HQ – Combined Joint Task Force Headquarter)[9]. Tak więc w układzie sojuszniczym operacje połączone prowadzone mogą być przez dowództwa regionalne, a w zasadzie tworzone odpowiednio do sytuacji dowództwo zadaniowe. W układzie narodowym operację połączoną prowadzi narodowy organ dowodzenia bezpośrednio realizujący cele polityczne. W warunkach funkcjonowania w Sojuszu jest to raczej mało prawdopodobne, gdyż odpowiednie procedury NATO czynią odpowiedzialnymi za planowanie i prowadzenie operacji dowódców regionalnych.

Proces ten inicjowany jest przez Radę Północnoatlantycką, Komitet Planowania Obronnego lub Komitet Wojskowy, które zobowiązują Dowództwo Strategiczne w Mons do przygotowania wojskowych opcji działania[10]. Po uzgodnieniu opcji między państwami członkowskimi Dowództwo Strategiczne określa militarne cele operacji i definiuje potrzebne środki wojskowe. Wyznacza również odpowiednie dowództwo regionalne, np. RC NORTH w Brunsum, do opracowania planu i przeprowadzenia operacji. Na tej podstawie dowództwo regionalne wysyła do rejonu prowadzenia operacji jądro (zalążek) sojuszniczego dowództwa połączonych sił zadaniowych, a więc jego ścisłe dowództwo. Wokół tego rdzenia rozwija się cała kwatera główna. Odpowiednie połączone dowództwo subregionalne, np. JSRC CENTRAL z Heidelbergu w Niemczech, czy JSRC NORTHEAST z Karup w Danii wysyła właściwe moduły: rozpoznania i wywiadu, operacyjne, planowania, logistyczne, współpracy cywilno-wojskowej itd. W razie potrzeby dowództwo zadaniowe może zostać także uzupełnione modułami wydzielanymi przez Dowództwo

[9] *Reader Zentrum Führung Gemeinsamer Operationen, Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg 2000, s. 6-5.*

[10] *Tamże, s. 6-24.*

Komponentu Sił Powietrznych w Ramstein lub Dowództwo Komponentu Sił Morskich w Northwood. Dopiero ten podstawowy kościec dowództwa zadaniowego uzupełniony jest elementami narodowymi.

Należy przy tym podkreślić, że w przypadku organizowania dowództwa połączonych sił zadaniowych odpowiedni personel wydzielany jest do realizacji określonych zadań, a po zakończeniu operacji powraca do macierzystych sztabów. To samo dotyczy innych środków i zdolności NATO wydzielanych ze stałych struktur dla potrzeb konkretnej operacji.

Przedstawione wyżej podejście do tworzenia dowództw zadaniowych wynika z koncepcji sojuszniczych sił zadaniowych (CJTF – Combined Joint Task Force) przyjętej przez ministrów obrony państw NATO jesienią 1993 roku[11]. Najogólniej rzecz ujmując, koncepcja ta służyła dostosowaniu struktury dowodzenia i sił zbrojnych do możliwości elastycznego podejmowania działań wykraczających także poza tradycyjne i podstawowe zadanie zbiorowej obrony państw członkowskich[12].

Koncepcja połączonych sił zadaniowych służy wzmacnianiu zdolności operacyjnych Sojuszu. Jej istota nie polega na tworzeniu nowych, stałych struktur opartych na sztabach i związanych z nimi trwale formacjach wojskowych, lecz na elastycznym gospodarowaniu istniejącymi zasobami, które dzięki uzgodnionym procedurom pozwalają na tworzenie spójnego mechanizmu operacyjnego. Dlatego też stacjonarne struktury dowodzenia są tak optymalizowane, aby przy zachowaniu zdolności obronnych Sojuszu, możliwe było także przemieszczanie tworzonych doraźnie stanowisk dowodzenia (kwater głównych) w rejon kryzysu na obszarze NATO lub też poza nim. Kwatery takie mają kierować zarówno operacjami połączonymi w ramach obrony sojuszniczej, jak też operacjami wspierania pokoju, czy też innymi działaniami realizowanymi siłami Sojuszu pod auspicjami ONZ, UZE lub OBWE.

---

[11] *J. Poesze, Combined Joint Task Force. Ein konzept aus europäscher Sicht, „Marine Forum" 1996, nr 10, s. 3.*

[12] *Ch. Barry, NATO's Combined Joint Task Forces in Theory and practice, „Survival" 1996, nr 1, s. 81.*

Podsumowując, należy podkreślić, że operacje połączone nie są przywiązane do określonej formy organizacyjnej (struktury), lecz wyrażają się w zróżnicowanych formach współpracy, podczas której ma miejsce nie tyle współdziałanie, co pełna integracja biorących w niej udział rodzajów sił zbrojnych.

Określenie „operacja połączona" oznacza przedsięwzięcie obejmujące dowodzenie, działania i organizację sił zbrojnych, w którym wszystkie wysiłki ukierunkowane są na osiągnięcie wspólnego celu. Jest to odpowiedź na zmienione uwarunkowania polityczne, ekonomiczne i techniczne, w jakich działają siły zbrojne.

W polskich rozważaniach dotyczących operacji połączonych należałoby uwzględnić fakt, iż w warunkach funkcjonowania w ramach Sojuszu Północnoatlantyckiego operacje połączone będą w zasadzie zawsze miały wielonarodowy wymiar, a ich rezultatem będzie osiągnięcie celu strategicznego.

Analiza przebiegu działań we współczesnych konfliktach wskazuje ponadto, że nigdy nie były one realizowane wyłącznie przez jednego wykonawcę, przykładowo przez siły zbrojne. Brały w nich udział w różnych fazach i w różnym zakresie również organizacje i instytucje pozamilitarne, w tym organizacje pozarządowe. Tendencje rozwojowe sztuki prowadzenia wojen wskazują, iż w przyszłości zdecydowana większość działań prowadzona będzie wspólnym wysiłkiem wszystkich środków, jakimi rozporządzać może państwo czy Sojusz[13]. Tak więc problematyka operacji połączonych w coraz większym stopniu wykracza poza wspólne działania rodzajów sił zbrojnych.

Myślenie w kategoriach wykraczających poza własny rodzaj sił zbrojnych staje się imperatywem działania oficerów zajmujących się problematyką operacyjną. Połączone działania rodzajów sił zbrojnych będą w przyszłości charakterystyczną cechą działań. Dlatego też wskazane by było, aby dowódcy i oficerowie sztabu szczebla operacyjnego potrafili oceniać możliwości i ograniczenia własnego i innego rodzaju sił zbrojnych, tak aby mogli opracować realistyczne plany operacji.

Należałoby przy tym pamiętać, że o dowodzeniu operacyjnym wykraczającym poza ramy jednego rodzaju sił zbrojnych, a więc o operacjach połączonych,

mówimy nie dlatego, że w jednym sztabie znajdują się żołnierze wojsk lądowych, sił powietrznych i marynarki wojennej.

Stosowane w NATO pojęcie Joint oznacza wspólną ocenę sytuacji, skoordynowane planowanie i podział zadań, który pozwala na wykorzystanie rodzajów sił zbrojnych, wspólną kontrolę i wspólne kierowanie przebiegiem operacji.

Załącznik 2.- prezentacja komputerowa.

[13] *F.R. Strain, The New Joint Warfare, „Joint Force Quaterly" 1998, Summer, s. 38.*

Otl. I. G. Joerg DRONIA
Fachbereich der Lutwaffe
FUEHRUNGS AKADEMIE der BUNDESWEHR

PROCES DOWODZENIA (C2) W SIŁACH POWIETRZNYCH

Ppłk DRONIA w swoim wystąpieniu przedstawił zasadnicze aspekty procesu dowodzenia realizowanego w siłach powietrznych, z uwzględnieniem uwarunkowańwłaściwych dla operacji połączonych. Punktem wyjścia do rozważań na temat procesu C2 były trzy pytania problemowe:

1. Dlaczego realizowany jest ten proces?
2. Kto go realizuje?
3. Co jest przedmiotem tego procesu?

Następnie referujący przeprowadził wywód, zgodnie z układem wyodrębnionych wcześniej problemów. Omawiając szczególne uwarunkowania, związane z prowadzeniem operacji połączonej, zwrócił uwagę na nową, innowacyjną, formę podziału wysiłku lotnictwa sił powietrznych (Apportionment). "Procentowy podział, z dość precyzyjnym przypisaniem wysiłku na poszczególne rodzaje działań (zadania) nie jest jednak rozwiązaniem optymalnym", we wszystkich formach prowadzenia działań bojowych, w których uczestniczy lotnictwo sił powietrznych. Następnie stwierdza, że charakterystyka sytuacji operacyjno-taktycznej ma tak nieprzewidywalną naturę, że taki "sztywny" podział bardzo często może nie odpowiadać realnemu zapotrzebowaniu. W związku z tym pojawia się nowa koncepcja wskazywania priorytetów w danym etapie operacji. Nowa forma daje więcej swobody w podejmowaniu decyzji dowódcy wyższego szczebla dowodzenia, w celu właściwego reagowania na dynamicznie pojawiające się zmiany w sytuacji operacyjno-taktycznej.

W dalszej części wystąpienia ppłk DRONIA dokonał szczegółowej analizy poszczególnych faz procesu C2, zwracając szczególną uwagę na specyficzne uwarunkowania operacji połączonej, realizowanej również w działaniach innych niż wojna. Wystąpienie to, jak się ocenia, było wnikliwą analizą całego procesu C2, dającą również znakomity obraz uwarunkowań, w jakich on przebiega.

Szczegóły wystąpienia zawarte są w wersji oryginalnej (angielsko języcznej)oraz załączniku 3, w formie prezentacji komputerowej.

Good Morning, Gentlemen,

I'm LTC Jörg Dronia, Air Warfare Instructor and Tutor of the German General Staff Officers Course 2000 and today I will be presenting an overview of the Air Command and Control Cycle. My aim is to give you a basic knowledge of how all joint Air Assets are harmonised into one Air Operation meeting the objectives of the overall theatre campaign.

1. First, I will provide a general overview of the Air Tasking Cycle. I want you to understand why we go through this very important process; what the cycle actually is and who uses it.
2. Secondly, we will go through the 6 phase Air Tasking Cycle, which is also referred to as the Air C2 Cycle. Please understand, this is just a model that works through identified key procedures to produce products used by airman to achieve the joint campaigns air objectives.

So why an Air C2 Cycle? The Combined Joint Force Commander through the Joint Force Air Component Commander uses it to maximize the efficient and effective employment of available joint air capabilities and forces. The why is based on the key air power principle **centralized control, decentralized execution**. We want to put the best joint asset on the right target to achieve the desired effect.

Now we know the why. Let's look at the what.

The air C2 Cycle is a deliberate and repetitive process that provides the means to focus joint air operations. We start with a plan. It is coordinated and assets are allocated for the identified tasks. Once the tasks are complete the outcome is assessed and the plan is changed to more accurately meet the objectives. The cycle starts over again. Some people might have already heard of the OODA Loop. The Air C2 Cycle is based on it. Some of you might think this cycle is to rigid and controlled. I am here to assure you that it isn't.

Flexibility is built in at many stages to respond to the ever-changing political/military environment. From a change in strategic or operational guidance to an unexpected tactical hotspot the Air C2 Cycle can meet the needs of the Combined Joint Task Force Commander and his Component Commanders.

To meet all of their needs the cycle is closely tied to the targeting process.

We now understand the why and the what. It is time to know the who.

The JFACC, as you have already been briefed, is structured with a staff element - 'the facilitators' and the embedded Air Operations Centre(AOC) - 'the execution arm' of the HQ. But this doesn't explain who's Air Tasking Cycle this is.

The who is everyone. During the planning and tasking phases of our cycle, inputs and requirements from the CJTF HQ and other components are essential. Remember, Air can't meet everyone's needs unless we know about them.

The **air commander** looks at the entire theater and uses all inputs to set priorities for targeting and coordinate air assets efficiently. This slide again emphasizes the air power principle of centralized control, decentralized execution throughout the theatre. The why, what and who have been explained. **Let's look at the 6 phase Air Tasking cycle as a model.**

The cycle begins with the CJTF giving his Direction and Guidance. That starts the Target development process; which as a result, provides the JFACC staff with a Joint Prioritized Target List. This target list is used by the Air Operations planners to coordinate air assets and produce the JFACCs Air Operations Directive and the Master Air Attack Plan. These two documents along with the JPTL go into

the Air Operations Center for ATO and SPINS development. The ATO and SPINS are given to the individual units to execute the Air plan. The results of their efforts are then assessed by the Combat Assessment team and recommendations are given to the commander on how to better propagate his campaign. As said before this is a deliberate and repetitive closed loop cycle.

The cycle has phases and procedures and products which are:

- The Commanders Direction and Guidance
- The Joint Prioritized Target List
- The JFACC Air Operations Directive and Master Air Attack Plan
- The Air Tasking Order and Special Instructions
- Mission Results
- and Operation Recommendations that go back to the COMCJTF

Let's look at the phases in a little more detail:

Phase 1 looks at the overall campaign and tries to harmonize the total theatre campaign. COMCJTF in developing his air D&G looks at:

- Broad Guidance
- Objectives
- Success parameters
- Targeting priorities with the help of the components
- Joint fire support needs
- Apportionment and Maneuver

These are just some examples of topics he must address. The product of this phase is the actual COMCJTF direction and Guidance. This is the primary input that starts the Air C2 Cycle. As stated: it is not normally issued daily and would be given for any major shift in the campaign or apportionment.

The focus of the D&G is 72 hrs and beyond.

I have mentioned the word apportionment twice now. I think I better define what I actually mean by this very familiar word. Apportionment determines and assigns the level of effort given to various air operations. I bring this definition to your attention for clarity but please remember that apportionment will play a somewhat less significant role during Crisis Response Operations. This is a graphical representation of apportionment. We take our available resources and desired objectives through the commanders direction and guidance and come up with an apportionment of assets. It is normally depicted by a percentage.

Phase one - Direction and Guidance is complete. Let's look at phase two - Target Development The new idea is going by percentage and weight of effort which I will explain in some words. Target development tries to identify all targets that will meet the campaigns objectives and prioritizes them by the most desired effects. This is very important for all commanders. We don't want to take out a bridge the land component commander was planning on using three days from now. Remember, Targets can be attacked through lethal and non-lethal means. All targets must be identified and coordinated. Here are some aspects that will determine the status of a target. Target identification is carried out in the Joint Targeting Working Group. All components are represented and work never stops. Each day however target recommendations are forwarded to the joint Co-ordination Board for approval. This is the heart of the Air C2 Cycle. The product of this phase is the JPTL and its focus is 72 hrs and beyond. This does not mean a critical target can't be hit today if a need arises. Throughout the process direct lines into the AOC are used to coordinate immediate target requests. Here is a better graphic of what I am talking about. Normally, the whole targeting process starts with the Installation database that is kept at SHAPE. It's a responsibility of all NATO nations to provide inputs to this list. In the case of a PSO, all available targets in the operation area are extracted out. This list is called Joint Target List. During the operation targets are prioritised to the needs of the components according to the D&G, JCO and so on. This is the Joint Prioritised Target List. A further division of the JPTL is called PTL. This process will be necessary if you have more than one AOC or ICAOC. Additionally all components can nominate targets to the Joint Target Nomination

List and after approval by the JCB they will be added to the JTL. And last but not least targets can be restricted or prohibited. The decision to put targets on the R&P/TL is a responsibility of the JCB. Targeting, as you can see takes continuous co-ordination. Lets now look at where further co-ordination and harmonisation take place,

Phase 3 - Air Operations Planning. Air Operations planning is where all the A-cells like logistics, intelligence, and long range plans bring everything else into the air planning picture. Air objectives and CJTF commanders intent are clarified. JFACC Directives are defined. The air order of battle is refined accommodating changes in the air operation and resource availability. The goal is to harmonize the needs of the many with the air priorities and objectives of the CJTF commander. If we look at the input and output directing documents used during this phase we might gain a better understanding of the complexities of this phase. First, COMCJTF inputs his direction and guidance is his objectives along with the Joint Co-ordination order. The purpose of the JCO is to amplify on a daily basis the last given direction & guidance and to give additional specific coordination guidance for future targeting. Remember the D&G normally is not given daily. So, only minor changes in guidance from the Joint Commander can be expected with the receipt of these orders. Next, the Air Operations Plan is used as a framework along with further Component input to develop the JFACC Master Air Attack Plan.

The output of this process is an airspace control order, an air operations directive and the prioritised target list. these three documents give the JFACC the necessary tools to perform his day-to-day mission.

Additionally the apportionment for an air campaign phase is given to the JFACC so he can assure the appropriate weight of effort is adjusted to meet the campaign objectives. The internal planning cycle of the JFACC Guidance starts in the A STAFF - A5 CELL having co-ordination responsibility. The impact of any new guidance given either by the daily joint coordination order and long ranging situational factors is assessed here. Based upon this assessment and the feedback from the other components, the guidance to the air operations could be amended.

The pertinent information received from new guidance/JCO as well as needed modifications to the STANDING Air Operations Plan, will be included in the publication of the JFACC Guidance. Be aware however, that detailed operational issues are addressed through the SPINS etc. Once the Guidance is staffed and approved, the completed version is also released to other component Headquarters and the CJTF HQ.The A3 staff will then - based on the Guidance, the apportionment and the Joint Target List - develop the JFACC's Operations Directive. Based on this, the ATO is then developed.

The ATO of course has its own cycle within the HQ, but we will not detail this further. After missions are flown, their success is monitored by the A3/AOC through various reports and inputs received from the other HQs. The overall assessment of these provides feedback to the A3 and the A5 cell who will then modify the future overall guidance accordingly.As you can see, the very close staff relations within the JFAC HQ is the strength of this C2 arrangement. It allows for the close co-ordination within the HQ, which is of utmost importance during a PSO. We have to remember, that the nature of this type of operations, with its political-military constraints and restraints ultimately mean, that the JFACC could need to take very detailed control of each individual mission to be flown, especially when directing the use of force. Again, the product of this phase is Master Air Attack Plan that defines, identifies, prioritizes and coordinates. It is a living document with a focus 48 to 72 hours out. Up to this point our view has been focusing on operations 4 days out. With our targets selected and the plan in hand let's push to the production phase or ATO Development. ATO Development marries assets to missions. It is really focusing in on the air objectives, individual assets and target sets. Their goal is to maximize the synergistic effects of a co-coordinated air effort. These effects, as stated earlier, are lethal or non-lethal in nature. The end result is a finalized Air Tasking Order that meets any attack requirements including re-attack, manages an ever changing air picture with the required safety and leaves enough flexibility to redirect assets if a crisis response in needed. These are the key branches of the Air Operations Center where the Air Tasking Order is built. As you see it has everything the A-cells have. The key is their focus.

Their Focus is current operations to 72 hours out. The product is three ATOs. One is being executed, one is being finalized, and one is being planned. Along with the ATO, Special Instructions are developed to provide clarity and transparency on those things that may not change everyday. Items included in the spins are common radio frequencies, command and control check in procedures, Rules of Engagement, etc.

Lets look at a cycle up close.

An Air Tasking Cycle will start in plans and production where assets and targets are put together into Air packages to gain mutual support. Special needs like Air refueling, SEAD, and EW requirements are identified and tasked. Once a good plan is established it goes into the transition stage where units are given the plan but changes still could occur. Then the ATO is executed.

Here is a better look. One ATO is being planned. The next day the Red ATO is going into transition while ATO white is being planned. Inputs from one ATO can go into the next. And now on the third day ATO Red is being executed, White is going through transition, and Blue is being planned. The key in making this work is Co-ordination and interoperability. Everyone needs to be working off the same sheet of music and harmonize their instrument, be it an aircraft or support function to meet the needs of the campaign. It all goes back to the CJTF objectives and campaign design. Execution,

Phase 5. All the hard work that has gone into the Air Operations Plan is tested here. The AOC monitors every step of the plan and ensures package deconfliction and mutual support. If something falls out missions are cancelled or redirected. If hotspots emerge, scramble aircraft could be tasked to take care of the problem. There is always a chance of fratricide but if the plan was put together correctly and executed within the Rules of Engagement, the risk should be at a minimum.

Results are just that, results, but hopefully the correct results. We are looking for the desired effects not just the destruction on something. The results could be a change in policy, the release of food to starving people or something else. Every

result must be measured against the objectives we were trying to obtain and that brings us to Combat assessment.

Phase 6 - Combat Assessment is the hardest phase to do accurately. Pressure is always there to get the information out to start the cycle over. The key is to get the accurate assessment out in a timely manner. This is done through Battle damage assessment, munitions effects assessment and operational analysis. This phase is effected by weather, time, decoys, and the fog of any conflict. The output of combat assessment is recommendations to the commander. The recommendations focus on the entire spectrum of the campaign. Air operations progress, weapons effects and re-attack options are just some of the topics covered

To conclude, you were presented the air tasking cycle, which is composed of 6 phases; D&G, Tgt development, Air Operations planning, ATO development, execution and assessment.

We have seen that the process provides FOCUS to joint air operations towards attaining joint theatre objectives. However, we do not live in a perfect world and requirements to adapt the cycle and procedures may, and will, occur. In reality, we may observe the Air C2 cycle being compressed to as little as 12 hours. This can be accomplished through rapid information dissemination and real time intelligence & combat assessment, and will provide the Air Commander with the FLEXIBILITY to respond to any situation almost immediately.

There are some limitations however, of which some examples are listed here, that will influence the response times and the overall capabilities to intervene at the right place, at the right time. Sir, (ladies) and gentlemen, this concludes my briefing and, with the new CC AIRNORTH crest, I will be happy to answer any questions you may have.

płk dr habil. pil. Stanisław ZAJAS
Dowództwo WLOP

ZAKRES ZMIAN DOSTOSOWUJĄCYCH LOTNICTWO WLOP DO UŻYCIA W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

W obecnej sytuacji, pomimo szybkich tendencji integracyjnych z NATO, eksponuje się potrzebę zachowania zdolności RP do posiadania możliwości prowadzenia samodzielnych działań obronnych (przynajmniej w konflikcie lokalnym). Zakłada się, że Siły Zbrojne RP powinny być przygotowane do działania zarówno w ramach struktur wojskowych sojuszu jak i koalicji, zachowując jednak zdolność do samodzielnej obrony państwa, do momentu udzielenia pomocy przez siły wojskowe sojuszu. Polska akceptując koncepcje strategiczne NATO w sposób jasny określiła swój model przyszłego członkostwa w sojuszu. Model ten został oparty na zasadzie pełnej integracji ze strukturami wojskowymi i politycznymi NATO i zakłada on między innymi realizację następujących celów[1]:

- nasz pełny udział w zintegrowanych strukturach oraz procesie planowania obronnego NATO;
- gotowość uczestniczenia we wszystkich rodzajach misji NATO;
- gotowość przyjęcia sił NATO na naszym terytorium i rozmieszczenia sił polskich za granicą.

Analiza tych celów wskazuje, że lotnictwo WLOP, musi posiadać i utrzymywać wiarygodną zdolność współdziałania w ramach kolektywnego systemu obronnego. Dlatego też, ocenia się, że reorientacja polskich celów strategicznych, w kierunku zwiększenia zdolności obronnej, jako naszego wkładu do sojuszu, przy

---

[1] *Cele dla SZ RP, Bruksela 1997-1998.*

zachowaniu obecnego potencjału obronnego, jest podstawowym wyznacznikiem zmian polskiej strategii wojskowej w najbliższych latach.

Przeprowadzone studia materiałów źródłowych wskazują, że na obecnym etapie w lotnictwie WLOP ukształtowały się kierunki działań przystosowawczych, związanych z uzyskaniem interoperacyjności z lotnictwem SP NATO. Dotyczą one zarówno nowego podziału terytorialnego i struktur organizacyjnych, jak i dowodzenia oraz użycia lotnictwa WLOP. W ramach zmian organizacyjno-strukturalnych planowanych jest wiele przedsięwzięć, opartych głównie na założeniach funkcjonalnych, a także wynikających z konieczności przystosowania lotnictwa WLOP do wspólnego jego użycia z lotnictwem SP NATO, formie sojuszniczych bądź koalicyjnych połączonych działań powietrznych w ramach operacji połączonych.

Przeprowadzone badania dowodzą, że do głównych kierunków (obszarów) integracji lotnictwa WLOP z lotnictwem SP NATO, można zaliczyć:

- dostosowanie struktur organizacyjnych lotnictwa WLOP do wymagań obowiązujących w NATO poprzez zmniejszenie ilości szczebli organizacyjnych;
- dostosowanie jakości i możliwości bojowych do wymagań standaryzacyjnych i technicznych obowiązujących w NATO, ze szczególnym uwzględnieniem systemu dowodzenia i naprowadzania, identyfikacji przynależności, wielozadaniowych funkcji bojowych, manewrowości;
- zwiększenie samodzielności i manewrowości lotnictwa poprzez oddzielenie jego części bojowej od struktur logistycznych;
- zmniejszenie liczby organów dowodzenia w relacji „przełożony-podwładny", zwłaszcza w przypadku ewentualnego konfliktu;
- zachowanie potencjału ilościowego i jakościowego personelu latającego i infrastruktury, pomimo drastycznych zmian organizacyjnych i strukturalnych wynikających z „wymuszonego" wycofywania sprzętu bojowego z uzbrojenia, ze względu na utratę jego wartości bojowej, resursów eksploatacyjnych lub nieopłacalności dalszej technicznej eksploatacji;

- utrzymanie wymagań bezpieczeństwa szkolenia lotniczego oraz jego techniczno-lotniczego i lotniskowego zabezpieczenia;
- dotrzymania obowiązujących ograniczeń przewidzianych dla lotnictwa WLOP w ramach traktatu CFE.

Ocenia się jednak, że w procesach integracyjnych lotnictwa WLOP z lotnictwem SP NATO, szczególną trudność może stanowić nie tyle przyswojenie celów i realizacji zadań w ramach sojuszniczych (koalicyjnych) połączonych działań powietrznych (Composite Air Operations – COMAO), ile wyższy poziom złożoności jednoczesnych działań różnych rodzajów lotnictwa we wspólnym obszarze, czasie dowodzeniu.

Określone i zawarte w taktycznej doktrynie powietrznej NATO (ATP-33) wymagania wobec lotnictwa SP NATO oraz w doktrynie operacji połączonych (AJP-01) zadania i zasady użycia lotnictwa SP w operacjach połączonych wskazują, jak istotnym problemem w przygotowaniu tak defensywnych jak i ofensywnych działań lotnictwa prowadzonych w ramach operacji powietrznych, które są elementami operacji połączonych, jest osiągnięcie interoperacyjności. Rozumiana jest ona w NATO jako „zdolność systemów, jednostek lub oddziałów do świadczenia usług lub korzystania z usług innych systemów, jednostek lub oddziałów, a także zdolność do korzystania z tych wzajemnych usług, w celu zwiększenia efektywności współdziałania między wyżej wymienionymi systemami, jednostkami lub oddziałami”[2].

Zatem interoperacyjność, w odniesieniu do lotnictwa sił powietrznych sojuszu (koalicji), należy rozumieć jako realną zdolność do wspólnego działania dla osiągnięcia określonych celów.

Przeprowadzone analizy dowiły, że osiąganie interoperacyjności w SP państw NATO jest procesem ciągłym, opartym na powszechnie akceptowanej zasadzie, iż zdolność do efektywnego prowadzenia operacji, a w niej działań przez poszczególne - wydzielane z narodowych komponentów sił zbrojnych - jednostki

---

[2] *AAP-6 NATO Glosary of Terms and Definitions, 1999.*

międzynarodowych formacji, wymaga wspólnej doktryny użycia sił, wspólnych procedur dowodzenia, a także określonego poziomu kompatybilności systemów technicznych.

Z kolei kompatybilność, według definicji obowiązujących w NATO, to „zdolność dwóch lub kilku przedmiotów lub części składowych wyposażenia albo materiału do istnienia lub funkcjonowania w tym samym systemie lub środowisku bez wzajemnego kolidowania"[3].

Tak więc, kompatybilność lotnictwa państw NATO jest to jego zdolność do funkcjonowania w systemie jakim są wielonarodowe siły powietrzne bez wzajemnego kolidowania. Jest to jednocześnie najniższy, ale podstawowy poziom zintegrowania lotnictwa SP NATO.

Z przeprowadzonej analizy i oceny pojęć wynika, że interoperacyjność w lotnictwie SP NATO obejmuje: kompatybilność środków latających, systemów łączności i dowodzenia, systemów rozpoznawczych, systemów uzbrojenia, powietrznych i naziemnych środków nawigacyjnych, systemów identyfikacji „swój-obcy", infrastruktury zabezpieczenia, a także procedur wykorzystania powyższych systemów oraz procedur i zasad prowadzenia działań bojowych.

Z ustaleń tych można określić kryteria uzyskania interoperacyjności lotnictwa WLOP z lotnictwem SP NATO w przygotowaniu i prowadzeniu sojuszniczych (koalicyjnych) operacji. Na podstawie tych kryteriów można przyjąć, że **lotnictwo WLOP będzie interoperacyjne w systemie sojuszniczym, (koalicyjnym) jeśli**:

- będzie zdolne do wykonywania zadań bojowych realizowanych przez połączone dowództwa sojusznicze;
- będzie posiadało przygotowane i wydzielone siły i środki będące w stanie spełniać funkcje integralnego członu międzynarodowych ugrupowań;

---

[3] *AAP-6 NATO Glossary of Terms and Definitions.*

- będzie dowodzone w jednolitym sojuszniczym systemie oraz według obowiązujących tam procedur;
- będzie kompatybilne w tym systemie.

Przeprowadzone badania potwierdzają, że lotnictwo WLOP w zasadzie nie spełnia prawie żadnego z wymienionych kryteriów. Wskazuje to na pożądany zakres zmian, który powinien sprzyjać ewentualnym działaniom we wspólnych wielonarodowych ugrupowaniach w formach ofensywnych i defensywnych połączonych działań powietrznych lotnictwa. Stąd też interoperacyjność należy traktować jako priorytetowe kryterium, którego spełnienie zapewni możliwość wspólnego działania w realizacji różnorodnych zadań, w dowolnym obszarze i w ugrupowaniu wielonarodowym. Z przeprowadzonych analiz i oceny wynika, że stopień interoperacyjności zależy od wielu czynników, a do zasadniczych z nich należy zaliczyć[4]:

- aktualny stan sił lotnictwa (ich nowoczesność oraz możliwości bojowe) oraz stopień wyszkolenia stanu osobowego;
- tempo i zakres modernizacji lotnictwa WLOP;
- obowiązujące uwarunkowania prawne i legislacyjne odzwierciedlające rolę i miejsce lotnictwa WLOP oraz sankcjonujące określone kompetencje i obowiązki organów dowodzenia i kierowania;
- aktywność dowództwa WLOP w podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć szkoleniowych i współdziałania z lotnictwem SP NATO;
- możliwość wykonywania wspólnych zadań z lotnictwem SP NATO np. w ramach misji pokojowych czy też akcji humanitarnych;
- czynne uczestnictwo przedstawicieli WLOP w różnorodnych przedsięwzięciach organizowanych w wielonarodowych spotkaniach naukowych i szkoleniowych;

---

[4] *Cele dla SZ RP, op. cit., s. 14-15.*

- dążność do szybkiego pozyskiwania i przystosowania STANAGÓW i innych dokumentów normatywnych, niezbędnych do ukierunkowania działalności szkoleniowej i wojskowej.

Za oczywiste należy przyjąć, że uzyskanie interoperacyjności będzie to proces długotrwały, którego nie sposób osiągnąć równolegle we wszystkich dziedzinach funkcjonowania WLOP. Stąd też uważa się za słuszne podjęte decyzje w dowództwie WLOP, iż osiąganie go będzie realizowane etapowo, selekcjonując w pierwszej kolejności priorytetowe dziedziny, zapewniające minimalnie niezbędny poziom, który zapewni współdziałanie podczas zadań misyjnych, humanitarnych i ratowniczych.

Z powyższych ustaleń wynika, że w odniesieniu do lotnictwa WLOP, w osiąganiu interoperacyjności z lotnictwem NATO, można wyróżnić cztery główne obszary przemian:

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

Należy przy tym jednoznacznie przyjąć, że znajomość języka angielskiego, jako języka współdziałania w NATO, jest wymaganiem bezwzględnie fundamentalnym dla osiągnięcia interoperacyjności.

Uważa się, że pierwszym obszarem, w którym dokonywane są zmiany dostosowujące, to zmiany w zakresie rozwiązań strukturalno-organizacyjnych lotnictwa.

Obecnie we WLOP jest eksploatowanych około 100 samolotów Su-22M4 i Su-22UM3K, około 20 samolotów MiG-29 i około 70 samolotów MiG-21 różnych typów i modyfikacji. Zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Programie przebudowy i modernizacji technicznej Sił Zbrojnych w latach 2001-2006" WLOP ma posiadać 160 samolotów bojowych, które organizacyjnie wchodzą w skład dwóch Brygad Lotnictwa Taktycznego (po pięć eskadr lotnictwa taktycznego w składzie każdej

brygady i po 16 samolotów w każdej eskadry). Z tego jedna eskadra samolotów MiG-29 została wydzielona do Sił Natychmiastowego Reagowania, a dwie eskadry samolotów Su-22M4 do Sił Szybkiego Reagowania NATO. Pozostałe eskadry bojowe mają wchodzić w skład Głównych Sił Obronnych NATO. Samoloty bojowe MiG-21 będą sukcesywnie wycofywane z uzbrojenia w miarę wyczerpania się ich resursów, przy czym większość z nich zostanie wycofana z uzbrojenia do 2003 r. Natomiast samoloty MiG-29 i Su-22 mogą być eksploatowane do około 2010 r., przy zapewnieniu możliwości przeprowadzenia odpowiednich remontów.

Samodzielna eskadra lotnictwa transportowego (Kraków) została bezpośrednio podporządkowana dowódcy 3 KOP, a specjalny pułk lotnictwa transportowego (Warszawa) dowódcy WLOP.

Proces przemian strukturalno-organizacyjnych ma na celu osiągnięcie podobnych rozwiązań organizacyjnych, jakie stosowane są w państwach NATO, chociaż też nie są one jednakowe. Na przykład w Niemczech, dowództwu Sił Powietrznych podlegają dowództwa Sił Powietrznych „Północ" i „Południe". W skład każdego z nich wchodzą dywizje sił powietrznych, które posiadają taką strukturą organizacyjną, w której zintegrowano jednostki lotnictwa taktycznego oraz naziemne siły obrony powietrznej. Z kolei w państwach mniejszych (Belgia, Holandia, Dania) integracja lotnictwa taktycznego i naziemnych sił obrony powietrznej następuje na poziomie dowództwa Sił Powietrznych. Nie występują tam pośrednie struktury organizacyjne.

Wskazane wyżej rozwiązania strukturalno-organizacyjne w WLOP, są zbieżne z rozwiązaniami stosowanymi w państwach NATO w czasie pokoju, gdzie w strukturze organizacyjnej sił powietrznych, na odpowiednim poziomie znajdują się zarówno zintegrowane siły przeznaczone do wykonywania zadań defensywnych (obrony powietrznej), jak i zadań ofensywnych (połączonych działań powietrznych). W WLOP zakłada się, że siły te będą zintegrowane w strukturach organizacyjnych korpusów obrony powietrznej.

Podkreślić należy, że przedstawione rozwiązania strukturalno-organizacyjne WLOP obowiązywać będą w czasie pokoju, podobnie jak ma to miejsce w siłach

powietrznych europejskich państw NATO. Natomiast przyjmuje się, że – na wzór NATO – w czasie kryzysu i wojny wydzielone jednostki lotnictwa WLOP będą wchodzić w skład sojuszniczych (koalicyjnych) sił powietrznych i będą użyte według decyzji podejmowanych w wojennym systemie dowodzenia.

Przeprowadzone badania wskazują, że zapoczątkowany proces reorganizacyjny w jednostkach WLOP ukierunkowany został przede wszystkim na uzyskanie integracji z lotnictwem NATO. Ocenia się, że proponowane struktury organizacyjne (KOP - BLT - elt) w pełni zabezpieczą proces szkolenia, kierowania nim oraz nadzór w okresie pokoju. Natomiast przygotowanie i prowadzenie ćwiczeń, tak w kraju jak i wydzielenie personelu latającego i oficerów sztabu do ćwiczeń w NATO, według procedur tam obowiązujących, w zdecydowany sposób przyczyni się do dalszego i dobrego przygotowania i uczestnictwa w sojuszniczych (koalicyjnych) przedsięwzięciach.

W państwach NATO zasady i sposoby użycia lotnictwa w działaniach powietrznych, w tym w połączonych działaniach powietrznych normują dokumenty normatywne. Dlatego lotnictwo WLOP, w przypadku konieczności będzie, w ramach wielonarodowych sił powietrznych (sojuszu lub koalicji) NATO użyte również według założeń doktrynalnych, zawartych w dokumentach normatywnych, do których należy zaliczyć między innymi: ATP-33; ATP-42; ATP-27; ATP-63, AJP-01, AJP-3.3.

W poprzednim podrozdziale przedstawiono analizę koncepcji, a w tym zadań wykonywanych przez lotnictwo WLOP przed przyjęciem Polski do NATO.

Porównanie tych zadań z zadaniami lotnictwa SP NATO wskazuje, że występuje w nich wiele podobieństw. Jednak jakże inne są możliwości realizacji zadań przez te komponenty. W procesie szkolenia i realnych działaniach należy jednak stosować nazewnictwo założenia doktrynalne zawarte w wyżej wymienionych dokumentach.

Jak już zostało wykazane, lotnictwo SP NATO wykonuje zadania na rzecz wszystkich rodzajów sił zbrojnych niszcząc potencjał sił powietrznych, lądowych i morskich przeciwnika. W ramach działań o uzyskanie przewagi w powietrzu

(Counter Air Operation – CAO) lotnictwo SP NATO uczestniczy w działaniach defensywnych (Defensive Air Operation – DAO) niszcząc środki napadu powietrznego przeciwnika w ramach osłony wojsk i obiektów oraz w działaniach ofensywnych (Offensive Air Operation – OAD), mających na celu zwalczanie obiektów naziemnych SP przeciwnika, w tym głównie lotnictwa na lotniskach. Działając na korzyść wojsk lądowych lotnictwo SP NATO uczestniczy w izolacji lotniczej (Air Interdiction – AI) oraz bezpośrednim wsparciu lotniczym (Close Air Support – CAS). Mniejszą rolę natomiast przypisuje się lotnictwu SP NATO w działaniach na rzecz floty, która posiada własne lotnictwo, a lotnictwo taktyczne realizuje podobne zadania jak na korzyść wojsk lądowych, ale już w ograniczonym zakresie. Na podkreślenie zasługuje, że na korzyść wszystkich rodzajów sił zbrojnych realizowane jest taktyczne rozpoznanie powietrzne.

Wyniki przeprowadzonych badań wskazują, że w sojuszu bardzo dużą rolę przywiązuje się do działań wspierających działania powietrzne, realizowanych przez samoloty lotnictwa wsparcia (zabezpieczenia i ubezpieczenia), które obezwładniają ogniowo i radioelektronicznie obronę powietrzną i przeciwlotniczą przeciwnika oraz osłaniają lotnictwo uderzeniowe przed lotnictwem myśliwskim. Zdobywają informacje o wojskach i obiektach przeciwnika, terenie i pogodzie oraz eliminują, radioelektroniczne środki promieniujące energię elektromagnetyczną, a także zwiększają rozmach połączonych działań powietrznych odzyskują stracone załogi. Tym samym należy stwierdzić, że lotnictwo SP NATO w szerokim zakresie korzysta z wyspecjalizowanych samolotów o różnym przeznaczeniu: tankowania powietrznego, walki radioelektronicznej, wczesnego wykrywania, naprowadzania i dowodzenia oraz bojowego poszukiwania i ratownictwa.

Reasumując, w ramach osiągania interoperacyjności lotnictwa WLOP z lotnictwem SP NATO, uznaje się za niezbędne przyjęcie obowiązujących w sojuszu rozwiązań doktrynalnych. Są one wprawdzie w wielu punktach zbieżne z rozwiązaniami stosowanymi dotychczas w Polsce, ale możliwości ich realizacji, szczególnie na obecnym etapie, są jeszcze niewystarczające.

Analiza założeń doktrynalnych użycia sił powietrznych NATO wskazuje na możliwość występowania różnych zagrożeń, również w odległych od nas obszarach, w których lotnictwo NATO, a w tym i lotnictwo WLOP byłoby zobowiązane uczestniczyć. Oznacza to, że w takiej sytuacji dla lotnictwa WLOP najbardziej przydatnym byłoby posiadanie takich samolotów myśliwsko-bombowych, myśliwskich i rozpoznawczych, które posiadałyby zdolność operacyjną szybkiego manewru w dowolny rejon, wraz z systemem zabezpieczenia logistycznego. Jednak najbardziej istotnym problemem będzie doprowadzenie do sytuacji, kiedy założenia doktrynalne użycia lotnictwa WLOP będą spójne z założeniami użycia lotnictwa SP NATO.

Kolejnym, bardzo ważnym kierunkiem integracji jest osiągnięcie kompatybilności sprzętu lotniczego (samolotów) WLOP ze sprzętem lotniczym SP NATO. Z istoty terminu „kompatybilność" wynika, że samoloty WLOP będą kompatybilne z samolotami SP NATO, jeżeli będą mogły działać w tym samym środowisku, czyli w tej samej przestrzeni powietrznej bez wzajemnego kolidowania.

Dokonana analiza wskaźników jakościowo-ilościowych samolotów będących obecnie na wyposażeniu WLOP wskazuje, że zarówno ich skuteczność, jak i stosunkowo mała mobilność w porównaniu, chociażby ze sprzętem lotniczym NATO średniej klasy o podobnym przeznaczeniu, pozwala na umiejscowienie ich w rzędzie przestarzałych technologicznie i technicznie zużytych. Jest to rezultat „spadku" po Układzie Warszawskim, jak również brak odpowiednich środków na ich modernizację. Na pocieszenie zasługuje fakt uchwalenia ustawy o zakupie samolotów wielozadaniowych, których wprowadzenie i pełne przygotowanie do działań wielonarodowych zajmie jeszcze sporo czasu. Dlatego z braku środków finansowych podjęto decyzję, aby osiąganie kompatybilności samolotów WLOP z samolotami SP NATO podzielić na dwa etapy. Pierwszy z nich obejmuje modernizację części, eksploatowanych obecnie, samolotów bojowych i transportowych w takim zakresie, aby mogły one wykonywać zadania wspólnie z samolotami NATO bez wzajemnego kolidowania. Natomiast drugi etap obejmuje

właśnie zakup wielozadaniowych samolotów bojowych i transportowych, całkowicie odpowiadających standardom i wymaganiom stosowanym w sojuszu.

Z treści tych zatem wynika, że jednym z zasadniczych sposobów poprawy niekorzystnego stanu ilościowo-jakościowego samolotów WLOP będzie radykalna wymiana uzbrojenia i sprzętu technicznego.

W planach rozwoju i funkcjonowania WLOP zakłada się, że do 2012 r. całość lotnictwa WLOP powinna osiągnąć kompatybilność i interoperacyjność z lotnictwem SP NATO. Niemniej jednak wykonano już część przedsięwzięć dotyczących modernizacji posiadanych samolotów, które osiągają gotowość do działań, w ramach sojuszu bądź koalicji, w najbliższym czasie. Modernizacja ta na obecnym etapie obejmuje między innymi:

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

Do innych, ale również koniecznych zmian, które mają istotny wpływ na uczestniczenie w operacjach połączonych należałoby jeszcze zaliczyć:

- prowadzenie szerokich prac nad zapewnieniem kompatybilności systemów łączności, rozpoznania i walki radioelektronicznej oraz przygotowanie stanowisk scentralizowanego dowodzenia, wyposażonych w środki automatyzacji kierowania i monitorowania sytuacji powietrznej;

- przygotowanie lotnisk pod kątem wyposażenia ich w systemy lądowania oraz zabezpieczenia inżynieryjno-lotniczego, umożliwiające przyjmowanie samolotów państw NATO oraz odtwarzanie ich zdolności bojowej.

Przeprowadzone badania w zakresie stanu lotnictwa WLOP wskazują, że już w 2003 r., ze względu na wyczerpywanie resursów samolotów bojowych, ich stan będzie mniejszy niż 160 maszyn. Dlatego uznaje się wręcz za konieczne pozyskanie w jak najbliższym czasie nowych samolotów wielozadaniowych, w takich ilościach, aby do 2010 r. całkowicie zastąpić dotychczas eksploatowane.

Jakie to powinny być samoloty, jakie powinny spełniać wymagania uzasadniają poniższe analizy, które wynikają z ocen użycia lotnictwa taktycznego NATO (i państw sprzymierzonych) w konfliktach i operacjach lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Przeprowadzone analizy użycia lotnictwa w operacjach nad Zatoką Perską w 1991 r. oraz nad Jugosławią w 1999 r. dowodzą, że podstawowym wymaganiem stało się minimalizowanie strat, szczególnie strat ludzkich, nawet kosztem większego wysiłku finansowego związanego ze zwiększonym zużyciem środków bojowych, sprzętu i zaopatrzenia.

Lotnictwo doraźnie utworzonej koalicji antyirackiej, czy też lotnictwo NATO w Jugosławii działało według określonych zasad, które są podstawą nowoczesnej wojny powietrznej. **Można wyodrębnić wiele cech charakterystycznych działań lotnictwa w tych operacjach, jak również wskazać na określone warunki działań.**

Do działań w tych operacjach tworzono doraźnie, adekwatne do przewidywanych zadań i na pewien określony czas, wielonarodowe zgrupowania lotnictwa. Planując działania powietrzne lotnictwa **precyzyjnie wybierano obiekty ataku i systematycznie je niszczono w ramach ustalonych faz lub etapów kampanii powietrznej.** Na początku każdej z tych operacji prowadzono intensywne działania w celu **wywalczenia przewagi w powietrzu** poprzez niszczenie baz lotniczych, radarów, stanowisk dowodzenia obrony powietrznej i przeciwlotniczej, środków przeciwlotniczych i szeroko rozumianej logistyki sił powietrznych. Walka o przewagę w powietrzu, zazwyczaj już z mniejszym

natężeniem, była prowadzona w ciągu całej kampanii powietrznej. **Należy tutaj podkreślić następującą prawidłowość.** W wyniku uderzeń lotnictwa było zablokowane i niszczone lotnictwo, niszczono stanowiska dowodzenia oraz rakietowe środki przeciwlotnicze średniego i dużego zasięgu (te ostatnie oprócz oddziaływania ogniowego były dezorganizowane radioelektronicznie). Natomiast nie można było wykryć i zniszczyć większości artylerii przeciwlotniczej oraz przenośnych rakietowych środków przeciwlotniczych wojsk. Przez to lotnictwo mogło swobodnie działać tylko z wysokości większych niż 4-5 km.

Natomiast próby działania z wysokości mniejszych zazwyczaj narażały samoloty na uszkodzenia i straty. Można więc stwierdzić, że **na wysokościach powyżej 4-5 km lotnictwo posiadało najwyższy stopień przewagi w powietrzu, czyli panowanie, natomiast niżej była to tylko przewaga w powietrzu.** Bowiem na tych wysokościach lotnictwo mogło działać wprawdzie bez przeciwdziałania lotnictwa przeciwnika, ale narażone było na przeciwdziałanie środków przeciwlotniczych, których nie można było zniszczyć ogniowo lub obezwładnić radioelektronicznie.

Zazwyczaj już w tej fazie, związanej z wywalczeniem przewagi w powietrzu, jak również w następnych fazach kampanii powietrznej, zwalczano obiekty systemu kierowania państwem i siłami zbrojnymi, niszczono obiekty broni masowego rażenia i przemysłu zbrojeniowego, zwalczano potencjał sił zbrojnych przeciwnika, głównie zgrupowań lądowych i morskich, a w tym czołgi, wozy bojowe, artylerię, etatowe środki OPL, SD, okręty, bazy morskie, obiekty infrastruktury i logistyki.

Do charakterystycznych właściwości użycia lotnictwa należy zaliczyć użycie broni precyzyjnych i wszechstronne zabezpieczenie działań poprzez użycie samolotów wspierających działania powietrzne. Broń precyzyjna pozwalała na wykonywanie dokładnych uderzeń na wyselekcjonowane cele. Lotnictwo bojowe stosowało tutaj rakiety i bomby kierowane. Użycie tych środków rażenia pozwalało na wykonywanie ataków ze średnich lub dużych wysokości lotu, dzięki czemu unikano zestrzelenia. Zmniejszenie możliwości zestrzelenia w

powietrzu osiągano też poprzez użycie samolotów wykonanych w technologii stealth (F-117, B-2), aczkolwiek podczas działań nad Jugosławią jeden z takich samolotów (F-117) został zestrzelony, prawdopodobnie przypadkowym pociskiem.

W operacjach tych znacznie wzrosła rola lotnictwa wsparcia działań powietrznych, którego działania obejmowały:

- użycie samolotów wczesnego wykrywania i naprowadzania (E-3A) oraz samolotów systemu rozpoznawczo-uderzeniowego Joint Start (E-8A) dzięki czemu realizowano zasadę „widzisz wszystko – uderzasz, gdzie trzeba";
- użycie samolotów obezwładniania ogniowego i radioelektronicznego środków OP i OPL (samoloty SEAD i wyspecjalizowane samoloty WRE);
- użycie samolotów tankowania w powietrzu;
- wykorzystanie do bojowego poszukiwania i ratownictwa wyspecjalizowanych śmigłowców i samolotów SAR;
- przeprowadzenie specjalnych operacji powietrznych z wykorzystaniem sił specjalnych.

Samoloty uderzeniowe były też osłaniane przez samoloty myśliwskie przed ewentualnymi atakami samolotów przeciwnika poprzez wymiatanie i towarzyszenie.

Dającą się zauważyć tendencją był znaczący wzrost stosunku samolotów zabezpieczających do samolotów bojowych, na korzyść tych pierwszych.

Do innych właściwości działań lotnictwa w tych operacjach **należy prowadzenie działań w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych.** Było to możliwe dzięki zastosowaniu odpowiednich systemów do obserwacji ziemi i przestrzeni powietrznej (radary pokładowe, FLIR) oraz poprzez powszechne zastosowanie systemów nawigacyjnych umożliwiających precyzyjne określanie położenia samolotów.

W analizowanych operacjach mniejszą wagę miały działania defensywne Sił Powietrznych, związane z obroną powietrzną własnego obszaru. Trzeba jednak

podkreślić, że działania takie (w tym użycie lotnictwa) musiały być planowane, szczególnie wtedy, kiedy przeciwnik posiadał silne lotnictwo.

Reasumując, w analizowanych operacjach dominowały działania ofensywne lotnictwa realizowane głównie ze średnich i dużych wysokości, przy znaczącym użyciu broni precyzyjnej oraz wszechstronnym zabezpieczeniu działań przez wyspecjalizowane samoloty wsparcia działań powietrznych. Charakterystyczne było ciągłe prowadzenie działań, nie tylko w dzień, ale także w nocy, w tym w trudnych warunkach atmosferycznych.

Biorąc pod uwagę obecnie eksploatowane samoloty bojowe WLOP należy stwierdzić, że:

- nie przewiduje się modernizacji uzbrojenia. Obecnie stosowane uzbrojenie kierowane (rakiety) ma mały zasięg (7-10 km - oprócz rakiet „powietrze-stacja radiolokacyjna") i jest przestarzałe. Zatem może ono być użyteczne w operacjach NATO w ograniczonym zakresie do działań ze średnich lub dużych wysokości;
- niekierowane uzbrojenie (bomby, rakiety, działka) nie może być użyte ze średnich lub dużych wysokości, ponieważ brak jest systemu celowniczego na samolotach, który by to umożliwiał. Dlatego w działaniach bojowych, podczas wykonania uderzeń przez polskie samoloty myśliwsko-bombowe niezbędne jest wykonywanie ataków z małych lub w dolnej części średnich wysokości, przy pełnym zabezpieczeniu działań poprzez użycie samolotów SEAD, WRE, osłony przed atakami samolotów myśliwskich przeciwnika;
- parametry uzbrojenia „powietrze-powietrze" samolotów myśliwskich są niższe niż samolotów NATO. To samo dotyczy możliwości wykrycia celów powietrznych przez pokładowe stacje radiolokacyjne. Dlatego celowo byłoby je użyć razem z samolotami myśliwskimi NATO o wysokich parametrach celem zwiększenia ich możliwości, szczególnie w obronie powietrznej;
- niskie są możliwości przestrzenne samolotów (R_T) oraz możliwości dyżurowania w powietrzu. Samoloty nie mogą być tankowane w powietrzu.

Zatem mogą być użyte tylko w granicach taktycznego promienia działania do bezpośredniego wsparcia lotniczego, częściowo do izolacji lotniczej na mniejszych głębokościach oraz niszczenia lotnictwa przeciwnika na wysuniętych lotniskach. Samoloty myśliwsko-bombowe z rakietami „powietrze-stacja radiolokacyjna" mogą być użyte do misji SEAD, ale w ograniczonym zakresie. Samoloty myśliwskie, ze względu na zbyt krótki czas dyżurowania w powietrzu mogą być użyte w obronie powietrznej głównie z dyżurowania w powietrzu;

- środki WRE samolotów są niewystarczające, co może doprowadzić do spadku żywotności w sytuacji ich użycia w działaniach bojowych;
- samoloty bojowe WLOP w małym stopniu wyposażone są do działań w trudnych warunkach atmosferycznych, przez co użycie w takich działaniach jest niemożliwe lub bardzo ograniczone.

Podsumowując powyższe należy stwierdzić, że obecnie eksploatowane we WLOP samoloty bojowe, ze względu na wskazane niedostatki, mogą być użyte w operacjach pokojowych w bardzo ograniczonym zakresie, ze względu na niewystarczające możliwości bojowe.

Problem ten przestanie istnieć wtedy, kiedy na uzbrojenie lotnictwa taktycznego WLOP zostaną wprowadzone nowe samoloty bojowe, wykonane według wymagań i standardów NATO. Konieczne jest, aby były to samoloty wielozadaniowe. Wówczas będą one mogły być użyte do misji „powietrze-ziemia", „powietrze-woda" „powietrze-powietrze" i do rozpoznania powietrznego. Samoloty te wykonując zadania razem z innymi samolotami lotnictwa taktycznego NATO będą korzystały z rezultatów wsparcia działań powietrznych przez wyspecjalizowane samoloty NATO.

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

Funkcja pierwsza to niszczenie w powietrzu środków napadu powietrznego przeciwnika, czyli samolotów, śmigłowców i środków bezzałogowych. Funkcję tę będą realizować samoloty wielozadaniowe w wersji myśliwskiej.

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

Funkcja trzecia to prowadzenie rozpoznania powietrznego. Do tego przeznaczone będą nieliczne samoloty wielozadaniowe w wersji rozpoznawczej (z zasobnikiem rozpoznawczym).

Wymagania wobec samolotów wielozadaniowych, czyli ich pożądane własności bojowe wynikają nie tylko ze wskazanych uwarunkowań operacyjno-taktycznych prowadzenia działań w operacjach połączonych również z analizy przewidywanych warunków wykonywania zadań.

Samoloty wykonujące zadania nad terytorium przeciwnika narażone będą na przeciwdziałanie środków wielowarstwowej obrony przeciwlotniczej oraz ewentualne oddziaływanie lotnictwa myśliwskiego. Celem zmniejszenia strat od ognia tych środków niezbędne jest, aby samoloty były skonstruowane tak, żeby uniknąć zestrzelenia jednym pociskiem lub odłamkiem. Niezbędne jest w tym celu dublowanie najważniejszych (żywotnych) dla funkcjonowania samolotów instalacji. Żywotność samolotów w pewien sposób wzrasta, kiedy posiadają one dwa silniki. Ten ostami warunek jest również szczególnie pożądany podczas działań nad morzem. Nie oznacza to jednak, że jest to wymaganie, które musi być bezwzględnie spełnione.

Zdolność do przeżycia samolotów nad polem walki znacznie wzrasta w razie wyposażenia ich w indywidualne środki walki radioelektronicznej. Pokładowy kompleks samoobrony powinien również uwzględnić środki zapewniające wczesne ostrzeganie pilota i automatyczne reagowanie na termiczne pociski samonaprowadzające odpalone przez przeciwnika i zbliżające się do samolotu. Z kolei dzięki dobrej manewrowości samolotu osiąga się wysoką dynamikę

manewrów i skraca się czas ich trwania, utrudniając tym samym ewentualne rażenie środkami przeciwlotniczymi przeciwnika. Wskazane jest (o ile jest to możliwe), by w samolocie tym znalazły zastosowanie niektóre przedsięwzięcia z zakresu technologii stealth, takie jak specjalne pokrycia (farby), czy wykonanie niektórych elementów płatowca z wykorzystaniem materiałów pochłaniających promieniowanie radarowe.

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

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

Z uwarunkowań tych wynika, że **samoloty wielozadaniowe w wersji myśliwskiej** powinny charakteryzować się właściwościami umożliwiającymi zwalczanie różnego rodzaju celów powietrznych, tak po naprowadzeniu z ziemi (powietrza), jak i podczas działań samodzielnych (szczególnie podczas osłony innych rodzajów lotnictwa nad terytorium przeciwnika).

Niezbędne jest, aby charakteryzowały się:

- wysoką prędkością naddźwiękową;
- dużą manewrowością;
- możliwością działania i walki z przeciwnikiem powietrznym we wszystkich warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy, w rym w warunkach silnych zakłóceń (obezwładnienia) naziemnych systemów dowodzenia.

Muszą więc być wyposażone w integralną stację radiolokacyjną umożliwiającą wykrywanie środków napadu powietrznego przeciwnika na odległościach powyżej 100 km (parametr ten powinien zapewniać realizację zasady „pierwszy wykrywam - pierwszy uderzam), odporną na różnorodne zakłócenia radioelektroniczne i wykrywającą cele z dowolnego kierunku, z dużym przewyższeniem i przeniżeniem, w tym na tle ziemi (wody). Ich uzbrojenie muszą stanowić pociski rakietowe „powietrze-powietrze" średniego i małego zasięgu klasy „odpal i zapomnij" o systemach kierowania odpornych na zakłócenia radioelektroniczne i pułapki termiczne oraz integralnie wbudowane działko. Muszą być przy tym zdolne do zapewnienia zwalczania kilku środków napadu powietrznego w jednym czasie (zdolność do szybkiej niwelacji liczebnej przewagi przeciwnika w powietrzu) Koniecznością jest wyposażenie ich w skuteczne, indywidualne środki WRE i urządzenia do przyrządowego naprowadzania na cele powietrzne, w tym do wzajemnej wymiany informacji radiolokacyjnej pomiędzy samolotami myśliwskimi w grupie.

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

Konieczne jest, aby rozwijały dużą naddźwiękową prędkość lotu, były wysoce manewrowe i mogły działać we wszystkich warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. Ich uzbrojenie musi być odpowiednio różnorodne i składać się z pocisków rakietowych i bomb (kierowanych i niekierowanych) do zwalczania celów naziemnych oraz nawodnych, w tym stacji radiolokacyjnych, a także pocisków rakietowych „powietrze-powietrze" i integralnie zabudowanego działka (lub działek). W środkach rażenia „powietrze-powierzchnia" powszechne zastosowanie powinny znaleźć takie zasady jak „odpal i zapomnij" oraz „odpal i pozostań z daleka". Wskazane jest aby podczas działania w grupie samoloty te

mogły dokonywać między sobą wymiany informacji o obiektach ataku. Precyzyjne kompleksy celowniczo-nawigacyjne (zarządzania lotem) powinny umożliwić równoczesne działanie samolotów na stosunkowo niewielkim obszarze według zasady „każdy samolot swój cel". W pokładowych kompleksach poszukująco-celowniczych tych samolotów i przenoszonych przez nie środków rażenia powinny znaleźć zastosowanie urządzenia o pasywnych rodzajach pracy (nie emitujące na zewnątrz łatwych do zidentyfikowania sygnałów).

Należy również podkreślić, że nie wszystkie samoloty w wersji uderzeniowej powinny być w jednakowym pełnym stopniu wyposażone do działań w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy.

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

Zatem wybierając samolot wielozadaniowy dla polskich sił powietrznych należy dążyć do tego, aby na bazie jednego typu samolotu bojowego pozyskać wersję myśliwską, uderzeniową i rozpoznawczą poprzez wyposażenie w odpowiednie urządzenia i uzbrojenie. Takie rozwiązanie ułatwi dowodzenie, tworzenie naziemnej bazy logistycznej, remonty, obsługę oraz wykorzystanie podczas działań z różnych lotnisk (te same urządzenia do odtwarzania gotowości bojowej, narzędzia, rodzaje paliwa, części zapasowe itp.).

Reasumując, rozpatrując problem wyboru samolotów wielozadaniowych dla WLOP w aspekcie ich użycia w operacjach połączonych należy uwzględnić:

- zasygnalizowane wymagania operacyjno-taktyczne determinujące ich pożądane własności bojowe;
- spełnienie kryterium interoperacyjności z lotnictwem sił powietrznych NATO;

- cenę samolotu wraz z niezbędnymi kosztami infrastruktury naziemnej;
- możliwości własnego przemysłu lotniczego w produkcji lub kooperacji;
- wielkość i zasady realizacji kontraktu offsetowego;

Zatem wybierając nowy samolot dla WLOP należy dążyć do tego, aby na bazie jednego typu samolotu bojowego pozyskać wersję myśliwską, uderzeniową i rozpoznawczą, poprzez wyposażenie ich w odpowiednie urządzenia i uzbrojenie, które będą kompatybilne z samolotami NATO.

Dzięki temu oraz dostosowaniu infrastruktury naziemnej baz lotniczych powinna zostać osiągnięta pełna kompatybilność lotnictwa WLOP z lotnictwem SP NATO, w tym również do udziału w połączonych działaniach powietrznych realizowanych w ramach sojuszniczych bądź koalicyjnych operacji połączonych.

Ppłk dr inż. Zdzisław MAŚLAK
Katedra Obrony Powietrznej

KONCEPCJA UŻYCIA SAMOLOTÓW MYŚLIWSKICH W OBRONIE POWIETRZNEJ OPERACJI POŁACZONYCH

Szanowni panowie, truizmem jest dzisiaj przypominanie na tej sali, że doświadczenia ze wszystkich konfliktów i wojen, począwszy od I wojny światowej, wskazują wyraźnie, iż lotnictwo myśliwskie jest zasadniczym komponentem obrony powietrznej w walce o zdominowanie trzeciego wymiaru. A zdominowanie trzeciego wymiaru jest jednym z zasadniczych warunków odniesienia sukcesu we współczesnej walce. Jednak niech ta teza będzie myślą przewodnią moich rozważań w dalszej części wystąpienia.

Szanowni panowie.

Rozwój lotnictwa pod względem technicznym, jak i taktycznym, spowodował, że jak nigdy w historii naszej cywilizacji wzrosła jego rola nie tylko bezpośrednio na polu walki, nie tylko w oddziaływaniu na głębokie zaplecza walczących stron ale także w działaniach innych niż wojna. Wybuchające w ostatnim okresie czasu konflikty na szerszą i węższą skalę czy tak spektakularne akty terroru z powietrza, jak atak na wieżowce Nowego Jorku dostarczają nam niezliczonych przykładów użycia lotnictwa w sytuacjach całkowicie nowych, które nie miały jeszcze miejsca w historii. Wynika to najprawdopodobniej z rozwoju cywilizacyjnego współczesnego świata oraz jak wielu zauważa kształtowania się tzw. Ery Informacyjnej. Zatem, wracając do tematu mojego wystąpienia, musi ulegać ciągłej ewolucji koncepcja użycia w walce tak specyficznego środka walki z zagrożeniem powietrznym, jakim są samoloty myśliwskie.

Koncepcja użycia lotnictwa myśliwskiego ulegała i ulega ciągłym zmianom w miarę jego rozwoju. Do wielu czynników mających wpływ na tę ewolucję należy zaliczyć przede wszystkim zmiany w technice lotniczej, które są wynikiem rozwoju nowoczesnych technologii produkcji, wymogami ciągle zmieniającego się pola walki oraz powiedziałbym – zmian w podejściu do teorii wojny. Wpływ tych czyn-

ników na zmianę taktyki działań lotnictwa myśliwskiego i teorii jego użycia najlepiej ilustrują doświadczenia wojen i konfliktów lokalnych na przestrzeni 80 lat istnienia lotnictwa myśliwskiego, które stały się poligonem doświadczalnym dla wszystkich typów uzbrojenia.

W siłach powietrznych większości państw, *lotnictwo myśliwskie* odgrywa kluczową rolę przede wszystkim ze względu na swoją mobilność i elastyczność. Te czynniki dają mu możliwość zwalczania aparatów latających przeciwnika w całym rejonie walki (powietrznym, lądowym i morskim) prowadzonej w operacjach połączonych. Jednym z najważniejszych atutów lotnictwa myśliwskiego jest możliwość skupienia wysiłku w dowolnym miejscu rejonu walki w znacznie krótszym czasie niż mogą to uczynić inne środki walki obrony powietrznej.

Aby można było mówić o współczesnej koncepcji użycia samolotów myśliwskich w obronie powietrznej działań połączonych, nie sposób nie wspomnieć zmianach, jakie miały miejsce w tej koncepcji od zarania powstania takiego rodzaju lotnictwa, jak *lotnictwo myśliwskie.*

Otóż powstanie i szybki rozwój lotnictwa pod względem technicznym, jak i taktycznym, spowodował, że systematycznie oraz stosunkowo szybko rosła jego rola nie tylko bezpośrednio na polu walki, ale także w oddziaływaniu na głębokie zaplecza walczących stron.

Wraz z upływem czasu, bazując na doświadczeniach z wojen oraz w wyniku postępu technicznego, dokonywała się specjalizacja lotnictwa - wyodrębniło się lotnictwo myśliwskie, bombowe i rozpoznawcze. Konstruowano coraz to lepsze samoloty o lepszych parametrach taktyczno-technicznych. Doskonalono przede wszystkim takie walory, jak: prędkość, zasięg i udźwig. Początkowo do zwalczania celów powietrznych wykorzystywano głównie artylerię naziemną i zapory z balonów. Później do obrony powietrznej włączono także *samoloty myśliwskie.*

Lotnictwo myśliwskie, jako nowy rodzaj lotnictwa, powstało na początku I wojny światowej. Jego rola w walce tak gwałtownie rosła, że w jej końcowym etapie stanowiło około 40%[1] ogółu sił powietrznych. Nastąpił też jego podział na lot-

[1] *Niektóre źródła podają 50%*

nictwo myśliwskie działające na polu walki i na osłaniające centra administracyjne i przemysłowe.

Dalsze doskonalenie samolotów bombowych, a także powstanie innych środków napadu powietrznego spowodowało, że lotnictwo myśliwskie wkrótce stało się *podstawowym środkiem zwalczania celów powietrznych* nie tylko na dalekich podejściach do bronionego obiektu, ale także podczas osłony działań własnych wojsk. Ponadto skutecznie zwalczało również cele nad bronionym obiektem w ścisłym współdziałaniu z artylerią przeciwlotniczą, a później z wojskami rakietowymi.

Lotnictwo myśliwskie, jak wcześniej wspominałem, wyodrębniło się jako oddzielny rodzaj lotnictwa w czasie I wojny światowej. Pierwsze samoloty myśliwskie pojawiły się nad polem walki w połowie 1915 roku. Ich zadaniem było zwalczanie samolotów rozpoznawczych przeciwnika i osłona własnych. W tym czasie jeszcze samoloty myśliwskie wchodziły w skład eskadr lub dywizjonów rozpoznawczych. Dopiero w 1916 roku sformowano pierwsze samodzielne eskadry, a następnie dywizjony myśliwskie. We Francji pierwsze samoloty myśliwskie pojawiły się w końcu 1915 roku w Niemczech i Wielkiej Brytanii w 1916 roku.

Na początku wojny piloci samolotów rozpoznawczych w sytuacjach zagrożenia używali pistoletów, karabinów lub nawet karabinów maszynowych. Należy tutaj wspomnieć o trudnościach, które napotykali zwolennicy uzbrajania samolotów. Generałowie i admirałowie, którzy z trudem zaakceptowali samolot jako środek rozpoznania, powszechnie traktowali wizję walk powietrznych jako wybujałą fantazję oficerów lotnictwa. Zdecydowanie odrzucili sugestie o konieczności uzbrojenia samolotów w broń maszynową. W niektórych krajach, jak np. w Rosji i Niemczech, kategorycznie zakazano nawet montowania karabinów maszynowych na samolotach wojskowych. W Rosji - w trosce... o bezpieczeństwo lotów, w Niemczech - aby... nie rozpraszać uwagi załóg prowadzących rozpoznanie[2].

Przy braku stałego uzbrojenia, w pierwszych walkach powietrznych, samoloty starano się zniszczyć lub zmusić do lądowania na własnym terenie za pomocą prymitywnych środków oraz różnymi sposobami.

---

[2] *S. Czmur, Walka o panowanie w powietrzu, MON, Warszawa 1988, s. 24.*

Najczęściej wykonywano niebezpieczne dla przeciwnika manewry, a zwłaszcza przelatywanie nad nim z niewielkim przewyższeniem. W takich sytuacjach mniej odporni piloci, w obawie przed uszkodzeniem własnego samolotu przez podwozie samolotu przeciwnika, wykonywali gwałtowne uniki. Dla ówczesnych mało sterownych samolotów było to niebezpieczne. Odważniejsi piloci decydowali się nawet na taranowanie samolotów przeciwnika.

Do pierwszych walk powietrznych doszło jesienią 1914 roku. Były to wydarzenia niecodzienne. Większość pilotów trzymała się zaleceń dowódców ogólnowojskowych, zabraniających wykonywania innych zadań niż rozpoznanie oraz przestrzegała niepisanego prawa o wzajemnym nieatakowaniu się załóg w powietrzu. Coraz częściej jednak dochodziło do sytuacji, kiedy jedna z załóg po spotkaniu w powietrzu samolotu przeciwnika decydowała się na jego zniszczenie.

Fakt ten umocnił decydentów w przekonaniu, że skuteczna walka z samolotami przeciwnika w powietrzu możliwa była jedynie poprzez użycie innych samolotów. Samoloty te musiały posiadać większą prędkość, lepsze osiągi, doskonałą manewrowość i na stałe zamontowane karabiny maszynowe o większej skuteczności. Tylko samoloty spełniające te wymogi były w stanie zaatakować i zniszczyć samoloty przeciwnika.

W operacjach wojskowych przeprowadzonych w 1916 i 1917 roku można zauważyć wzrost *znaczenia panowania w powietrzu dla skutecznego prowadzenia działań bojowych na lądzie*. Po raz pierwszy ten problem ujawnił się podczas bitwy pod Verdun, gdzie eskadry samolotów bombowych, nie spotykając się z przeciwdziałaniem w powietrzu, skutecznie utrudniały podciąganie odwodów na pole walki po uprzednim ominięciu naziemnych środków obrony przeciwlotniczej. W toku dalszych operacji pojawił się problem „swobody działania w powietrzu" jako podstawy powodzenia działań połączonych, który dzisiaj jest definiowany także terminem „dominacja w powietrzu". Wtedy też z pełną ostrością pojawił się *problem miejsca i roli lotnictwa myśliwskiego w wywalczeniu i utrzymaniu tej swobody*. Do pewnego rodzaju weryfikacji poglądów teoretyków francuskich i niemieckich co do zadań i miejsca lotnictwa myśliwskiego w walce doszło w czasie bitwy pod Verdun. W lotnictwie francuskim dominował pogląd, że głównym zadaniem lotnictwa

myśliwskiego jest osłona lotnictwa rozpoznawczego. Natomiast Niemcy jako główne zadanie dla lotnictwa myśliwskiego przewidywali działania zaczepne, czyli niszczenie w powietrzu samolotów rozpoznawczych przeciwnika. Konsekwencją tych poglądów na użycie lotnictwa myśliwskiego w walce było uzyskanie przez Niemców zdecydowanej przewagi w powietrzu w początkowym okresie bitwy.

Dlatego też w latach 1916 i 1917 problem panowania w powietrzu nabrał wielkiego znaczenia. Wtedy to właśnie narodziła się myśl o użyciu lotnictwa myśliwskiego do walki o panowanie w powietrzu na szersza skalę. Zresztą kształtować się ona zaczęła z chwilą podjęcia pierwszych walk powietrznych, prowadzonych niedoskonałymi, a czasami prymitywnymi metodami i środkami.

Walka o panowanie w powietrzu przyjmowała coraz to nowsze i doskonalsze formy. Natomiast walki powietrzne nie wynikały już z przypadkowych spotkań samolotów w powietrzu, lecz były celowo zaplanowane i prowadzone. Stały się głównym sposobem wywalczenia przewagi w powietrzu. Samo zaś panowanie w powietrzu, jeszcze w czasie bitew pod Verdun i Sommą, stało się w ocenie naczelnych dowództw Francji i Niemiec niezbędnym warunkiem do uzyskania przewagi, zarówno w operacji zaczepnej, jak i obronnej.

Duża skuteczność lotnictwa myśliwskiego spowodowała, że we wszystkich państwach podstawowe koncepcje walki o panowanie w powietrzu zostały oparte na tym rodzaju lotnictwa. Nie były one zawsze i wszędzie takie same. Wyróżniano cztery zasadnicze koncepcje użycia lotnictwa myśliwskiego: obronna, zaczepna, obronno-zaczepna i zaczepno-obronna.[3]

Ideę koncepcji obronnej możemy zaobserwować na początku 1916 roku, w toku bitwy pod Verdun, kiedy jednym ze sposobów wywalczenia przewagi w powietrzu była wówczas „zapora powietrzna". Polegała ona na utrzymaniu w powietrzu znacznej ilości samolotów myśliwskich odpowiednio urzutowanych według wysokości. Sposób ten stosowali głównie Niemcy nad strefą bojową własnych wojsk lądowych.

---

[3] *E. Zabłocki, R. Szymański, B. Nawrocki, Lotnictwo myśliwskie, AON, Warszawa 1998, s. 11.*

Koncepcję zaczepną zastosowało po raz pierwszy lotnictwo francuskie w walkach pod Verdun, w odpowiedzi na zdobycie przewagi w powietrzu przez niemieckie lotnictwo myśliwskie.

Nowa koncepcja polegała na użyciu sił lotnictwa myśliwskiego do patrolowania nad terytorium przeciwnika. Zrezygnowano z osłony własnych samolotów rozpoznawczych, bombowych itp. Francuskie patrole w składzie kluczy, a nawet eskadr, z dużym powodzeniem atakowały wszystkie napotkane samoloty przeciwnika.

Koncepcja obronno-zaczepna została wypracowana jesienią 1916 roku. Była ona charakterystyczna dla lotnictwa niemieckiego. Można w niej wyróżnić dwa sposoby działań. Pierwszy obowiązywał w czasie, gdy lotnictwo osłonowe było używane zgodnie ze swym przeznaczeniem (do listopada 1917 roku). Polegał na tym, że zdecydowana większość klasycznego lotnictwa myśliwskiego działała zaczepnie[4].

Obronno-zaczepna koncepcja użycia lotnictwa myśliwskiego przyniosła Niemcom w 1917 roku niewątpliwie sukcesy. W operacji obronnej niemieckie lotnictwo myśliwskie zestrzeliło 2530 samolotów, podczas gdy całe własne lotnictwo straciło w walkach powietrznych tylko 700[5].

Drugi sposób działania w koncepcji obronno-zaczepnej, obowiązujący od początku 1918 roku, polegał na zrezygnowaniu z lotnictwa osłonowego i częściowym przesunięciu działań lotnictwa myśliwskiego nad obszar przeciwnika oraz na zwiększeniu liczby patroli myśliwskich operujących na średnich i dużych wysokościach.

Na podstawie doświadczeń nabytych głównie w bitwach pod Verdun i nad Sommą sprecyzowano zadania, jakie w dalszych działaniach bojowych stawiano przed lotnictwem myśliwskim.Było to:

- zapewnienie swobody działania własnemu lotnictwu nad polem walki;
- uniemożliwianie, a przynajmniej utrudnianie działania lotnictwu przeciwnika.

---

[4] *Eskadry myśliwskie wyposażone w jednomiejscowe samoloty.*
[5] *S. Czmur, wyd. cyt., s. 73.*

Z końcem I wojny światowej lotnictwo myśliwskie wypracowało dwa podstawowe sposoby działań:

- patrolowanie w wyznaczonych strefach;
- dyżurowanie na lotnisku.

Przeprowadzone studia materiałów źródłowych wskazują, że w I wojnie światowej lotnictwo myśliwskie, jako środek do niszczenia samolotów w powietrzu, osiągnęło słabsze efekty od spodziewanych, mimo że liczba zniszczonych samolotów była jak na owe czasy imponująca[6].

Po I wojnie światowej w kręgach polityczno-wojskowych wielu państw zaczęły się rodzić wizje przyszłej wojny i miejsca w niej lotnictwa. Powstające koncepcje teoretyczne i doktrynalne były w większości przypadków oparte na doświadczeniach I wojny światowej.

W wojnach, które Anglia dotychczas prowadziła, jej strategia opierała się na użyciu silnej floty głównie do blokady ekonomicznej przeciwnika i dokonywania uderzeń na jego najważniejsze cele położone na wybrzeżu. Wynikało to z jej specyficznego, wyspiarskiego położenia.

Brytyjscy teoretycy wojskowi, którzy dotychczas pozostawali wierni „brytyjskiej" strategii, musieli zrewidować swoje poglądy. Pojawienie się nowego środka walki – lotnictwa – miało o tyle wpływ na zmianę w poglądach na prowadzenie przyszłej walki, że w ramach starej doktryny wojennej wyznaczono lotnictwu określone miejsce. Uznano lotnictwo za nowy środek ekonomicznego i moralnego nacisku przy zachowaniu decydującej roli floty morskiej i niewielkiej armii lądowej. W kwietniu 1918 roku utworzono Królewskie Siły Powietrzne /Royal Air Force - RAF/ jako samodzielny rodzaj wojsk.

Podstawowym zadaniem lotnictwa myśliwskiego w tym nowym rodzaju sił zbrojnych miała być osłona wysp brytyjskich przed uderzeniami z powietrza. W 1925 roku utworzono obronę powietrzną Wielkiej Brytanii / Air Defence of Great Brytain – ADGB/. W skład AGDB weszły wszystkie jednostki RAF metropolii. W 1936 roku w ramach AGDB utworzono dowództwo lotnictwa myśliwskiego, któ-

---

[6] *W latach 1914 – 1918 na zachodnim teatrze wojennym Europy samoloty myśliwskie zniszczyły 8073 samoloty /77% wszystkich zestrzelonych samolotów/.*

remu podporządkowano kilka grup operacyjnych lotnictwa oraz lotniska. Charakterystyczny wydaje się fakt, że do II wojny światowej Anglicy nie widzieli potrzeby współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Ponadto wierni tradycyjnej brytyjskiej polityce „spleindet isolation" wierzyli nadal w jej sukces i nie skłaniali się ku rozwojowi przemysłu lotniczego[7] i rozbudowie obrony powietrznej, tym samym nie przykładali należytej uwagi do produkcji większej liczby samolotów myśliwskich[8].

Dopiero wielkomocarstwowe dążenia Niemiec i ich polityka skłoniły władze brytyjskie do rewidowania swoich poglądów i zwiększania potencjału sił powietrznych. W rezultacie podjęli szereg przedsięwzięć w celu znacznego zwiększenia liczby samolotów myśliwskich.

Francuska strategia użycia lotnictwa została ukształtowana na bazie poglądów i doświadczeń I wojny światowej. Zakładali oni, że przyszła wojna będzie wojną pozycyjną i że głównym zadaniem francuskich sił zbrojnych będzie wyczerpanie przeciwnika, a następnie po uzyskaniu „niezbędnej przewagi początkowej", przejście do działań zaczepnych przy współudziale sojuszników.

Była to w zasadzie doktryna obronna, która oddawała pierwszeństwo wojnie obronnej opartej na idei frontu ciągłego[9]. W tym czasie francuskie lotnictwo myśliwskie było zorganizowane w trzy samodzielne pułki myśliwskie i dwa pułki myśliwskie, które wchodziły w skład dywizji powietrznej.

Po utworzeniu 1934 roku Sił Powietrznych */Armee de l'Air/* Francji jako samodzielnego rodzaju wojsk podjęto szereg przedsięwzięć w celu rozbudowy i modernizacji lotnictwa. 1 września 1939 lotnictwo francuskie posiadało 600 samolotów myśliwskich w 23 dywizjonach[10]. Tak znaczna liczba samolotów myśliwskich w stosunku do liczby samolotów bombowych wynikała z przyjętej przez Francję doktryny obronnej i wyznaczenia lotnictwu zadań o charakterze obronnym, przy

---

[7] *Dla porównania: Niemcy w 1933 roku wyprodukowały 368 samolotów, w 1937 roku – 5200, w 1939 – 8295; Anglia w analogicznych okresach: 1100, 2400 i 5800. W. Wróblewski, wyd. cyt., s. 28.*

[8] *We wrześniu 1939 roku Anglia dysponowała lotnictwem w sile: 55 dywizjonów bombowych, 35 dywizjonów myśliwskich, 11 dywizjonów rozpoznawczych, 6 dywizjonów latających łodzi, 2 dywizjonów torpedowych.*

[9] *Francuzi obronę zamierzali realizować w oparciu o potężne pasy umocnień i fortyfikacji linii Maginota.*

[10] *Dywizjon myśliwski był zorganizowany w dwie eskadry po 12 samolotów, 2 samoloty były w dyspozycji dowództwa dywizjonu /ogółem na wyposażeniu dywizjony było 26 samolotów/.*

czym lotnictwu myśliwskiemu przypisywano jedną z ważniejszych ról. Były to głównie zadania związane z osłoną walczących wojsk i obiektów w głębi kraju.

Niemiecka doktryna wojenna wynikała z imperialnych i odwetowych dążeń politycznych. Zadaniem lotnictwa miało być zapewnienie osłony z powietrza i wsparcie ogniowe walczących wojsk lądowych. Najogólniej biorąc, po okresie dyskusji w gronie wojskowych i polityków, dla lotnictwa sprecyzowano i przydzielono do wykonywania następujące grupy zadań:

- wywalczenie panowania w powietrzu poprzez zniszczenie lotnictwa przeciwnika na lotniskach i w powietrzu i poprzez takie działania - zapewnienie swobody działania własnemu lotnictwu i wojskom lądowym;
- udzielanie bezpośredniego wsparcia ogniowego własnym wojskom lądowym poprzez niszczenie celów i obiektów przeciwnika w strefie taktycznej i operacyjnej;
- załamanie woli walki w napadniętym narodzie poprzez naloty terrorystyczne na obiekty cywilne.

Tak sprecyzowane zadania wskazywały dokładnie miejsce i rolę lotnictwa myśliwskiego w działaniach bojowych. Można z powodzeniem przyjąć, że głównym zadaniem lotnictwa myśliwskiego było:

- zwalczanie samolotów przeciwnika w powietrzu;
- osłona nacierających zagonów pancernych przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza;
- osłona działań bojowych marynarki wojennej przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza;
- osłona ważnych rejonów i obiektów przed uderzeniami z powietrza.

Tak jasne sprecyzowanie miejsca i zadań dla lotnictwa myśliwskiego znalazło swoje odbicie w konsekwentnym zwiększaniu produkcji samolotów myśliwskich.

Radziecka doktryna wojenna, także kształtowała się na bazie doświadczeń z I wojny światowej, walk z wojskami Kołczaka, Denikina i wojskami ekspedycyjnymi. Jednak na jej ostateczny kształt największy wpływ wywarły poglądy takich teoretyków wojskowych, jak: M. Frunze, M. Tuchaczewski czy A. Łapczyński. Rosja-

nie przewidywali, że w przyszłej wojnie działania będą miały charakter manewrowy. Zasadniczą rolę w przyszłej wojnie wyznaczano wojskom lądowym przy ścisłym współdziałaniu z marynarką wojenną i lotnictwem. Dla lotnictwa przewidywano szerokie spektrum zadań, z których jednak najważniejsze były zadania na korzyść wojsk lądowych, zarówno w operacjach zaczepnych jak i obronnych.

W działaniach obronnych i zaczepnych mocno podkreślano problem walki o panowanie w powietrzu. Ponadto przewidywano samodzielne operacje powietrzne w celu wykonania uderzeń na ważne ośrodki polityczne, gospodarcze i wojskowe na głębokim zapleczu[11].

Uogólniając można z powodzeniem stwierdzić, że radziecka doktryna wojenna jasno i precyzyjnie określała miejsce i rolę dla lotnictwa myśliwskiego. Do najważniejszych zadań lotnictwa myśliwskiego zaliczano:

- osłonę wojsk i obiektów przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza;
- osłonę związków taktycznych wykonujących kontratak lub przeciwuderzenie;
- osłonę lotnictwa bombowego podczas wykonywania uderzeń na ważne ośrodki polityczne, gospodarcze i wojskowe na głębokim zapleczu;
- niszczenie samolotów przeciwnika w powietrzu w tym desantów powietrznych.

O pierwszej próbie sprecyzowania poglądów na użycie lotnictwa polskiego można mówić dopiero na początku lat trzydziestych. Dopiero bowiem w 1931 r. ukazał się nowy Regulamin Lotnictwa[12] dostosowany do ówczesnych polskich warunków geopolitycznych.

Dla lotnictwa postawiono trzy grupy /kategorie/ zadań:

- działania na korzyść dowództw i oddziałów;
- zwalczanie nieprzyjaciela w powietrzu;
- zwalczanie nieprzyjaciela na ziemi.

---

[11] *W 1933 roku rozpoczęto tworzenie korpusów lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu. Ogółem do 1941 roku utworzono 5 takich korpusów. Składały się one z dywizji, dywizje z pułków. Pułki miały w swoim składzie pięć eskadr po 12 samolotów.*

[12] *W 1921 roku wydano pierwszy „Tymczasowy regulamin formacji lotniczych". Był on dosłownym tłumaczeniem regulaminu francuskiego.*

Z takiej klasyfikacji zadań dla lotnictwa łatwo można było wyodrębnić i sprecyzować zadania dla lotnictwa myśliwskiego. Lotnictwo myśliwskie przydzielone armiom[13] miało wykonywać następujące zadania:

- zwalczać lotnictwo nieprzyjaciela nad obszarem armii, przede wszystkim w strefie bojowej;
- ubezpieczać własne lotnictwo bombowe i rozpoznawcze;
- w krytycznych momentach zwalczać siłę żywą nieprzyjaciela na polu walki.

Ostatnie ze sprecyzowanych powyżej zadań wyraźnie nakładało na lotnictwo myśliwskie wykonywanie zadań bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. Było to nowe zadanie dla lotnictwa myśliwskiego, którego nie można wyróżnić w zasadach jego użycia w doktrynach innych państw.

O miejscu lotnictwa w doktrynie wojennej Stanów Zjednoczonych decydowały te same czynniki, które kształtowały doktrynę brytyjską a więc stanie z boku i wkroczenie do wojny w najodpowiedniejszej dla Stanów Zjednoczonych chwili pomagając wszędzie tam gdzie widziano interes własny. Lotnictwo nie stanowiło samodzielnego rodzaju wojsk i było podzielone na lotnictwo wojsk lądowych oraz lotnictwo marynarki.

Studia materiałów źródłowych wyraźnie wskazują, że już w okresie międzywojennym lotnictwo myśliwskie kreowano jako jeden najważniejszym komponentów lotnictwa w działaniach połączonych. Jego udział w wywalczeniu i utrzymaniu przewagi w powietrzu określono jako zasadniczy, a przewagę w powietrzu traktowano jako główny warunek powodzenia każdej operacji militarnej na lądzie, morzu i w powietrzu. *Zauważano także ważną rolę lotnictwa myśliwskiego w szeroko rozumianej obronie powietrznej.*

Powyższą hipotezę zdają się potwierdzać wyniki dociekań i wnioski z analizy walk lotnictwa w I wojnie światowej, konfliktów w okresie międzywojennym i założeń doktrynalnych, które potwierdzają także miejsce i rolę lotnictwa myśliwskiego w operacjach połączonych.

---

[13] *W 1938 nastąpił podział całości sił lotniczych na lotnictwo armijne i lotnictwo dyspozycyjne. W skład lotnictwa armijnego wchodziło 105 samolotów myśliwskich, w skład lotnictwa dyspozycyjnego wchodziła Brygada Pościgowa z 54 samolotami myśliwskimi.*

Podczas II wojny światowej lotnictwo ukazało się jako jeden z podstawowych rodzajów sił zbrojnych, urastający do rangi rzeczywistej *potęgi*, która jest w stanie zmieniać oblicze wojny. W zakres działań lotnictwa wchodziły trzy podstawowe grupy zadań: walka o panowanie w powietrzu, wsparcie działań bojowych wojsk lądowych i zwalczanie potencjału ekonomicznego i militarnego przeciwnika na jego głębokim zapleczu. *W każdej wymienionej grupie zadań realizowanych przez siły powietrzne lotnictwo myśliwskie wykonywało istotne zadania z punktu widzenia powodzenia niekiedy całej operacji*. Jednak zdaniem wielu badaczy zasadnicze zadania lotnictwo myśliwskie realizowało w ramach walki o panowanie w powietrzu.

Walka o panowanie w powietrzu podczas II wojny światowej stała się jednym z podstawowych czynników walki o inicjatywę na polu walki w ogóle. Wywalczenie i utrzymanie przewagi w powietrzu było warunkiem posiadania inicjatywy w działaniach na lądzie, morzu i w powietrzu.

Po zakończeniu II wojny światowej efektem „zimnej wojny" był szybki powrót do wyścigu zbrojeń. W pierwszej kolejności objął on lotnictwo. Przyczyną sprawczą takiego kierunku zbrojeń był przełom w technice lotniczej, jakim okazał się napęd odrzutowy. Wobec nowych możliwości samolotów, jakie dawał samolotom silnik odrzutowy, dotychczasowy sprzęt lotniczy gwałtownie się zestarzał.

Pierwsze samoloty myśliwskie o napędzie odrzutowym zastosowano już w końcu II wojny światowej. Były to konstrukcje niemieckie. Pojawienie się tych samolotów spowodowało pokonanie kolejnej bariery, która dotychczas ograniczała rozwój lotnictwa myśliwskiego, a teraz znacznie zwiększyła jego możliwości w walce.

Jednak w końcu lat 40. wśród wojskowych, zrodził się pewien sceptycyzm w stosunku do znaczenia lotnictwa myśliwskiego, jako środka walki w trzecim wymiarze[14]. Uważali oni, że walki powietrzne prowadzone przez myśliwce odrzutowe będą mało skuteczne. Obawiano się ich małej manewrowości i możliwości prowadzenia celnego ognia z bliskiej odległości, ze względu na duże prędkości lotu. Obawy te po raz pierwszy zostały zweryfikowane podczas wojny koreańskiej, w

[14] *Przestrzeń powietrzna.*

czasie której sukcesywnie wprowadzane samoloty odrzutowe, działając wciąż jeszcze według zasad z II wojny światowej, wykazywały zdecydowaną przewagę nad samolotami tłokowymi. Szczególnego znaczenia nabrała prędkość samolotu myśliwskiego, nawet kosztem manewrowości i innych parametrów bojowych.

Wojny i konflikty po II wojnie światowej nadal potwierdziły powszechnie znaną i uznaną zasadę, że dla osiągnięcia ogólnego sukcesu w walce niezbędny jest połączony wysiłek wszystkich rodzajów sił zbrojnych i wojsk. Dla lotnictwa myśliwskiego były też inspiratorem wielu zmian w stosowanej technice i taktyce.

Podczas wojen i konfliktów lokalnych po drugiej wojnie światowej uwidoczniły się także ogromne zmiany w taktyce prowadzenia działań bojowych przez lotnictwo. Zmiany te uwarunkowane były m.in. nowymi możliwościami taktyczno-technicznymi samolotów, w tym także samolotów myśliwskich. Precyzyjna realizacja zespolonych w czasie i w przestrzeni działań aparatów bezpilotowych, lotnictwa rozpoznawczego i WRe, powietrznego stanowiska dowodzenia oraz lotnictwa uderzeniowego i myśliwskiego w głównym stopniu przyczyniła się do sformułowania twierdzenia, że powodzenie operacji powietrznych będzie zależało od ścisłego współdziałania wszystkich sił uczestniczących w walce.

Rola i zadania lotnictwa myśliwskiego determinowane były każdorazowo zarówno potrzebami, jak i możliwościami walczących stron. W zdecydowanie korzystniejszej sytuacji znajdowało się w zasadzie lotnictwo potencjalnego agresora, które dysponowało wyjściową przewagą ilościową i jakościową samolotów, stosunkowo łatwo zdobywało panowanie w powietrzu i narzucało przeciwnikowi dogodny dla siebie sposób działania.

Na współczesnym polu walki problem użycia lotnictwa myśliwskiego w operacjach połączonych wydaje się być szczególnie ważnymi. Trafnie lub mniej trafnie dobrane sposoby wykonywania zadań oraz procesy dowodzenia w ramach funkcjonujących rozwiązań podnoszą lub ograniczają efektywność wykorzystania tego najbardziej manewrowego aktywnego środka walki. Dotyczy to zarówno ilości szczebli dowodzenia, jak i zakresu uprawnień i kompetencji na wszystkich poziomach, a także elastyczności i zwiększania efektywności lotnictwa myśliwskiego. Proble-

matyka powyższa stała się przedmiotem badań zmierzających do sprecyzowania koncepcji użycia lotnictwa myśliwskiego w działaniach połączonych.

Podstawą przeprowadzonych badań (wstępnych) były:

- aktualny potencjał bojowy lotnictwa myśliwskiego;
- miejsce lotnictwa myśliwskiego w działaniach połączonych;
- przeznaczenie lotnictwa myśliwskiego, jego zadania i sposoby ich wykonania;
- struktury organizacyjne sił powietrznych;
- aktualnie funkcjonujący system dowodzenia lotnictwem myśliwskim w Polsce oraz rozwiązania obowiązujące w siłach powietrznych NATO.

Z dotychczasowych badań wynika, że zasadniczym przeznaczeniem lotnictwa myśliwskiego jest identyfikowanie i niszczenie środków napadu powietrznego przeciwnika w powietrzu na podejściach do bronionych rejonów i obiektów. Z tego względu samoloty myśliwskie wyposażone są w specyficzne uzbrojenie i urządzenia pokładowe przystosowane do poszukiwania, rozpoznania i niszczenia celów powietrznych.

Użycie lotnictwa myśliwskiego do niszczenia środków napadu powietrznego przeciwnika zależy od przyjętej koncepcji ich zwalczania, formy przyjętej obrony (osłony) obiektów lub rejonów, a także od możliwości bojowych poszczególnych typów samolotów lotnictwa myśliwskiego. Lotnictwo myśliwskie w porównaniu z innymi aktywnymi środkami walki, np.: wojskami rakietowymi, charakteryzuje się znacznie większym zasięgiem oddziaływania bojowego oraz wysokimi walorami manewrowymi w powietrzu.

Lotnictwo myśliwskie jest w stanie skutecznie niszczyć w powietrzu wszystkie pilotowane i niektóre bezpilotowe ŚNP, których prędkość i wysokość lotu nie przewyższają możliwości współczesnych samolotów myśliwskich. Aktualnie LM nie ma możliwości niszczenia rakiet balistycznych, natomiast rakiety skrzydlate może niszczyć w ograniczonym zakresie z uwagi na parametry ich lotu.

W siłach powietrznych większości państw, zgodnie z aktualną koncepcją NATO, *lotnictwo myśliwskie* odgrywa kluczową rolę przede wszystkim ze względu na swoją mobilność i elastyczność. Te czynniki dają mu możliwość zwalczania apa-

ratów latających przeciwnika w całym rejonie walki (powietrznym, lądowym i morskim) prowadzonej w operacjach połączonych. Jednym z najważniejszych atutów lotnictwa myśliwskiego jest możliwość skupienia wysiłku w dowolnym miejscu rejonu walki w znacznie krótszym czasie niż mogą to uczynić inne środki walki obrony powietrznej.

Załącznik 1.

KATEDRA LOTNICTWA

SYMPOZJUM NAUKOWE

na temat:

LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

płk nawig. dr Marian KOZUB

9 PAŹDZIERNIK 2001

WARSZAWA 2001

OPERACJE POŁĄCZONE *(JOINT COMBINED OPERATIONS)*

KAŻDY RSZ DZIAŁA W INNYM ŚRODOWISKU WALKI I CECHUJE SIĘ ODMIENNYMI WŁAŚCIWOŚCIAMI, INNYM STOSUNKIEM DO POSZCZEGÓLNYCH CZYNNIKÓW OPERACYJNYCH, JAKIMI SĄ OBSZAR I CZAS;

- WOJSKA LĄDOWE MOGĄ FIZYCZNIE ZAJĄĆ I UTRZYMYWAĆ OBSZAR LĄDOWY;
- SIŁY POWIETRZNE MOGĄ SIĘ SZYBKO PRZEMIESZCZAĆ W OBSZARZE POWIETRZNYM (WŁASNYM I PRZECIWNIKA), MOGĄ WSPIERAĆ DZIAŁANIA BOJOWE WOJSK LĄDOWYCH, SIŁ MORSKICH I SIŁ SPECJALNYCH;
- SIŁY MORSKIE DYSPONUJĄ ZNACZNĄ ŻYWOTNOŚCIĄ, MOŻLIWOŚCIĄ DŁUGOTRWAŁEGO DZIAŁANIA - NIEZALEŻNIE OD ZAOPATRYWANIA;

ISTOTA OPERACJI POŁĄCZONEJ

SYNCHRONIZACJA WYSIŁKÓW WOJSK I ŚRODKÓW, POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH, PODCZAS REALIZACJI ZADAŃ OPERACJI, W WYKORZYSTANIU ICH ZRÓŻNICOWANYCH MOŻLIWOŚCI BOJOWYCH, TAK ABY W REZULTACIE EFEKTU SYNERGII, SKUTKI POŁĄCZONYCH DZIAŁAŃ WOJSK RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH BYŁY WIĘKSZE, NIŻ SUMA SKUTKÓW ICH DZIAŁANIA Z OSOBNA;

DEFINICJE

OPERACJE POŁĄCZONE *(JOINT COMBINED OPERATIONS)* - CO NAJMNIEJ DWA RSZ, DWÓCH LUB WIĘCEJ PAŃSTW, PROWADZONE W UGRUPOWANIU SOJUSZU, KOALICJI LUB NARODOWYM (NIEKTÓRE PAŃSTWA) - warunek - STRATEGICZNO - OPERACYJNY SZCZEBEL DOWODZENIA;

JOINT - *łączny, wspólny, z połączenia* - *Langenscheids pocket polish dictionary, Printed in Germany, 1995.*

COMBINED - *kombinowany, wiązany* - *Langenscheids pocket polish dictionary, Printed in Germany, 1995.*

DEFINICJE

OPERACJE POŁĄCZONE *(JOINT COMBINED OPERATIONS)* - CO NAJMNIEJ DWA RSZ, DWÓCH LUB WIĘCEJ PAŃSTW, PROWADZONE W UGRUPOWANIU SOJUSZU, KOALICJI LUB NARODOWYM, (NIEKTÓRE PAŃSTWA) - warunek - STRATEGICZNO - OPERACYJNY SZCZEBEL DOWODZENIA;

SOJUSZ (ALLIED) - POROZUMIENIE POMIĘDZY DWOMA LUB WIĘCEJ KRAJAMI ZOBOWIĄZUJĄCYMI JE DO WSPÓLPRACY POLITYCZNEJ I WOJSKOWEJ ORAZ UDZIELANIA SOBIE WZAJEMNEJ POMOCY;

DEFINICJE

OPERACJE POŁĄCZONE *(JOINT COMBINED OPERATIONS)* - CO NAJMNIEJ DWA RSZ, DWÓCH LUB WIĘCEJ KRAJÓW, PROWADZONE W UGRUPOWANIU SOJUSZNICZYM, KOALICYJNYM LUB NARODOWYM;

SOJUSZ *(ALLIED)* - POROZUMIENIE POMIĘDZY DWOMA LUB WIĘCEJ KRAJAMI ZOBOWIĄZUJĄCYMI JE DO WSPÓŁPRACY POLITYCZNEJ I WOJSKOWEJ ORAZ UDZIELANIA SOBIE WZAJEMNEJ POMOCY;

KOALICJA *(COALITION)* - POROZUMIENIE ZWYKLE POLITYCZNE DWÓCH LUB WIECEJ PAŃSTW, W CELU WSPÓLNEGO PROWADZENIA DZIAŁAŃ WOJENNYCH, I INNYCH NIŻ WOJNA (MOOTW), PRZECIWKO PAŃSTWU LUB GRUPIE PAŃSTW. ZWIAZEK MNIEJ FORMALNY, KRÓTKOTERMINOWY, ZWYKLE ROZWIĄZYWANY PO OSIAGNIECIU CELU;

ASPEKTY PROWADZENIA OPERACJI POŁĄCZONYCH

STRUKTURALNY - PRZEDSIĘWZIĘCIA I DZIAŁANIA PRZYNAJMNIEJ DWÓCH KOMPONENTÓW RSZ (np. WOJSKA LĄDOWE I SIŁY POWIETRZNE); POSIADANIE STRUKTUR DOWODZENIA UMOŻLIWIAJĄCYCH WYBÓR ORAZ POŁĄCZENIE SIŁ I ŚRODKÓW O ZRÓŻNICOWANYCH MOŻLIWOŚCIACH - **strategiczno-operacyjny szczebel dowodzenia**;

ASPEKTY PROWADZENIA OPERACJI POŁĄCZONYCH

STRUKTURALNY - PRZEDSIĘWZIĘCIA I DZIAŁANIA PRZYNAJMNIEJ DWÓCH KOMPONENTÓW RSZ (np. WOJSKA LĄDOWE I SIŁY POWIETRZNE); POSIADANIE STRUKTUR DOWODZENIA UMOŻLIWIAJĄCYCH WYBÓR ORAZ POŁĄCZENIE SIŁ I ŚRODKÓW O ZRÓŻNICOWANYCH MOŻLIWOŚCIACH;

FUNKCJONALNY - ZESPOLENIE SPECYFICZNYCH MOŻLIWOŚCI RSZ WE WSPÓLNYM DZIAŁANIU UGRUPOWAŃ BOJOWYCH (SOJUSZNICZYCH, KOALICYJNYCH LUB NARODOWYCH) W OSIĄGANIU WSPÓLNEGO CELU, PRZY WYKORZYSTANIU EFEKTU SYNERGII;

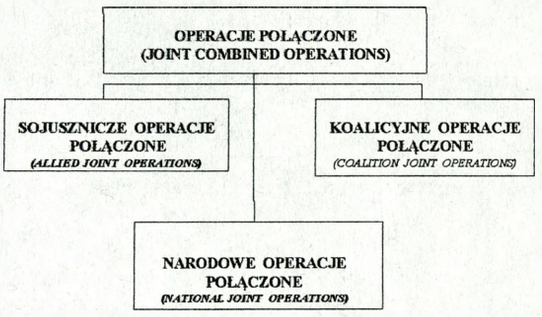
ASPEKTY PROWADZENIA OPERACJI POŁĄCZONYCH

STRUKTURALNY - PRZEDSIĘWZIĘCIA I DZIAŁANIA PRZYNAJMNIEJ DWÓCH KOMPONENTÓW RSZ. POSIADANIE ORGANIZACJI DOWODZENIA UMOŻLIWIAJĄCEJ WYBÓR I POŁĄCZENIE SIŁ I ŚODKÓW O ZRÓŻNICOWANYCH MOŻLIWOŚCIACH;

FUNKCJONALNY - ZESPOLENIE SPECYFICZNYCH MOŻLIWOŚCI RSZ WE WSPÓLNYM DZIAŁANIU, W OSIĄGANIU WSPÓLNEGO CELU, PRZY WYKORZYSTANIU EFEKTU SYNERGII;

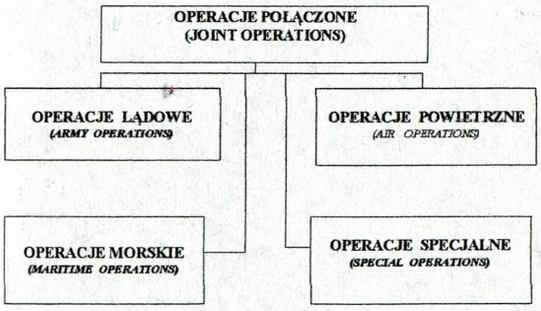
PERSONALNY - GOTOWOŚĆ DO WSPÓLNEGO DZIAŁANIA (UMIEJĘTNOŚĆ ROZWIĄZYWANIA SYTUACJI OPERACYJNYCH, ZNAJOMOŚĆ MOŻLIWOŚCI BOJOWYCH POSZCZEGÓLNYCH RSZ I PAŃSTW, POZNANIE ASPEKTÓW MENTALNOŚCIOWYCH, PRZEKONANIE DO WSPÓLNYCH DZIAŁAŃ W OSIĄGANIU CELÓW OPERACJI POŁĄCZONYCH);

OPERACJE POŁĄCZONE
(ASPEKT FUNKCJONALNY)



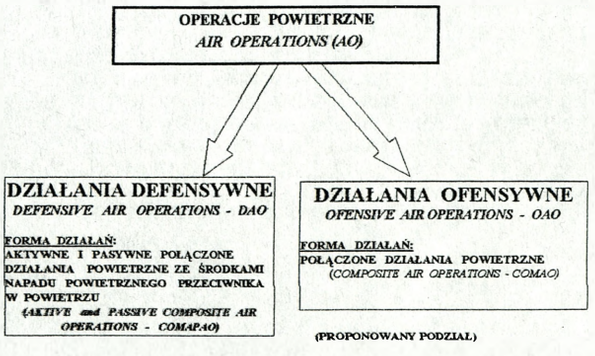
(PROPONOWANA STRUKTURA)

OPERACJE POŁĄCZONE
(ASPEKT STRUKTURALNY)



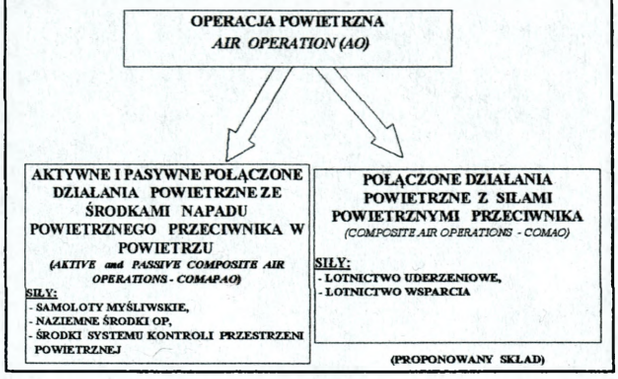
(PROPONOWANA STRUKTURA)

SIŁY POWIETRZNE W OPERACJACH POŁĄCZONYCH



(PROPONOWANY PODZIAŁ)

SIŁY POWIETRZNE W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

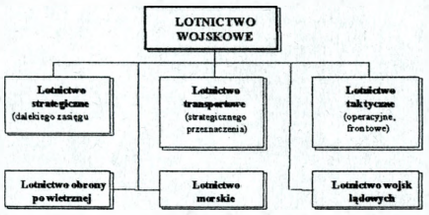


(PROPONOWANY SKŁAD)

LOTNICTWO WOJSKOWE - OGÓŁ STATKÓW POWIETRZNYCH (SAMOLOTÓW, ŚMIGŁOWCÓW I ŚRODKÓW BEZZAŁOGOWYCH), PRZEZNACZONYCH DO WYKONYWANIA RÓŻNYCH ZADAŃ WOJSKOWYCH, TAKICH JAK: NISZCZENIE CELÓW POWIETRZNYCH, NAZIEMNYCH I MORSKICH, ROZPOZNANIE POWIETRZNE, TRANSPORT POWIETRZNY, ZADANIA SPECJALNE;

PODZIAŁ LOTNICTWA WOJSKOWEGO

ASPEKT: PRZEZNACZENIE



(PODZIAŁ OBOWIĄZUJĄCY)

LOTNICTWO TAKTYCZNE - TO CZĘŚĆ LOTNICTWA WOJSKOWEGO PRZEZNACZONEGO DO PROWADZENIA DZIAŁAŃ BOJOWYCH NA KORZYŚĆ WOJSK LĄDOWYCH, SIŁ MORSKICH I OP W CELU TWORZENIA DOGODNYCH WARUNKÓW PROWADZENIA WALKI I OPERACJI;

W SKŁAD LOTNICTWA TAKTYCZNEGO WCHODZĄ:

–LOTNICTWO BOJOWE:
- LOTNICTWO BOMBOWE,
- LOTNICTWO MYŚLIWSKO-BOMBOWE,
- LOTNICTWO SZTURMOWE,
- LOTNICTWO MYŚLIWSKIE,
- LOTNICTWO ROZPOZNAWCZE;

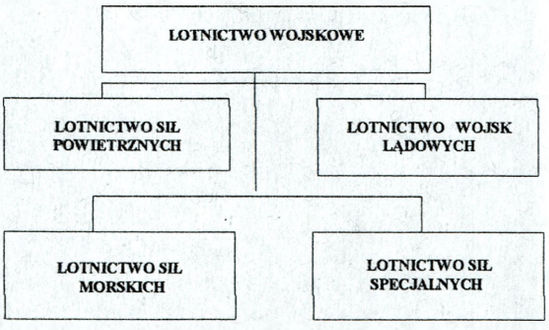
–LOTNICTWO TRANSPORTOWE;

–LOTNICTWO SPECJALNE:
- LOTNICTWO ŁĄCZNIKOWE,
- LOTNICTWO SANITARNE;

LOTNICTWO BOJOWE, ZGODNIE Z CFE-1, TO LOTNICTWO WYPOSAŻONE W SAMOLOTY ZE STAŁĄ LUB ZMIENNĄ GEOMETRIĘ SKRZYDEŁ, UZBROJONE I WYPOSAŻONE DO ZWALCZANIA CELÓW PRZEZ UŻYCIE KIEROWANYCH I NIEKIEROWANYCH POCISKÓW RAKIETOWYCH, BOMB, KARABINÓW, DZIAŁEK LUB INNEGO UZBROJENIA, A TAKŻE W KAŻDY TYP LUB WERSJĘ SAMOLOTÓW, KTÓRE MOGĄ WYKONYWAĆ INNE FUNKCJE WOJSKOWE, TAKIE JAK ROZPOZNANIE LUB WALKA RADIOELEKTRONICZNA;

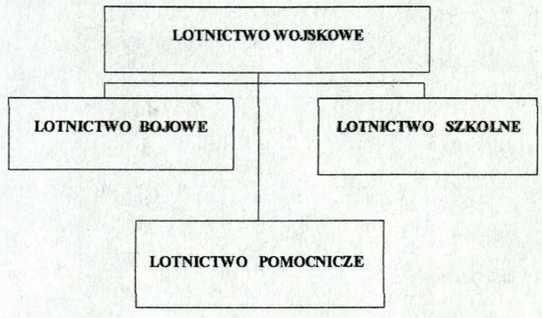
PODZIAŁ LOTNICTWA WOJSKOWEGO

ASPEKT: WYSTĘPUJĄCE RODZAJE SIŁ ZBROJNYCH



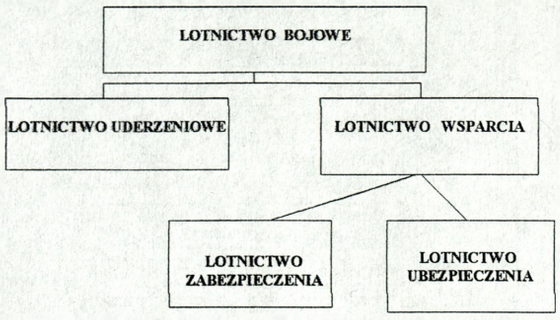
(PROPONOWANY)

PODZIAŁ LOTNICTWA WOJSKOWEGO
ASPEKT: PRZEZNACZENIE



(PROPONOWANY)

PODZIAŁ LOTNICTWA WOJSKOWEGO
ASPEKT: WYSTĘPUJĄCE RODZAJE SIŁ ZBROJNYCH

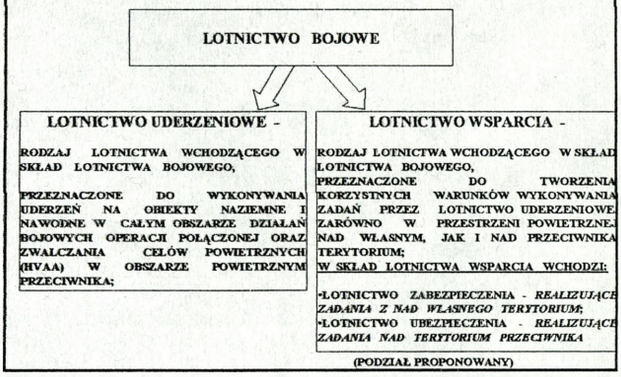


(PROPONOWANY)

LOTNICTWO BOJOWE, TO LOTNICTWO WYPOSAŻONE W SAMOLOTY ZE STAŁĄ LUB ZMIENNĄ GEOMETRIĘ SKRZYDEŁ ORAZ ŚMIGŁOWCE, UZBROJONE I WYPOSAŻONE W KIEROWANE I NIEKIEROWANE POCISKI RAKIETOWE, BOMBY I DZIAŁKA ORAZ INNE ŚRODKI (URZĄDZENIA), PRZEZNACZONE DO ZWALCZANIA CELÓW POWIETRZNYCH, NAZIEMNYCH I MORSKICH, A TAKŻE TAKICH ZADAŃ, JAK: ROZPOZNANIE POWIETRZNE, WALKA RADIOELEKTRONICZNA, WYKRYWANIE NAPROWADZANIE I DOWODZENIE, TRANSPORT POWIETRZNY, TANKOWANIE POWIETRZNE ORAZ BOJOWE POSZUKIWANIE I RATOWNICTWO;

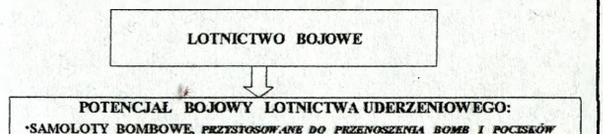
(PROPONOWANA)

LOTNICTWO SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH



(PODZIAŁ PROPONOWANY)

LOTNICTWO SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH



POTENCJAŁ BOJOWY LOTNICTWA UDERZENIOWEGO:

- SAMOLOTY BOMBOWE, *PRZYSTOSOWANE DO PRZENOSZENIA BOMB I POCISKÓW RAKIETOWYCH KLASY „POWIETRZE-ZIEMIA (POWIERZCHNIA)", PRZEZNACZONE DO DZIAŁAŃ NA DALEKIM ZAPLECZU PRZECIWNIKA I NISZCZENIA JEGO POTENCJAŁU MILITARNEGO, EKONOMICZNEGO I OŚRODKÓW POLITYCZNO-ADMINISTRACYJNYCH;*
- SAMOLOTY MYŚLIWSKO-BOMBOWE, *PRZEZNACZONE DO DZIAŁAŃ W OPERACYJNEJ I TAKTYCZNEJ STREFIE PRZECIWNIKA, NISZCZENIA JEGO POTENCJAŁU MILITARNEGO (CELÓW NAZIEMNYCH, NAWODNYCH O MAŁYCH I ŚREDNICH ROZMIARACH), EKONOMICZNEGO ORAZ OŚRODKÓW POLITYCZNO ADMINISTRACYJNYCH;*
- SAMOLOTY SZTURMOWE, *PRZEZNACZONE DO ZWALCZANIA W STREFIE TAKTYCZNEJ OBIEKTÓW RUCHOMYCH, MASKOWANYCH, O MAŁYCH ROZMIARACH;*
- SAMOLOTY MYŚLIWSKIE, *PRZEZNACZONE DO ZWALCZANIA SAMOLOTÓW O SZCZEGÓLNYM PRZEZNACZENIU (HVAA - HIGH AIRBORNE ASSETS), DZIAŁAJĄCYCH NAD TERYTORIUM PRZECIWNIKA (SAMOLOTY: WRE; WCZESNEGO WYKRYWANIA, NAPROWADZANIA I DOWODZENIA; TANKOWANIA W POWIETRZU);*

(PODZIAŁ PROPONOWANY)

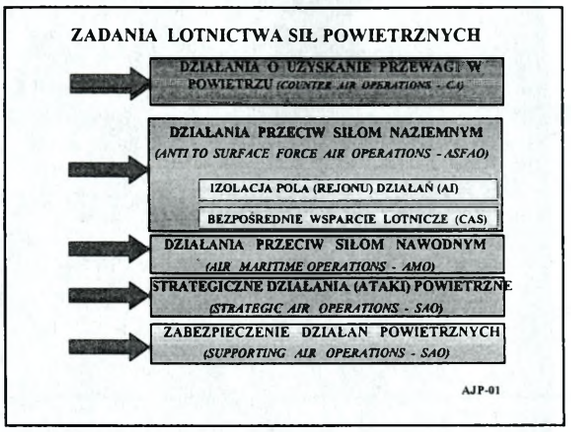
LOTNICTWO SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

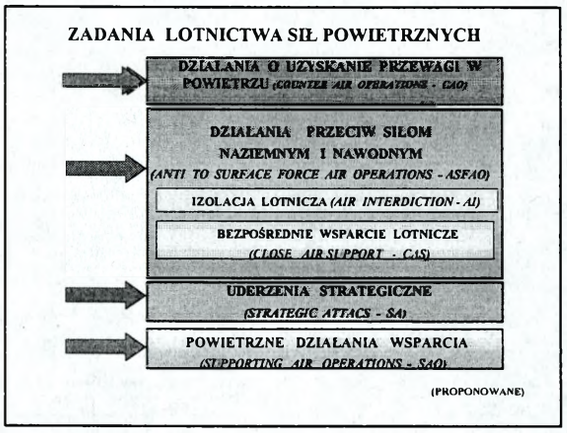
POTENCJAŁ BOJOWY LOTNICTWA WSPARCIA:

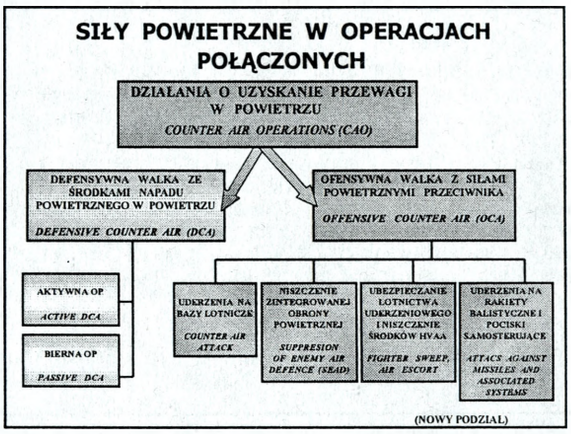
SAMOLOTY ROZPOZNAWCZE, *PRZEZNACZONE DO ZDOBYWANIA INFORMACJI O WOJSKACH I OBIEKTACH PRZECIWNIKA, TERENIE, POGODZIE BEZPOŚREDNIO NA KORZYŚĆ LOTNICTWA UDERZENIOWEGO I INNYCH RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH;*

- SAMOLOTY MYŚLIWSKO-BOMBOWE (SEAD), *PRZEZNACZONE DO OBEZWŁADNIANIA OGNIOWEGO ŚRODKI OP I OPL PRZECIWNIKA* (SEAD - SUPPRESION of ENEMY AIR DEFENSE),
- SAMOLOTY WRE (ELECTRONIC WARFARE), *PRZEZNACZONE DO RADIOELEKTRONICZNEGO ELIMINOWANIA ŚRODKÓW PROMIENIUJĄCYCH ENERGIĘ RADIOELEKTROMAGNETYCZNĄ;*
- SAMOLOTY SYSTEMÓW WCZESNEGO WYKRYWANIA, NAPROWADZANIA I DOWODZENI (AWACS, JSTARS, ABCCC), *PRZEZNACZONE DO ZDOBYWANIA UPRZEDZAJĄCYCH INFORMACJI O PRZECIWNIKU POWIETRZNYM, NAPROWADZANIA NA NIE LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO ORAZ DOWODZENIA LOTNICTWEM UDERZENIOWYM;*
- SAMOLOTY MYŚLIWSKIE, *PRZEZNACZONE DO OSŁONY GRUP WŁASNEGO LOTNICTWA UDERZENIOWEGO NAD TERYTORIUM PRZECIWNIKA I OSŁONY SAMOLOTÓW SPECJALNYCH (HVAA) DZIAŁAJĄCYCH NAD WŁASNYM TERYTORIUM;*
- SAMOLOTY TANKOWANIA W POWIETRZU, *PRZEZNACZONE DO ZWIĘKSZENIA ROZMACHU CZASU POPRZEZ POWIĘKSZENIE POTENCJAŁU, ZWIĘKSZENIE ODDZIAŁYWANIA, ELESTYCZNOŚCI I MOBILNOŚCI LOTNICTWA UDERZENIOWEGO I WSPARCIA;*
- SAMOLOTY TRANSPORTOWE, *PRZEZNACZONE DO SZYBKIEGO DOSTARCZANIA, ODBIERANIA, LUB EWAKUACJI Z (DO) REJONU DZIAŁAŃ BOJOWYCH;*
- SAMOLOTY (ŚMIGŁOWCE) BOJOWEGO POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (COMBAT SAR *PRZEZNACZONE DO ODZYSKIWANIA CZŁONKÓW ZAŁÓG SAMOLOTÓW STRĄCONYCH NAD TERYTORIUM PRZECIWNIKA ORAZ ŻOŁNIERZY I CZŁONKÓW GRUP SPECJALNYCH, BĘDĄCYCH W NIEBEZPIECZEŃSTWIE*

(PODZIAŁ PROPONOWANY)







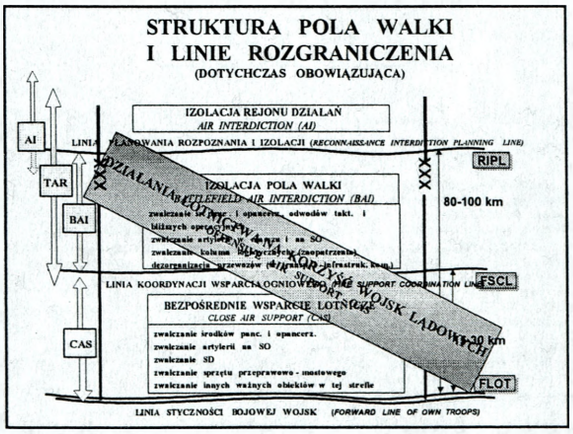
LOTNICTWO SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

DZIAŁANIA LOTNICTWA PRZECIW SIŁOM NAZIEMNYM I NAWODNYM
(ANTI TO SURFACE FORCE AIR OPERATIONS - ASFAO)

IZOLACJA LOTNICZA *(AIR INTERDICTION - AI)*

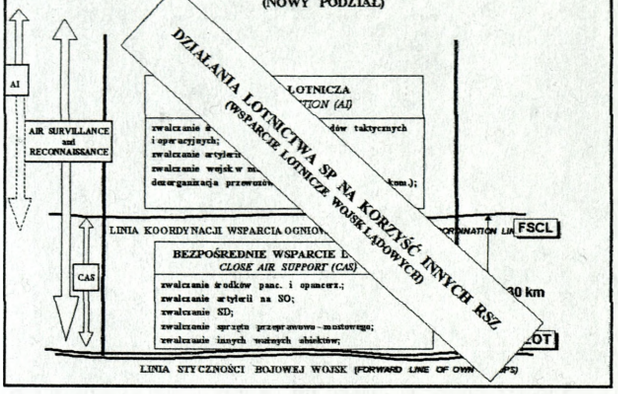
BEZPOŚREDNIE WSPARCIE LOTNICZE *(CLOSE AIR SUPPORT - CAS)*

- PROWADZONE W CELU POZBAWIENIA SIŁ ZBROJNYCH PRZECIWNIKA ZDOLNOŚCI DO OKUPOWANIA ZAJĘTYCH TERENÓW LUB WYZYSKIWANIA OBSZARÓW MORSKICH POPRZEZ NEUTRALIZACJĘ LUB OPÓŹNIANIE DZIAŁAŃ WOJSK LĄDOWYCH, MORSKICH LUB PODWODNYCH;
- POSIADANIE TAKICH CZYNNIKÓW JAK: WYSOKI POTENCJAŁ BOJOWY LOTNICTWA UDERZENIOWEGO I WSPARCIA O NAJWYŻSZYCH PARAMETRACH, PRZYGOTOWANIE I WYSZKOLENIE PERSONELU LATAJĄCEGO BĘDĄ DECYDOWAĆ O MOŻLIWOŚCIACH JEGO UŻYCIA NA RZECZ WŁASNYCH WOJSK LĄDOWYCH I SIŁ MORSKICH;
- CELEM DZIAŁAŃ LOTNICTWA JEST: NISZCZENIE, OSŁANIANYCH PRZEZ OP I OPL, OBIEKTÓW, ODZIAŁÓW I PODODDZIAŁÓW ZT WOJSK LĄDOWYCH ORAZ SIŁ MORSKICH NA RÓŻNYCH ODLEGŁOŚCIACH, Z RÓŻNYCH WYSOKOŚCI I KIERUNKÓW;



STRUKTURA ROZSZERZONEGO POLA DZIAŁAŃ (WALKI)

(NOWY PODZIAŁ)



KRYTERIA OKREŚLANIA WYSIŁKU LOTNICTWA SP

- RODZAJ OPERACJI PROWADZONEJ PRZEZ POŁĄCZONE SIŁY ZBROJNE
- RODZAJ, CEL, CZAS, ZADANIA I DZIAŁANIA PROWADZONE PRZEZ WOJSKA LĄDOWE (SIŁY MORSKIE)
- PROGNOZOWANA DŁUGOTRWAŁOŚĆ OPERACJI POŁĄCZONEJ
- SKŁAD BOJOWY LOTNICTWA UDERZENIOWEGO I WSPARCIA ORAZ JEGO WYSIŁEK W OPERACJI
- ŚREDNIA DOBOWA NORMA NATĘŻENIA DZIAŁAŃ LOTNICTWA
- PRZEWIDYWANY ZAKRES ZADAŃ, REALIZOWANYCH PRZEZ LOTNICTWO SP, W POSZCZEGÓLNYCH ETAPACH OPERACJI
- SYTUACJA OPERACYJNO-TAKTYCZNA NA ZIEMI (MORZU) I W POWIETRZU

LOTNICTWO SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

UDERZENIA STRATEGICZNE
(STRATEGIC ATTACS - SA)

- ORGANIZOWANE I PROWADZONE PRZEZ STRATEGICZNY LUB OPERACYJNY SZCZEBEL DOWODZEDNIA - NALEŻY DO GŁÓWNYCH ZADAŃ LOTNICTWA SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH;
- POLEGAJĄ NA ELIMINOWANIU Z FUNKCJONOWANIA NAJBARDZIEJ NEWRALGICZNYCH ELEMENTÓW WSPÓŁCZESNEGO PAŃSTWA (KRĘGI WARDENA): 1.WEWNĘTRZNY - PRZYWÓDZTWO PAŃSTWA, 2. PRZEMYSŁ MAJĄCY WPŁYW NA PROWADZENIE DZIAŁAŃ BOJOWYCH, 3. INFRASTRUKTURA (SIEĆ DROGOWA, KOLEJOWA, ENERGETYCZNA), 4. LUDNOŚĆ, 5. SIŁY ZBROJNE (NARODOWE), KSZTAŁTOWANYCH PRZEZ CELE POLITYCZNE I PRZYJĘTE (WPROWADZONE) OGRANICZENIA;
- UKIERUNKOWANE NA OSIĄGNIĘCIE TAKIEGO POZIOMU ZNISZCZENIA KLUCZOWYCH MIEJSC SYSTEMU WOJSKOWEGO I CYWILNEGO POTENCJAŁU PRZECIWNIKA, ABY PRZEZ DŁUŻSZY CZAS POSIADAŁ ON OGRANICZONE MOŻLIWOŚCI PROWADZENIA WOJNY LUB AGRESYWNYCH DZIAŁAŃ;
- POWINNY PRZEKONAĆ PRZECIWNIKA O JEGO BEZSENSOWNYM DALSZYM OPORZE, GDYŻ KOSZT OPORU MOŻE BYĆ WIĘKSZY, NIŻ KOSZT JEGO AKCEPTACJI;

LOTNICTWO SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH

POWIETRZNE DZIAŁANIA WSPARCIA
(SUPPORTING AIR OPERATIONS - SAO)

- PROWADZONE W CELU ZABEZPIECZENIA I UBEZPIECZENIA REALIZACJI ZADAŃ UDERZENIOWYCH PRZEZ LOTNICTWO SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH;
- WYMAGAJĄ ŚCISŁEJ KOORDYNACJI POŁĄCZONYCH DZIAŁAŃ POWIETRZNYCH (COMAO) OBEJMUJĄCYCH: WRE, POWIETRZNE ROZPOZNANIE I OBSERWACJĘ, OSTRZEGANIE I DOWODZENIE Z POWIETRZA, TANKOWANIE W POWIETRZU, TRANSPORT POWIETRZNY, BOJOWE POSZUKIWANIE I RATOWNICTWO ORAZ DZIAŁANIA SAMOLOTÓW MYŚLIWSKICH, W ZAKRESIE:
  - *UŻYCIA SAMOLOTÓW TANKOWANIA POWIETRZNEGO (SKOORDYNOWANIE KOLEJNOŚCI TANKOWANIA ORAZ USTALENIA STREF TANKOWANIA W POWIETRZU,*
  - *USTALENIA STREF (TRAS) DZIAŁANIA SYSTEMÓW AWACS, JSTARS, PRZEDZIAŁÓW CZASOWYCH ICH WYKORZYSTANIA, A TAKŻE WYDZIELANIA SAM. MYŚL. DO ICH OSŁONY*
  - *USTALENIA SPOSOBÓW WSPÓŁDZIAŁANIA LOTNICTWA EW/SEAD, W CELU OPTYMALNEGO WSPARCIA SYSTEMÓW ROZPOZNAWCZO - UDERZENIOWYCH,*
  - *KOORDYNACJI TRAS LOTU KOMPONENTÓW LOTNICTWA UDERZENIOWEGO I WSPARCIA, SKŁADAJĄCYCH SIĘ NA CAŁOŚĆ COMAO,*
- DETERMINOWANE SYTUACJĄ OPERACYJNO-TAKTYCZNĄ, ILOŚCIĄ, RODZAJEM I TYPAMI SAMOLOTÓW WYDZIELONYCH DO DZIAŁAŃ BOJOWYCH ORAZ ICH CHARAKTERYSTYKĄ TAKTYCZNO - TECHNICZNĄ;

OPERACJA POWIETRZNA - JAKO ELEMENT SKŁADOWY OPERACJI POŁĄCZONEJ - SKŁADAĆ SIĘ BĘDZIE Z WIELU POŁĄCZONYCH DZIAŁAŃ POWIETRZNYCH *(DEFENSYWNYCH I OFENSYWNYCH)*, NATOMIAST DZIAŁANIA MAŁYCH GRUP SAMOLOTÓW, MOGĄ BYĆ TYLKO EPIZODAMI NA ICH TLE;

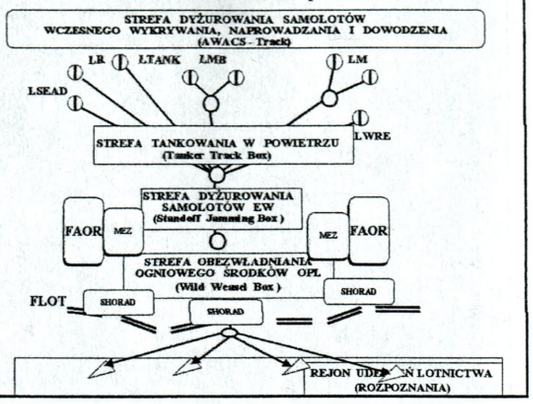
POŁĄCZONE DZIAŁANIA POWIETRZNE (COMPOSITE AIR OPERATIONS - COMAO)

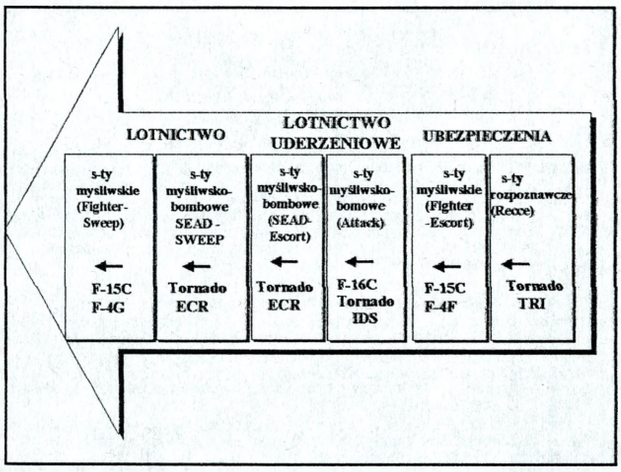
FORMA OFENSYWNEGO UŻYCIA LOTNICTWA SP, W KTÓRYCH KONCENTRUJE SIĘ DZIAŁANIA SAMOLOTÓW UDERZENIOWYCH I WSPARCIA, NA WYKONANIE OKREŚLONYCH ZADAŃ OFENSYWNYCH, W CELU ZWIĘKSZENIA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ BOJOWYCH SIŁ WŁASNYCH ORAZ ZMNIEJSZENIA EWENTUALNYCH STRAT - OSIĄGANE PRZEZ OPTYMALNE WYKORZYSTANIE MOŻLIWOŚCI POTENCJAŁU LOTNICTWA BOJOWEGO;

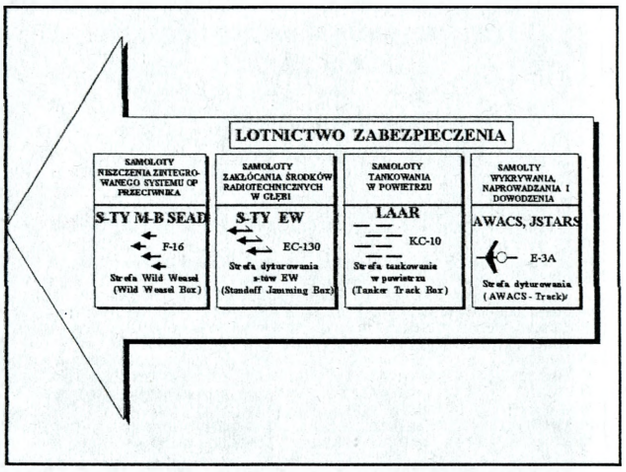
ISTOTA COMAO

REALIZACJA CELÓW I PRIORYTETÓW OPERACJI POWIETRZNEJ - element OPERACJI POŁĄCZONYCH - OSIĄGANYCH W WYNIKU WYKONANIA UDERZEŃ LOTNICZYCH, REALIZOWANYCH W OGRANICZONYM REJONIE, TYM SAMYM CZASIE I POD JEDNYM (WSPÓLNYM) DOWÓDZTWEM. DZIAŁANIA TE WSPIERANE SĄ ZARÓWNO PRZEZ SIŁY I ŚRODKI INNYCH RODZAJÓW WOJSK SIŁ POWIETRZNYCH, JAK I INNE RODZAJE SIŁ ZBROJNYCH;

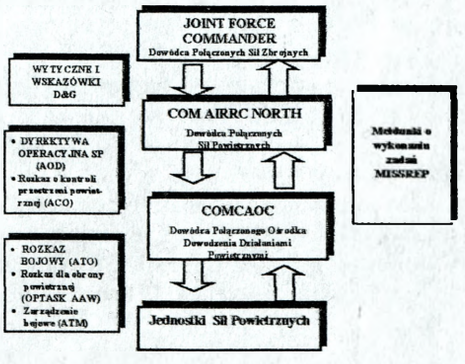
MODEL DZIAŁAŃ BOJOWYCH LSP - COMAO - W OPERACJACH POŁĄCZONYCH



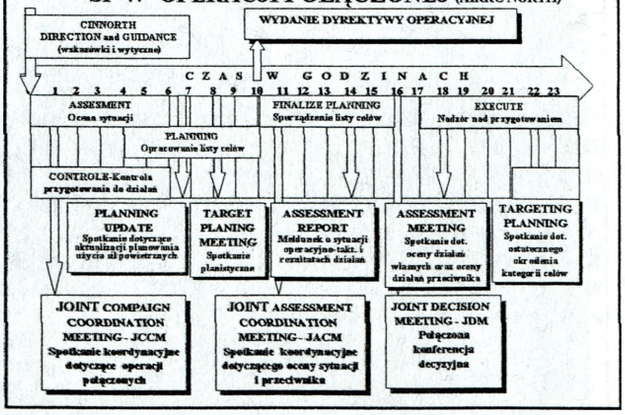




OBIEG INFORMACJI DOT. UŻYCIA SP W OPERACJACH POŁĄCZONYCH



PRZEBIEG PLANOWANIA UŻYCIA SP W OPERACJI POŁĄCZONEJ (AIRRC NORTH)



Załącznik 2.

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

TEMAT

ISTOTA OPERACJI POŁĄCZONYCH

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

Zagadnienia

1. Uwarunkowania operacji połączonych
2. Istota operacji połączonej
3. Założenia operacji połączonej

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Uwarunkowania połączonych działań RSZ (I)

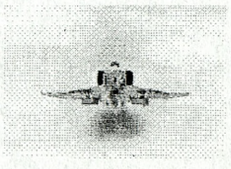
SIŁY LĄDOWE

- zajęcie, utrzymywanie, kontrolowanie lub osłanianie obszaru
- długotrwałe przebywanie w określonym obszarze i demonstrowanie swej obecności
- wspieranie innych rodzajów sił zbrojnych przez zwalczanie infrastruktury naziemnej sił powietrznych i morskich oraz środków napadu powietrznego przeciwnika

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Uwarunkowania połączonych działań RSZ (II)

SIŁY POWIETRZNE

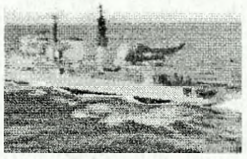


- szybkie i elastyczne oddziaływanie
- wspieranie innych rodzajów sił zbrojnych
- kontrolowanie przestrzeni powietrznej
- możliwość transportowania ludzi i sprzętu na duże odległości

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Uwarunkowania połączonych działań RSZ (III)

SIŁY MORSKIE



- demonstrowanie ponadregionalnej obecności militarnej
- panowanie na morzu
- wcześniejsze dostarczanie wojsk na miejsce wydarzeń
- prawo do swobodnego wykorzystania akwenów międzynarodowych
- długotrwałe operowanie z dala od baz morskich
- wspieranie innych rodzajów sił zbrojnych

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Ewolucja operacji

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Uwarunkowania połączonych działań RSZ (V)

Rozstrzygnięcie operacji:

- zniszczenie sił przeciwnika
- załamanie woli kontynuowania działań

...rozstrzygnięcie zapada wówczas, gdy:

- przeciwnik zostanie pokonany na lądzie;
- zajęte zostanie jego terytorium.

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

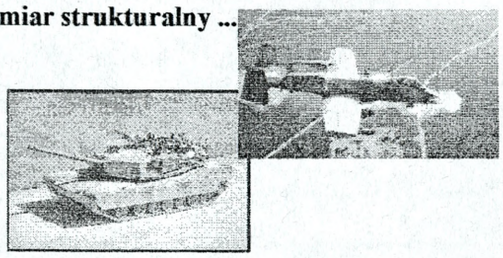
OPERACJE POŁĄCZONE
Istota operacji połączonej (III)

- **wymiar strukturalny ....**
- **wymiar funkcjonalny ....**
- **wymiar personalny (osobowościowy) ....**

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Istota operacji połączonej (IV)

Wymiar strukturalny ...

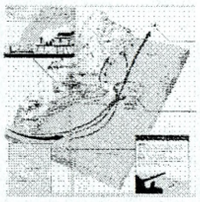


.... obejmuje *przedsięwzięcia i działania,* w których biorą udział komponenty *co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych.*

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Istota operacji połączonej (V)

Wymiar funkcjonalny ....



.... oznacza *zespolenie specyficznych możliwości* rodzajów sił zbrojnych we wspólnym działaniu, umożliwiające osiągnięcie wspólnego celu *przy optymalnym wykorzystaniu efektu synergicznego*

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Istota operacji połączonej (VI)

Wymiar personalny (osobowościowy) ....

.... oznacza *wewnętrzną gotowość* do efektywnego i harmonijnego współdziałania z przedstawicielami innego rodzaju sił zbrojnych *dla osiągnięcia wspólnego celu.*

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Istota operacji połączonej (VII)

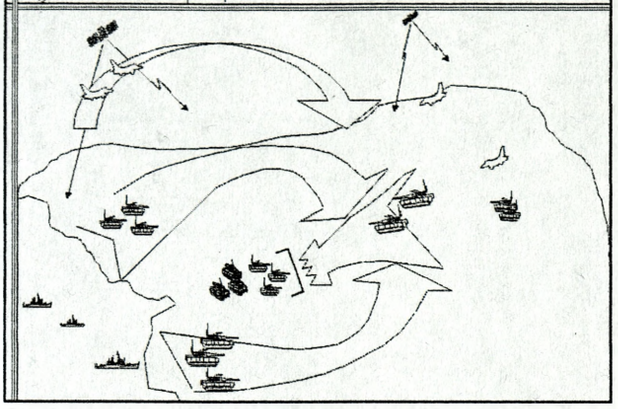
Harmonijne współdziałanie:

....to nie tylko:
- współpraca;
- wspólny system pojęć;
- deklaratywna gotowość do współdziałania

...lecz przede wszystkim:
- umiejętność rozwiązywania kompleksowych sytuacji operacyjnych;
- głęboka znajomość możliwości poszczególnych rodzajów sił zbrojnych;
- wewnętrzne przekonanie do idei połączonych działań rodzajów sił zbrojnych.

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Istota operacji połączonej (I)



ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Istota operacji połączonej (II)

SIŁY LĄDOWE
SIŁY POWIETRZNE
SIŁY MORSKIE
SIŁY SPECJALNE

OPERACJE POŁĄCZONE

WSPÓLNY CEL DZIAŁAŃ

- zróżnicowane środowisko;
- różne kierunki działania;
- zróżnicowane oddziaływanie

CEL OPERACJI

Efekt synergiczny

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Fazy operacji

Miejsce pokojowej dyslokacji

Przygotowanie

I RF MDF AF

II Transport/ przemieszczenie

Działania

V RF MDF AF
Odtworzenie

IV Powrót do miejsc stałej dyslokacji

Działania
- przeciwkoncentracja
- wszystkie rodzaje działań
- działania wspierające

Miejsce pokojowej dyslokacji

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Założenia operacji połączonej (I)

Korzyści:

- efektywniejsze wykorzystanie zasobów i możliwości
- uniknięcie dublowania struktur i czynności
- możliwość aktywnego współkształtowania struktur wielonarodowych
- udział w przedsięwzięciach trudnych lub niemożliwych do zrealizowania wyłącznie w narodowym wymiarze

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

OPERACJE POŁĄCZONE
Założenia operacji połączonej (II)

Zagrożenia:

- ograniczenie politycznej i wojskowej swobody działania
- wydłużenie i skomplikowanie procedur podejmowania decyzji
- przeciąganie się działań
- konieczność realizacji dodatkowych zadań i uwzględniania narodowych interesów partnerów

ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH

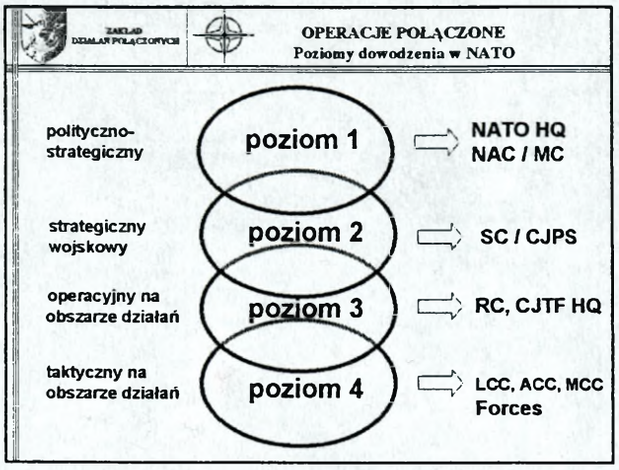
OPERACJE POŁĄCZONE
Poziomy działań

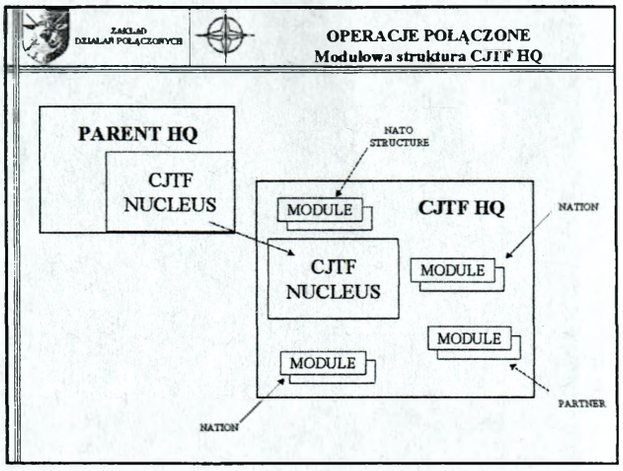
USTALENIA POLITYCZNE

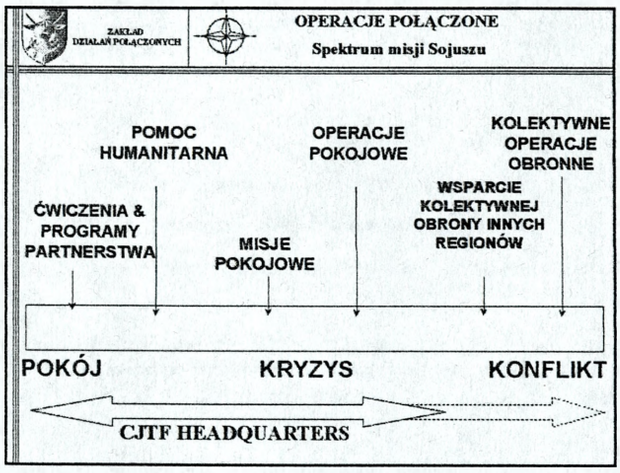
strategiczny → Cele operacji

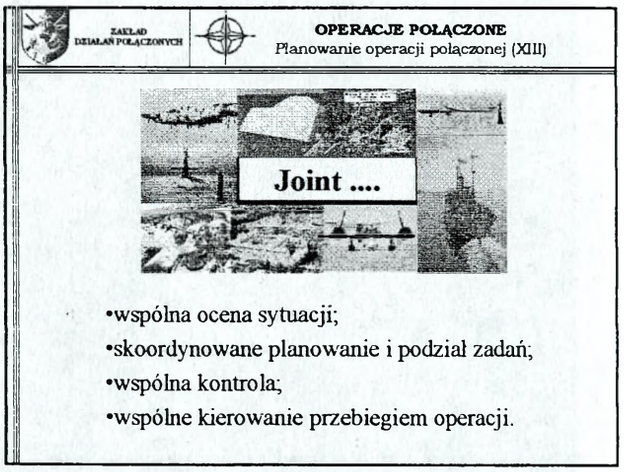
operacyjny → Plan operacji Koordynacja

taktyczny → Bezpośrednia walka, działania


ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH
OPERACJE POŁĄCZONE
Poziomy dowodzenia w NATO
polityczno-strategiczny
poziom 1
NATO HQ
NAC / MC
strategiczny wojskowy
poziom 2
SC / CJPS
operacyjny na obszarze działań
poziom 3
RC, CJTF HQ
taktyczny na obszarze działań
poziom 4
LCC, ACC, MCC
Forces


ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH
OPERACJE POŁĄCZONE
Modulowa struktura CJTF HQ
PARENT HQ
CJTF NUCLEUS
NATO STRUCTURE
MODULE
CJTF HQ
NATION
CJTF NUCLEUS
MODULE
MODULE
MODULE
NATION
PARTNER


ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH
OPERACJE POŁĄCZONE
Spektrum misji Sojuszu
POMOC HUMANITARNA
OPERACJE POKOJOWE
KOLEKTYWNE OPERACJE OBRONNE
ĆWICZENIA & PROGRAMY PARTNERSTWA
MISJE POKOJOWE
WSPARCIE KOLEKTYWNEJ OBRONY INNYCH REGIONÓW
POKÓJ
KRYZYS
KONFLIKT
CJTF HEADQUARTERS


ZAKŁAD DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH
OPERACJE POŁĄCZONE
Planowanie operacji połączonej (XIII)
Joint ....
•wspólna ocena sytuacji;
•skoordynowane planowanie i podział zadań;
•wspólna kontrola;
•wspólne kierowanie przebiegiem operacji.

Załącznik 3.

AIR COMMAND AND CONTROL (C2) CYCLE

NATO UNCLASSIFIED

AGENDA

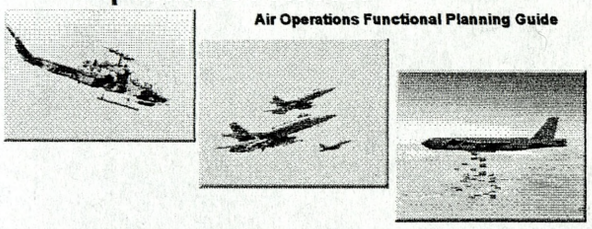
- Air Tasking Cycle Overview
  - Why
  - What
  - Who
- Air Tasking Cycle (Air C2 Cycle) - A Model
  - 6 Phases
    - Procedures
    - Products
- How the real world works - Flexibility and Responsiveness

NATO UNCLASSIFIED

WHY AN AIR C2 CYCLE?

"...efficient and effective employment of available joint air capabilities / forces."

Air Operations Functional Planning Guide



NATO UNCLASSIFIED

WHAT IS AN AIR C2 CYCLE?

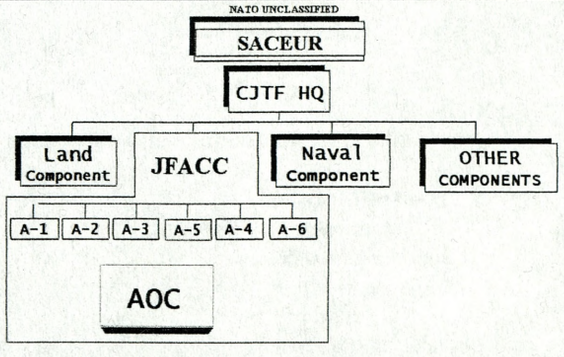
- Deliberate and repetitive process - Provide Focus
  - Plan
  - Coordinate
  - Allocate
  - Task
  - Assess

NATO UNCLASSIFIED

WHAT IS AN AIR C2 CYCLE?

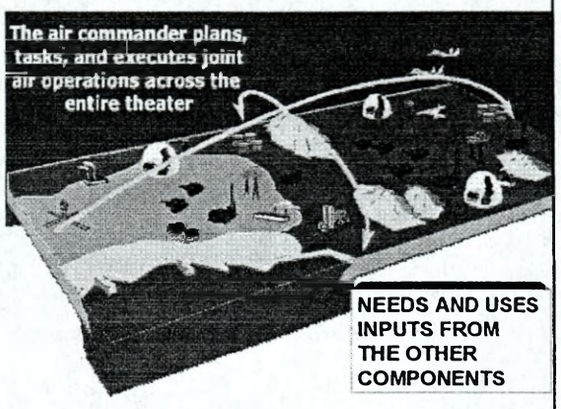
- Deliberate repetitive process - Provide Focus
  - Planning
  - Coordination
  - Allocation
  - Tasking
  - Assessment
- Accommodates change - Flexible
  - Commanders guidance
  - Tactical situation
  - Requests for support from other Component Commanders
- Closely tied to the targeting process

NATO UNCLASSIFIED

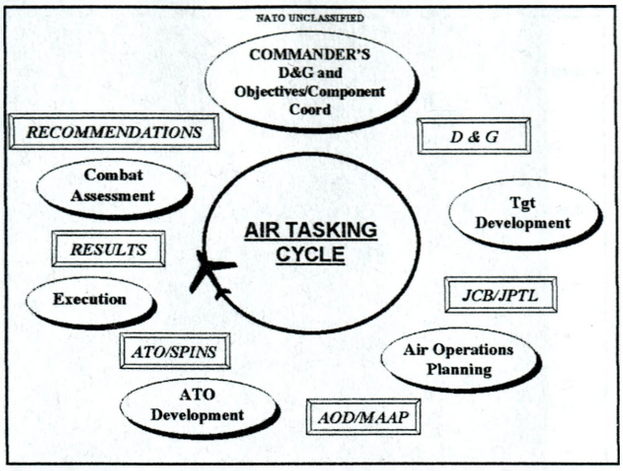


WHO - EVERYONE ! ! ! ! !

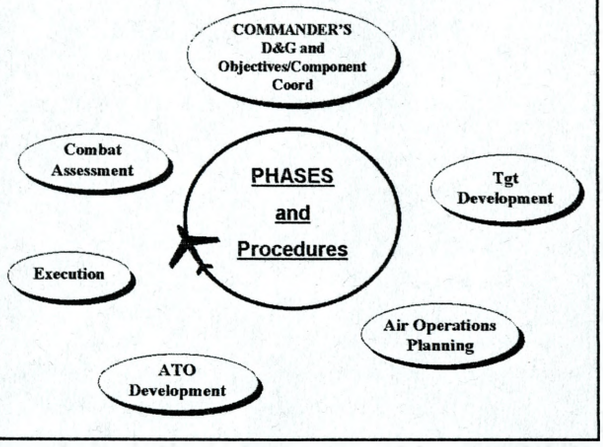
NATO UNCLASSIFIED



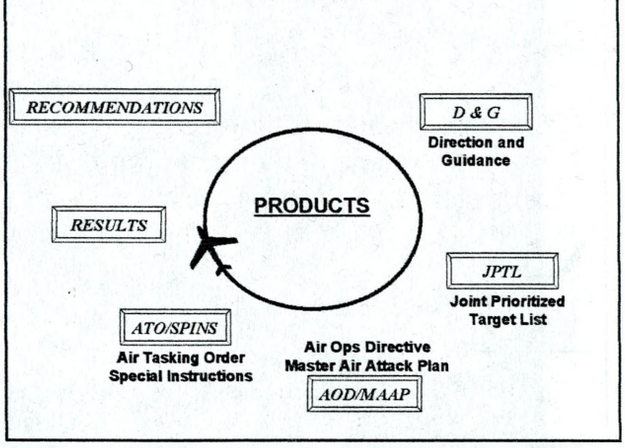
NATO UNCLASSIFIED



NATO UNCLASSIFIED



NATO UNCLASSIFIED



NATO UNCLASSIFIED

PHASE 1 - COMMANDER'S D&G and Objectives/Component Coord

PROCEDURES

- Look at Strategic Direction and future operational plans
  - Broad guidance
  - Operational objective and intent
  - Success parameters
  - Targeting priorities
  - Joint fire support
  - Rules of Engagement
  - Apportionment shift
  - Appropriate manoeuvre

NATO UNCLASSIFIED

PHASE 1 - COMMANDER'S D&G and Objectives/Component Coord

PRODUCT D & G

- Commanders Direction and Guidance
  - Normally not issued daily
  - Will normally be issued for
    - Branch Plan execution
    - Major apportionment shift

FOCUS

- 72 hours and beyond

NATO UNCLASSIFIED

TERMINOLOGY

Apportionment:

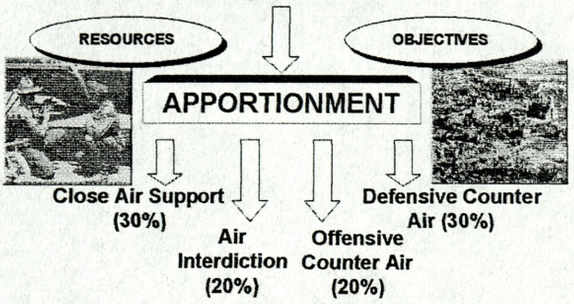
"The determination and assignment of the total expected effort by percentage and/or by priority that should be devoted to the various air operations...."

AAP-6(U)

NATO UNCLASSIFIED

APPORTIONMENT

DIRECTION AND GUIDANCE



NATO UNCLASSIFIED

AIR PLANNING CYCLE - TARGET FLEXIBILITY
JCO - BEISPIEL
Guidance

1. Support COMLCC NORTH and COMLCC CENT. Priority to COMLCC CENT
2. Degrade Coalition Land Force Logistics, Reserve Formations and C2

Priority and Apportionment

	PRIO	WOE
1. Support the Counter Offensive		
a. Establish Air Superiority/Favourable Air Situation Over Counter-Offensive Forces (Continent & Island)	1	High
b. Defeat Coalition Strategic and Operational Reserve	1	Low
2. Extend and Maintain Air Superiority Over CCC Territory (Continent & Island)	2	High

NATO UNCLASSIFIED

PHASE 2 - Target Development

PROCEDURES

- Target identification & selection - Desired Effects
  - lethal
  - Non-lethal - Information Operations
  - Iterative process

NATO UNCLASSIFIED

TARGET SELECTION

- Political decisions / constraints
- Direction & Guidance
- Rules Of Engagement
- Laws of armed conflict
- Component Requests
- Intelligence recommendations
- CONOPS / OPLANS / Branch plans
- Electronic Warfare
- Fixed or mobile targets
- Current Intel assessment
- Media (CNN-effect, collateral damage)

NATO UNCLASSIFIED

PHASE 2 - Target Development

PROCEDURES

- Target identification - Desired Effects
  - lethal
  - Non-lethal - Information Operations
  - Iterative process
- Joint Targeting Working Group (JTWG)
  - All Components involved
  - 24 / 7
- Joint Co-ordination Board (JCB) - Approval
- Targeting is the of the Air C2 Cycle

NATO UNCLASSIFIED

PHASE 2 - Target Development

PRODUCT *JCB/JPTL*

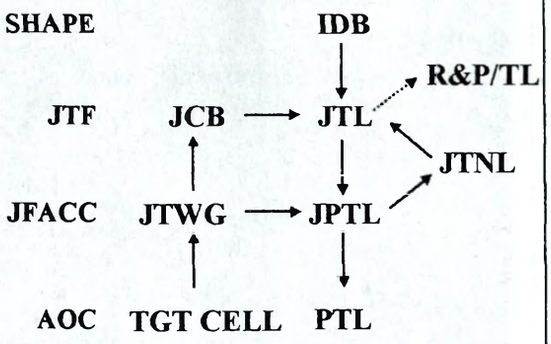
- Joint Target Lists (JTLs)
- Joint Prioritized Target List (JPTL)
  - Targets by priority

FOCUS

- JPTL - 72 hours and beyond
- Continuous

NATO UNCLASSIFIED

JOINT TARGETING



NATO UNCLASSIFIED

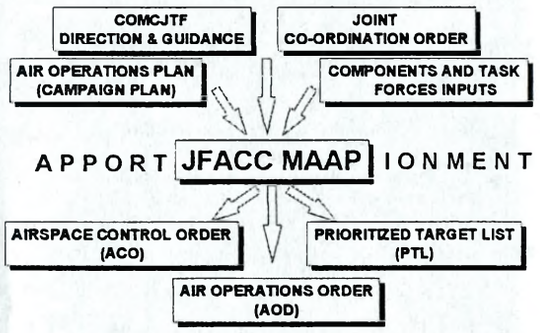
PHASE 3 - Air Operations Planning

PROCEDURES

- Formalization of Air objectives and intent
- Define order and magnitude of air operations
- Resource Management
- Harmonization
- Assessment

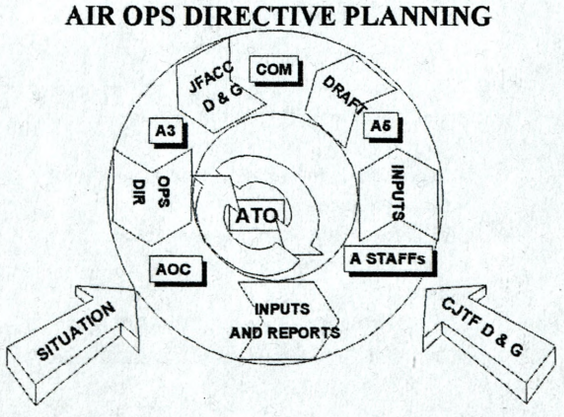
NATO UNCLASSIFIED

DIRECTING DOCUMENTS



NATO UNCLASSIFIED

AIR OPS DIRECTIVE PLANNING



NATO UNCLASSIFIED

PHASE 3 - Air Operations Planning

PRODUCT *AOD/MAAP*

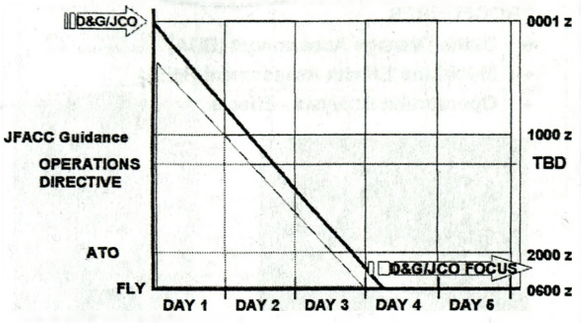
- Air Operations Directive (AOD)
- Master Air Attack Plan (MAAP) - Living Document
  - Defines order & level of effort
  - Identifies Air objectives and intentions
  - Prioritizes target sets
  - Coordinates - Airspace Control Order (ACO)

FOCUS

- MAAP - Operational level - 48 to 72 hours

NATO UNCLASSIFIED

AIR PLANNING CYCLE
(24 Hours - Simplified)



NATO UNCLASSIFIED

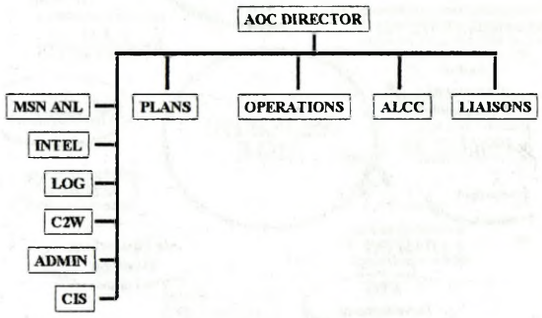
PHASE 4 - ATO Development

PROCEDURES

- Provide Air support for components - Weight Of Effort
- Incorporate JFACC inputs
  - Ops Directives / Apportionment
  - JPTL
- Marry assets to missions
  - Synergistic effects
  - Safety
  - Combat assessment re-attack
  - Manage changing situation
  - Flexibility

NATO UNCLASSIFIED

AIR OPERATIONS CENTER



NATO UNCLASSIFIED

PHASE 4 - ATO Development

PRODUCT *ATO/SPINS*

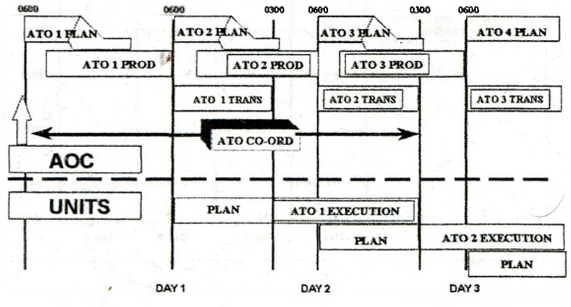
- Produce and work 3 ATOs
  - Execute day "x" ATO
  - Manage changes to day "X+1" ATO
  - Plan & produce day "X+2" ATO
- Special Instruction (SPINS)

FOCUS

- Current operations to 72 hours

NATO UNCLASSIFIED

COMPLETE ATO CYCLE
(72 HR CYCLE)

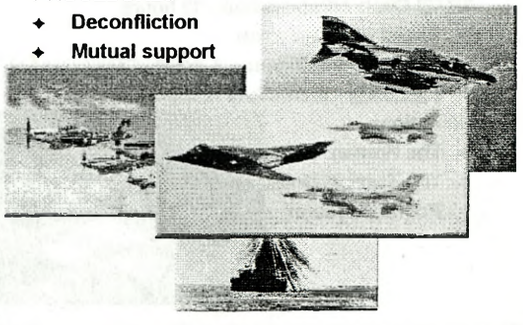


NATO UNCLASSIFIED

PHASE 5 - Execution

PROCEDURES

- Deconfliction
- Mutual support

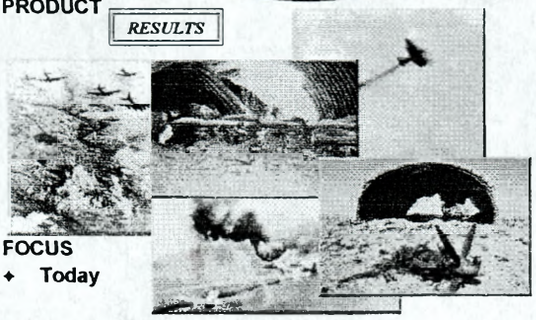


NATO UNCLASSIFIED

PHASE 5 - Execution

PRODUCT

RESULTS



FOCUS

- Today

NATO UNCLASSIFIED

PHASE 6 - Combat Assessment

PROCEDURES

- Battle Damage Assessment (BDA)
- Munitions Effects Assessment (MEA)
- Operational Analysis - Effects

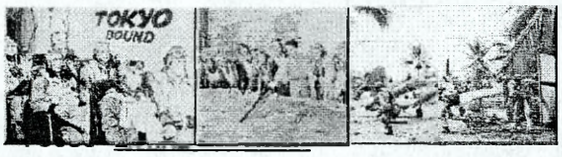
NATO UNCLASSIFIED

PHASE 6 - Combat Assessment

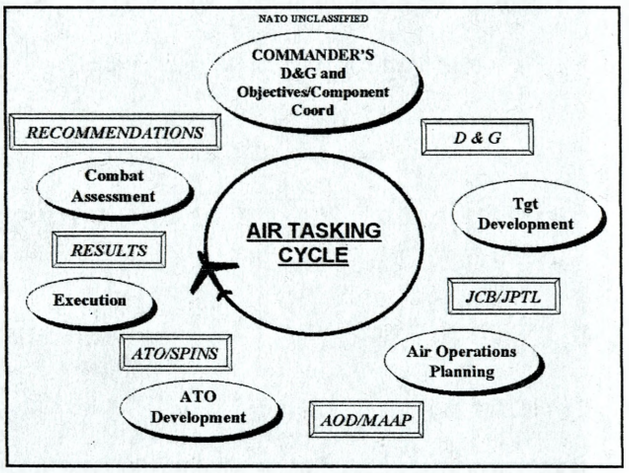
PRODUCT

RECOMMENDATIONS

- Air operations progress
- Effects achieved / not achieved
- Re-attack recommendation



NATO UNCLASSIFIED



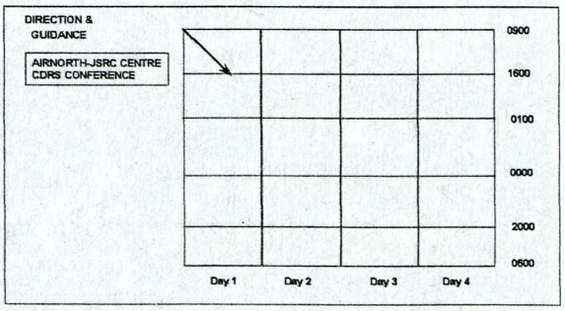
NATO UNCLASSIFIED

THE REAL WORLD

- Air C2 Cycle compression - 12 hours
  - Speed of information
  - Real-time intelligence & combat assessment
  - Flexibility - Immediate responsive
- Limitations
  - The Human
  - The Tactical Units
  - Political system

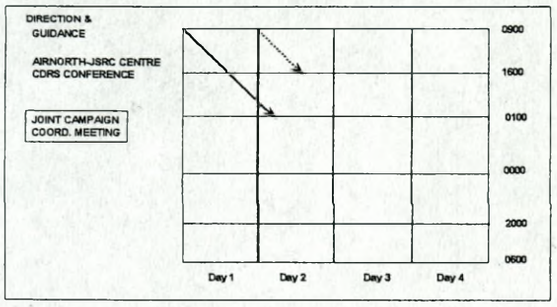
NATO UNCLASSIFIED

Planning Cycle



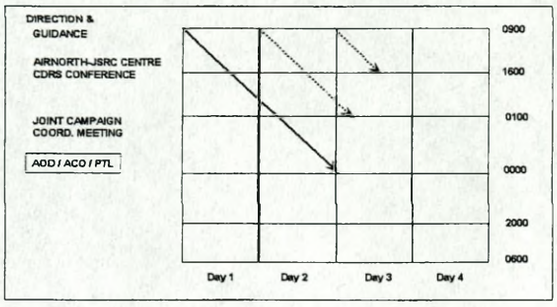
NATO UNCLASSIFIED

Planning Cycle



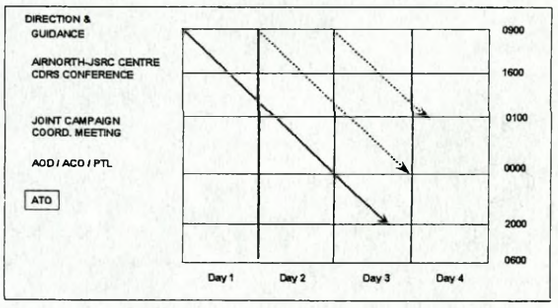
NATO UNCLASSIFIED

Planning Cycle



NATO UNCLASSIFIED

Planning Cycle



BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Akademii Obrony Narodowej
Nr ewid. 54254